

ОӘЖ 711.168

## ҚАЛА КӨШЕСІНІҢ РЕДИЗАЙНЫ

**Мұратбек Ернур Ержанұлы**

*[ernurmurat@mail.ru](mailto:ernurmurat@mail.ru)*

Л.Н. Гумилев атындағы ЕҰУ Сәулет-құрылыс факультетінің 3 курс студенті, Нұр-Сұлтан, Қазақстан

Ғылыми жетекшісі – Бутабекова А.С.

Қалалардың кеңістіктік дамуының әлемдік тәжірибесі халықтың өмір сүру сапасын арттыру және қала ортасының жайлылығының жоғары деңгейіне қол жеткізу үшін олардың тұрақты дамуының, оның ішінде қала көшелеріндегі қоғамдық кеңістікті дамытудың қажеттілігін айқындайды. Қазіргі тәжірибені талдау негізінде мақалада Қазақстан қалалары үлгісінде көшелерде қоғамдық кеңістікті қалыптастырудың өзекті аспектілері қарастырылады.

Кез-келген қалаға келгенде, ол жайлы ең алғашқы әсерді көшелерін аралау арқылы аламыз. Мейлі көлікпен жүрсек те, жаяу серуендесек те қаланың ең көрікті жерлерін, ерекшелігін тамашалау бір жөн, бағытталған жолымыз бізді қандай қандай күйге, көңілге қандай әсер қалдыруы сол маңызды. Көшелердің безендірілуі оған өзіндік ерекшелік пен тіршілігін береді, ондағы орналасқан белгілер, жарнамалар, ғимараттардың экстерьерлік көркі барлығы бір-бірімен тепе-теңдікті, байланысты сақтауы керек. Көшеге бір қарағанда белгілі бір жанрда сюжет беретін біртұтастық әсер қалдырса, оны біз дизайндық шешіммен жасалған деп айта аламыз. Ал дизайн дегеніміз, ол жай ғана әйелге бетін әсемдей салу сияқты жай нәрсе емес. Әсемдік пен қатар, адам мен көлік жүйесі бір-біріне кедергісіз, керек жерінде байланыса алатындай, ыңғайлылықпен жасалуы тиіс, оның бар функционалдығы ескерілгені жөн. Осыларды ескере барлығына жеке анықтамалар бере кетсек.

Қалалық көше - бұл екі негізгі функцияларды орындайтын аумақ. Бірінші функция көлік-коммуникация жүйесінің құрамдас бөліктері қаланың жұмыс істеуін қамтамасыз етеді. Негізгі көлік инфрақұрылысының элементтерімен бірге олар қаланың көліктік-коммуникациялық қаңқасын қалыптастырады.

Қала көшелеріндегі қоғамдық кеңістік оның қажетті сыртқы келбетін қалыптастырады және әртүрлі саябақтар, бақшалар, тротуарлар, көшелер, алаңдар халық өмірінің желілік дәлізіне айналады. Елді мекендерді кеңістікте дамытудың негізгі стратегиялық мақсаты

олардың тұрақты дамуын қамтамасыз ету болып табылады, ол қала ортасының сапасын арттыруға ықпал ететін жаңа тәсілдерді әзірлеуді, жаңа аумақтарды жоспарлау және қолданыстағы аумақтарды қайта құру кезінде жайлы және қауіпсіз қалалық кеңістікті қалыптастыруды қамтиды [1,2].

Қазақстан қалалары жылдан-жылға дамумен қатар, халық тұрғын кешендерінің аумақтары артуда және онымен қатар олардың қозғалыс байланыстары ыңғайлы, әрі көркем болу үшін қозғап отырған мәселе өзекті болып табылады.

Аббаттандырушылар, сәулетшілер мен социологтар қала аумақтарының дамуын егжей-тегжейлі зерттеу жұмысында. Л.Лофланд, Д.Джекобс, К.Линч, Я.Гейл қоғамдық кеңістікті адамдардың өзара байланыса жүретін аумақты қала өмірінің ажырамас бөлігі ретінде қарастырады [3,4]. Қала көшелерінің келбетін редизайны - оған жаңалық, функциясы мен көркемі жағынан жаңа қадам мен шешімдер табу дегеніміз.

Қала көшелерін көліктік жобалаудың қазіргі заманғы тәсілі оларды пайдаланушылардың барлық түрлерінің орнын ауыстыру қажеттілігін қанағаттандыру үшін транзиттік функцияларды дамыту, сондай-ақ халықтың қоғамдық өмірін ұйымдастыру үшін көше аумағының кеңістіктік құрылымын дамытуда болып табылады. Қала көшелеріндегі қоғамдық кеңістікті дамытудың негізгі қағидаттары қала аумақтарын тұрақты дамытудың жалпы қағидаттарына сәйкес анықталған [2,5].

Қалалық көшедегі қоғамдық кеңістік төмендегі бағандарды қамтамасыз ету қажет:

-экономикалық аспект - пайдаланушылардың барлық топтарының мүддесінде транзиттік қозғалысты қамтамасыз ету функцияларын орындамайтын аумақтарды ұтымды пайдалану;

-әлеуметтік аспект - күнделікті мақсаттарды қамтамасыз ету үшін де, әлеуметтік өзара іс-қимылды ұйымдастыру үшін де қажетті әлеуметтік қызмет көрсету объектілерінің болуы;

-экологиялық аспект -барлық ықтимал теріс әсерлердің әсерін төмендету және табиғи элементтерді қосу есебінен қала аумағының экологиялық қауіпсіздігін арттыру.(6)

Қала көшелерінің көліктік жүйелерімен жаяу жүргіншілердің аумағының орналасуымен, пішіндік нысандарды, көше жиһазы мен жабдықтарын Жаңа жобалау әдістемесімен, бірінші кезекте фирмалық стильдер мен эргономика әдістерімен, жаңа материалдар мен индустриялық өндіріс технологияларын білумен қаруланған дизайнер жобалайды. Ал енді қала көшелерінің эргонимкалық функциясынан бөлек көріністік сипатына келсек.

Соғыстан кейінгі уақытта Еуропада экономиканың қалпына келтірілуі және жалпыға бірдей өрлеуі арқылы халықаралық көрмелер мен жәрмеңкелер, орасан зор спорттық және қоғамдық форумдар қарқынды дамыды. Ірі көлік-коммуникациялық тораптар (әуежайлар, вокзалдар және т.б.) және күрделі функционалдық-кеңістіктік құрылымы бар көп функционалды сауда және рекреациялық орталықтар салынды. Қалпына келтірілетін еуропалық қалалардың тарихи орталықтарында көшелер мен жаяу жүргіншілердің аймақтары құрылады. Осының барлығы пішіндік-кеңістіктік ортаны ұйымдастыруда жаңа формалардың пайда болуына қалалық дизайнды дамытуда белгілі бір түрге айналды.

Белгілі «Дизайн» сөздігінің авторлары «визуалды коммуникацияларға» нақты пішіндік-кеңістіктік жағдайларда адамның мінез-құлқын реттеу, бағдарлауды қамтамасыз ету міндеттерін шешуге арналған визуалды-графикалық белгілер мен шешімдер (ақпараттық құрылғылар, графикалық символдар және т.б.) жүйесі ретінде анықтама береді. Визуалды коммуникацияларға олар жарнаманы, ақпараттық таблоны, пиктографияны, суперграфиканы, қаріптік комбинацияларды, түсті аймақтау жүйелерін және т. б. жатқызады. Визуалды коммуникациялары күрделі функционалдық-кеңістіктік түзілімдер жағдайында көрермен үшін өзіндік навигатор бола отырып, қаланың функционалдық құрылымын ашуға арналған [7].

Қаланың пішіндік-кеңістіктік ортасын ұйымдастыру кезінде визуалды коммуникациялары кем дегенде үш міндетті бір мезгілде шешеді:

- күрделі қала құрылысы түзілімдерінің кеңістіктік құрылымындағы адамның бағдарын жақсарту, демек адамға кеңістіктік ортада болу кезінде психологиялық жайлылықты қамтамасыз ету;

- пиктограммалардың әмбебап графикалық тілін пайдалана отырып, ірі халықаралық қоғамдық орталықтардағы тілдік кедергілерді еңсеру;
- анық оқылатын функционалдық-кеңістіктік құрылымы бар стилистикалық тұтас көркем мәнерлі кеңістіктік ансамбльді қалыптастыру.

Енді осы мәселелердің Қазақстан көшелерінде қаншалықты сақталғанын ескере отырып өзіміздің жақтан не қоса алатынымызды қарастырайық.

Соның ішінде өзім болған қалаларға анализ жасасақ әрине көп аспектілерінен Нұр-Сұлтан қаласы алға шығады. Қала көшелеріндегі жаяу жүргіншілер аумағы да, сонымен қатар көлік жүйесінің қозғалысының аумағы да өте кең болып келеді. Есіл ауданын ескермеген өзінде, қаланың ескі бөлігінде де, соның ішінде алтын шаршы аталған аудандарда көшелері барлық жүргіншілерге мейлінше кең жасалған. Қаладағы ғимараттардың алшақ орналасқанның ерекшелігіне сәйкес, кеңістікті визуалды түрде кеңейтіп, қилы шешімдерді іздестіруді қажет етпейді. Адамдардың аумағы еркін жүріп тұруға ыңғайлы, бұл оның көркемдік жағына көбірек мән беруге мүмкіндік береді. Тіпті кейбір көшелерде автобус аядамаларының бірнеше жол торапты қатардан тұрады. Қала жас болғандықтан, әзірге көгалдандырылған аумақтардағы ағаштардың биіктітері зор емес, бұл ғимараттардың экстерьерін тамашалауға мүмкіндік береді. Бірақ басты кемшілік, кең аумақты жөнімен қолданбау, мысалға әлі күнге дейін велосипед жүргізушілеріне арналған жолдың қашықтығы мүлде аз. Көшелері тарлау келген Алматы қаласының өзінде бұл жағдай ұтымды пайдаланылған (1-сурет).



**Сурет 1** Алматы қаласының көшесі

Көшедегі көгалдандырылған алаңдардың мақсаты, сәндікке қоса, қала тұрғындарына ыңғайлы жағдай туғызу: бұл жолдың жүріс бөлігі мен тротуарлардың көлеңкесі, ал жолдың айналасындағы және айналадағы жолдарды шаңнан, газдардан, шудан қорғау.

Көшелер мен жолдарды көгалдандыру жалпы даму жоспарымен біртұтас кешенде жүргізілуі керек, сонымен қатар жерасты және жер үсті коммуникациялары мен құрылыстарын ескеру қажет. Жобаларды әзірлеу кезінде болашақта мүмкін болатын өзгерістердің (көшелерді кеңейту, аяқтау және т.б.) перспективаларын ескеру керек, қажет болған жағдайда көшеттердің сыртқы түріне түзетулер енгізу оңай болады. Қала аумақтарын көгалдандыру және абаттандыру тікелей көшелер мен жолдардың мақсатына және еніне, қозғалыс қарқындылығына және айналадағы ғимараттардың сипатына (олардың мөлшері, сәулеттік дизайны және т.б.) байланысты болады [7].

Қазақстанның көп қалалары құрылыстар жүйесі жөнінен ескі болып келеді және жол бойында отырғызылған ағаштардың биіктіктері ғимараттардан асып түседі. Мысалыға, Талдықорған қаласының орталық бөлігіндегі ұсқынсыз панельді үйлердің кейпінен сақтау

жағынан артықшылық болуы мүмкін. Жаяу жүргіншілердің аумағы визуалды түрде шулы көліктік қозғалыстан бөліп тұрады. Дегенмен, бұндай көгалдандыру Алматы сияқты үлкен қалаларда, жаңа конструкциялық құрылыстардың кейпін жауып тастағанда оның кемшілігі де болуы мүмкін (2-сурет). Қала көрінісіне жоғары қарасақ, әрине қала кеңістігінің табиғатпен біріккен көрінісі адамды тамсандыруы мүмкін, дегенмен жүргіншілердің көзіне олар мүлдем басқа келбет береді (3-сурет). Бұндай жағдайларда биік ағаштар тек Жол тораптарын бөлу үшін қолданып, әлеуметтік аумақ пен көлік қозғалыс жүйелерінің арасын аласа бұталармен немесе ағаштардың арасын ұзарту арқылы біз ұтымды шешеімге келе аламыз деген ойдамын. Бұндай шешім шет ел қалаларында өте көп қолданылады.



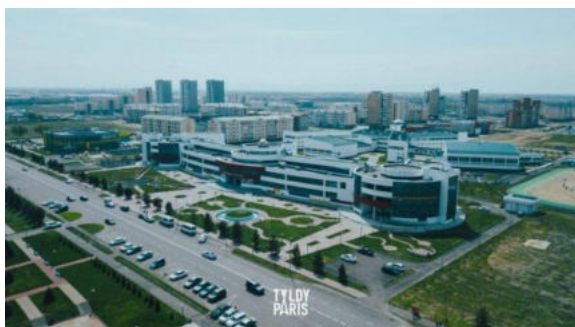
Сурет 2 Алматы қ. көрінісі



Сурет 3 Д.Қонаев көшесі, Алматы

қ.

Ал Қазақстан қалалары ішінен көгалдандыру жағынан жаңа шешімдерге жүгінгеніне өзім куә болған жерім сол Талдықорған қаласының Алматы тасжолына қараған аймақтарындағы көшелер (4-сурет). Көлік тұрақтары мен тротуар аралары, қарапайым шөп басылған алаңмен бөлінген, ал арасы сиреленген ағаштар жаңадан тұрғызылған қала мақтанышының келбеттен жаппай, оны одан әрі сәнді көрсетуде.



Сурет 4 Д.Қонаев көшесі, Талдықорған қ. Павлодар қ.



Сурет 5 Тәуелсіздік даңғылы,

Осындай ұтымды шешім қолданылғанын мен Павлодар қаласынан байқадым (5-сурет). Керек жерінде мольнан, өзге жерінде сиретілген. Павлодар қаласының көше жобасында өте ұтымды жағы, ерекше жағы деп айтсақ та болады, ондағы әр түрлі көліктердің өзіндік жолдарының орналасу реті. Сурет көріп отырғанымыздай трамвай темір жолы негізгі көлік қозғалысына көп кедергі келтірмейді, әрі көк алаң мен тротуар арқылы оқшауланған деп айтуға болады. Бұл қала кейпіне қосымша ыңғалылық пен қатар ұстамды жылы эстетиканы көрсетеді.

Енді қайта Нұр-Сұлтан қаласының көшелеріне оралсақ, ең басты ұтатын жері әрине қала құлыстарының әсемдігі, көшелердің әдемілігімен жақсы үйлесімделуі. Қабанбай батыр, Мәңгілік ел, Конституция сияқты ірі көшелері биік ғимараттардың есебенін көркін алады. Ал нағыз дизайнерлік шешімдерді қолданған аумақты айтсақ ол Республика даңғылы (6-сурет).



Ондағы ғимараттардың келбеті реконструкциялық жұмыстар жүргізіліп көшеге ерекше көркемдік береді. Ондағы панельді үйлердің астындағы толған дүкендер көшеге тіршілік береді. Дизайнерлік шешеімдер деп көбісі қате түсінуі мүмкін. Мысалға мектеп аялдамасын кітап пен қарандаш кейпінде көрсету. Ия, бул конструкция өзі жеке қызық көрінуі мүмкін, бірақ қоршаған құрылыстармен үйлеспей өгеленөп қалады. Ал қозғап отқан Республика көшесіндегі аялдамалардың қарапайымдылығы ғимарат экстерьерін оқшауландырмай, керісінше өзіндік атмосфера береді. Тротуар бойындағы клумбалар мен бұтақтар, негізгі көлік жолындағы аркалық конструкциялар барлығы бір-бірімен жақсы үйлесімділік табады.



Сурет 6 Республика даңғылы, Нұр-Сұлтан қ.

Осы барлық мәселелерді ескере отырып біз қала көшесін жобалау кезінде негізгі жеті ұстанымды сақтаймыз. Біріншіден, көшедегі әлеуметтік аумақтардың қалыптасуы. Көшедегі аумақтар, соның ішінде әсіресе жаяу жүргіншілер алаңының тек қана қозғалыс қана үшін емес, сонымен қатар олардың өзара қалай байланысқанын, біріккенін ескереміз. Екіншіден, экономикалық белсенділікті ұстап тұратын аумақтардың пайда болуы. Көше кеңістігі өзіндік жоба бола алады. Үшіншіден, қозғалыс жағдайларының алуан түрлілігі. Моторлы көліктер мен моторсыз жүретін көліктің барлық түріне және барлығына арналған транзиттік жолдың болғаны жөн. Төртіншіден, кеңістікті табиғи жүйеге біріктіру. Абаттандыру кезіндегі көгалдандыру аландарының мейлінше көп болуы. Бесіншіден, алған аумақтың бар өзіндік ерекшеліктерін ескеру, яғни олардың дамуы немесе айрықша құрылыстар қосу. Алтыншыдан, жаяу жүргіншілерге әсер қалдыратын көшелер жүйесін құрастыру. Олардың ыңғайлы, қауіпсіз, әрі эстетикалық жағынан басым болуы. Соңыра қосатыным, көлік инфрақұрылымының басқа элементтерімен үйлесімділік құру. Көшедегі барлық элементтердің бір-бірімен байланысын қамтамасыз ету.

### Қолданылған әдебиеттер тізімі

1. Щербина Е.В., Данилина Н.В. Градостроительные аспекты проектирования устойчивой городской среды // Вестник ИрГТУ. - №11(94). – 2014. – 183б
2. Щербина Е.В., Власов Д.Н., Данилина Н.В. Устойчивое развитие поселения и урбанизированных территории. – М.: Изд-во АСВ, 2016. – 123б
3. Ан А.Л. Роль общественного пространства в муниципальных образованиях // Вопросы государственного и муниципального управления. – 2012. №1. 174б
4. Глазьев В.Л. Урбанистика. – М., 2008. – 220б
5. Lofland L., Lyn H. The public realm: exploring the city's quintessential social territory: Hawthorne, N.Y.: Aldine de Gruyter. – 1998. – 305б
6. CNU project for transportation reform. Sustainable Street Network Principles. – 2012. – 42б

7. Дизайн. Иллюстрированный словарь-справочник/Г.Б. Минервин, В.Т. Шимко, А.В. Ефимов и др.: Под общей редакцией Г.Б. Минервина и В.Т. Шимко. - М.: «Архитектура-С», 2004. – 288б <https://konspekta.net/lek-16005.html> әлеуметтік желісінен