

Урбанистика

Правильная ссылка на статью:

Старикова М.М. — Мониторинг благоустройства городской среды через обратную связь с населением (на материалах Кировской области) // Урбанистика. – 2023. – № 1. DOI: 10.7256/2310-8673.2023.1.39784 EDN: HCWUMU URL: https://nbpublish.com/library_read_article.php?id=39784

Мониторинг благоустройства городской среды через обратную связь с населением (на материалах Кировской области)

Старикова Мария Михайловна

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-5820-8731>

кандидат социологических наук

доцент кафедры "Социология и культурология", МГТУ им. Н.Э. Баумана

105005, Россия, Московская область, г. Москва, ул. 2-Я бауманская, 5, корп. 1

✉ maria_kuzmina82@mail.ru



[Статья из рубрики "Городское хозяйство"](#)

DOI:

10.7256/2310-8673.2023.1.39784

EDN:

HCWUMU

Дата направления статьи в редакцию:

08-02-2023

Дата публикации:

15-02-2023

Аннотация: Для благоустройства городов на протяжении нескольких лет в России реализуется проект «Формирование комфортной городской среды». Во многих регионах выполняется ряд собственных проектов благоустройства территорий. Анализ обратной связи от населения можно использовать как инструмент контроля и измерения эффективности программ благоустройства городской среды. Цель работы – оценить результаты реализации программ благоустройства г. Кирова, регионального центра Кировской области, с учетом мнений населения как основного реципиента данных программ. Объект исследования – современное состояние благоустройства города Кирова. Предметом исследования является анализ благоустройства в ряде направлений (дорожно-транспортной, придомовой и коммунальной инфраструктуры, доступности и качества работы социально-культурных объектов) через обратную связь с населением. Исследование выполнено путем анализа данных официальной статистики, формализованного опроса населения и интервью с экспертами. Выделены два кластера

горожан по уровню удовлетворенности текущим состоянием благоустройства города, большую долю составляет кластер с низким уровнем удовлетворенности. Однако 60 % жителей считают, что качество городской среды за последние несколько лет постепенно меняется в лучшую сторону. Большинство респондентов имеют минимальный опыт вовлеченности в соучаствующее развитие городской среды, обычно выражающийся в голосовании за объекты для первоочередного благоустройства. Исследование позволило выявить и конкретизировать проблемы городской среды: диспропорции благоустройства центральных и окраинных микрорайонов, догоняющий характер развития объектов инфраструктуры в ходе жилищного строительства, недостаточную пропускную способность дорог, недостаточное благоустройство парковых зон и общественных мест отдыха. Предложена схема решения выявленных проблем благоустройства, сочетающая два направления: градостроительное и коммуникативно-управленческое.

Ключевые слова:

инфраструктура города, качество городской среды, благоустройство города, городское развитие, мониторинг, обратная связь, программы благоустройства, инфраструктура, соучаствующее проектирование, городские проблемы

Введение

Качество городской среды определяет многое, от инвестиционной привлекательности территории до миграционного потенциала жителей. Наиболее зримым выражением состояния города является его инфраструктура, она приоритетно учитывается в современных методиках исследования качества городской среды [\[1\]](#).

Однако исследователи выделяют сложности развития комфортной городской среды в регионах. Так, Е.М. Степанова, отмечает, что «большинство российских городов образовалось в советский период. Такие города создавались исключительно как рабочие поселки необходимые для обслуживания промышленных объектов» [\[2, с. 543\]](#). Урбанисты приходят к выводу, что «город состоит из множества территориальных кластеров, различающихся друг от друга степенью престижности» [\[3, с. 58\]](#). Таким образом внутри городов нарастают диспропорции между районами с разными периодами застройки, возникают микрорайоны опережающего и отстающего развития.

Модернизация городской среды сопряжена с включением в современную повестку цифровизации инфраструктуры городских территорий в русле стратегии развития «умных городов» [\[4\]](#). На данный момент успехи реализации концепции «умного города» достаточно противоречивые, хотя Минцифры активно развивает проекты цифровизации жилищного фонда [\[5\]](#). В перспективе цифровизация инфраструктурных объектов ожидаемо повысит комфорт и качество городской среды, но при этом неравенство между отдельными микрорайонами со старой и новой застройкой будет сохраняться, поскольку цифровизация инфраструктуры советской застройки представляет сложности.

В свете описанных тенденций и процессов цель данной работы – оценить процесс благоустройства инфраструктуры на примере г. Кирова, регионального центра Кировской области, с учетом мнений населения как основного реципиента. Объект исследования – современное состояние благоустройства города Кирова. Предметом исследования является анализ благоустройства в ряде направлений (дорожно-транспортной,

придомовой и коммунальной инфраструктуры, доступности и качества работы социально-культурных объектов) через обратную связь с населением.

Теоретические аспекты исследования и обзор программ благоустройства

«Благоустройство территории города объединяет комплекс мероприятий, способствующих улучшению жизнедеятельности и хозяйствования на территории города» [6, с. 40]. В данной статье под благоустройством мы будем понимать, в первую очередь, развитие и совершенствование городской инфраструктуры.

Научные исследования благоустройства городской среды сталкиваются с проблемой измерения [7]. В зависимости от параметров измерения существуют объективные и субъективные подходы. Объективные основаны на данных статистики, рейтингах и официальных отчетах (например, о ходе реализации федеральных и региональных программ развития), субъективные — измеряют состояние на основе общественного мнения и экспертных суждений.

Примером объективного подхода является формируемый ежегодно с 2019 г. Министерством строительства и жилищно-коммунального хозяйства РФ «Индекс качества городской среды» [8]. Согласно методике большинство показателей (всего их 36, с возможностью оценить от 1 до 10 баллов каждый) имеют формально-статистический характер. Например, показатель «доля площади города, убираемая механизированным способом, в общей площади города оценивает чистоту городского пространства. Более высокая производительность работ в более короткие сроки сокращает количество пыли, снега...» [1]. Однако высокие баллы по показателю не обязательно отражают чистоту городских пространств. Также относительны и ряд других показателей.

Субъективные подходы к анализу благоустройства городов также имеют свои преимущества и недостатки. В первую очередь, риски сопряжены с нерепрезентативностью результатов и низкой валидностью инструментария в конкретных замерах общественного мнения. Однако тема благоустройства городской среды является одной из приоритетных и открытых для обсуждения. Как показали результаты масштабного исследования данных социальных сетей, проведенного коллективом Томского государственного университета, «наиболее активно обсуждаются в регионах в позитивной тональности темы, связанные с развитием региональной инфраструктуры» [9].

Комфорт и качество городской среды с позиции жителей в первую очередь зависит от комфорта и доступности жилья, транспорта, здравоохранения, образования, что составляет значимую часть инфраструктуры города. Однако «производство, распределение и управление этими объектами зависит, в первую очередь, от государства, а не от частного капитала, для которого инвестирование в эти сферы невыгодно» [10, с. 65]. Поэтому уровень развития городской среды во многом определяется государственными программами и субсидированием.

Рассмотрим ситуацию благоустройства городской инфраструктуры на примере регионального центра Кировской области.

Киров с населением чуть более 500 тыс. человек относится к кластеру из 63 крупных городов страны.

«В рейтинге по уровню жизни по итогам 2020 г. Киров занял 52 место из 75 российских городов с населением более 250 тыс. человек. За 100 баллов было принято качество

жизни в лидирующем городе. Жители Кирова оценили качество жизни в 64 балла» [\[11\]](#).

По данным всероссийского индекса качества городской среды за 2021 г. Киров получил 190 баллов из 360 возможных, что чуть выше срединного значения (см. рис. 1). В целом за 4 года измерения индекса по Кирову наблюдается медленная восходящая динамика от 181 до 190 баллов.

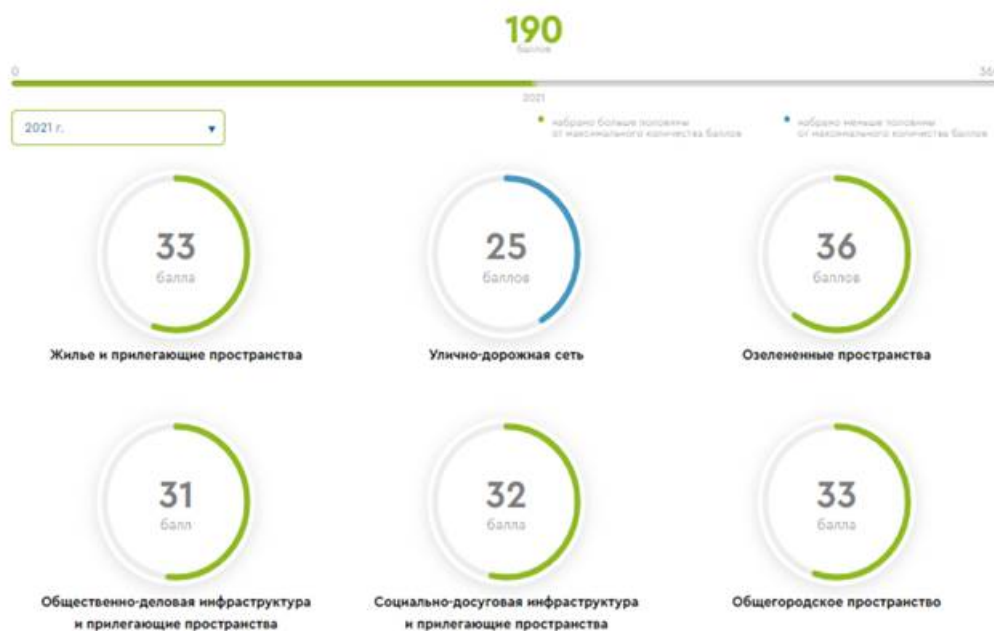


Рис. 1. Индекс качества городской среды г. Кирова за 2021 г. [\[8\]](#)

Из детализации индекса видно, что «запаздывают» в развитии обустройство улично-дорожной сети, социально-досуговой и общественно-деловой инфраструктуры.

Согласно опросам, существуют значительные проблемы благоустройства и комфорта регионального центра.

В рамках разработки «Стратегии социально-экономического развития муниципального образования «Город Киров» на период до 2035 г.» в 2020 г. проводилось изучение социального самочувствия и качества жизни населения. Согласно опросу «чуть более трети кировчан (34,8%) планируют переехать в другой город России в ближайшие 2-3 года... В качестве основных причин планируемой миграции половина респондентов (50,6%) назвали плохую инфраструктуру, низкий уровень благоустройства городской среды; почти треть (31,1%) подталкивает к смене региона неудовлетворительный уровень обслуживания, доступности и качества работы образовательных и медицинских учреждений» [\[12\]](#).

В этом же опросе респонденты выделили наиболее острые проблемы Кирова: «низкое качество автомобильных дорог (86,7%); высокие тарифы на услуги ЖКХ (83,9%); недостаточное благоустройство домов и улиц (81,3%); неблагоприятная экологическая обстановка (71,7%); плохая уборка мусора на улицах и во дворах (70,2%); низкое качество водопроводной воды (62,6%). Работу общественного транспорта две трети респондентов (65,6%) оценили как неудовлетворительную по следующим показателям: высокая стоимость проезда (недовольны 56,8% населения), недостаточное количество единиц транспорта (52,1%), грязь и загазованность в салонах (44%); неаккуратное вождение (41,8%); высокая загруженность транспорта (41,6%); плохая обустроенность остановочных пунктов (39,9%)» [\[12\]](#).

Таким образом, замеры 2020 г. показали решающую роль инфраструктуры в ощущении удовлетворенности населения качеством городской среды и миграционном оттоке населения.

Невысокие показатели рейтингов и оценок населения обусловлены многими объективными проблемами городской среды. Например, «в жилищно-коммунальной сфере за последние 20 лет практически не проводилось замены основного оборудования – 76,7% сетей водоканала имеют 100% износа и нуждаются в перекладке» [\[13\]](#).

На данный момент в регионе реализуется сразу несколько проектов, направленных на повышение качества городской среды. Ведутся активные работы по благоустройству в рамках федеральной программы «Формирование комфортной городской среды» нацпроекта «Жилье и городская среда». «За четыре года реализации проекта в Кировской области благоустроено 667 дворов и 351 общественное пространство» [\[14\]](#).

Помимо федеральных проектов в Кирове реализуются комплекс муниципальных программ в сфере благоустройства инфраструктуры:

- «Развитие коммунальной и жилищной инфраструктуры в муниципальном образовании «Город Киров» на 2020 – 2024 годы» [\[15\]](#).
- «Формирование современной городской среды муниципального образования «Город Киров» в 2018-2024 годах» [\[16\]](#).
- «Развитие транспортной инфраструктуры в муниципальном образовании «Город Киров» в 2020-2024 годах» [\[17\]](#) и ряд других.

Рассматривая кейсы реализации проектов городского благоустройства в разных регионах, исследователи приходят к выводу о значимости партисипативного формирования программ благоустройства, когда горожане имеют возможность участвовать в проектах, направленных в конечном счете на повышение комфорта их жизни [\[18, 19\]](#). Однако ряд авторов подчеркивают скромные возможности населения оказывать влияние и выражать свое мнение и потребности в развитии городских пространств и инфраструктуры [\[20-22\]](#). «Собственники помещений, как правило, привлекаются только к голосованию на общих собраниях по вопросам финансового или трудового участия в благоустройстве дворовых территорий, но фактически отстраняются от разработки дизайн-проектов дворового благоустройства; их инициативы по включению тех или иных дворов в программу благоустройства просто не поощряются» [\[23, с. 37\]](#).

Реализуемые на территории Кировской области программы повышения комфорта городской среды имеют в качестве основного стейкхолдера население. Поэтому полноценные выводы об успешности проводимых работ можно делать только с учетом обратной связи от горожан. На примере регионального центра Кировской области в 2021 г. проведено эмпирическое исследование состояния благоустройства городского пространства в оценках жителей г. Кирова.

Методика и эмпирическая база исследования

Для эмпирического полевого исследования было операционализировано понятие инфраструктуры как «устойчивой совокупности материально-вещественных элементов,

обеспечивающих условия для организации основных видов деятельности человека в различных сферах общественной жизни» [\[24, с. 167\]](#).

В данном исследовании в понятие «инфраструктура городской среды» были заложены следующие показатели (см. рис. 2):



Рис. 2. Составляющие инфраструктуры города

Полевое исследование проведено **методом** формализованного опроса населения сентябре-декабре 2021 г. Использовалась квотная по полу и возрасту выборка с учетом данных региональных органов статистики.

С учетом неравномерности развития городских территорий сравнивался уровень благоустройства в центральных и окраинных микрорайонах г. Кирова, для этого ходе опроса контролировался микрорайон проживания респондентов. Микрорайоны определялись с помощью «Яндекс Карт». «Часть микрорайонов по своим условным границам, которые закреплены в сознании жителей, находятся на стыке, поэтому при анализе для нас важнее был показатель удаленности микрорайона от центра города (условно за центр города принят район Театральной площади)» [\[25, с. 48\]](#). В итоговой выборке представлено 29,3% респондента из центральных микрорайонов 70,7% из окраинных, поскольку периферийные районы занимают большую площадь города и представлены микрорайонами с многоэтажными жилыми комплексами.

Анализ проводился по ответам 403 респондентов, 174 мужчин (43,2%) и 229 женщин (56,8%).

Представителей молодежи от 18 до 35 лет 39 % в выборке, людей 36-65 лет 46 %, 15% - пожилые горожане старше 65 лет.

Из массива респондентов были также отобраны 10 человек в качестве экспертов – квалифицированные специалисты в области управления и развития городской инфраструктуры: депутат Кировской городской Думы, ученые краеведы, городские

активисты и журналисты. С ними дополнительно было проведено интервью для углубленного изучения предмета исследования с профессиональной точки зрения.

Результаты исследования

Полученные ответы позволили оценить удовлетворенность населения инфраструктурой города и определить эффективность реализуемых в рамках программ мероприятий.

Респонденты продемонстрировали очень низкую узнаваемость и вспоминаемость целевых федеральных и региональных программ благоустройства городской среды. Лишь каждый 7-ой житель отметил, что слышал о таких программах. Наиболее узнаваема программа проекта «Формирование комфортной городской среды». Многие приводили примеры точечных проектов благоустройства детских площадок и общественных пространств, поясняя, что не знают, в рамках какой программы это сделано. Свою роль в благоустройстве городского пространства респонденты описывали чаще всего как реципиента, а также избирателя в голосовании за локации для первоочередного благоустройства. Лишь 7% в выборке (28 человек) указали на конкретные проекты по благоустройству, в которых они лично принимали участие. Поскольку основная масса населения не знает точных названий, реализуемых на территории города программ благоустройства, в ходе опроса задавались вопросы не о реализации конкретных описанных ранее программ, а оценивались показатели благоустройства города и динамика их изменений за последние несколько лет.

Практически все показатели имеют сильный разброс оценок удовлетворенности, что говорит скорее не о субъективности респондентов, а о контрастах состояния городских локаций. Наиболее проблемная ситуация складывается с парковками, оснащенностью дворов местами для рекреации (скамейки, детские и спортивные площадки) и транспортной инфраструктурой.

Были выявлены различия оценок придомовой инфраструктуры по микрорайонам: в целом среди жителей окраинных микрорайонов выше удовлетворенность домом и придомовой территорией (рисунок 3). Вероятнее всего, удовлетворенность коррелирует с годом постройки дома, а в Кирове массовая застройка идет в последние десятилетия в окраинных микрорайонах.

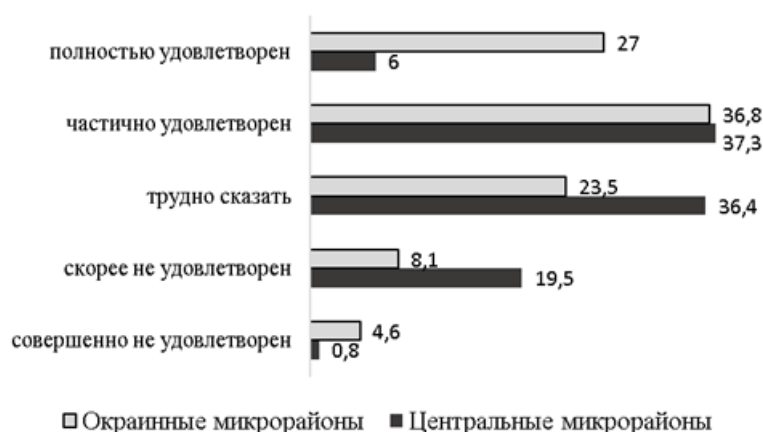


Рис. 3. Удовлетворенность состоянием придомовой территории (%) ($P = 0,01$)

Происходит поляризация инфраструктуры жилого фонда с позиции периода постройки дома. Стоит отметить, что подобная тенденция характерна для большинства крупных городов современной России [26]. Хотя многое зависит от активности жильцов и

управляющих компаний.

Так, многие респонденты не видят необходимости лично участвовать в мероприятиях по благоустройству придомового пространства, перекладывая всю ответственность на власти и управляющую компанию (табл. 1)

Таблица 1. Распределение ответов на вопросы об ответственных за благоустройство придомовых территорий (% от опрошенных)

Варианты ответа	Кто должен благоустраивать	Кто фактически благоустраивает
Управляющая компания (ЖЭК)	92,0	62,0
Администрация города	32,5	2,0
Жильцы дома	53,5	64,5
Городские активисты	5,3	0,7
Свой вариант	0,0	7,4
Итого	183,3*	136,7*

* Итожащий % больше 100, поскольку вопрос предусматривал возможность выбора нескольких вариантов ответа.

И рядовые горожане, и эксперты по благоустройству отмечают нехватку парковочных мест и озеленения. Однако эксперты предлагают достаточно радикальное решение проблемы парковок. *«Парковки должны быть платными, никто не обязан предоставлять место людям. Если земля муниципальная, то парковки делает город и обслуживает тоже город, и за это берет деньги, в том числе деньги идут на дорожные нужды и компенсацию здравоохранения...»*. (Анатолий Курбатов, городской активист).

Такое мнение экспертов о платных парковках население совершенно не разделяет: 59,8% категорически против платных парковок.

Наиболее проблемной составляющей дорожно-транспортной инфраструктуры остается логистика и состояние городского общественного транспорта: две трети жителей частично или полностью недовольны этими параметрами городской инфраструктуры. Проблему расписания городских маршрутов чаще выделяли жители удаленных от центра микрорайонов, вынужденных ежедневно совершать поездки в центр до работы и обратно. Данный недостаток также был отмечен экспертами. *«В городской Думе мы часто обсуждаем проблему общественного транспорта... Проблема в том, чтобы он (транспорт – прим. авт.) пришел вовремя, объявлялись все остановки, в него было удобно войти и выйти, внутри он был чистый»*. (Михаил Ковязин, депутат Кировской городской Думы).

Почти половина населения отмечает низкую доступность и неудовлетворенность состоянием парков и мест рекреации в городе. Эксперты отмечают недостаточные усилия властей по поддержанию и развитию парковой инфраструктуры: *«Все что делалось и делается до их пор в парках в основном за счет активистов, т.е. во Дворце пионеров поставили скамейки и провели освещение, хоккейную коробку люди сами поставили... То есть все что пока делается в парках, все за счет движухи людей, которые любят в этом месте отдыхать»*. (Александра Коробейникова, журналист).

Кировчане достаточно критично оценивают динамику результатов работы властей и ответственных за благоустройство организаций за последние несколько лет (табл. 2).

Таблица 2. Распределение ответов на вопрос: «Оцените эффективность мероприятий по развитию Кирова за последние несколько лет» (% от опрошенных по строке по каждому показателю)

Виды мероприятий	Высокая	Средняя	Противо речвая	Низкая	Затр. ответить	Не ответили
Строительство новых микрорайонов	34,7	36,7	15,7	3,6	6,5	3
Ремонт старых коммунальных сетей	4,8	33,1	28,5	20,5	10	3
Облагораживание придомовой территории (установка детских и спортивных площадок, скамеек, освещения и т.п.)	16	46,2	16,9	14,2	3,6	3
Увеличение парковочных мест	7,9	28,4	20,8	29,6	10,3	3
Ремонт дорог и тротуаров	7,4	38,7	27,8	20,1	2,9	3,2
Введение в эксплуатацию нового общественного транспорта	16,2	39,4	18,3	15,4	7,6	3,2
Модернизация пешеходных переходов и светофоров	20,5	39	18,3	14,7	3,9	3,7
Увеличение количества дет. садов и школ	12,8	35,8	16,2	11,8	19,9	3,6
Открытие новых торговых центров	34,4	35	16,3	4,1	7	3,2
Появление новых интересных мест досуга (кафе, клубы)	25,4	33,4	18,1	9,8	10,1	3,2
Облагораживание территорий парков	18,3	41,4	18,4	13,9	4,9	3,2
Открытие мест для сортировки мусора	7,1	23,7	21,8	32,2	11,9	3,3
Поднятие уровня заработной платы	3,8	14,7	24,8	47	6,8	3
Увеличение количества рабочих мест	3,9	18	29,9	33,4	11,8	3

Данные табл. 2 демонстрируют актуальные задачи реализации программ благоустройства и развития городской среды: налицо диссонанс между активной застройкой новых жилых микрорайонов и запаздывающим оснащением их инфраструктурными объектами. В

обжитых микрорайонах проблемы связаны с реконструкцией и обновлением инфраструктуры.

Корреляционный анализ не выявил различий в удовлетворенности инфраструктурой в разрезе близости / удаленности микрорайона проживания респондента от центра города ($P = 0,3$), что свидетельствует о противоречивой ситуации и наличии как плюсов, так и минусов инфраструктуры большинства городских локаций. Однако большинство респондентов (67%) выразили мнение, что инфраструктура центральных микрорайонов в целом лучше. Скорее всего, наибольшую роль играет шаговая доступность социально значимых объектов и высокая «обжитость» микрорайонов.

Горожане назвали наиболее острые проблемы, которые составляют основу запросов к благоустройству и повышению качества жизни в городе. Поскольку вопрос анкеты имел открытый характер, пожелания и запросы были обобщены и представлены в виде списка наиболее распространенных ответов (табл. 3).

Таблица 3. Ответы на вопрос «Чего больше всего Вам не хватает для ощущения комфорта городской среды в Кирове?» (открытый вопрос, % от опрошенных, представлены обобщенные формулировки ответов, набравших больше 5%)

Запросы горожан	%
1. Хороших тротуаров с низкими бордюрами и асфальтированных дорог.	49,1
2. Благоустроенных зон для отдыха. Больше зелёных зон и парков.	31,8
3. Полноценного освещения во дворах и на улицах.	19,1
4. Чистого города, больше мусорных урн, качественной уборки дорог и тротуаров.	17,6
5. Больше рабочих мест с высокой заработной платой.	16,6
6. Больше торгово-развлекательных центров и спортивных объектов (бассейнов, аквапарков, парка аттракционов).	13,6
7. Автобусов, особенно по утрам. Наладить расписание общественного транспорта. Более продолжительной работы общественного транспорта	11,9
8. Больше детских садов, школ, бесплатных кружков и секций.	11,2
9. Хорошего оборудования светофоров. Надземные переходы могли бы решить проблему пробок. Пересмотра транспортных развязок.	10,1
10. Больше больниц, возможности попасть на приём к врачу. Оснащенности поликлиник техникой. Нехватка врачей-специалистов.	8,4
11. Больше парковок во дворах и на придомовой территории	6,4

Как видим, в топе находятся проблемы, связанные с благоустройством городских пространств. Высказанные мнения позволяют реалистичнее оценивать результаты реализации программ развития городской среды и актуализировать дальнейший фронт работ.

Часть недостатков инфраструктуры уже активно устраняется (асфальтирование тротуаров и проезжей части дорог, модернизация придомовых зон рекреации), какие-то сложно решить в короткие сроки (модернизация коммунальных сетей, создание новых парков, строительство путепроводов и повышение пропускной способности дорог), ряд неудобств

можно будет компенсировать за счет постепенного развития цифровой экономики (управление транспортным трафиком, повышение доли дистанционно оказываемых услуг). Ряд проблем инфраструктуры города, исходя из имеющейся ситуации, скорее всего, будут только усугубляться (стихийные парковки, ухудшение экологической ситуации, контрасты и ветшание части жилого фонда («хрущевки» и «сталинских» домов).

Несмотря на высказанное недовольство рядом параметров благоустройства города и обозначенные проблемы, основная масса горожан остаются пассивными наблюдателями. Гражданскую активность и шаги для решения проблем предпринимает лишь треть опрошенных. 35% отметили, что у них есть личный опыт обращений и жалоб в какие-либо инстанции по поводу проблем инфраструктуры. Наиболее популярные каналы обращений представлены на рис. 4.



Рисунок 4. Каналы обращений по проблемам благоустройства городского пространства (% от числа имеющих опыт обращений)

Для сегментирования горожан по отношению к изучаемым вопросам благоустройства был проведен кластерный анализ методом к-средних. Выделено 2 сопоставимых по численности кластера респондентов, выражающих во многом противоположные взгляды и оценки состояния городской инфраструктуры. Наиболее значимые различия представлены в таблице 4.

Таблица 4. Характеристики кластеров респондентов (% от кластера, $N = 403$, $P < 0,05$)

Основные характеристики	Довольные благоустройством, 46,4 % от опрошенных	Недовольные благоустройством, 53,6 % от опрошенных
На момент опроса живут в своем микрорайоне менее 3 лет	40,6	24,5
На момент опроса живут в своем микрорайоне более 10 лет	31,6	50,5
Полностью или по большей мере удовлетворены состоянием инфраструктуры своего микрорайона	75,9	20
Оценивают состояние своего дома	80,2	38,4

как хорошее и отличное	55,7	55,7
Оценивают состояние транспортной инфраструктуры (проезжая часть и тротуары) как хорошее и отличное	56,7	21,3
Удовлетворены состоянием благоустройства парков и скверов в своем районе	69	15,7
Считают, что Киров меняется в лучшую сторону по качеству и комфорту городской среды за последние 2-3 года	84,5	38,4
Считают, что Киров меняется в худшую сторону по качеству и комфорту городской среды за последние 2-3 года	9,6	41,2
Имеют опыт подачи обращений и жалоб по поводу благоустройства и состояния инфраструктуры в органы власти	29	43,3
Считают, что облагораживать прилегающую к дому территорию должны сами жильцы	58,3	48,6
Фактически облагораживают придомовую территорию сами как жильцы дома	59,9	68,5
Покупка большинства товаров длительного пользования в настоящее время не вызывает трудностей	30,5	19,5
Живут от зарплаты до зарплаты, экономят даже на питании, уровень благосостояния ниже базового слоя	23,5	33,8
Не имеют высшего образования	14,1	21,3

Как видим, горожане, давно живущие в своем микрорайоне и не располагающие достаточными финансовыми ресурсами, в своей массе чаще не удовлетворены состоянием окружающего их городского пространства. Создается эффект «подстройки» восприятия города под жизненную ситуацию. Именно недовольная половина респондентов активнее обращаются в отвечающие за благоустройство инстанции в попытках обозначить и решить проблему. Но вероятно, не всегда эти обращения оказываются эффективными, раз сохраняется общий критический настрой кластера в оценках.

Заключение

Исследование показало, что городское пространство Кирова по-разному воспринимается двумя крупными кластерами горожан, по большинству вопросов нет консолидированного общественного мнения. От социального статуса респондентов зависит угол зрения, критичность оценки и фокус внимания к проблемам городской инфраструктуры.

Налицо неравномерность и диспропорции развития городской инфраструктуры центральных и удаленных микрорайонов.

Е. М. Степанова отмечает, что исторически «градостроительство в России — дело государственное, поэтому наладить диалог между гражданами и властными административными структурами крайне сложно. Образуется парадокс: города строятся для людей, но сами люди в этом процессе не больше, чем наблюдатели»^[1] [Степанова 2019, 167]. Это приводит к неэффективному использованию общественных территорий. В свою очередь данный факт порождает хулиганство и вандализм со стороны людей.

В официальных отчетах о реализации программ благоустройства и развития существует тенденция приводить целевые результаты запланированных работ, в то время как опросы населения как основного стейкхолдера проектов развития городской среды выявляют достаточно критичные оценки и ожидания больших результатов.

В этой связи нам видится наиболее перспективной схема решения выявленных проблем благоустройства городской инфраструктуры, которая базируется на сочетании двух направлений: градостроительного и коммуникативно-управленческого. В первое направление должны включаться официальные планы и стратегии развития территории, основанные на экономических, демографических, строительно-технических, санитарно-гигиенических и прочих расчетах. Коммуникативно-управленческое направление должно, в первую очередь, обеспечивать согласование градостроительных планов с актуальными запросами населения.

Для этого предлагаем использование комплексной методики оценки качества городской среды, включающей как объективные методы, основанные на планах развития территории и расчетных статистических данных индексов качества, так и субъективные, полученные в результате экспертных оценок и опроса населения о комфорте городской среды. Поэтому необходимо привлекать внимание представителей власти и экспертного сообщества к соучаствующему проектированию и учету мнений горожан по развитию и реконструкции городской среды.

Обратная связь в формате опроса населения об эффективности мероприятий по благоустройству позволяет выявить «болевые точки» в объектах инфраструктуры, на которые должно быть обращено пристальное внимание, скорректировать дальнейший фронт работ в реализуемых проектах. В перспективе цифровизация городской инфраструктур позволит получать данные при помощи онлайн-мониторинга и гео-информационных систем. Уже существуют примеры цифровых карт регионов, где в режиме регулярного мониторинга отражаются слои с различными параметрами качества городской среды^[27]. Такие карты актуально объединить с платформой обратной связи на запросы жителей, которая активно используется в регионе через сервис «Госуслуги. Решаем вместе». (URL: <https://pos.gosuslugi.ru/landing/>).

Для Кирова тревожным знаком является большая доля населения, негативно воспринимающая развитие регионального центра – таковых почти половина. Корректировать эти тенденции можно в том числе через внимание властей к запросам жителей по развитию инфраструктуры городского пространства. Работа с «болевыми точками» в благоустройстве дает системный эффект реформирования проблемных сфер, культивирования идеи «роднополисов» как точек притяжения, стимулирования жителей к региональной оседлости через создание комфортной городской среды.

^[1] Степанова Е. М. Необходимость формирования комфортной городской среды и

факторы, препятствующие этому процессу в России // Молодой учёный. 2019. № 49. С. 542 – 545.

Библиография

1. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 23.03.2019 № 510-р «Об утверждении методики формирования индекса качества городской среды». URL: <http://static.government.ru/media/files/wbRiqrDYKeKbPh9FzCHUwWoturf2Ud0G.pdf> (дата обращения 21.01.2023).
2. Степанова Е.М. Необходимость формирования комфортной городской среды и факторы, препятствующие этому процессу в России // Молодой учёный. 2019. № 49. С. 542-545.
3. Сидорова О.С., Мосиенко Н.Л. Роль социально-пространственной сегрегации в формировании городских сообществ (на примере рынка жилой недвижимости Новосибирска) // Социальные и пространственные измерения современного мегаполиса: Материалы IX социологических чтений памяти Валерия Борисовича Голофаства (1941-2004), Санкт-Петербург, 03–05 апреля 2017 года. СПб.: «Норма», 2017. С. 52-64.
4. Стандарты умных городов / Tadvisor. URL: https://www.tadviser.ru/index.php/Статья:Стандарты_умных_городов (дата обращения 21.01.2023).
5. Минцифры поддержало создание АНО «Многоквартирный умный дом». URL: <https://digital.gov.ru/ru/events/41726/> (дата обращения 21.01.2023).
6. Хмельченко Е.Г., Заиц К.И. Роль управления благоустройством территории в формировании имиджа города Москвы // Вестник университета, 2017. № 4. С. 38–42.
7. Delsante I. Urban environment quality assessment using a methodology and set of indicators for medium-density neighbourhoods: a comparative case study of Lodi and Genoa // Ambiente Construído. 2016. V. 16. № 3. P. 7-22. URL: <https://www.scielo.br/j/ac/a/cCbRH9WdJFS6XmFXhGJhzJL/?lang=en&format=pdf> (дата обращения 21.01.2023).
8. Индекс качества городской среды – инструмент для оценки качества материальной городской среды и условий её формирования. URL: <https://индекс-городов.рф/#/> (дата обращения 11.02.2023).
9. Щекотин Е. В., Мягков М. Г., Гойко В. Л., Кашпур В. В., Коварж Г. Ю. Субъективная оценка (не) благополучия населения регионов РФ на основе данных социальных сетей // Мониторинг общественного мнения : экономические и социальные перемены. 2020. № 1. С. 78 – 116. <https://doi.org/10.14515/monitoring.2020.1.05> (дата обращения 21.01.2023).
10. Голоухова Д.В. Трансформации городского пространства в информационную эпоху: возможности теории М. Кастельса для городского управления // Поиск: Политика. Обществоведение. Искусство. Социология. Культура. 2017. № 1. С. 60-73.
11. Рейтинговая оценка качества жизни в городах с населением более 250 тыс. человек / Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации. URL: http://www.fa.ru/org/div/cos/press/Documents/93_2020_1Q_LQ.pdf (дата обращения 21.01.2023).
12. Решение Кировской городской Думы от 28.10.2020 г. № 39/1 «Об утверждении Стратегии социально-экономического развития муниципального образования «Город Киров» на период до 2035 года». URL: <https://docs.cntd.ru/document/570981689>

(дата обращения 21.01.2023).

13. Реализация приоритетного проекта «Формирование комфортной городской среды» в муниципальном образовании «Город Киров». URL: <http://www.admkirov.ru/prioritetnyy-proekt-formirovanie-komfortnoy-gorodskoy-sredy/> (дата обращения 21.01.2023).
14. В Кировской области по нацпроекту благоустроено 68 дворов и 70 общественных пространств / Правительство Кировской области. URL: <https://www.kirovreg.ru/news/detail.php?ID=106402> (дата обращения 11.12.2022).
15. Постановление Администрации г. Кирова от 29.10.2019 г. N 2677-п «Об утверждении муниципальной программы «Развитие коммунальной и жилищной инфраструктуры в муниципальном образовании «Город Киров» на 2020 - 2024 годы». URL: <https://docs.cntd.ru/document/570795807> (дата обращения 21.01.2023).
16. Постановление Администрации г. Кирова от 24.11.2017 г. ... web – Постановление Администрации г. Кирова от 24.11.2017 г. N 4282-п «Об утверждении муниципальной программы «Формирование современной городской среды муниципального образования «Город Киров» на 2018-2024 годы». URL: <https://docs.cntd.ru/document/973067279> (дата обращения 21.01.2023).
17. Постановление Администрации г. Кирова от 18.10.2019 г. N 2579-п «Об утверждении муниципальной программы «Развитие транспортной инфраструктуры в муниципальном образовании «Город Киров» на 2020 - 2024 годы». URL: <https://docs.cntd.ru/document/973077036> (дата обращения 21.01.2023).
18. Гурмак А.В. Новый формат общественных пространств сквозь призму соучаствующего проектирования // Современные вопросы социологии, 2019. № 2. С. 58-64.
19. Журавлева Т.А. Право на город: российские практики работы с местными сообществами // Вестник Московского университета. Серия 21. Управление (государство и общество). 2021. №4. С. 34-48.
20. Деменев А.Г., Шубина Т.Ф., Шубина П.В., Ненашева М.В., Макулин А.В., Тарасов И.А. Опыт общественного участия в планировании комфортной городской среды на примере Архангельской области // Арктика и Север. 2018. № 33. С. 91-117.
21. Дмитриева Н.Н., Ипатова Т.М. Формирование комфортной городской среды как стратегическое направление развития проекта «ЖКХ и городская среда» // Социально-экономическое управление: теория и практика. 2018. № 1 (32). С. 95-98.
22. Акимова О.Е., Волков С.К., Ефимов Е.Г. Привлекательность российских территорий: оценка мнений центениалов // Мониторинг общественного мнения: экономические и социальные перемены. 2021. № 4. С. 384-404. URL: <https://monitoringjournal.ru/index.php/monitoring/article/view/1908> (дата обращения 11.12.2022).
23. Петрина О. А., Стадолин М.Е. Комфортная городская среда: тенденции и проблемы организации // Вестник университета. 2018. № 6. С. 34 – 38.
24. Осипов Г.В., Москвичев Л.Н. (ред.). Социологический словарь. М.: Норма, 2008.
25. Старикова М.М. Качество городской среды с позиции жилищной инфраструктуры микрорайонов (на примере г. Кирова) // Социология города. 2018. № 3. С. 41-63.
26. Боровкова Г.А., Еремеева Е.А. Сравнительный анализ благоустройства территории в городах-миллионниках современной России // Региональные проблемы преобразования экономики. 2018. № 11. С. 183-190.
27. Жданов А. Перегрузка «Умного города». URL: <https://telesputnik.ru/materials/gov/article/perezagruzka-umnogo-goroda> (дата

обращения 21.01.2023).

Результаты процедуры рецензирования статьи

В связи с политикой двойного слепого рецензирования личность рецензента не раскрывается.

Со списком рецензентов издательства можно ознакомиться [здесь](#).

В рецензируемой статье «Мониторинг благоустройства городской среды через обратную связь с населением (на материалах Кировской области)» предмет исследования – это анализ благоустройства в ряде направлений (дорожно-транспортной, придомовой и коммунальной инфраструктуры, доступности и качества работы социально-культурных объектов) через обратную связь с населением. Цель исследования – это оценка процесс благоустройства инфраструктуры на примере г. Кирова, регионального центра Кировской области, с учетом мнений населения как основного реципиента.

В работе даётся классификация подходов к измерению благоустройства городской среды на объективные и субъективные. В работе в качестве методологической основы взят субъективный подход к анализу благоустройства, в котором комфорт и качество городской среды рассматривается с позиции жителей, поскольку полноценные выводы об успешности реализации программ благоустройства можно делать только с учетом обратной связи от горожан. Эмпирической базой исследования стал опрос жителей г. Кирова. Исследование проведено методом формализованного опроса населения сентябре-декабре 2021 года с выборкой 403 респондента. Использовалось квотирование по полу и возрасту с учетом данных региональных органов статистики. Это позволяет признать выборку репрезентативной.

Актуальность работы обусловлена тем, что перед современными городами возникает много вызовов и среди них едва ли не самый сложный – совместить развитую инфраструктуру с безопасностью, комфортом и привлекательностью условий проживания для горожан. Ответить на этот вызов невозможно без участия населения в процессах развития городских территорий, непосредственное участие в обсуждении проблем благоустройства городов. В этом плане обращение к мониторингу благоустройства городской среды через обратную связь с населением представляется крайне своевременным.

Научная новизна рецензируемой работы состоит в фиксации факта отсутствия консолидированного общественного мнения относительно городского пространства города Кирова (наличие двух крупных кластеров горожан). Более недовольна состоянием окружающего городского пространства та часть горожан, которая давно живущие в своём микрорайоне и не располагают достаточными финансовыми ресурсами. Кроме того, в работе зафиксирована неравномерность и диспропорции развития городской инфраструктуры центральных и удаленных микрорайонов. В качестве рекомендации предложено использование комплексной методики оценки качества городской среды, включающей как объективные методы, основанные на планах развития территории и расчетных статистических данных индексов качества, так и субъективные, полученные в результате экспертных оценок и опроса населения о комфорте городской среды.

Данное исследование характеризуется общей последовательностью и грамотностью изложения. Статье присущ хороший уровень научной концептуализации и грамотное представление результатов социологического исследования. Она будет представлять интерес для ученых области социологии города, а также муниципальных служащих и специалистов в сфере благоустройства.

Библиография работы включает 27 публикаций, правда значительная часть из них относится к нормативным документам. Но тем не менее апелляция к основным оппонентам из рассматриваемой области имеется.

Вывод: Статья «Мониторинг благоустройства городской среды через обратную связь с населением (на материалах Кировской области)» имеет научно-теоретическую значимость, соответствует отрасли – социологические науки. Работа может быть опубликована.