

Bakının Baş Planı

Mehman Cavadoğlu

(əvvəli ötən sayımızda)

Bakı şəhərinin ilk Baş planını 1898-ci ildə məşhur memar, alman əsilli rus mühəndisi, elə həmin ildən 1902-ci ilə kimi şəhər başçısı vəzifəsində çalışan N. A. Fon Nonne hazırlayıb. 1932-ci ildə ikinci, 1964-cü ildə üçüncü, nəhayət, 1986-cı ildə dördüncü Baş plan tərtib olunub. Dünya Bankı ilə bağlanmış kredit sazişinə əsasən 2011-2014-cü illərdə "Bakıdövlətləyihi" institutu tərəfindən hazırlanan sonuncu layihə isə Dövlət Şəhərsalma və Arxitektura Komitəsi tərəfindən qəbul olunmayıb. Komitə bu mövqeyini şəhərin sosial-iqtisadi inkişafının bir çox istiqamətlərinin sənəddə düzgün əks olunmamasıyla əsaslandıraraq ona yenidən baxılacağı bildirilib. Söhbətin konkret hansı sosial-iqtisadi inkişaf istiqamətlərindən getməsi barədəsə ictimaiyyətə konkret bilgi verilməyib.

İndi haqqında söhbət gedən və 2035-ci ilə kimi şəhərin inkişaf istiqamətlərini müəyyənləşdirən plan isə məhz yuxarıda sözü gedən layihələrin yenidən işlənmiş variantı və sayca Bakını beşinci Baş planıdır. 1986-cı ildə qəbul edilmiş Baş plan 2005-ci ilə kimi nəzərdə tutulduğu üçün, belə çıxır, şəhər on dörd ildir, həmin planı qəbul etmiş hökumətin 1991-ci ildə süqut etdiyini nəzərə alsaq isə iyirmi səkkiz ildir ki, plansız tikilir.

Bakının 1986-cı ildə qəbul olunmuş dördüncü Baş planında nakam bir bənd var. Həmin bənddə göstərilir ki, 2005-ci ildə sərnişindaşımalarda elektrik nəqliyyatının payı 70 faizə çatdırılacaq, avtobusların payı 55 faizdən 30 faizə endiriləcək. Şəhərdaxili sərnişindaşımalarda elektrik nəqliyyatına üstünlük verilməsi dünyanın hər yerində əsas diqqət yetirilən sahədir və bunun vacibliyi təkcə elektrik nəqliyyatının iqtisadi səmərəliliyi ilə yox, həm də bu gün bəşəriyyətin üzvləşdiyi ağır ekoloji durumla bağlıdır. İndi Bakıda elektrik nəqliyyatı adına metrodan başqa heç nə qalmayıb. Bir müddətdən sonra bu şəhərdə nə vaxtsa tramvay və trolleybusların hərəkət etdiyini öz gözləriylə görə bir kimsə qalmayacaq.

Ötən əsrin sonlarında SSRİ-də və Şərqi Avropada baş verən siyasi təlatümlər həmin coğrafiyada mövcud olan və yeni yaranan bütün dövlətlərdə ağır böhranla müşayiət olundu. Amma heç bir ölkə öz böyük şəhərlərinin infrastrukturlarıyla bizi kimi qəddar rəftar etmədi, onun axırına çıxmadı. Bakının tramvay və trolleybus xətləri sökülüb satıldı, şəhər nəqliyyatı büsbütün dizellə işləyən avtobusların ümidinə qaldı. İndi bütün Avropada Bakıdan başqa bir dənə də olsa tramvay və trolleybussuz şəhər tapmaq mümkün deyil. Hələ orasını demirik ki, tramvay təkcə iqtisadi və ekoloji səmərəliliyinə görə yox, həm də bir az qəribə, bir az mistik aurasına görə istənilən şəhərin simasına xoş ovqat qatan qeyri-adi bir nəqliyyat növüdür.

Trolleybus və tramvayların Bakı küçələrindən yığışdırılması bəzi fikirlərin əksinə olaraq heç tıxacların da qarşısını almadı. Tramvay-trolleybuslu şəhərlərin çoxunda nəqliyyat sıxlığı baxımından vəziyyət bizdəkindən qat-qat yaxşıdır.

Şəhərdəki tıxacların əsas səbəblərindən biri və bəlkə də birincisi elə yuxarıda haqqında danışdığımız "göydələnlər", daha doğrusu, onların nizamsız halda hər yerə səpələnməsidir. Bir-birlərinə pərçimlənərək ucaldılan həmin "göydələnlər" in böyür-başındakı yolları, meydanları heç vaxt bu sıxlıqdan xilas etmək mümkün olmayacaq.

Bəzi körpülərin optimal şəkildə layihələşdirilməməsi, eləcə də vaxtilə fayton yolu kimi salınan mərkəzi küçələrdə sökülən bəzi binaların yerində tikilən hündürmərtəbələr də tıxacların əsas mənbəyidir. Hündürmərtəbəli bina çoxlu ailə və deməli, həm də çoxlu maşın deməkdir. Köhnə binalar söküldüyü vaxt imkan düşmüşkən onların qarşısından keçən yolları nəinki genişləndirmirlər, əksinə fasadını bir az da yola tərəf sürüşdürərək daha da daraldırlar. Çünki hər kvadratmetr ərazi puldur, şəhər mərkəzində isə bu daha böyük puldur.

Piyada səkilərinin əksər hissəsi artıq öz əsas funksiyasını çoxdan itirib. Heç bir səkiylə 10-15 metr getmək mümkün deyil. Ya park edilmiş maşınlar, ya da çoxsaylı obyektlərin səkiləri tutan pilləkənləri, giriş-çığış qapıları adamı istər-istəməz "itələyib" maşın yoluna salacaq.

Küçələr, səkilər bu şəhərin əsas dərdlərindən biridir – özü də təkcə mərkəzdə yox, həm də kənarlarda.

Bakının yeni baş planında da nəzərdə tutulduğu kimi mərkəzə yaxın ərazilərdə yerləşən bir çox qəsəbə və məhəllələrdəki evlər söküləcək. Sovetskidə bu iş artıq xeyli vaxtdır başlayıb. "Kubinka" adlanan ərazinin, "İyirminci sahə"nin də yaxın vaxtlarda söküləcəyinə dair söz-söhbətlər gedir. Şəhərin görkəmini abır salmaq, şəhər mərkəzi deyə adlandırdığımız ərazini genişləndirmək baxımından çox vacib layihələrdir və ümid edirik ki, uğurla başa çatdırılacaq.

Dünyada "gecəqondu" larsız böyük şəhərlər tapmaq çətindir, sosial-iqtisadi inkişaf səviyyəsi aşağı olan ölkələrdə isə mümkün deyil. İndi bir tərəfdən Bakı "gecəqondu" lardan, nizamsız tikilmiş yaşayış

məntəqələrindən təmizlənilir, digər tərəfdənsə yeniləriylə əhatə olunur. Şəhər ətrafında salınan həmin yeni məntəqələr özbaşına tikilməsə də, "gecəqondu qəsəbələri"ndən başqa bir şey deyil. Baxmayaraq ki, böyük əksəriyyəti sənədsizdir, amma heç biri icazəsiz tikilməyib. İcazənin necə, hansı şərtlərlə verildiyə heç kimə sirr deyil. İndi həmin evlərin sənədləşdirilməsi barədə yüksək səviyyədə tapşırıq verilib və çox güman ki, məsələ öz həllini tapacaq. Tutaq ki, kanalizasiya, su, qaz, işıq xətlərinin yoxluğu və ya yararsızlığından dolayı həmin ərazilərin sosial fəlakət zonasına çevrilməsinin də qarşısı nə vaxtsa alınacaq. Bəs əyri-üyrü, dar, dolanbac küçələr, bir-birinə yapışmış evlər, bir-birinin içinə girmiş həyətlər problemi necə həll olunacaq. İndi, XXI əsrin bu çağında belə kortəbii məskənlər salınmasına göz yuman məmurlara "gözün üstə qaşın var" deyən tapılacaqmı? Niyə sənədsiz tikməyə göz yumublar məlumdur, halal xoşları olsun. Bəs bu nizamsızlığa, pərakəndəliyə niyə vaxtında əncam çəkməyiblər? Üstlərində memar, arxitektor kimi gurultulu adlar gəzdirənlər harda itib-batmışdılar?

Bu cür səliqəsiz, kobud, baxanda adamı diksindirən yaşayış məskənlərinin salınması yalnız korrupsiya bəlası deyil, həm də bizim mental xüsusiyyətimizlə bağlıdır. Belə qatmaqarışılıq təkə imkansız adamların sığındığı bir-iki sotluq evlərdən ibarət "gecəqondu" məskənlərində hökm sürür. Siz hələ bir milyonluq villaların ard-arda düzüldüyü məhəllələrin görkəminə baxın. Yenə həmin mənzərə, həmin əyri-üyrü, dolanbac küçələr... Kimi evinin üzünü gündoğana, kimi günbatana, bir başqası qıbləyə, dördüncüsü kəndlərinə və ya atasının qəbrinə tərəf yönəldir. Gücünə, hökmünə, puluna uyğun olaraq biri qapısını və hasarını bir qarış, digəri bir arşın yola tərəf itələyir. Sanki hasarının o üzünün, qapısının ağızının ona dəxli yoxdur. Axı, acgözlük, hərislik, hər şeyi qamarlayıb öz qabağına çəkmək yangısının yaratdığı darısqallıqdan ara-sıra yoldan ötənlərdən daha çox özləri əziyyət çəkirlər.

Bunun sırf mental dəyər olduğunu anlamaq üçün çox uzağa getmək lazım deyil, elə bir vaxtlar ölkəmizin ayrı-ayrı guşələrinə sürgün edilmiş molokanların yaşadıkları qəsəbə və kəndlərə baxmaq kifayətdir.

Göründüyü kimi, bir yandan problemlərin aradan qaldırılması üçün böyük layihələr gerçəkləşdirilir, digər yandansa yeni problemlərin əsası qoyulur. Ancaq bu yeni problemlərin həlli üçün nə vaxtsa Bakının üçüncü neft bumunu yaşayıb-yaşamayacağı hələ ki, heç kimə məlum deyil.

Bakının bu günlərdə ictimaiyyətə təqdim olunacağı anonsu verilən üçüncü Baş planı belə bir təzadlı inkişaf dövrünə təsadüf edir. Həmin planda bu məsələlərin həlli nəzərdə tutulurmu? Sualın cavabı bizə məlum deyil.

Bu gün Bakının ətraf əraziləri plansız görkəmiylə, mərkəzisə yazının əvvəlində də dediyimiz hədsiz qlamurlaşması, üstəlik, paytaxtın incisi sayılan İçəri Şəhərin lazım olduğundan daha çox müasirləşdirilərək biznes, daha konkret desək, işə guşəsinə çevrilməsiylə ciddi narahatlıq doğurur.

Yuxarıda qeyd eləmişdik ki, şəhərin mərkəzi hissəsi və Bakı bulvarı yerli əhali üçün xeyli əlçatmaz bir məkana çevrilib. Təbii ki, gəzib-dolanmaq baxımından yox, burdakı əyləncə, istirahət və işə obyektlərindən istifadə eləmək baxımından. Əslində, bahalıq bütün şəhər mərkəzlərinə xas olan bir xüsusiyyətdir. Amma Bakıda bu artıq bütün əndazələri aşmış. Əsas səbəb isə həmin məkanda, eləcə də Bakı bulvarında olan obyektlər üzərindəki inhisarçılıq amilidir. Bu inhisarçılıq götürülsə hər kəsin cibinə uyğun obyektlər də açılacaq. İkinci səbəbsə qlamurluğa hədsiz aludəçilikdir. Biz küçələri, qazonları gəlin kimi bəzəyib, göz bəbəyi kimi qoruyuruq. Halbuki belə məkənlər insanlara, onların sərbəst istirahəti və əyləncəsinə xidmət etməlidir. Başqa ölkələrdə qazonlardan seyrangah kimi istifadə olunur, onun üstündə yeyib-içir, uzanıb eşələnir, şellənirlər. Uzağa getməyə, elə İstanbul bulvarını götürək. Adamlar çox vaxt orda özləriylə gətirdikləri yeməkləri elə qazonların üstündə yeyir, sonra da "batırdıkları" yerləri təmizləyib gedirlər.

Bahalı obyektlərin taleyindən də narahat olmağa dəyməz. İmkanlı adamların, xarici qonaqların, onları gəzdirənlərin, eləcə də ərəb turistlərinin canı sağ olsun.

Hər şeyi qonaqlara hesablamaq olmaz. Yoxsa şəhər əhli mərhum yazıçımız Mir Cəlalin özünəməxsus yumoristik-satirik üslubda yazdığı "Qonaqpərəst" adlı məşhur hekayə-faciəsinin qəhrəmanı Nəsimi kişinin, "qonağın qonaq, qaranın qara yeri var" – deyə otaqlarından birini aylarla qapısını döyməyən qonaqlar üçün, digərinisə nə vaxt evlənəcəyi məlum olmayan oğlunun toy günü üçün bəzəyib saxlayaraq ailəsi və uşaqlarını darısqal bir otaqda yaşamağa məhkum edən və bundan dolayı faciə dalınca faciə ilə üzləşən bu tragikomik personajın gününə düşər.