

Кому: Акимат города Астана

ФИО и должность автора: Арынгазина Дәмелі Аханқызы, ведущий специалист Административного управления отдела организационно кадровой и правовой работы РГУ Главное диспетчерское управление Комитета государственных доходов Министерства финансов Республики Казахстан

Дата: 04.03.2025г.

АНАЛИТИЧЕСКАЯ ЗАПИСКА

Тема: Доступность городской инфраструктуры для людей с инвалидностью в городе Астана: проблемы и пути решения

Ключевые слова: доступность, городская среда, инвалидность, инфраструктура, инклюзия

Введение

Инклюзивность городской среды является ключевым фактором обеспечения равных прав и возможностей для всех граждан, включая людей с инвалидностью. Доступная инфраструктура позволяет данной категории населения свободно передвигаться, пользоваться общественным транспортом, посещать образовательные, медицинские и культурные учреждения, а также участвовать в экономической и социальной жизни страны. Однако, в Астане наблюдаются **проблемы с обеспечением доступности городской среды**, что ограничивает возможности людей с инвалидностью и препятствует их полноценной интеграции в общество. **Технические решения** играют ключевую роль в развитии доступной инфраструктуры для людей с инвалидностью, обеспечивая комфортное и безопасное передвижение. Современные технологии позволяют внедрять умные светофоры со звуковыми сигналами, тактильные указатели, пандусы с антискользящим покрытием и автоматизированные подъемники в общественном транспорте. Важным элементом становятся **цифровые решения**, такие как мобильные приложения для навигации, голосовые помощники и интерактивные карты доступных маршрутов. Развитие доступной инфраструктуры для людей с инвалидностью требует не только технических решений, но и высокой компетентности специалистов, принимающих ключевые решения. Поэтому необходимо **внедрение образовательных программ**, которые будут готовить архитекторов, инженеров, государственных служащих и сотрудников сервисных отраслей к созданию инклюзивной среды. Такие программы должны охватывать не только строительные нормы и стандарты доступности, но и учитывать реальные потребности людей с ограниченными возможностями. Помимо создания образовательных программ для специалистов, **важно информировать** широкую общественность о

значении доступной инфраструктуры для людей с инвалидностью. Незнание и недостаток понимания этой темы часто становятся препятствиями на пути к формированию инклюзивного общества.

Согласно данным на 2024 год, в Астане проживает 36 342 человека с инвалидностью, из которых 26 269 — взрослые, а 10 073 — дети [1]. Несмотря на предпринимаемые меры, большинство объектов городской инфраструктуры остаются недоступными для данной категории граждан. Это связано как с недостаточным контролем за соблюдением строительных норм, так и с отсутствием единой стратегии по созданию инклюзивной городской среды.

Настоящий документ анализирует основные проблемы, препятствующие доступности городской инфраструктуры для людей с инвалидностью в Астане, и предлагает возможные пути их решения для создания комфортных условий передвижения и интеграции данной группы населения в общественную жизнь.

Цель данной аналитической записки – проанализировать существующие проблемы доступности городской инфраструктуры в Астане для людей с инвалидностью, выявить ключевые барьеры и предложить эффективные решения для создания инклюзивной городской среды.

Методология анализа текущей ситуации в сфере адаптивности города Астана для людей с инвалидностью включает в себя анализ международных обязательств, а именно Конвенцию ООН о правах людей с инвалидностью. Также использованы статистические данные о численности и категориях людей с инвалидностью в Астане, что позволило выявить ключевые барьеры в городской среде, оценка эффективности текущих государственных мер, направленных на инклюзивность, изучение передовых практик и успешных кейсов по развитию инклюзивности в других странах.

Основная часть

На сегодняшний день люди с инвалидностью в Астане сталкиваются со множеством препятствий в городской среде. Еще в 2015 году Казахстан ратифицировал Конвенцию ООН о правах людей с инвалидностью, обязавшись создать комфортные условия для их жизни [2]. Однако на практике многие объекты инфраструктуры по-прежнему остаются недоступными.

На данный момент существует интерактивный сайт [Doskaz.kz](https://doskaz.kz), отображающий карту доступных мест для людей с инвалидностью. Проект реализуется при поддержке Представительства Европейского Союза в Республике Казахстан, Дипломатической миссии США в Казахстане, Детского фонда ООН (UNICEF) и Международного технопарка IT-стартапов Astana Hub [3]. Согласно данным онлайн карты можно обнаружить, что количество мест с зеленым уровнем

доступности (человек с инвалидностью может добраться до нужного объекта самостоятельно без посторонней помощи) очень ограничено. Это касается различных категорий учреждений от больниц, аптек, образовательных учреждений до мест проведения досуга. На основе этой информации можно сделать вывод, что город Астана минимально адаптирован для лиц с инвалидностью, в особенности для самостоятельного передвижения по городу.

Объект	Общее количество	Доступно	Частично доступно	Недоступно
Государственные учреждения	46	0	23	23
Здравоохранение	77	0	31	46
Культура и досуг	86	2	77	7
Образование	177	1	66	110
Торговля и услуги	199	1	111	187
Питание	181	4	148	29
Спорт	22	1	10	11

Доступность зданий в г.Астана согласно сайта doskaz.kz [4]

Большинство общественных зданий, транспортных узлов, тротуаров и жилых комплексов не приспособлены для передвижения людей с ограниченными возможностями. Часто отсутствуют пандусы или они установлены с нарушениями, двери и проходы слишком узкие, а лифты либо вообще не предусмотрены, либо не работают. Одним из примеров является подземный переход на улице Мангилик Ел, где установлен узкий железный пандус, не подходящий для различных типов инвалидных колясок. Вместо полноценного съезда используются две параллельные железные дорожки, что делает спуск небезопасным и неудобным. К тому же угол наклона слишком велик, что затрудняет передвижение людей с ограниченной мобильностью без посторонней помощи.

Еще одним примером является **наземный пешеходный переход** на улице Бараева, где был установлен лифт для подъема инвалидных колясок. Однако с момента установки он так и не функционирует, что делает его бесполезным для людей с ограниченной мобильностью. В таких случаях важен не только сам факт наличия адаптивных решений, но и их исправное состояние.

Также при **пересечении дорог**, люди с инвалидностью могут столкнуться с недостаточным временем, установленным для пересечения, в особенности в зимнее время года, когда передвижение затрудняется осадками. Помимо этого, в зимний период **тактильные элементы на тротуарах** скрываются под снегом и льдом, что лишает незрячих людей возможности ориентироваться и безопасно передвигаться. Дополнительно, отсутствие четко различимых на ощупь направляющих поверхностей на пешеходных переходах и в общественных местах усложняет самостоятельное передвижение незрячих и слабовидящих людей.

Общественный транспорт также остается труднодоступным: низкопольные автобусы есть не на всех маршрутах, а остановки не оборудованы для удобства маломобильных граждан. Кроме того, проблемы создают **слабое освещение, нехватка звуковых указателей** и других элементов навигации, что особенно затрудняет передвижение для людей с нарушениями зрения. Проблема усугубляется тем, что **строительные нормы часто игнорируются** или соблюдаются лишь формально. Нет четкого контроля, а также единой системы стандартов, что приводит к разрозненности решений. Кроме того, координация между государственными органами и бизнесом недостаточна, что затрудняет реализацию комплексных инклюзивных инициатив.

Международный опыт

Для сравнения, в странах с развитой инклюзивной инфраструктурой, таких как Германия и Швеция, подземные переходы оборудуются плавными, широкими съездами с антискользким покрытием, тактильной плиткой и поручнями. В ряде городов США подземные переходы вовсе заменены безопасными наземными переходами со звуковыми сигналами и светофорами, что значительно облегчает передвижение маломобильных граждан.

На примере Сингапура внедрены умные системы, позволяющие владельцам специальных карт увеличивать время пешеходного перехода через сканеры на светофорах, что особенно удобно для пользователей инвалидных колясок. В Японии, подобные лифты проходят регулярное техническое обслуживание, а в случае неисправности предусмотрены альтернативные решения, такие как наклонные подъемные платформы или дублирующие маршруты. В

Японии активно применяются тактильные карты и звуковые указатели в транспорте и на улицах, а также QR-коды с аудиоинформацией для слабовидящих.[5]

Касательно образовательных программ, в США и Канаде университеты предлагают курсы по универсальному дизайну и инклюзивной архитектуре, готовя специалистов, способных проектировать удобные пространства. В Европе, а именно в Германии существуют обязательные образовательные модули для госслужащих и архитекторов по нормам доступности. В Японии и Южной Корее внедрены программы обучения персонала общественного транспорта и сервисных служб, чтобы они могли правильно помогать людям с ограниченными возможностями. Кроме того, в Великобритании и Австралии широко применяются общественные инициативы и онлайн-курсы, обучающие граждан взаимодействию с людьми с инвалидностью и созданию инклюзивной среды.[6]

Выводы

Астана остается малодоступным городом для людей с инвалидностью. Несмотря на существующие нормы и обязательства Казахстана, инфраструктура остается недостаточно адаптированной для разных категорий людей с особыми потребностями. **Ключевые проблемы включают физические, информационные и социальные барьеры.** Основные трудности связаны с отсутствием удобных пандусов, недоступностью общественного транспорта, нехваткой тактильных и визуальных элементов навигации, а также низким уровнем информирования населения и специалистов по вопросам инклюзивного проектирования. **Международный опыт предлагает успешные решения, но их необходимо адаптировать.** В развитых странах используются технологические инновации, тактильные и цифровые системы, однако их внедрение в Казахстане требует учета местных условий и климатических особенностей.

Рекомендации

Чтобы сделать городскую среду Астаны более доступной для людей с инвалидностью, Акимату города Астана необходимо реализовать комплекс следующих мер:

- **Строгий контроль** за соблюдением строительных норм. Введение обязательных проверок на этапе проектирования и эксплуатации зданий. Необходимо также пересмотреть законодательные требования и внедрить более строгие стандарты доступности.

- **Модернизация общественного транспорта.** Расширение сети низкопольных автобусов, адаптация маршрутных такси, оснащение остановок необходимыми элементами доступности.

- **Развитие безбарьерной среды.** Устройство удобных тротуаров, пешеходных переходов, парковок с учетом нужд людей с инвалидностью.

- **Эффективный мониторинг.** Привлечение общественных организаций и самих людей с инвалидностью к оценке доступности инфраструктуры. Введение системы регулярных проверок и независимого аудита.

- **Образовательные инициативы.** Введение обязательных курсов для архитекторов, инженеров и государственных служащих по вопросам инклюзивного проектирования. Повышение осведомленности граждан о необходимости доступной среды.

- **Информирование о доступной инфраструктуре.** Развитие и популяризация онлайн-карт доступности, где пользователи смогут находить информацию о доступных местах в Астане. Упомянутый ранее проект doskaz.kz он нуждается в актуализации и расширении функционала. Улучшение такого ресурса позволит людям заранее планировать свои передвижения и выбирать наиболее удобные маршруты. Также важно наладить сотрудничество с городскими властями для оперативного обновления информации на платформе.

Ожидаемый результат

В результате реализации предложенных мер ожидается повышение качества жизни людей с ограниченными возможностями благодаря внедрению визуальной и тактильной навигации, расширению доступности общественных мест и повышению осведомленности общества. Создание эффективного механизма контроля за соблюдением строительных норм и стандартов инклюзивности с участием общественных организаций и самих людей с инвалидностью поможет создать адаптированную инфраструктуру для будущего поколения.

Таким образом может быть сформирована инклюзивная городская среда, которая будет удобна не только для людей с инвалидностью, но и для пожилых граждан, родителей с колясками и других маломобильных групп населения.

Список использованных источников:

1. Насколько Астана доступна для людей с инвалидностью. <https://www.inform.kz/ru/naskolko-astana-dostupna-dlya-lyudey-s-invalidnostyu-14e215>
2. Кабинетное исследование: Оценка потребностей по социальным и гендерным вопросам людей с инвалидностью в Казахстане с акцентом на особые нужды женщин с инвалидностью, подвергшихся насилию. <https://kazakhstan.unfpa.org/sites/default/files/pub-pdf/%D0%9A%D0%90%D0%91%D0%98%D0%9D%D0%95%D0%A2%D0>

[%9D%D0%9E%D0%95%20%D0%98%D0%A1%D0%A1%D0%9B%D0%95%D0%94%D0%9E%D0%92%D0%90%D0%9D%D0%98%D0%95.pdf](#)

3. Карта «Доступный Казахстан». <https://doskaz.kz/about>
4. Статистика по доступности объектов. <https://doskaz.kz/statisticsAccess>
5. Inclusion and Access in the Built Environment. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0360132321007496>
6. The impact of Education for all on Special Needs education worldwide. <https://worldspeced.weebly.com/>