

# AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASI

*Əlyazması hüququnda*

## NƏQLİYYAT SİSTEMİNİN İNKİŞAFI VƏ ONUN BAKİ ŞƏHƏRİNİN MEMARLIQ MÜHİTİNİN FORMALAŞMASINA TƏSİRİ

İxtisas: 6401.01- «Memarlıq nəzəriyyəsi və tarixi,  
abidələrin bərpası və rekonstruksiyası»

Elm sahəsi: Memarlıq

İddiaçı: **Fəridə Rauf qızı Qasımova**

Fəlsəfə doktoru elmi dərəcəsi  
almaq üçün təqdim edilmiş dissertasiyanın

### **AVTOREFERATI**

**Bakı - 2021**

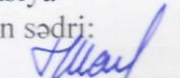
Dissertasiya işi Azərbaycan Memarlıq və İnşaat Universitetinin «Memarlıq konstruksiyaları və abidələrin bərpası» kafedrasında yerinə yetirilmişdir.

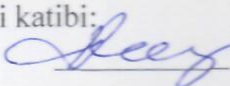
Elmi rəhbər: Memarlıq doktoru, professor  
**Nərqiz Javad qızı Abdullayeva**

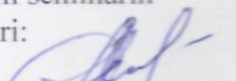
Rəsmi opponentlər: Memarlıq doktoru, professor  
**Gulnara Saydaxmetovna Abdrasilova**  
Memarlıq üzrə fəlsəfə doktoru, dosent  
**Aytən Tariel qızı Səlimova**

Memarlıq üzrə fəlsəfə doktoru, dosent  
**Samirə Mirəhməd qızı Abdullayeva**

Azərbaycan Respublikasının Prezidenti yanında Ali Attestasiya Komissiyasının Azərbaycan Memarlıq və İnşaat Universiteti nəzdində fəaliyyət göstərən FD 2.29 Dissertasiya şurası.

Dissertasiya şurasının sədri:  Memarlıq doktoru, professor  
**Gülçöhrə Hüseyn qızı Məmmədova**

Dissertasiya şurasının elmi katibi:  Memarlıq üzrə fəlsəfə doktoru, dosent  
**Surayya Əlifəğa qızı Axundova**

Elmi seminarın sədri:  Memarlıq doktoru, professor  
**Səbinə Xalid qızı Hacıyeva**

## TƏDQIQATIN ÜMUMİ XARAKTERİSTİKASI

**Mövzunun aktuallığı.** Bakıda yeni magistralların aktiv tikintisi, həmçinin köhnə yolların bərpası və yenidən qurulması, bilavasitə yalnız ölkənin iqtisadi yüksəlişi, şəhər arealının genişlənməsi, şəhər əhalisinin və avtomobil parkının artması ilə əlaqəli deyil, həm də nəqliyyat kommunikasiyalarına olan müasir standartların tələbləri ilə bağlıdır. Ancaq Bakı, iqlim, sosial və ənənəvi ilkin şərtləri olan nəqliyyat mühitinin formalaşmasının öz tarixi ənənələrinə malikdir. Bu işlərin vaxtlı vaxtında aparılması, şəhər mərkəzində tarixən formalaşmış şəhər magistrallarının tikintisinin aktiv dəyişiklikləri və onların memarlıq mühitinin təşkili üzrə elmi tövsiyələrin işlənilib hazırlanması zərurətindən irəli gəlir.

**Sualın qoyuluşu və öyrənilmə səviyyəsi.** Şəhərlərin müasir inkişafı onların mürəkkəb nəqliyyat infrastrukturunun yaradılması ilə müşayiət olunur və nəqliyyat mühitinin memarlığı bütövlükdə memarlıq üzrə müasir tədqiqatların ən aktual mövzularından biridir. D.Banister, K.Batton, H.Lyuis, S.Rabad, A.V.Siqayev və başqa bu kimi müəlliflərin xarici tədqiqatlarının nümunələrində nəqliyyat magistrallarının inkişafının və şəhərin memarlıq-planlaşdırma quruluşunun bu və ya digər formasından asılı olaraq nəqliyyat sisteminin əlavə edilməsinin təkamülü nəzərdən keçirilir. A.P.İvanitskinin, L.İ.İlyinin, F.M.Hüseynovun, N.Q.Nağıyevin, A.S.Əliyevanın, N.D.Abdullayevanın, N.A.Əliyevanın, S.X. Dadaşovanın, R.R.Ağazadənin, İ.A.İsbatovun və başqalarının işlərində Bakının şəhərsalmasında nəqliyyat magistralları mühitinin inkişaf proseslərinə baxılmış, burada iqlim, relyef, kompozisiya, sosial-iqtisadi şərait və tarixi ilkin şərtlər nəzərə alınmaqla Bakı şəhərinin magistral yollarının və onu müşayiət edən nəqliyyat sistemlərinin formalaşma tarixi mərhələlərlə izlənilir.

Bakıda və Azərbaycanda memarlığın təşəkkül tarixinə dair əsas işlər M.A.Useynov, A.V.Salamzadə, L.S.Bretanitski, Ş.S.Fətullayev, R.M.Əfəndizadə, D.Ə. Axundov tərəfindən görülmüşdür.

Dissertasiya işində həmçinin landsaft dizaynı sahəsində T. Sxovrebova, A.A. Həsənova, J.-P. Rodriqa, N.V. Bauer və başqa bu kimi yerli və xarici mütəxəssislər tərəfindən yerinə yetirilmiş işlər

araşdırılmışdır. Yaşıllaşdırma istənilən şəhərin nəqliyyat mühitinin formalaşmasının mühüm tərkib hissəsidir və yuxarıda adları çəkilən tədqiqatçılar öz işlərində ümumiyyətlə nəqliyyat sisteminin və nəqliyyat mühitinin təşkilinə uyğun olaraq və xüsusilə Bakı şəhərinin relyefini və iqlim xüsusiyyətlərini nəzərə alaraq onun şəhər planlaşdırmasının bu bölməsinin xüsusiyyətini təqdim etmişdilər.

İşdə həmçinin postsovet ölkələrindən olan mütəxəssislərin və alimlərin şəhərsalma və nəqliyyat mühitinin təşkili sahəsindəki tədqiqatları cəlb edilmişdir. Bununla belə, yuxarıda təqdim olunan bütün tədqiqatlar şəhərin və onun küçə-yol sistemi problemini onun nəqliyyat marşrutlarının formalaşması və inkişafının ekoloji konsepsiyasına toxunmadan müəyyən kontekstdə nəzərdən keçirir. Buna baxmayaraq, toplanmış bütün ədəbi mənbələr Bakının mövcud nəqliyyat mühitinin elmi baxımdan araşdırılması, sistemləşdirilməsi və hərtərəfli təhlili üçün əsas oldu.

**Tədqiqatın məqsədi və vəzifələri.** Müasir şəhərin magistral yollarının nəqliyyat mühitinin və məkan inkişafının qanunauyğunluqlarını və ilkin şərtlərini aşkara çıxarılması, insanın memarlıq-məkan məsələləri ilə yanaşı sosial-iqtisadi, ekoloji və texnoloji amillər kompleksini əhatə edən həyat fəaliyyəti sferasının anlayışlar arealının genişləndirilməsi bu tədqiqat işinin əsas məqsəd və vəzifələrini təşkil edir. Təqdim edilmiş işdə həmçinin Bakı şəhərinin mərkəzi ərazisində və onun ətrafında nəqliyyat mühitinin fraqmentlərini ümumiləşdirməyə cəhd edilir. Bunun üçün aşağıdakı vəzifələr müəyyən edilmiş və qarşıya qoyulmuşdur:

- mühit kompozisiyanın əsas aksentlərini ehtiva edən mərkəzi magistralların memarlıq-bədii formalaşmasının tarixi ardıcılığını müəyyən etmək, küçələrin, meydanların, məhəllədaxili sahələrin, piyada zonalarının həcm-məkan həllində ayrı-ayrı elementlərin inkişaf imkanlarını öyrənmək, magistralların ərazinin təbii şəraiti (relyefi, dənizi, bitki örtüyü və s.) ilə harmonik vəhdətində memarlıq-landşaft ansambllarının rolunu müəyyən etmək;

- şəhər ərazilərinin mühəndis hazırlığının, nəqliyyat xidmətinin, abadlaşdırmanın, mühəndis avadanlığının və vizual kommunikasiyaların bütün növlərinin küçə və meydan sisteminin təşkilinə təsirini əsaslandırmaq;

- şəhər nəqliyyat kommunikasiyalarının yaradılması zamanı daha əlverişli və sağlam şəraitin yaradılmasını (mikroiqlim, yaşıllaşdırma dərəcəsi, lazımi insolyasiya, havanın təmizliyi, ətraf mühitin qorunması və s.) əhatə edən ekoloji vəzifələri müəyyən etmək;

- ictimai nəqliyyat qovşaqları kimi ayrı-ayrı həcmələr və şəhərdaxili və şəhəratrafi klasterlər şəklində iri memarlıq-nəqliyyat obyektləri haqqında təsəvvür formalaşdırmaq;

- küçə mühitinin funksional elementlərini nəzərdən keçirərək onların məqsədəuyğun seçimlərini əsaslandırmaq, onların tarixən təşəkkül tapmış ərazilərdə planlı və iqtisadi cəhətdən əsaslandırılmış mənimsənilməsi, eləcə də rəşional şəkildə daxil edilməsi və gələcəkdə müasirləşdirilməsi üçün səmərəli istifadəsinin rolunu müəyyən etmək.

**Tədqiqat xronoloji və coğrafi sərhədləri obyektı.** Bakı şəhərinin tarixən təşəkkül tapmış mərkəzi ərazisini əhatə edir, həmçinin XX əsrin sonu – XXI əsrin əvvəllərində formalaşmış "Böyük Bakı"nın yeni rayonları hüdudlarındakı magistralların və nəqliyyat sistemlərinin mühitinə toxunur.

Dissertasiya tədqiqatının əsasını Bakı şəhərində nəqliyyat sisteminin, eləcə də onun memarlıq mühitini formalaşdırən nəqliyyat və piyada magistrallarının inkişafının təhlili təşkil edir. Onların qarşılıqlı əlaqəsi və tarixən təşəkkül tapmış şəhər özəyinə təsiri və ayrı-ayrı şəhər rayonları ilə əlaqələri şəhər magistrallarının fərdi xüsusiyyətlərinə və tarixi dəyərinə təsir edən funksional və həcm-məkan əhəmiyyətinə malikdir.

**Tədqiqatın nəzəri və metodoloji əsasları.** Bakı şəhərinin nəqliyyat mühitinin və nəqliyyat sistemlərinin memarlığının öyrənilməsinə kompleks sistemli yanaşmaya əsaslanır və aşağıdakı metodları əhatə edir:

- ədəbi mənbələrin, layihə və arxiv materiallarının öyrənilməsi zamanı toplanmış məlumatların müqayisəli təhlili;

- tədqiqat obyektlərinin fotofiksasiyasının nəticələrinin təhlili və qrafik materialların, natura və sosioloji tədqiqatların texniki emalı;

- müasir şərtlər kontekstində formalaşmanın ənənəvi və əlavə edilmiş üsullarının qarşılıqlı əlaqəsi vasitəsilə şəhər küçə mühitinin formalaşma metodlarının öyrənilməsi;

- Bakı şəhərinin magistrallarının nəqliyyat mühitinin memarlıq və məkan xüsusiyyətləri ilk dəfə kompleks şəkildə tədqiq edilmişdir;
- təkcə maddi deyil, həm də memarlıq-məkan mühitinin formalaşmasının simvolik dəyər amillərinə əsaslanan şəhər nəqliyyat sisteminin inkişafına yanaşma konsepsiyası təklif edilmişdir

**Mənbə bazasını** Azərbaycanın və xarici ölkələrin nəqliyyat magistrallarının və nəqliyyat mühitinin memarlığı sahəsində ixtisaslaşmış görkəmli tarixçi və memarlıq nəzəriyyəçilərinin tədqiqatları təşkil etmişdir. Həmçinin Azərbaycan Respublikası Dövlət Tarix Arxivinin Bakı şəhərində nəqliyyat mühitinin inkişafı tarixində bu və ya digər faktları təsdiq etməyə imkan verən lazımi məlumatlarından da istifadə edilmişdir. Bakı şəhərinin vizual məlumatları, tarixi fotoşəkilləri, xəritələri, sxemləri Azərbaycan Respublikası Dövlət Kino-Foto Sənədləri Arxivi, eləcə də internet resursları tərəfindən təqdim olunur.

**Tədqiqatın elmi yeniliyi** yerli memarlıq elmində nəzərdən keçirilməmiş müasir istiqamətin – Bakının meqapolisi nümunəsində nəqliyyat sisteminin ətraf mühitin memarlığının formalaşmasına təsirinin öyrənilməsindən ibarətdir. Materialların ümumiləşdirilməsi və tədqiqi əsasında:

- Bakı şəhərinin mərkəzində və onun rayonlarında nəqliyyat mühiti obyektlərinin xarakteri və formalaşma meylləri aşkar edilmişdir;
- Bakının nəqliyyat sisteminin xarici ölkələrin şəhərlərinin eyni sistemləri ilə müqayisəli təhlili aparılmışdır;
- Bakı şəhərinin mərkəzində nəqliyyat mühitinin tikintisinin diferensiasiyası aparılmışdır.

**Tədqiqatın praktiki əhəmiyyəti.** Nəqliyyat sisteminin şəhərin memarlıq mühitinə təsiri məsələlərini nəzərdən keçirən bu tədqiqat işi Bakı və Abşeronun memarlıq və şəhərsalma tarixi sahəsində metodiki vəsaitlərin yaradılması üçün, həmçinin bütövlükdə Azərbaycanın şəhərlərinin nəqliyyat mühitinin gələcək araşdırmaları üçün əsas ola bilər. Ayrı-ayrı fəsillərin analitik xarakteri şəhərin mərkəzi hissəsinin magistrallarının tikintisi proseslərinin kortəbiiyini göstərən tənqidi qiymətləndirməni ehtiva edir ki, bu da aparılan tədqiqatların nəticələrini müasir yerli layihələndirmə

praktikasında tətbiq etməyə imkan verəcək. Nəqliyyat karkasını və şəhər toxumasını formalaşdıran aşkar edilmiş orta elementlər baş planların tərtib edilməsi və tarixi mühitin mühafizə zonalarının müəyyən edilməsi zamanı istifadə edilə bilər.

**Dissertasiya işinin aprobasiyası.** Dissertasiya işinin əsas nəticələri müəllif tərəfindən beynəlxalq və respublika elmi konfranslarında, eləcə də AzMİU-nun professor-müəllim heyətinin konfranslarında öz əksini tapmışdır. Praktiki formatda AzMİU tərəfindən təşkil olunan qış məktəbindəki mühazirələrdə və Bakı şəhərinin müxtəlif mədəni-marif tədbirlərində ictimai çıxışlarda istifadə olunmuşdur. Dissertasiyanın mövzusu üzrə respublika və xarici elmi nəşrlərdə 17 məqalə çap olunmuşdur. Dissertasiyanın mövzusu üzrə 2 məqalə çapdadır.

**Dissertasiyanın quruluşu və həcmi.** Dissertasiya girişdən, üç fəsildən, nəticədən və istifadə olunan ədəbiyyat siyahısından (146-ci səhifədə təsvir edilmiş) ibarətdir. Əlavədə çertyojların, fotosəkillərin, sxemlərin, şəkillərin olduğu qrafik cədvəllər (69 illüstrasiya) verilir. Tədqiqat işinin həcmi 256892 işarədən ibarətdir.

## **DİSSERTASIYANIN ƏSAS MƏZMUNU**

Dissertasiyanın Giriş hissəsində mözunun aktuallığı əsaslandırılır. Tədqiqatın məqsədi və vəzifəsi, xronoloji və coğrafi sərhədləri müəyyən edilir. İstifadə edilmiş nəzəri və metodoloji əsaslar nəzərdən keçirilir. Tədqiqatın bu hissəsində onun elmi yeniliyi, praktiki əhəmiyyəti, aprobasiyası, quruluşu və həcmi haqqında məlumat verilir.

### **I FƏSİL. BAKININ TARİXİ HISSƏSİNİN NƏQLİYYAT MAGİSTRALLARININ MEMARLIĞININ FORMALAŞMASI**

**1.1. Bakı şəhəri ərazisində yolların və nəqliyyat mühitinin formalaşmasının tarixi şərtləri.**

Bu bölmədə bütövlükdə Azərbaycan ərazisində nəqliyyat marşrutlarının ümumi inkişafı ilə yanaşı baş vermiş və tarixi, iqtisadi, siyasi və iqlim amilləri ilə müəyyən edilmiş Bakının nəqliyyat sisteminin inkişafı nəzərdən keçirilir. Şəhərin Avropa ilə Asiyanın qovşağında yerləşən coğrafi mövqeyi dünya ticarət yollarının

kəsişməsinə səbəb olmuşdur. Ölkə ərazisindən keçən Böyük İpək Yolu kimi ticarət yolu, yolların çəkilməsini və körpülərin tikintisini müəyyən etmiş, bütün bunlar isə öz növbəsində bütün özünəxas elementləri ilə səciyyəvi olan nəqliyyat mühitini formalaşdırmışdır. Karvansaralar, örtülü bazarlar, hamamlar, məscidlər, ovdanlar, şəhər qala divarları və giriş-çıxış qapılarını və bütün Azərbaycan üçün xarakterik olan başqa ictimai, mülki və dini tikililəri Bakı şəhərinin tarixi hissəsinin nəqliyyat mühitini formalaşdıran memarlıq tikililəri hesab etmək olar. Sahilin relyefi və konturları ilkin olaraq təbii landşaft amili kimi şəhərin və onun küçələrinin inkişafına fəal təsir göstərmişdir. Təpəlik boyunca qismən paralel uzanan və sanki, konturların hamar əyilməsini təkrarlayan digər küçələrin tikintisi üçün bir növ başlanğıc xətti rolunu oynayan dənizin sahil xəttinin çevrəsinin əsas ticarət küçəsinin marşrutuna təsirini qeyd etmək olduqca vacibdir. Beləliklə, tarixi mənbələr Bakı şəhərinin dalanlı qollarla kapilyar küçə sistemi ilə ayrılaraq şəhərdaxili kvartallara, “məhəlləyə” bölünməsinə şahidlik edir. Bu sistem XIX əsrin əvvəllərinə qədər qala mühiti daxilində şəhər əlaqələrini və şəhərin simasını müəyyən edirdi.

## **1.2. XIX-XX əsrlərin astanasında Bakı şəhərinin hissəsinin nəqliyyat karkasının formalaşması.**

XIX-XX əsrlərin astanasında şəhərin planlaşdırma strukturu, tikintinin xarakteri və memarlıq siması ciddi dəyişikliklərə məruz qalmış, unikal şəhər mühiti yaradılmışdır. Şəhər son dərəcə sürətlə inkişaf edir və orta əsr divarlarının halqası ilə əhatə olunan nisbətən kiçik, son dərəcə sıx tikilmiş və sıx məskunlaşdırılmış İçərişəhər ərazisi sürətlə artan əhalini yerləşdirə bilməzdi. Buna görə də Bakının inkişafı onun köhnə hissəsinin yenidən qurulması və dəyişdirilməsi ilə deyil, geniş forşadt ərazisinin mənimsənilməsi ilə bağlı idi. 1809-cu ildə rabadın yerində əsas qoyulmuş, geniş esplanadaya malik Bakı forşadtı qalanın ətrafı idi və düzbucaqlı məhəllələr sistemində müstəqil inkişaf edirdi.

XIX əsrin əvvəllərində Bakının planlaşdırma layihələri ilk növbədə hərbi məqsədlər güdüdü. Lakin XIX əsrin 60-cı illərindən başlayaraq, iqtisadi əhəmiyyətinə görə şəhərsalma layihələrində şəhərin planlı şəkildə genişləndirilməsi məsələsinə diqqət yetirilir. Şəhərin strukturuna təşkilədiçi şəhərsalma elementlərini daxil edən



əsas küçələr nəzərdə tutulur. Lakin şəhər rayonları arasında məntiqi əlaqənin olmaması səbəbindən fəal inkişaf edən şəhər üçün zəruri olan əsas magistralların bütöv şəbəkəsi formalaşmamışdır. Nikolayevskaya (İstiqlaliyyət), Sahil (Neftçilər), Telefonnaya (28 May) kimi nisbətən geniş və nisbətən əsaslı surətdə salınan küçələr xırda məhəllələrə dirənərək dalana çevrildi. Stanislavskaya (Azadlıq) və Balaxanskaya (Füzuli) kimi əhəmiyyətli küçələr çox sıxışdırılmışdı. Yuxarıda sadalanan faktlara baxmayaraq, şəhərin ümumi planlaşdırılmasında Avropa şəhərsalma ənənələrinə söykənən müntəzəm planlaşdırmaya meyil kifayət qədər aydın görünür. O dövrün əsas küçələrinin salınması sürətlə artan sənaye şəhəri şəraitində memarlıq vəzifələrinin necə çətin həll edildiyini və şəhərsalmanın mürəkkəb məsələlərini həll etmək üçün iri şəhərsalma layihələrinin həyata keçirildiyini əyani sübut edir.

### **1.3. XX əsrdə Bakı şəhərində nəqliyyat infrastrukturunun inkişafı.**

Sovet dövründə Azərbaycanın iqtisadi inkişafı Bakı şəhərinin ərazisinin artmasına və sərhədlərinin genişlənməsinə səbəb olmuşdur. İctimai nəqliyyatın inkişafı ilə bağlı olan şəhərin nəqliyyat infrastrukturunun formalaşması da məhz bu dövrdə baş verir. Bakının planı yaradılarkən müəlliflər tarixən təşəkkül tapmış şəhərin əsaslarının qorunub saxlanılmasını əsas götürmüş, lakin şəhər küçələri və meydanları şəbəkəsini şəkildə tənzimləməklə onun əsaslı şəkildə yenidən planlaşdırılmasını həyata keçirmişlər. Meydanların, magistralların, sahilyanı parkların bütövlükdə memarlıq tərtibatına xüsusi tələblər irəli sürülüb. XX əsrin 20–ci illərində görkəmli şəhərsalma mütəxəssisləri olan A.P. İvanitskinin, V.N. Semyonovun və L.İ. İlyinin iştirak etdiyi baş planın tərtibi üzrə çoxillik işlər yerinə yetirilməyə başlandı. Onun əsasını mövcud magistralların genişləndirilməsi və düzəldilməsi, yeni yolların çəkilməsi, gecəqondu tikililərin sökülməsi və memarlıq abidələrinin üzə çıxarılması təşkil edirdi ki, bu da onların şəhərsalmadakı rolunu gücləndirmək məqsədi daşıyırdı. Bu dövrdə şəhəri yaxınlıqdakı qəsəbələrlə birləşdirən yeni nəqliyyat magistrallarının inkişafı geniş vüsət almış, nəqliyyat mühitinin özü də müasir və zəruri obyektlərlə tamamlanmışdır.

Bu materiallar əsasında, 1946-1954-cü illərdə Bakının mərkəzi

rayonlarının qismən yenidən qurulması istiqamətində xeyli işlər görülmüşdür. Bu, şəhərin mərkəzindəki bir sıra küçələrə, məsələn H. Hacıyev (indiki Azərbaycan prospekti) küçələrinə, Stalin prospektinə (Neftçilər prospekti), Nizami və Xəqani küçələrinə, Kommunist (indiki İstiqlaliyyət) küçəsinə təsirsiz ötürmədi məsələn, Kommunist (indiki İstiqlaliyyət) küçəsindəki Sabir meydanı ilə Gənclər meydanı arasındakı az əhəmiyyətli köhnə binalar söküldü və bu da İçərişəhərin qala divarlarını aşkara çıxarmağa imkan verdi. Sovetski küçəsinin planlaşdırılması və tikintisi layihəsinin həyata keçirilməsinə başlandı ki, bu da Cənubi Sovetski və Şimali Sovetski meydanlarının formalaşmasının əsasını qoydu. Məhz bu illərdə Montin qəsəbəsinin şəhərin abadlaşdırılmış rayonuna çevrilməsi baş verir ki, elə əsasən burada da Moskva şosesinin (H. Əliyev prospekti) tikintisi başa çatdırılıb. 60-cı illərin sonlarında Bakı Baş planının müəllifləri qarşısında şəhərin planlaşdırma strukturunun formalaşmasına keyfiyyətə yeni yanaşmanın yollarını göstərmək vəzifəsi qoyulur. Abşeron respublika və ümumdövlət avtomobil yollarına xarici çıxışı olan şəhər sürətli yolları iki meridional istiqamətdə - qərbdən Rostov istiqaməti və kurort zonası, şərqdən isə Abşeron yarımadasının sahillərində yerləşən kurort zonasının magistralları ilə kəsişən, Tbilisiyə qərb çıxışı, Bakı hava limanına şərq çıxışı istiqamətində en dairəsi əmələ gətirmişdir.

XX əsrin 80-ci illərində "Bakı dövlət layihə" kollektivi tərəfindən işlənmiş Bakının Baş inkişaf planı 2005-ci ilə qədər hesablanmışdı. Layihə Abşeron yarımadasının Bakı şəhərinin mərkəzi hüduqlarında davam edən inkişaf etmiş şəhərdaxili əlaqələr şəbəkəsinə malik inkişaf etmiş şəhər tipli aqlomerasiyaya çevrilməsini nəzərdə tuturdu ki, bu da tikintinin mərkəzdən periferiyaya qədər ardıcıl dəyişməsində öz əksini tapdı.

## **II FƏSİL. BAKI ŞƏHƏRİNİN MƏRKƏZİ MAGİSTRALLARININ NƏQLİYYAT MÜHİTİNİN MEMARLIQ XÜSUSİYYƏTLƏRİ**

### **2.1. Bakı şəhərinin magistrallarının tarixən təşəkkül tapmış sisteminin memarlıq-planlaşdırma təhlili.**

Bakı şəhərinin mərkəzi küçələrinin memarlıq tarixi bir sıra mərhələlərə bölünə bilər ki, onlardan hər biri bir tərəfdən şəhər

ərəzilərində tikintinin inkişafı, digər tərəfdən isə nəqliyyat vasitələrinin inkişafı ilə müəyyən edilir. Bununla yanaşı, küçənin ictimai həyatın elementi kimi əhəmiyyəti də durmadan artır.

Bakı magistrallarının memarlığının formalaşmasına və inkişafına təsir edən əsas xüsusiyyətləri aşağıdakı kimi fərqləndirmək olar: bütün şəhərin sahil zolağına və onun əsas tarixi rayonuna münasibətdə açıq amfiteatral yerləşməsi; magistral yolların kompozisiya və funksional yerləşmə imkanlarını zənginləşdirən, terras kənarlarının böyük rol oynadığı amfiteatr kasasının yamaclarının terras şəkilli olması; şəhərdaxili magistralların yaradılmasına təsir göstərən və onların xarakterini müəyyən edən şəhərin sənaye xarakteri; XIX əsrin ortalarından başlayaraq, spesifik qərarlar tələb edən və magistralları bir neçə istiqamətdə planlaşdırmağa və inkişaf etdirməyə məcbur edən tikinti üçün müəyyən şərait yaradan Bakının davamlı böyüməsi; planın bütün kompozisiyasının mərkəziliyi.

Bakı şəhərinin əsas magistrallarının ümumi sistemi əsasən radial-dairəvi prinsip üzrə formalaşdırılıb, lakin şəhərin inşa olunma tarixi bu sistemin tərkib hissələrində bir növ iz buraxmışdır ki, bu da xüsusilə şəhərin mərkəzi hissəsində özünü göstərib.

Magistralların başlanğıcının Bakı şəhərinin xarici konturu üzrə yerləşməsi çox sərt şəkildə topoqrafik və texniki-iqtisadi şəraitlə əsaslandırılmışdır. Şəhərə qərbdən şərqə doğru olan bu giriş-çıxışlar aşağıdakılardır: a) Salyan şossesi ilə Şıx - Xanlar - Bibi-Heybət - Bayıl yolundan keçməklə və daha sonra Neftçilər prospektinə cənub-qərb girişi; b) qərb girişi – Bakı-Şamaxı-Yevlax avtomobil yolu ilə İpək Yolu və Dağüstü Yaylası avtostradasına keçidlə Nizami və Füzuli küçələrinə qədər M. Müşfiq küçəsi ilə əlaqəni təmin edir; c) şimal-qərb girişi - Ceyranbatan - Biləcəri rayonları vasitəsilə Sumqayıt şossesi boyunca Moskva prospekti ilə Tiflis prospektinə və daha sonra C.Cabbarlı küçəsinə və Azərbaycan prospektinə; ç) şimal girişi – Binəqədidən keçməklə şəhərlə Abşeronun şimal sahili arasında əlaqəni təmin edir və daha sonra Azadlıq prospekti ilə Azadlıq meydanına çatır; d) şimal-şərq girişi –Zabrat avtostradası vasitəsilə Böyük Şor-Keşlə yaylasından keçməklə şəhərin Abşeronun mərkəzi hissəsi və əsas neftçıxarma mədənləri ilə əlaqələrini təmin

edir və H.Əliyev prospekti, Y.Səfərov və Ü.Hacıbəyov küçələri ilə mərkəzə çatır; e) şərq girişi - aeroport şosesi ilə mərkəzi və şərq Abşeron tərəfdən şəhərə təkrar girişi təmin edir və Əhmədli vasitəsilə Bakıxanov– Suraxanı qəsəbəsi rayonu ilə yerli əlaqələri təmin edir, Babək prospekti, Xocalı prospekti və D. Əliyeva küçəsindən mərkəzə doğru hərəkət edir; ə) cənub – şərq girişi - şərq Abşerondan Mərdəkan magistralı ilə və dəniz mədənlərindən Aeroport dairəsi vasitəsilə Suraxanı və Hövsan kəndlərindən keçməklə Zığ şossesinə, Nobel prospektinə və Ü.Hacıbəyov küçələrinə çıxmaqla. Sadalanan girişlərdən 4-ü xarici, 3-ü isə yerli Abşeron əlaqələrini təmin edir.

## **2.2. Bakı şəhərinin mərkəzinin magistrallar mühitinin memarlıq xarakteristikası.**

Şəhərin məkan quruluşu açıq şəhər məkanı boyunca yerləşən bir çox memarlıq obyektlərindən və sistemlərdən – mühit xüsusiyyətlərinə malik, yəni müvafiq şəhər fəaliyyəti növlərini təmin edən məskunlaşmış, şəhərlilər tərəfindən mənimsənilmiş küçələrdən, meydanlardan, yaşayış həyətlərindən, bulvarlardan, sənaye ərazilərindən və s.ibarətdir. "Şəhər interyerləri" və nəqliyyat mühiti bir-birilə birləşir və bir-birinə keçir, xüsusən də söhbət Bakının tarixi hissəsindən gedirsə. Nəqliyyat mühiti, bir qayda olaraq, piyadaların hərəkəti problemlərini həll edən küçə və meydanların xətti sistemlərindən formalaşır, lokal məkanlar insanların və avtomobillərin yığılmasına, "kəşişən" əlavə fəaliyyət növlərinin – ticarət, ünsiyyət və s. konsentrasiyasına xidmət edir. Bunlar tamamilə və ya qismən hasarları (divarları) və tavanları olmayan, açıq memarlıq məkanlarının böyük bir qrupunun bir hissəsi olan xüsusi memarlıq layihələndirmə obyektləridir. Şəhərin küçə-yol strukturu hər biri özünəməxsus memarlıq mühitinə malik olan və birlikdə rayonu, şəhərin bir hissəsini və bütövlükdə şəhəri müəyyən etməyə imkan verən sistem yaradan müxtəlif küçələr şəbəkəsidir. Bu bölmədə Bakının mərkəzində tarixən təşəkkül tapmış küçə və meydanların memarlıq mühitinin formalaşmasının tarixi və məkan təhlili aparılır.

Bu fəsildə XIX əsrin sonu – XX əsrin əvvəllərində formalaşmış və yaranmağa başlamış, mühiti bu günə qədər yenilənən bir sıra əsas nəqliyyat magistralları göstərilir.

### **2.3. Bakının mərkəzi küçələrinin abadlaşdırılmasının inkişafına nəqliyyat vasitələrinin və nəqliyyat sisteminin təşkili elementlərinin təsiri.**

1887-ci ildə Bakı At-Dəmir Yolu Səhmdar Cəmiyyəti yaradılmışdır. 1889-cu ilin sentyabrından dəmir yolu vağzalından Qara şəhərdəki Nobel qardaşlarının kontoruna qədər buxar tramvayı işə başlamışdır ki, bu da 1894-cü ildə konka ilə əvəz edilmişdir. XIX əsrin sonlarında Bakı küçələrində avtomobil peyda oldu. Bütün bunlar küçələrin özünün xarakterində və yeni nəqliyyatın dinamikasına uyğun gələn yeni nəqliyyat mühitində iz buraxdı. Bakıdakı mövcud konka xətləri əsasən şəhərin mərkəzi küçələrinə xidmət edirdi. Burada relslər çəkilmiş, səkilər, tövlələr, dayanacaqlar və s. tikilmişdir. Bakı şəhərinin tramvay (elektrik) sistemi 8 fevral 1924-cü ildə açılmışdır. Bakı tramvayının ilk marşrutu ümumi uzunluğu 6,6 km olan vağzal - Azneft meydanı idi. Bakının tramvay sisteminin maksimal uzunluğu 1939-cu ildə 117 km-ə çatıb. XX əsrin 90-cı illərindən başlayaraq tramvay avtomobil nəqliyyatı və metropolitenlə rəqabətə davam gətirməyərək Bakının ictimai nəqliyyat sistemindən intensiv şəkildə sıxışdırılırdı. 2004 - cü ildə tramvay şəbəkəsinin son xətti olan Xətai metro stansiyası - Montin bazarı xətti qəti şəkildə bağlandı və söküldü. 5 dekabr 1941-ci ildə Bakıda trolleybus meydana çıxdı. Bakıda trolleybus şəbəkəsinin inkişafının əsas mərhələsi 60-70-ci illərə düşür. 80-ci illərin əvvəllərində şəbəkə 32 marşrut olmaqla maksimum uzunluğu 300 km-ə çatdı. Şəbəkə Bakının bəzi yaxın ətraf qəsəbələrini də əhatə edirdi. Trolleybus şəbəkəsinin 90-cı illərə qədər intensiv inkişaf etməsinə baxmayaraq, əhali arasında populyarlığa, eləcə də avtomobil nəqliyyatı, metro və hətta tramvayla müqayisədə göstərilən xidmətlərin keyfiyyətinə görə aşağı idi və trolleybus şəbəkəsi 2006-cı ilin ortalarında bağlandı və söküldü.

Mexaniki nəqliyyat sistemlərinin yaranması küçə strukturunun mürəkkəbləşməsinə səbəb oldu. Hava elektrik və yerüstü dəmir yolları xüsusi dayanacaqların, örtülərin və digər kiçik formalı və konstruksiyalı daşıyıcıların yaradılmasını tələb edirdi.

### III FƏSİL. BAKI ŞƏHƏRİNİN NƏQLİYYAT SİSTEMİNİN MEMARLIQ KOMPONENTLƏRİ

#### 3.1. Yerüstü və yeraltı piyada əlaqələrinin memarlıq-məkan təşkili.

Piyada məkanlarının yaradılmasının müxtəlif metodlarının tarixən şərtləndiyi Bakı şəhərinin mərkəzindəki piyada zonalarının dünya nümunələri ilə müqayisəli təhlili aşağıdakıları göstərdi: Bakıda "Fəvvarələr meydanı"nın (keçmiş Kolyubakinski meydanı, daha sonra "Parapet") və Nizami küçəsinin mövcud inkişafında əsas yerüstü piyada zonasının formalaşması təxminən 100 il ərzində baş vermişdir. Məlumdur ki, bu piyada zonası əvvəlcə yerli əhəmiyyətli nəqliyyat magistralları ilə əhatə olunmuşdur, məsələn: Kolyubakinskaya (indiki N. Rəfibəyli), Vrangelskaya (Ə. Cavad), Milyutinskaya (T. Əliyərbəyova), Vorontsovskaya (Səfərli). 80-ci illərin əvvəllərində belə adlandırılan "Parapet" (sovet dövründə Karl Marks meydanı adı verilmişdir) Fəvvarələr Meydanına çevrildi və həmin ildən etibarən mərkəzi piyada zonası statusu almışdır. Bu piyada zonasının sisteminə həmçinin Nizami Parkı və Nizami Muzeyi, "Azərbaycan" və "Araz" k/t daxildir. Hələ XX əsrin 40-cı illərində Nizami bağı H. Hacıyev küçəsi ilə (indiki Azərbaycan prospekti) Nizami muzeyi arasındakı məkanı birləşdirərək terraslar şəklində həll edilmişdir. Meydan və parkla birlikdə həmçinin A. Əliyev (keçmiş Zevin), M.Ə.Rəsulzadə (keçmiş Çaparidze), Səfərli (keçmiş Əzizbəyov), Nigar Rəfibəyli (keçmiş Efim Saratovts). küçələri də nəqliyyat üçün tam və ya qismən bağlanmışdır. Bakının mərkəzinin bu piyada zonası tarixən ticarət zonası kimi müəyyən edilir ki, bu da buraya nəqliyyat vasitələrinin daxil olmasının yolverilməzliyini nəzərdə tutur. Piyada zonası boyunca XIX əsrin sonu – XX əsrin əvvəllərində tikilmiş və memarlıq abidələri hesab olunan memarlıq evləri vardır. Torqovaya küçəsinin piyada zonası kimi bağlanması sovet dövründə baş vermişdir. Nizami (Torqovaya) küçəsi öz başlanğıcını Qara şəhər istiqamətində zəngin və çoxmərtəbəli evlərin yerləşdiyi Marinskaya küçəsindən götürürdü. Sovet və postsovet dövründə M.Ə.Rəsulzadə, o zamanki Caparidze küçəsi öz kommersiya təyinatını saxlayaraq piyada xarakterini daşımaqda davam edirdi. Hazırda burada bir neçə ticarət və xidmət obyektı, həmçinin "Azərbaycan" k/t yerləşir. Bundan başqa, bukifayət qədər geniş piyada

küçəsi şəhərin mühüm piyada qovşağı olmaqla Dənizkənarı Bulvara yeraltı keçid vasitəsilə birbaşa çıxışa malikdir. Faktiki olaraq Nizami küçəsinin davamı olan Teatr meydanı da mərkəzi piyada zonası sisteminə daxil olmuşdur. Həmçinin burada da küçənin xarakterinin dinamizmini vurğulayan dəbdəbəli kafelər, salonlar, mağazalar yerləşir. Daha sonra R. Behbudov prospektinə doğru piyada zonasına xas olan canlanma azalır və adi həyat ritminə keçilir. Son bir il ərzində Nizami küçəsində piyadalar üçün iki yeraltı tunel açılmışdır. 2011–ci ilin sonu-2012-ci ilin əvvəlində Bül-Bül prospekti ilə Neftçilər prospektinin kəsişməsindən başlayaraq daha bir yeraltı çoxdahlizli piyada passajı istifadəyə verilir və şəhərin mürəkkəb nəqliyyat və piyada qovşağını həll edərək Bül-Bül prospekti ilə Z.Əliyeva prospektinin kəsişməsində başa çatır. Ətrafdakı tarixən təşəkkül tapmış bütün küçələr dardır və müasir nəqliyyat axınının hərəkəti üçün nəzərdə tutulmayıb, yerüstü planlaşdırma vasitələri isə artıq əhalinin sıxlığının yüksək olması və tikintinin kifayət etməməsinə səbəb olur. Müasir təcrübə, nəqliyyat magistralları ilə təmas yerlərində piyada zonalarının həllinə münasibəti bir qədər dəyişdirməyi tövsiyə edir. Bir sıra iri xarici şəhərlərin yenidən qurulan biznes və ticarət mərkəzləri nəqliyyat və piyadaların hərəkətini, dayanacaqları və s.radikal şəkildə ayırmaq üçün bir neçə səviyyədə layihələndirilir. 2000 - ci ildən bu təcrübə Rusiya memarlığında da yer almışdır. Məsələn, Bakının dənizkənarı parkı ərazisində yerləşən "Park Bulvar" ticarət-əyləncə kompleksində. Şəhər əhalisinin artması, nisbətən kiçik şəhər mərkəzinin nəqliyyatla həddən artıq sıx olması onun piyada hissəsi üçün daha rahat memarlıq və ekoloji həllərin həyata keçirilməsini tələb edir.

### **3.2. Bakı şəhər mərkəzinin nəqliyyat mühitinin landşaft təşkili.**

Bakı həmişə tez-tez küləklərin əsdiyi, quru subtropiklərə yaxın xüsusi iqlim qurşağına malik, irimiqyaslı neft və digər sənaye növləri ilə yanaşı, son onilliklərdə nəqliyyat vasitələrinin çoxluğuna görə havanın yüksək səviyyədə çirkləndiyi bir şəhər olmuşdur. Sənaye profilli bir çox cənub şəhərləri kimi, inkişafının bütün mərhələlərində onun da abadlaşdırılmasına, o cümlədən nəqliyyat və piyada mühitinə ciddi ehtiyac duyulurdu. XIX əsrin son rübündə onun

ərazisində tədricən şəhər mərkəzinə birbaşa bitişik ərazidə lokallaşdırılan ayrı-ayrı böyük olmayan yaşıl ləkələr meydana gəlməyə başlayır. Bakı magistrallarının ilk yaşıllaşdırılması 1850-ci illərə təsadüf edir. Şamaxı yolu boyunca, forşadtla qala arasında qalanı şəhərin yeni rayonu ilə birləşdirən yol boyu yaşıl xiyaban salınmışdı. Bu, Bakıda nəqliyyat mühitinin yaşıllaşdırılması probleminin həllində ilk və kifayət qədər fəal təcrübə idi. Lakin XX əsrin əvvəllərinə qədər şəhər planının strukturunda yaşıllaşdırma işləri hissələrlə aparılmışdır. Mülki mühəndis fon der Nonne tərəfindən tərtib edilmiş şəhərin yenidən planlaşdırılması üzrə baş planda şəhər magistrallarının piyada və yaşıl zonalarla, meydan və bağlar şəklində, habelə geniş bulvarlar şəklində çoxlu sayda yaşıllıq sahələri ilə təchiz olunması barədə təkliflər də yer almışdır. 1900-cü ildə Bağ komissiyası küçələrdə məcburi ağac əkilməsini tətbiq etmək qərarına gəldi. Burada qeyd etmək lazımdır ki, Nikolayevskaya küçəsi, mərkəzi küçələrdən biri kimi, 1893-cü ilə qədər artıq qismən yaşıllaşdırılmışdı. 1911-ci ildə Sadovaya (indiki Niyazi), Marinskaya (Xaqani), Torqovaya (Nizami) və Sahil (Neftçilər prospekti) küçələrinin səkiləri boyunca ağaclar peyda oldu. Bakı və onun rayonlarının planlarında 1913 və 1918-ci illərdə mövcud yaşıllıqların sırasına Mərkəzi radial magistral-Neftçilər prospekti boyunca inkişaf edən Dənizkənarı bulvar əlavə olundu. Azərbaycanda sovet hakimiyyəti qurulandan sonra intensiv işlərə - Bakının nəqliyyat şəbəkəsinin genişləndirilməsi və yaşıllaşdırılmasına başlandı. 1927-ci ildə A.P.İvanitski tərəfindən hazırlanmış Bakının baş planında yaşıllıqlar sisteminin yaradılması, o cümlədən piyada zonalarının və magistralların yaşıllaşdırılması üzrə geniş tədbirlər nəzərdə tutulmuşdur. Bakıda yaşıllıqlar sisteminin formalaşdırılması üçün böyük əhəmiyyət kəsb edən planın həyata keçirilməsi istiqamətində görülən növbəti işlər şəhərin köhnə hissələrinin yenidən qurulması, yeni küçələrin açılması və bir sıra yaşayış məhəllələrinin kompleks şəkildə tikintisi olmuşdur. 60-70-ci illərin sonunda Bakıda şəhərin eninə landşaft – kompozisiya oxunun formalaşdırılması istiqamətində böyük tədbirlər həyata keçirilmişdir. Mühüm su-yaşıllıq bulvarının yaradılması üçün Basın küçəsində (indiki Füzuli) nəqliyyat mühitinin formalaşdırılmasının əsası qoyuldu. Bu oxun Füzuli-Ş.Bədəlbəyli



küçələri arasında yerləşən və H. Əliyev Sarayı ilə yekunlaşan bir hissəsində dəyişikliklərin birinci mərhələsi həyata keçirilmişdir. 2011-ci ilin sonundan-2013-cü ilin əvvəllərində H.Əliyev adına Respublika sarayı boyunca Füzuli meydanına qədər müasir tələblərə cavab verməyən məhəllələrin yerində Bakının mərkəzinin eninə oxunun davamı olan bulvarın tikintisi gedirdi. Bulvarın və ona bitişik küçələrin layihə həllinin əsas kompozisiya ideyası mühüm şəhərsalma və nəqliyyat qovşaqlarını - Füzuli meydanını, bulvarın yenidən genişləndirilmiş və ikitərəfli avtomobil hərəkətinə çevrilmiş S. Vurğun küçəsi ilə kəsişməsini, eləcə də onun ətrafındakı magistralların genişləndirilməsini vurğulamaqdan ibarətdir.

### **3.3. İctimai-nəqliyyat qovşaqları -Bakı şəhərinin memarlıq-nəqliyyat mühitinin formalaşmasının mühüm tərkib hissəsi kimi**

Dövlətin Avrasiyanın mərkəzində əsas logistika qovşağı kimi rolunun bərpa edilməsi üçün nəqliyyat infrastrukturunun bərpası üzrə Milli proqram formatında 2009-cu ildən bu günə qədər Bakı şəhərində nəqliyyat mühitinin modernləşdirilməsi və perspektiv inkişafı nəzərə alınmaqla onun memarlığı sahəsində yeni əhəmiyyətli layihələr həyata keçirilmişdir. Bu layihə yenilikləri Bakının yeni baş planının əsasını təşkil etmiş və ümumi planlaşdırma sənədi kimi onun kompleks, tarazlı və davamlı inkişafına nail olmaq üçün memarların, investorların, inşaatçıların, şəhərin dövlət idarəetmə orqanlarının şəhərsalma fəaliyyətini birləşdirməlidir. Azərbaycan paytaxtının şərqlə qərb, şimala cənub arasında nəqliyyat dəhlizlərinin kəsişməsində iqtisadi cəhətdən əlverişli coğrafi mövqedə yerləşməsi sənişin və yük axınlarının tranzit daşımaları sahəsində perspektiv üçün əlverişli imkandır. Son 10 il ərzində Bakı şəhəri ərazisində formalaşmış və ya modernləşdirilmiş ictimai-nəqliyyat qovşaqları (xablar) şəhərdaxili ən mühüm nəqliyyat arteriyalarının kəsişməsində və şəhərin uçuş magistrallarında şəhər ərazisindən və daha sonra ölkədən çıxış və giriş üçün müxtəlif istiqamətlərdə yerləşir. Beynəlxalq əhəmiyyətli ictimai-nəqliyyat qovşaqları Heydər Əliyev adına Beynəlxalq Hava limanı, Azərbaycan Dövlət Dəmir Yolunun Vağzal kompleksi, Bakı Beynəlxalq Avtovağzal, Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanıdır. Sadalanan obyektlərin hər birinin öz yaşı, məkan və zaman

baxımından yaranma və inkişaf tarixi, səciyyəvi memarlıq-planlaşdırma xüsusiyyətləri var, eyni zamanda beynəlxalq və daxili əhəmiyyətli nəqliyyat qovşağı olmaqla yanaşı, həm də Bakının nəqliyyat sisteminin və iqtisadi həyatının təşkilində mühüm rol oynayır və Bakının iqtisadi həyatı ilə yanaşı, həm də şəhərin şəhərsalma siyasətini formalaşdıran dominantdır. İctimai nəqliyyat qovşağı, yaxud xab istənilən dövlətin paytaxtında və ya ayrıca meqapolisdə iki və ya daha çox nəqliyyat sistemi növünün qarşılıqlı təsirindən, onların texniki xidmətindən, insan və yük axınlarına xidmət göstərilməsindən, şəhərlə, şəhərdən və şəhərə küçə - yol əlaqələrində təcəssüm olunan xətti memarlıq həllərindən, habelə bu orqanizmi insan miqyası və insan ehtiyacları ilə uzlaşdıran ekoloji humanist həllərdən ibarət orqanizmdir.

### **3.4. Bakı şəhərinin müasir nəqliyyat mühitinin müasirləşdirilməsi.**

İpək Yolunun bərpası, Avrasiyanın TRASEKA nəqliyyat dəhlizinin yaradılması XX və XXI əsrlərin əhəmiyyətli hadisəsidir. Azərbaycan Böyük İpək yolunun yenidən qurulmasının və bərpasının fəal iştirakçısı və müəllifidir. Magistral avtomobil yollarının modernləşdirilməsi ilə paralel olaraq, paytaxt yollarının da intensiv şəkildə yenidən qurulması işləri aparılır. 2012-ci ildə Abşeron yarımadasının şərq ucunu birinci dairəvi yolun şimal qurtaracağı ilə birləşdirəcək dördzolaqlı 60 kilometrlik Bakı Dairəvi yolu-2-nin tikintisinə başlanılıb. Paytaxtın girişlərində nəqliyyat problemlərinin həllinə və tıxacların aradan qaldırılmasına yönəlmiş nəqliyyat qovşaqlarının tikintisi həyata keçirilir. Bu tədbirlər təkcə avtomobil yollarındakı sıxlığın qarşısını almayacaq, həm də müxtəlif istiqamətlərdən birbaşa giriş-çıxış imkanı yaradacaq. Şəhərin nəqliyyat ərazisi ilə təmin edilməsinin göstəriciləri bir sakinə düşən avtomobil dayanacaqları ilə birlikdə küçə-yol şəbəkəsinin uzunluğu və sahəsi ola bilər. Əhalinin sıxlığı nə qədər çox, küçə-yol şəbəkəsinin sıxlığı nə qədər azdırsa, sonuncunun uzunluğu da bir o qədər az olur. Lakin Bakının mərkəzində şəhər nəqliyyatının inkişafı, onun yol şəbəkəsi və mühəndis avadanlığı, bir qayda olaraq, əhalinin, nəqliyyat vasitələrinin və inkişaf etmiş ərazinin artımından geri qalır. Magistral küçələrin və yüksək ötürücülük qabiliyyəti olan avtomobil

yollarının, avtodayanacaqların və qarajların quraşdırılması tikintidən azad ərazilərin olmaması ilə bağlıdır. Problem ondan ibarətdir ki, 2000-ci ilin əvvəlindən şəhərin yaşamış olduğu tikinti bumu Nəqliyyat ərazilərinin rezervləşdirilməsini, köhnə, lakin bəzən əsaslı tarixi binaların sökülməsini və mərkəzi küçələrin inkişafı və avtomobil yollarının yenidən qurulan ərazilərdə qurulması üçün yeraltı kommunikasiyaların salınmasını nəzərə almayıb. Buna görə də, konkret şəhərsalma şəraitindən asılı olaraq, gələcəkdə nəqliyyat şəbəkələrinin və qurğularının maneəsiz inkişafı onlar üçün nəinki yerüstü ərazilərin, həm də yeraltı və yerüstü sahələrin rezervasiyası ilə təmin edilə bilər. Əhalinin sıxlığının və tikililərin artırılması zamanı yeraltı (avtomobil dayanacaqları, piyada və nəqliyyat tunelləri) və yerüstü (estakadalar, çoxyaruslu qarajlar və s.) məkanların müvafiq istifadəsi tələb olunacaq. Gələcəkdə bu cür nəqliyyat qurğularının qurulması isə Bakı şəhərinin mərkəzində keyfiyyətə yeni nəqliyyat mühitinin yaradılmasına təsir göstərəcək.

## **TƏDQIQATIN ƏSAS NƏTİCƏLƏRİ**

1. Bakı şəhərində nəqliyyat mühitinin inkişafı bütövlükdə Azərbaycan ərazisində nəqliyyat yollarının ümumi inkişafı ilə yanaşı baş vermiş və tarixi, iqtisadi, siyasi və iqlim amilləri ilə müəyyən edilmişdir.

2. Bakı şəhərinin tarixi hissəsinin nəqliyyat mühitini formalaşdıran memarlıq tikililəri bütün Azərbaycan üçün səciyyəvi olan ictimai, mülki və dini qurğular hesab edilə bilər, məsələn: karvansaralar, örtülü bazarlar, hamamlar, məscidlər, ovdanlar, şəhər qala divarları və giriş-çıxış qapıları və s.

3. XIX–XX əsrlərin astanasında Bakının nəqliyyat magistrallarının memarlığının formalaşması şəhər mərkəzinin küçə şəbəkəsinin və onun nəqliyyat mühitinin əsas tarixi çərçivəsidir.

4. Sovet dövründə Azərbaycanın iqtisadi inkişafı Bakı şəhərinin ərazi inkişafına və onun sərhədlərinin genişlənməsinə və bunun nəticəsi olaraq, tarixən təşəkkül tapmış magistrallar boyunca tikintinin mürəkkəbləşməsi ilə müşayiət olunan nəqliyyat şəbəkəsinin inkişafına səbəb olmuşdur.

5. Nəqliyyat infrastrukturunun formalaşması ictimai nəqliyyatın qısa və uzaq məsafələrə inkişafı ilə bağlıdır. Bakı küçələrinin memarlığı bir tərəfdən şəhər ərazilərinin tikintisinin inkişafı, digər tərəfdən isə nəqliyyat vasitələrinin inkişafı ilə xarakterizə olunur, bununla əlaqədar, şəhər memarlıq-nəqliyyat mühitinin tərkib elementi kimi küçənin əhəmiyyəti artır.

6. Müxtəlif təyinətli və xətti xarakterli magistralların kompozisiya inkişafı, həmçinin qovşaqlar, giriş, çıxış, "qovşaqlar" və s. kimi xüsusi yol elementləri də şəhər məkanının və buradakı nəqliyyat mühitinin quruluşunun ümumi dinamikasının formalaşmasına təsir göstərir.

7. Abşeron yarımadasında yerləşən Bakının peykləri ilə rəbitənin qurulduğu əsas şəhər giriş və çıxışları təyin edilir və səciyyələndirilir, onların şəhərin nəqliyyat mühitində funksional əhəmiyyəti müəyyən edilir.

8. Bakı şəhərinin mərkəzinin əsas magistral yollarının xətti xarakteri müəyyən edilmiş və onların kompozisiya inkişafının şəhərin ümumi dinamikasına təsirinin təhlili verilmişdir.

9. Nəqliyyat mühiti üçün yeni şəhər məkanlarının formalaşması prosesi kimi şəhərin tağvari magistrallarının təhlili, onların inkişafı, eləcə də yenilərinin alınması müəyyən edilərək həyata keçirilmişdir.

10. Şəhər "interyeri" anlayışı Bakı şəhərinin memarlıq-nəqliyyat mühitinin əsas hissəsidir.

11. Bakı şəhərinin piyada zonası tarixən formalaşmış müstəqil kəmiyyətdir və şəhərin daim inkişaf edən nəqliyyat mühitində xüsusi kompozisiya həlləri tələb edən əsas obyektlərdən biridir.

12. Nəqliyyat magistralı ilə bilavasitə bağlı olan yol-istismar tikililərinin bəzi növləri bu mühitin layihələndirilməsi və ya yenidən qurulması zamanı daxil edilməli və onun zəruri tərkibinə çevrilməlidir.

13. Nəqliyyat mühitinin təşkili zamanı landsaft tək-cə dekorativ funksiyaları yerinə yetirməli deyil, həm də şəhər məkanlarının ekoloji vəziyyətinə təsir edən amil olmalıdır.

14. Bakı Dəmir Yolu Vağzal, Heydər Əliyev Hava Limanı, Bakı Dəniz Limanı və Avtovağzal kimi əsas ictimai nəqliyyat qovşaqlarının yaranma tarixi müəyyən edilmişdir. O, həmçinin

onların şəhər məkanında kompozisiya komponentini, əsas magistral yollarla memarlıq-planlaşdırma əlaqəsini və bütövlükdə Bakının nəqliyyat sisteminin inkişafına təsirini təhlil edir.

15. Nəqliyyat mühitinin müasirləşdirilməsi memarlıq və tarixi dəyəərə malik olan əsaslı binaların əhəmiyyətli fondunu qorumaqla köhnə küçələrin yenidən qurulması ilə müşayiət olunmalıdır. Bu hallarda yenidənqurma işləri magistralın qovşaq hissələrinin küçələrin ayrı-ayrı hissələrinin memarlıq simasını müəyyən edən iri monumental binalarla qurulması ilə həyata keçirilir.

### **Dissertasiya işinin əsas məzmunu aşağıdakı məqalələrdə nəşr edilmişdir:**

1. “Formation and development of Neftçilər 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 konfransin 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 bərpası” elmi nəzəri məcmüəsi, № 3(3), Bakı 2012, с.170-177
6. «Модернизация архитектуры современной транспортной среды г. Баку» // АМЕА “İncəsənət və mədəniyyət problemləri” № 4 (42) Bakı 2012 с. 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 cəmiyyət.” 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)

# BAKI ŞƏH. KÜÇƏ ŞƏBƏKƏSİNİN FORMALAŞMA VƏ İNKİŞAF EDİLMƏSİ (İÇƏRİ ŞƏHƏR)

АРХИТЕКТУРА ТРАНСПОРТНОЙ СРЕДЫ ИЧЕРИ ШЕХЕР

## УЛИЧНАЯ СЕТЬ



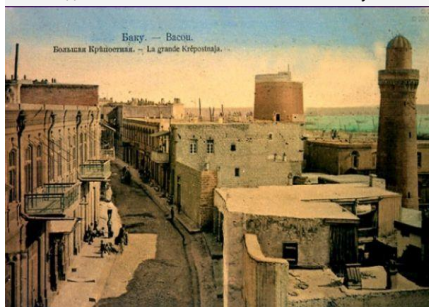
далан



ул. Кичик Гала



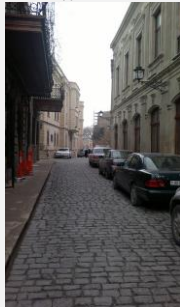
далан



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



# XVI-XIX ƏSRLƏRDƏ BAKI ŞƏHƏRİNİN XƏRİTƏLƏRİ VƏ PLANLARI

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



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

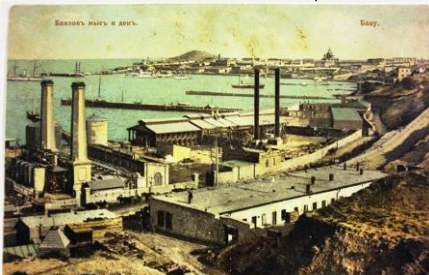
I -1. Исторические предпосылки формирования дорог и транспортной среды на территории города Баку

# BAKI ŞƏHƏRİNİN SƏNAYƏ KƏNDLƏRİNDƏ NƏQLİYYAT SİSTEMİNİN FORMALAŞMASI

ФОРМИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ СРЕДЫ В ИНДУСТРИАЛЬНЫХ ПОСЕЛКАХ Г.БАКУ



Карта мыса Баилов 1899 г и 1913 г



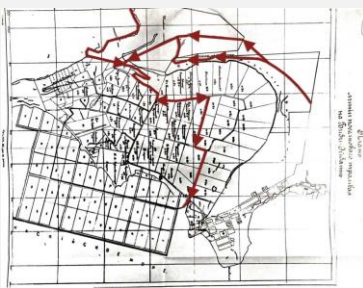
Формирование дорог в пос. Баилов в начале XX



Панорама Биби-Эйбата



План трамвайной линии на пос.Баилов и Биби-Эйбат



План трамвайной линии на Биби-Эйбате

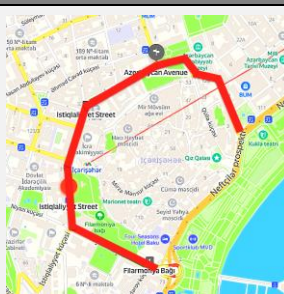
I-2. Формирование транспортного каркаса центральной части г.Баку в XIX – начале XX веков

# БАКИ ŞƏHƏRİNİN QÖVS MAGİSTRALLAR

## ДУГОВЫЕ МАГИСТРАЛИ



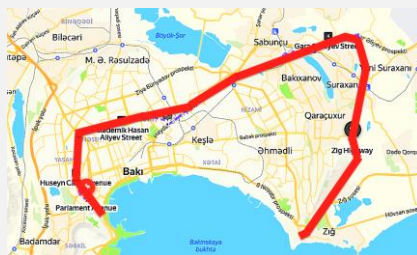
приморский фасад города



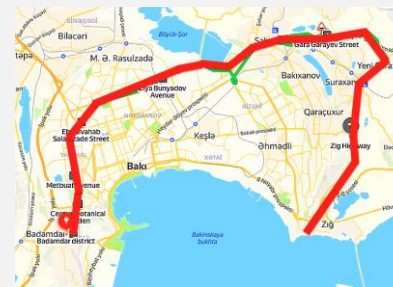
малая внутренняя дуга



средняя дуга



большая дуга



внешняя дуга

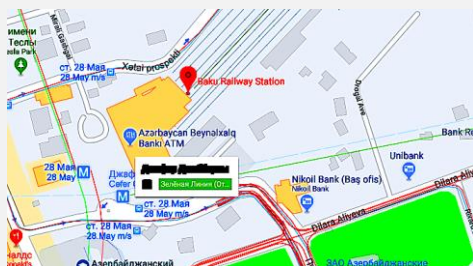


«дуги» г. Баку

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

# BAKI ŞƏHƏRİNİN NƏQLİYYAT KOMPOZİSİYA MƏRKƏZLƏRİ

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

# BAKI ŞƏHƏRİNDƏ İCTİMAİ NƏQLİYYAT QOVŞAQLARI

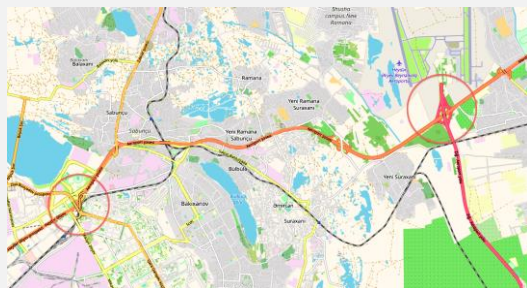
## МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ ИМ. Г. А. АЛИЕВА



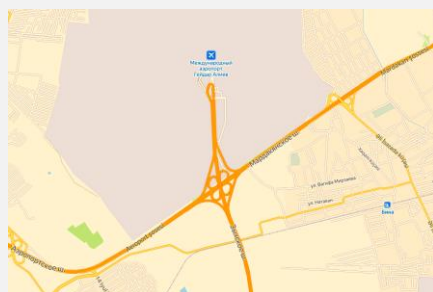
Генплан аэропорта



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

# BAKI ŞƏHƏRİNDƏ NƏQLİYYAT MÜHİTİNİN YAŞIL ZONALARI

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

# BAKI ŞEH. MÜASİR NƏQLİYYAT QOVŞAQLARI

ЭЛЕМЕНТЫ СОВРЕМЕННОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СРЕДЫ Г. БАКУ

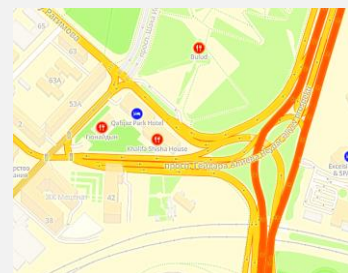
## ТРАНСПОРТНЫЕ РАЗВЯЗКИ



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



Транспортная развязка на пересечении просп. 3.Буньятова, 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





Dissertasiyanın müdafiəsi 24 dekabr 2021-ci il tarixində saat 11:00 Azərbaycan Memarlıq və İnşaat Universiteti nəzdində fəaliyyət göstərən FD 2.29 Dissertasiya şurasının iclasında keçiriləcək.

Ünvan: AZ-1073, Bakı, A.Sultanova küç, 11

Dissertasiya ilə Azərbaycan Memarlıq və İnşaat Universiteti kitabxanasında tanış olmaq mümkündür.

Dissertasiya və avtoreferatın elektron versiyaları Azərbaycan Memarlıq və İnşaat Universiteti rəsmi internet saytında yerləşdirilmişdir.

Avtoreferat 24 noyabr 2021-ci il tarixində zəruri ünvanlara göndərilmişdir.



Çapa imzalanıb: 23.11.2021

Kağızın formatı: A5

Həcm: 36422

Tiraj: 30