

ВВЕДЕНИЕ

Планирование вообще, а территориальное и градостроительное планирование в частности - всегда было одним из основных приоритетов поступательного и эффективного развития государства в целом.

Конец XX и начало XXI веков ознаменовалось стремительным развитием современных технологий, коммуникаций, новых скоростей и соответственно новых видов транспорта. Параллельно с этим неудержимо растет народонаселение Земли, которое достигло почти 7 млрд. человек. Всё это накладывает большую ответственность, прежде всего на территориальное, региональное и конечно же градостроительное планирование земель. Именно региональное и градостроительное планирование - залог поступательного и рационального развития городов и населенных пунктов в современном мире. Но сегодня во многих странах мира системы городского планирования изменились лишь незначительно и нередко служат скорее источником городских проблем, нежели средством улучшения окружающей среды и условий жизни людей. Учитывая это, большинство ведущих специалистов мира приходят к тому, что в большинстве стран мира необходимо менять существующие подходы к планированию и что надо найти ему новое место в обеспечении устойчивого городского и регионального развития.

В будущем городское планирование необходимо осуществлять с учетом факторов, влияющих на формирование городов XXI века, в том числе таких, как:

- экологические проблемы, вызванные изменением климата, и чрезмерной зависимостью городов от автомобилей, работающих на природном топливе;
- демографические проблемы: в развивающихся странах из-за быстрой урбанизации, стремительного роста малых и средних городов и роста численности молодежи, а в развитых странах – проблемы угасающих городов, старения городского населения и увеличение числа представителей различных этнических культур среди жителей городов;
- экономические проблемы, связанные с неопределенностью развития экономики в будущем и серьезными сомнениями в рыночных методах, порожденными нынешним мировым финансовым кризисом, а также расширением неформальной деятельности в городах;
- нарастающие социальные и территориальные проблемы, в особенности разрастание городов и не предусмотренная планами застройка городских окраин;

Стратегическое территориальное и региональное планирование в сочетании с развитием инфраструктуры способствует более компактной городской застройке, ориентированной на общественный транспорт. В этом отношении существенное значение приобретает увязка стратегического планирования с крупными строительными проектами и инвестиционными проектами развития инфраструктуры. В таких стратегических территориальных планах ключевым элементом является планировка инфраструктуры. И здесь наиболее важны связи вида «использование земель - транспорт», они должны иметь приоритетное значение, а уже затем должны решаться вопросы других видов инфраструктуры, в том числе магистральных сетей водопровода и канализации.

история градостроительства региона

Градостроительство в Азербайджане как современная наука и государственная политика ведет свое начало с середины XIX века. Именно тогда, а точнее с 1864 года начал развиваться город Баку. На этот период приходится начало функционирования нефтяного сектора на Апшероне, что в первую очередь придало импульс развитию Баку как крупного промышленного и торгового центра и градостроительства как науки в частности. Находящемся в составе Российской Империи в Азербайджане впервые был разработан генеральный план города Баку. Это был первый генеральный план города Баку, разработанный российским гражданским инженером Николаем фон дер-Нонне в 1890-1910 годах. Он охватывал незначительную, по современным меркам, территорию вокруг древнего İCƏRİ ŞƏNƏR. В последствии были ещё четыре генеральных плана три из которых, уже в составе Советского Союза - в новых иных экономических условиях. Значительному росту города Баку способствовал прежде всего конечно нефтяной сектор, а также все смежные с этим градообразующим фактором отрасли. Этот рост, в свою очередь привел к росту населения, а соответственно и к необходимости расширения территории города, а именно к планированию всего Бакинского амфитеатра. Именно эта концепция легла в основу четвертого генерального плана разработанного известным советским архитектором Львом Ильиным в 1934-1937 годах. И именно этот генеральный план сформировал ту структуру города, которую мы сегодня называем Собственно Баку. Завершая, в 70-х годах XX века застройку Бакинского амфитеатра, начала вставать необходимость поиска концепции будущего развития города за пределами амфитеатра. В связи с этим было принято решение начать работу над пятым генеральным планом города Баку. Но этот документ, который был принят к реализации в 1987 году, уже охватывал территорию всего Апшеронского полуострова. Именно такой комплексный, масштабный, с точки зрения охвата территории, подход определил новый этап в градостроительном планировании. Но к сожалению политический коллапс, произошедший в 1991 году, привел к развалу Советского Союза, а соответственно к изменению политической, экономической и юридической составляющей государства, что сделало невозможным реализацию пятого генерального плана развития города Баку. Именно на это время, а именно на 1991-2001 годы приходятся самые тяжелые дни в современной истории Азербайджана, что в свою очередь не могло не отразиться на использовании земель и градостроительном планировании в целом. Отсутствие вновь сформированной государственной структуры, отсутствие новых нормативных и законодательных актов, отсутствие достаточного количества профессиональных кадров, болезненный переход от вертикальной централизованной, к горизонтальной рыночной системе управления градостроительным планированием - создало большое количество проблем, которые необходимо решать сегодня. Но не смотря на значительные сложности в современной истории, Азербайджан смог встать на ноги и сегодня всё громче и ярче заявляет о себе в мире. А последние 10 лет ознаменовались крупнейшим скачком в экономическом и социальном развитии государства, что в свою очередь выявило много проблем в территориальном и градостроительном планировании и необходимости поиска и формирования нового, современного подхода к решению вопросов земельного и градостроительного планирования.

Азербайджан сегодня

Подход к рассмотрению, анализу и принятию решения по вопросу регионального развития определенной территории государства невозможен без анализа в целом всей территории страны. Именно рассмотрение развития определенного региона в контексте развития всей страны – залог конструктивного и эффективного функционирования государства в будущем. Рассматривая территорию Азербайджана в целом, хотелось бы отметить неоднородность как ландшафта, природно-климатических условий, так и неравномерность расселения по регионам и городам. Прежде всего бросается в глаза дисбаланс между регионом Большой Баку и остальной территорией Азербайджана. Это прежде всего экономическая нагрузка которую несет этот регион в масштабе государства. В объем общей валовой продукции на регион Большой Баку падает 77% от общегосударственного показателя. Население же сосредоточенное на площади в 6% от общей площади Азербайджана составляет 36% от общей численности населения государства. Подобная диспропорция наглядно демонстрирует как значимость региона Большой Баку, так и проблемы, с которыми сталкивается Азербайджан в данной ситуации.

Территориальное и административное деление Азербайджана сегодня – это 10 экономических регионов, 66 административных районов и 8 городов центрального подчинения. Для эффективного и грамотного управления землей необходимы в первую очередь территориальный (национальный) план развития всего государства, далее региональные планы развития экономических регионов, генеральные планы городов и в завершении детальные планы застройки (планы землепользования). Но не смотря на прошедшие 20 лет независимости пока так и не удалось запроектировать и принять к исполнению ни один региональный план развития. Это в свою очередь создает большие проблемы в эффективном управлении землей комплексно.

Развитие Азербайджана в последние 10-12 лет значительно подняло значимость комплексной оценки земли, координированного пользования землей, масштабного как общегосударственного, так и регионального планирования земли и землепользования. Ввиду больших темпов развития региона Большой Баку в последние годы, остро ощущается отсутствие надлежащего градостроительного планирования. Массовое освоение земель региона, масштабное строительство, развернувшееся в 1997-1998 годах, оставило за собой управление градостроительным планированием. Особенно это явно проявилось в отсутствии институциональных механизмов управления процессом планирования. Осознавая важность проблемы с одной стороны, но отсутствие исходной базы с другой (отсутствие кадастра, отсутствие профессионально укомплектованных структур), безотлагательная необходимость общей схемы и планов развития для одного из важнейших регионов Азербайджана, Правительство Азербайджана в 2008 году приняло решение начать работу над проектом «План регионального Развития Большого Баку». Эта проект даст возможность направить процесс градостроительного планирования в научно-обоснованное, рациональное, эффективное, скоординированное русло. Проект, рассчитанный на ближайшие 25 лет – организует начавшееся стихийное развитие процесса землепользования и градостроительного планирования.

градостроительное планирование Большого Баку на современном этапе

Термином Большой Баку организаторы проекта обозначили часть территории Апшеронского экономического региона, включающего в себя: _ административную территорию города Баку, административную территорию города Сумгаита и часть Апшеронского административного района территориально и географически входящего в состав Апшеронского полуострова. Почему именно такую, на первый взгляд странную и сложную территорию? Именно эта территория охватывает весь Апшеронский полуостров, хотя поделена между разными административными единицами. Актуальность вопросов градостроительного планирования региона Большой Баку сегодня связана прежде всего со значительными темпами как экономического, территориального развития, а также роста демографии. Причем в последние годы рост миграции населения в Большой Баку сравнялся с естественным приростом населения в регионе. Всё это накладывает большую ответственность на систему градостроительного планирования и землепользования на этой территории. Проектная территория занимает всего 6% от общей площади территории Азербайджана, но на ней сосредоточено почти 77% всего объема валовой продукции государства. Также на этой территории сосредоточено более 36% всего населения Азербайджана. Также значительным фактором, отрицательно влияющим на процесс положительного функционирования как земельной, так и инженерной инфраструктур региона является значительное количество беженцев и переселенцев, переселившихся на территорию Большого Баку в течении короткого времени. По предварительным оценкам экспертов, территория занятая неорганизованными поселениями появившимися после 1991-1993 годов, превышает 100км² (10000га). Учитывая вышеперечисленное подытожив существующую ситуацию и насущные проблемы можно сформулировать задачи в развитии региона на ближайшие 25-30 лет как следующие:

- Разработка концепции развития региона в рамках всего государства;
- Совершенствование системы институционального развития системы градостроительного планирования;
- Создание схемы функционального зонирования территории региона;
- Создание единой транспортной схемы региона.

Институциональное развитие системы управления сегодня - одна из важнейших задач градостроительного планирования на современном этапе. Наша задача создание и совершенствование механизмов управления процессами землепользования, используя передовые технологии, в т.ч. космические.

Наша задача сегодня - направить развитие города в правильном, научно-обоснованном направлении. Учитывая экологические, экономические приоритеты, рост населения и значимость региона на современном этапе. Градостроительные же задачи – это конечно прежде всего улучшение качества жизни граждан. Это и создание комфортной селитебной среды, и улучшение экологии всей территории, поднятие до принятых мировых стандартов инженерное обеспечение, совершенствование современного пассажирского транспорта и т.д.

актуальность проблемы

Развал Советского Союза и восстановление независимости Азербайджана привело прежде всего к появлению проблемы изменения системы управления землёй и изменению структуры проектно-строительного процесса в целом. Если в условиях Советского Союза, и земля, и проектные, и строительные организации были в собственности государства, что с точки градостроительного планирования конечно же упрощало управление, то в условиях рыночной экономики встает задача создать систему **управляемого планирования**. Другими словами изменение «вертикальной» структуры на «горизонтальную». Другой вопрос существующей проблемы – это отсутствие необходимого количества кадров для реализации градостроительной политики в современных условиях. Подготовка профессиональных кадров – одно из приоритетных направлений будущего развития. Следующая проблема – формирование новой правовой и нормативной баз, для функционирования градостроительного процесса и реализации землепользования. Сегодня в Азербайджане уже принят новый Градостроительный Кодекс. Но в этом направлении предстоит сделать ещё очень много работы. Иная проблема, которая прямо-таки свалилась на город в последние годы – это транспортная. Центр города Баку последний год начинает превращаться в одну большую единую пробку. Практически все дороги заполнены автомобилями, автобусами и иным автотранспортом. Пока все принимаемые меры не приносят желаемого эффекта. Эта проблема одна из насущных сегодня. Также в наследство от Советского периода нам осталась нерешенность инженерных систем. В Баку до сих пор вода подается по часам, существуют перебои с газоснабжением, электричеством, отсутствуют современные очистительные станции сточных вод. Остро ощущается недостаточность в обеспечении общественным транспортом. Ликвидация старого трамвая, ликвидация пригородной электрички не облегчило положение города, а усилило остроту проблемы в пассажироперевозках. В ближайшем будущем необходимо будет срочно модернизировать и расширять сеть общественного транспорта. Сегодня за пределами Собственно Баку общественный пассажирский транспорт представлен только автобусом и конечно же это недостаточно. Отсутствие качественного обеспечения общественным пассажирским транспортом в свою очередь создает проблемы в развитии новых селитебных территорий, новых промышленных зон, новых торговых центров, университетских кампусов, больничных комплексов и других. Очередная проблема Большого Баку – это наличие единого, общего, незначительного по площади центра города. Сегодняшний центр города, который занимает площадь чуть более 1000 га, не справляется со своими функциями. За последние 30 лет город вырос на 1 млн. жителей, а площадь центра осталась практически неизменной это с одной стороны. С другой – сегодня под центром города Баку мы понимаем и административный, и историко-культурный, и спортивный, и транспортный, и промышленный, и торговый и бизнес центры. В этом центре сосредоточились практически все университеты, больницы и другие заведения общественного назначения. И все это практически на 1000-1500 га. Эта одна из тех самых первостепенных проблем стоящих сегодня перед Большим Баку, создание продуманной функциональной схемы города. Без обоснованного рассредоточения центров будет невозможно создать комфортную среду обитания для людей и здорового функционирования всего региона в целом.

основные направления развития

Первостепенная задача – это конечно же децентрализация региона. Как внутрорегиональная децентрализация, так и общегосударственная децентрализация. Централизация как экономики, культуры, так и администрации, образования и медицины привело к очень значительной плотности на небольшом участке центра города Баку. А это в свою очередь привело к появлению массы вытекающих отсюда проблем. Основное направление развития региона Большой Баку, прежде всего, направлено на процесс реорганизации использования земель на Апшеронском полуострове. В частности регенерация промышленного района территории Собственно Баку, площадью около 3000 га. Эта территория в прошлом функционировала как крупный промышленный центр Союзного назначения. Сегодня эти производства потеряли свою актуальность с одной стороны, с другой эта часть города сегодня находится практически в центре Бакинского амфитеатра не отвечая ни экологическим, ни функциональным требованиям. Более эффективное использование этой территории – одна из первостепенных задач в ближайшие 20-30 лет. Один из грандиозных реорганизационных проектов в современном Баку это перенос, а точнее вынос из Бакинской бухты, морского порта и парома. На сегодняшний день уже принято решение и начавшееся строительство нового Международного Торгового Порта в городе Алят в 65 км от центра города Баку – основополагающая градостроительная реорганизация. Параллельно осуществленные строительства новых промышленных центров нефтехимического комплекса вдоль берега моря в южном направлении от Баку предопределяет одно из направлений развития Большого Баку в южном направлении в сторону города Алят. Уже сегодня в этом районе города Баку, функционируют цементный завод, завод глубоководных оснований, новый газоконденсатный завод, строится новый судостроительный завод, новый цементный завод. Все это естественно приведет к развитию селитебной зоны в этой части региона. Другой центр индустриальной нагрузки это город Сумгаит. В прошлом крупный индустриальный, нефтехимический центр сегодня переживает второе рождение. В Советское время этот город был одним из серьезных поставщиков продуктов нефтехимического профиля. Сегодня большие по площади территории бывших заводов регенерируются и планируются в мобильные, современные, многофункциональные заводы и фабрики, которые в свою очередь уже выпускают конкурентоспособную продукцию. Другой центр региона к которому будет уделено пристальное внимание это город Хырдалан и территории прилегающие к нему. Это населенный пункт развился практически за последние 15 лет, а учитывая тот факт что именно эти последние 15 лет и были самыми проблемными в области градостроительного планирования, то и результат конечно получился плачевным. Эта зона региона Большой Баку требует существенной градостроительной реконструкции. Практически вся территория как города Хырдалана так и прилегающего к нему земель покрыта неорганизованными поселениями, без наличия элементарного социального обеспечения. Следующая зона будущего развития это северная береговая линия, за которой давно закреплена функция рекреационной зоны. Эта зону в будущем планируется эффективно благоустраивать и озеленять. А всю северную береговую линию развивать как курортную зону международного класса. Уже сегодня эта территория привлекает крупных инвесторов, желающих развивать курортный туризм.

В повестке дня остается вопрос рекультивации нефтепромысловых территорий Собственно Баку. Это направление градостроительной деятельности, также будет сохранено в ближайшие 20-30 лет.

заключение

В заключении хочется отметить, что развитие региона Большой Баку в 2015-2040 годах это период рождения нового Баку, в новых политических и экономических условиях. Это период удаления всего старого, пережившего и строительство нового, передового современного города на основе современных технологий, на основе новых научных разработок и учитывая опыт передовых городов мира.

В то же время Баку как один из древнейших городов мира, обладающий неповторимым своеобразием, культурой, аурой, своими самобытными и оригинальными памятниками истории и архитектуры будет оставаться центром притяжения туристов всего мира.

Мы, архитекторы и градостроители, правительство, а также все граждане Баку сделаем всё, чтобы Баку стал ещё более значимым городом мира. Мы хотим, чтобы Баку был не только географическим центром Евразии, но и культурным, экономическим, финансовым центром всего Ближневосточного региона.

Новруз Эльдаров

архитектор,
руководитель группы управления проектом «План Регионального Развития Большой Баку»

30 марта 2013 года