

Cities for  
people



# İnsanyönümlü şəhərlər

Yan Geyl



Layihə rəhbəri:	Anar Əliyev
Baş redaktor:	Nurman Təriq
Tərcüməçi:	Cavidan Uğurlu
Redaktor:	Toğrul Musayev
Məsləhətçi:	Bayram Axundov
Korrektor:	Turac Eldarqızı
Tərtibatçılar:	İzabel Daket Zülfü Xəlilov
Cildin dizaynerləri:	Kamilla Rixter-Fris van Ders İsmayıl Süleymanlı

**Jan Gehl**  
**CITIES FOR PEOPLE**

**Yan Geyl**  
**İNSANYÖNÜMLÜ ŞƏHƏRLƏR**

Bakı, "Parlaq İmzalar" Nəşriyyatı – 2026, 280 səh.

© Jan Gehl / 2010  
© Parlaq İmzalar MMC / 2026

Bu kitab müəllif Yan Geyl ilə Parlaq İmzalar MMC arasında bağlanmış müqavilə əsasında nəşr olunmuşdur. Kitab "Island Press" nəşriyyatının 2010-cu il nəşri əsasında ingilis dilindən tərcümə edilmişdir. Kitabın bütün hüquqları qorunur. İcazəsiz olaraq hər hansı vasitə ilə nəşri və yayımlanması qadağandır.

Kitabın orijinal adı: *Byer for Mennesker, Bogværket 2010, Copenhagen, Denmark*  
Kitabın ingilis nəşri: *Cities for People, Island Press, 2010, Washington*

Cildin fotosu: Waterfront, Casablanca, Morocco, photo, Lars Gemzøe, 2009



www.parlaqimzalar.az  
info@parlaqimzalar.az  
f @ /parlaqimzalar  
0559697259 / 0559897259

Mətbəə: "AVE PRINT" MMC  
İYUN / 2026



Nə olur olsun, gəzmək həvəsinizi itirməyin. Mən özümü yaxşı hiss eləmək üçün hər gün gəzirəm və beləcə, xəstəliklərdən uzaq qalırım. Ən yaxşı fikirlər mənə gəzərkən gəlib və bütün cansıxıcı fikirlərdən də gəzərək yaxa qurtarısam.

Soren Kyerkeqor  
danimarkalı filosof  
1813-1855

# Mündəricat

## IX

### Ön söz və müəllifin ön sözü

IX	Ön söz
XII	Müəllifin ön sözü

## 1

### 1. İnsan miqyası

3	1.1 İnsan miqyası
9	1.2 Öncə biz şəhərləri formalaşdırırıq, sonra onlar bizi
19	1.3 Şəhər görüş məkanı kimi

## 31

### 2. Hisslər və miqyas

33	2.1 Hisslər və miqyas
47	2.2 Duyğular və ünsiyyət
55	2.3 Pozulmuş miqyas

## 61

### 3. Canlı, təhlükəsiz, dayanıqlı və sağlam şəhər

63	3.1 Canlı şəhər
91	3.2 Təhlükəsiz şəhər
105	3.3 Dayanıqlı şəhər
111	3.4 Sağlam şəhər

117

## 4. Göz səviyyəsində şəhər

- 118 4.1 Keyfiyyət məhz kiçik miqyasdan başlayır
- 119 4.2 Piyada gəzmək üçün ən əlverişli şəhərlər
- 134 4.3 Vaxt keçirmək üçün əlverişli şəhərlər
- 148 4.4 Görüşmək üçün rahat şəhərlər
- 158 4.5 Özünüifadə, oyun və idman
- 162 4.6 Əlverişli məkanlar və uyğun miqyas
- 168 4.7 Və göz səviyyəsində əlverişli hava
- 176 4.8 Gözəl şəhərlər, xoş təəssüratlar
- 182 4.9 Velosipedçilər üçün ən rahat şəhərlər

193

## 5. Həyat, məkan, binalar: məhz bu ardıcılıqla

- 195 5.1 Braziliya sindromu
- 198 5.2 Həyat, məkan, binalar: məhz bu ardıcılıqla

213

## 6. İnkişaf etməkdə olan şəhərlər

- 215 6.1 İnkişaf etməkdə olan şəhərlər
- 229 6.2 İnsan miqyası – universal başlanğıc nöqtəsi

231

## Alətlər qutusu

247

## Əlavə

- 248 Qeydlər
- 255 Biblioqrafiya
- 260 İllüstrasiyalar və fotolar
- 261 İndeks



# Ön söz

Mən Bakıda doğulub böyümüşəm. Doğma şəhərimi on ildən çoxdur ki, anlamağa və daha da yaxşılaşdırmağa çalışıram. Son illər ərzində urbanistikani, yəni şəhərlərin quruluşundan bəhs edən elmi bu sahəyə aid kitablardan, kurslardan, müşahidələrdən, səyahətlərim və şəxsi təcrübəm əsasında öyrənmişəm. Sosial şəbəkə və videobloqlar vasitəsilə bu informasiyalari bölüşür, şəhər haqqında daha geniş auditoriya ilə danışmağa çalışıram. Bu, akademik bir yol deyil, hər gün şəhərdə və şəhərlə yaşayan, onun necə qurulduğunu başa düşməyə çalışan bir insanın şəxsi yoludur.

2010-cu ilin əvvəllərində, "İnsanyönümlü şəhərlər" ("Cities for People") kitabı çap olunduğu dövrlərdə mən də bir çoxları kimi şəhər problemlərinə daha çox yol hərəkəti prizmasından baxırdım. Nəqliyyat, sürücülərin və piyadaların davranışı ilə bağlı müzakirələrdə iştirak edir və təəccüblənirdim: niyə hər şey bu qədər xotik görünür, niyə sürücülər qaydaları pozur, niyə piyadalar yolu nəzərdə tutulmayan yerlərdən keçirlər. O vaxt mənə elə gəlirdi ki, problem insandadır.

Bu kitabla tanışlıq və daha sonra urbanistika ilə bağlı digər mənbələri oxumaq sayəsində baxışım kökündən dəyişdi. Tədricən anladım ki, problem insanlarda deyil, problem bizim onlar üçün yaratdığımız şəraitdədir.

Postsovet məkanının bir çox şəhərləri kimi Bakı da modernist inkişaf modelinin mirasını daşıyır. SSRİ-nin dağılmasından sonra, 1990-cı illərdə idarəetmənin zəif olduğu şəraitdə xotik avtomobilləşmə prosesi başladı. 2000-ci illərin ortalarından etibarən isə tıxac problemini həll etmək üçün yolların, körpülərin və tunellərin tikintisinə başlandı. Bu o dövrdə ən məntiqli çıxış yolu kimi görsənirdi. Ancaq çox vaxt bu cür tikinti işləri səkilərin darılması və ağacların kəsilməsi hesabına baş verirdi; nəticədə şəhərdə piyada kimi hərəkət etmək getdikcə daha da çətinləşdi, paralel olaraq Bakıda ekoloji vəziyyət pisləşdi.

Yalnız son illərdə Bakıda bu yanaşmaya yenidən baxmaq cəhdləri görünməyə başlayıb. Getdikcə daha aydın olur ki, yolların genişləndirilməsi avtomobillərin sayını artırır və nəticədə daha böyük tıxaclarə səbəb olur. Alternativ isə daha çox yol tikmək deyil, alternativ hərəkət imkanları çox olan şəhər qurmaqdır: rahat ictimai nəqliyyat təşkil edilməlidir, velosiped sürmək və piyada hərəkət etmək üçün əlverişli şərait yaradılmalıdır.

Bu istiqamətdə artıq müəyyən addımlar atılıb: yeni baş planlar qəbul olunub və dövlət proqramları hazırlanıb. Lakin bu dəyişikliklər hələ də daha çox ayrı-ayrı layihələr şəklində icra olunur və vahid siyasətə çevrilməyib. Eyni zamanda inkişaf etmiş və yaşayış keyfiyyəti üzrə dünya reytinglərində yüksək pillələri tutan şəhərlərdə bu cür dəyişikliklər artıq adi hala çevrilib.

Bu mənada Bakı hələ yolun başlanğıcındadır. Digər regional mərkəzlərdə isə transformasiyalar ümumiyyətlə hələ başlamayıb.

Əsas problemlərdən biri piyada mühitidir. Bizim şəhərlərdə bu mühit hələ də təhlükəsiz və rahat hərəkət üçün yetərinə uyğunlaşdırılmayıb. Halbuki şəhərin rahatlığını, keyfiyyətini və təhlükəsizliyini ilk növbədə piyada perspektivindən dəyərləndirmək lazımdır. Çünki hamımız piyadayıq. Avtomobildən istifadə edib-etməməyimizdən asılı olmayaraq, şəhərlə əlaqəmiz hər zaman bir addımla başlayır. Və məhz bu fundamental prinsip şəhərdəki qərarların əsasını təşkil etməlidir.

Bu dəyişikliklərə qarşı müqavimətin olması da təbiidir. Öz fəaliyyətimdə görürəm ki, bir çox soydaşlarımız bu yanaşmanı dəstəkləsə də, ona skeptik baxanların sayı da az deyil. Xüsusilə sürücülər. Onlar üçün yolun genişləndirilməsi və əlavə zolaqların yaradılması məntiqli həll kimi görünür. Bu yanaşma başa düşüləndir, lakin uzunmüddətli perspektivdə yenə də problem həll olunmur. Bu mərhələdən, demək olar ki, bütün şəhərlər və bütün millətlər keçib.

Bu kitabın nəşrindən əvvəl mənim Kopenhagenə səfər etmək və müəlif Yan Geyl ilə görüşmək imkanım olmuşdu. Söhbət zamanı o qeyd etdi ki, Avropa şəhərlərində də bu dəyişikliklər bir anda baş verməyib, proses onilliklər çəkib. Onun sözləri bizdə tez-tez səslənən "mentalitetimiz fərqlidir" fikrinin gerçəkliyi bir o qədər də əks etdirmədiyini üzə çıxartdı. Müxtəlif ölkələrin təcrübəsi göstərir ki, dəyişikliklər hər yerdə mümkündür. Əsas məsələ zaman, niyyət və dəyişməyə hazır olmaqdır.

Deməli, problem nə mentalitetdədir, nə də insanlarda. Biz hamımız yaşadığımız mühitə uyğun davranırıq. Şəhər mühiti bizim vərdişlərimizi, davranışımızı, hətta emosional vəziyyətimizi formalaşdırır. Gündəlik həyatın bir çox tərəfləri, o cümlədən stres və gərginlik birbaşa insanın yaşadığı şəhər mühitinə bağlıdır. Tıxaclarda keçirilən saatlar adi görünə bilər, ancaq onlar şüuraltı olaraq insanda aqressiya və stres yaradır. Şəhər bizim ikinci evimizdir, küçələr isə bu evin otaqları. Məşhur deyim var: öncə biz şəhərləri formalaşdırırıq, sonra onlar bizi.

Bu kitabın tərcümə təşəbbüsü yuxarıda qeyd etdiyim düşüncədən doğdu. İstəyirdim ki, kitab bizim dilimizdə də əlçatan olsun. Onu yalnız geniş oxucu kütləsi deyil, həm də memarlar, şəhərsalma mütəxəssisləri, nəqliyyat planlayıcıları, icra başçıları və məmurlarımız oxusun. Xüsusilə azad edilmiş ərazilərin və Qarabağ şəhərlərinin yenidən qurulduğu bir dövrdə bu, xüsusilə vacibdir. Bizim sıfırdan yeni şəhərlər qurmaq üçün çox yaxşı imkanlarımız var və bu zaman artıq mövcud olan global təcrübəyə əsaslanma bilərik.

Bu prosesdə isə yalnız texniki biliklər deyil, insanın şəhəri necə hiss etməsi də həlledici rol oynayır.

Biz çox vaxt Bakını lazımcı qiymətləndirmirik. Zəngin tarixi, unikal içəri-şəhəri və böyük potensialı olan gözəl bir paytaxtımız var. Bakı həqiqətən insanyönümlü bir şəhər olmağa layıqdır. Bölgələrimiz də eyni dərəcədə böyük potensiala malikdir. Burada həm yerli xüsusiyyətləri qoruyaraq, həm də müasir yanaşmaları tətbiq edərək daha rahat və dayanıqlı bir mühit formalaşdırmaq mümkündür.

Bu kitabın nəşrinə dəstək olan hər kəsə dərin təşəkkürümü bildirirəm. İlkin mərhələdə ianə göndərən izləyicilər sayəsində layihənin gerçəkləşməsi istiqamətində ilk addımlarımızı atdıq. Həmçinin Azərbaycan Respublikasının Dövlət Şəhərsalma və Arxitektura Komitəsinə, "Büro Mühit" memarlıq bürosuna və əlavə dəstək üçün "AzParking" şirkəti və "İçərişəhər" Dövlət Tarix-Memarlıq Qoruğu İdarəsinə təşəkkürümü bildirmək istəyirəm.

Dostlarım Dilqəm İsmayılov və Bayram Axundova xüsusi minnətdarlığımı bildirirəm. Bu insanlarla etdiyim uzun söhbətlər, Azərbaycanın müxtəlif şəhərlərində birlikdə gəzdiyimiz küçələr mənim üçün, bir növ, canlı dərslər oldu və urbanistika ilə bağlı düşüncələrimi formalaşdırmağa kömək etdi.

Bu kitab dərslik deyil, şəhərlərə baxış tərzimizi dəyişən bir çağırışıdır. Onu oxuduqdan sonra tanış küçələrə fərqli rəqərdən baxacaq, əvvəllər adi görünən detalların şəhər həyatında necə mühüm rol oynadığını hiss edəcəksiniz. Əgər bu kitab sizi şəhər mühitini daha dərinləndirməyə, suallar verməyə və dəyişikliklərin bir hissəsi olmağa təşviq edirsə, demək, ona ayırdığınız vaxta dəyər.

*Anar Əliyev  
urbanist, blogger  
"İnsanyönümlü şəhərlər" media  
layihəsinin təsisçisi*

# Müəllifin ön sözü

1960-cı ildə memarlıq fakültəsini bitirmişəm. Bu da o deməkdir ki, artıq əlli ildir şəhərlərin inkişaf prosesini izləyirəm. Düzdür, bu əlliillik yol mənim üçün böyük bir imtiyaz olsa da, asan başa gəlməyib.

Bu yarıməsrlük müddət ərzində şəhərlərin planlaşdırılması və tikilmə tərzində köklü şəkildə dəyişib. Təxminən 1960-cı ilə qədər dünyanın hər yerində şəhərlər, əsasən, əsrlər boyu toplanmış təcrübə əsasında formalaşdı. Şəhər məkanındakı qaynar həyat bu zəngin təcrübənin ən mühüm tərkib hissəsi idi və hamı yekdilliklə qəbul edirdi ki, şəhərlər insanlar üçündür.

Şəhərlərin sürətlə böyüməsi ilə paralel olaraq, şəhərsalma peşəkarların ixtiyarına verildi. İnkişafın təməlinə artıq ənənə yox, nəzəriyyə və ideologiyalar dayanmağa başladı. Şəhəri yerinə yetirdiyi funksiyalara görə hissələrə ayrılmış bir maşın kimi görən modernizm hakim mövqə qazandı. Eyni zamanda yeni bir peşəkar qrup kimi formalaşan nəqliyyat üzrə mütəxəssislər ön plana çıxdı; onlar avtomobil hərəkəti üçün ən əlverişli şəraitin yaradılmasına dair öz ideya və nəzəriyyələrini tətbiq etməyə başladılar.

Nə şəhərsalma, nə də nəqliyyat üzrə mütəxəssislər şəhər məkanına və şəhər həyatına lazımi əhəmiyyət verirdilər; onilliklər boyu fiziki quruluşların insan davranışına necə təsir göstərdiyi barədə, demək olar, heç bir sistemli bilik mövcud deyildi. Bu cür planlaşdırmanın insanların şəhər həyatına göstərdiyi ciddi mənfi təsirlər yalnız sonradan dərk edildi.

Ümumilikdə, son əlli ilin şəhərsalma təcrübəsi problemlidir. Hələ də ümumi şəkildə anlaşılmayıb ki, şəhər həyatı artıq ənənələr əsasında formalaşmır, hazırda o, həyatı bir funksiyaya çevrilib, gərək bu məsələ peşəkarlar tərəfindən nəzərə alınsın və diqqətlə planlaşdırılsın.

Hazırda fiziki forma ilə insan davranışı arasındakı qarşılıqlı əlaqə haqqında kifayət qədər biliyimiz var. Nəyin mümkün olduğu və nəyin edilməli olduğu barədə kifayət qədər məlumat mövcuddur. Eyni zamanda şəhərlər və sakinləri getdikcə daha tez-tez insanyönümlü şəhərsalma tələbi ilə çıxış edirlər. Son illərdə dünyanın müxtəlif bölgələrində yerləşən bir çox şəhərlərdə insanlar üçün daha yaxşı şəhər salmaq istiqamətində ciddi cəhdlər göstərilib. Uzun illər davam edən etinasızlıqdan sonra ortaya çıxan çoxsaylı ilhamverici layihələr və perspektivli şəhər strategiyaları inkişaf üçün yeni üfüqlər açıb.

Bu gün artıq geniş şəkildə qəbul olunur ki, şəhər həyatı və şəhər məkanında insan faktoru şəhərlərin və yaşayış ərazilərinin planlaşdırılmasında həlledici əhəmiyyət daşıyır. Bu sahə onilliklər boyu nəinki yanlış idarə olunub, həm də artıq dərk edilir ki, şəhərdə insana göstərilən qayğı daha canlı, təhlükəsiz, dayanıqlı və sağlam şəhərlərə nail olmağın əsas açarıdır.

Ümid edirəm, bu kitab həmin yeni və vacib istiqamətə az da olsa öz töhfəsini verə biləcək.

Bu kitab birlikdə işləməkdən böyük zövq və ilham aldığım, bacarıqlı və yüksək motivasiyalı bir komanda ilə sıx əməkdaşlığım sayəsində ərsəyə gəlib. Şəkillərin işlənməsi və qrafik tərtibatdakı köməkliklərinə görə Andrea Heyv və İzabel Daketə, qrafika və illüstrasiyalara görə Kamilla Rixter Fris van Dersə, kitabın Danimarka dilindən ingilis dilinə tərcüməsinə görə Karen Stenharda və nəhayət, müəllifi, komandanı və layihəni sarsılmaz, lakin mülayim xarakteri ilə yönləndirən layihə rəhbəri Birqitte Bundesen Svarreyə ürəkdən təşəkkürümü bildirirəm.

Həmçinin kitabı yazmaq üçün şərait yaratdıqlarına və xüsusilə bir çox illüstrasiyaların hazırlanmasında göstərdikləri köməyə görə "Gehl Architects" şirkətinə təşəkkür edirəm. Dünyanın hər yerindən fotoşəkillərini səxavətlə bizimlə bölüşən dostlara, tədqiqatçı həmkarlara və fotoqraflara minnətdarlığımı bildirirəm.

Redaktə və konstruktiv tənqidlərinə görə Solveyq Reyqstedə, İon Papaya və Klaus Bex Danielsenə təşəkkür edirəm. Layihənin bütün mərhələlərində verdikləri faydalı məsləhətlərinə görə Orhus Memarlıq Məktəbindən Tom Nilsenə xüsusi minnətdarlığımı bildirirəm.

Həmçinin bu layihənin həyata keçirilməsinə ilham verən və onun reallaşmasına maliyyə baxımından dəstək olan "Realdania Foundation" fonduna dərin minnətdarlığımı bildirirəm.

Sonda isə həyat yoldaşım, psixoloq İnqrid Geyla səmimi-qəlbədən təşəkkür edirəm. O, hələ 1960-cı illərin əvvəllərində diqqətimi forma ilə həyat arasındakı qarşılıqlı əlaqəyə – yaxşı memarlığın əsas şərtinə yönəltdi və bu sahənin dərinə araşdırılmalı olduğunu açıq şəkildə bildirmişdi. O vaxtdan bəri İnqrid həm işim üçün tükənməz bir ideya mənbəyi, həm də mənim üçün böyük bir arxa-dayaq olmuşdur. Ona sonsuz təşəkkürlərimi bildirirəm.

Yan Geyl  
Kopenhagen, 2010-cu il, fevral

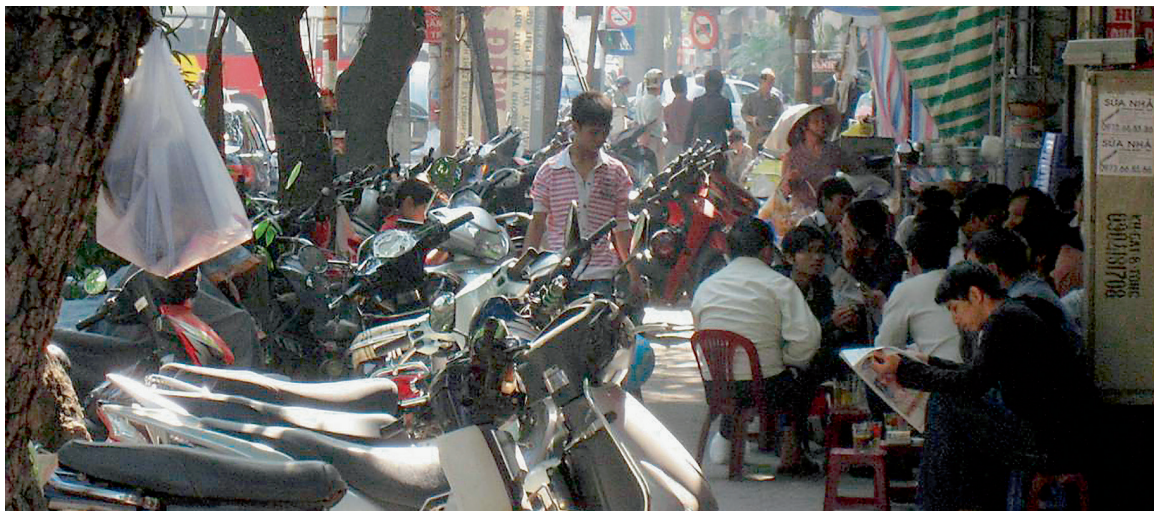




# 1

İnsan  
miqyası

insan miqyası – unudulmuş, diqqətdən kənar qalmış, etinasızlıqla üzləşmiş



## 1.1

# İnsan miqyası

insan miqyası – unudulmuş, diqqətdən kənar qalmış, etinasızlıqla üzləşmiş

Onilliklər ərzində insan miqyası şəhərsalma məsələsində nəzərə alınmamış, laqeydliyə məruz qalmış və tədricən sıradan çıxarılmış, əvəzində isə avtomobil nəqliyyatının kəskin artımına daha çox üstünlük verilmişdir. Bundan əlavə, əsas şəhərsalma nəzəriyyələrində – xüsusilə də modernizmdə – şəhərin ictimai məkanlarının inkişafına, piyadaların problemlərinə və şəhər mühitinin sakinlər üçün bir görüş yeri kimi roluna yetərinə diqqət ayrılmamışdır. Nəticədə bazar iqtisadiyyatının təzyiqi və memarlıqda formalaşan tendensiyalar diqqəti şəhərdəki binaların qarşılıqlı əlaqəsindən və ictimai məkanlardan ayıraraq daha çox şəhər həyatından təcrid olunmuş, qapalı və bir-birinə yad olan fərdi tikinti layihələrinə yönəltdi.

Dünyanın, demək olar ki, bütün şəhərləri üçün – coğrafi mövqeyindən, iqtisadi imkanlarından və inkişaf səviyyəsindən asılı olmayaraq – səciyyəvi olan ümumi cəhət ondan ibarətdir ki, şəhər məkanlarından hələ də kütləvi şəkildə istifadə edən insanlara göstərilən münasibət günü-gündən pisləşir.

Məkanın məhdudlaşdırılması, fiziki maneələr, səs-küy, ətraf mühitin çirklənməsi, qəza riski və əlverişsiz şərait bu gün dünyanın əksər şəhərlərində sakinlərin gündəlik reallığına çevrilmişdir.

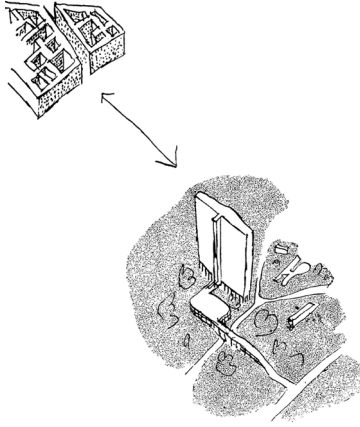
Bu gedişat təkcə şəhərdə piyada hərəkətinin imkanlarını azaltmamış, həmçinin şəhərin sosial və mədəni funksiyalarını da təhdid altına almışdır. Şəhər məkanının sakinlərin görüş yeri və ictimai ünsiyyət mühiti kimi ənənəvi funksiyası aşınmaya məruz qalmış və ya tənəzzülə uğramış, yaxud da tamamilə yox olmuşdur.

əlli il ərzində həyat və ya ölüm məsələsi

Amerikalı jurnalist və yazıçı Ceyn Ceykobsun şəhərsalma düşüncəsində inqilab yaratmış "Böyük Amerika şəhərlərinin ölümü və həyatı" ("The Death and Life of Great American Cities") adlı fundamental kitabının nəşr olunmasından təxminən yarım əsr keçib. Ceykobs bu əsərində avtomobil nəqliyyatının sürətlə artmasının, eləcə də şəhərin funksiyalarını bir-birindən ayıran və bir-birindən təcrid olunmuş fərdi binalara əhəmiyyət verən modernist planlaşdırma nəzəriyyəsinin şəhər məkanını və şəhər həyatını necə sıradan çıxardığını, bununla da insan amilindən məhrum ölüm şəhərlərin ortaya çıxmasını qeyd edir. Ceykobs eyni zamanda Nyu-Yorkun Qrinviç Villic məhəlləsində yaşadığı evdən müşahidə etdiyi canlı şəhər mühitini nümunə gətirərək orada yaşamağın verdiyi sevinci özünəməxsus inandırıcı bir dillə təsvir edir.

Ceyn Ceykobs şəhərlərin qurulmasında köklü bir dəyişikliyə çağırış edən ilk güclü səs oldu. Bəşər tarixində ilk dəfə olaraq şəhərlər artıq bina və şəhər məkanlarının toplusu kimi deyil, bir-birindən təcrid olunmuş, fərdi tikililərdən ibarət kompleks kimi inşa edilməyə başlanmışdı. Eyni zamanda sürətlə artan avtomobil axını şəhər həyatının yerdə qalan hissəsini şəhər məkanından faktiki olaraq sıxışdırıb çıxarırdı.

## insan miqyasının əleyhinə olan planlaşdırma nəzəriyyələri



Modernistlər şəhəri və şəhər məkanını inkar edərək diqqəti bir-birindən təcrid olunmuş binalara yönəldildilər. 1960-cı illərdə bu yanaşma dominant mövqə qazandı və hazırda da sözügedən nəzəriyyə bir çox yeni şəhər zonalarının planlaşdırılmasına təsir göstərir. Əgər bir qrup şəhərsalma mütəxəssisinə "binalar arasındakı həyatı minimuma endirmək" tapşırığı verilsəydi, yəqin ki, onlar üçün ən asan yol modernist prinsipləri tətbiq etmək olardı (Le Korbuzyenin "Propos d'urbanisme" kitabından götürülmüş diaqram.<sup>2</sup> Şəkillər: Tebyu, İsveç; Melburn, Avstraliya; Nuuk, Qrenlandiya).



çətinliklərə baxmayaraq, inkişaf

1961-ci ildən bu yana keçən əlli il ərzində çoxsaylı tədqiqatçılar və şəhərsalma nəzəriyyəçiləri şəhərlərin həyatı və ya ölümü məsələsinin öyrənilməsinə öz töhfələrini vermişlər. Bu sahədə xeyli yeni bilik toplanmışdır.

Eyni zamanda praktik şəhərsalma sahəsində – həm planlaşdırma prinsipləri, həm də nəqliyyatın planlaşdırılması baxımından – əhəmiyyətli irəliləyiş əldə olunmuşdur. Xüsusilə son onilliklərdə dünyanın bir çox şəhərlərində avtomobil nəqliyyatının prioritetliyinin azaldılması yolu ilə piyadalar və şəhər həyatı üçün daha əlverişli şəraitin yaradılması istiqamətində ardıcıl işlər görülmüşdür.

Həmçinin son onilliklərdə – xüsusilə yeni şəhərlərin salınması və yeni yaşayış massivlərinin inşası zamanı – modernist şəhərsalma prinsiplərindən imtina edilərək bir sıra maraqlı və fərqli yanaşmaların tətbiq olunduğu müşahidə edilir. Sevindirici haldır ki, çoxlu fərdi binaların tikintisinə yox, dinamik və çoxfunksiyalı şəhər mühitlərinin formalaşdırılmasına maraq getdikcə artır.



*Təxminən 1960-cı illərdə dünyanın bütün şəhərlərində avtomobillərin sayı sürətlə artmağa başladı və bununla da normal həyat şəraitinin deqradasiyası prosesinə start verildi. Müdaxilələr o qədər çoxsaylı və genişmiqyaslı idi ki, bu istilanın şəhər həyatının keyfiyyətinə vurduğu zərəri hətta qiymətləndirmək belə mümkün deyildi (İtaliya, İrlandiya və Banqladeş).*



Buna paralel olaraq son əlli il ərzində nəqliyyat planlaşdırılması sahəsində də inkişaf müşahidə olunur: yol-nəqliyyat infrastrukturu daha da çoxşaxəli hala gəlmiş, nəqliyyat sıxlığının azaldılması üçün müxtəlif metodlar tətbiq olunmuş, eləcə də yol hərəkəti təhlükəsizliyi istiqamətində bir sıra mühüm addımlar atılmışdır.

Bununla belə, nəqliyyat axınındakı artım kəskin xarakter aldı: dünyanın bəzi bölgələrində bu problemlərə müəyyən həll yolları tapılsa da, digər yerlərdə çətinliklər getdikcə artmışdır.

daha çox çalışmalıyıq

Avtomobillərin sayında artım davam etsə də, 1960-cı illərdə şəhər həyatının keyfiyyətinin qulaqardına vurulmasına reaksiya olaraq bəzi müsbət dəyişikliklər də baş vermişdir.

Təbii ki, bu proqres əsasən dünyanın iqtisadi cəhətdən daha inkişaf etmiş ölkələrində müşahidə olunur. Lakin bir çox hallarda firavan bölgələr həm yeni şəhər məkanlarının qurulmasında, həm də şəhər mərkəzlərində ətrafdan təcrid olunmuş çoxmərtəbəli binaların tikilməsində modernizm nəzə-

riyyəsini əsas götürüb. Bu cəsur yeni şəhərlərdə insan miqyası nə indi, nə də əvvəllər nəzərə alınıb.

İnkişaf etməkdə olan ölkələrdə isə insan miqyası ilə bağlı vəziyyət daha mürəkkəb və ciddidir. Əhalinin böyük hissəsi gündəlik fəaliyyətlərində şəhər məkanından intensiv istifadə etməyə məcburdur. Əvvəllər şəhər mühiti bu ehtiyacları müəyyən qədər ödəsə də, avtomobil sayındakı kəskin artım şəhər məkanı uğrunda gedən rəqabəti daha da şiddətləndirib. Nəticədə hər il şəhər həyatının keyfiyyət məsələsi və piyadaların ehtiyacları arxa plana atılır.

insan miqyası – şəhər  
planlaşdırılmasında zəruri yeni  
istiqamət

Tarixdə ilk dəfə olaraq minilliyin başlanğıcından qısa müddət sonra dünya əhalisinin əksəriyyəti kəndlərdə deyil, şəhərlərdə yaşamağa başlayıb. Şəhərlər sürətlə böyüyür və şəhər artımı qarşıdakı illərdə də davam edəcək. Həm mövcud, həm də yeni şəhərlər planlaşdırma və prioritetləşmə ilə bağlı əsas fərziyyələrini köklü şəkildə yenidən nəzərdən keçirməli olacaqlar. Şəhərlərdən istifadə edən insanların ehtiyaclarına fokuslanmaq gələcəyin əsas hədəflərindən biri olmalıdır.

Məhz bu kitabda şəhərsəlmada insan miqyası problemi bu məqsədlə qeyd olunub. Şəhərlər; canlı, təhlükəsiz, dayanıqlı və sağlam bir mühit formalaşdırmaq üçün piyada hərəkətinin bütöv şəhər siyasətinin ayrılmaz tərkib hissəsinə çevrilməsini şəhərsalma mütəxəssislərindən və memarlardan tələb etməlidir. Eyni zamanda şəhər məkanının bir görüş yeri kimi sosial funksiyasını gücləndirmək zəruridir, çünki məhz bu məkanlar sosial sabitliyin təmin olunmasına, açıq və demokratik cəmiyyətin formalaşmasına xidmət edir.

tələb olunur: canlı, təhlükəsiz,  
dayanıqlı və sağlam şəhərlər

XXI əsrin əvvəlində artıq insan miqyasına daha çox diqqət yetirilməsini vurğulayan bir sıra yeni global çağırışları görürük. Canlı, təhlükəsiz, dayanıqlı və sağlam şəhər obrazı ümumi və həyatı bir ehtiyaca çevrilmişdir. Piyadalara, velosipedçilərə və ümumilikdə şəhər həyatına göstərilən qayğıyı artırmaqda dörd əsas məqsədimizi – canlı şəhərlər, təhlükəsizlik, dayanıqlılıq və sağlamlıq – daha tez reallaşdırma bilərik. Sakinləri gündəlik fəaliyyətləri çərçivəsində mümkün qədər daha çox piyada gəzməyə və velosiped sürməyə təşviq edən vahid siyasi qərar bu məqsədlərə gedən yolda ciddi addım sayıla bilər.

canlı şəhər

İctimai məkanlarda piyada hərəkətinin, velosipeddən istifadənin və gündəlik fəaliyyətlərin artması şəhərin canlılığına birbaşa təsir edir. İctimai məkanlardakı həyatın əhəmiyyəti, xüsusilə sosial və mədəni imkanlar, habelə canlı şəhərlə bağlı cəlbedici məqamlar sonrakı bölmədə müzakirə olunacaq.

təhlükəsiz şəhər

İctimai məkanlarda nə qədər çox insan hərəkət edərsə və vaxt keçirərsə, şəhər bir o qədər təhlükəsiz olar. İnsanları piyada gəzməyə təşviq edən şəhər, sakinlərə qısa piyada gəzintiləri, cəlbedici ictimai məkanlar və cürbəcür şəhər funksiyaları təqdim etməlidir. Bu elementlər şəhər məkanlarında və onların ətrafında aktivliyi və təhlükəsizlik hissini artırır. Küçələrdə daha çox "göz" olur və ətrafdakı binalarda yaşayan insanlarda şəhərdə baş verən hadisələri izləmək üçün daha böyük stimül yaranır.

## dayanıqlı şəhər

Nəqliyyat sisteminin böyük bir hissəsi “yaşıl mobillik”, yəni piyada, velosiped və ya ictimai nəqliyyatdan təşkil olunduqda şəhər bir o qədər çox dayanıqlı olur. Bu nəqliyyat növlərinin nəzərəçarpan iqtisadi və ekoloji faydaları var, resurs istehlakını minimuma endirir, emissiyaları məhdudlaşdırır və səs-küyü azaldır.

Dayanıqlılığın digər mühüm tərəfi ondan ibarətdir ki, piyadalar və ya velosipedçilər avtobuslara, yüngül relsli nəqliyyata və qatarlara təhlükəsiz və asan şəkildə minib-düşə bildikdə ictimai nəqliyyatın cəlbediciliyi artır. Yaxşı ictimai məkan və yaxşı ictimai nəqliyyat sistemi bir medalın iki üzüdür.

## sağlam şəhər

Piyada və ya velosipedlə hərəkət gündəlik fəaliyyətin nə qədər təbii hissəsinə çevrilərsə, şəhər də bir o qədər sağlam olur.

Dünyanın müxtəlif ölkələrində əhalinin böyük bir qisminin oturaq həyat tərzinə keçməsi – insanı qarıdan qarıya aparən avtomobillərin sayəsində – sağlamlıq problemlərinin sürətlə artmasına səbəb olur.

Piyada gəzməyi və velosiped sürməyi gündəlik fəaliyyətin təbii və ayrılmaz hissəsinə çevirməsini hədəfləyən praktik proqramlar vahid səhiyyə siyasətinin tərkib hissəsi olmalıdır.

## dörd məqsəd – bir strategiya

Yekun olaraq qeyd etmək lazımdır ki, şəhərsəlmada insan miqyasına diqqətin artması şəhər həyatının keyfiyyətinin yüksəldilməsinə yönəlik tələbi aydın və güclü şəkildə ifadə edir. Şəhər məkanında insanların həyat keyfiyyəti ilə canlı, təhlükəsiz, dayanıqlı və sağlam şəhər obrazı arasında sıx əlaqə mövcuddur.

Digər sosial sərmayələrlə – xüsusilə səhiyyə xərcləri və avtomobil infrastrukturunu ilə – müqayisədə insan miqyasının nəzərə alınmasının maliyyə dəyəri o qədər azdır ki, bu sahəyə investisiya qoymaq inkişaf səviyyəsindən və maliyyə imkanlarından asılı olmayaraq, dünyanın bütün şəhərləri üçün mümkündür. Hər bir halda əsas məsələ diqqət və qayğıdır, faydaları isə saymaqla qurtarmaz.

*Canlı, təhlükəsiz, dayanıqlı və sağlam şəhər 2007-ci ildən bəri Nyu-York şəhərinin baş inkişaf planı üçün əsas məqsəddir.<sup>3</sup> 2008-ci ildə Manhattenda, Brodvey küçəsində salınmış yeni velosiped yolu və piyadalar üçün genişləndirilmiş səki.<sup>4</sup>*



## daha çox yol – daha böyük tıxac, daha az yol – rahat hərəkət

Yüzdəlik avtomobil nəqliyyatı təcrübəsindən sonra daha çox yolun daha çox nəqliyyat axınına səbəb olması fikri artıq bir fakt kimi qəbul edilir. Çinin Şanxay və digər meqapolislərində yeni yolların salınması, həqiqətən də, daha böyük nəqliyyat axınına və daha böyük tıxaqlara səbəb olur.



1989-cu il zəlzələsindən sonra San-Fransiskoda sahilboyu uzanan geniş Embarkadero avtomagistralı bağlandıqda insanlar qısa müddətdə nəqliyyat vərdişlərini dəyişdilər və alternativ marşrutlar tapdılar. Bu gün Embarkadero ağaclarla əhatələnmiş, tramvayların işlədiyi, həmçinin şəhər həyatı və velosipedçilər üçün əlverişli şəraiti olan insanyönümlü bulvardır.



2002-ci ildə Londonda tıxac üçün rüsum tətbiq edildi; bu isə o demək idi ki, sürücülər şəhər mərkəzinin müəyyən edilmiş hissələrinə daxil olmaq üçün pul ödəməli idilər. İlk gündən etibarən bu tıxac rüsumu nəqliyyat axınının kəskin azalmasına gətirib çıxardı. Sonradan rüsum zonası qərb istiqamətində genişləndirildi və hazırda təxminən 50 km<sup>2</sup> ərazini əhatə edir.<sup>5</sup>



Şəhər mərkəzinə daxil olan nəqliyyat axını (07:00 – 18:00)

