

ГЕОГРАФИЯ – GEOGRAPHY

ӘОЖ 91

ГТАХР 39.01.11

DOI 10.37238/2960-1371.2960-138X.2025.99(3).132

Боранкулова Д.М., Бейкитова А.Н., Қазақбай Д.И.

**Абай атындағы Қазақ ұлттық педагогикалық университеті,
Алматы, Қазақстан**

E-mail: kazakbajdilnaz@gmail.com

ҚАЛАЛЫҚ ҚОҒАМДЫҚ КЕҢІСТІК – ҚАЛА ДАМУЫНЫҢ МАҢЫЗДЫ ЭЛЕМЕНТІ

Аңдатпа. Қазіргі әлемде сапалы қала ортасын қалыптастыру мәселелері ірі мегаполистерде де, шағын қалалар мен қалалық елді мекендерде де өзекті. Урбанизацияның қарқынды дамуы және қала тұрғындары үлесінің артуы жағдайында қоғамдық кеңістіктер қала жоспарлау жүйесінің маңызды құрамдас бөлігі, қала ортасының қалыптасу негізі ретінде қарастырылады. Мақалада отандық және халықаралық тәжірибе мысалдары негізінде қоғамдық қалалық кеңістіктерді құру мен жаңғыртудың проблемалары, тәжірибелері және қазіргі заманғы үрдістеріне теориялық талдау жасалды. Бұл мәселені зерттеу қалалық қоғамдық кеңістіктердің тиімді жұмыс істеуін қамтамасыз ететін жүйені құру, дамытудың негізгі қағидаттары мен талаптарын анықтауға мүмкіндік береді.

Қала аумағындағы ашық қоғамдық кеңістіктер – қалалық алаңдар, саябақтар, жағалаулар, табиғи ландшафттар, тұрғын үй кешендерінің аумақтары әлеуметтік-мәдени дамуымен қатар экономикалық дамуына да ықпал етеді. Қоғамдық кеңістік қала дамуының маңызды элементі ретінде қаланың біртұтас әлеуметтік-мәдени құрылымын қалыптастыруда үлкен рөл атқарады және зерттеуіміздің өзектілігін қамтамасыз етеді. Мақалада қалалық қоғамдық кеңістіктердің маңыздылығы талданды, белгілеріне қарай жіктелімі жасалды және қоғамдық аумақтарды жобалаудың басты ерекшеліктері айқындалды. Қалалық қоғамдық кеңістіктердің жіктелімі оның әлеуметтік маңыздылығын көрсетті. Жоғары урбандалған қала ортасындағы әлеуметтік маңызы бар нысан арқылы қоғамдық көлік аялдамаларына жүйелі талдау жүргізілді. Қоғамдық көлік аялдамаларына қаланың өмір сүру процесіне өзгерістер енгізе алатын ашық қоғамдық кеңістіктер ретінде маңызы зор. Бұл оларды құрудың, сақтаудың және оңтайландырудың жаңа тәсілдері мен әдістерін енгізуді қажет етеді.

Кілт сөздер: қалалық аумақ; қалалық кеңістіктер; қоғамдық кеңістіктер; қалалық қоғамдық кеңістіктер; тұрақты даму тұжырымдамасы; қоғамдық көлік аялдамалары; аялдама павильондары; жұптық аялдамалар; ақылды қала тұжырымдамасы; нақты уақыт режиміндегі дисплей.



Kіріспе

Қала – көліктік, ақпараттық, энергетикалық және өзге де инфрақұрылымдар арқылы өзара біріктірілген, әр түрлі функционалдық мақсаттағы аймақтардан құралған күрделі әрі жүйелі ұйымдастырылған кеңістіктік құрылым. Қалалық аумақтардың тұрақты дамуы нәтижесінде кеңістіктік құрылымның құрамдас бөлігі ретінде қалалық қоғамдық кеңістіктер пайда болды. Қоғамдық кеңістіктер – азаматтардың демалуы, кездесуі және бос уақытын өткізуі үшін арналған, қоғамның әлеуметтік және мәдени өзара әрекеттестігі жүзеге асатын орындар. Олар қалалардың дамуындағы маңызды құрамдас бөліктердің бірі.

Зерттеудің өзектілігі. Қалалық қоғамдық кеңістіктер – қала халқының әлеуметтік байланыстары мен мәдени алмасуы үшін басты орын. Олардың сапасы мен қолжетімділігі тұрғындардың өмір сүру деңгейіне, қала ортасының жайлылығына және жалпы урбанистикалық дамуына тікелей ықпал етеді. БҰҰ-ның 2016-2030 жылдарға арналған Тұрақты даму мақсаттарының жобасын әзірлеумен айналысқан арнайы жұмыс тобы 11-ші мақсатты былайша тұжырымдауды ұсынды: «Қалалар мен елді мекендерді баршаға ашық, қауіпсіз, өмір сүруге жайлы және тұрақты ету». 2030 жылға қойылған мақсаттардың бірі ретінде «2030 жылға қарай әйелдер, балалар, егде жастағы адамдар және мүмкіндігі шектеулі жандар үшін қауіпсіз, ашық, қолжетімді жасыл және таза қоғамдық кеңістіктерге барлығына бірдей қолжетімділікті қамтамасыз ету» жоспарланған [1].

2013 жылы Рим қаласында өткен қоғамдық кеңістікке арналған іс-шара барысында қабылданған «Қоғамдық кеңістік хартиясы» заманауи қалаларды дамытуда олардың әлеуметтік маңызын терең түсінуге негізделген тәсілді ұсынады. Қала ортасы тек ауданішілік шеңберде ғана емес, қаланың әр түрлі аумақтарын және оның табиғи ерекшеліктерін өзара байланыстыратын тұтас, үйлесімді әрі біріктірілген жүйе ретінде қарастырылды [2]. Осыған байланысты, қалалық қоғамдық кеңістіктердің әлеуметтік қызметін қамтамасыз етіп, оны кеңейтіп әрі қолдап отыру үшін бірыңғай, жан-жақты көзқарас қажет. Бұл тұрғыда жергілікті басқару органдары қалалық қоғамдық кеңістіктер жүйесін дамытуға бағытталған нақты стратегияны қабылдауы аса маңызды.

Зерттеудің мақсаты – қалалық қоғамдық кеңістіктің маңызды элементі ретінде қоғамдық көлік аялдамаларына талдау жасау. Елдегі әлеуметтік-экономикалық жағдайдың жақсаруымен байланысты өзгерістер күнделікті қалалық кеңістікте де айқын көріне бастады. Қала ортасының өзгеруі мен қоғамдық кеңістіктерді қалыптастыру арасындағы жүйелі өзара тығыз байланысып, қала тұрғындарының өмір сүру сапасының артуына себепші. Көліктік-инфрақұрылымдық желілердің кеңеюі мен халық санының тұрақты өсуі қоғамдық көлік түрлерінің артуына әсер етті. Қоғамдық көлік аялдамалары қалалық қоғамдық кеңістіктің маңызды элементі ретінде барлық қала тұрғындарына, әсіресе халықтың әлеуметтік осал және қорғалмаған топтарына арналған. Сонымен қатар, қоғамдық кеңістіктердің сапалық және сандық сипаттамаларына ерекше назар аудару қажет. Жеке меншік объектілерінен ерекшелігі – қоғамдық кеңістіктер барша азаматтарға ортақ игілік ретінде тиесілі.



Бұл кеңістіктерге бағытталған мемлекеттік немесе жеке инвестициялар жалпы қалалық капиталдың жиналуына ықпал етеді. Қоғамдық кеңістіктер бейімдеуге, түрлендіруге немесе арттыруға болатын қоғамдық капитал. Қоғамдық кеңістіктер қала ортасының барлық тұрғындары үшін үнемі және ақысыз қолжетімді бөлігі. Олар бос уақытты тиімді өткізуге, әлеуметтік өзара әрекеттестікке, шығармашылық идеяларды жүзеге асыруға жағдай жасай отырып, біртұтас қала ортасын қалыптастырады.

Зерттеу материалдары мен әдістері

Мақаланың зерттеу материалының негізін қалалық қоғамдық кеңістіктің қалыптасуын зерттеген В.Н. Андреев, Е.Л. Аношкина, О.В. Заборовская, Р.А. Исляев, А.П. Обедков, Д. Джекобс, Р. Сеннетт, М. Кармона, Я. Гел, Ш. Зукин және басқа да ғалымдардың зерттеу жұмыстары құрады. Әр түрлі қалалар мен елдерде жүргізілген зерттеулердің нәтижелері қоғамдық кеңістіктердің дамыған жүйесінің халықтың өмір сүру сапасын жақсартуға ықпал ететінін, қоршаған ортаның экологиялық көрсеткіштерін және оның адам денсаулығына оң әсерін күшейтетінін дәлелдейді. Қалалық қоғамдық кеңістіктерді қалыптастыру және ұйымдастыру мәселесі әлемдік және ұлттық тәжірибеде ғылыми тұрғыдан терең зерттелген тақырып. Қаланың қоғамдық кеңістігін жобалау, қайта құру және абаттандыру мәселелері В.Л. Глазичев пен А.А. Выковский, А.В. Крашенинников, В.А. Лавров, Ю.А. Закирова зерттеу жұмыстарында қарастырылған [3].

«Қалалық қоғамдық кеңістік» ұғымы салыстырмалы түрде жақында пайда болып, соңғы онжылдықтарда қала құрылысы саласында зерттелді. Бұл ұғымның ғылыми негізделуі француз философы Анри Лефеврдің еңбектерімен байланысты, онда «әлеуметтік кеңістіктің өндірісі» гипотезасы сияқты бірқатар маңызды тұжырымдамалар ұсынылған [4]. Сонымен қатар, осы еңбектерде «қалаға құқық» тұжырымдамасы қалыптасып, ол қазіргі заманғы қаланы жоспарлаудың негізгі элементіне айналды. Бүгінгі таңда әр түрлі дереккөздерде философиялық, әлеуметтік, сәулеттік және қала құрылысы аспектілері тұрғысынан «қоғамдық кеңістік» ұғымының көптеген анықтамалары ұсынылған. Ол анықтамалар келесі авторлардың зерттеулерінде бар: М.А. Вотинов, Т.Э. Қадыров, С.А. Низовкин. Қарастырылған анықтамалардың бірі бойынша: «қалалық қоғамдық кеңістіктер – жеке меншікке кірмейтін, қаладағы барлық тұрғындарға қол жетімді, азаматтардың қарым-қатынасына ықпал ететін қоғамдық маңызы бар қызметтерді орындайтын қалалық аумақтар» [5]. Зерттеушілер қоғамдық кеңістіктерді қалалық кеңістіктің маңызды функционалдық бөлігі ретінде қарастырады. Американдық социолог Ричард Сеннеттің пікірінше заманауи қалаларда қоғамдық кеңістіктер басқаша көрініске ие: олар адамдардың қарым-қатынас орны ғана емес, «бақылау» алаңы. Яғни, тілдік формадан визуалды формаға ауысып, өзінің сыртқы түрі мен мазмұнын өзгерткенімен, бастапқы қызметін сақтап қалады.

Зерттелетін мәселені кеңінен анықтау үшін ғылыми дереккөздеріне шолу, сипаттау, жүйелі талдау, картографиялық, үлгілеу және SWOT-талдау әдістері қолданылды.

*Зерттеу нәтижелері мен талқылау*

Бүгінгі таңдағы қала тек қарапайым кеңістік ғана емес, ол адами, ақпараттық, логистика, мәдени және басқа да ағындар кеңістігі. Қалалық қоғамдық кеңістік тұрақтылық пен өзгергіштік, ашықтық пен орталықтандыру сипаттамаларын біріктіреді [6]. Қалалар өте қарқынды даму үстінде, алайда урбанизацияланған аумақтың сандық өсуі үшін қала ішінде сапалы өзгерістер қажет. Көптеген қалаларда қоғамдық кеңістіктердің айтарлықтай азаюы байқалады, ал бақылаусыз және жылдам урбанизация әр түрлі әлеуметтік және жас топтарының қажеттіліктеріне толық жауап бермеуі мүмкін. Бұл жағдай сапасы төмен қоғамдық нысандардың үлесі басым аумақтарды қалыптастырады. Қала ортасындағы тұрғындардың сапалы бос уақыт өткізуге деген сұранысын қанағаттандыру және мәдени ағартушылықты қамтамасыз ету негізінен қоғамдық кеңістіктерді дамыту арқылы жүзеге асырылады, бұл қала ортасының даму механизмінің маңызды бөлігі [7].

Қалалық аумақтар шектеулі ресурс ретінде ұтымды және тиімді пайдаланылуы тиіс. Осы тұрғыдан алғанда, қалалық қоғамдық кеңістік қала құрылысы ортасын жоспарлаудың бөлшегі ретінде ғана емес, сонымен қатар қаланың бірегей сәйкестігін қалыптастыру және қоғамдық қарым-қатынас мәдениетін дамыту құралы ретінде белгілі. Қалалық қоғамдық кеңістіктің басты міндеті оның қала өмірін шоғырландыру қабілеті [8]. Қоғамдық кеңістіктің қаладағы әлеуметтік процестерге әсері оның кеңістікпен өзара әрекеттесу дәрежесіне тәуелді. Бұл әсер кеңістіктік нысандардың, сәулеттік немесе абаттандыру сапасының деңгейінен гөрі, адамның оны қалай қабылдап, пайдалануына байланысты. Мұндай өзара әрекеттесу адамның қалалық кеңістіктегі физикалық және эстетикалық жайлылық өлшемдері негізінде қалыптасады [9]. Қала тұрғындарының әлеуметтік белсенділігінің дәрежесі қаланың қоғамдық кеңістігінің маңыздылығын айқындайды.

Қоғамдық кеңістіктердің сипаты тек қала құрылысы талаптарымен ғана емес, сонымен қатар әлеуметтік-экономикалық және әлеуметтік-мәдени факторлармен де анықталады, сондықтан да ол динамикалық құбылыс. Қалалардағы қоғамдық кеңістіктің түрлерін топтастыру оның негізгі сипаттамаларын ашып көрсетеді. Қоғамдық кеңістіктер қала тұрғындарының мүддесі үшін еркін ой-пікір білдіруі, қарым-қатынас жасауы, демалуы және қоғам игілігі үшін өз қабілеттерін көрсетуі мақсатында арнайы қалыптастырылған қала ортасының бөлігі. Қалалық қоғамдық кеңістіктердің түрлерін ғылыми тұрғыдан жіктеу олардың функцияларын, кеңістіктік ұйымдастырылуын және орналасу сипаттарын зерделеуге мүмкіндік береді. Американдық әлеуметтанушы Ричард Сеннетт қоғамдық кеңістіктің әлеуметтік маңыздылығына назар аударды. Ол қоғамдық кеңістіктерді тұрғындардың өзара әрекеттесуі мен тұлғалық байланыстар орнату алаңы ретінде қарастырды. Дат сәулетшісі Ян Гелдің еңбектерінде қоғамдық кеңістіктердің адам өміріне бейімделуі алдыңғы орынға қойылады, яғни қоғамдық кеңістік – адамдар ұзақ уақыт әрекетке түсетін орта. Британдық профессор Мэтью Кармона қоғамдық кеңістікті қалалық морфология, кеңістіктік ұйымдастыру және дизайн принциптері арқылы жіктей отырып, олардың пайдалану ерекшеліктеріне аса мән береді. Осы теориялық



негіздемелерге сүйене отырып, қалалық қоғамдық кеңістіктер төмендегі негізгі белгілер бойынша жіктелді (Сур. 1).

Функционалдык деңгейі	Қолжетімділік деңгейі	Масштаб және орналасу ерекшеліктері	Кеңістіктік ұйымдастырылуы	Пайдалану сипаты
Көлікке қатысты қоғамдық кеңістіктер – аялдамалар, вокзалдар, метро бекеттері, т.б.	Ашық қоғамдық кеңістіктер – барлық адамдарға қолжетімді (мысалы, алаңдар, көшелер, саябақтар).	Орталық қоғамдық кеңістіктер – қаланың басты орталық аудандарында орналасқан (мысалы, Республика алаңы, Панфилов көшесі).	Үздіксіз қоғамдық кеңістіктер – біртұтас, байланысқан (ұзын жағалаулар, жаяу жүргіншілер бульварлары).	Тұрақты қоғамдық кеңістіктер – күнделікті қолданылатын орындар (көшелер, парктар, алаңдар).
Демалыс және рекреациялық кеңістіктер – саябақтар, жағалаулар, жаяу жүргіншілер аймақтары.	Шартты түрде ашық кеңістіктер – белгілі бір ережелермен реттелетін (университет кампустары, жеке меншік сауда орталықтарының аумақтары).	Шеткері қоғамдық кеңістіктер – тұрғын аудандардағы шағын саябақтар, аялдамалар маңындағы алаңдар.	Фрагменттелген қоғамдық кеңістіктер – бөліктерге бөлінген (шағын алаңдар, қалалық саябақтардың ішкі аймақтары).	Маусымдық немесе уақытша кеңістіктер – белгілі бір мезгілде белсенді (фестиваль аймақтары, қысқы сырғанақ алаңдары, жазғы террасалар).
Сауда және коммерциялық аймақтар – базарлар, сауда көшелері, жаяу жүргіншілерге арналған сауда орындары.	Жабық қоғамдық кеңістіктер – тек белгілі бір топтарға арналған (жеке клубтар, тұрғын үй кешендерінің аулалары).	Микро-қоғамдық кеңістіктер – шағын аулалар, ішкі аумақтар, қоғамдық орындар мен демалыс бұрыштары.	Интерактивті кеңістіктер – адамдардың өзара әрекеттесуіне арналған (арт-алаңдар, көрме орындары, қалалық ойын кеңістіктері).	Динамикалық қоғамдық кеңістіктер – көпфункционалды, жағдайға қарай өзгеретін (мобильді павильондар, жылжымалы көрмелер).
Әлеуметтік және мәдени кеңістіктер – музейлер алдындағы алаңдар, театрлар маңы, университеттер жанындағы ашық аймақтар.				
Саяси және қоғамдық іс-шаралар өткізілетін кеңістіктер – алаңдар, шерулер өтетін орындар.				

1-Сурет – Қалалық қоғамдық кеңістіктер жіктелуі [10;11;12] (дереккөздер негізінде құрастырылды)

Қалалық қоғамдық кеңістікті топтастыру оны әлеуметтік, функционалды және кеңістіктік өлшемдер тұрғысынан талдауға мүмкіндік береді. Қаланың қозғалыс динамикасын, әлеуметтік өмірін және кеңістіктік құрылымын қалыптастыруда көлікке байланысты қоғамдық кеңістіктер шешуші рөл атқарады. Көлік аялдамаларының шоғырлануы тораптық құрылымды қалыптастырады.

Қоғамдық көлік аялдамалары – қалалық қоғамдық кеңістіктің стратегиялық маңызды нүктелері. Олар қозғалыс, өзара қарым-қатынас, қауіпсіздік, экономикалық белсенділік және экологиялық тұрақтылық сияқты көптеген салаларға ықпал етеді. Қарапайым, бірақ маңызды қызметтері бар аялдама павильондары түріндегі шағын сәулеттік нысандар қазіргі тасымал тораптарының буыны. Бұл тек қоғамдық көлік түрлерін күту алаңы емес, сонымен қатар жолаушылардың ыңғайлылығын, жайлылығын және қауіпсіздігін қамтамасыз ететін, қоғамдық көлік жүйесінің тиімділігіне әсер ететін қалалық қоғамдық кеңістіктің тұрақты элементі. Қала тұрғындары қоғамдық көлік аялдамалары мен жаяу жүргіншілер аймақтарында едәуір уақыт өткізеді. Бұл күту уақыты қаржылық, ақпараттық, жарнамалық қызметтерді алуға жұмсалады [13]. Қалалық құрылымда қоғамдық көлік аялдамалары көлік ағыны мен жаяу жүргіншілер қозғалысының тоғысқан алаңы. Аялдамалар жол тармақтарының дәл жанына немесе тікелей бойына орналаса отырып, жаяу жүргіншілер мен қоғамдық көліктер арасында үздіксіз өзара байланыс жағдайын қалыптастырады. Олардың



функционалдық сипаттамалары мен кеңістіктік ұйымдасуы қалалық қоғамдық көліктің қолжетімділігі мен тиімділігін анықтайтын негізгі көрсеткіштер. Осы орайда урбанистика саласында белгілі мамандардың еңбектерін негізге ала отырып, аялдамалардың жіктелу үлгілерін талдау маңызды. Мәселен, американдық көлік жүйесі маманы Вукан Р. Вучич өзінің зерттеулерінде аялдамалардың орналасу типін, қызмет көрсету жиілігін және инфрақұрылымдық ерекшеліктерін талдады. Ол жолаушы ағынына, жол жағдайына және қоғамдық көлік түріне байланысты аялдамаларды бірнеше функционалдық категорияларға бөлді. Ал британдық сарапшы Дэйв Спунер аялдамалардың инклюзивтілік және қолжетімділік аспектілеріне назар аударды. Аялдамалар әмбебап дизайнда болуын және әлеуметтік теңдікті қамтамасыз етуі тиіс екендігін тұжырымдады. Аталған зерттеу нәтижелеріне негізделген қоғамдық көлік аялдамаларының жіктелу критерийлері 1-кестеде ұсынылған.

1-Кесте– Қоғамдық көлік аялдамаларын жіктеу [14;15] (дереккөздер негізінде құрастырылды)

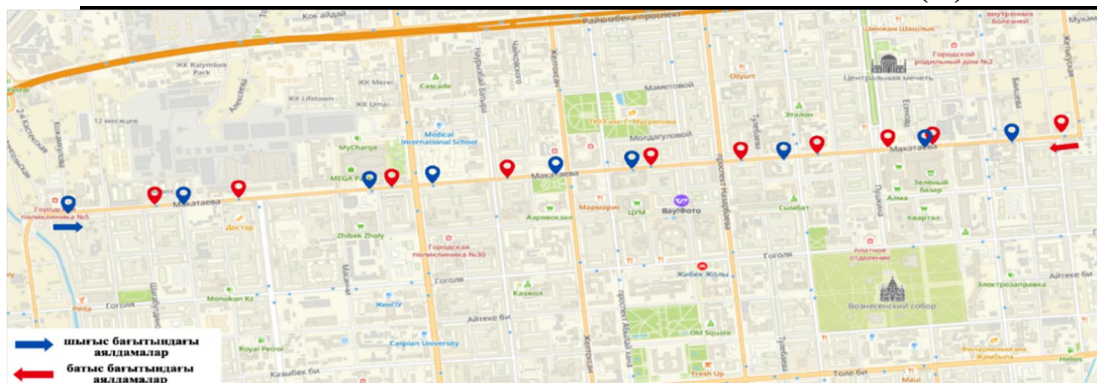
№	Классификация критерийі	Аялдама түрі	Қысқаша сипаттама
1	Орналасу типі бойынша	Жұптасқан аялдама	Жолдың екі жағында орналасқан қарама-қарсы бағыттағы аялдамалар
		Жекеленген аялдама	Тек бір бағыттағы қозғалысқа арналған аялдама
		Аралша аялдама	Екі бағытқа ортақ, жолдың ортасында орналасқан платформа
		Бұрыштық аялдама	Жол қиылыстарының алдында немесе кейін орналасқан аялдамалар
2	Қызметтік функциясы бойынша	Қалыпты аялдама	Жүйелі түрде қызмет көрсетілетін күнделікті аялдама
		Экспресс аялдама	Тек ірі тораптарда тоқтайтын маршрут аялдмасы
		Сұраныс бойынша аялдама	Жолаушының белгі беруімен немесе арнайы тапсырыспен тоқтайды
3	Интеграция деңгейі бойынша	Интеграцияланған аялдама	Бірнеше көлік түрлерімен байланысқан кешен
		Оқшау аялдама	Тек бір көлік түріне қызмет көрсететін жеке аялдама
4	Қолжетімділігі бойынша	Инклюзивті аялдама	Мүмкіндігі шектеулі жандарға арналған инфрақұрылымы бар
		Универсалды аялдама	Арнайы бейімделмеген стандартты аялдама
5	Инфрақұрылымдық жабдықталуы бойынша	Қарапайым аялдама	Инфрақұрылым деңгейі төмен: белгі, отырғыштармен қамтылған
		Павильонды аялдама	Жабық құрылыммен жабдықталған аялдама
		Ақпараттық аялдама	Маршрут схемасы, электронды табло және навигациялық құралдармен қамтылған



Бұл жіктеу аялдамалардың орталық іскерлік аудандарда, қаланың шет аймақтарында, теміржол вокзалдары мен адамдар көп шоғырланатын ірі қоғамдық нысандардың (сауда және ойын-сауық орталықтары, тұрғын аудандар) маңында орналасуына бағытталады. Қоғамдық көлік аялдамаларының орналасу бағыты, қызметтік функциясы және инфрақұрылымдық жабдықталу деңгейі олардың қалалық кеңістіктегі рөлін, жолаушылар ағынын ұйымдастыру тиімділігін және тұрғындарға көрсетілетін қызмет сапасын айқындайды. Сонымен қатар, аялдамалардың қалалық бойлық магистральдар бойында, оларды көлденең байланыстыратын көшелерде немесе осы желілердің қиылысу тораптарында орналасуы да маңызды. Жекелеген жағдайда қалалық көлік тораптары ретінде қызмет ететін интеграцияланған аялдамалар айрықша маңызға ие. Мұндай орындарда жолаушылар электр көлігінің (трамвай, троллейбус) негізгі бағыттары, автобустар мен маршруттық таксилердің маршруттары қиылысатындықтан, жаппай көлік ауыстыру үдерісі жүреді. Көлік тораптарының орналасуы қолданыстағы платформалар мен аялдама пунктерінің инфрақұрылымына сәйкестендіріліп жоспарланады [16].

Қаланың аумақтық өсуі мен экономикалық дамуы халық санының тұрақты артуына ықпал етеді. Алматы қаласы еліміздің іскерлік, экономикалық және қаржылық ірі орталығы болғандықтан, бұл аумақта тұрғындар легінің жылдан-жылға артуына себеп. Қалада жолаушылар тасымалы муниципалды көлік (троллейбустар мен автобустар) және жеке кәсіпкерлерге тиесілі көліктер (маршруттық таксилер) арқылы жүзеге асырылады, ал олардың саны соңғы жылдары едәуір өсті. Қоғамдық көліктердің жолдағы қозғалыс қарқындылығы, әсіресе жұмыс күндерінің басталу және аяқталу уақытына сәйкес келетін таңертеңгі және кешкі сағаттарда – ең жоғары жүктеме кезеңдерінде күрт артады. Қоғамдық көлік аялдамаларының жай-күйін зерттеу мақсатында Алматы қаласындағы Мұқағали Мақатаев көшесі мысал ретінде қарастырылды.

Мұқағали Мақатаев көшесі – Алматы қаласының Жетісу, Медеу және Бостандық аудандарындағы көше. Көше Максим Горький атындағы орталық мәдениет және демалыс саябағынан шығыстан батысқа қарай өтеді және АО «Eurasian Foods Corporation» холдингі аумағындағы Байзақов көшесінің батысында аяқталады. Райымбек даңғылы мен Гоголь көшесінің аралығында орналасқан. 2018 жылдың шілде айынан бастап, көше бойында көлік қозғалысы шығыстан батысқа қарай тек бір бағытта ұйымдастырылған [17]. Мақатаев көшесінің жалпы ұзындығы – 4750 метр, ал оның бойында орналасқан қоғамдық көлік аялдамаларының жалпы саны – 19 (Сур. 2).



2 - Сурет – Мақатаев көшесі бойындағы жұптасқан қоғамдық көлік аялдамалары [18].

Қоғамдық көлік аялдамаларын жобалау процесінде эргономикалық талаптар ескеріледі. Эргономикалық талаптар адамның физикалық, психологиялық және әлеуметтік ерекшеліктерін есепке ала отырып, қала ортасын жобалауды қамтиды. Сонымен қатар, қоғамдық көлікті күту кезінде жолаушыларды қолайсыз климаттық факторлардың әсерінен қорғауды қамтамасыз ету міндетті шарт. Ерекше сәулеттік нысан ретінде қоғамдық көлік аялдамаларын тиімді жобалау қалалық кеңістіктің әлеуетті маңызды элементі. Күнделікті қажетті функцияларды орындаумен шектелмей, заманауи электронды ақпараттық және бақылау жүйелерін қамтитын қала ортасының бөлшегін қалыптастырады, сонымен қатар жолаушылардың эмоционалды жайлылық деңгейін арттырады. Төмендегі 3-суретте Мұқағали Мақатаев көшесі бойындағы үш қоғамдық көлік аялдмасы көрсетілген.



а)



ә)



б)

3 - Сурет – а) М. Мақатаев (С. Сейфуллин даңғылы) аялдмасы; ә) Желтоқсан аялдмасы; б) Ришат пен Муслим Абдуллин аялдмасы (суреттерді түсірген автор, 2025)

Аялдама шыны қабырғалары бар ашық павильон түрінде жасалған, бұл визуалды қолжетімділікті қамтамасыз етіп, жолаушылардың қауіпсіздігін арттырады. Аялдама шатыры жауын-шашыннан ішінара қорғаныс берсе де, қатты жаңбыр немесе қар жауған жағдайда жеткілікті жайлылықты қамтамасыз етпейді.



Аялдама арқылы өтетін қоғамдық көліктердің түрлері мен бағыттары көрсетілген анықтама ілінген. Сонымен қатар, аялдамаларда әр түрлі жарнамалық баннерлерді көруге болады, бірақ көлік тұрғысынан олар ешқандай пайдалы ақпарат бере алмайды. Арнайы алаңның болмауы мүмкіндігі шектеулі азаматтардың көлікке мінуін қиындатуы мүмкін. Бұл аялдамалар қарапайым функцияларды атқарғанымен, жобалау процесіндегі кемшіліктер байқалады.

Қоғамдық көлік аялдамаларында көлік түрлеріне арналған арнайы тоқтау, отырғызу алаңдары мен жолаушыларға арналған павильондар әрбір қалада сәулет, қала құрылысы және құрылыс саласындағы мемлекеттік нормативтерге сәйкес реттеледі. Алматы қаласы көшелерінде автобус аялдамаларындағы отырғызу алаңдары аялдама алаңдарының деңгейінен 0,2 м биіктікте орналасуы тиіс. Мүгедектігі бар адамдар мен қозғалысы шектеулі қала тұрғындарының автокөлікке кедергісіз отыруын қамтамасыз ету үшін отырғызу алаңының деңгейі аялдама алаңынан 0,15-0,20 м биік болуы керек. I санаттағы автомобиль жолдарында автобус аялдамалары бір-біріне қарама-қарсы бағытта орналастырылуы қажет. Ал II-V санаттағы жолдарда аялдамалар қозғалыс бағытына сәйкес орналастырылып, аялдамалардың ең жақын арақашықтығы кемінде 30 м болуы тиіс [19].

Қаланың даму динамикасы мен цифрлық элементтер арасындағы күрделі өзара байланыстардың дамуы қала ортасының өсуінен туындайтын әлеуметтік-техникалық мәселелерді жан-жақты түсінудің басты факторына айналды. Ақылды қала («*Smart City*») тұжырымдамасы қалалардың тұрақты дамуына бағытталған қала құрылысының ең тиімді тұжырымдамаларының бірі. Бұл тұжырымдама қаланы басқаруда заманауи цифрлық технологияларды қолдануды, экологиялық тұрақтылықты сақтауды және қала дамуындағы мақсаттарға жету барысында ресурстарды оңтайлы пайдалануды негіздейді [20]. Цифрлық технологиялар ақпаратты жылдам жинауға, өндеуге, сақтауға және таратуға мүмкіндік бере отырып, қаланың әлеуметтік-экономикалық дамуына, тұрғындардың өмір сүру сапасын арттыруға ықпал етеді. Цифрлық технологияларды қолдану автобустың аялдамаға жету уақытына сүйене отырып, маршруттарды жоспарлауға мүмкіндік береді [21]. Қоғамдық көлік аялдамаларында зейнеткерлер жақын маңдағы жолаушылардан автобусты тоқтатуды немесе жақындап келе жатқан автобус нөмірін білу үшін көмек сұрайды. Смартфон иелерінің барлығы түрлі себептерге байланысты көліктің электрондық қызметтерін пайдалана алмайды. Аялдамаларды автобустардың орналасқан жері туралы ақпаратпен және маршрут карталарымен жабдықталған электронды тақталар еуропалық тәжірибеде кеңінен қолданылады. Интерактивті бақылау тақтасы бар «интеллектуалды» аялдама жолаушыларға тек кеңістікте ғана емес, сонымен қатар уақыт бойынша, яғни қоғамдық көлік аялдмасына келудің күтілетін уақытын білуге мүмкіндік береді [22].

Автомобиль және маршруттар санының артуы жағдайында қоғамдық көлікпен жүретін жолаушылардың қала ішіндегі бағытты ұстануы қиындайды. Мұндай жағдайларда жолаушыларды нақты уақыт режимінде (онлайн) қозғалыс маршруттары, уақыт кестесі және аялдамалардың оқшаулануы туралы ақпаратпен қамтамасыз ету жөнінде тиімді саясат қажет. Аялдамаларда нақты уақыт



режимінде экран орнату – жолаушыларды ақпараттандыру мен қызмет көрсету сапасын арттыру мақсатында қолданылатын шаралар кешенінің бір бөлігі. Аялдамалардағы ақпаратты көрсетуді бағалауға арналған талдауды алғаш 1985 жылы американдық зерттеушілер Е. Форсит пен Д. Силкок жүргізген. Олар 1970 жылдардың басында Чикаго транзиттік басқармасының жолаушыларды ақпараттандыру үшін көлік құралдарының автоматты орналасу жүйесін (AVL) қолданғанын хабарлады. Зерттеу нәтижелері бойынша жұмыс барысындағы сауалнамаға қатысқан жолаушылардың 95%-ы жаңа жүйе оларды жігерлендіретінін, ал 65%-ы күтудегі белгісіздік деңгейінің төмендегенін көрсетті. Бұл зерттеулер жолаушылардың хабардарлығы мен жайлылығын арттыра отырып, қоғамдық көлікте нақты уақыттағы жүйелерді енгізуді жеделдетті. Қазіргі уақытта маршрут нөмірін, баратын бағытын және кету уақытына дейін қалған уақытты көрсететін нақты уақыт режиміндегі дисплейлер қолданылады (Сур. 4).

Алматы қаласындағы қоғамдық көлік аялдамалар толықтай нақты уақыт режиміндегі дисплейлермен жабдықталмаған. Мұндай жүйе көлік түрлерін бір-бірімен байланыстырып, қала тұрғындарына қаладағы кез келген нүктелер арасында бағыт салуға мүмкіндік береді. Қаладағы барлық қоғамдық көлік аялдамаларында үздіксіз қамтамасыз етілуі тиіс. Аялдама павильоны қоғамдық көлік пунктінің негізгі объектісі ретінде оның басты функцияларының бірі жолаушыларды қоғамдық көлікті күту кезінде қолайсыз табиғи климаттық факторлардан қорғау. Алматы қаласындағы аялдама павильондары жолаушыларды жаңбыр, қар, күн, жел сияқты ауа-райы факторларынан қорғауға арналғанымен, алайды бұл аумақ жеткілікті түрде жабдықталмаған. Күту алаңының өлшемдері қаладағы кептеліс уақыттарында аялдаманы пайдаланатын жолаушылардың үлкен сыйымдылығымен қамтамасыз етілуі тиіс. Мысалы, Дубай қаласында автобус аялдамалары кондиционерлермен жабдықталған. Жаз айларында Дубайдағы автобус аялдамаларында ауа температурасы +18 градус деңгейінде болады. Алғашқы заманауи кондиционермен жабдықталған аялдамалар Дубайда 2008 жылы іске қосылды.



а)



ә)

4 - сурет – а) Нақты уақыт режимінде қозғалыс маршруттары мен уақыты көрсетілген дисплей [23]; ә) Дубай қаласындағы кондиционермен жабдықталған аялдамалар [24].

Алматы қаласы көшелеріндегі аялдама павильондары қалалық қоғамдық кеңістіктің маңызды элементі ретінде жылдың әр мезгілінде адамдарға жайлы



ортаны қалыптастыруы керек. Қыс мезгілінде аялдама қыздыру элементтерімен жылытылуы керек. Сондай-ақ, аялдама павильон ішіндегі адамдар жауын-шашын мен желден мүмкіндігінше қорғалатындай етіп салынуы керек. Автобус аялдмасының кеңістіктік-композициялық құрылымында басты элемент – павильон, бұл кіші архитектуралық нысандар қалалық инфрақұрылымның бөлшегі. Отырғыштар, афишалар мен жарнамаға арналған стендтер, ақпараттық тақталар, қоқыс жәшігі, электронды табло, төлем терминалы және басқа да элементтер қоғамдық көлік аялдмасын қосымша функциялармен – сауда, қызмет ақысын төлеу, ақпарат алу – толықтыруға мүмкіндік береді. Бұл аялдамаға композициялық жағынан жайлылық, өзіндік сипат пен тұтастық береді.

Қалалық кеңістіктегі аялдмалардың сапасы мен қолжетімділігі тұрғындардың күнделікті өміріне, қоғамдық көлікке деген сеніміне және жалпы қалалық мобильділік деңгейіне тікелей әсер етеді. Алматы қаласы – жолаушылар ағыны жоғары ірі мегаполис ретінде, аялдмалардың орналасуы, жайлылығы мен техникалық жабдықталуы тұрғысынан тұрақты жаңартуды талап етеді. Осыған орай, қоғамдық көлік аялдмаларын жан-жақты бағалау мақсатында SWOT-талдау жасалды. Талдау аялдама жүйесінің күшті және әлсіз жақтарын, сондай-ақ алдағы даму мүмкіндіктері мен ықтимал қауіп-қатерлерін анықтауға мүмкіндік береді (Сур. 5).



5 - Сурет – Алматы қаласындағы қоғамдық көлік аялдмаларына SWOT-талдау (авторлық құрастыру)

Жоғарыда келтірілген SWOT-талдау Алматы қаласындағы қоғамдық көлік аялдмаларының қазіргі жағдайын жан-жақты саралап, олардың функционалдық мүмкіндіктері мен даму әлеуетін көрсетеді. Анықталған күшті жақтар қалалық



көлік жүйесінің тиімділігі мен қолжетімділігін арттыруға негіз бола алады. Сонымен қатар, әлсіз жақтар мен қауіп-қатерлер қазіргі инфрақұрылымның бірқатар мәселелерін шешуді талап ететінін айқындайды. Бұл ретте, инновациялық технологияларды енгізу, кешенді урбанистикалық тәсілдерді қолдану және мемлекеттік-жекеменшік әріптестікті кеңейту арқылы жаңа шешімдер ұсынуға мүмкіндік бар.

Қорытынды

Қалалық процестер мен қоғамдық өмірді зерттеу қоғамдық кеңістіктерді ұйымдастырудың қазіргі заманғы қағидаттарын дамытуға жол ашады. Қазіргі қала ортасының үздіксіз өзгеру процесі, урбанизацияның кең ауқымды сипаты және қоғамдық кеңістіктердің маңыздылығы талқыланды. Қала өзара байланысты кеңістіктер жүйесі, онда қоғамдық кеңістіктер функционалдық, әлеуметтік, саяси және экономикалық рөл атқарады, сонымен қатар тарихи-мәдени және эмоционалды климатты қалыптастыруға ықпал етеді. Зерттеу барысында қазіргі қалалық кеңістіктердің стихиялық сипатта болатыны, ал жоспарлы түрде дамыған инфрақұрылым мен жайлы ортаның жетіспеушілігі байқалды. Сонымен қатар, тұрғындардың қажеттіліктерін қанағаттандыру және өмір сүру сапасын арттыру үшін қоғамдық кеңістіктерді ұйымдастырудың заманауи тәсілдеріне деген қажеттілік күшейіп келе жатқаны анықталды. Осы тұрғыдан алғанда, қоғамдық көлік аялдамалары қалалық кеңістіктің ажырамас бөлігі ретінде қарастырылады, себебі олардың тиімді жобалануы мен жабдықталуы көлік жүйесінің тұрақты жұмыс істеуін қамтамасыз етіп, тұрғындардың өмір сүру сапасын арттырады. Сондықтан да аялдамаларды жолаушылардың талаптары мен қала жағдайларына бейімдеу мақсатында заманауи павильондар мен ішкі жабдықтарды әзірлеу қала дамуының маңызды бағыты ретінде қарастырылуы тиіс. Қоғамдық көлікті күту аймақтары функционалды түрде эргономикалық талаптарды орындай отырып, қала ортасының жайлы әрі қауіпсіз кеңістігін қалыптастыруы маңызды.

ӘДЕБИЕТ

[1] Цели в области устойчивого развития <https://www.un.org/sustainabledevelopment/ru/> (қаралу уақыты: 28.03.2025).

[2] UN-Habitat. Charter of Public Space. Biennial of Public Space / UN-Habitat. – Rome: UN-Habitat, 2013.

URL:<https://habnet.unhabitat.org/sites/default/files/documents/Charter%20of%20Public%20Space.pdf>

[3] Зазуля В.С. Проблематика и тенденции развития общественных пространств: отечественный и зарубежный опыт // Урбанистика. – 2021. – № 1. – С. 56-72. DOI: 10.7256/2310-8673.2021.1.34516 URL: https://nbpublish.com/library_read_article.php?id=34516

[4] Наливайко И.М. Критика повседневной жизни в социальной философии Анри Лефевра // Веснік Брэсцкага універсітэта. Сер. 1. Філасофія. Паліталогія. Сацыялогія. – 2018. – № 1. – С. 66-70.

[5] Низовкина С.А. Общественные пространства и их функциональная составляющая (на примере центра г. Новосибирска) // Актуальный вопросы



современной науки: сб. статей по материалам XIX междунар. науч.-практич. конф. – Томск: Издательство: ООО Дендра, 2019. – С. 184-189.

[6] Перцик Е.Н. Города мира: география мировой урбанизации /Е.Н.Перцик. – М., 1999. –210 с.

[7] Панчина Е.Г., Баландин В.А. Формирование общественных пространств как составляющая часть мероприятий по улучшению качеств городской среды // Стратегия устойчивого развития регионов России. – 2016. – № 31. – С. 146-150. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/formirovanie-obschestvennyh-prostranstv-kaksostavlyayuschaya-chast-meropriyatiy-po-uluchsheniyu-kachestv-gorodskoy-sredy>

[8] Сага о городе. Трансформация общественных пространств. https://issuu.com/liliavoron/docs/sagabook_print_scr (қаралу уақыты 29.03.2025)

[9] Пучков М.В. Город и горожане: общественные пространства как модератор поведения людей//Архитектон. Известия вузов. – 2014. – №45. – С. 34-44.

[10] Sennett, R. (1994). The fall of public man. W. W. Norton & Company.

[11] Gehl, J. (2011). Life between buildings: Using public space (6th ed.). Island Press.

[12] Carmona, M., Heath, T., Oc, T., & Tiesdell, S. (2010). Public places, urban spaces: The dimensions of urban design (2nd ed.). Routledge.

[13] Гнатюк Л., Новик А. Дизайн остановок общественного транспорта //BBC 94. – С. 21.

[14] Vukan R. Vuchic. Urban Transit: Operations, Planning, and Economics // New Jersey: John Wiley & Sons. ISBN: 978-0-471-63265-8. – 2005. – 672 p.

[15] Dave Spooner. Bus rapid transit (brt) and the formalisation of informal public transport: a trade union negotiating guide. Global Labour Institute, International Transport Workers Federation (ITF). – 2019. – 57 p.

[16] Иржаков А.С. Современные проблемы градостроительной классификации и размещения остановочных пунктов городского пассажирского транспорта Волгограда //Волгоградского государственного архитектурно-строительного университета. – 2010. – №. 20. – 172 с.

[17] Улица Макатаева (Алма-Ата).

https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A3%D0%BB%D0%B8%D1%86%D0%B0_%D0%9C%D0%B0%D0%BA%D0%B0%D1%82%D0%B0%D0%B5%D0%B2%D0%B0_%28%D0%90%D0%BB%D0%BC%D0%B0-%D0%90%D1%82%D0%B0%29?utm_source (қаралу уақыты 30.03.2025).

[18] 2ГИС. Подробная карта городов Казахстана <https://2gis.kz/> (қаралу уақыты 28.03.2025).

[19] Государственные нормативы в области архитектуры, градостроительства и строительства. <https://www.gov.kz/memleket/entities/almaty-uzsp/documents/details/166477?lang=ru> (қаралу уақыты 04.04.2025)

[20] Акимова О. Е., Волков С. К., Хрысева А. А. Концепция «Умный город»: эволюция, элементы и форма реализации // Теоретическая экономика. – 2020. – № 6. – С. 55-63.

[21] Rakhimova B., Idigova L., Sulumov S. «Smart city» project as a tool for digitalization of the urban economy //International Scientific Congress «Knowledge,



man and civilization». European Proceedings of Social and Behavioural Sciences. – 2020. – P. 2420-2425. DOI: 10.15405/epsbs.2021.05.323

[22] Чигаева Н.Н. Организация остановок общественного транспорта и пешеходных зон в г. Чите: проблемы и перспективы / Н. Н. Чигаева. – Текст : непосредственный // Молодой ученый. – 2015. – № 14 (94). – С. 654-659. – URL: <https://moluch.ru/archive/94/20979/> (қаралу уақыты: 30.03.2025).

[23] Нақты уақыт режимінде (онлайн) қозғалыс маршруттары мен уақыты көрсетілген дисплей. https://tr-page.yandex.ru/translate?lang=en-kk&url=https%3A%2F%2Fen.wikipedia.org%2Fwiki%2FBus_stop (қаралу уақыты: 02.04.2025).

[24] Кондиционеры на автобусных остановках в Дубаи https://dzen.ru/a/Y_jtGzh22Tved4p (қаралу уақыты: 06.04.2025).

REFERENCES

[1] Tseli v oblasti ustoychivogo razvitiya [Goals in the field of sustainable development]. <https://www.un.org/sustainabledevelopment/ru/> (karalu uaqyty: 28.03.2025).

[2] UN-Habitat. Charter of Public Space. Biennial of Public Space / UN-Habitat [UN-Habitat. Charter of Public Space. Biennial of Public Space / UN-Habitat]. – Rome: UN-Habitat, 2013.

[3] Zazulya V.S. Problematika i tendentsii razvitiya obshchestvennykh prostranstv: otechestvennyy i zarubezhnyy opyt [Zazulya V.S. Issues and development trends of public spaces: domestic and foreign experience] // Urbanistika. – 2021. – № 1. – S. 56-72. DOI: 10.7256/2310-8673.2021.1.34516 URL: https://nbpublish.com/library_read_article.php?id=34516

[4] Nalivayko I.M. Kritika povsednevnoy zhizni v sotsialnoy filosofii Anri Lefevra [Nalivayko I.M. Critique of everyday life in the social philosophy of Henri Lefebvre] // Vesnik Brestskaga universiteta. Ser. 1. Filasofiya. Palitalogiya. Satsyyalogiya. – 2018. – № 1. – S. 66-70.

[5] Nizovkina S.A. Obshchestvennye prostranstva i ikh funktsionalnaya sostavlyayushchaya (na primere tsentra g. Novosibirsk) [Nizovkina S.A. Public spaces and their functional component (on the example of the city center of Novosibirsk)] // Aktualnyye voprosy sovremennoy nauki: sb. statey po materialam XIX mezhdunar. nauch.-praktich. konf. – Tomsk: OOO Dendra, 2019. – S. 184-189.

[6] Percik E.N. Goroda mira: geografiya mirovoy urbanizatsii [Percik E.N. Cities of the World: Geography of Global Urbanization] / E.N. Percik. – M., 1999. – 210 s.

[7] Panchina E.G., Balandin V.A. Formirovanie obshchestvennykh prostranstv kak sostavlyayushchaya chast meropriyatiy po uluchsheniyu kachestv gorodskoy sredy [Panchina E.G., Balandin V.A. Formation of public spaces as part of measures to improve the quality of the urban environment] // Strategiya ustoychivogo razvitiya regionov Rossii. – 2016. – № 31. – S. 146-150. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/formirovanie-obshchestvennykh-prostranstv-kaksostavlyayushchaya-chast-meropriyatiy-po-uluchsheniyu-kachestv-gorodskoy-sredy>



[8] Saga o gorode. Transformatsiya obshchestvennykh prostranstv [Saga about the city. Transformation of public spaces]. https://issuu.com/liliavoron/docs/sagabook_print_scr (karalu uaqyty 29.03.2025).

[9] Puchkov M.V. Gorod i gorozhane: obshchestvennye prostranstva kak moderator povedeniya lyudey [Puchkov M.V. The city and citizens: public spaces as a moderator of people's behavior] // Arkhitekton. Izvestiya vuzov. – 2014. – №45. – S. 34-44.

[10] Sennett, R. The fall of public man [Sennett, R. The fall of public man]. – W. W. Norton & Company, 1994.

[11] Gehl, J. Life between buildings: Using public space [Gehl, J. Life between buildings: Using public space]. – 6th ed. Island Press, 2011.

[12] Carmona, M., Heath, T., Oc, T., & Tiesdell, S. Public places, urban spaces: The dimensions of urban design [Carmona, M., Heath, T., Oc, T., & Tiesdell, S. Public places, urban spaces: The dimensions of urban design]. – 2nd ed. Routledge, 2010.

[13] GNATYUK L., NOVIK A. DIZAYN OStanOVOK OBSHCHESTVENNOGO TRANSPORTA [GNATYUK L., Novik A. Design of public transport stops] // BBC 94. – S. 21.

[14] Vukan R. Vuchic. Urban Transit: Operations, Planning, and Economics [Vukan R. Vuchic. Urban Transit: Operations, Planning, and Economics]. – New Jersey: John Wiley & Sons, 2005. – 672 p. ISBN: 978-0-471-63265-8.

[15] Dave Spooner. Bus rapid transit (brt) and the formalisation of informal public transport: a trade union negotiating guide [Dave Spooner. Bus rapid transit (BRT) and the formalisation of informal public transport: a trade union negotiating guide]. – Global Labour Institute, International Transport Workers Federation (ITF), 2019. – 57 p.

[16] Irzhakov A.S. Sovremennye problemy gradostroitel'noy klassifikatsii i razmeshcheniya ostanochnykh punktov gorodskogo passazhirskogo transporta Volgograda [Irzhakov A.S. Modern problems of urban planning classification and placement of bus stops of urban passenger transport in Volgograd] // Volgograd State University of Architecture and Civil Engineering. – 2010. – № 20. – 172 s.

[17] Ulitsa Makataeva (Alma-Ata) [Makataev Street (Almaty)]. https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A3%D0%BB%D0%B8%D1%86%D0%B0_%D0%9C%D0%B0%D0%BA%D0%B0%D1%82%D0%B0%D0%B5%D0%B2%D0%B0_%D0%28%D0%90%D0%BB%D0%BC%D0%B0-%D0%90%D1%82%D0%B0%29?utm_source (karalu uaqyty 30.03.2025).

[18] 2GIS. Podrobnaya karta gorodov Kazakhstana [2GIS. Detailed map of the cities of Kazakhstan]. <https://2gis.kz/> (karalu uaqyty 28.03.2025).

[19] Gosudarstvennye normativy v oblasti arkhitektury, gradostroitel'stva i stroitel'stva [State regulations in the field of architecture, urban planning and construction]. <https://www.gov.kz/memleket/entities/almaty-uzsp/documents/details/166477?lang=ru> (karalu uaqyty 04.04.2025).

[20] Akimova O.E., Volkov S.K., Khryseva A.A. Kontseptsiya «Umnyy gorod»: evolyutsiya, elementy i forma realizatsii [Akimova O.E., Volkov S.K., Khryseva A.A. The concept of "Smart City": evolution, elements and implementation form] // Teoreticheskaya ekonomika. – 2020. – № 6. – S. 55-63.



[21] Rakhimova B., Idigova L., Sulumov S. «Smart city» project as a tool for digitalization of the urban economy [Rakhimova B., Idigova L., Sulumov S. "Smart city" project as a tool for digitalization of the urban economy] // International Scientific Congress «Knowledge, man and civilization». European Proceedings of Social and Behavioural Sciences. – 2020. – P. 2420-2425. DOI: 10.15405/epsbs.2021.05.323

[22] Chigaeva N.N. Organizatsiya ostanovok obshchestvennogo transporta i peshekhodnykh zon v g. Chite: problemy i perspektivy [Chigaeva N.N. Organization of public transport stops and pedestrian zones in the city of Chita: problems and prospects] // Molodoy uchenyy. – 2015. – № 14 (94). – S. 654-659. – URL: <https://moluch.ru/archive/94/20979/> (karalu uaqty: 30.03.2025).

[23] Nakty uaqyt rezhiminde (onlayn) kozgalys marshrutlary men uaqty korsetilgen display [Real-time (online) display showing traffic routes and schedules]. https://tr-page.yandex.ru/translate?lang=en-kk&url=https%3A%2F%2Fen.wikipedia.org%2Fwiki%2FBus_stop (karalu uaqty: 02.04.2025).

[24] Konditsionery na avtobusnykh ostanovkakh v Dubay [Air conditioners at bus stops in Dubai]. https://dzen.ru/a/Y_jtGzh22Ttved4p (karalu uaqty: 06.04.2025).

Боранкулова Д.М., Бейкитова А.Н., Қазакбай Д.И.
ГОРОДСКОЕ ОБЩЕСТВЕННОЕ ПРОСТРАНСТВО – ВАЖНЫЙ
ЭЛЕМЕНТ РАЗВИТИЯ ГОРОДА

Аннотация. Проблемы формирования качественной городской среды в современных условиях актуальны как для крупных мегаполисов, так и для малых городов и городских населённых пунктов. В условиях стремительного развития урбанизации и увеличения доли городского населения общественные пространства рассматриваются как ключевой элемент системы градопланирования и основа формирования городской среды. В статье на основе примеров отечественного и международного опыта проведен теоретический анализ проблем, практик и современных тенденций создания и модернизации общественных городских пространств. Исследование данной темы позволяет выявить основные принципы и требования к созданию и развитию системы, обеспечивающей эффективное функционирование городских общественных пространств.

Открытые общественные пространства на городской территории – городские площади, парки, набережные, природные ландшафты, территории перед жилыми комплексами способствуют не только социально-культурному, но и экономическому развитию города. Общественное пространство, как важный элемент развития города, играет значительную роль в формировании целостной социально-культурной структуры города, что обуславливает актуальность исследования. В статье проанализировано значение городских общественных пространств, проведена их классификация по различным признакам, а также определены основные особенности проектирования общественных территорий. Классификация городских общественных пространств выявила их социальную значимость. Через социально значимые объекты в условиях высоклубанизированной городской среды проведен системный анализ остановок



общественного транспорта. Остановки общественного транспорта имеют важное значение как открытые общественные пространства, способные вносить изменения в процессы жизнедеятельности города. Это требует внедрения новых подходов и методов к их созданию, содержанию и модернизации.

Ключевые слова: городская территория; городские пространства; общественные пространства; городские общественные пространства; концепция устойчивого развития; остановки общественного транспорта; остановочные павильоны; парные остановки; концепция «умного города»; дисплей в режиме реального времени.

Borankulova D.M., Beikitova A.N., Kazakbay D.I.
URBAN PUBLIC SPACE – AN IMPORTANT ELEMENT OF CITY
DEVELOPMENT

Annotation. The problems of creating a high-quality urban environment in modern conditions are relevant for both large megacities and small towns and urban settlements. In the conditions of rapid development of urbanisation and increase in the share of urban population, public spaces are considered as a important element of the urban planning system and the basis for the formation of urban environment. The article provides a theoretical analysis of the problems, practices and current trends in the creation and modernisation of public urban spaces based on examples of domestic and international experience. The study of this topic allows us to identify the basic principles and requirements for the creation and development of the system that ensures the effective functioning of urban public spaces.

Open public spaces on the urban territory – city squares, parks, embankments, natural landscapes, territories in front of residential complexes contribute not only to the socio-cultural, but also to the economic development of the city. Public space, as an important element of urban development, plays a significant role in shaping the city's cohesive socio-cultural structure, which highlights the relevance of this research. The article analyses the significance of urban public spaces, classifies them according to various features, and identifies the main features of the design of public areas. The classification of urban public spaces revealed their social significance. Through socially significant objects in the highly urbanised urban environment a system analysis of public transport stops has been carried out. Public transport stops are important as open public spaces capable of bringing changes in the processes of city life. This requires the introduction of new approaches and methods to their creation, maintenance and modernisation.

Keywords: urban territory; urban spaces; public spaces; urban public spaces; sustainable development concept; public transport stops; stop pavilions; paired stops; smart city concept; real-time display.