View the original article



Алматыдағы әл-Фараби даңғылындағы, көлік кептелісі (Азаттық архивіндегі фото)
Фото:Kenzhebek Tynybayev (RFE/RL)

ӘЛЕУМЕТ

Алматыдағы кептеліс: адам көп пе, әлде көлік жүйесі әлсіз бе?

19 қараша 2026 жыл, 11:35

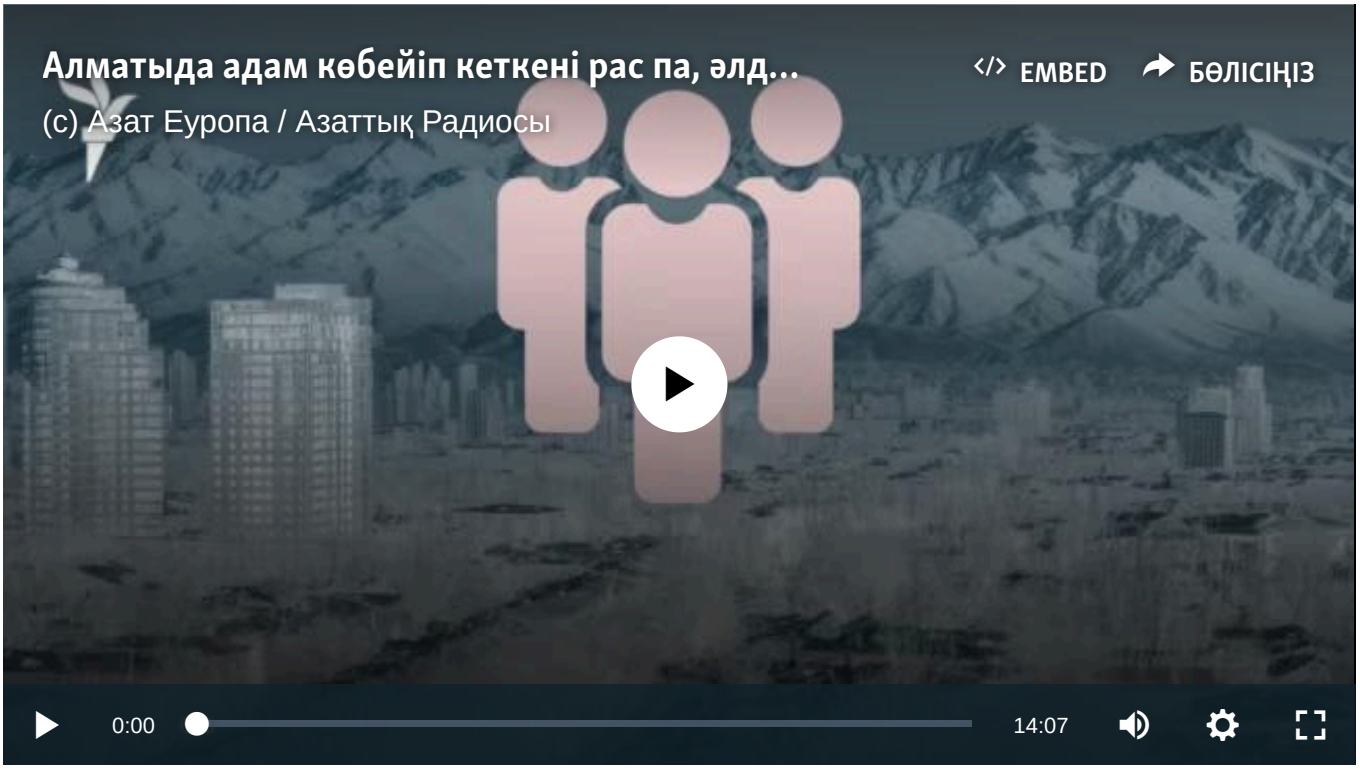
Азаттық радиосы

"Итеріп жіберіңдерші, сөмкесіз қалатын болдым ғой, итеріп жіберіңдер!", – дейді Алматыда қарбалас сәтте қоғамдық көлікке мінуге тырысқан жолаушылардың бірі.

Сырттай қарағанда, Қазақстанның ең ірі қаласында қоғамдық көлікпен жүргенде жиі көзге түсетін мұндай жағдайға халық санының күрт артуы ғана себеп болып

көрінуі мүмкін. Бірақ сарапшылар мен қала құрылысын зерттеушілер мәселенің түп-төркіні халық санында ғана емес, қала аумағының жоспарлануы мен көлік жүйесінде жатыр дейді.

Ресми деректер бойынша, Алматыда күнделікті бір миллионға жуық адам қоғамдық көлікпен қатынайды, ал қала көшелерінде күн сайын 1,1 миллионнан астам автокөлік жүреді. Таңертеңгі және кешкі қарбалас уақытта көліктер жолдағы кептелісте бөгеліп, автобустар мен метроға жолаушылар сыймай жататыны сирек жағдай емес.



Жүктеп алу

Халық тығыздығы және әлемдік тәжірибе

Қыркүйек айындағы ресми статистика бойынша, Алматыда 2 миллион 388 мыңға жуық адам тұрады. Аумағы 683,5 шаршы шақырымды құрайтын қалада орта есеппен бір шаршы шақырымға шамамен 3,5 мың адамнан келеді.

Әлемдік мегаполистермен салыстырғанда бұл көрсеткіш әлдеқайда төмен. Мәселен Сингапурда халық тығыздығы Алматыдан екі еседен астам жоғары – бір шаршы шақырымға 8,3 мыңнан астам адам келеді. Ал Сеулде 605 шаршы шақырымдай аумақта 9,5 миллионнан астам адам тұрады – әр шаршы шақырымға 15-16 мың адам, яғни Алматыдағыдан төрт есе көп.

Бұл қалаларда да көлік қозғалысына қатысты қиындықтар бар, алайда олардың қоғамдық көлік желісі әлдеқайда тармақталған. Мәселен, Сеулдегі қалалық рельсті

көлік желісінің ұзындығы 380 шақырымнан асады.

Ал Сингапурда теміржол желісі шамамен 260 шақырым болады және жергілікті билік әр он үйдің сегізінен станцияға жаяу он минутта жететіндей инфрақұрылым қалыптастыруға мән беріп отыр.



Алматыда аялдамада қоғамдық көлік күтіп тұрған адамдар (Азаттық архивіндегі фото)

"Күнделікті шеткері жақтан қатынайтындар көп"

Алматының көлік жүйесіндегі түйткілдерді 2024 жылы қаланың көлік жоспарын әзірлеген мамандар да зерттеген. "Алматыбасжоспар" ғылыми-зерттеу институты мен көлік сарапшылары қаладағы тұрғын үйге жатпайтын нысандарды, олардың қызмет бағытын және жұмысшы санын картаға түсірген.

Зерттеу қорытындысы көрсеткендей, Алматыда жолаушы ағынын өзіне тартатын үш негізгі аймақ бар және қаладағы барлық жұмыс орындарының шамамен 70 пайызы соларда шоғырланған. Ал жаңа тұрғын үй кешендері көбіне қаланың шеткі аудандарында салынып жатыр. Күнде таңертең мыңдаған адам шеткері жақтан орталыққа қарай ағылып, кешке кері бағытта қайтуға мәжбүр.

Саясаттанушы, Urban Forum Kazakhstan қорының негізін қалаушы Әділ Нұрмақов көлікке шамадан тыс салмақ түсуін осымен байланыстырады.



Әділ Нұрмақов

"Алматының картасына қарасақ, қаланың негізгі қызметтері шоғырланған орталықта халық тығыз екенін көреміз. Қазір қала шетіндегі жаңа тұрғын үй алқаптарында да халық көбейіп жатыр. Бұл аудандарда негізінен тек тұрғын үйлер салынады. Сондықтан жұрт жұмысқа, оқуға және демалуға қала орталығына қатынауға мәжбүр, сосын күнде қайтадан шеткі аудандарға оралады. Осылайша жаңа тұрғын үй алқаптары мен қала орталығы арасында күнделікті жолаушылар ағыны қалыптасқан. Бұл – көлік жүктемесінің артуына әсер ететін негізгі себептердің бірі", – дейді урбанист маман.

Қоғамдық көлік неге бөгеледі және жолаушылар санын есептеу неге қиын?

Қазір Алматы көшесіне күн сайын 3200-ден астам автобус шығады. Бірақ қала билігі қай бағытта нақты қанша жолаушы жүретінін дәл есептеу оңай болмай отыр дейді. 2024 жылы қоғамдық көлікте күніне орта есеппен 1,6 миллион жолақы төлемі тіркелген. Бірақ бұл автобустарға 1,6 миллион адам мінді деген сөз емес: бір жолаушы жұмысқа барып-қайтқанда кемінде екі рет, ал бірнеше көлікке ауысып мінсе, одан да көп рет төлем жасайды.

Оның үстіне әкімдік мәліметінше, қарбалас уақытта жолаушылардың едәуір бөлігі жолақы төлемейді. Сондықтан төлем жүйесіндегі деректер жолаушы ағынын дәл, толық көрсетпейді, ал нақты сұранысты білмей, қай бағытқа қанша автобус қажет екенін жоспарлау қиынға соғады дейді мамандар.

Алматы қаласы Жол қозғалысын ұйымдастыру және жолаушылар көлігі басқармасының басшысы Ержан Диханбаев автобустардың кешігуін жол кептелісімен және жолақы төлеміндегі олқылықтармен байланыстырады.

"Автобустардың кешігуінің басты себептерінің бірі – жолдағы кептеліс кесірінен автобустар кестеден кешігіп, жолаушылар аялдамада ұзақ күтуге мәжбүр болады. Соның салдарынан бірнеше автобус бір мезетте келуі мүмкін. Екінші маңызды мәселе – жолақы төлемі. Қарбалас уақытта жолаушылардың 40 пайыздан астамы жолақысын төлемейді. Сондықтан төлем деректері нақты жолаушылар санын көрсетпейді. Ал бұл қай бағытқа қосымша автобус қажет екенін анықтауды қиындатады. Сондықтан жұрттан әр сапары кезінде жолақы төлеуін сұраймын. Бұл жолаушылар ағынын нақты есептеп, автобус рейстерін дұрыс жоспарлауға көмектеседі. Біз бұл мәселені түсінеміз, сол себепті автобус қозғалысының кестесін

қайта қарап, бағыттардағы жүктемені талдап, қажет болған жағдайда қарбалас уақытта қосымша автобустар шығарамыз", – деді Ержан Диханбаев.

Қоғамдық көлік кептелісте тұрып қалған кезде аялдамада жолаушы көп жиналады. Бір автобус кешіксе, артынан келесісі қуып жетіп, бір аялдамаға бір бағыттағы бірнеше көлік қатар келіп қалатыны да бар. Ал көлікті ұзақ күтіп қалған жолаушылар бірінші келген автобусқа жаппай мінуге тырысады.



Алматы көшесінде кетіп бара жатқан қоғамдық көлік (Азаттық архивіндегі фото)

Тұрғындар пікірі және метрополитенге түсетін салмақ

Алматылықтардың қоғамдық көлік қызметі туралы пікірі әртүрлі: бірі автобустар кешігеді және адам тым көп деп шағынса, енді бірі өздері қатынайтын бағыттар бойынша жолаушы тасымалдайтын көліктер қалыпты жұмыс істейтінін айтады.

"Кейбір автобустар кеш келеді, ұзақ күтеміз. Таңғы уақытта көлікте адам көп болады. Менің ойымша, автобус санын көбейту керек", – деді қала тұрғындарының бірі.

"Кептеліс негізінен көліктердің көптігінен болады. Алматыда кептеліс көп, бәрі соның кесірінен", – деп есептейді екінші тұрғын.

"Ешқандай қиындық жоқ, бәрі қалыпты, уақытында келеді. Өзім 69-бағыттағы автобусқа отырамын, уақытылы жүреді", – деді тағы бір жолаушы.

"Адам саны көп, сыймаймыз. Былай жақсы, керек жеріңе жетесің. Қазір автобус саны көбейді ғой, ұзақ күтпейсің, тек адам көп, сығылысып, сыймайсың", – деді келесі бірі.

Адамға лық толы автобустан зәрезап болған жолаушылардың бір бөлігі метроға түседі. Алайда бір ғана желісі бар жерасты көлігінде де кейінгі жылдары жолаушы қарасы көбейген.

Алматы метрополитенімен күніне 130 мыңнан астам адам қатынайды. Таңертеңгі сағат 7:00 – 9:00 аралығында шамамен 11 мың, ал кешкі қарбалас уақытта шамамен 9 мың адам метро қызметін пайдаланады. Бұл уақытта пойыздар әр 3 минут 25 секунд сайын жүргенімен, жолаушылар вагонға сыймай қалатын кездер де болады.

"Метрополитен" әкімшілігінің мәліметінше, бастапқыда күніне шамамен 120 мың жолаушыға есептелген метрода қазіргі кезде жолаушылар ағыны ол межеден шамамен 10 мыңға артық. Алматы метросында жұмыс істеп тұрған 11 станция бар, ал желінің ұзындығы 14 шақырымнан сәл асады. Биыл желтоқсанда тағы станция пайдалануға берілмек. Қала билігі желіні батыс бағытқа қарай ұзартуды жоспарлап отыр.



Алматы метросындағы жолаушылар. 7 қазан, 2025 жыл

Халық өсімі және инфрақұрылым тапшылығы

Алматыда халық саны жылдам өсіп келеді. 2026 жылдың қыркүйек айындағы ресми дерек бойынша, қалада 2 миллион 388 мыңға жуық адам тұрған, ал үш жыл бұрын бұл көрсеткіш шамамен 2 миллион 160 мың болған. 2026 жылдың қаңтар-тамыз айларында көші-қон есебінен қала халқы тағы 27,9 мың адамға көбейді. Олардың басым бөлігі – Қазақстанның өзге өңірлерінен қоныс аударғандар.

Бұған қоса, қала маңындағы елді мекендерде шамамен 1,3 миллион адам тұрады. Олардың едәуір бөлігі күн сайын Алматыға жұмысқа, оқуға, емделуге және сауда жасауға келеді. Алайда күнделікті қалаға нақты қанша адам кіріп-шығатыны туралы ресми есеп жоқ.

Әділ Нұрмақов қала халқы өскенімен, жылдам әрі сыйымды қоғамдық көлік түрлері ондай қарқынмен дамымай қалғанын айтты.

"Қазір көріп отырған жағдай – қала халқының көбейіп, белгілі бір аудандарда халық тығыздығы артқанының нәтижесі. Соның салдарынан қала тұрғындары бір ауданнан екіншісіне тұрақты қатынап, үздіксіз ағын қалыптасты. Алайда осы уақыт аралығында көлік жүйесін дамытуға тиісінше көңіл бөлінбеді. Яғни халық саны өскенімен, жылдам қоғамдық көліктің жаңа түрлері іске қосылған жоқ. Метроның бір желісінен басқа толыққанды BRT жүйесі де жоқ, ал рельсті көліктен айырылдық (трамвайды айтады – *ред.)* Қазір метро мен автобустардың лық толып жүруі – халық санының өскенінің салдары. Қала шетіндегі жекелеген аудандарда халық шамадан тыс шоғырланды", – деді Urban Forum Kazakhstan қорының негізін қалаушы.

Жобалардың өзгеруі: BRT орнына SkyTrain

Кейінгі жылдары Алматы қаласы автобус және троллейбус паркін жаңартып, метроға жаңа вагондар сатып алды. Алайда жолаушыларды жылдам тасымалдайтын жаңа желілер баяу салынып жатыр. Қаланың көлік жоспарында 2030 жылға дейін метро, LRT және BRT желілерін кеңейту көзделген. Жоспар бойынша, жылдам қоғамдық көлік тұрғын үйлердің 75 пайызын, ал жұмыс орындарының 81 пайызын қамтуға тиіс.

Осындай жобалардың бірі Райымбек даңғылындағы BRT (автобустарға арналған бөлек жолағы бар жылдам қоғамдық көлік жүйесі) болатын. Арнайы жолақпен жүретін автобустар кептелісте тұрмай, бір бағытта көп жолаушыны тұрақты әрі жылдам тасымалдауға мүмкіндік береді.



Алматыдағы Райымбек даңғылымен кетіп бара жатқан көліктер (Азаттық архивіндегі фото)

Райымбек даңғылындағы ұзындығы 17 шақырым болуға тиіс BRT желісінің құрылысы 2024 жылы басталып, 2026 жылы аяқталуға тиіс еді. Алайда жұмыстардың 40 пайызға жуығы орындалған тұста әкімдік жобаны тоқтатып, оны кейін қала шетіне көшіруі мүмкін екенін мәлімдеді. Оның орнына қала билігі SkyTrain – жерден биік эстакадамен жүретін, автокөлік жолдарымен қиылыспайтын монорельсті пойыз желісін салуды ұсынды.

Қазіргі жоспарға сәйкес, Алматыдағы SkyTrain жалпы ұзындығы 46,4 шақырым болатын екі желіден тұрады. Бірінші желі Райымбек даңғылы бойымен "Барлық" көлік торабынан "Шығыс" көлік торабына дейін 22,5 шақырымға созылып, 13 станцияны қамтиды. Оны 2029 жылы аяқтау көзделген. Екінші желінің ұзындығы 23,9 шақырым болмақ, онда 14 станция салу жоспарланған. Алайда бұл желінің нақты іске қосылу мерзімі әзірге белгісіз.

Дегенмен SkyTrain жобасы әлі толық бекітілген жоқ: бағыт сызбасы бірнеше рет өзгеріп, қазір де келісіліп жатыр. Алдын ала есеп бойынша, екі желінің құрылысына 567 миллиард теңге жұмсалуы мүмкін.

Urban Forum Kazakhstan қорының негізін қалаушы Әділ Нұрмақов мұндай шешімдер қаладағы көлік дағдарысын шешуді кейінге ысыратынын айтады.

"SkyTrain сияқты аяқ астынан пайда болатын жобалар қала көлігінің дамуына кедергі келтіреді. Оның үстіне бұл – өте қымбат әрі тиімділігі күмәнді жоба. Қаланың көлік мәселесін шешетініне кепілдік жоқ. Мұндай шешімдер қала тұрғындары онсыз да қатты зардап шегіп отырған мәселелердің шешілуін кейінге қалдырады. Мысалы, қазір Райымбек даңғылында BRT жүйесін пайдаланып жүруге болар еді. Алайда бұл бағытпен SkyTrain өтеді деген шешім қабылданды. Ал оның жобасы жүзеге аса ма, жоқ па – әзірге белгісіз", – деді ол.

Бір орталыққа тәуелділікті азайту: бес полиорталық жоспары

Сарапшылар пікірінше, Алматыда көлік желісін кеңейтумен қатар қала құрылысының тәсілі де өзгеруі тиіс. Қазір шеткері аудандарда тұрғын үйлер көптеп салынғанымен, жұмыс орындары, оқу орындары, медициналық мекемелер мен сауда-демалыс орталықтары негізінен өзге аудандарда орналасқан.

Қала құрылысы мамандары мұндай құрылымды "бір орталыққа тәуелді қала" деп сипаттайды. Алматы билігі 2040 жылға қарай осы тәуелділікті азайту үшін бес полиорталық дамытуды жоспарлап отыр: "Солтүстік", "Батыс", "Оңтүстік-батыс", "Тарихи орталық" және "Шығыс қақпасы".

Полиорталық тұжырымдамасы бойынша, тұрғындар күнделікті қажеттіліктері үшін қала орталығына қатынауға мәжбүр болмауы керек – жұмыс орны, мектеп, емхана және демалыс аймақтары әр ауданның өз ішінде орналасуы тиіс.

БҰҰ-ның елді мекендерді дамыту жөніндегі UN-Habitat бағдарламасы да осындай тәсілді – аумақты аралас пайдалану (mixed land use) қағидатын ұсынады. Жақсы жоспарланған аудандарда тек тұрғын үйлер ғана емес, кеңселер, әлеуметтік нысандар мен қызмет көрсету орындары қатар салынуы қажет дейді урбанистер. Халықаралық тәжірибеде ірі мегаполистер көлікке түсетін салмақты азайту үшін метро мен қала маңы теміржолын дамытуға, автобустарға бөлек жолақ бөлуге және аудандарды кешенді жоспарлауды қатар жүргізуге мән береді.

Айдар

ЖАЛПЫ АРХИВ | ӘЛЕУМЕТ | ҚАЗАҚСТАН | БАС ТАҚЫРЫПТАР

Азат Европа / Азаттық радиосы © 2026, Inc. | Барлық құқықтары қорғалған