

Paytaxtın tarixi məhəlləsinin küçələri simasını dəyişir

Fəvvarələr meydanının gediş-gəlişi Qış parkına qovuşur



Bakının mərkəzi dəyəndə ilk ağılımıza gələn məkan – Fəvvarələr meydanı ilə Qış parkı arasında qısa məsafə olur. Çox da uzun olmayan bu küçələrdən piyada getmək heç də asan deyil. Dar səkilər, nizamsız park edilmiş maşınlar və piyada axınına boğan qarışıqlıq bu marşrutu maneəli zolağa çevirib.

Hazırda paytaxtın İslam Səfərli küçəsində həyata keçirilən genişmiqyaslı yenidənqurma işləri Bakının mərkəzi hissəsinin çağdaş şəhər mənzərəsində keyfiyyət dəyişikliyi yaradır. Bakı Şəhər İcra Hakimiyyətinin təqdim etdiyi bu layihə şəhərin 2 əsas zonası — Fəvvarələr meydanı ilə Qış parkı arasında makro-infrastruktur həllidir. Layihənin icrası zamanı tətbiq edilən yanaşma müasir şəhərsalmanın davamlılıq prinsiplərinə əsaslanır.

Bakı Şəhər İcra Hakimiyyətindən bildirildi ki, Prezident İlham Əliyevin müvafiq tapşırıqlarına uyğun olaraq, paytaxtda piyada zonalarının yaradılması və geniş abadlıq-quruculuq işləri davam etdirilir. Bu istiqamətdə icra olunan layihələrdən biri də paytaxt sakinləri və şəhərə gələn qonaqların sıx istifadə etdikləri ərazilərdən sayılan İslam Səfərli küçəsini əhatə edir. Küçənin piyadayönümlü formata keçirilməsi məqsədilə intensiv işlər aparılır.

Bütün küçəboyu mövcud kommunikasiya xətləri tam yenilənib. Küçənin əksər hissəsində beton örtüyü salınıb, yaşıllıq üçün xüsusi yerlər yaradılıb, işıq dirəklərinin quraşdırılmasına başlanılıb. Küçənin böyük hissəsində daş döşəmələrin salınması işləri yekunlaşıb, artıq oturmaqalar quraşdırılıb, ümumi görünüş mərhələli şəkildə müasir piyada məkanına uyğunlaşdırılır. Bu işlər 1 kilometrədən çox ərazini əhatə edir. Eləcə də Təzəpir məscidinin ətrafında söküntü işləri aparılır, Mərdəkandakı “Dendrologiya bağı”nda isə əsaslı təmir həyata keçirilir. Bu layihələr vətəndaşlar üçün daha rahat, təhlükəsiz və funksional mühitin formalaşdırılmasına yönəlib.

İslam Səfərli küçəsinin piyadalaşdırılmasının mümkün təsirlərini qiymətləndirmək üçün yol hərəkəti üzrə ekspert Ərşad Hüseynova müraciət etdik. O qeyd etdi ki, belə qərarlar, adətən, mərhələli və alternativ marşrutlar nəzərə alınaraq həyata keçirilir:

– Ümumiyyətlə, böyük şəhərlərin müəyyən hissələrində nəqliyyat vasitələrinin hərəkətinin məhdudlaşdırılması dünyada geniş yayılmış təcrübədir. Bir qayda olaraq, bu addım o ərazilərdə həyata keçirilir ki, həmin küçə və ya məkan şəhərin ümumi nəqliyyat sistemində, eləcə də digər yaşayış məntəqələri ilə əlaqələndirilməsində kritik əhəmiyyət daşıyır. Yəni söhbət əsasən lokal nəqliyyat ehtiyaclarını ödəyən küçələrdən gedir.



Burada “məhdudlaşdırma” ifadəsi xüsusi vurğulanmalıdır. Yəni nəqliyyat vasitələrinin hərəkəti tamamilə qadağan olunmur. Adətən, istisnalar nəzərdə tutulur: operativ xidmət maşınları, ərazidə fəaliyyət göstərən obyektlərin logistika ehtiyacları, eləcə də həmin ərazidə yaşayan sakinlərin fərdi avtomobilləri üçün xüsusi rejim tətbiq edilir.

Müasir şəhərsalmada piyada zonalarının yaradılması tarixi irsin qorunması üçün zərurətdir. Dünyanın ən böyük metropollarından tutmuş kiçik tarixi şəhərlərinə qədər hər yerdə rast gəlinən bu modelin kökündə dərin urbanistik konflikt dayanır. Məsələn, burasındadır ki, şəhərlərimizin böyük hissəsi avtomobilin ixtirasından və XX əsrin əvvəllərində başlayan kütləvi avtomobilləşmə prosesindən çox öncə formalaşmışdır.

O dövrün şəhərsalma prinsipləri dar küçələr, kompakt məhəllələr və insan sayına uyğun keçidləri hədəfləyirdi. Təxminən 110 il əvvəl şəhər mühitinə daxil olan nəqliyyat vasitələri bu ilkin planlaşdırma ilə birbaşa ziddiyyət təşkil etməyə başladı. Tarixi şəhər mühiti müasir dövrdə artan intensiv nəqliyyat axınına və texnoloji yüklərə uyğunlaşdırılmayıb. Avtomobillərin yaratdığı daimi vibrasiya, egzoz qazları və dar məkanlarda yaranan sıxlıq bu ərazilərin həm fiziki dayanıqlılığını, həm də ümumi tarixi memarlığını ciddi şəkildə təzyiq altında saxlayır.

Bu məqamda təleyüklü seçim yaranır: ya tarixi binaları söküb yolları genişləndirməklə şəhəri avtomobillə qurban vermək, ya da bu küçələri “piyadalaşdırma” yolu ilə öz orijinal funksiyasına – yəni insanların sosiallaşma məkanına qaytarmaq. Bu gün Bakının mərkəzi küçələrində gördüyümüz bu transformasiya, əslində şəhərin öz tarixi köklərinə sivil qayıdışıdır. Sadəcə müəyyən prinsiplərə əməl olunmalıdır.

Birincisi, bütün proses ciddi şəkildə düşünülməli və hesablanmalıdır. Ərazidə yaşayan insanların gündəlik ehtiyacları, orada fəaliyyət göstərən obyektlərin logistika tələbatı təmin edilməlidir. Əgər piyadalaşdırma nəticəsində digər nəqliyyat vasitələrinin hərəkəti məhdudlaşsaqsa, həmin nəqliyyat yükünün hansı küçələrə yönələcəyi və bunun ümumi mənzərəyə necə təsir edəcəyi əvvəlcədən analiz olunmalıdır.

Digər mühüm məsələ ictimai nəqliyyatın əlçatanlığıdır. Dünya praktikasında belə bir yanaşma var ki, piyadalaşdırılmış ərazilərdə ictimai nəqliyyat ya saxlanılır, ya daha da gücləndirilir. Avropanın qədim məhəllələrinə nəzər salsaq, görürük ki, piyadalaşdırılmış zonalarda tramvay xətləri işləyir, yaxınlıqda metro stansiyaları yerləşir. Yəni ictimai nəqliyyat ideal səviyyədə təşkil olunur ki, əlavə avtomobil axınına ehtiyac qalmasın.

Eyni zamanda, sakinlər üçün xüsusi buraxılış rejimi tətbiq edilir. Bu gün texnologiya elə səviyyədədir ki, belə sistemləri qurmaq çətin deyil. Bakıda da bunun nümunələri var. Məsələn, İçərişəhərdə xüsusi rejim tətbiq olunur. Xaqani bağı ətrafında, eləcə də müəyyən günlərdə, bayram və istirahət günlərində bəzi ərazilərdə nəqliyyatın hərəkəti məhdudlaşdırılır. Bu sistemləri daha da təkmilləşdirərək tətbiq etmək mümkündür. Əsas şərt odur ki, yeni qərar əlavə problem yaratmamalıdır. Əgər bütün hesablamalar düzgün aparılıbsa, bu addım nə sakinlər, nə də digər vətəndaşlar üçün ciddi çətinliklər doğurmayacaq.

Əksinə, dünya təcrübəsi göstərir ki, belə qərarlar həmin ərazidə yaşayanlar və orada fəaliyyət göstərən obyektlər üçün çox vaxt daha cəlbədicə mühit yaradır. Turistik məkanlara baxsaq, görürük ki, avtomobil az, insan çoxdur. Ticarət və xidmət obyektlərinin əsas müştərişi avtomobillər deyil, insanlardır.

Əsas məsələ insanın gedəcəyi yerə rahat çatmasıdır. Bu, avtomobillə də ola bilər, ictimai nəqliyyatla da, velosipedlə də. Amma ən sağlam variant piyadadır. Piyada ilə dolu küçə həm turizm, həm ticarət, həm də şəhər estetikası baxımından daha dəyərlidir. Çünki piyada gəzən insan potensial müştəridir, avtomobilin içində olan şəxs isə həmin mühitlə daha az təmasdadır.

Prezident İlham Əliyevin müvafiq sərəncamı ilə 2026-cı il ölkəmizdə “Şəhərsalma və Memarlıq İli” elan olunub. Bu qərar, Bakının tarixi simasını və zəngin mədəni irsini qorumaqla yanaşı, paytaxtımızı XXI əsrin standartlarına tam uyğunlaşdırmaq iradəsinin bariz nümunəsidir. Keçmişin izi ilə gələcəyin innovativ şəhərsalma həllərinin ahəngini təmsil edir.

Fidan ƏLİYEVƏ
XQ