

**МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ АЗЕРБАЙДЖАНСКОЙ  
РЕСПУБЛИКИ**

**АЗЕРБАЙДЖАНСКИЙ АРХИТЕКТУРНО-СТРОИТЕЛЬНЫЙ  
УНИВЕРСИТЕТ**

---

*На правах рукописи*

**ФАРИДА РАУФ КЫЗЫ ГАСЫМОВА**

**ИСТОРИЯ ФОРМИРОВАНИЯ И РАЗВИТИЯ  
АРХИТЕКТУРЫ ТРАНСПОРТНОЙ СРЕДЫ ЦЕНТРА Г.  
БАКУ**

**Специальность: 6401.01 – Теория и история**

**архитектуры, реставрация и**

**реконструкция памятников**

**А В Т О Р Е Ф Е Р А Т**

*Диссертация на соискание ученой  
степени доктора философии по архитектуре*

**Баку – 2013**

Работа выполнена на кафедре «Архитектурные конструкции и реставрация памятников» Азербайджанского Архитектурно-Строительного Университета.

***Научный руководитель:*** Заведующая кафедрой «Дизайн»,

АзАСУ, доктор архитектуры, доцент

***Наргиз Джавад кызы Абдуллаева***

***Официальные оппоненты:*** Главный научный сотрудник

Института Архитектуры и Искусства

НАН АР, доктор архитектуры

***Райха Бархудар кызы Амензаде***

Доцент кафедры «Архитектурные

конструкции и реставрация

памятников», доктор философии по

архитектуре,

***Ризван Мустафа оглы Байрамов***

***Ведущая организация:*** Научно – Исследовательский

Институт Строительства и Архитектуры,

Отдел Архитектуры

Защита состоится « 31 » мая 2013 г, в 11:00 часов на заседании Диссертационного Совета при Азербайджанском Архитектурно-Строительном Университете по адресу: - 1073, Баку, ул.А.Султановой, 5, корпус 3, этаж 1.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке АзАСУ.

Автореферат разослан «30» апреля 2013 года.

**Ученый секретарь**

**Диссертационного Совета**

**доктор философии по архитектуре,**

**доцент**

**С.И.Аллахвердиева**

**AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASI TƏHSİL NAZİRLİYİ**  
**AZƏRBAYCAN MEMARLIQ VƏ İNŞAAT UNİVERSİTETİ**

---

*Əlyazma hüququnda*

**FƏRİDƏ RAUF QIZI QASIMOVA**

**BAKI ŞƏHƏRİNİN MƏRKƏZİNİN NƏQLİYAT MÜHİTİNİN  
FORMALAŞMAŞI VƏ MEMARLIQ İNKİŞAF TARİXİ**

**İxtisas - 6401.01 – Memarlıq nəzəriyyəsi və tarixi,  
abidələrin bərpası və rekonstruksiyası**

*Memarlıq üzrə fəlsəfə doktoru alimlik dərəcəsi  
almaq üçün təqdim edilmiş dissertasiyasının*

**A V T O R E F E R A T I**

**BAKI – 2013**

Dissertasiya işi AzMİU-nin “Memarlıq konstruksiyaları və abidələrin bərpası” kafedrasında yerinə yetirilmişdir.

**Elmi rəhbər:** AzMİU–nin “Dizayn” kafedrasını müdiri, memarlıq doktoru, dosent  
***Nərgiz Cavad qızı Abdullayeva***

**Rəsmi opponentlər:** AMEA-nin Memarlıq və İncəsənət İnstitutunun baş elmi işçi  
***Rayhə Bərxudar qızı Əmənzadə;***

“Memarlıq konstruksiyaları və abidələrin bərpası” kafedrasının dosenti,  
memarlıq üzrə fəlsəfə doktoru  
***Rizvan Mustafə oğlu Bayramov***

**Aparıcı təşkilat:** Azərbaycan İnşaat və Memarlıq Elmi-Tədqiqat İnstitutu

Dissertasiyanın müdafiəsi “31” may 2013 – cü il tarixdə saat 11:00 Azərbaycan Memarlıq və İnşaat Universitetinin nəzdindəki FD.02.04 Dissertasiya şurasının iclasında olacaqdır.

Ünvan: Az – 1073, Bakı, A. Sultanova küç.,5, bina 3;1-ci mərtəbə.

Dissertasiya ilə Azərbaycan Memarlıq və İnşaat Universitetinin kitabxasında tanış olmaq olar.

Avtoreferat 30 aprel 2013 – ci ildə göndərilmişdir.

**FD.02.04 Dissertasiya Şurasının  
Elmi katibi memarlıq üzrə fəlsəfə doktoru,  
dosent**

**S.İ.Allahverdiyeva**

## **İŞİN ÜMUMİ XARAKTERİSTİKASI**

**Problemin aktuallığı.** Bakı şəhərində yeni magistral yolların durmadan artan tikintisi, eləcə də köhnə magistralların bərpası və yenidən qurulması, təkcə ölkənin iqtisadi inkişafı, şəhər arealının genişlənməsi, şəhər əhalisinin və avtomobil parkının artımı ilə deyil, həm də nəqliyyat kommunikasiyalarına irəli sürülən müasir avropa standartları tələbləri ilə bağlıdır. Lakin Bakı nəqliyyat mühiti iqlim, sosial və ənənəvi ilkin şərtləri olan öz tarixi formalaşma ənənələrinə malikdir. Hal-hazırkı elmi işin vaxtında işlənilib hazırlanması şəhər mərkəzinin tarixi magistrallarının tikinti sahəsində baş verən fəal dəyişikliklərlə və memarlıq mühitinin təşkili üzrə elmi tövsiyələrin işlənməsi zəruriyyəti ilə əlaqəlidir.

**Məsələnin hal-hazırkı vəziyyəti.** Şəhərlərin müasir inkişafı onların mürəkkəb nəqliyyat infrastrukturunun yaradılması ilə müşayiət edilir və ümumilikdə memarlığın müasir tədqiqinin daha aktual mövzularından biridir. Bu sahədə həyata keçən xarici tədqiqatlar kifayət qədər genişdir. Xüsusən də D.Banister, K.Batton, X.Lyuis, S.Rabad kimi xarici müəlliflərin işləri maraqlıdır. Çoxsaylı Avropa və Amerika tədqiqatlarının nümunələrində nəqliyyat maqistrallarının və onların mühitinin şəhərin hər-hansı kompozisiya tipindən asılı olan inkişaf təkamülü izlənilir.

Bakı şəhərsalmasında nəqliyyat magistralları mühitinin inkişaf prosesləri iqlim, relyef, kompozisiya və sosial-iqtisadi şəraitlər və tarixi ilkin şərtlər mərhələlər üzrə izlənilən A.P.İvanitskinin, L.A.İlyinin, F. M. Hüseynovun, N.H.Nağıyevin, A.S.Əliyevanın, N.C.Abdullayevanın, N.Ə.Əliyevin, A.V.Siqayevin və b. elmi əsərlərində tədqiq edilmişdir. Bakı və Azərbaycan memarlığının formalaşma tarixini M.A.Hüseynov, Ə.V.Salamzadə, L.S. Bretaniski, Ş.S.Fətullayev, R.MƏfəndizadə, D.A. Axundov və b. tədqiq etmişlər. Dissertasiya işində həmçinin A.Ə. Həsənovanın landşaft dizaynı sahəsində nəşr edilən əsərlərinə baxılmışdır. Yaşıllaşdırma hər-bir şəhərin formalaşmasının mühüm sahələrindən biridir və bu əsərlərdə Bakı landşaftının tədqiqatçıları Bakı şəhərinin relyefini və iqlim xüsusiyyətlərini nəzərə alan və bu mühitin xüsusiyyətlərini ifadə edən çoxsaylı detal və faktlar təqdim etmişlər.

İşdə həmçinin sovet məkanı ölkələrinin alimlərinin şəhərsalma

və nəqliyyat mühitinin təşkili sahəsində tədqiqatları cəlb edilir.

Lakin bütün bu adları çəkilən tədqiqatlarda şəhər və onun küçə-yol sisteminin problemlərini araşdırır və. onun nəqliyyat maqistrallarının formalaşma və inkişaf konsepsiyalarına toxunmur. Buna baxmayaraq, bütün cəlb edilən elmi mənbələr Bakının şəhər mərkəzinin formalaşmış nəqliyyat mühitinin elmi tədqiqatının, sistemləşdirilməsinin və kompleks təhlilinin əsası kimi xidmət etmişdir.

**Tədqiqatın məqsədi və məsələləri.** Tədqiqatın məqsədi müasir şəhərin magistrallarının nəqliyyat mühitinin məkan inkişafının müəyyən edilməsindən, eləcə də sosial-iqtisadi, ekoloji, texniki və bədii-memarlıq problemlərinin kompleksini əhatə edən insan fəaliyyəti sahəsinin arealının genişlənməsinin tədqiqindən ibarətdir. Dissertasiyada həmçinin Bakı şəhərinin mərkəz və ətraf ərazilərində nəqliyyat mühitinin tarixən yaranmış fraqmentlərinin ümumiləşdirilməsinə cəhd edilmişdir.

Bu məqsədlə aşağıdakı əsas məsələlərin həlli qoyulmuşdur:

- özünəməxsus və yadda qalan mühit kompozisiyalarını daxil edən mərkəzi maqistralların bədii-memarlıq mühitinin formalaşmasının tarixi ardıcılığının müəyyən edilməsi, küçələrin, meydanların, məhəllədaxili məkanların, piyada zonaların həcm-məkan həllində onun ayrı-ayrı elementlərinin inkişaf imkanlarının öyrənilməsi və yerin təbii şəraitləri (relyeflə, dənizlə, yaşıllıqla və s.) ilə harmonik uyğunlaşan memarlıqlaşdırma ansamblarında magistralların rolunun müəyyən edilməsi;

- şəhər ərazilərinin mühəndis hazırlığının, nəqliyyat xidmətinin, abadlaşmanın, mühəndis təchizatının və vizual kommunikasiyaların bütün növləri ilə təminatın küçə və meydanlar sisteminin təşkilinə olan təsirinin əsaslandırılması;

- şəhər nəqliyyat kommunikasiyalarının yaradılmasında daha əlverişli və sağlam şəraitlərin yaradılmasına xidmət edən ekoloji məsələlərin (mikroiqlimin, yaşıllaşdırma səyiyyəsinin, zəruri insolyasiyanın, havanın təmizliyinin, ətraf mühitin mühafizəsinin və s.) müəyyən edilməsi;

- küçə mühitinin funksional elementlərinin təhlili ilə, onların səmərəli seçiminin əsaslandırılması, tarixən yaranmış ərazidə planlı şəkildə və iqtisadi baxımdan özünü doğruldan mənimsənmənin, eləcə də

gələcək tətbiq və modernizasiya məqsədi ilə onların səmərəli istifadəsinin rolunun müəyyən edilməsi.

**Tədqiqatın obyektı.** Dissertasiya tədqiqatının əsasını nəqliyyat və piyada magistralların formalaşma tarixinin, eləcə də onlar olmadan şəhər magistrallarının funksional və həcm-məkan əhəmiyyəti öz özünəməxsusluğunu və tarixi dəyərini itirə biləcək obyektlərin memarlıq təhlili təşkil edir.

**Tədqiqatın sərhədləri** orta əsr dövründən başlayaraq, müasir dövrlə bitən Bakı şəhərinin mərkəzinin ərazisini və qismən “Böyük Bakının” arealını əhatə edir.

**Tədqiqatın metodikası** Bakının memarlıq, landşaft, mühit elementlərinin dizaynı və ekologiya, eləcə də insanın bütün qeyd olunan aspektlərlə qarşılıqlı əlaqəsi daxil olan nəqliyyat magistrallarının tarixi inkişafını və formalaşmasını izləməyə imkan verən materialların kompleks təhlilini nəzərdə tutur.

**Tədqiqatın mənbə bazasını** Azərbaycanın və xarici ölkələrin görkəmli tarixçilərinin və nəzəriyyəçilərin tədqiqatları və nəqliyyat magistralları və nəqliyyat mühiti memarlığı sahəsində ixtisaslaşmış analitiklərin tədqiqatları təşkil edir. Eləcə də Bakı şəhərinin nəqliyyat mühitinin inkişaf tarixində mövcud olan hər-hansı faktların təsdiqlənməsinə imkan verən Azərbaycanın Dövlət Tarixi arxivinin zəruri məlumatlardan istifadə edilmişdir.

Bakı şəhərinin nəqliyyat mühiti ilə bağlı vizual məlumatlar, tarixi şəkillər, Bakı şəhərinin xəritələri və sxemləri Azərbaycanın kino-foto-resurs arxivi və internet resursları tərəfindən təqdim edilmişdir. Müasir fotoşəkillər müəllif tərəfindən çəkilmişdir. Elmi işin analitik hissəsini müşayiət edən qrafik həllər daxil olan şəhər ərazilərinin xəritələri də həmçinin müəllif tərəfindən işlənmişdir.

**Tədqiqatın elmi yeniliyi.** Bu tədqiqat yerli memarlıq elmində tədqiq olunmayan müasir istiqamətlərdən birinə - şəhər nəqliyyat mühitinin formalaşmasına həsr edilmişdir. Burada ilk dəfə tarixi faktların ümumiləşdirilməsi və tədqiqi nəticəsində Bakı şəhərinin mərkəzinin və ətraf rayonların nəqliyyat mühitinin xarakteri və tendensiyaları müəyyən edilmişdir. Xarici ölkə nümunələri təmsalında digər şəhərlər və ölkələr ilə müqayisəli təhlil aparılmışdır. Tədqiqatda



həmçinin Bakı şəhərinin əsas magistrallar boyu yerləşən və onun bütün tarixi ərzisində formalaşan bütün obyektlər daxil olan nəqliyyat mühitinin ümumiləşdirilməsi və differensiasiyası həyata keçirilmişdir. Bura həmçinin Bakı şəhərinin mərkəz mühitini təkcə funksional zəruriyyət olduğu üçün deyil, həm də dünya standartları və şəhərsalma tələbləri kontekstində müəyyən edən müasir kiçik formalar da daxil edilmişdir.

**Dissertasiyanın təcrübi əhəmiyyəti** ondan ibarətdir ki, nəqliyyat mühitinin memarlıq məsələlərini araşdıran hal-hazırkı tədqiqat Bakı və Abşeronun memarlıq tarixi və şəhərsalması sahəsində metodoloji vəsaitlərin yaradılması, eləcə də bütünlükdə Azərbaycan şəhərlərinin nəqliyyat mühitinin gələcək tədqiqi üçün metodoloji əsas ola bilər.

Ayrı-ayrı fəsillərin analitik xarakteri şəhərin mərkəzi hissəsinin magistrallarının tikinti sahəsində baş verən kor-təbii proseslərin tənqidi qiymətləndirilməsi ilə müəyyən edilir, bu da nəticələrin müasir yerli layihələndirmə təcrübəsində istifadəsinə imkan verə biləcək. Burada müəyyən edilən və nəqliyyat karkasını və şəhər ərazisini formalaşdıran dəyərli mühit elementləri baş planların tərtib edilməsi və tarixi mühitin mühafizə zonalarının müəyyən edilməsi zamanı istifadə oluna bilər.

**Elmi işin aprobasiyası.** Dissertasiya işinin əsas nəticələri AMİU-nin professor-müəllim heyətinin elmi konfranslarında, respublika və beynəlxalq konfranslarda və o cümlədən Florensiya (İtaliya) şəhərində keçən beynəlxalq konfransda məruzə edilmişdir.

**Dissertasiyanın strukturu və həcmi.** Dissertasiya girişdən, üç fəsildən, yekun nəticədən və istifadə edilən ədəbiyyat siyahısından (141 səhifə) ibarətdir. Mətn hissəsinə çertyojlar, fotoşəkillər, sxemlər və rəsmlər daxil olan 55 illüstrasiya cədvəli əlavə edilmişdir.

## **İŞİN MƏZMUNU**

### **I FƏSİL. Bakının tarixi hissəsinin nəqliyyat magistrallarının memarlığının formalaşması**

**1.1. Bakı şəhərinin ərazisində yolların və nəqliyyat mühitinin tarixi formalaşma ilkin şərtləri.** Bu bölmədə Azərbaycanın ərazisində

nəqliyyat yollarının ümumi inkişafı ilə birgə baş verən və tarixi, iqtisadi, siyasi və iqlim amilləri ilə müəyyən edilən Bakının nəqliyyat mühitinin inkişafına baxılır. Bakı şəhərinin Avropa və Asiya qovşağında coğrafi mövqeyi dünya ticarət yollarının qovşağında yerləşməsi burada dünya ticarət yollarının kəsişməsinə səbəb oldu. Ölkədən keçən ticarət yolları, Böyük İpək yolu kimi yolların çəkilişinə və körpülərin salınmasına təkan verdi, onlar da öz növbəsində xarakterik nəqliyyat mühitinə xas olan bütün elementlərlə birgə, bu mühiti formalaşdırdı.

Bakı şəhərinin tarixi hissəsinin nəqliyyat mühitini formalaşdıran memarlıq tikililəri bütün Azərbaycan üçün xarakterik olan karvansaralar, qapalı bazarlar, hamamlar, məscidlər, ovdanlar, şəhər qala divarları və qapıları, avtomobil girişləri və çıxışları və s. bu kimi ictimai, mülki və dini binalardan ibarət idi. Bütün bu qeyd edilən tikililər nəqliyyat magistralları memarlığını təşkil edən kompleks tərkib hissəsi kimi qəbul edilə bilər. . Bakının relyefi daxilində daim onun strukturu nəzərə çarpan şəhər tikinti sahəsinin ahəngdarlığında müsbət əhəmiyyət daşıyır. Küçələrin istiqaməti, plan konfigurasiyası, tikinti sahəsi, təkrarsız həcm-məkan kompozisiyası yerin relyefinin nəticəsi idi. Dəniz sahəsi xəttinin təpə üzərində paralel keçən və üfqi xətlərin axar döngələrini sanki təkrar edən digər küçələrin çəkilişi üçün dayıq nöqtəsi olan baş ticarət küçəsinin istiqamətinə olan təsirini qeyd etmək vacibdir. Beləliklə, təbii-landşaft amili kimi relyef və dəniz sahilinin konfigurasiyası şəhərin tikinti sahəsinə və onun küçələrinə təsir edirdi. Tarixi qaynaqlar Bakı şəhərində ərazinin kapilyar küçə şəbəkəsi vasitəsi ilə dalanlara şaxələn şəhərdaxili kvartal-“məhəllələrə” bölgüsünün mövcudluğunu göstərir. Bu sistem XIX əsrin əvvəllərinə kimi qaladaxili mühitin şəhər əlaqələrini və görkəmini müəyyən edirdi.

**1.2. XIX-XX əsrin əvvəllərində Bakı şəhərinin mərkəzi hissəsinin nəqliyyat karkasının formalaşması.** XIX-XX əsrlərin əvvəllərində şəhərin planlaşdırma strukturu, tikinti sahəsinin xarakteri və memarlıq görkəmi gizli dəyişikliklərə məruz qalaraq, fərdi şəhər mühiti yaranmışdır. Şəhər sürətlə böyüyür və İçəri Şəhərin orta əsr divarları ilə əhatələnən nisbətən kiçik, olduqca sıx tikilmiş və sıx məskunlaşmış ərazisinə artıq sürətlə artan əhali yerləşmirdi. Bu səbəbdən də Bakının inkişafı onun qədim hissəsinin yenidən qurulması və dəyişməsi ilə

deyil, geniş forştadt ərazisinin mənimsənməsi ilə əlaqəlidir. Rabadın yerində 1809-cu ildə təməli qoyulan geniş eksplanadayaya malik Bakı forştadtı qalanın ətraf ərazisində düzbucaq kvartal sisteminin əsasında müstəqil inkişaf etmişdir.

XX əsrin əvvəllərində Azərbaycanın Rusiyaya birləşməsindən sonra, Bakının planlaşdırma layihələri ilk növbədə hərbi məqsədlərə xidmət edirdi. Layihələrdə göstərilən güllə və digər müdafiə tikililəri bunu sübut edir. XIX əsrin 60-cı illərindən başlayaraq, iqtisadi əhəmiyyətlə əlaqəli şəhərsalma layihələrində şəhərin planlaşdırmasının genişləndirilməsi məsələsinə xüsusi diqqət yetirilirdi. Baş küçələrin yeri nəzərdə tutulur, bu da şəhər strukturuna təşkiledici şəhər elementlərini daxil edirdi. Şəhərin yeni yaranan rayonlarında küçə şəbəkəsi hələ kifayət qədər düşünülməmiş, pis təşkil olunmuş və əsasən də burada Bakının gələcəkdə perspektiv inkişafı tamamilən nəzərə alınmamışdır. Şəhərin yeni rayonlarının əksər küçələrinin eni təkcə kifayət qədər deyil, eləcə də lazımı dərəcədə difrensasiya olunmamış şəkildə idi. Onlar arasında məntiqli əlaqələrin olmaması səbəbindən, fəal inkişaf edən əsas magistralların şəhər üçün zəruri olan vahid şəbəkəsi yaranmamışdır. Nikolayev (İstiqlaliyyət), Naberejnaya (Nəfçilər), Telefonnaya (28 May) kimi nisbətən enli və əsaslı tikilən küçələr kiçik kvartallara dirənir və dalan küçələrinə çevrilirdi. Stanislavski (Azadlıq) və Balaxanski (Fizuli) kimi daha əhəmiyyətli küçələr hədsiz sıx idi. Lakin bütün bunlara baxmayaraq, şəhərin ümumi planlaşdırma həllində Avropa şəhərsalmasının ənənələrinə əsaslanan nizamlı planlaşdırmaya cəhd aydın izlənilirdi. O dövrün baş küçələrinin tikinti sahəsi sürətlə böyüyən sənaye şəhəri şəraitlərində memarlıq məsələlərinin həlli mürəkkəbliyini və şəhər abadlaşmasının mürəkkəb məsələlərini həll edən şəhərsalma layihələrinin həyata keçmə çətinliyini əyani şəkildə nümayiş etdirir.

**1.3. XX əsrdə Bakı şəhərində nəqliyyat infrastrukturunun inkişafı.** Azərbaycanın iqtisadi inkişafı və Rusiya imperiyasının, sonralar isə SSRİ-nin tərkibinə daxil olması Bakı şəhərinin ərazi artımına və onun sərhədlərinin genişlənməsinə səbəb oldu. Şəhərin yaxın və uzaq məsafəli ictimai nəqliyyatın inkişafı ilə bağlı nəqliyyat infrastrukturunun formalaşması məhz bu dövrə təsadüf edilir. Bakının planının işlənib hazırlanması zamanı müəlliflər şəhər küçələrinin və

meydanlarının şəbəkəsinin əsaslı nizamlanması yolu ilə kökündən yenidən planlaşdırılan tarixi yaranmış şəhərin əsaslarının qorunub saxlanmasını nəzərdə tuturdular. Meydanların, magistralların, sahiləni ərazilərin və parkların vahid memarlıq tərtibatına xüsusi tələblər irəli sürülürdü. XX əsrin 20-ci illərində tərtibində A.P.İvaniski, V.N. Semyonov və L.İ.İlyin kimi o dövrün görkəmli şəhərsalanları iştirak edən baş planların hazırlanması üzrə çoxillik işlər başladı. Onların əsasını mövcud magistralların genişlənməsi və düzləşdirilməsi, yenilərinin salınması, xarabalıqların sökülməsi və abidələrin şəhərsalma rolunun artırılması məqsədi ilə, onların qarşısının açılması kimi tədbirlər təşkil edirdi. Bu dövrdə şəhəri yaxın qəsəbələrlə əlaqələndirən yeni nəqliyyat magistrallarının inkişafı böyük sürət əldə etdi, eləcə də nəqliyyat mühitinin özü müasir və zəruri obyektlərlə zənginləşdi.

Bu materialların əsasında 1946-1954-cü illərdə Bakının mərkəzi rayonlarının qismən yenidən qurulması üzrə xeyli işlər həyata keçmişdir. Bu şəhərin Kommunist (indiki İstiqlaliyyət), H.Hacıyev (Azərbaycan prospekti), Nizami, Xaqani küçələri və Stalin (indiki Nəfçilər) prospekti kimi mərkəzi küçə və prospektlərində baş vermişdir. Məsələn, Kommunist küçəsində Sabir prospekti ilə Gənclər prospekti arasında yerləşən az dəyərli köhnə tikinti sahəsi sökülmüş, bu da İçəri Şəhərin qala divarlarının qarşısının açılmasına imkan vermişdir. Sovet küçəsinin planlaşdırma və tikiliş layihələrinin həyata keçməsinin başlanğıcı olmuş, bu da Cənub Sovet və Şimal Sovet meydanlarının əsasının qoyulmasına səbəb olmuşdur. Montin qəsəbəsinin şəhərin abad rayonuna çevrilməsi də bu illərə təsadüf edilir, Moskva şossesinin (H.Əliyev adına prospektin) çəkilişi də əsasən burada başa çatmışdır. 1960-ci illərin sonunda Bakının baş planının müəlliflərinin qarşısında şəhərin planlaşdırma strukturunun formalaşmasına keyfiyyət baxımından yeni yanaşma yollarının axtarışı məsələsi dururdu. Abşeronun respublika və ümumdövlət yollarına xarici çıxışı olan şəhər sürət yolları qərb çıxışı ilə Tbilisi və şərq çıxışı ilə - Bakı hava limanı istiqamətində qərbdən Rostov və kurort zonası və şərqdən Abşeron yarımadasının sahilinə istiqamətlənən iki meridian istiqamətli magistrallarla kəsişən en diametr yaratdı. XX əsrin 80-ci illərində Bakıproqor layihə institutunun kollektivi tərəfindən işlənib hazırlanan Bakının baş inkişaf planı 2005-ci ilə qədər hesablanmışdır. Layihədə

Abşeron yarımadasının Bakı şəhərinin mərkəzinin sərhədlərində davam edən şəhərdaxili əlaqələrin inkişaf etmiş şəbəkəsinə malik olan şəhər tipli aqlomerasiyaya çevrilməsi nəzərdə tutulurdu, bu da öz əksini tikinti sahəsinin mərkəzdən əyalətə doğru ardıcıl dəyişməsində tapdı.

## **II FƏSİL. Bakı şəhərinin mərkəzinin nəqliyyat mühitinin memarlıq xüsusiyyətləri**

**2.1. Bakı şəhərinin küçələrinin ictimai nəqliyyat sisteminin funksional inkişafı.** 1887-ci ildə at-dəmir yol akseoner cəmiyyəti yaradılmışdır. 1989-cu ilin sentyabr ayından etibarən Qara Şəhər xəttində (Dəmir yol vağzalından Qara Şəhərdə Nobel qardaşlarının şirkətinə kimi) 1894-cü ildə konkə ilə əvəz edilən buxarla çalışan tramvay fəaliyyət göstərməyə başladı. XIX əsrin sonunda Bakı küçələrində avtomobil meydana gəldi. Bütün bunlar küçələrin xarakterində və yeni trafik dinamikasına uyğun olan yeni nəqliyyat mühitinə təsir edirdi. Bakı konkəsinin mövcud xətləri əsasən şəhərin mərkəzi küçələrində xidmət edirdi. Burada relslər çəkilir, səkilər, at tövlələri, dayanacaqlar və s. tikilirdi. 1923-cü ildə şəhər mərkəzini dəmir yolu ilə birləşdirən dairəvi dəmir yol xəttinin çəkilişi başlandı. Bakı şəhərinin tramvay (elektrik) xətti sistemi 1882-ci ildən mövcud olan konkəni əvəz edərək, 8 fevral 1924-cü il tarixində fəaliyyətə başladı. Bakı tramvayının ilk marşrutu ümumi uzunluğu 6,6 km olan Vağzal - Azneft meydanı idi. Bakının tramvay sisteminin maksimal uzunluğu 1939-cu ildə 117 km çatdı. XX əsrin 60-cı illərindən tramvay şəbəkəsi tədricən kiçilməyə başladı.

1980-ci ildə Bakının tramvay xəttinin ümumi uzunluğu 70 km təşkil edirdi. XX əsrin 90-cı illərindən başlayaraq, Bakıda tramvay avtonəqliyyat və metropolitenlə rəqabətə davam gətirməyərək, ictimai nəqliyyat sistemi kimi sıxışdırıldı. 2004-cü ildə tramvay şəbəkəsinin Xətai metrostasiyası Montin bazarı arasında son xətti sökülmiş və bağlanmışdır. Bakıda trolleybus 5 dekabr 1941-ci ildə yaradıldı. Bakıda trolleybuslar şəbəkəsinin əsas inkişaf mərhələsi 60-70-ci illərə təsadüf edilir. 80-ci illərin əvvəllərində trolleybus şəbəkəsinin maksimal uzunluğu 32 marşrut üzrə 300 km çatdı. Bu şəbəkə həmçinin Bakının bəzi yaxın

şəhərdən kənar ərazilərini də əhatə edirdi. 90-cı illərdə Bakıda trolleybus şəbəkəsinin intensiv inkişafına baxmayaraq, bu nəqliyyat növü öz xidmət növünün keyfiyyəti baxımından əhali arasında populyarlığına görə avtonəqliyyatdan, metrodan və hətta tramvaydan belə arxada qalırdı. Bununla əlaqəli, Bakıda trolleybus şəbəkəsi 2006-cı ilin ortalarında bağlanmış və dağıdılmışdır.

Mexanik nəqliyyat sistemlərinin meydana gəlməsi küçə strukturunun mürəkkəbləşməsinə səbəb oldu. Hava elektrik və yərüstü rels yolları xüsusiləşdirilmiş dayanacaqların və digər kiçik formaların və konstruksiya daşıyıcıların yaradılmasını tələb edirdi.

**2.2. Bakı şəhərinin mərkəzinin tarixi yaranan magistrallar sisteminin memarlıq-planlaşdırma təhlili.** Bakı şəhərinin mərkəzinin memarlıq tarixi hər biri bir tərəfdən şəhər ərazisinin tikinti sahəsinin inkişafı, digər tərəfdən nəqliyyat vasitələrinin inkişafı ilə müəyyən edilən beş mərhələyə ayrılır. Bununla birgə ictimai həyat elementi kimi küçənin əhəmiyyəti artır. Bakı şəhərinin magistrallarının memarlığının formalaşmasına və inkişafına təsir edən əsas xüsusiyyətlər aşağıdakılardır: Bütün şəhərin Sahil zolağına və onun əsas (qərb) yaşayış rayonuna qarşı açıq amfiteatr mövqeyi; amfiteatr piyaləsinin, yamaclarının magistralların kompozisiya və funksional yerləşmə imkanlarını zənginləşdirən terrasvari yerləşməsi; şəhərin şəhərdaxili magistralların yaranmasına təsir edən və onların xarakterini müəyyənləşdirən sənaye xarakteri; Bakının XIX əsrin ortalarından başlayan və magistralların dərhal bir neçə istiqamətdə inkişafını tələb edən ardıcıl böyüməsi.

Bakı şəhərinin əsas magistrallarının ümumi sistemi əksər dərəcədə radial - dairəvi prinsipin əsasında formalaşmışdır. Bakı magistrallarının başlanğıc mövqeyi topoqrafik və texniki-iqtisadi şəraitlərlə əsaslanır. Lakin şəhərin tikinti sahəsinin tarixi bu sistemin tərkib hissəsində özünəməxsus iz qoymuş, bu da özünü daha çox şəhərin mərkəzi hissəsində biruzə vermişdir. Bakının xarici konturu üzrə magistrallarının başlanğıcının qoyuluşu sərt topoqrafik və texniki-iqtisadi şəraitlərlə bağlıdır.

Qərbdən və Şərqdən şəhərə olan bu girişlər aşağıdakılardır: a) Səlyan şosse yolundan Şıxov-Xanlar-Bibiheybət-Bayıl və sonra

Neftçilər prospektindən keçən cənub-qərb girişi; b) şəhərlə əlaqəni Bakı-Şamaxı-Yevlax yolu vasitəsi ilə təmin edən və sonra İpək Yolu və Dağüstü yayla magistrallarına – M.Müşviq küçəsindən Nizami və Fizuli küçələrinə keçən qərb girişi; c) Moskva prospektindən Tbilisi prospektinə, daha sonra C.Cabbarlı və Azərbaycan prospektində keçərək, Sumqayıt yolu ilə Ceyranbatan-Biləcəri rayonlarından keçən şimal-qərb girişi; ç) Azadlıq prospektindən Binəqədi vasitəsi ilə şəhərin Abşeronun şimal sahili ilə əlaqələndirən şimal girişi; d) Zabrat yolu ilə Heydər Əliyev prospektindən, Y.Səfərli və Ü.Hacıbəyov küçələrindən keçərək şəhəri Abşeronun mərkəzi hissəsi və Böyük Şor – Keşlə yaylası vasitəsi ilə əsas neft sənayesi əraziləri ilə əlaqələndirən şimal-şərq girişi; e) Bakı hava limanı yolu ilə mərkəzi və şərq Abşerona gedən və Əhmədli, Babək prospektinin mərkəzi, Xocalı prospekti və D.Əliyeva küçəsi vasitəsi ilə Bakıxanov-Suraxanı qəsəbələri ilə yerli əlaqəni təmin edən şərq girişi; ə) şərq Abşerondan Mərdəkan yolu ilə hava limanı dairəsindən Zığ şosse yoluna Suraxanı və Hövsan qəsəbələri ilə Nobel prospektinə və Ü. Hacıbəyov küçəsinə keçən cənub-şərq girişi. Bütün bu adları çəkilən nəqliyyat girişlərinin dördü xarici əlaqələri, üçü isə Abşeron daxili yerli əlaqələri təmin edir.

**2.3. Bakı şəhərinin mərkəzinin magistral yol mühitinin memarlıq xarakteristikası.** Şəhərin küçə-yol şəbəkəsi hər biri öz spesifik memarlıq mühitinə malik və birlikdə rayonun, şəhərin bir hissəsinin və bütövlükdə şəhərin idensifikasiyasına imkan verən müxtəlif küçə şəbəkəsidir. Şəhərin məkan quruluşu mühit xüsusiyyətlərinə malik olan, yəni şəhər sakinləri tərəfindən məskunlaşan və müvafiq şəhər fəaliyyəti növlərini təmin edən küçələr, meydanlar, yaşayış həyətləri, bulvarlar, sənaye əraziləri və s. bu kimi açıq şəhər məkanları boyu yerləşən çoxsaylı memarlıq obyektlərindən və sistemlərindən ibarətdir. Şəhər mühiti formalarının funksional tipologiyası ümumilikdə ümummühit obyektlərini və sistemlərini - istehsal, yaşayış, rekreasiya, ictimai mərkəzlər, kommunikasiya qovşaqları və s. təkrarlayır, açıq məkanların tektonik xüsusiyyətləri, miqyası isə onların həll düzgünlüyünü nümayiş etdirir. “Şəhər interyerləri” və nəqliyyat mühiti, xüsusən də Bakıdan söhbət getdikdə, birləşərək biri-birinə qovuşur.

Nəqliyyat mühiti adətən küçə və meydanların piyada-nəqliyyat məsələlərini həll edən xətti sistemlər əsasında formalaşır, lokal məkanlar isə insanların və avtomobillərin cəmləşmə, ticarət, ünsiyyət və s. əlavə fəaliyyət növlərinin konsentrasiya yerləri kimi xidmət edir. Bu açıq memarlıq məkanlarının böyük qrupuna daxil olan və tam və ya qismən divarları və örtükləri olmayan spesifik memarlıq latihələndirilməsi obyektlərindən ibarətdir. Şəhərin küçə-yol strukturu – hər biri öz spesifik memarlıq mühitinə malik olan və birlikdə rayonun, şəhərin bir hissəsinin və bütün şəhərin identifikasiyasına imkan verən müxtəlif küçə şəbəkəsindən ibarətdir. Hal-hazırkı bölmədə Bakı şəhərinin mərkəzinin tarixən formalaşmış küçə və meydanlarının formalaşmasının məkan və tarixi təhlili aparılır. Bu fəsilə XIX –XX əsrlərin əvvəllərində yaranan mühiti bu gün də yenilənən bir sıra əsas nəqliyyat magistrallarından bəhs edilir.

### **III FƏSİL. Bakı şəhərinin nəqliyyat mühitinin tərkib hissəsi**

#### **3.1. yerüstü və yeraltı piyada əlaqələrin memarlıq-məkan təşkili.**

Bakı şəhərinin mərkəzinin piyada zonalarının müqayisəli təhlili göstərir ki, Bakıda “Fəvvarələr meydanının” və Nizami küçəsinin tikinti sahəsində yerüstü piyada zonasının formalaşması demək olar ki, 100 il ərzində baş vermişdir. Məlumdur ki, əvvəllər Kolubakin bağı və yaxud «Parapet» adlanan bu piyada zona Kolubakin (indiki N.Rəfibəyli), Vrangel (Ə.Cavad), Milyutin (T.Əliyərbəyov), Voronsov (İ.Səfərli) kimi lokal əhəmiyyətli nəqliyyat magistralları ilə əhatə olunmuşdur. XX əsrin 80-ci illərinin əvvəllərində «Parapet» adını daşıyan bu məkan Fəvvarələr meydanı kimi yenidən qurulmuş və o dövrdən başlayaraq, mərkəzi piyada zonası statusunu əldə etmişdir. Bu piyada zona sisteminə həmçinin Nizami parkı və Nizami muzeyi; “Azərbaycan” və “Araz” kinoteatrlarının binaları daxil olmuşlar. Hələ XX əsrin 40-cı illərində Nizami bağı H. Hacıyev küçəsi ilə Nizami muzeyi arasında məkanı birləşdirərək, terrasvari şəkildə həll edilmişdir. Meydan və parkla birgə həmçinin Ə.Əliyev (Zevin), M.Rəsulzadə (Caparidze), İ.Səfərli (Əzizbəyov), N.Rəfibəyli (Saratovec) küçələri də tam və ya qismən nəqliyyat üçün bağlanmışdır. Bakı mərkəzinin bu piyada zonasının xüsusiyyəti həm də



tarixi-ticarət zonası kimi də müəyyən edilir, bu da avtonəqliyyatın həmin zonaya daxil olmasını yasaqlayır. Bütün piyada zona boyu XIX –XX əsrlərin əvvələri burada inşa edilən və memarlıq abidələri siyahısına daxil olan yaşayış evləri yerləşir. Nizami (keçmiş Torqoviy) küçəsinin piyada zona kimi bağlanması hələ Sovet dövründən əvvəl baş verdi və bura gəzinti yerinə çevrildi. Nizami küçəsinin əvvəli Qara şəhər tərəfdən zəngin və çoxmərtəbəli yaşayış evləri yerləşən R.Rza (Mariin) küçəsindən başlayır. Sovet və possovet dövrü M.Rəsulzadə (o zaman Çaparidze) küçəsi öz ticarət əhəmiyyətini saxlayaraq, piyada küçə xarakterini daşımağa davam edirdi. Hal-hazırda bu küçədə bir neçə ticarət və xidmət obyektləri və eləcə də “Azərbaycan” kinoteatrının binası yerləşir. Bundan başqa şəhərin mühüm piyada qovşağı kimi bu kifayət qədər enli olan piyada küçədə, Dənizkənarı bulvara çıxışı olan yeraltı keçid mövcuddur. Mərkəzi piyada zona sisteminə faktiki olaraq Nizami küçəsinin davamı olan Teatr meydanı da daxildir. Burada həmçinin küçə xarakterinin dinamizmini nəzərə çarpdıran açıq kafelər, salonlar, mağazalar yerləşir. Bir qədər o tərəfə - R.Beybutov prospektinə doğru piyada zona üçün xarakterik olan canlanma bir qədər seyrəlir və adi həyat ritminə keçir. Son illər Nizami küçəsində piyadalar üçün iki yeraltı tunnel açılmışdır. 2011-ci ilin sonunda – 2012-ci ilin əvvəllərində Bülbül prospekti ilə Nəfçilər prospektinin kəsişməsindən başlayan və Bülbül prospekti ilə Z.Əliyeva prospektinin kəsişməsində bitən və bununla da şəhərin bu mürəkkəb nəqliyyat-piyada qovşağını həll edən yeraltı çoxdahlizli piyada passajın biri də istifadəyə verilmişdir. Bütün ətraf tarixi küçələr ensizdir və müasir nəqliyyat axınının hərəkəti üçün hesablanmamışdır, şəhər hərəkətinin bölgüsünün yerüstü planlaşdırma vasitələri isə yüksək əhali və tikinti sahəsi şəraitlərində kifayət etmir. Müasir təcrübə nəqliyyat magistrallarının kəsişmə yerlərində piyada zonaların həllinə olan münasibətin dəyişməsinə tələb edir. Bir sıra böyük xarici ölkə şəhərlərində yenidən qurulan biznes və ticarət mərkəzləri nəqliyyat və piyadaların hərəkətinin radikal bölgüsü məqsədi ilə, bir-neçə səviyyəli layihələndirilir. 2000-ci ildən başlayaraq, bu növ təcrübə öz tətbiqini Bakı memarlığında da tapmağa başlayır. Məsələn, Bakı dənizkənarı parkın ərazisində yerləşən “Park Bulvar” ticarət-əyləncə kompleksində olduğu kimi. Şəhər əhalisinin artımı, nisbətən kiçik şəhər

mərkəzinin nəqliyyat vasitələri ilə hədsiz yüklənməsi onun piyada zonalarının daha komfortlu və rahat memarlıq-mühit həllərini tələb edir.

**3.2. Bakı şəhərinin mərkəzinin nəqliyyat mühitinin landşaftının təşkili.** Bakı daim sürətli küləklər əsən, miqyaslı neft və digər sənaye növlərinə malik, eləcə də son onillikdə böyük avtonəqliyyat sayı ilə bağlı havası yüksək zərərli qazlarla xarakterik quru tropiklərə yaxın iqlim zonası idi. Sənaye profilli bir çox cənub şəhərləri kimi, bu şəhərin, o cümlədən də onun nəqliyyat və piyada mühitinin bütün inkişaf mərhələlərində yaşllaşdırmasına ehtiyac duyulurdu. XIX əsrin son 25 illərində tədricən onun ərazisində ətrafında ayrı-ayrı kiçik yaşıl ləkələr şəhər mərkəzinə bilavasitə yaxın rayonlarda lokallaşaraq, yaranmağa başlanmışdır. Məhz Bakı magistrallarının ilk yaşllaşdırması 1850-ci ildə forştadt və qala arasından keçən Şamaxı yolu üzərində həyata keçmişdir, Qalanı şəhərin yeni rayonu ilə əlaqələndirən yol kənarı yaşıl xiyaban belə yaranmışdır. Bu Bakıda nəqliyyat mühitinin yaşllaşdırma həllinin ilk və kifayət qədər fəal təcrübəsi idi. Lakin XX əsrin əvvəllərinə kimi şəhər planının strukturunda yaşllaşdırma adalarla həyata keçirdi. Bakının fon der Nonne tərəfindən tərtib edilən baş yenidənqurma planında əsas məqamlarla yanaşı, şəhər maqistrallarının meydan və bağça şəklində, piyada və yaşıl zonalarla, eləcə də geniş və enli bulvarlar şəklində böyük yaşıl məkanlarla təchiz edilməsi üzrə təkliflər var idi. 1900-cü ildə bağçılıq komissiyası küçələrdə ağacların mütləq əkilməsi üçün qərar qəbul etdi. Qeyd etmək lazımdır ki, mərkəzi küçələrdən biri olan Nikolayev küçəsi artıq 1995-cü ildə qismət yaşllaşdırılmışdır. Sadoviy (indiki Niyazi), Maariin (R.Rza) , Torqoviy (Nizami) və Naberejnaya (Nefçilər prospekti) küçələrinin səkiləri boyu ağaclar 1911-ci ildə əkilmişdir. Bakı və onun rayonlarının planlarında 1913 və 1918-ci illərdə mövcud yaşllıqlara mərkəzi radial maqistral olan Nefçilər prospekti boyu inkişaf edən Dəniz kənarı bulvar da əlavə edildi. Azərbaycanda Sovet hakimiyyətinin qurulmasından sonra Bakının abadlaşması, nəqliyyat şəbəkəsinin genişlənməsi və onun yaşllaşması üzrə intensiv işlər həyata keçməyə başladı. Bakının A.İvanitski tərəfindən tərtib edilən 1927-ci il baş planında yaşıl əkintilər sisteminin, o cümlədən də piyada zona və magistralların yaradılması üçün geniş tədbirlər nəzərdə tutulmuşdur. Planın növbəti həyata keçmə mərhələsi şəhərin qədim hissəsinin yenidən qurmasından, yeni küçələrin salınmasından və bir sıra yaşayış kvartallarının kompleks tikintisindən

ibarət idi. 70-ci illərin sonunda Bakıda şəhərin en landşaft-nkompozisiya oxunun, daha dəqiq desək, Basin küçəsinin (indiki Fizuli küçəsinin) formalaşması və burada mühüm yaşıl su bulvarının yaradılması üçün böyük tədbirlər həyata keçmişdir. Bu oxun Fizuli-Ş.Bədəlbəyli küçələri arasında yerləşən və H.Əliyev adına sarayla bitən sahələrinin birinin birinci yenidən qurulma mərhələsi bitmişdir. 2011-ci ilin sonundan – 2013-ci ilin əvvəlləri H.Əliyev adına Respublika sarayından Fizuli meydanına qədər ərazidə, müasir tələblərə cavab verməyən kvartalların yerində Bakı şəhərinin en oxunun davamı olan bulvarın tikintisi həyata keçir. Bulvarın və onun ətraf ərazilərinin layihə həllinin əsas kompozisiya ideyası Fizuli meydanı; bulvarın bu yaxında genişləndirilmiş və iki tərəfli avtomobil hərəkətli yola çevrilmiş S.Vurgün küçəsi ilə kəsişmə yeri, eləcə də onun ətrafında genişlənmiş magistrallar kimi mühüm şəhərsalma və nəqliyyat qovşaqlarının vurğulanmasından ibarətdir.

### **3.3. Bakı şəhərinin müasir nəqliyyat mühitinin modernizasiyası.**

Böyük İpək Yolunun bərpası, Avroasiyanın TRACECA nəqliyyat dəhlizinin yaradılması XX və XXI əsrlərin əlamətdar hadisələridir. Azərbaycan dünya əhəmiyyətli tarixi layihə olan Böyük İpək yolunun yenidən qurulması və bərpası layisinin fəal iştirakçısı və müəllifidir. Magistral avtomobil yollarının modernizasiyası ilə paralel paytaxt şəhərlərinin yollarının sürətli yenidən qurulması baş verir. Ağır yükdaşıyıcı tranzit nəqliyyat axınını paytaxtın hüdudlarından kənara çıxardaraq, yarım dairəvi şəkildə şəhərin cənub və şimal hissəsini birləşdirən 22 km uzunluğa malik Bakı dairə yolu-1 inşasının başa çatması planlaşdırılır. Keçən il Abşeron yarımadasının şərq hissəsini birinci dairə yolunun şimal hissəsi ilə birləşdirən 60 km uzunluğa malik dörd zolaqlı Bakı dairə yolu-2 çəkilişi üzrə işlərə başlanmışdır. Paytaxta girişdə nəqliyyat problemlərinin həlli və tıxacların aradan götürülməsi məqsədi ilə nəqliyyat qovşaqlarının tikintisi həyata keçir. Bu tədbirlər tək-cə avtonəqliyyat yolunun hədsiz yüklənməsinin qarşısını almayacaq, həm də müxtəlif istiqamətlərdən birbaşa əlaqəni təmin edəcək. Şəhərin nəqliyyat magistralları ilə təmin edilməsinin göstəriciləri avtonəqliyyat dayanacaqları ilə birgə, bir sakinin payına düşən küçə yol şəbəkəsinin uzunluğundan və sahəsindən ibarət ola bilər. Əhali sıxlığı nə qədər böyük və küçə-yol şəbəkəsinin sıxlığı nə qədər kiçik olarsa, bu şəbəkənin

uzunluğu da o qədər az ola bilər. Lakin Bakı şəraitində şəhər nəqliyyatının inkişafı küçə-yol hərəkəti və onun mühəndis təchizatı adətən şəhər əhalisinin və nəqliyyat vasitələrinin artımından və mənimsənilən ərazilərdən geridə qalır. Yüksək buraxılış qabiliyyətinə malik olan magistral küçələrin və avtomobil yollarının çəkilişi, avtodayanacaqların və qarajların inşası boş tikinti sahəsinin qeyri-mövcudluğu ilə bağlıdır. Problem ondan irəli gəlir ki, 2000-ci illərin əvvəllərindən şəhərdə həyata keçən böyük tikinti həcmi nəqliyyat ərazilərinin ehtiyatlarını nəzərə almırdı, köhnə, bəzən də əsaslı tarixi binaların sökülməsi və mərkəzi küçələrin inkişafı üçün yeraltı kommunikasiyaların yerinin dəyişməsi və yenidən qurulan ərazilərdə avtomobil yollarının çəkilişi vaxtında həyata keçmirdi. Bu səbəbdən də konkret şəhərsalma şəraitlərindən asılı olaraq, gələcəkdə nəqliyyat şəbəkələrinin və qurğularının maneəsiz inkişafı artıq hal-hazırkı dövrdə onlar üçün tək-cə yerüstü ərazilərin deyil, həm də yeraltı məkanların rezervasiyası vasitəsi ilə təmin edilə bilər. Əhali və tikinti sıxlığının artması zamanı yeraltı məkanların (avtomobil dayanacaqlarının, piyada və nəqliyyat tunellərinin) və yerüstü məkanların (estakadaların, çoxqatlı qarajların) istifadəsi tələb olunacaq. Gələcəkdə bu növ nəqliyyat qurğularının inşası Bakı şəhərinin mərkəzinin keyfiyyət baxımından yeni nəqliyyat mühitinin yaranmasına təsir edəcək.

## ƏSAS NƏTİCƏLƏR

1. Bakı şəhərində nəqliyyat mühitinin inkişafı Azərbaycan ərazisində nəqliyyat yollarının ümumi inkişafı ilə birgə baş verərək, tarixi, iqtisadi, siyasi və iqlim faktorları ilə müəyyən edilmişdir.

2. Bakı şəhərinin tarixi hissəsinin nəqliyyat mühitini formalaşdıran karvansaralar, qapalı bazarlar, hamamlar, məscidlər, ovdanlar, şəhər qala divarları və qapıları və s. kimi ictimai, mülki və dini memarlıq tikililəri bütün Azərbaycan üçün xarakterikdir.

3. XIX – XX əsrin əvvəllərində Bakının nəqliyyat magistrallarının memarlığının formalaşması şəhər mərkəzinin küçə şəbəkəsinin və onun nəqliyyat mühitinin əsas karkasının formalaşması deməkdir.

4. Azərbaycanın sovet dövrü iqtisadi inkişafı Bakı şəhərinin ərazi

artımına və onun sərhədlərinin genişlənməsinə, və bunun nəticəsi kimi tarixi yaranmış magistrallar boyu tikinti sahəsinin mürəkkəbləşməsi ilə müşayiət edilən nəqliyyat şəbəkəsinin inkişafına səbəb oldu.

5. Nəqliyyat infrastrukturunun formalaşması qısa və uzaq məsafədə ictimai nəqliyyatın inkişafı ilə əlaqəlidir. Bakı şəhərinin küçələrinin memarlığı bir tərəfdən şəhər ərazilərinin tikinti sahəsinin inkişafı, digər tərəfdən isə nəqliyyatın inkişafı ilə bağlıdır, bununla əlaqəli şəhərin memarlıq-nəqliyyat mühitinin elementi kimi küçənin əhəmiyyəti artır.

6. Müxtəlif təyinatlı və xətti xarakterli magistralların kompozisiya inkişafı, eləcə də yol ayrıcları, qovşaqlar və s. bu kimi xüsusi yol elementləri şəhər məkanının ümumi quruluş dinamikasına və onun daxilində mövcud olan nəqliyyat mühitinin formalaşmasına təsir edir.

7. “Şəhər interyeri” məhvumu Bakı şəhərinin memarlıq-nəqliyyat mühitinin əsas hissəsidir.

8. Bakı şəhərinin piyada zonası tarixi formalaşmış müstəqil ölçüdür və şəhərin nəqliyyat mühitində xüsusi kompozisiya həlləri tələb edən əsas obyektlərdən biridir.

9. Nəqliyyat magistralları ilə bilavasitə əlaqəli olan yol-istismar tikililərinin bəzi növləri onun mühitinin layihələndirilməsi və yaxud yenidən qurulması zamanı bu mühitin tərkib və zəruri hissəsi olmalıdır.

10. Nəqliyyat mühitinin təşkili zamanı landşaft dekorativ funksiya ilə yanaşı, həm də şəhər məkanlarının ekoloji vəziyyətinə təsir edən amil kimi də ya xidmət etməlidir.

11. Nəqliyyat mühitinin modernizasiyası memarlıq və tarixi dəyər kəsb edən əsaslı binaların əsas fondunun saxlanmasıyla, köhnə küçələrin yenidən qurulması vasitəsi ilə həyata keçməlidir. Bu zaman yenidən qurulma tədbirləri magistralın qovşaq sahələrinin ayrı-ayrı küçə fraqmentlərinin memarlıq görkəmini müəyyən edən iri monumental binalarla tikilməlidir.

### **Dissertasiyanın mövzusunə dair aşağıdakı elmi əsərlər dərc edilmişdir:**

1. “Formation and development of Neftchilar avenue as one of the principal line in Baku” // AzMİU, Elmi əsərlər №1, Bakı 2010, s.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, s.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, s. 668-674;

4. “Constructivism in the formation of architectural environment in the planning of Baku in the 20 - 30 years of the XX century.” // “Qafqazda modernizm – Tbilisi-Bakı.1900-1940” beynəlxalq elmi konfransın materialları, İtaliya, Florensiya, 2012 ;

5. “Архитектурно-планировочный анализ сложившейся системы магистралей центра города Баку” // “Ural ETİ layihə RAACH Akademik xəbərləri”, № 4, Rusiyanın elektron beynəlxalq elmi jurnalı, 2012, s.13-16

6. «Сравнительный анализ архитектурно-пространственной организации наземных и подземных пешеходных связей центра г.Баку»// “Memarlıq, şəhərsalma tarixi və bərpası” elmi nəzəri məcmuəsi, № 3(3), Bakı 2012, s.170-177

7. «Модернизация архитектуры современной транспортной среды г. Баку» // АМЕА “İncəsənət və mədəniyyət problemləri” № 4 (42) Bakı 2012 s. 72-81

8. «Развитие транспортной инфраструктуры г.Баку с 20-х – начало 90-х гг XX века» // “AMIT”, Rusiyanın elektron beynəlxalq elmi jurnalı, №1 (22), Rusiya, Moskva, 2013, № 22/13-01

9. «Исторические предпосылки формирования дорог и транспортной среды на территории города Баку в XVII – начале XIX вв» // “Qramota” nəşriyyatı, Elmi-nəzəri və tətbiqi jurnal №1 (27), hissə 1, Rusiya, Tambov 2013, s.45-47

10. «Рекреационные зоны транспортной среды центра г.Баку» // “Memarlıq,şəhərsalma tarixi və bərpası” elmi nəzəri məcmuəsi (nəşrdə)

11. «Ландшафтная организация транспортной среды центра г. Баку» //AzMİU, Elmi əsərlər (çapda)

12. «Элементы организации транспортной среды центральных магистралей г.Баку» // Beynəlxalq elmi “URBANIZM” jurnalı

(çapda)

**Фарида Рауф кызы Гасымова**

## **ИСТОРИЯ ФОРМИРОВАНИЯ И РАЗВИТИЯ АРХИТЕКТУРЫ ТРАНСПОРТНОЙ СРЕДЫ ЦЕНТРА ГОРОДА БАКУ**

Актуальность данного исследования обусловлена активным изменением застройки исторически сложившихся городских магистралей центра города Баку и необходимостью разработки научных рекомендаций по организации их архитектурной среды.

Основная цель исследования – организация транспортной среды магистралей современного города. В представленной работе также была предпринята попытка обобщить исторически сложившиеся фрагменты транспортной среды на территории центра Баку и вокруг него.

Научная новизна исследования - выявлен характер и тенденции в создании транспортной среды центра Баку и близлежащих районов. В исследование также были сделаны обобщения и дифференциация транспортной среды центра Баку, включающие все объекты формировавшиеся на протяжении всей его истории.

**В первой главе «Формирование архитектуры транспортных магистралей исторической части Баку»** - освещаются исторические предпосылки формирования дорог и транспортной среды на территории города Баку, изучается формирование транспортного каркаса центральной части города Баку в XIX – начале XX веков, рассматривается развитие транспортной инфраструктуры города в XX веке.

**Во второй главе «Архитектурные особенности транспортной среды магистралей центра города Баку»** – рассматривается функциональное развитие системы общественного транспорта улиц города Баку, проводится архитектурно-планировочный анализ исторически сложившейся системы магистралей центра города, определяется архитектурная характеристика среды магистралей этого центра.

**В третьей главе «Составляющие транспортной среды города Баку»** – освещается архитектурно - пространственная организация наземных и подземных пешеходных связей, исследуется ландшафтная организация транспортной среды центра города Баку, рассматривается модернизация его современной транспортной среды.

**FARIDA RAUF GIZI GASIMOVA**

**HISTORY OF FORMATION AND DEVELOPMENT OF  
ARCHITECTURE OF THE TRANSPORT ENVIRONMENT OF  
THE BAKU CITY CENTER  
SUMMARY**

Relevance of this research is caused by active change of building of historically developed city roads of the Baku city center and need of development of scientific recommendations about the organization of their architectural environment.

Main objective of research is the organization of the transport environment of the roads of the modern city. In the present work also attempted to generalize historically developed fragments of the transport environment in the territory of the Baku city center and round it also was made.

Scientific novelty of research is character and tendencies in creation of the transport environment of the Baku city center and nearby areas is revealed. In research generalizations and differentiation of the transport environment of the Baku center, objects including all formed throughout all its history also were made.

**In chapter 1 "Formation of architecture of transport roads of historical part of Baku"** - historical preconditions of formation of roads and the transport environment in the territory of the Baku city are deal, formation of a transport framework of the central part of the Baku city in XIX – the beginning of the XX centuries is studied, development of transport infrastructure of the city in the XX century is considered.

**In chapter 2 "Architectural features of the transport environment of roads of the Baku city center"**, functional development of system of public transport of streets of Baku is considered, the architectural and planning analysis of historically developed system of highways of the downtown is carried out, the architectural characteristic of the environment of roads of this center is defined.

**In a chapter 3 "Components of the transport environment of the Baku city"** architecturally spatial organization of land and underground foot communications is dealt, the landscape organization of the transport environment of the Baku cit center is investigated, and modernization of its modern transport



environment is considered.

## İÇƏRİ ŞƏHƏRİN NƏQLİYYAT MÜHİTİNİN MEMARLIĞI

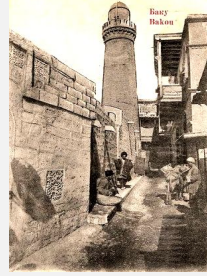
### KÜÇƏ ŞƏBƏKƏSİ



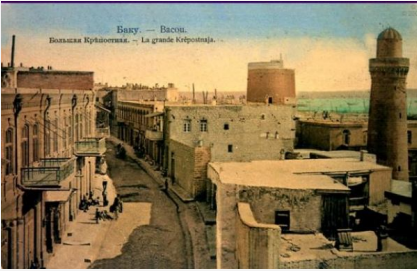
dalan



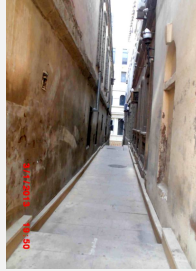
Kiçik Qala küçəsi



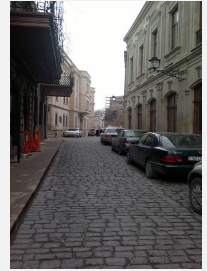
dalan



Böyük Qala küçəsi



M. Maqomayev küçəsi ул. Башенная



Aşef Zeynalı küçəsi (Karvan Yolu)

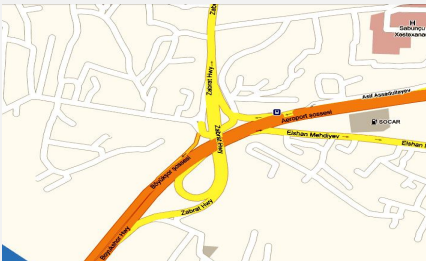
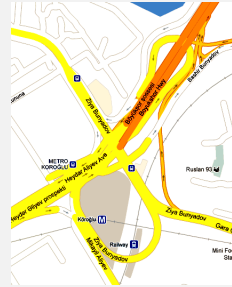
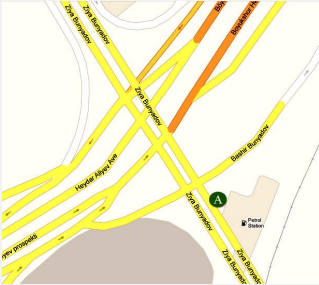




## II-I.Bakı şəhərinin mərkəzinin tarixi yaranan magistrallar sisteminin memarlıq-planlaşdırma təhlili

### BAKİ ŞƏHƏRİNİN MÜASİR NƏQLİYYAT MÜHİTİNİN ELEMENTLƏRİ

#### NƏQLİYYAT AYRICLARI

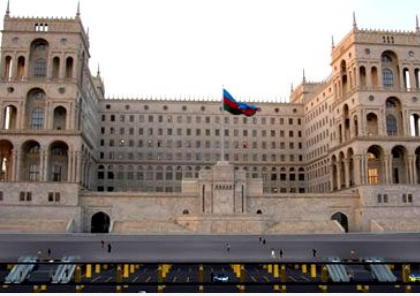


Z.Bünyadov, H.Əliyev prospektlərinin. Böyük Şor, Hava limanı və Zabrat şosse yolunun kəsişməsində nəqliyyat ayrıcısı

### III-3. Bakı şəhərinin müasir nəqliyyat mühitinin modernizasiyası

## BAKİ ŞƏHƏRİNİN MÜASİR NƏQLİYYAT MÜHİTİNİN ELEMENTLƏRİ

### AVTOMOBİL DAYANACAQLARI



“Azadlıq” meydanında yeraltı avtomobil dayanacağının inşası



Fizulu və M.A.Əliyev küçələri arasında yeraltı avtomobil dayanacağının inşası



“Azərbaycan” prospektində yeraltı avtomobil dayanacağının inşası

### III-3. Bakı şəhərinin müasir nəqliyyat mühitinin modernizasiyası