

Paytaxtın Baş planında “yaşıl” dəhliz layihəsi

“Gənclik” metro stansiyasından başlanan meşə zolağı “Ağ şəhər”də Xəzərə qovuşacaq



“Bakı şəhərinin 2040-cı ilədək inkişafına dair Baş planı”na əsasən paytaxtda yaradılacaq yeni hibrid “yaşıl” dəhlizin Bakı bulvarından Tofiq Bəhramov adına Respublika stadionuna qədər uzanacağı nəzərdə tutulur. Bu ərazidə piyada zonaları, yaşıllıq sahələri, velosiped yolları və tramvay xəttinin salınacağı planlaşdırılır.

Uzun, yaşıl xiyaban

Layihənin əsas məqsədi şəhərdə sərbəst hava axınının təmin olunması, mikroiklimin yaxşılaşdırılması və atmosfer havasının keyfiyyətinin yüksəldilməsidir. Məlumdur ki, intensiv tikililərlə yüklənmiş ərazilərdə “istilik adası” effekti getdikcə güclənir. Yaşıllıq zolaqlarının genişləndirilməsi isə temperaturun tənzimlənməsinə, kölgəlik sahələrin artmasına və havanın təbii təmizlənməsinə xidmət edir.

Hibrid “yaşıl” dəhliz, eyni zamanda, əhəlinin sıx məskunlaşdığı sahələrdə ictimai yaşıllıqları genişləndirmək və yeni yaşıl məkanlar yaratmaqla müasir şəhərsalma siyasətinin əsas məqsədlərdən biridir. Bu model piyada, velosiped və aşağı sürətli mikromobillik vasitələrinin (elektron skuterlər və s.) təhlükəsiz və fasiləsiz hərəkətinə əlverişli şərait yaradır. Dəhliz, eyni zamanda, avtobus marşrutları və tramvay xətləri ilə inteqrasiya olunaraq şəhər daxilində ictimai nəqliyyatın əlçatanlığının artırılmasına müsbət təsir göstərir.

Baş planda qeyd olunub ki, paytaxtda yaradılan hibrid “yaşıl” dəhlizlər xətti hibrid parklar vasitəsilə Bakı sənaye sahələrinə və istirahət yerlərinə çevirəcək. Həmçinin avtomobillərdən atmosfərə atılan zərərli qazları daha təhlükəsiz maddələrə (azot, karbon dioksid, su) çevirərək ətraf mühiti sağlamlaşdıracaq.

Bakıda hibrid “yaşıl” dəhlizin yaradılması ilə mədəniyyət təsisatları, ictimai iaşə obyektləri, yaradıcı sənaye sahələri və iş ofislərinin inkişafı üçün geniş imkanlar yaranacaq, həyat keyfiyyəti yüksələcək, eləcə də yeni şəhər iqtisadiyyatının stimullaşması gerçəkləşəcək.

ictimai-işgüzar sahələrin inkişafını sürətləndirəcək.

Yeri gəlmişkən, adıçəkilən Baş planda öz ifadəsini tapan şəhərkənarı hibrid “yaşıl” dəhliz – Xocahəsən Nəbatat Parkı layihəsi haqqında da bəhs etmək istərdik. Belə ki, Xocahəsən – Lökbatan hibrid “yaşıl” dəhlizinin inkişafı Xocahəsən gölü və Xocahəsən Nəbatat Parkının bərpası təklifinin davamı kimi nəzərdə tutulur. Mövcud su-bataqlıq, subasma zonaları və bioloji növlərin təbii yaşayış yerləri, eləcə də beynəlxalq səviyyədə tanınmış quşların köçətmə məskəni bu əraziyə daxil edilir.

Xocahəsən Nəbatat Parkı layihəsinin – təbiət qoruğunun, təxminən, 460 hektar sahədə yaradılması, ərazinin təmiz hava dəhlizi, subasmalardan qorunma zonası və yerli bitki növlərinin, eləcə də vəhşi təbiətin qorunduğu herbariuma çevrilməsi planlaşdırılır. Bununla yanaşı, adıçəkilən hibrid “yaşıl” dəhliz davamlı infrastruktur və ictimai nəqliyyat dəhlizi kimi funksiyalar daşıyacağı nəzərdə tutulur. Başqa sözlə, bu dəhlizin davamlı infrastruktur və ictimai nəqliyyat funksiyası daşınması planlaşdırılır ki, bu da şəhər mərkəzi ilə ətraf ərazilər arasında ekoloji və nəqliyyat balansını təmin edə bilər.

“Bakı şəhərinin 2040-cı ilədək inkişafına dair Baş planı”nda bildirilir ki, hibrid “yaşıl” dəhlizlərin fəaliyyəti şəhər ərazisində “istilik adası” effektini azaltmağa, soyuq və təmiz hava kanalları rolu oynamaqla şəhərin iqlim şəraitini və hava keyfiyyətini yaxşılaşdırmağa kömək edir. Bu dəhlizlər həm də insanlara təbiətlə təmasda olmağa imkan verməklə yanaşı, paytaxtda mövcud biomüxtəlifliyin və



təbii yaşayış mühitinin keyfiyyətinə müsbət təsir göstərir.

Onu da qeyd etmək ki, “Gənclik” metro stansiyasının ətrafından başlayaraq Bakı Limanı və Bakı Bulvarına qədər olan ərazidə tramvay xətləri və ictimai yaşıllıq marşrutları, istirahət, əyləncə, yaşayış (təqribən 15,1 hektar) və hətta mədəniyyət və yaradıcılıq sahələri (təqribən 9,7 hektar) yaradılacaq. Ümumilikdə, “28 May” hibrid dəhlizinin xətti parkı, təxminən, 15,6 hektar ərazini əhatə edəcək. Dəhliz yaxınlıqda yerləşən ən azı 24,2 hektar ərazi üçün şəhərsalma və

Piyadalar dəhlizinin önəmi

Avropa təcrübəsi göstərir ki, “yaşıl” dəhliz layihələri təkcə ekoloji deyil, həm də ciddi iqtisadi nəticələr doğurur. Bu nəticələri 3 əsas istiqamətdə – daşınmaz əmlak bazarı, turizm və xidmət sektoru, eləcə də karbon emissiyası baxımından qiymətləndirmək mümkündür. Məsələn, Parisdə “yaşıl”



Ərşad HÜSEYNOV, nəqliyyat eksperti

Paytaxtın yaşıllaşdırılması fonunda təqdim edilən layihələrdən biri də “28 May dəhlizi”dir. Layihəyə əsasən, dəhliz xətti park vasitəsilə metronun “Gənclik” stansiyası ətrafını Bakı Bulvarı və Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı ilə birləşdirəcək. Burada tramvay xətləri, ictimai “yaşıllıq” marşrutları, istirahət və əyləncə zonaları, yaşayış sahələri, eləcə də mədəniyyət və yaradıcılıq məkanlarının yaradılması nəzərdə tutulur. Bu hibrid “yaşıl” dəhlizin ümumi ərazisinin, təxminən, 15,6 hektar olacağı bildirilir.

Belə layihələrin icrası nəticəsində şəhərin bir tərəfindən digər hissəsinə rahat piyada hərəkəti reallaşır. Ümumiyyətlə,

ların dəyəri orta hesabla 10-25 faiz arta bilər. Bu isə şəhər büdcəsinə əlavə vergi daxilolmaları deməkdir.

“Yaşıl” dəhlizlərin turizm və xidmət sektorunun inkişafına təsirinə gəldikdə isə qeyd edə bilərik ki, Londonda yaradılan “yaşıl” marşrutlar şəhərdaxili turizmin artımına səbəb olub. Velosiped və piyada marşrutlarının genişlənməsi isə kafe, restoran və kiçik biznes subyektlərinin dövrüyyəsini yüksəldib. Əlbəttə, Bakı üçün bu model xüsusilə Bakı Bulvarı ilə “Gənclik” istiqamətinin birləşdirilməsi baxımından əhəmiyyətlidir. Park boyunca açıq hava mədəni tədbirlərinin keçirilməsi, yaradıcı sənaye məkanlarının, ictimai iaşə obyektlərinin formalaşması ilə bu ərazi alternativ turizm marşrutuna çevrilə bilər.

Dünya ölkələrində yuxarıda vurğulanan təşəbbüslərin gerçəkləşdirildiyi təqdirdə karbon emissiyası və səhiyyə xərclərinə də müsbət təsir göstərdiyi bildirilir. Qeyd edilir ki, Barselonada “Superblock” modeli nəticəsində avtomobil hərəkətinin azaldılması havada NO₂ səviyyəsini bəzi ərazilərdə 20-25 faiz aşağı salır. Bu isə tənəffüs xəstəlikləri üzrə səhiyyə xərclərinin azalmasına səbəb olur.

Ümumilikdə, Avropa İttifaqı şəhərlərində aparılan hesablamalara görə, piyada və velosiped infrastrukturuna qoyulan hər 1 avro investisiya uzunmüddətli dövrdə 3-5 avro sosial-iqtisadi fayda yaradır, “yaşıl” zonaların artırılması “İstilik adası” effektini 1-2°C azaldır, ağac örtüyünün 10 faiz artımı isə hava çirkliliyini 5-15 faiz aşağı salır. Bakı kimi yay aylarında yüksək temperatur qeydə alınan şəhər üçün isə bu, göstəricilər strateji əhəmiyyət daşıyır.

Mütəxəssislərin fikrincə, Bakı şəhəri üçün “yaşıl” dəhlizlərin yaradılması zamanı hibrid modeldən istifadə daha məqsədəuyğun

hibrid “yaşıl” dəhlizlər həm şəhərin atmosferini yaxşılaşdırır, həm də yay aylarında temperaturun həddən artıq yüksəlməsinin qarşısını qismən alır.

Hibrid “yaşıl” zona o deməkdir ki, orada mövcud yaşıllıqlar həm şəhərin atmosferini yaxşılaşdırır, həm də ümumi gözəllik yaradır. Bundan savayı, yay vaxtı şəhərin temperaturunun çox yüksəlməsinə imkan vermir. Həmçinin o yaşıllıqlardan, “yaşıl” dəhlizlərdən mobillik üçün geniş istifadə olunur. Eyni zamanda, tramvay xətlərinin keçməsi ilə ekoloji təmiz nəqliyyat növlərinin istismarı da diqqətdə saxlanılır. Belə bir yeniliyin həm sağlamlıq, həm də nəqliyyat sıxlığının qarşısının alınması üçün müsbət təsirləri var.

Bakıda bir neçə ərazinin belə “yaşıl” dəhlizlərə çevrilməsi planı nəzərdə tutulur. Məsələn, bu gün paytaxtda istifadə olunmayan, yalnız yüklərin daşınması üçün nəzərdə tutulan dəmir yolu xətləri var. Həmin dəmir yollarının tutduğu ərazini “yaşıl” dəhlizlərə çevirmək olar. Bəzi yerlərdə hələ sovet dövründən qalan plansız tikililər var. O tikililəri də söküb həmin ərazidə şəhərin planına uyğun yeni “yaşıl” dəhlizlər yaratmaq mümkündür. Yaşıllıq zonaları ətrafında yaşayış binaları və bu tip tikililər minimum həddə olmalıdır.

sayılr. Belə bir parkın özəyini dövlət investisiyası təşkil edə, ətraf kommersiya və yaşayış zonalarının inkişafı isə özəl sektor tərəfindən həyata keçirilə bilər. Bu yanaşma həm riskləri bölüşdürür, həm də layihənin davamlılığını təmin edir.

Beləliklə, əgər “28 May” və Xocahəsən istiqamətində planlaşdırılan “yaşıl” dəhlizlər tam şəbəkə prinsipi ilə reallaşdırılarsa, 10-15 illik perspektivdə şəhərdaxili avtomobil hərəkətinin müəyyən hissəsinin alternativ mobilliyə keçidinin reallaşması, daşınmaz əmlak bazarında yeni premium zonalarının formalaşması, turizm və xidmət sektorunda əlavə iqtisadi aktivliyin yaranması, səhiyyə və iqlim uyğunlaşması sahəsində xərclərin azalmasına nail olmaq mümkündür. Respublikamızda “yaşıl” dəhliz təşəbbüsləri sistemli şəkildə, nəqliyyat və torpaq siyasəti ilə inteqrasiya edilərək həyata keçirilərsə, həm ekoloji davamlılıq, həm də urban iqtisadiyyatının inkişafı özünü qabarıq büruzə verər.

Beləliklə, Bakıda hibrid “yaşıl” dəhlizlərin yaradılması təşəbbüsü yalnız estetik və ekoloji layihə deyil, həm də uzunmüddətli iqtisadi və sosial strategiyadır. Bu təşəbbüs şəhərin iqlim davamlılığını artırır, alternativ mobilliyə təşviq edir, daşınmaz əmlak bazarına müsbət təsir göstərir, şəhər iqtisadiyyatında yeni mədəni və yaradıcı klasterlərin formalaşmasına şərait yaradır. Əsas məqsəl isə layihələrin mərhələli, şəffaf və ictimai iştirakçılıq prinsipləri əsasında icrasıdır. Əgər bu yanaşma təmin olunarsa, paytaxtımız yaxın onilliklərdə regionun ən müasir və davamlı şəhər modellərindən birinə çevrilə bilər.

Vaqif BAYRAMOV
XQ