



Tikinti! Dağıntı?

Bakının Şəhər İnkişaf Proqramı



Piruz Xanlı

1 991-ci ildə Azərbaycan müstəqillik əldə etdikdən sonra, Bakı sayı durmadan artan binalardan görüldüyü kimi fenomenal şəkildə inkişaf etmişdir. Son 5 ildə 500-dən artıq çox mərtəbəli binalar azərbaycanlıların dediyi kimi, “yağışdan sonra bitən göbələklər” kimi meydana çıxıb.

Təəssüf ki, Bakının inkişafı şəhər planlaşdırma və layihələşdirmə baxımından heç bir strategiyaya müvafiq olmadan, özbaşına bir şəkildə aparılır. Bu, şəhərdə bir sıra memarlıq layihələrini həyata keçirmiş, Los Ancelesdə fəaliyyət göstərən memar Piruz Xanlının fikridir. Təəssüf hissi ilə qeyd etməliyik ki, şəhər belə bir sürətli artıma çox çətinliklə tab gətirməkdədir. Xanlı bu məsələlərə diqqət yetirməyin vacibliyini vurğulayır və bildirir ki, əgər ciddi tədbirlər həyata keçirilməzsə aktiv zəlzələ zonasında yerləşdiyi üçün Bakıda fəlakətin baş verməsi qaçılmazdır.

1990-cı illərin əvvəllərində Azərbaycan öz müstəqilliyini əldə etdiyi ilk günlərdən başlayaraq, onunla davamlı sürətdə əlaqədə olmuş bir insan kimi Xanlı şəhərin inkişafı və xüsusən də onun sakinlərinin təhlükəsizliyi barədə öz narahatçılığını bildirir.

Xanlı bu problemləri həm qısa, həm də uzunmüddətli əsasda həll etməyi təklif edir. Bəzi məsələlər tez bir zamanda həll edilə bilər; digərləri isə şəhər infrastrukturunun əsaslı şəkildə dəyişməsinə tələb edir. O, şəhərə daha geniş aspektdən yanaşmağı və problemlərin praktik, lakin etibarlı həll yollarını tapmaq üçün hökumətin geniş və hərtərəfli araşdırmalar aparmaq qabiliyyətinə malik peşəkar və təcrübəli məsləhətçiləri işə cəlb etməyinin vacibliyini qeyd edir.

Xanlı artım məsələlərinə laqeyd münasibətin nəticəsinin fəlakət olduğunu iddia edir. Rəsmilər və ya “yeni varlanmış” tikinti sahibləri özlərini istədikləri qədər aldada bilərlər, lakin onların məsələlərin həllinə belə etinasız münasibəti Bakının gələcəyi haqqında acı həqiqəti dəyişməyəcək. Gec-tez, bir gün təbiət öz qayda-qanununa riayət edəcək. Bu gün hərəkət etmək vaxtıdır. Sabah fəlakətin qarşısını almaq, laqeydlik və bacarıqsızlıq nəticəsində yaranmış problemləri həll etmək üçün həddən artıq gec ola bilər.

Məhz bu səbəbdən də, biz bu uzun məqaləni Azərbaycan dilinə tərcümə edib, ingilis variantı ilə yanaşı çap etmək vəzifəsini üzərimizə götürmüşük. Biz inanırıq ki, bu məsələlər azərbaycanlıların rifahı naminə son dərəcə vacibdir və ümid edirik ki, bizim söylərimiz bu məsələnin ictimaiyyət tərəfindən müzakirəsinə səbəb olaraq real nəticələrə aparıb çıxaracaq.

On il öncə, 28 oktyabr 1995-ci ildə axşam pik saatlarında Bakıda metro qatarlarından birində baş verən yanğın 300 insanın ölümünə və 500 nəfərin yaralanmasına səbəb olmuşdu¹. Bu, bütün dünyada metro tarixində bu vaxta qədər qeydə alınmış ən dəhşətli qəza hesab edilir.

Bu hadisədən az sonra mən nəqliyyat sisteminin planlaşdırılmasında Bakı şəhərinin strategiyasının olmadığını qeyd etdim². Bir məqaləmdə belə yazmışdım: “Reallıq ondan ibarətdir ki, Bakı küçələrində trafik hal-hazırda (1995) üç il bundan öncə olduğundan qat-qat sıxdır. Əslində, şəhərdə trafik get-gedə dəhşətli yuxuya çevrilir. Bakının bəzi mərkəzi küçələrində harasa piyada getmək maşınla getməkdən daha tez başa gəlir. Əgər belə davam edərsə sosialist sistemindən bazar iqtisadiyyatına keçidin hazırkı dövründə şəhər plansız bir şəkildə inkişaf edəcək. Bu proses gələcəyi dəyişəcək hər hansı ciddi bir strategiyanın işlənilməsinə qədər davam edəcək. Sahibkarların fəaliyyətləri iflic vəziyyətinə düşəcəkdir”.

Həmin vaxtdan 10 il keçib və plansız inkişaf təsəvvürə gəlməz dərəcədə sürətlə gedir. Trafik gündəlik problemə çevrilib və demək olar ki, şəhəri iflic vəziyyətinə salıb. Hazırda trafik tıxacları gündəlik adı bir hala çevrilib.

Məsələni mürəkkəbləşdirən əsas bir amil Bakıda xüsusilə də inşaat sahəsində son 5 ildə yeni tikilən alçaq mərtəbəli minlərlə binanı nəzərə almısaq, 500-dən artıq ucaldılmış çox mərtəbəli binaların inşa edilməsidir. Bu şəhərin mərkəzində əhali sıxlığının həddən artıq artmasına səbəb olmuşdur.

İnkişaf özü özlüyündə yalnız bir şey deyildir. Lakin bu inkişaf insanların təhlükəsizliyi və rifahı ilə bağlı mənfi nəticələrə gətirib çıxaracaqsa, şəhər inkişafı araşdırılmalı, ətraflı dərk edilməli və bu problemlərin həll olunması üçün tədbirlər həyata keçirilməlidir. İnkişaf özbaşına və necə gəldi deyil, planlı, düşünülmüş, sistemli və elmi şəkildə olmalıdır.

Ziyalı, yüksək savadlı və sosial məsələlərə vicdanla yanaşan bir azərbaycanlı yoldaşım bu yaxınlarda mənimlə bu barədə müzakirə apardı. “İnşaat inkişafın göstəricisidir. Mən başa düşürəm ki, bu sahədə problemlər mövcuddur, lakin daqiq olaraq bu problemlərin nədən ibarət olduğunu deyə bilmirəm”, deyərək qeyd etdi.

Aşağıdakı məqalədə mən bu problemlərin bəzilərini müəyyənləşdirməyə və onların aradan qaldırılması üçün uzun və qısa müddətli, praqmatik həll yolları təklif etməyə cəhd göstərmişəm. Bu məqalə geniş oxucu kütləsi üçün nəzərdə tutulduğundan burada texniki memarlıq və mühəndislik



Bakının yüksəklikdən çəkilmiş panoramik görünüşü. Bakıda son 5 ildə 500-dən artıq çoxmərtəbəli bina ucaldılıb. Memarlıq baxımından onların arasında nə bir harmoniya, nə də bir uyğunluq vardır Foto: Piruz Xanlı. Oktyabr 2005.

terminlərindən istifadə edilməyib. Ən əsas onu başa düşmək lazımdır ki, Bakı böyük bir böhranla üz-üzədir və əgər bu problemlər ən qısa zamanda və ciddi şəkildə həll olunmazsa, paytaxt üçün çox böyük xoşagəlməz nəticələrə gətirib çıxaracaqdır.

Geniş Kontekst

Trafik tıxacı problemi daha geniş kontekstdə nəzərdən keçirilməlidir. Belə ki, trafik sıxlığı əsasən “şəhər planlaşdırılmasındakı nizam-sızılığın” göstəricisidir. Bakının nəqliyyat sistemi Sovet dövrü üçün (1920-1991) nəzərdə tutulduğundan azad sahibkarlıq ruhuna uyğun olan açıq bazar iqtisadiyyatının tələbləri ilə heç də ayaqlaşma bilmir.

Sovet dövründə Bakının küçələrində nisbətən az sayda avtomobil var idi. 15 il bundan əvvəl çəkilmiş arxiv şəkillərindən də görüldüyü kimi küçələr demək olar ki, boş idi. Yol sistemi isə geniş prospekt və bulvarları ilə tələblərə kifayət qədər cavab verirdi.

Sovet dövründə şəxsi avtomobillərdən əsasən imtiyazlı şəxslər, xüsusən də dövlət məmurları istifadə edirdilər. Bununla belə, avtomobil almaq elə də asan deyildi. Bunun üçün insanlar uzun siyahılara qeydiyyatda düşürdülər. İllərlə gözləmək lazım gəlirdi. Ümumilikdə, əhalinin əksəriyyəti ictimai nəqliyyatdan—avtobus, tramvay və metrodan istifadə edirdi.

Neft maqnatı Hacı Zeynalabdin Tağıyev (1823-1924) Azərbaycanda avtomobili olan ilk şəxs kimi tanınır. 1904-cü ildə Amerika Birləşmiş Ştatlarında Henri Ford T Modelinin istehsalına başladıqdan az sonra, Tağıyev həmin modeldən birini Bakıya gətirmişdi. 1911-ci ildə isə Bakının daşla döşənmiş küçələrində at, fayton və piyadalarla yanaşı 36 avtomobil sütünüyürdü.³

XX əsrin əvvəlində mövcud olan Şəhər Planı tələblərə kifayət qədər cavab verirdi. Həmin dövrdə Bakı artıq Qafqazın ən inkişaf etmiş metropoliten mərkəzinə çevrilmişdi. Yaxşı düşünülmüş şəhər planlaşdırılmasına əsaslanan bələdiyyə infrastrukturuna parklar, küçələr və

ictimai nəqliyyat daxil idi.

Yarım əsr şəhərdə mövcud olan içməli təmiz su problemi nəhayət ki, həll olunmuşdu. Şollar su kəməri şəhəri təxminən 190 kilometr aralıda yerləşən, Qafqaz dağlarının ətəklərindən gələn su ilə təchiz edirdi.⁴ Dəmir yol və tramvay xətlərindən ibarət nəqliyyat sistemi və kanalizasiya sistemi fəaliyyət göstərirdi. Məktəb, xəstəxana, teatr, dövlət inzibati binaları və ibadət yerləri (məscid, kilsə, sinaqoq) da daxil olmaqla bir çox ictimai binalar ucaldılmışdı. Bakının memarlıq mənzərəsinin tacı isə şəhərdə neft sənayeçiləri tərəfindən tikdirilən gözəl, dəbdəbəli və möhtəşəm igamətgahlar idi.⁵ Neft Yüksəlişi dövründə (1880-1920) Bakı şəhəri hədsiz dərəcədə inkişaf etmiş və burada 700-dən artıq yaşayış evi və ictimai bina inşa edilmişdi. Bu işə həm yerli, həm də Avropa memarları cəlb edilmişdi.

Lakin 1920-ci ildə Bolşeviklər hakimiyyəti ələ keçirərkən və bütün mülkiyyəti müsadirə edərkən bu möhtəşəm binalar ciddi dağıntıya məruz qaldı. Ölkəni tərək edib canlarını qurtara bilməyən bina sahiblərinin çoxu qətlə yetirildi. Geniş yaşayış evləri kiçik mənzillərə bölündü. Belə evlərdə bəzən hətta 20-25 ailə yaşayırdı. Ailələr üçün nəzərdə tutulmuş mənzillər adətən 1-2 otaqla məhdudlaşdırılıb, mətbəx və vannə otaqları digər ailələrlə ortaq istifadə olunurdu. Hələ bu gün də iki müxtəlif ailənin istifadəsi üçün ortadan divarla yarıya bölünmüş gözəl ornamentli qonaq otaqlarına rast gəlmək olar.

Sovet İttifaqı zamanında Neft Yüksəlişi dövrünün binalarına mənfəti təsir göstərən başqa bir amil binaların vaxtaşırı təmir edilməməsi olub. Mülkiyyət hissindən məhrum sakinlərdə giriş, pilləkən, həyət və ya fasad kimi ictimai sahələrə qarşı məsuliyyət hissi yox idi. Nəticə etibarilə, kommunal sahələr çox vaxt “heç kəsə məxsus olmadıqlarından” dağılmış vəziyyətdə olurdular. Bütün bunlar üçün heç kəs məsuliyyət daşımırdı. Binaların üstündə 100 ilin çirki toplanırdı və Azərbaycan 70 il sonra (1991-ci ildə) müstəqilliyini əldə edəndə qədər binaların çoxunun fasadlarının təmizlən-

məsinə və binaların çöl hissəsinin rənglənməsinə hədsiz ehtiyac var idi.

Hazırda torpağın qiymətinin qalxması ilə tikinti şirkətləri bu qədim mülkləri satın alır və şəhərin mərkəz hissəsində az miqdarda olar birinci dərəcəli sahələrdən gəlir əldə etmək üçün bu mülkləri sökürlər. İki, üç və ən çoxu dörd mərtəbədən ibarət olan qədim binaları 15-25 mərtəbəli hündür binalar əvəz edir.

Sovet dövründəki mərkəzi planlaşdırılmaya gəldikdə isə, Stalin dövründən (1950-ci illərin ortasına qədər) başlayaraq mərkəzi hakimiyyət və Moskvanın Baş Planı ilə əlaqədar bütün qərarlar Moskvanın sərəncamına keçdi. Bu dövr Sovet İttifaqında Yeni İqtisadi Plan (YİP) və çoxlu sayda ictimai binaların və infrastruktur layihələrinin həyata keçirilməsi ilə xarakterizə olunur.⁶

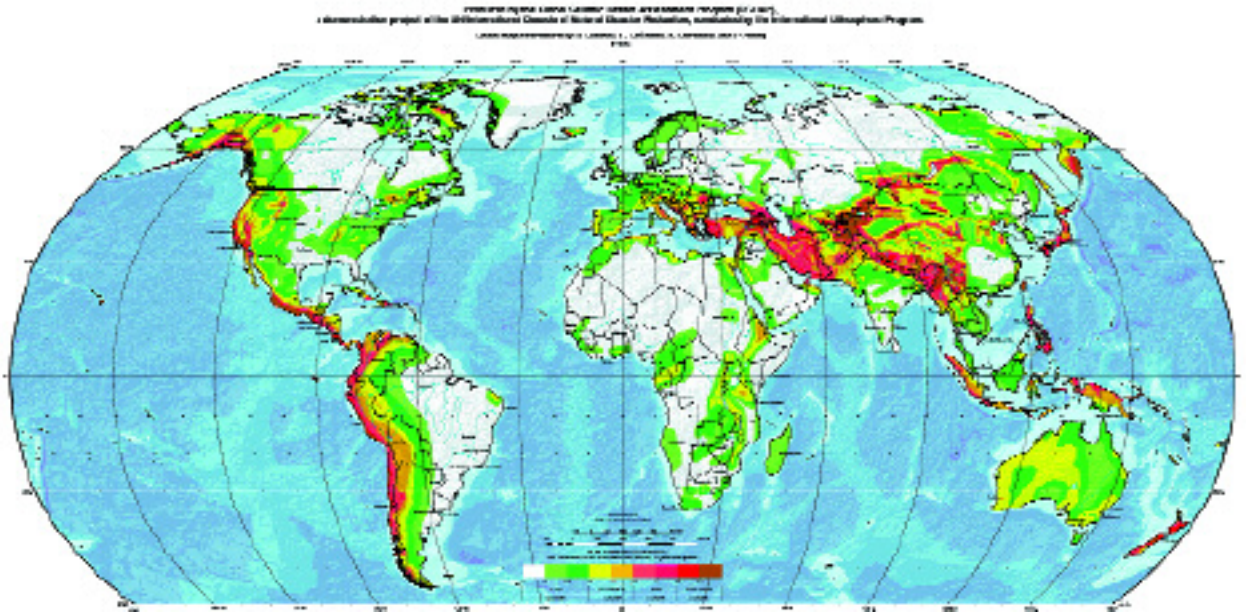
Növbəti böyük tikinti dalğası (1950-ci illərin sonu 1980-ci illərin ortaları) Xruşovun adı ilə bağlıdır. Bu dövr əsasən böyük ölçüdə, keyfiyyətsiz betondan tikilən doqquz mərtəbəli binalardan ibarət geniş tikinti layihələrinin həyata keçirilməsi ilə xarakterizə olunur. Qeyd etmək lazımdır ki, eyni layihə və planlar yerli kontekst, memarlıq və mədəniyyət nəzərə alınmadan bütün Sovet İttifaqı ərazisində təkrarlanırdı.

1980-ci illərin əvvəlindən başlayaraq Sovet İttifaqının dağıldığı günə qədər (1991-ci ilin sonu) müflisləşmiş iqtisadiyyatın təsiri altında zəifləyən Sovet bürokratiyası demək olar ki, artıq özünün iddialı şəhər planlaşma və inkişaf layihələrini davam etdirmək bacarığını itirmişdi. O, artıq mövcud olan binaları və köhnəlmiş infrastrukturunu qoruyub saxlamaq iqtidarında deyildi. Bəzi mütəxəssislərin fikrincə, Sovet dövlətinin infrastrukturunu qoruyub saxlaya bilməməsi ittifaqın süqutunu sürətləndirən amillərdən biri olmuşdur. Azərbaycan da daxil olmaqla, Sovet İttifaqının yerində yaranan 15 yeni dövlət artıq öz qeydinə qalmağa və öz taleyinə görə məsuliyyəti üzərlərinə götürməyə məcbur oldu.

Bugünkü Bakı

Təbii bir haldır ki, Bakının bugünkü reallığı Sovet dövründəkindən tamamilə fərqlənir.

GLOBAL SEISMIC HAZARD MAP



Bazar iqtisadiyyatı və şəxsi mülkiyyətçilik ölkə həyatına yeni dəyərlər gətirmişdir. İndi avtomobil sahibi olmaq artıq yüksək həyat şəraitinin göstəricisi sayılmır. Son bir neçə il ərzində Bakının küçələrinə hər gün təxminən 12 təzə avtomobil əlavə olunub. Əvvəllər avtomobilləri əsasən kişilər idarə edərdi. Bu gün isə çox sayda qadınlar da artıq sükən arxasında otururlar.⁷ Bir neçə il bundan əvvəl bir ailənin birdən çox avtomobilə sahib olması çox nadir hal idisə, bu gün bu artıq belə deyil.

Avtomobillərin həddindən artıq çoxalmasına baxmayaraq, Bakıda son 15 il ərzində bir dənə belə yeni küçə, şosse yolu, alt və üst keçidli körpü yollar salınmamış, və ya heç bir müasir nəqliyyat vasitələri sistemi inkişaf etdirilməmişdir. Əslində mövcud olan nəqliyyat növlərinin çoxu, məsələn tramvay və trolleybuslar artıq istifadədən çıxarılmışdır. Bu gün həmin tramvayların getdiyi reyslərin izi asfaltla örtülmüşdür.

Məhdud metro sistemi istisna olmaqla (bu da yalnız iki xətdən ibarətdir), Qərb standartlarına cavab verən və normal fəaliyyət göstərən hər hansı bir geniş nəqliyyat şəbəkəsi yoxdur. Bununla belə, şəhər daxilində hərəkət edən bir çox avtobus və mini avtobuslar vardır. Bu nəqliyyat vasitələri həm əlverişlidir, həm də operativ fəaliyyət göstərir. Lakin demək olmaz ki, sərnişindəşmada onlardan istifadə effektiv və təhlükəsizdir.

Məsələn, sərnişinlərin gözləmələri üçün nəzərdə tutulmuş və oturacaqları olan münasib avtobus dayanacaqları yoxdur. Heç

Dünyanın Qlobal Seysmik Təhlükə Xəritəsi həqiqətən də elmin təntənəsidir. Bu xəritədə bütün dünyada zəlzələ təhlükəsinə məruz qalan ərazilər göstərilir. Yekun xəritə yeddi ildən də artıq bir müddətdə 500-dən çox elmi işçinin iştirak etdiyi Qlobal Seysmik Təhlükə Araşdırma layihəsi (GSHAP) nəticəsində meydana gəlmişdir.

Xəritə Azərbaycan və onunla qonşu ölkələr olan İran, Türkiyə, Ermənistan və Gürcüstanın dünyanın seysmik cəhətdən ən aktiv zonada yerləşdiyini göstərir.

Mənbə: BMT Təhlükə Araşdırma Programı. Şəkil Endryü Alden tərəfindən təqdim edilmişdir. GEOLOGY.about.com sahifəsinə baş çəkin.

bir yerdə avtobusların qrafik və marşrutlarını göstərən xəritə və ya lövhələr asılmayıb. Əksinə olaraq, bu mini avtobuslar kortəbii şəkildə sərnişinləri harda gəldi götürüb düşürürlər.

Eyni zamanda ölkədə standart bilet sistemi—yaşlı vətəndaşlar, tələbələr və əlillər üçün aylıq güzəştli biletlər yoxdur. Əlil vətəndaşların şəhərdə müstəqil və sərbəst hərəkətini təmin etmək üçün heç bir tədbir də görülmür.

Avtobusların çoxu baxımsız haldadır. Səhər və axşam günün pik saatlarında onlar adətən ağzına kimi adamlarla dolu olur. Bu isə sərnişinlər və digər sürücülər üçün təhlükəli şərait yaradır. Bu hal da çoxlu yol qəzalarının baş verməsinə səbəb olur. Hətta qapıların yaxşı bağlanmaması və ya heç bağlanmaması ucubandan sərnişinlərin avtobuslardan yıxılıb həlak olması halları da baş verir. Bəzən isə yay aylarında avtobus salonlarında havanın sərin olması üçün qapının açıq qoyulması sərnişinlərin küçəyə yıxılması ilə nəticələnir.

Şəhərin Baş Planı

Bu gün heç bir şəhər hərtərəfli şəkildə tərtib edilmiş Baş Plansız inkişaf edə bilməz və ümumiyyətlə belə bir inkişaf yolverilməzdir. Belə Planlar şəhər artımının faktiki səviyyəsi ilə bağlı hərtərəfli araşdırmalara əsaslanmalıdır. Baş Planda şəhər infrastrukturunun bir çox sahələri ilə, o cümlədən nəqliyyat, kommunikasiya, təchizat, məişət, kommertiya fəaliyyəti və ictimai yerlərlə bağlı problemlərin həlli yolları əks olunmalıdır.

