

АЗЕРБАЙДЖАНСКАЯ РЕСПУБЛИКА

На правах рукописи

РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ И ЕЕ ВЛИЯНИЕ НА ФОРМИРОВАНИЕ АРХИТЕКТУРНОЙ СРЕДЫ ГОРОДА БАКУ

Специальность: 6401.01- «Теория и история архитектуры,
реставрация и реконструкция памятников»

Отрасль науки: Архитектура

Соискатель: **Гасимова Фарида Рауф кызы**

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание ученой степени
доктора философии

Баку – 2021

Диссертационная работа выполнена на кафедре «Архитектурные конструкции и реставрация памятников» Азербайджанского университета архитектуры и строительства.

Научный руководитель: Доктор архитектуры, профессор
Абдуллаева Наргиз Джавад кызы

Официальные оппоненты: Доктор архитектуры, профессор
Абдрасилова Гульнара Сейдахметовна

Доктор философии по архитектуре, доцент
Салимова Айтен Тарнелъ кызы

Доктор философии по архитектуре, доцент
Абдуллаева Самира Мирахмед кызы

Диссертационный совет FD 2.29 Высшей Аттестационной Комиссии при Президенте Азербайджанской Республики, действующий на базе Азербайджанского университета архитектуры и строительства.

Председатель
Диссертационного
совета:



[Handwritten signature]

Доктор архитектуры, профессор
Мамедова Гюльчохра Гусейн кызы

Ученый секретарь
диссертационного совета: Доктор философии по архитектуре,
доцент

[Handwritten signature]

Ахундова Сурая Алифага кызы

Председатель
научного семинара:

[Handwritten signature]

Доктор архитектуры, профессор

Гаджиева Сабина Халид кызы

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы исследования. Активное строительство новых магистралей в Баку, а также реставрация и реконструкция старых, непосредственно связаны не только с экономическим ростом страны, расширением городского ареала, ростом городского населения и автомобильного парка, но также и с требованиями современных стандартов к транспортным коммуникациям. Однако Баку имеет свои исторические традиции формирования транспортной среды, имеющие климатические, социальные и традиционные предпосылки. Своевременность данной работы обусловлена активным изменением застройки исторически сложившихся городских магистралей центра города и необходимостью разработки научных рекомендаций по организации их архитектурной среды.

Состояние и изученность проблемы. Современный рост городов сопровождается созданием их сложной транспортной инфраструктуры, и архитектура транспортной среды является одной из наиболее актуальных тем современного исследования архитектуры в целом. На примерах зарубежных исследований таких авторов, как Д. Банистер, К. Баттон, Х. Льюис, С. Рабад, А.В.Сигаев и др., просматривается эволюция развития транспортных магистралей и включения транспортной системы в зависимости от той или иной формы архитектурно-планировочного построения города. Процессы развития транспортных магистралей среды в градостроительстве Баку были рассмотрены в трудах А.П.Иваницкого, Л.И.Ильина, Ф.М.Гусейнова, Н.Г.Нагиева, А.С.Алиевой, Н.Д.Абдуллаевой, Н.А.Алиева, С.Х. Дадашевой, Р.Р.Агазаде, И.А.Исбатов и др., где поэтапно прослеживается история формирования магистралей и сопровождающих их транспортных систем г. Баку с учетом климатических, рельефных, композиционных, социально-экономических условий и исторических предпосылок.

Основные труды по истории формирования архитектуры Баку и Азербайджана были составлены М.А.Усейновым,

А.В.Саламзаде, Л.С.Бретаницким, Ш.С.Фатуллаевым,
Р.М.Эфендизаде, Д.А. Ахундовым.

В диссертационной работе также рассматриваются отечественные и иностранные труды в области ландшафтного дизайна Т. Цховребовой, А.А. Гасановой, Ж.-П. Родрига, Н.В. Бауэр и др. Озеленение является важной частью формирования транспортной среды любого города и в своих трудах вышеуказанные исследователи представили особенности этого раздела городского планирования применительно к организации транспортной системы и транспортной среды в общем и в г. Баку в частности, с учетом его рельефа и климатических особенностей.

В работе также привлечены исследования в области градостроительства и организации транспортной среды специалистов и ученых стран постсоветского пространства. Однако все вышепредставленные исследования рассматривают проблему города и его улично-дорожной системы в определенном контексте, не касаясь средовой концепции формирования и развития его транспортных магистралей. Несмотря на это, все собранные литературные источники послужили основой научного исследования, систематизации и комплексного анализа сложившейся транспортной среды г.Баку.

Цель и задачи исследования. Выявление закономерностей и предпосылок пространственного развития и транспортной среды магистралей современного города, расширение понятий ареала сферы жизнедеятельности человека, охватывающих наряду с архитектурно-пространственными задачами комплекс социально-экономических, экологических и технологических факторов. В представленной работе также предпринята попытка обобщить фрагменты транспортной среды на территории центра г. Баку и вокруг него. Для этого были выделены и поставлены следующие задачи:

- установить историческую последовательность архитектурно-художественного формирования центральных магистралей, включающих ключевые акценты средовой композиции, изучить возможности развития отдельных ее

элементов в объемно-пространственном решении улиц, площадей, внутриквартальных пространств, пешеходных зон, определить роль архитектурно-ландшафтных ансамблей в гармоничном сочетании магистралей с природными условиями местности (рельефом, морем, растительностью и т. п.);

- обосновать влияние инженерной подготовки городских территорий, транспортного обслуживания, благоустройства, обеспечение всеми видами инженерного оборудования и визуальных коммуникаций на организацию системы улиц и площадей;

- определить экологические задачи, включающие создание наиболее благоприятных и здоровых условий при создании городских транспортных коммуникаций (микроклимат, степень озеленения, необходимая инсоляция, чистота воздуха, защита окружающей среды и т. п.);

- сформировать представление о крупных архитектурно-транспортных объектах в виде отдельных объемов и внутри- и пригородских кластерах, как, например, транспортно-общественные узлы;

- рассматривая функциональные элементы уличной среды, дать обоснование их целесообразного выбора, определить роль планомерного и экономически оправданного освоения на исторически сложившейся территории, а также их эффективного использования для рационального включения и дальнейшей модернизации.

Хронологические и географические границы объекта исследования. Границы исследования охватывают территорию исторически сложившегося центра города Баку, а также затрагивают среду магистралей и транспортных систем в пределах новых районов “Большого Баку”, сформировавшихся на рубеже конца XX – начала XXI вв.

Основу диссертационного исследования составляет анализ развития транспортной системы г.Баку, а также транспортных и пешеходных магистралей, формирующих его архитектурную среду. Их взаимодействие и влияние на исторически сложившееся городское ядро и связи с отдельными городскими

районами имеют функциональную и объемно-пространственную значимость, которая влияет на самобытность и историческую ценность городских магистралей.

Теоретико-методологические основы исследования базируются на комплексном системном подходе к изучению архитектуры транспортной среды и транспортных систем г. Баку и включает следующие методы:

- сравнительный анализ данных, собранных при изучении литературных источников, проектных и архивных материалов;

- анализ результатов фотофиксации объектов исследования и техническую обработку графических материалов, натуральных и социологических исследований;

- изучение методов формирования городской уличной среды через взаимосвязь традиционных и привнесенных приемов формообразования в контексте современных условий;

- впервые комплексно исследованы архитектурно-пространственные особенности транспортной среды магистралей г. Баку;

- предложена концепция подхода к развитию городской транспортной системы, основанная не только на материальных, но и на ценностно-символических факторах формирования архитектурно-пространственной среды.

Источниковую базу составили исследования виднейших историков и теоретиков архитектуры Азербайджана и зарубежных стран, специализирующихся в области архитектуры транспортных магистралей и транспортной среды. Также были использованы необходимые данные из Государственного исторического архива Азербайджана, позволившие подтвердить те или иные факты в истории развития транспортной среды г. Баку. Визуальная информация, исторические фотографии, карты, схемы г. Баку, представлены Государственным Архивом Кинофото документов Азербайджана, а также, интернет-ресурсами.

Научная новизна исследования заключается в исследовании современного направления, не рассмотренного в отечественной архитектурной науке – влияния транспортной

системы на формирование архитектуры среды на примере мегаполиса Баку. На основе обобщения и исследования материалов:

- выявлен характер и тенденции формирования объектов транспортной среды центра г. Баку и его районов;
- проведен сравнительный анализ транспортной системы Баку с такими же системами городов зарубежных стран;
- проведена дифференциация застройки транспортной среды центра г. Баку.

Практическая ценность исследования. Данное исследование, рассматривающее вопросы влияния транспортной системы на архитектурную среду города, могло бы стать основополагающим для создания методических пособий в области истории архитектуры и градостроительства Баку и Апшерона, а также служить основой для дальнейших исследований транспортной среды городов Азербайджана в целом. Аналитический характер отдельных глав содержит критическую оценку, указывающих на стихийность процессов застройки магистралей центральной части города, что позволит применить выводы сделанных исследований в практике современного отечественного проектирования. Выявленные средовые элементы формирующие транспортный каркас и городскую ткань, могут быть использованы при составлении генпланов и определении охранных зон исторической среды.

Апробация диссертации. Основные результаты диссертационной работы были изложены автором на международных и республиканских научных конференциях, а также на конференциях профессорско-преподавательского состава АзАСУ. В практическом формате были использованы на лекциях в зимней школе при АзАСУ и в публичных выступлениях на различных культурно-образовательных мероприятиях города Баку. По теме диссертации опубликовано 17 статей в республиканских и зарубежных научных изданиях. 2 статьи по теме диссертации находятся в печати.

Структура и объем диссертации. Диссертация состоит из введения, трех глав, заключения и списка использованной

литературы (изложенных на 146 с). В приложении приводятся графические таблицы (69 иллюстраций), содержащих чертежи, фотографии, схемы, рисунки. Объем работы составляет 256892 знаков.

СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

ГЛАВА I. ФОРМИРОВАНИЕ АРХИТЕКТУРЫ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ ИСТОРИЧЕСКОЙ ЧАСТИ Г.БАКУ

1.1. Исторические предпосылки формирования дорог и транспортной среды на территории города Баку.

В данном разделе рассматривается развитие транспортной системы в Баку, которое происходило наряду с общим развитием транспортных путей на территории Азербайджана в целом и определялось историческими, экономическими, политическими и климатическими факторами. Географическое расположение города на стыке между Европой и Азией привело к скрещиванию мировых торговых путей. Торговые тракты, такие как Великий Шелковый путь, проходившие через страну, определили прокладывание дорог и строительство мостов, а они в свою очередь сформировали характерную транспортную среду со всеми присущими ей элементами. Архитектурными сооружениями, сформировавшими транспортную среду исторической части города Баку можно считать характерные для всего Азербайджана общественные, гражданские и культовые сооружения такие как: каравансарай, крытые рынки, бани, мечети, овданы, городские крепостные стены и ворота для въезда и выезда, и т.д. Рельеф и контуры берега изначально активно влияли на застройку города и его улиц в качестве природно-ландшафтного фактора. Важно отметить влияние очертаний береговой линии моря на трассу главной торговой улицы, которая послужила в своем роде исходной линией для прокладки других улиц, отчасти шедших параллельно по возвышенности и как бы повторявших плавный изгиб горизонталей. Таким образом, Исторические источники,

свидетельствуют о существовании в г.Баку внутригородского деления на кварталы, “мяхялля”, разделенными капиллярной системой улиц с тупиковыми ответвлениями – даланами. Эта система вплоть до начала XIX века определяла городские связи и облик внутрикрепостной среды.

1.2. Формирование транспортного каркаса центральной части г. Баку в XIX – начале XX веков.

В XIX – нач. XX вв серьезные изменения претерпели планировочная структура города, характер его застройки и архитектурный облик, создается уникальная городская среда. Город рос исключительно быстро, и сравнительно небольшая, чрезвычайно плотно застроенная и густозаселенная территория Ичери Шехер, опоясанная кольцом средневековых стен, не могла вместить стремительно разраставшееся население. Поэтому развитие Баку было связано не с перестройкой и изменением его старой части, а с освоением обширной территории форштадта. Заложенный в 1809 году на месте рабада форштадт Баку с широкой эспланадой являлся предместьем крепости и в системе прямоугольных кварталов развивался самостоятельно.

В начале XIX века, проекты планировки Баку в первую очередь преследовали военные цели. Но начиная с 60-х годов XIX века, в связи с экономическим значением, в градостроительных проектах основное внимание уделяется задаче планомерного расширения города. Намечаются главные улицы, что вводит в структуру города организующие градостроительные элементы. Однако из-за отсутствия логической связи между городскими районами не сложилась целостная сеть основных магистралей, необходимая для активно развивающегося города. Сравнительно широкие и относительно капитально застраиваемые улицы, такие как: Николаевская (Истиглалийт), Набережная (Нефтчиляр), Телефонная (28 Мая), упирались в мелкие кварталы и становились тупиковыми. Такие наиболее важные улицы, как Станиславская (Азадлыг) и Балаханская (Физули) были крайне затеснены. Несмотря на вышеперечисленные факты, в общей планировке города

довольно отчетливо прослеживается стремление к регулярной планировке, опиравшееся на традиции европейского градостроительства. Застройка главных улиц того времени служит наглядным подтверждением того, как в условиях стремительно растущего промышленного города сложно разрешались архитектурные задачи и проводились крупные градостроительные проекты, разрешающие сложные вопросы городского благоустройства.

1.3. Развитие транспортной инфраструктуры г. Баку в XX веке. Экономическое развитие Азербайджана в советский период, способствовало территориальному росту города Баку и расширению его границ. Именно в этот период происходит формирование транспортной инфраструктуры города, которое связано с развитием общественного транспорта. При создании плана Баку авторы исходили из сохранения основ исторически сложившегося города, но с коренной его перепланировкой путем решительного упорядочивания сети городских улиц и площадей. Особые требования были предъявлены к целостному архитектурному оформлению площадей, магистралей, набережных, парков. В 20-е годы XX века 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 его основе лежало расширение и выпрямление существовавших магистралей и прокладка новых, снос трущобной застройки и раскрытие памятников архитектуры в целях усиления их градостроительной роли. В этот период большой импульс получило развитие новых транспортных магистралей, связывающих город с близлежащими поселениями, а также сама транспортная среда дополнилась современными и необходимыми объектами.

На основе этих материалов, в период с 1946 по 1954 год были произведены значительные работы по частичной реконструкции центральных районов Баку. Это коснулось таких улиц центра города, как: Коммунистическая (ныне Истиглалийят), здесь были снесены малоценные старые здания

между площадью Сабира и площадью Молодежи, что позволило раскрыть крепостную стену Ичери Шехер; улицы Г.Гаджиева (ныне просп. Азербайджана); проспекта Сталина (просп. Нефтчиляр); улиц Низами и Хагани. Было положено начало осуществлению проекта планировки и застройки Советской улицы, что заложило основы формирования Южной Советской и Северной Советской площадей. На эти же годы приходится окончательное превращение пос. Монтина в благоустроенный район города, где и была в основном завершена застройка Московского шоссе (просп. Г.Алиева). К концу 60-х годов перед авторами генплана Баку встала задача наметить пути качественно нового подхода к формированию планировочной структуры города. 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.

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 с развитой сетью внутригородских связей, имеющих продолжение в границах центра г.Баку, что отражалось на последовательном изменении застройки от центра к периферии.

ГЛАВА II. АРХИТЕКТУРНЫЕ ОСОБЕННОСТИ ТРАНСПОРТНОЙ СРЕДЫ МАГИСТРАЛЕЙ ЦЕНТРА Г. БАКУ

2.1. Архитектурно-планировочный анализ исторически сложившейся системы магистралей центра г. Баку.

История архитектуры улиц центра г. Баку может быть подразделена на ряд этапов, каждый из которых определяется, с

одной стороны, развитием застройки городских территорий, с другой – развитием средств транспорта. Вместе с тем, растет значение улицы, как элемента общественной жизни.

Основные особенности влияющие на формирование и развитие архитектуры магистралей Баку, можно дифференцировать следующим образом: открытое амфитеатральное расположение всего города по отношению к береговой полосе и его основного исторического района; террасообразность склонов чаши амфи-театра, где огромную роль играют кромки террас, обогащающие возможности композиционного и функционального расположения магистралей; индустриальный характер города, влияющий на создание внутригородских магистралей и определяющий их характер; непрерывный рост Баку, начиная с середины XIX века, создавший определенные условия застройки, требующие специфических решений и вынудивших планировать и развивать магистрали сразу в нескольких направлениях; центричность всей композиции плана.

Общая система основных магистралей города Баку сформирована в значительной степени по радиально-кольцевому принципу, но история застройки города наложила своеобразный отпечаток на составные части этой системы, что особенно проявилось в центральной части города. Положение начала магистралей по внешнему контуру Баку очень жестко обосновано топографическими и технико-экономическими условиями. Эти входы-въезды в город с запада на восток следующие: а) юго-западный въезд по Сальянскому шоссе через Шихово – Ханлар - Биби-Эйбат – Баилов и далее на проспект Нефтяников; б) западный въезд - обеспечивает связь с городом по трассе Баку – Шемаха –Евлах с переходом на автостраду Шелковый Путь и Нагорное плато на улицу М.Мушфига до улиц Низами и Физули; в) северо-западный въезд через районы Джейран-батан – Баладжары по Сумгаитской автостраде через Московский проспект на Тбилисский проспект и далее на улицу Дж. Джаббарлы и проспект Азербайджана; г) северный въезд – обеспечивает связи города с северным побережьем Апшерона

через Бинагады и далее по проспекту Азадлыг доходит до площади Азадлыг; д) северо-восточный въезд – обеспечивает связи города с центральной частью Апшерона и основными нефтедобывающими промыслами через Беюк-Шор – Кишлинское плато через Забратскую автостраду и по проспекту Г.Алиева, улицам Ю. Сафарова и Уз. Гаджибекова доходит до центра; е) восточный въезд – дает дублирующий вход в город со стороны центрального и восточного Апшерона по Аэропортовской автостраде и обеспечивает местные связи с районом поселка Бакиханова – Сураханы через Ахмедлы, проходит к центру через проспект Бабека, проспект Ходжалы и улицу Д.Алиевой; ж) юго-восточный въезд - из восточного Апшерона с Мардакянской автострады и морских промыслов через Аэропортовское кольцо на Зыхское шоссе через поселки Сураханы и Говсаны, с выездом на проспект Нобеля и ул. Уз. Гаджибекова. Из всех перечисленных въездов – 4 обеспечивают внешние связи, и 3 – местные апшеронские.

2.2. Архитектурная характеристика среды магистралей центра г. Баку.

Пространственное строение города составляется из множества архитектурных объектов и систем, расположенных вдоль открытых городских пространств - это улицы, площади, жилые дворы, бульвары, промышленные территории и т.д, обладающие свойствами среды, т.е. обжитые, освоенные горожанами, обеспечивающие соответствующие виды городской активности. «Городские интерьеры» и транспортная среда сливаются и перетекают друг в друга, особенно если речь идет об исторической части Баку. Транспортная среда, как правило, формируется из линейных систем улиц и площадей, решающих задачи пешеходно-транспортного движения, локальные пространства служат скоплением людей и машин, концентрации «перекрестных» дополнительных видов деятельности – торговли, общения и т.д. Это специфические объекты архитектурного проектирования, которые входят в большую группу открытых архитектурных пространств, полностью или частично не имеющие ограждений (стен) и перекрытий. Улично-

дорожная структура города – это сеть различных улиц, каждая из которых имеет свою специфическую архитектурную среду, и все вместе создают систему, позволяющую идентифицировать район, часть города и город в целом. В данном разделе проводится пространственный и исторический анализ формирования архитектурной среды исторически сложившихся улиц и площадей центра города Баку.

В этой главе приводится ряд основных транспортных магистралей, образовавшихся и получивших свое начало в конце XIX – начале XX века, среда которых обновляется по сей день.

2.3. Влияние транспортных средств и элементов организации транспортной системы на развитие благоустройства центральных улиц г. Баку

В 1887 году было создано Бакинское акционерное общество конно-железных дорог. С сентября 1889 года от железнодорожного вокзала до конторы братьев Нобелей в Черном городе, начал работать паровой трамвай, который в 1894 году был заменен на конку. К концу XIX века на бакинских улицах появился автомобиль. Все это откладывало отпечаток на характер самих улиц и новой транспортной среды соответствующей динамике нового трафика. Существовавшие линии Бакинской конки обслуживали главным образом центральные улицы города. Здесь прокладывались рельсы, строились тротуары, конюшни, остановки и др. Трамвайная (электрическая) система города Баку была открыта 8 февраля 1924 года. Первым маршрутом бакинского трамвая был Вокзал - пл. Азнефть, общей протяженностью 6,6 км. Максимальной протяженности в 117 км трамвайная система Баку достигла в 1939 г. С 90-х гг XX века трамвай интенсивно вытеснялся из системы общественного транспорта Баку, не выдерживая конкуренции с автотранспортом и метрополитеном. В 2004 году была окончательно закрыта и разобрана последняя линия трамвайной сети станция метро Хатаи — Монтинский базар. Троллейбус в Баку появился 5 декабря 1941 года. Основной этап развития сети троллейбусов в Баку пришелся на 60-70-е гг. В

начале 80-х сеть достигла максимального длины в 300 км, при 32-х маршрутах. Сеть охватывала также и некоторые ближние пригороды Баку. Несмотря на то, что сеть троллейбусов интенсивно развивалась до 90-х гг, она уступала в популярности среди населения, а также в качестве предоставляемых услуг по сравнению с автотранспортом, метро и даже трамваем, в связи с чем троллейбусная сеть была закрыта и разобрана в середине 2006 г.

Появление систем механического транспорта способствовало усложнению уличной структуры. Воздушные электрические и наземные рельсовые пути требовали создания специализированных остановок, навесов и других малых форм, и конструкций носителей.

ГЛАВА III. АРХИТЕКТУРНЫЕ СОСТАВЛЯЮЩИЕ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ Г. БАКУ

3.1. Архитектурно-пространственная организация наземных и подземных пешеходных связей.

Сравнительный анализ пешеходных зон центра города Баку, где различные методы создания пешеходных пространств имеют историческую обусловленность с мировыми примерами, показал следующее: в Баку формирование основной наземной пешеходной зоны в сложившейся застройке «Площади Фонтанов» (бывший Коллюбакинский сквер, позже «Парапет») и ул. Низами, происходило на протяжении почти 100 лет. Известно, что эта пешеходная зона, изначально была окружена транспортными магистралями локального значения, такими как: Коллюбакинская (ныне Н. Рафибейли), Врангельская (А. Джавада), Милютинская (Т. Алиярбекова), Воронцовская (Сафарли). В начале 80-х годов так называемый «Парапет» (в советское время получивший название сквер им. Карла Маркса) был перепроектирован в Площадь Фонтанов и с тех лет носит статус центральной пешеходной зоны. В систему этой пешеходной зоны вошли также: парк Низами и музей Низами, к/т «Азербайджан» и «Араз». Ещё в 40-е годы XX века, сад Низами был решен в виде террас, объединив пространство

между улицей Г. Гаджиева (ныне просп. Азербайджана) и музеем Низами. Вместе с площадью и парком, (были закрыты для транспорта полностью или частично также улицы: А.Алиева (б. Зевина), М.-Э. Расулзаде (б. Джапаридзе), Сафарли (б. Азизбекова), Нигяр Рафибейли (б. Ефима Саратовца). Уровень этой пешеходной зоны центра Баку определяется как исторически-торговый, что предполагает недопустимость заезда на нее автотранспорта. По всему ходу пешеходной зоны стоят архитектурные дома, построенные здесь в конце XIX – начале XX веков и являющиеся памятниками архитектуры. Закрытие Торговой, как пешеходной зоны, произошло в советский период. Свое начало ул. Низами (Торговая) вела от Мариинской, где располагались богатые и многоэтажные дома, в сторону Черного города. В советское и постсоветское время улица М. Расулзаде, а тогда улица Джапаридзе, продолжала носить характер пешеходной, сохранив свое торговое назначение. В настоящее время, на ней располагаются несколько торговых и сервисных объектов, а также к/т «Азербайджан». Кроме того, эта достаточно широкая пешеходная улица имеет прямой выход посредством подземного перехода на Приморский бульвар, являясь таким образом важным пешеходным узлом города. В систему центральной пешеходной зоны также вошла и Театральная площадь, которая фактически является продолжением ул. Низами. Здесь также располагаются выносные кафе, салоны, магазины, подчеркивающие динамизм характера улицы. Дальше, в сторону просп. Р.Бейбутова, оживленность присущая пешеходной зоне стихает и переходит в мерный ритм обычной жизни. За последний год на ул.Низами были открыты два подземных тоннеля для пешеходов. В конце 2011 – начале 2012 года, начиная с пересечения пр. Бюль-Бюля с пр. Нефтяников, был сдан в эксплуатацию еще один подземный многокоридорный пешеходный пассаж, который заканчивается на пересечении проспекта Бюль-Бюля и проспекта З.Алиевой, разрешив таким образом сложный транспортно-пешеходный узел города. Все окружающие исторически сложившиеся улицы узки и не рассчитаны на проезд современного транспортного

потока, а наземные планировочные средства разделения городского движения уже становятся недостаточными при высокой плотности населения и застройки. Современный опыт рекомендует несколько изменить отношение к решению пешеходных зон в местах соприкосновения с транспортными магистралями. Реконструируемые бизнес- и торговые центры ряда зарубежных крупных городов проектируются в нескольких уровнях с тем, чтобы радикально разделить движение транспорта и пешеходов, паркинги и т.д. Начиная с 2000 года подобная практика получает место и в отечественной архитектуре. Например, в торгово-развлекательном комплексе “Парк Бульвар”, расположенном на территории бакинского приморского парка. Рост городского населения, переполненность сравнительно небольшого центра города транспортом, требует более комфортабельных архитектурно-средовых решений его пешеходной части.

3.2. Ландшафтная организация транспортной среды центра г. Баку.

Баку всегда являлся особой климатической зоной, близкой к сухим субтропикам с частыми ветрами, масштабной нефтяной и другими видами промышленности, а также с высоким за последние десятилетия уровнем загазованности воздуха ввиду большого количества автотранспорта. И, как многие южные города промышленного профиля, на всех этапах своего развития остро нуждался в озеленении в том числе транспортной и пешеходной среды. В последней четверти XIX века на его территории постепенно начинают появляться отдельные небольшие зеленые пятна, локализуясь в районе, непосредственно прилегающем к городскому центру. Первое оформление озеленением бакинских магистралей приходится на 1850-е гг. По Шемахинской дороге, между форштадтом и крепостью образовалась озелененная аллея вдоль дороги, связавшей крепость с новым районом города. Это был первый и достаточно активный опыт решения озеленения транспортной среды в Баку. Но вплоть до начала XX века озеленение в структуре городского плана велось островками. В составленном

гражданским инженером фон дер Нонне генеральном плане перепланировки города, есть также предложения по оснащению городских магистралей пешеходными и зеленым зонами, в виде площадей и скверов, а также большого количества зеленых пространств в виде широких и просторных бульваров. В 1900 году садовая комиссия постановила ввести обязательную посадку деревьев на улицах. Здесь стоит отметить, что Николаевская улица, как одна из центральных, к 1893 году уже была частично озеленена. Деревья вдоль тротуаров на Садовой (ныне Ниязи), Мариинской (Хагани), Торговой (Низами) и на Набережной (просп. Нефтяников) появились к 1911 году. В планах Баку и его районов, в 1913 и 1918 гг к существующим зеленым насаждениям прибавился Приморский бульвар, который развивается вдоль центральной радиальной магистрали – проспекта Нефтяников. После установления советской власти в Азербайджане начались интенсивные работы, расширению транспортной сети Баку и ее озеленению. В генплане Баку 1927 г, разработанного А.П.Иваницким были предусмотрены обширные мероприятия по созданию системы зеленых насаждений, в том числе по озеленению пешеходных зон и магистралей. Следующими работами по реализации плана, имевшими большое значение для формирования системы зеленых пространств Баку, была реконструкция старых частей города, пробивка новых улиц и комплексная застройка ряда жилых кварталов. В конце 60-х – 70-х годов в Баку были проведены большие мероприятия по формированию широтной ландшафтно-композиционной оси города. Было положено начало формирования транспортной среды улицы Басина (ныне Физули) для создания здесь важнейшего водно-зеленого бульвара. Был осуществлен первый этап преобразований на одном из участков этой оси, который расположен между улицами Физули - Ш.Бадалбейли и завершается Дворцом Г.Алиева. С конца 2011 – начало 2013 года на месте непригодных к современным требованиям кварталов, на протяжении от Дворца Республики им. Г.Алиева до площади Физули шло строительство бульвара, который является

продолжением широтной оси центра Баку. Основная композиционная идея проектного решения бульвара и прилегающих улиц состоит в акцентировании важных градостроительных и транспортных узлов: площади Физули, пересечения бульвара с недавно расширенной и ставшей с двусторонним автомобильным движением ул. С. Вургуня, а также расширения магистралей вокруг него.

3.3. Общественно-транспортные узлы, как важнейшие составляющие в формировании архитектурно-транспортной среды г. Баку

В формате национальной программы по восстановлению транспортной инфраструктуры для возобновления роли государства в качестве ключевого логистического узла в центре Евразии, в период с 2009 г по настоящее время, в Баку были осуществлены новые значимые проекты в области архитектуры транспортной среды с учетом ее модернизации и перспективного развития. Эти проектные нововведения легли в основу нового генерального плана Баку, который, как документ общего планирования, должен объединить градостроительную деятельность архитекторов, инвесторов, застройщиков, органов государственного управления города для достижения его комплексного, сбалансированного и устойчивого роста. Экономически выгодное географическое расположение столицы Азербайджана на пересечении транспортных коридоров между востоком и западом, севером и югом являет собой комфортные возможности для перспективы в сфере транзитных перевозок пассажирами и грузопотоков. Сформированные или модернизированные за последние 10 лет на территории Баку транспортно-общественные узлы (хабы), находятся на пересечении важнейших внутригородских транспортных артерий и на вылетных магистралях города в разных направлениях для въезда и выезда с территории города и далее за пределы страны. Транспортно-общественными узлами международного значения являются Международный аэропорт им. Гейдара Алиева, вокзальный комплекс Азербайджанской государственной железной дороги, Бакинский международный

автовокзал, Бакинский международный морской торговый порт. Каждый из перечисленных объектов имеет свой возраст, историю создания и развития в пространстве и времени, характерные архитектурно-планировочные особенности, является одновременно транспортным узлом международного и внутреннего значения и играет важную роль не только в организации транспортной системы и экономической жизни Баку, но также является доминантой, которая формирует градостроительную политику города. Транспортно-общественный узел, или хаб в столице любого государства или отдельного мегаполиса - это организм, который скомплектован из взаимодействия двух или более типов транспортных систем, их техническом обслуживании, обслуживании человеко- и грузопотоков, решений линейной архитектуры, которая воплощена в его улично-дорожных связях с городом, в городе и из города, а также средовые гуманные решения, примиряющие этот организм с человеческим масштабом и человеческими потребностями.

3.4. Модернизация современной транспортной среды г. Баку.

Восстановление Шелкового Пути, создание TRACECA транспортного коридора Евразии, являются значительным событием XX и XXI веков. Азербайджан является активным участником и автором реконструкции и восстановления Великого Шелкового Пути. Параллельно с модернизацией магистральных автотрасс, ведется интенсивная реконструкция столичных дорог. В 2012 году начались работы по строительству четырехполосной 60-километровой Бакинской окружной дороги-2, которая соединит восточную оконечность Абшеронского полуострова с северной оконечностью первой кольцевой дорогой. На подъездах столицы осуществляется строительство транспортных развязок, которое направлено на решение транспортных проблем и ликвидацию заторов. Эти мероприятия позволят не только избежать перегруженности автотрассы, но и создадут прямой въезд с различных направлений. Показателями обеспечения города транспортными

территориями может быть протяженность и площадь улично-дорожной сети вместе с автостоянками, приходящиеся на одного жителя. Чем больше плотность населения и меньше плотность улично-дорожной сети, тем меньше протяженность и последней. Но развитие городского транспорта в центре г. Баку, его улично-дорожной сети и инженерного оборудования, как правило, отстает от роста населения, транспортных средств и осваиваемой территории. Устройство магистральных улиц и автомобильных дорог высокой пропускной способности, автостоянок и гаражей связано с отсутствием свободных от застройки территорий. Проблема состоит в том, что строительный бум, который переживал город с начала 2000 г, не учитывал резервирование транспортных территорий, а снос старых, но подчас капитальных исторических зданий и перекладка подземных коммуникаций для развития центральных улиц, и устройства автомобильных дорог на реконструируемых территориях своевременно не осуществлялась. Поэтому, в зависимости от конкретных градостроительных условий, беспрепятственное развитие в будущем транспортных сетей и сооружений, может уже в настоящее время обеспечиваться резервированием для них не только наземных территорий, но и подземных и надземных пространств. При повышении плотности населения и застройки потребуются соответствующее использование подземных (автостоянки, пешеходные и транспортные тоннели) и надземных (эстакады, многоярусные гаражи и т.д.) пространств. Устройство же в будущем подобных транспортных сооружений будет влиять на создание качественно новой транспортной среды центра г.Баку.

ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ

1. Развитие транспортной среды в г. Баку, происходило наряду с общим развитием транспортных путей на территории Азербайджана в целом и определялось историческими, экономическими, политическими и климатическими факторами.

2. Архитектурными сооружениями, сформировавшим транспортную среду исторической части города Баку можно считать характерные для всего Азербайджана общественные, гражданские и культовые сооружения такие как: каравансарай, крытые рынки, бани, мечети, овданы, городские крепостные стены и ворота для въезда и выезда, и т.д.

3. Формирование архитектуры транспортных магистралей Баку в XIX – нач. XX в, является основным историческим каркасом уличной сети центра города и его транспортной среды.

4. Экономическое развитие Азербайджана в советский период способствовало территориальному росту г. Баку и расширению его границ, и, как следствие, развитию транспортной сети, которое сопровождалось усложнением застройки вдоль исторически сложившихся магистралей.

5. Формирование транспортной инфраструктуры связано с развитием общественного транспорта на короткие и дальние расстояния. Архитектура улиц г. Баку характеризуется с одной стороны развитием застройки городских территорий, с другой – развитием средств транспорта, в связи с чем растет значение улцы, как составляющего элемента архитектурно-транспортной городской среды

6. Композиционное развитие магистралей разного назначения и линейного характера, а также специальные дорожные элементы, в виде развязок, въездов, выездов, “узлов” и т.д, также влияет на формирование общей динамики построения городского пространства и транспортной среды в нем.

7. Обозначены и охарактеризованы основные городские въезды-выезды, через которые осуществляются связи с сателлитами Баку, расположенными на Апшеронском полуострове и определяется их функциональное значение в транспортной среде города.

8. Определен линейный характер основных магистралей центра г. Баку и дан анализ влияния их композиционного развития на общую динамику города.

9. Определен и произведен анализ дуговых магистралей

города, их развитие, а также приобретение новых, как процесс формирования новых городских пространств для транспортной среды.

10. Понятие городского “интерьера” является основной частью архитектурно- транспортной среды г. Баку.

11. Пешеходная зона города Баку является исторически сформированной самостоятельной величиной и одним из основных объектов, требующей специальных композиционных решений в постоянно развивающейся транспортной среде города.

12. Некоторые виды дорожно-эксплуатационных зданий, которые непосредственно связаны с транспортной магистралью, должны включаться и становиться необходимой частью при проектировании или реконструкции ее среды.

13. Ландшафт при организации транспортной среды должен выполнять не только декоративные функции, но также быть задействован как фактор, влияющий на экологическое состояние городских пространств.

14. Определена история формирования главных общественно-транспортных узлов, таких, как Бакинский вокзал, аэропорт им. Г.Алиева, Бакинский порт и Автовокзал. Также анализируется их композиционная составляющая в городском пространстве, архитектурно-планировочная связь с основными магистралями и влияние на развитие транспортной системы г.Баку в целом.

15. Модернизация транспортной среды должна сопровождаться реконструкцией старых улиц, с сохранением значительного фонда капитальных зданий, представляющих архитектурную и историческую ценность. Реконструкция в этих случаях осуществляется застройкой узловых участков магистрали крупными монументальными зданиями, определяющими архитектурный облик отдельных отрезков улиц.

По теме диссертации были опубликованы следующие статьи:

1. "Formation and development of Neftchilar avenue as one of the principal line in Baku" // AzMİU, Elmi əsərlər №1, Bakı 2010, c.77-80
2. «Формирование транспортной среды исторической части города Баку (XIX – начало XX вв)» // AzMİU, Professor-müəllim heyətinin və aspirantların elmi konfransinin materialları, Bakı 2010, c.72-74
3. «Принципы формирования уличной среды Ичери Шехер средневекового периода» // «Antik və orta əsr Azərbaycan şəhərləri: arxeoloji iris,tarix və memarlığı», Beynəlxalq elmi konfransın materialları, Bakı 2012, c.668-674
4. "Архитектурно-планировочный анализ сложившейся системы магистралей центра города Баку" // "Академический вестник УралНИИпроект РААСН", № 4, международный научный электронный журнал, Россия 2012, с.13-16
5. «Сравнительный анализ архитектурно-пространственной организации наземных и подземных пешеходных связей центра г.Баку» // "Memarlıq, şəhərsalma tarixi və bərgəsi" elmi nəzəri məcmüəsi, № 3(3), Bakı 2012, c.170-177
6. «Модернизация архитектуры современной транспортной среды г. Баку» // АМЕА "İncəsənət və mədəniyyət problemləri" № 4 (42) Bakı 2012 c. 72-81
7. «Развитие транспортной инфраструктуры г.Баку с 20-х – начало 90-х гг XX века» // "АМІТ", международный научный электронный журнал №1 (22), Россия, Москва 2013, № 22/13-01
8. «Исторические предпосылки формирования дорог и транспортной среды на территории города Баку в XVII – начале XIX в» // Издательство "Грамота", Научно-теоретический и прикладной журнал №1 (27), Часть 1, Россия, Тамбов 2013, с.45-47
9. «Рекреационные зоны транспортной среды центра г.Баку»

- // “Memarlıq,şəhərsalma tarixi və bərpası” elmi nəzəri məcmüəsi,№4, Bakı 2013
10. «Ландшафтная организация транспортной среды центра г. Баку» //AzMİU, Elmi əsərlər, Bakı, 2012 , № 2, с. 18-24
 - 11.«Элементы организации транспортной среды центральных магистралей г.Баку» // URBANIZM, Beynəlxalq elmi-praktiki jurnal, Bakı 2013, №18, с. 35-38
 12. «Шамиль Фатуллаев – основоположник исследования истории формирования архитектуры транспортного каркаса г.Баку XIX-начала XX вв.» // “İncəsənət və mədəniyyət problemləri”, Beynəlxalq elmi jurnal, AMEA, Bakı, 2014, №2(48), с. 59-81
 13. «Объекты общественного питания, как один из активных элементов архитектуры уличной среды г.Баку» // “Dizaynın müasir problemləri”, I Respublika elmi-praktiki konfransın materialları, Bakı, 2016, №1(22), с. 116-121
 14. «Проблемы гуманизации дизайна городской среды города Баку» // “Dizaynın müasir problemləri İnsan.Dizayn.Mühit.” II Respublika elmi-praktiki konfransın materialları, Bakı, 2018, №1 (5), с. 148-158
 15. «Архитектурно-планировочный анализ общественно-транспортного узла при вокзальном комплексе азербайджанской железной дороги в г. Баку» // “Memarlıq irsi və müasir səmiiyyət.” Beynəlxalq elmi-praktiki konfransın materialları, Bakı, 2019, с. 200-205
 16. «Development and modernization of Baku city as the largest transportation hub in the Southern Caucasus region, in 2009 – 2019» // “Problems of architecture and town planning today”, GTU Beynəlxalq elmi konfransın materialları, Tbilisi, Gürcüstan, 2019, №11, с.34-44
 17. «Modernization of the main transportation hubs and their interconnection with the highway system in Baku city» // “İncəsənət və mədəniyyət problemləri”, Beynəlxalq elmi jurnal, AMEA, Bakı, 2019, № 3(69), с. 3-14
 18. «Формирование транспортно-общественного кластера при дорожно-транспортном комплексе «Кёроглу» в городе

Баку» // “Tikintidə innovasiyalar” mövzusunda Ukrayna-Azərbaycan - 4 Beynəlxalq Elmi Konfransının materialları, 2021, (в печати)

19. «Развитие и модернизация системы транспортно-пересадочных узлов г. Баку» // “Problems of architecture and town planning today” GTU Beynəlxalq elmi konfransın materialları, Tbilisi, Gürcüstan, 2021, (в печати)

ФОРМИРОВАНИЕ И РАЗВИТИЕ УЛИЧНОЙ СЕТИ В Г.БАКУ (ИЧЕРИ ШЕХЕР)

АРХИТЕКТУРА ТРАНСПОРТНОЙ СРЕДЫ ИЧЕРИ ШЕХЕР

УЛИЧНАЯ СЕТЬ



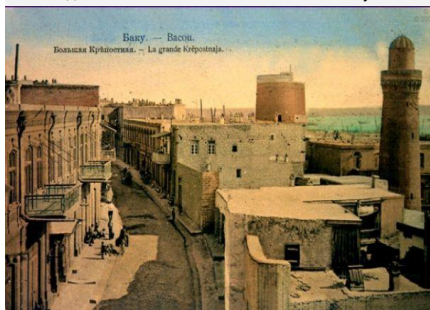
далан



ул. Кичик Гала



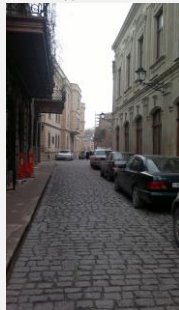
далан



ул. Бююк Гала



ул.М.Магомаева



ул. Башенная



ул. Асафа Зейналлы (Карван йолу)



I -1. Исторические предпосылки формирования дорог и транспортной среды на территории города Баку

КАРТЫ И ПЛАНЫ Г.БАКУ, СОСТАВЛЕННЫЕ В ПЕРИОД С XVI–XIX ВВ.

КАРТЫ И ПЛАНЫ Г. БАКУ, СОСТАВЛЕННЫЕ В XVI – КОНЦЕ XIX ВЕКА



Карта каменных дорог на Апшеронском полу-ве



Каменные дороги на Апшероне



Баку 1562 год, карта Энтони Дженкинса



Баку 1683 год, рис. Э. Кемп



Карта 1723 г, средневековые дороги, связывавшие Баку с другими регионами

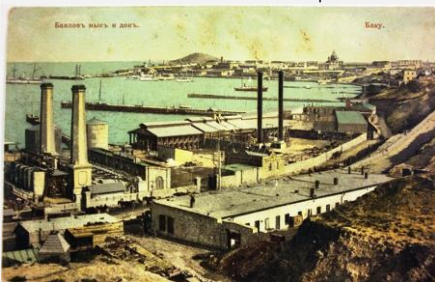
I -1. Исторические предпосылки формирования дорог и транспортной среды на территории города Баку

ФОРМИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ В ИНДУСТРИАЛЬНЫХ ПОСЕЛКАХ Г.БАКУ

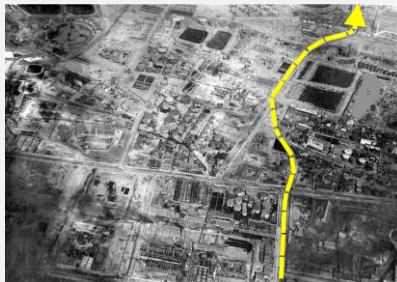
ФОРМИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ СРЕДЫ В ИНДУСТРИАЛЬНЫХ ПОСЕЛКАХ Г.БАКУ



Карта мыса Баилов 1899 г и 1913 г



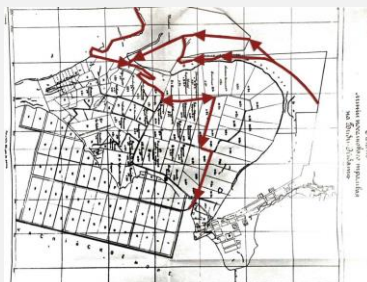
Формирование дорог в пос. Баилов в начале XX



Панорама Биби-Эбата



План трамвайной линии на пос.Баилов и Биби-Эбат



План трамвайной линии на Биби-Эбате

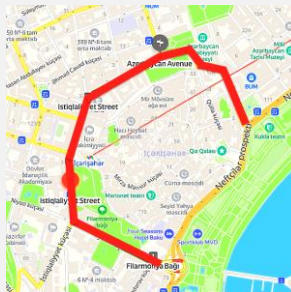
1-2. Формирование транспортного каркаса центральной части г.Баку в XIX – начале XX веков

ДУГОВЫЕ МАГИСТРАЛИ Г.БАКУ

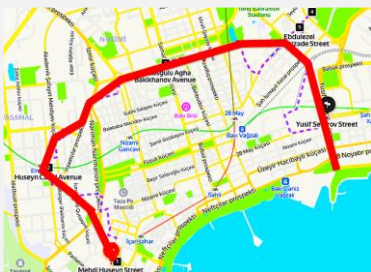
ДУГОВЫЕ МАГИСТРАЛИ



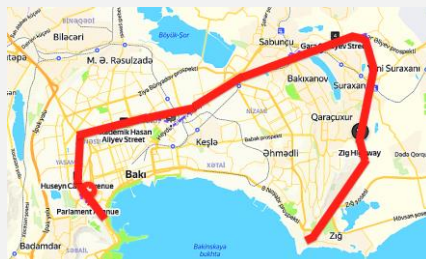
приморский фасад города



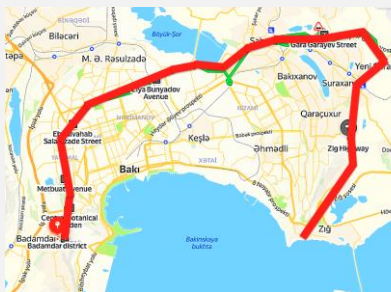
малая внутренняя дуга



средняя дуга



большая дуга



внешняя дуга

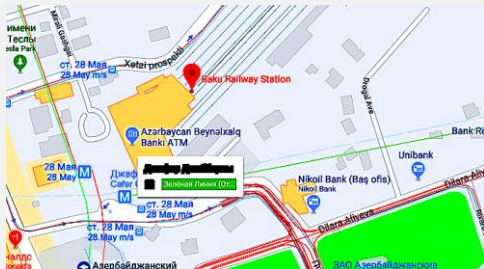


«дуги» г. Баку

II-1. Архитектурно-планировочный анализ исторически сложившейся системы магистралей центра г. Баку

ТРАНСПОРТНЫЕ КОМПОЗИЦИОННЫЕ ЦЕНТРЫ Г. БАКУ

ОСНОВНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОМПОЗИЦИОННЫЕ ЦЕНТРЫ Г. БАКУ



Привокзальная площадь



Площадь 20 Января



Площадь с Музейным центром

II-1. Архитектурно-планировочный анализ исторически сложившейся системы магистралей центра г. Баку

ОБЩЕСТВЕННО-ТРАНСПОРТНЫЕ УЗЛЫ Г.БАКУ

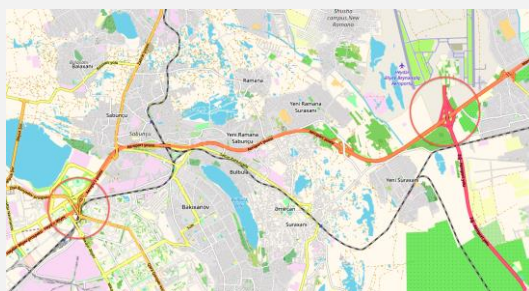
МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ ИМ. Г.А. АЛИЕВА



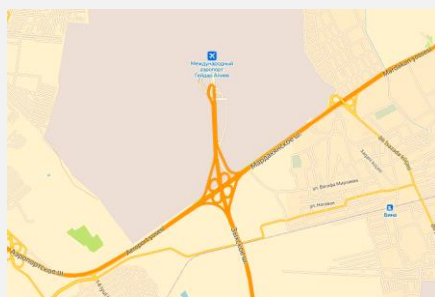
Генплан аэропорта



Территория аэропорта с птичьего полета



Аэропортовское шоссе, объединяющее городские транспортные развязки: ст. метро «Кероглу» и Аэропорт



«Клеверная» дорожная развязка перед аэропортом



Многовекторная развязка около метро «Кероглу»

III-3. Общественно-транспортные узлы, как важнейшие составляющие в формировании архитектурно- транспортной среды г. Баку

ЗЕЛЕННЫЕ ЗОНЫ ТРАНСПОРТНОЙ СРЕДЫ Г.БАКУ

ЗЕЛЕННЫЕ ЗОНЫ ТРАНСПОРТНОЙ СРЕДЫ Г.БАКУ



Проект реконструкции проспекта Нариманова («Советской») и этапы строительных работ



Новые скоростные магистрали на просп. Нариманова и Центральный парк на месте «Советской»



Ландшафтное и средовое решение Центрального парка, 2019

III-2. Ландшафтная организация транспортной среды центра г. Баку

СОВРЕМЕННЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ РАЗВЯЗКИ Г.БАКУ

ЭЛЕМЕНТЫ СОВРЕМЕННОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СРЕДЫ Г.БАКУ

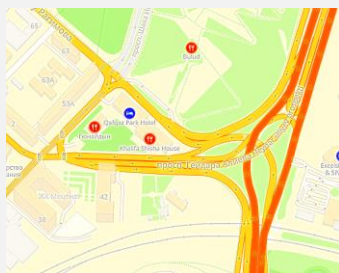
ТРАНСПОРТНЫЕ РАЗВЯЗКИ



Транспортная развязка на соединении просп. Строителей, Нариманова и ул. А.Шаика (2018)



Транспортная развязка на пересечении просп. 3.Бунятова, А.Мустафаева, Г.Алиева, А. Саламзаде (2018)



Транспортная развязка на пересечении проспектов Г.Алиева, Бабека, Хатаи

III-3. Общественно-транспортные узлы, как важнейшие составляющие в формировании архитектурно- транспортной среды г. Баку

Защита диссертации состоится 24 декабря 2021 года в 11:00
на заседании Диссертационного совета FD 2.29 действующего
на базе Азербайджанского Университета Архитектуры и
строительства.

Адрес: AZ-1073, Баку, ул. А. Султановой, 11.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке АзУАС.

Электронная версия диссертации и автореферата размещена на
официальном сайте Азербайджанского Университета
Архитектуры и строительства.

Автореферат разослан по соответствующим адресам 24
декабря 2021 года.



Подписано в печать: __.__.2021

Формат бумаги: А5

Объём: 36439

Тираж: 70