ELMAN GURBANOV

ELMAN GURBANOV

Yas çadırları əsasən vəfat etmiş şəxsin sakini olduğu binanın qarşısında yerləşən dar küçələrdə quraşdırılır. Bu çadırların 1-3 gün müddətində nəqliyyatın hərəkətinin qarşısını almasına baxmayaraq, onların mövcudluğu normal hesab olunur. Bakının əhalisinin getdikcə artdığını nəzərə alsaq, belə mərasimlərin oraya toplaşanları yerləşdirə biləcək salonlarda keçirilməsi nəzərdən keçirilməlidir.

Bakıda bəzən inşaat zamanı tikinti sahəsinin hasarlanması nəticəsində küçənin çox hissəsi bağlanılır. Bu çox böyük nəqliyyat tıxacların yaranmasına gətirib çıxarır. Tikinti zamanı piyadaların və nəqliyyat vasitələrinin hərəkətinin təhlükəsizliyi təmin edən, lakin eyni zamanda ictimai yerlərin bağlanılmasına gətirib çıxarmayan metod və vasitələr vardır.

edilməlidir. Sement, polad və şüşə kimi tikinti materialları bu İnstitut tərəfindən lisenziya ilə təsdiq edilməlidir.

Milli səviyyədə tanınmış belə bir müəssisə əczaçılıq məhsullarından tutmuş tikinti materiallarınadək bütün məhsulları müəssisə daxilindəki laboratoriyalarda sınaqdan keçirməli və dəqiqləşdirməlidir ki, məhsullardan hər biri özünün göstərilmiş funksiyasını yerinə yetirir və təhlükəsizlik tələblərinə cavab verir. Belə bir səlahiyyətli orqan təhlükəli və standartlara müvafiq olmayan məhsulların ölkə bazarına daxil olmasının qarşısını almış olardı.

5. Estetik görünüş

Müasir dövrdə tikilən binaların bir çoxu forma və proporsiyası baxımından gözəl memarlıq quruluşuna malik deyillər. Bundan əlavə, bəzi hallarda binanın dizaynı onun memarlıq və mədəniyyət konteksti ilə ahəngdar olmur. Bir çox hallarda binaların tikintisi əcaib rəngli suvaq kimi ucuz, aşağı keyfiyyətli materiallardan istifadə ilə başa çatdırılır. Bu isə bir biri ilə vəhdət təşkil etməyən əcaib binaların meydana gəlməsinə gətirib çıxarır. Bakının zəngin memarlıq irsinin olduğunu nəzərə alsaq bu vəziyyətin necə məyusedici olduğunu söyləmək olar.

Effektiv və ixtisaslı Memarlıq və Planlaşdırma Komissiyası bu problemi həll etməyə və şəhərdəki binaların estetik görünüşünün səviyyəsini yüksəltməyə kömək edə bilər. Belə bir komissiya hər bir layihənin ilkin mərhələsində onu təsdiq etmək və ictimaiyyətin də dəvət olunacağı ictimai dinləmələri təşkil etmək öhdəliklərini öz üzərinə götürməlidir.

Eyni zamanda bu komissiya mövcud hündür binaların bəzisinə diqqəti yönəldə və şəhərin görünüşünə xələl gətirən binaların yenidən dizayn edilməsini və ya "kosmetik lifting" tövsiyyə edə bilər. Bəzən minimal dəyişiklik və vəsait ilə əsaslı vizual təkmilləş-dirməyə nail olmaq olar. Məsələn, binanın fasadını yenidən rəngləməklə və ya yüksək keyfiyyətli örtük vurmaqla uğursuz dizaynı yaxşı dizayn ilə əvəz etmək olar.

6. Dayanacaqlar

Bakıda trafik problemi yeni binalara dayanacaq yeri ilə bağlı tələblər qoyulanadək davam edəcəkdir. İnşaat Standartları hər bir binanın minimum dayanacaq yeri ilə təchiz olunmasını tələb etməlidir. Məsələn, ABŞ-in Vahid İnşaat Standartları hər bir ailə üçün iki örtülü dayanacaq yerinin ayrılmasını şərtləndirir. Eyni şərtlər çox mənzilli binalara da tətbiq edilir. Qonaqlar və əlillər üçün də əlavə dayanacaq yerləri nəzərdə tutulur. Ümumilikdə isə, ofislərin yerləşdiyi binalarda hər 100 kvadrat metr əraziyə 3 dayanacaq yeri ayrılır. Kommersiya xarakterli binalarda isə hər 100 kvadrat metr əraziyə 3-5 dayanacaq yeri nəzərdə tutulur.

Lakin Bakıda ucaldılmış yüzlərlə binanın dayanacaq problemini həll eləmir, çünki həmin binalarda sakinlər və müştərilər üçün dayanacaq yeri ayrılmamışdır. Bu problemdən çıxış yolu şəhər administrasiyası tərəfindən şəhərin mərkəzində, tikilmiş binaları dayanacaq yerləri təmin etməmiş bina sahiblərinin vəsaiti ilə maliyyələşən çox mərtəbəli dayanacaq yerlərinin tikilməsi ola bilər. Sakinlər uzunmüddətli daimi dayanacaq yerləri icarəyə götürə bilər və bununla da şəhər administrasiyasına əlavə gəlir gətirə bilərlər. Şəhər daxilində kifayət qədər dayanacaq yeri yaradıldıqdan

sonra, "qadağan olunmuş və ya məhdudiyyət qoyulan zonalar" müəyyən edilməsi və şəxsi avtomobillərə "nəqliyyat tıxacı haqqı" tətbiq edilməsi şəhərin mərkəzində kəskin trafik problemini yüngül-ləşdirə bilər.

London və Nyu York kimi şəhərlərin administrasiyası bu tədbirləri həyata keçirmiş və avtomobillər şəhərin müəyyən küçələrinə daxil olduğu zaman onlardan müəyyən haqq tələb etməyə başlamışdır. Aşkar olunmuşdur ki, belə tədbirlər getdikcə kəskinləşən nəqliyyat tıxacı və ətraf mühitin çirklənməsi kimi problemlərin yaratdığı narazılıqları aradan qaldırır. Bu tədbirlərin bir sıra üstün cəhətləri vardır: nəqliyyat tıxacları və səs-küy azalır, sürət artır və ətraf mühitin çirklənməsinin qarşısı alınır.

7. Mövcud Trafik Araşdırması

Hərtərəfli Mövcud Nəqliyyat və Trafik Mühəndisliyi araşdırmaları aparılmalıdır. Belə geniş miqyaslı layihəni həyata keçirmək üçün böyük təcrübəyə malik yol hərəkəti üzrə mühəndislik məsləhət kompaniyası bu işə cəlb olunmalıdır.

Araşdırma nəticəsində nəqliyyat axınını yüngülləşdirmək üçün həll yolları tapılmalı, şəhərin müxtəlif hissələrini birləşdirmək üçün effektiv metodlar tövsiyyə edilməli, şosse yolu, əlaqələndirici körpülər, alt və üst keçidli körpü yollarının köməyilə müxtəlif əlaqələn-dirmə vasitələri təklif olunmalıdır. Eyni zamanda şəhərin ətrafında böyük radiuslu daxili və xarici dairəvi yollar salınması imkanı nəzərdən keçirilməlidir.

Böyük radiuslu dairəvi yollar nəqliyyatı şəhər mərkəzindən uzaqlaşdırmaq məqsədi daşıyır. Bu yollar maşınların şəhərin mərkəzindən istifadə etmədən belə mənzil başına çatmasına imkan yaradır. Tarixi baxımdan, belə yolların salınması üçün hazırkı dövr Azərbaycan höküməti üçün əlverişli zamandır, çünki Sovet dövründən sonra Azərbaycanda yollar hələ də dövlətin nəzarəti altındadır və özəlləşdirilməyib.

Bakıda şəhərin mərkəzi ilə konsentrik salınan üç müxtəlif rayon vardır. Ən daxildəki dairədə orta əsrlər dövründən qalma İçəri Şəhər yerləşir. İkinci dairə Neft Yüksəlişi dövründə (19-cu əsrin sonu 20-ci əsrin əvvəlindəki Avropa memarlığı) salınmışdır. Üçüncü və ya kənar dairə Sovet dövründə salınan ərazilərdən ibarətdir. Mikrorayon adlandırılan bu bölgələrdə əsasən massiv yaşayış layihələri həyata keçirilmişdir.

Bu böyük radiuslu dairəvi yollar ilk olaraq mikrorayonlarda salına bilər. İlk dairəvi yol şərqdə yerləşən Əhmədli qəsəbəsini qərbdə yerləşən 9-cu mikrorayondan keçməklə Bayıl məntəqəsi ilə birləşdirə bilər. Hərəkəti sürətlən-dirmək üçün məhdud giriş və çıxış yolları tətbiq etməklə bu yollardan tras yolu kimi də istifadə etmək olar. Gələcəkdə, şəhərdən uzaqlıqda yerləşən əraziləri birlərşdirən daha geniş radiuslu dairəvi yol salmaq olar.

Yol hərəkətinin təşkili ilə bağlı araşdırmalar mövcud ictimai nəqliyyat sistemini qiymət-ləndirməli və şəhərin indiki və gələcək tələb-lərini nəzərə alaraq nəqliyyatın yeni növlərini təklif etməlidir.

Yekun

İnkişaf və tərəqqi qaçılmazdır və irəliləyişin göstəricisidir. Lakin bu prosesə nəzarət olunmalı və şəhər planlaşdırması və dizayn qaydalarının rəhbərliyi altında həyata keçirilən dəqiq elmi yanaşma nəzərdə tutularaq strukturlaş-dırılmalıdır.

Bakının qeyri-adi tarixi vardır. 40 ildən də az bir müddətdə (1180-1918) 19-cu əsrin mürgüləyən kiçik bir şəhəri neftin kəşf olunması ilə inkişaf etmiş kosmopolitan bir mərkəzə çevrildi. Keçmiş sənayeçilər və səlahiyyətli şəxslər öz texnoloji imkanlarını dərk edəcək qədər ağıl və düşüncəyə malik idilər. Buna görə də onlar dəbdəbəli və gözəl bir şəhər salmaq və özlərinin kifayət qədər təcrübəsi olmadığından öhdəsindən gələ bilməyəcəyi məsələləri həll etmək üçün Avropanın ən yaxşı memar və mühəndislərini dəvət etmişdilər.

Təəssüf ki, bu gün reallıq tamam başqa cürdür. Yeni neft maqnatları öz əcdadlarının bu yolunu davam etdirmirlər. Vəziyyətin bu həddə çatması onların diqqətsizliyi ucbatındandır.

Bu gün bələdiyyə rəhbərlərinin çatışmazlıq-larını göstərməklə günahı onların boynuna atmaq asandır, amma bu Bakının üzləşdiyi problemləri həll etmir. Praktik və konstruktiv həll yolları tapılmalıdır. Azərbaycan kimi kiçik və kövrək bir ölkənin üzləşəcəyi ciddi fəlakət ölkənin saysız-hesabsız itki və bəlalarla nəticələnən və aradan qaldırılması mümkün olmayan durğunluğa düçar edə bilər.

Ölkə rəsmiləri və "yeni varlanmış" tikinti sahibləri özlərini istədikləri qədər aldada bilərlər. Ancaq onların məsələlərin həllinə belə etinasız münasibəti Bakının gələcəyi haqqında acı həqiqəti dəyişməyəcək. Gec-tez, bir gün təbiət onun qayda-qanununa riayət etməyi təkid edəcək. Bu gün hərəkət etmək vaxtıdır. Sabah fəlakətin qarşısını almaq və laqeydlik və bacarıqsızlıq nəticəsində yaranmış problemləri həll etmək üçün həddən artıq gec ola bilər.

Piruz Xanlı Los Ancelesdə fəaliyyət göstərən memardır. Məqalə Azerbaijan İnternational jurnalının əməkdaşlarının yardımı ilə tərcümə olunmuşdur. ■

Qeydlər

1 Dəhşətli qurtuluş: Bakı Metrosunda baş vermiş qəzanın şahidlərindən birinin söylədikləri". Kris Kannon. Aİ 3.4 (Qış 1995).

2 Bakı Metrosunda qəza: Strategiyaya çağırış". Piruz Xanlı və Elizabet Atvel. Aİ 3.4 (Qış 1995).

3 "Bakıda ilk avtomobil." Manaf Süleymanov. Aİ 7.3 (Payız 1999).

4 "Su: İçməyə bir damcı belə yoxdur. Bakı öz suyunu necə əldə etdi. İngiltərənin rolu—Vilyam H. Lindli". Dr. Rizard Zeliçovski. Aİ 10.2 (Yay 2002).
Həmçinin: "Tikinti infrastrukturu: Tağıyevin su probleminin həllinə verdiyi töhfə". Manaf Süleymanov. Aİ 10.2 (Yay 2002).
"Bakının su axtarışı: Qısa xronologiya". Məmməd Məmmədov. Aİ 10.2 (Yay 2002).

5 "Memarlıq: Məşhur neft maqnatlarının iqamətgahları. İçəriyə baxış". Betti Bleyer və Dr. Fərid Ələkbərli. Aİ 13.2 (Yay 2005).

6 "Azərbaycanda memarlıq və şəhər inkişafının metomorfozu". Piruz Xanlı. Aİ 6.4 (Qış 1998).

7 "Qadın sürücülər: 'Ey, əjdəha, sürücü lazımdır?'". Arzu Ağayeva. Aİ 11.4 (Qış 2003).

8 "Bakıda davamlı su çatışmazlığı". Betti Bleyer. Aİ 2.3 (Payız 1994).

9 "Zəlzələ Azərbaycanı silkələyir". Aİ 8.4 (Qış 2000).

10 "Xilaskar 'Yaşıl İlahə' ". ARDNŞ Bölməsi. Aİ 4.3 (Payız 1996).