

РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ г. БАКУ С 20-х ДО НАЧАЛА 90-х гг. XX ВЕКА

Ф.Р. Гасимова

Азербайджанский архитектурно-строительный университет, Баку, Азербайджан

Аннотация

Бурный рост развития промышленности города Баку, столицы Азербайджана, в его советский социалистический период, явился основой формирования новой транспортной инфраструктуры. При создании генеральных планов Баку (в разные годы), видными архитекторами, такими как, А.П. Иваницкий, Л.И. Ильин и др., учитывается создание новых магистралей, расширение и выпрямление улиц центральной части города, создание необходимых для благоприятного использования транспорта узлов, перекрестков, соединений одного района города с другим, въездов и выездов. Проектируются и строятся новые городские поселки Баку, в которых большое значение придается не только строительству жилья и общественных зданий, но также и формированию уличной сети и транспортной среды этих поселков, которые создавались с учетом всех требований того времени. Статья охватывает временной период с 20-х до начала 90-х годов XX века.

Ключевые слова: транспортная инфраструктура, транспортная среда, радиальная магистраль, транспортный узел, функционально-конструктивная схема

DEVELOPMENT OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE OF BAKU CITY IN THE 20-s – EARLIER OF 90-s OF XX CENTURY

F. Gasimova

Azerbaijan Architecture and Constructive University, Baku, Azerbaijan

Abstract

Rapid growth of development of the industry in Baku city, a capital of Azerbaijan in it Soviet socialist period, was a foundation of the new transport infrastructure forming. When a creation of Baku master plans (in different years) by prominent architects like A.P. Ivanitskiy, L.I. Ilyin and others, they took into account new highways, broadening and straightening of the city central streets, creation of the necessary knots, crossroads, junctions between city districts, exits and entrances for favorable use of the transport. Projected and built the new urban settlements of Baku, which in they attached great importance not only to living and public building but also to formation of the street net and transport environment of this settlements, what were formed taking into account all requirements of that time. This article includes a temporal period since 20ies till the early 90ies of XX century.

Keywords: transport infrastructure, transport environment, radial highway, transport knot, functional-constructive layout

Развитие и реконструкция Баку, столицы Азербайджана, в послереволюционный период и особенно после образования СССР, приобрели исключительный размах. Возникновение новых архитектурных течений и необходимость сохранения старых подходов значительно изменили планировочную и транспортную «ткань» города. В 20-е годы социалистического периода Азербайджана начались многолетние работы по составлению генерального плана, в которых участвовали виднейшие градостроители того времени – А.П. Иваницкий,

В.Н. Семенов и Л.И. Ильин. В основе этих работ лежало расширение и спрямление существовавших магистралей и прокладка новых, снос трущоб и раскрытие памятников архитектуры в целях усиления их градостроительной роли. Транспортная проблема решалась с учетом морского порта и железнодорожных линий в центральном районе города.

В 1920-х годах бурный рост города, промышленности, развитие транспорта, приходят в резкое противоречие с несоответствующей новым требованиям планировкой старых городских кварталов, с их узкими и извилистыми улицами. Необходимость разрешить осложнившуюся проблему транспортного обслуживания порождает новые идеи для решения транспортной среды новых районов Баку, спроектированных в то время. Больше внимания уделяется проектированию районов, архитектурному оформлению ландшафтов. Разрабатываются универсальная классификация улиц и принципы их сочетания, создаются сети городских магистралей, независимых от проходных улиц и разделяющих город на ряд обособленных пространств. В проектировании городов нового типа и крупных промышленных предприятий все более утверждаются принципы функционально-конструктивной системы, зародившейся на рубеже XIX-XX вв.

С 1923 года начала осуществляться широкая программа строительства рабочих поселков. 1 мая 1923 был заложен первый рабочий поселок им. Разина, примерно на 25 тысяч жителей. В 1923-1925 годах был построен поселок в Бинагадах. В 1924-1926 годах возникли небольшие поселки им. Воровского, им. Артема, Ново-Раманинский. С 1923 по 1929 годы рабочие поселки были построены в «Белом» городе, Забрате, Сураханах, Шубанах и других. В 1930 году возникает поселок Ени-Сураханы, а в 1932-1934 годах - поселки в Бина и Локбатане. Поселок им. Монтиня соединил поселок в Кишлах с Завокзальной частью города.

В строительстве поселков было широко распространено несколько типов одно- и двухэтажных домов с чрезвычайно простой и непритязательной архитектурой фасадов. Наряду с разработкой жилых зданий проектировались и объекты соцкультбыта: магазины, клубы, дома культуры, больницы и др. [2, с.47] Таким образом, большой импульс получило развитие новых транспортных магистралей, связывающих город с его сателлитами, а также сама транспортная среда дополнилась современными и необходимыми объектами. В огромном по размаху поселковом строительстве того времени выделяется застройка поселка им. Мамедъярова (архитекторы А. Иваницкий, А. Самойлов). Северо-западная окраина тогдашнего Баку, застроенная убогими домами, стала одним из наиболее значительных, стремительно застраивавшихся районов города. Создание же на месте бывшей окрестности крупного нового поселка, застроенного жилыми корпусами, преследовало цель большого градостроительного и архитектурного масштаба.

Продолжение одной из основных городских магистралей – нынешнего проспекта Азадлыг (в те годы ул. Станиславского) – составило главную планировочную ось создававшегося района. В центре перпендикулярной основной магистрали вытянулся намечавшийся еще в дореволюционные годы просторный хорошо озелененный бульвар. Связанный трамвайными линиями с прибрежной частью Баку, пос. Мамедъярова быстро превратился в один из основных районов города. Так начиналось освоение климатически наиболее благоприятной обширной территории Нагорного плато. Архитектурная организация жилого массива учитывала специфику бакинского климата — летнюю жару и силу нордов, господствующих в «розе ветров» города. Тщательно продумана организация и озеленение внутриквартальных пространств, где размещаются детские учреждения, площадки для отдыха и спортивных игр.

Это был первый эксперимент такого уровня не только в истории формирования транспортной среды Баку, но и во всем Советском Союзе [2 с.48]. Ценность первого проекта бригады А.П. Иваницкого заключалась в том, что все его предложения строились на полном учете рельефа и природных условий местности.

В проекте-планировке Баку А.П. Иваницкий предложил систему магистралей следующих направлений:

1. Приморская магистраль с последующим ее развитием в восточную часть Апшерона.
2. Сараинская радиальная - по направлению старого тракта на Кубу и Шемаху в центральные и северные районы Азербайджана.
3. Бинагадинская радиальная – с выходом на северный берег Апшерона.
4. Балаханская радиальная – с выходом в центральные нефтепромысловые районы Апшерона и продолжением на запад на Нагорное плато.

При проектировании этих магистральных линий А.П. Иваницким были использованы направления старых дорог феодального периода, достаточно проверенных многовековой практикой. Помимо радиальных магистралей, А.П. Иваницким были созданы проекты Сараинско-Балаханской верхней хордовой магистрали, перерезавшей всю северную часть территории города, Сараинско-Черногородско-Белогородской диаметральной магистрали с продолжением на Нагорное плато. Система второстепенных магистралей, хорошо продуманная и увязанная с рельефом, обеспечивала связь всех районов с центром города, между собой и промышленной зоной. Радиальные же магистрали не сводились к одной точке - в центральной части они несколько раздвигались [3].

В Генплане Баку 1937 года в дополнение к основным радиусам в системе радиальных магистралей, предложенным еще А.П. Иваницким и сохранившим свое назначение до настоящего времени, предусматривалось создание ряда новых. Система новых радиальных направлений включала в себя следующие магистрали:

1. Набережная Губанова (с 1929 по 1940 гг., в настоящее время проспект Нефтчиляр), которая начиналась от площади правительственного центра и заканчивалась в Баилловском районе.
2. «Зимний бульвар» (имеется в виду бульвар, ныне строящийся на месте сноса малоценных застроек по улице Физули) от вокзала до площади Нагорного центра.
3. Сараинское шоссе (в настоящее время - Тбилисский проспект) связывающее Баку с Сумгаитом.
4. Улицу Народов Востока (с 1929 по 1940 гг, в настоящее время - проспект Азадлыг), которая должна была соединить город с зоной отдыха пос. Пиршага, и в то же время являлась основной архитектурной осью западной части Баку, руководящей всем ансамблем главных площадей и увязывающей его с остальными композиционными узлами плана.
5. Балаханское шоссе (в настоящее время - проспект Гейдара Алиева), играющее важную роль в сообщении с Апшероном.
6. 5-ю Заводскую улицу (в настоящее время - проспект Ходжалы) – основную артерию Черного города, соединяющую восточный жилой район с западным.

Бинагадинское и Сараинское шоссе (Тбилисский проспект) проектировались как скоростные магистрали с развязками на разных уровнях. Помимо прокладки основных магистралей, генпланом Баку намечалась реорганизация существующей уличной сети. Выделялись транзитные улицы, играющие роль разгрузочных, жилые, а также улицы – архитектурные оси. Разрабатывались детальные проекты Нагорного района, поселков им. Монтина, Ясамал и других, в основу которых были положены новые принципы организации квартала. Обращалось внимание как на архитектурно-планировочную

организацию внутреннего квартала, так и на фронт застройки, обращенный на главную магистраль [1 с.19].

Помимо общей схемы размещения, проект включал разработанный Генеральный план основного городского ядра, а также новых поселков и отдельных кварталов. Кроме того, первый генеральный план Баку имел ряд существенных и необходимых достоинств: по тому времени были правильно определены границы города, намечены трассы «скелетных» магистралей. Значительно более целостной была и общая разработка планировочной структуры Бакинского амфитеатра. Эта территория в 13300 га, ограниченная с юга морем, с запада - Ясамальским хребтом, с севера - озерами Бюк-Шор и далее Бюль-Бюли, а с востока хребтами Сейхан-Бахчи и Зых, была сохранена и в последующих Генпланах города.

Структурно город состоял из двух частей: западной - селитебной и центрального промышленного района. На севере центральной части и в восточной части бакинского амфитеатра располагались поселки Азнефти. Была подробно разработана система магистралей, увязанная с рельефом города, обеспечивающая связи отдельных районов города с центром, промышленным районом, и между собой.

Строгая логичность композиции и большие градостроительные достоинства особенно ощутимы в третьем проекте Генплана (1934 – 1937гг.), составленном Ленинградским филиалом Гипрогора во главе с Л.И. Ильиным с привлечением местных специалистов. Знание природных особенностей и градостроительный размах позволили создать проект целостного городского организма в пределах Бакинского амфитеатра, связанного продуманной системой полудуговых и радиальных магистралей. В первоначальную трассировку были внесены существенные коррективы, уточнившие их направления. В этом Генплане было впервые правильно намечено создание городского центра у моря, примерно в центре естественной полурасширки городского рельефа. Точку зрительного схода радиальных магистралей должен был закрепить крупный объем здания Дома правительства. Ансамбль главной площади логически связывался с композиционно подчиненным транспортным узлом. В проекте был разработан ряд районных центров – Сараинский (ныне Бинагади), 8-й километр, Нагорный (ныне Ясамал), пос. Мамедъярова – закреплявших направления основных магистралей и пространственно тяготеющих к городскому центру у моря [2 с.52].

8 февраля 1924 года в Баку была введена в эксплуатацию первая трамвайная линия. Первым маршрутом бакинского трамвая был Вокзал — пл. Азнефть, общей протяженностью 6,6 км. В это же время был решен вопрос об электрификации Сабунчинской ветки железной дороги, и первая в СССР электрическая железная дорога протяженностью 19,7 км, соединяющая Баку с нефтяными промыслами и рабочими поселками, в июле 1926 года была введена в действие.

В середине 1930-х годов была поставлена задача развития и реконструкции уличной системы исторически сложившегося центра Баку, а также организации транспортных связей с новыми близлежащими к городу районами. Стремительный рост Баку был обусловлен возникновением новых промышленных предприятий и непрерывным увеличением численности населения. В этот период на решительный снос старой застройки в центральной части города не шли. Тем не менее, был осуществлен ряд сравнительно крупных градостроительных мероприятий, преимущественно связанных с расширением и изменением профиля старых магистралей.

Подобного рода работы диктовались изменявшимся обликом и характером внутригородского транспорта. Например, создание такой магистральной улицы, как Советская, которая была прорублена, в полном смысле этого слова, в нагорной части города, по кромке верхней террасы Бакинского амфитеатра, чрезвычайно плотно заселенной и наиболее стихийно и неудовлетворительно застроенной. Более или менее серьезной реконструкции подверглись улицы Баиловского, Насиминского и других

районов города. Таким образом, в стихийно сложившуюся до революции сеть городских улиц некоторые изменения все же были внесены. Для развития Баку в первые послевоенные годы показательным продолжением реконструкции улиц его исторически сложившейся центральной части.

Велись работы по расширению и спрямлению ряда основных улиц с целью превращения их в магистрали, отвечающие потребностям города. Развивалось благоустройство с его многокилометровыми сетями сложного инженерного обеспечения. Отдаленные районы Баку (к ним тогда относились и Сумгаит, и небольшие поселения на северном побережье Апшеронского полуострова, постепенно превращавшиеся в его пригороды) соединялись с центром, и между собой, разветвленной сетью асфальтированных шоссейных дорог.

Начиная с 1946 года, принимается ряд решений по застройке центральной части Баку и благоустройству ее территории. Составляется пятилетний план, предусматривающий разработку схемы застройки магистралей, а также проектирование детальной планировки главных магистралей и площадей города. На основе этих материалов, в период с 1946 по 1954 годы, были произведены значительные работы по частичной реконструкции центральных районов Баку. Это коснулось таких улиц центра города, как Коммунистическая (ныне Истиглалийят), где были снесены малоценные старые здания между площадью Сабира и площадью Молодежи, что позволило раскрыть крепостную стену Ичери Шехер, улицы Гуси Гаджиева (ныне просп. Азербайджана), проспекта Сталина (ныне просп. Нефтчиляр), улиц Низами и Хагани, и так далее.

Было положено начало осуществлению проекта планировки и застройки Советской улицы, что заложило основы формирования ансамбля этой улицы с возникновением Южной Советской и Северной Советской площадей. На эти же годы приходится окончательное превращение поселка Монтина в благоустроенный район города, где и была в основном завершена застройка Московского шоссе (ныне проспект Гейдара Алиева), ставшего главной осью этой части города. Работы по реконструкции центральных районов Баку не были свободны от существенных недостатков, характерных для советского градостроительства того периода и выражавшихся в том, что в основном преобладала забота о внешнем оформлении магистралей, а реконструируемые магистрали, за отдельными исключениями, трактовались как коридоры. Наряду с реконструкцией старых, исторически сложившихся центральных районов Баку, были начаты работы по застройке Нагорного плато, положившие начало образованию в этой части нового крупного селитебного района. Территория Нагорного плато, очень выгодная благодаря близости к центральным районам города, характеризуется лучшими климатическими условиями и благоприятна в смысле организации транспортных связей.

Успехи, достигнутые архитекторами республик, особенно в области градостроительства и реконструкции Баку, не были лишены серьезных недочетов. Неудовлетворительно велась реконструкция основных проспектов и магистральных улиц – проспекта Нефтяников, улиц Ленина (проспект Азадлыг), 28 Апреля (28 Мая), Басина (ул. Физули), Советской (просп. Нариманова). Свойственной первым послевоенным годам чертой становится все большее отставание реконструкции центра города от застройки его бывших окраин. В это время окраины Баку претерпевали существенные изменения и коренным образом преображались. На месте хаоса скученных приземистых ветхих строений, а иногда и просто пустырей, возникали просторные магистрали, обстраивавшиеся сравнительно крупными капитальными жилыми зданиями.

Постановления правительства Азербайджана по вопросам архитектуры и строительства, принятые в 1954-1955 годах, а также постановление Совета Министров СССР 1957 года о развитии жилищного строительства в СССР, обусловили коренные изменения в советском строительстве, в том числе и в Азербайджане. Индустриализация строительства, массовое возведение жилых домов, требовали ведения строительства на больших свободных территориях, в том числе развития инфраструктуры и сети автомобильных дорог разного масштаба и назначения. Крупными районами массового

строительства стали Нагорное плато, так называемые Салаханы, северо-западный жилой район с массивами поселка «8-й километр» и поселка Разина (ныне Бакиханова). Продолжалось и расширялось массовое жилищное строительство в районах проспектов Нариманова (ныне проспект Г. Джавида), Строителей, на Советской улице (ныне проспект Нариманова), в Наримановском районе города (поселок Монтина), и в других местах, что, естественно, сказывалось и на развитии межквартальных улиц и транспортных магистралей, соединяющих все эти районы Баку с его центром.

С 1957 года в СССР начался новый этап в жилищном строительстве с целью обеспечения каждой семьи в стране квартирой. На основании этого, для Баку вопрос о формировании новых жилых массивов на свободных территориях становится решающим. Выбор территории под новую застройку определялся необходимостью жилищного строительства в непосредственной близости от уже освоенных свободных пространств, в различных направлениях от исторического ядра города. Обеспечение архитектурно-планировочных связей новых и старых районов при максимальных затратах на реконструкцию транспортных магистралей, инженерных коммуникаций и промышленно-складского хозяйства, и многое другое – все эти положения явились исходными при проектировании и застройке микрорайонов Баку, и в некоторой степени повлияли на архитектурно-планировочную структуру города.

Определяющее влияние на планировочную организацию города оказала и система городских дорог. В Баку, по условиям размещения отдельных составных частей проектного «пятна» города, транспортную основу составляет система главных транспортных магистралей, условно разделенных на две группы: радиально расходящиеся от центра к периферии и веерообразно выходящие из города, и кольцевые, связывающие между собой отдельные районы города. Такая планировочная структура позволила объединить разобщенные части города, логически развить уже сложившуюся архитектурно-композиционную ситуацию. В эти годы застраиваются пять микрорайонов в северо-западной части Баку, занимавшие выгодные в рельефном отношении позиции. К концу 60-х годов, когда территориальные ресурсы были исчерпаны, перед авторами Генплана Баку встала задача наметить пути качественно нового подхода к формированию планировочной структуры города.

Учитывая, что территория города была недостаточна для размещения расчетного населения на перспективу, и что к внешним восточным границам города вплотную примкнули жилые поселки, такие как Бюль-Бюли, Амираджаны, Зых, и промышленные объекты, правительством Азербайджана в 1969 году было выдвинуто постановление о том, что собственно городом Баку считать амфитеатр и его внешние склоны в пределах полукольца нефтепромыслов. Эта территория полностью охватывала пять, и частично четыре административных районов города. Однако существующее административное деление территории города не было увязано с планировочным.

Городские скоростные дороги, имеющие внешний выход на апшеронские республиканские и общегосударственные дороги, образовали широтный диаметр - в направлении связи западного выхода на Тбилиси с восточным на бакинский аэропорт, пересеченный магистралями двух меридиональных направлений - западного на Ростовское направление и курортную зону, и восточного – на курортную зону, расположенную по побережью Апшеронского полуострова. Широтный диаметр и меридиональные связи были протрассированы по касательной к центральному планировочному району. Принятая трассировка магистралей данного класса обеспечивала дальнюю и ближнюю межрайонные связи центра города и планировочных районов со всей системой расселения на Апшероне с выходом в зоны отдыха и на транзитные коммуникации.

Именно с точки зрения организации этих связей особую важность приобретали вопросы формирования главных транспортных узлов на въездах в город с северо-запада, севера и северо-востока. Планировочные районы должны были связываться друг с другом

общегородскими магистралями непрерывного движения, проложенными по полукольцевым террасам амфитеатра, а каждый из них - с центральным районом города, радиальным. Центры таких районов планировочно закреплялись площадью, сквером, бульваром и т.д. Сеть магистралей общегородского значения образовывала территории жилых районов, представляющих собой микрорайоны, центры которых, организованные на магистралях районного значения, посредством зеленых насаждений связывались с центром планировочных районов. При формировании магистральной сети внутри планировочных и жилых районов авторы стремились к разделению транспортных путей с пешеходными зонами. Между городскими планировочными районами в зеленых разрывах прокладывалась сеть городских дорог, которые увязывались с внешними магистралями, еще больше подчеркивающими сложную транспортную структуру города.

Самым крупным жилым районом в те годы был северо-западный жилой район, выходящий на Тбилисский проспект (бывшее Сараинское шоссе). Начавшаяся в 1960 году застройка территории этого жилого района, делящегося на пять микрорайонов, не прорезала транспортные пути. Внутри были запроектированы пешеходные аллеи, внутренняя автомобильная дорога запроектирована в виде тупиковых проездов.

Согласно составленной отделом архитектуры при Бакгорисполкоме (городская исполнительная власть в советский период), схема улиц имела свое определенное назначение, в соответствии с которым и устанавливалась их ширина, поперечный и продольный профили, характер застройки и т.д. Основных типов было два: местные и магистральные. Первые предназначались для подъезда к жилым домам, а в промышленно-складских районах – к предприятиям и складам, вторые подразделялись на магистрали грузового и пассажирского движения. Магистрали были запроектированы в обход жилых массивов. Примером могут служить улицы 17-я Завокзальная (Алияра Алиева), являющаяся северо-восточной границей пос. Монтана (ныне Наримановский район), и 11-я Завокзальная (Кероглу Рагимова), проходящая по его северо-западной границе.

Самым большим недостатком этих улиц было то, что они не огибали с юга поселок, а объединялись между собой и Балаханским шоссе (проспект Гейдара Алиева), которое выполняло функцию магистрали грузового и пассажирского движения. Балаханское шоссе являлось одной из главных радиальных магистралей, связывающей западный жилой массив с промышленным районом, и имеющее важное значение для сообщения с наиболее значительными сателлитами Баку – поселками Мардакян и Зиря [1 с.28]. В настоящее время шоссе претерпело реконструкцию с учетом транспортных требований Белой Книги ЕС [7] и является скоростной магистралью городского значения.

Интенсивное развитие нефтедобывающей и связанной с ней нефтеперерабатывающей промышленности способствовало формированию и быстрому росту Бакинской агломерации. Занимая менее чем десятую часть территории республики, она сосредоточила более половины ее населения. Бакинская агломерация формируется на базе Баку, города-спутника Сумгаита и тяготеющих к ним 65 поселений Апшерона. Значение Бакинской агломерации выходит за рамки локального района. Она играет главенствующую роль в системе расселения всей страны, к ней тяготеют города и населенные пункты, расположенные даже на значительном расстоянии от города. Это определяется не только промышленным значением города, но и в большей степени его столичными функциями, значением крупного административно-политического, научно-технического и культурного центра республики.

Генеральный план развития Баку, разработанный коллективом Бакгипрогора в 80-х годах XX века, был рассчитан до 2005 года. Проект предусматривал превращение Апшеронского полуострова в развитую агломерацию городского типа. Расселение на Апшеронском полуострове основано на дальнейшем территориальном развитии собственно Баку в пределах нефтепромыслового кольца, и интенсивном развитии периферийных городов Апшерона. Был запроектирован новый промышленный город

Дюбенды, рассчитанный на 190 тысяч жителей, Академгородок на 70 тысяч жителей, а также ряд малых городов, таких как Хырдалан, Бина, Забрат и т.д. Бакинский район расселения рассматривался как полифункциональный комплекс, образующий единую производственно-хозяйственную систему. В основе его планировочного решения лежал принцип приближения мест проживания людей к местам приложения труда. В условиях ограниченных размеров Апшеронского полуострова (около 2300 кв. км) и большой пространственной близости отдельных городов и населенных пунктов Апшерона (расстояние между ними не превышает 10-15 км), Баку оставался центром тяготения всей системы расселения. Все северное и северо-восточное побережье от мыса Сары-Гая до Шувелян включительно предназначалось для организации длительного и кратковременного отдыха населения.

Южная полоса полуострова отводилась по Генплану для населенных мест, включая собственно Баку, который связывался с пригородами и курортной зоной развитой сетью электрической железной дороги и автомобильных магистралей. Новые границы Баку по этому Генплану включали амфитеатр и все его внешние склоны в пределах полукольца нефтепромыслов. В сложившейся трехчастной планировочной структуре города центральное место занимал промышленный район. Западный и восточный районы были жилыми, причем западный жилой массив – основной, исторически сложившийся район города. По Генплану 80-х годов вся прибрежная полоса города от мыса Баилов и до Зыхского парка решалась как Приморский бульвар. Город получает выход к морю на всем протяжении бакинской бухты. Природные условия, рельеф, автомобильные и железная дороги, существующая застройка, определили планировочную структуру и членение территории города на десять планировочных селитебных районов. Все планировочные районы по генплану связаны друг с другом общегородскими магистральями, проложенными по террасам амфитеатра, а с центральным районом города – радиальными магистральями. Основная идея транспортного решения Баку – обеспечение доступности всех его зон для жителей столицы и населенных мест Апшерона за минимально короткое время.

В качестве такого норматива было принято 30 минут для собственно Баку и 60 минут для наиболее отдаленных пунктов Апшерона, таких, как Аляты, Дюбенды. С этой целью предполагалось организовать скоростные автомагистрали и значительно расширить сеть бакинского метрополитена. Предполагалась стыковка линии метрополитена с электрической железной дорогой в нескольких пунктах, и возможность беспересадочного следования из центра города на Апшерон. Для освобождения центральных районов города от транспортных перегрузок предполагалось укрупнить кварталы центра, предоставив отдельные улицы, закрытые для транспорта, пешеходам. Система магистралей центра образовала бы замкнутый контур, из которого выходили бы реконструируемые выездные автомагистрали, ведущие из центра на Апшерон. Все эти скоростные магистрали имели бы многоярусные автотранспортные развязки движения в узлах пересечения с другими магистральями.

Проблемы и задачи, заложенные в последнем Генплане, были прерваны в 1991 году ввиду развала СССР и приобретения Азербайджаном независимости, вследствие чего началась переориентировка на новый курс в градостроительстве. Но анализ развития городской застройки за последние годы показывает, что основные положения этого Генплана актуальны и на сегодняшний день.

Сложившаяся к 90 годам ситуация наглядно показала, что архитектурно-планировочный и культурно-бытовой центр Баку по-прежнему оставался в его исторически сложившейся части, в силу чего в центральном районе создавалась своеобразная перегрузка, а жители новых периферийных массивов оказались, по некоторым показателям, отрезаны от центра города. Эта проблема решалась размещением строительства и завершением реконструкции главных транспортных осей города: улицы Советской (проспект Нариманова), проспекта Ленина (Азадлыг), улицы Шарифзаде и проспекта Азербайджана (ул. Гуси Гаджиева), проспекта Гейдара Алиева (Московского), улицы Коммунистической

(Истиглалийят), проспекта Нефтепереработчиков (Кара Караева), района улицы Дружбы молодежи (просп. Ататюрка) и др.

На первом этапе до 1975 года в системе транспортных коммуникаций в первую очередь планировалось осуществить строительство скоростного радиуса центр-восток-аэропорт и провести мероприятия в направлении уменьшения транзита через центр. На втором этапе до 1980 года предусматривалось создание скоростного диаметра Шихово-центр-аэропорт с ликвидацией транзита через центральный планировочный район. На третьем этапе до 2000 года планировалась полная перестройка транспортно-дорожной сети. Существовавшая в конце 70-х – начале 80-х годов система транспортных магистралей уже тогда не отвечала требованиям времени.

Анализ уличной сети, отнесенной к категории магистральных, в те годы показал, что ее протяженность составляет 230 км, в то время как оптимально необходимая величина для такого города как Баку, определяется 515 км. Основной целью Генплана в области решения системы городских путей сообщения являлась трассировка основных транспортных коммуникаций общегородского значения по кратчайшим расстояниям между жилыми и промышленными районами, а также между существующим и развивающимся общегородским центром в комплексе с системой основных автомобильных дорог пригородной зоны (что в современном Генплане названо «Большой Баку»), обеспечивающие выход на внешние направления. Проект коснулся, прежде всего, скоростных вводов со стороны Тбилисского проспекта и Шихова, с устройством тоннелей под складкой рельефа, и с выходом на восток к аэропорту и запланированному Академгородку.

Вторая скоростная система имела вход в город со стороны Забрата (с выходом в район Ахмедлы), и вела на прибрежную зону и южный берег моря. К скоростным магистралям примыкали поперечные улицы. К ним отнесся и новый отрезок ул. Лейтенанта Шмидта (ныне Рашида Бейбутова), которая стала дублером перегруженного проспекта Ленина (ныне проспект Азадлыг). Развитие нового направления обеспечило кратчайшую связь центра города с жилыми районами Баладжар, 6-м и 9-м микрорайонами, а также подлежащими реконструкции поселками Кирова и Воровского (ныне объединены в поселок Расулзаде). Другие пересекающие основную трассу улицы непрерывного движения обеспечили в городе связи основных центров, и вышли на уже существующие магистрали Апшерона – к местам массового отдыха, курортному побережью и к основным населенным пунктам – спутникам Баку.

Городские магистрали и улицы планировалось развивать за счет сочетания усовершенствованной, исторически сложившейся радиально-кольцевой уличной сети с системой новых городских дорог и магистралей, сооружаемых в обход центральной зоны города. Эти дороги в основном прошли, минуя жилые кварталы, вдоль железной дороги, технических коридоров, по территориям, где сосредоточены производственные предприятия. В тот период завершилось строительство дороги, ведущей от поселков Ханлар и Бадамдар, через проспект Метбуат, 15-ю Нагорную, и далее по проспекту З. Бунятова в Наримановский промрайон с выходом на Бююкшорское шоссе. Это позволило разгрузить проспекты Нариманова и Строителей, а также улицы Бакиханова и Инглаб (академика Гасана Алиева), и превратило их в магистрали с движением преимущественно легкового и общественного транспорта. В тот период были построены одноуровневые кольцевые развязки на улицах Бакиханова, Шихали Курбанова, проспектах Ленина (проспект Азадлыг) и Московском (проспект Гейдара Алиева), которые в будущем предполагалось перевести в многоуровневые. Многие из предполагаемых планов не были осуществлены, но, судя по размаху современного дорожного строительства и организации транспортной среды в Баку, они получили новое проектное решение с учетом современных требований и новых технологий.

Литература

1. Алиева А. Планировка и застройка города Баку (1946 – 2000). - Баку: «Элм», 1988. - 92 с.
2. Бретаницкий Л., Саламзаде А. Архитектура Советского Азербайджана. – М.: Издательство литературы по строительству, 1973. - 264 с.
3. Иваницкий А.П. Будущий Баку. Доклад на пленуме Бакинского окружного исполкома // Газета «Вышка». – 1930 от 13 января.
4. White paper 2011. European commission: Transport [Сетевой ресурс]. – URL: http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/2011_white_paper_en.htm

References

1. Aliyeva A. *Planirovka i zastroyka goroda Baku (1946 -2000)* [Planning and building of Baku city (1946 -2000)]. Baku, 1988, 92 p.
2. Bretanitskiy L., Salamzade A. *Arkhitektura Sovetskogo Azerbaydzhana* [Architecture of the Soviet Azerbaijan]. Moscow, 1973, 264p.
3. Ivanitskiy A.P. *Budushhiy Baku. Doklad na plenumе Bakinskogo okruzhnogo ispolkoma* [Future Baku. Report on the plenary session of the Baku executive committee]. “Vyshka” newspaper. Baku, 1930.
4. White paper 2011. European commission: Transport. Available at: http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/2011_white_paper_en.htm

ДАННЫЕ ОБ АВТОРЕ

Ф.Р. Гасымова

Диссертант кафедры «Архитектурные конструкции и реставрация памятников», старший преподаватель кафедры «Дизайн», Азербайджанский архитектурно-строительный университет, Баку, Азербайджан
e-mail: faridagasimova@hotmail.com

DATA ABOUT THE AUTHOR

F. Gasimova

Candidate for PhD of “Architectural structures and restoration of architectural monuments” chair, senior lecturer of “Design” chair, Azerbaijan University of Architecture and Construction, Baku, Azerbaijan
e-mail: faridagasimova@hotmail.com