



Zəbrat

Binəqədi

Sabunçu

Böyükşor Gölü

Xocasən

Xocasən gölü

Bakı şəhəri

İçərişəhər

# Bakı Şəhərinin Baş Planı 2040

İzahat yazısı

Qu gölü



## Sifarişçi:



Azərbaycan Respublikasının Dövlət Şəhərsalma  
və Arxitektura Komitəsi (DŞAK)  
AZ 1014, Bakı şəhəri, Füzuli küçəsi, 65

*Sifariş № DŞAK/AZ/BAKU/Layihə/1*

## Əsas icraçı:

# AS+P

AS+P Albert Speer + Partner GmbH  
Hedderichstr. 108-110  
60596 Frankfurt am Mayn, Almaniya

## Digər icraçılar:



Ramboll UK  
240 Blackfriars Road  
London SE1 8NW, Birləşmiş Krallıq



EY Advisory  
10-12 Bld Vivier Merle  
69393 Lyon cedex 03, Fransa



Bakı Dövlət Layihə İnstitutu (BDLİ)  
AZ 1001 İstiqlaliyyət küçəsi 31  
Bakı, Azərbaycan

## Bakı şəhərinin Baş planı İzahat yazısı

Bakı Dövlət Layihə  
İnstitutunun direktoru

H.İ.Bağirov

**Bakı - 2023**

## **Layihənin tərkibi**

### **Qrafiki hissə:**

1. Böyük Bakının tərkibində Bakı şəhərinin situasiya (mövqe) planı;
2. Ərazidən müasir istifadə (istinad) planı, M 1:10000;
3. Tarixi-memarlıq istinad planı, M 1:10000;
4. Ərazinin kompleks qiymətləndirilməsi sxemi, M 1:10000;
5. Bakı şəhərinin nəqliyyat infrastrukturunun inkişaf sxemi, M 1:10000;
6. Böyük Bakı ərazisinin ekoloji karkasının inkişaf sxemi, M 1:10000;
7. Bakı şəhərinin ərazisində ətraf mühitin bərpası və mühəndis hazırlığı sxemi, M1:10000;
8. Elektrik təchizatı və bərpa olunan enerji təsərrüfatlarının inkişaf sxemi, M 1:10000;
9. Su təchizatı sisteminin inkişaf sxemi, M 1:10000;
10. Kanalizasiya sisteminin inkişaf sxemi, M 1:10000;
11. Yağış kanalizasiya sisteminin inkişaf sxemi, M 1:10000;
12. Qaz təchizatı və istilik sisteminin inkişaf sxemi, M 1:10000;
13. Rabitə infrastrukturunun inkişaf sxemi, M 1:10000;
14. Bakı şəhərinin Baş planı (əsas cizgi), M 1:10000.

### **Mətn hissəsi:**

1. İzahat yazısı
2. Razılaşdırma sənədləri

## Akronimlər

ASC	Açıq Səhmdar Cəmiyyət
AzDTN	Azərbaycan Dövlət Tikinti Normaları
AAYDA	Azərbaycan Avtomobil Yolları Dövlət Agentliyi
BNA	“Bakı Nəqliyyat Agentliyi” publik hüquqi şəxs
DŞAK	Azərbaycan Respublikasının Dövlət Şəhərsalma və Arxitektura Komitəsi
EN	Azərbaycan Respublikasının Energetika Nazirliyi
ETSN	Azərbaycan Respublikasının Ekologiya və Təbii Sərvətlər Nazirliyi
GIS	Coğrafi İnformasiya Sistemi
İN	Azərbaycan Respublikasının İqtisadiyyat Nazirliyi
İNYŞ	İctimai nəqliyyat yönümlü şəhərsalma
QSC	Qapalı Səhmdar Cəmiyyət
MN	Azərbaycan Respublikasının Mədəniyyət Nazirliyi
MİDA	Azərbaycan Respublikasının Mənzil İnşaatı Dövlət Agentliyi
OİAT	Orta illik artım tempi
RİNN	Azərbaycan Respublikasının Rəqəmsal İnkişaf və Nəqliyyat Nazirliyi
ŞİH	Şəhər İcra Hakimiyyəti
ETN	Azərbaycan Respublikasının Elm və Təhsil Nazirliyi
TSTQ	Tullantı sularının təmizləyici qurğusu

# MÜNDƏRICAT

	<b>Giriş</b> .....	<b>6</b>
<b>1.</b>	<b>Ərazi haqqında ümumi məlumat</b> .....	<b>9</b>
<b>2.</b>	<b>Gələcək inkişafın təhlili və əsas təkanverici amilləri</b> .....	<b>14</b>
2.1	Təhlil.....	15
2.1.1	Əsaslı tikinti – Ərazidən istifadə planı.....	15
2.1.2	Mobillik.....	16
2.1.3	Ekoloji çərçivə – Ətraf mühitin qiymətləndirilməsi.....	17
2.1.4	Ümumi istifadədə olan yaşıllıqlar.....	25
2.1.5	Dayanıqlı mühəndis-kommunikasiya infrastrukturu.....	28
2.1.6	Yekun təhlil – ərazi məhdudiyyətləri.....	37
2.2	Perspektiv inkişafın əsas təkanverici amilləri.....	38
2.2.1	Demoqrafik artım.....	38
2.2.2	Sosial təyinatlı müəssisələr üzrə tələbat.....	40
2.2.3	İqtisadi inkişaf.....	41
2.2.4	Əsas inkişaf parametrləri.....	48
<b>3.</b>	<b>Bakının gələcək siması</b> .....	<b>49</b>
3.1	Bakı şəhərinin gələcək inkişaf baxışı .....	49
3.2	Əsas hədəf göstəriciləri.....	53
<b>4.</b>	<b>Əsas şəhər alt-sistemlərinin inkişafı üzrə yanaşmalar, planlaşdırma parametrləri və layihə təklifləri</b> .....	<b>54</b>
4.1	Çoxmərkəzli şəhər inkişafı.....	54
4.2	Əsaslı tikinti – ərazilərin zonalaşdırılması.....	67
4.3	İntegrasiya edilmiş mobillik.....	95
4.4	Ekoloji vəziyyətin və ətraf mühitin sağlamlaşdırılması üzrə yanaşma.....	120
4.4.1	Bakı şəhəri ərazisindəki göllərin fəal istifadəsi.....	120
4.4.2	Şəhər və region daxilində açıq məkanların və əlaqələndirici yaşıl dəhlizlərin artırılması... ..	125
4.4.3	Abşeron yarımadasının mədəni landşaftının qorunması və aktivləşdirilməsi.....	130
4.4.3.1	Abşeronun mədəni landşaftının qorunması.....	131
4.4.3.2	Abşeronun mədəni landşaftının gücləndirilməsi.....	134
4.4.3.3	Təbii yaşıllıqların və açıq məkanların artırılması.....	135
4.5	Dayanıqlı mühəndis-kommunikasiya infrastrukturu.....	139
4.5.1	Qaz və istilik infrastrukturu.....	141
4.5.2	Elektrik enerjisi və bərpa olunan enerji infrastrukturu.....	143
4.5.3	Rabitə infrastrukturu .....	149
4.5.4	Su təchizatı infrastrukturu .....	151
4.5.5	Kanalizasiya sistemi .....	151
4.5.6	Yağış suları .....	155
<b>5.</b>	<b>Əsas layihə təklifləri – Mərkəz Bakı</b> .....	<b>162</b>
5.1	Əsaslı tikinti və tikinti sıxlığına nəzarət .....	164
5.2	Memarlıq simvollarının inkişaf konsepsiyası.....	167
5.2.1	Bakının üfüqi və sahil fasadı.....	170
5.2.2	Tarixi memarlıq irsinin qorunması.....	172
5.2.3	Şəhər inkişafı üzrə stimullaşdırıcı tədbirlər.....	173
5.3	Nəqliyyat infrastrukturunun və ictimai nəqliyyat sisteminin inkişafı .....	174
5.4	Şəhər yaşıllıqlarının və ictimai yerlərin inkişafı .....	187
5.5	Pilot layihə .....	199

<b>6.</b>	<b>Tələb olunan maliyyə resursları və mənbələri.....</b>	<b>204</b>
6.1	Yanaşma.....	204
6.2	Vahid dəyərləri.....	204
6.3	Kəmiyyət göstəricilərinə əsaslanan maliyyə dəyəri ehtimalları.....	206
6.4	Maliyyə mənbələri.....	209
<b>7.</b>	<b>Strateji layihələr və prioritet tədbirlər.....</b>	<b>210</b>
7.1	Strateji layihələr.....	210
7.2	Birinci növbəli tədbirlər.....	215
<b>8.</b>	<b>Baş planın əsas texniki-iqtisadi göstəriciləri.....</b>	<b>216</b>
<b>9.</b>	<b>İcra mexanizmləri.....</b>	<b>220</b>
9.1	Sahələrarası inteqrasiya.....	220
9.2	Təvsiyə olunan icra modeli.....	221
9.3	İstisnalar.....	223
9.4	Texniki monitorinq / CİS.....	224
9.5	Bakı şəhərinin Baş Planı - Planın monitorinqi və təshihisi.....	225

# GİRİŞ

## **Baş Planın hazırlanmasının hüquqi əsası**

Bakı şəhərinin Baş Planının hazırlanması işləri Azərbaycan Respublikası Prezidentinin “Bakı şəhərinin baş planının hazırlanması ilə bağlı tədbirlər haqqında” 27.06.2018-ci il tarixli 256 nömrəli Sərəncamı və Azərbaycan Respublikasının Şəhərsalma və Tikinti Məcəlləsinə əsasən və Azərbaycan Respublikasının Dövlət Şəhərsalma və Arxitektura Komitəsinin 10.04.2019-cu il tarixli DŞAK/AZ/BAKU/Layihə/1 nömrəli sifarişi ilə həyata keçirilmişdir.

## **Planın məqsədi və əhatə olunan sahələr**

Bakı şəhərinin Baş Planı 2040-cı ilə qədər olan perspektiv dövr üçün şəhərin əsas inkişaf perspektivlərini və istiqamətlərini müəyyən edən strateji planlaşdırma sənədidir. Baş planda şəhərin gələcək inkişaf baxışı və hədəflənən siması, əsas şəhər alt-sistemlərinin (*şəhərin ərazi təşkili, mobillik, ətraf mühit, mühəndis kommunikasiya infrastrukturunu, şəhər iqtisadiyyatı*) inkişafı üzrə yanaşma və həllər, şəhərin inkişafına təkan verəcək strateji layihələr, planın icra mərhələləri və mexanizmləri, layihənin minimal resurs sərfi ilə icra olunmasının layihə əsasları və s. kimi aspektlər müəyyən edilmişdir. Şəhərin əsas inkişaf sxemləri M1:10000 (*bütün layihə ərazisi*) və M1:5000 (*Mərkəzi Bakı*) miqyaslarda hazırlanmışdır. Həmçinin, pilot layihə kimi seçilmiş ərazi üzrə inkişaf sxemləri M1:2000 miqyasda hazırlanmışdır.

Bakı şəhərinin Baş Planının işlənilib hazırlanması şəhərin və regionun gələcək inkişafının istiqamətləndirilməsi baxımından vacib bir addımdır. Bu sənəd şəhər əmələ gətirən bütün amillərin əlaqələndirilmiş və sinxron inkişafına imkan verən alətdir. Sözügedən planlaşdırma sənədi yalnız ərazilərin funksional təyinatının və əsas nəqliyyat dəhlizlərinin müəyyən edilməsi ilə məhdudlaşmır. Baş Planın hazırlanması həmçinin, müxtəlif qurumların, təşkilatların və maraqlı tərəflərin Bakının dayanıqlı şəhərə çevrilməsi prosesindəki məsuliyyətlərinin müəyyənləşdirilməsini də əhatə edir. Sənədin hazırlanması prosesində ekspertlərlə görüşlər, ictimai müzakirələr və debatlar keçirilmiş, Baş Plan tədbirlərinin icrası ilə bağlı müxtəlif qurum və təşkilatların vəzifə və öhdəlikləri müəyyən edilmişdir.

Planın hazırlanması prosesində uzunmüddətli (*2040-cı ilə qədər hesabat dövrü*) və qısamüddətli (*2027-ci ilə qədər olan 1-ci növbə*) dövr üçün nəzərdə tutulan inkişaf konsepsiyasının hədəflərinə nail olmaq baxımından vacib olan prioritet tədbirlər müəyyən edilmiş, şəhərin gələcək inkişafı ilə bağlı ümumi razılığa gəlmək üçün maraqlı tərəflərin ərazi ilə əlaqədar fərdi maraqları nəzərə alınmışdır.

## **Əməkdaşlıq üzrə yanaşmalar**

Bakı şəhərinin Baş Planı Almaniyanın AS+P Albert Speer + Partners şirkəti (*şəhərsalma, nəqliyyat planlaşdırması*) tərəfindən, layihə tərəfdaşları olan Birləşmiş Krallığın Ramboll şirkəti (*infrastruktur, mühəndis sistemləri, ətraf mühit*), EY Advisory şirkətinin Fransa ofisi (*şəhər iqtisadiyyatı*) və BDLİ - Bakı Dövlət Layihə İnstitutu (*memarlıq-planlaşdırma*) ilə birgə hazırlanmışdır. Layihə ilə əlaqədar işlərin gedişatına nəzarətin həyata keçirilməsi, layihənin idarə edilməsi və maraqlı tərəflərin iştirakının təmin edilməsi məqsədilə Azərbaycan Respublikası Dövlət Şəhərsalma və Arxitektura Komitəsinin təşkilatı strukturu daxilində Layihə İcra Qrupu (*LİQ*) yaradılmışdır. Baş Planın layihə konsepsiyasının hazırlanmasında layihə komandasının dəstəklənməsi və strateji layihələrin hazırlanması məqsədilə LİQ daxilində Boston Konsaltinq Qrupun (*BCG*) fəaliyyəti təşkil edilmişdir.

## **İştirakçılıq prinsiplərinə söykənən layihə yanaşması**

İctimaiyyətin və maraqlı tərəflərin iştirakı Bakı şəhərinin 2040-cı ilə olan Baş Planının vacib elementini təşkil edir. Bu səbəbdən daha geniş ictimaiyyətin onlayn rəy verməsi və planın hazırlanmasında fəal iştirak etməsi üçün Azərbaycan, rus və ingilis dillərində hərtərəfli ictimai onlayn təqdimatı təşkil edilmişdir. Həmçinin, planın hazırlanması prosesində aşağıda adları sadalanan nazirlik və qurumlarla məlumat mübadiləsi aparılmış, çoxsaylı əlaqələndirmə görüşləri keçirilmişdir:

- Azərbaycan Respublikasının Ekologiya və Təbii Sərvətlər Nazirliyi;
- Azərbaycan Respublikasının Fövqəladə Hallar Nazirliyi;
- Azərbaycan Respublikasının İqtisadiyyat Nazirliyi;
- Azərbaycan Respublikasının Kənd Təsərrüfatı Nazirliyi;
- Azərbaycan Respublikasının Mədəniyyət Nazirliyi;
- Azərbaycan Respublikasının Rəqəmsal İnkişaf və Nəqliyyat Nazirliyi;
- Azərbaycan Respublikasının Səhiyyə Nazirliyi;
- Azərbaycan Respublikasının Elm və Təhsil Nazirliyi;
- Azərbaycan Respublikasının Energetika Nazirliyi;
- Azərbaycan Respublikasının Gənclər və İdman Nazirliyi;
- Azərbaycan Respublikasının Əmək və Əhəlinin Sosial Müdafiəsi Nazirliyi;
- Azərbaycan Respublikasının İqtisadiyyat Nazirliyi yanında Əmlak Məsələləri Dövlət Xidməti;
- Azərbaycan Respublikasının Dövlət Turizm Agentliyi;
- "Bakı Nəqliyyat Agentliyi" publik hüquqi şəxs\*;
- Azərbaycan Avtomobil Yolları Dövlət Agentliyi;
- "Azərbaycan Dəmir Yolları" Qapalı Səhmdar Cəmiyyəti;
- "Bakı Metropoliteni" Qapalı Səhmdar Cəmiyyəti;
- "Azərenerji" Açıq Səhmdar Cəmiyyəti;



- “Azərişiq” Açıq Səhmdar Cəmiyyəti;
- “Azərsu” Açıq Səhmdar Cəmiyyəti\*\*;
- “Azəristiliktəchizat” Açıq Səhmdar Cəmiyyəti;
- Dövlət Neft Şirkəti (“Azəriqaz” İstehsalat Birliyi);
- “Azərbaycan Hava Yolları” Qapalı Səhmdar Cəmiyyəti;
- Bakı Şəhər İcra Hakimiyyəti;
- Azərbaycan Memarlar İttifaqı;
- Bakı şəhərində yerləşən ali təhsil müəssisələrinin rəhbərlikləri.

\*Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 2023-cü il 19 aprel tarixli 2109 nömrəli Fərmanına əsasən Azərbaycan Respublikasının Rəqəmsal İnkişaf və Nəqliyyat Nazirliyinin tabeliyindəki Azərbaycan Yerüstü Nəqliyyat Agentliyi Bakı Şəhər İcra Hakimiyyəti başçısının tabeliyindəki “Bakı Nəqliyyat Agentliyi” publik hüquqi şəxsin ona qoşulması formasında yenidən təşkil edilmişdir.

\*\*Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 2023-cü il 30 mart tarixli 2074 nömrəli Fərmanı ilə Azərbaycan Dövlət Su Ehtiyatları Agentliyi yaradılmış və “Azərsu” ASC əmlakları ilə birlikdə Agentliyin tabeliyinə verilmişdir.

### **Hüquqi çərçivə**

Bakı şəhərinin Baş Planı qabaqcıl beynəlxalq təcrübələrin tətbiqi ilə Azərbaycan Respublikasının aşağıdakı hüquqi sənədlərinə əsaslanaraq hazırlanmışdır:

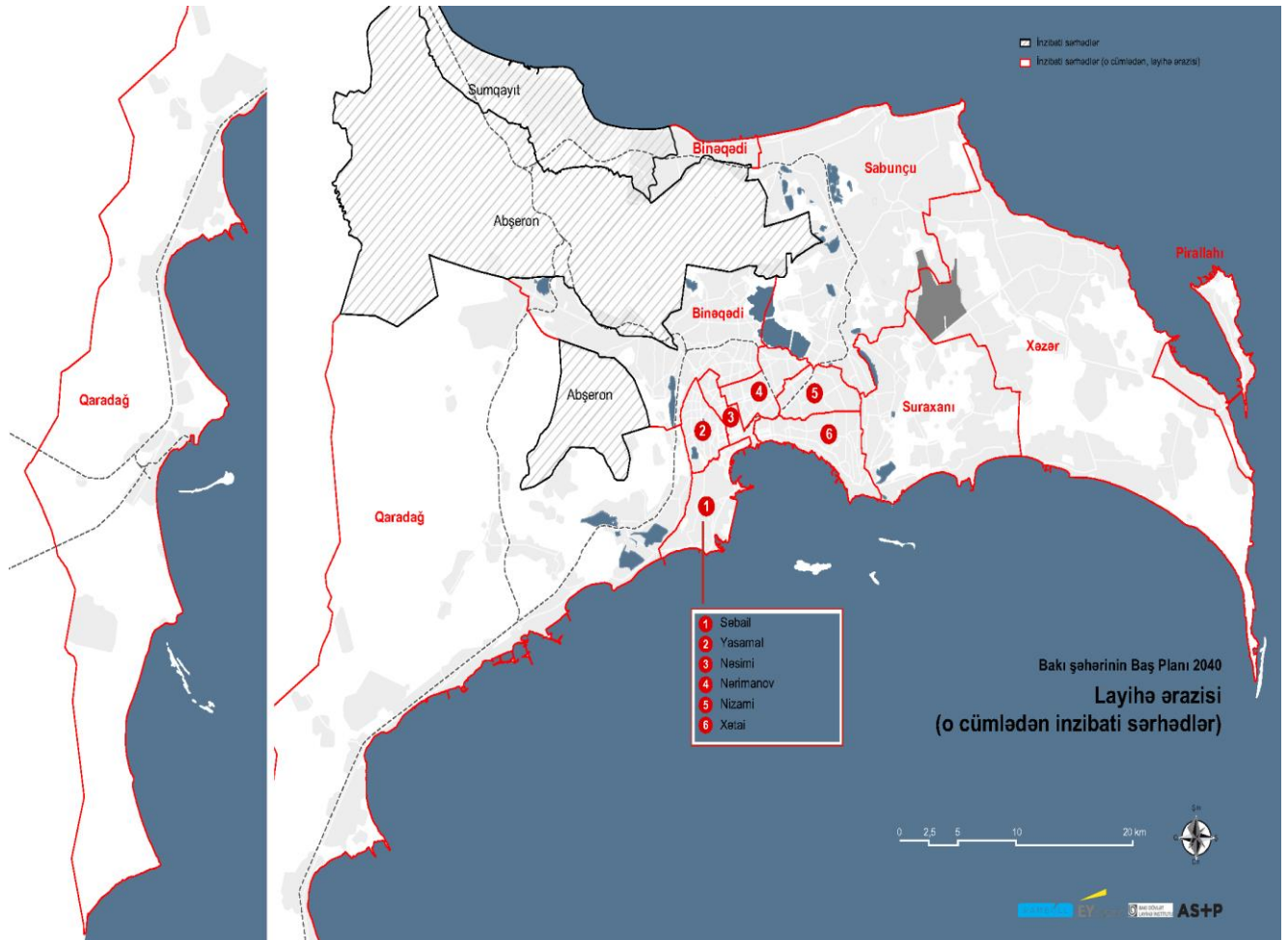
- Azərbaycan Respublikasının Şəhərsalma və Tikinti Məcəlləsi (2012-ci il);
- Azərbaycan Respublikasının Torpaq Məcəlləsi (1999-cu il);
- Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin 2014-cü il 21 fevral tarixli 51 nömrəli qərarı ilə təsdiq edilmiş “Ərazilərin zonalaşdırılması, tikintinin növü və miqyası ilə bağlı müfəssəl Qaydalar”;
- Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin 2014-cü il 18 fevral tarixli 47 nömrəli qərarı ilə təsdiq edilmiş “Qonşu ərazi vahidlərinin ərazi planlaşdırılması sənədlərini bir-biri ilə razılaşdırma Qaydaları”;
- “Tarix və mədəniyyət abidələrinin qorunması haqqında” Azərbaycan Respublikasının Qanunu (1998-ci il);
- “Ətraf mühitin mühafizəsi haqqında” Azərbaycan Respublikasının Qanunu (1999-cu il);
- “Ekoloji təhlükəsizlik haqqında” Azərbaycan Respublikasının Qanunu (1999-cu il);
- “Bələdiyyələrin əraziləri və torpaqları haqqında” Azərbaycan Respublikasının Qanunu (1999-cu il);
- “Bakı şəhəri Binəqədi rayonunun, Sumqayıt şəhərinin və Abşeron rayonunun sərhədlərinin müəyyənləşdirilməsi haqqında” Azərbaycan Respublikasının Qanunu (2023-cü il);
- “Bakı şəhəri Binəqədi rayonunun, Sumqayıt şəhərinin və Abşeron rayonunun sərhədlərinin müəyyənləşdirilməsi haqqında” Azərbaycan Respublikasının 2023-cü il 17 oktyabr tarixli 1005-VIQ nömrəli Qanununun tətbiqi barədə Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 2023-cü il 11 noyabr tarixli Sərəncamı;
- planlaşdırma prosesində qüvvədə olan digər müvafiq normalar və beynəlxalq təcrübələr də nəzərə alınmışdır.

# 1. ƏRAZİ HAQQINDA ÜMUMİ MƏLUMAT

*Bu fəsildə layihə ərazisinin əsas xüsusiyyətləri, o cümlədən onun fiziki və təbii xüsusiyyətləri haqqında qısa məlumat verilmişdir.*

## Şəhərin inzibati ərazi bölgüsü

Bakı Azərbaycanın paytaxtı və ən böyük şəhəridir. Bakı şəhərinin tərkibinə 12 inzibati rayon, 59 qəsəbə daxildir. Səbail, Yasamal, Nəsimi, Nərimanov, Nizami və Xətai rayonları Mərkəzi Bakı ərazisinə düşür. Sabunçu, Suraxanı, Xəzər və Pirallahı rayonları yarımadanın şimal-şərq və şərq hissəsində yerləşir. Binəqədi rayonunun inzibati ərazisi iki ayrı hissədən ibarətdir: birinci hissə Mərkəzi Bakı, ikinci hissə isə Abşeron yarımadasının şimal sahili boyunca yerləşir. Abşeron yarımadasının cənub sahili boyunca yerləşən Qaradağ rayonu şəhərin ən böyük və ən seyrək məskunlaşmış rayonudur. Rayon şəhərin ümumi inzibati ərazisinin 50%-dən çoxunu əhatə edir. Sumqayıt şəhəri və Abşeron rayonu (*Abşeron rayonu Qaradağ və Binəqədi rayonları arasında anklav formalaşdırır*) layihə ərazisinə daxil deyil.



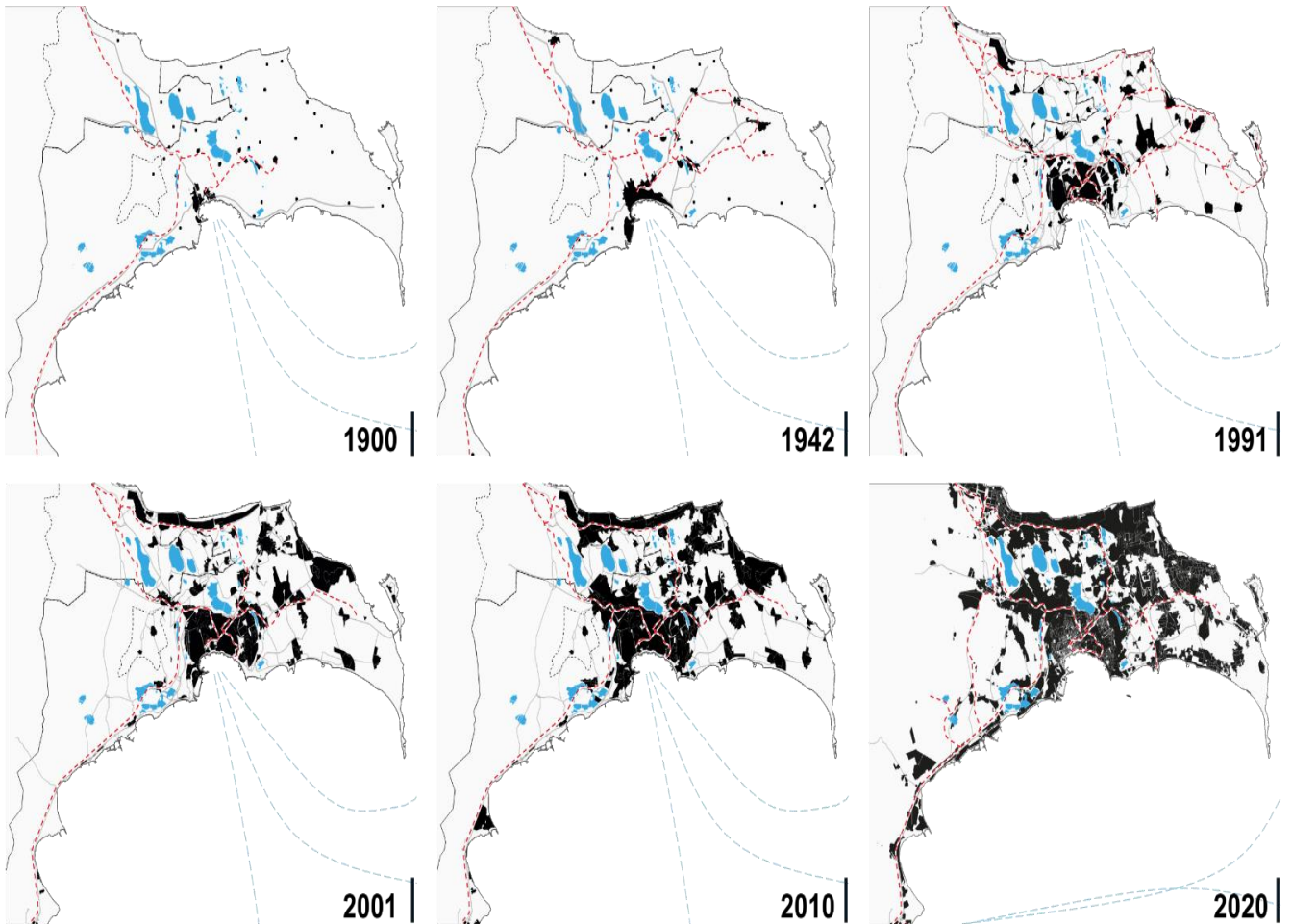
## Şəhər morfolojiyası

Bakı şəhərinin inkişafı 1872-ci ildə ilk neft quyuları sənaye məqsədilə istismar edildikdən sonra şəhəri formalaşdıran neft-qaz istehsalı və əlaqədar ağır sənaye sahələrinin inkişafı ilə sıx bağlıdır.

Abşeron yarımadası qismən istismar edilən və istismarı dayandırılmış böyük neft yataqları və geniş sənaye zonaları ilə əhatə olunmuşdur. Xüsusilə Böyükşor gölü ilə yeni inşa edilmiş "Ağ Şəhər" Kompleksi arasında uzanan keçmiş Sovet sənaye zonası şəhər strukturunun parçalanmasına səbəb olmuşdur: Şərqdə yerləşən inzibati rayonlar Mərkəzi Bakıdan fəaliyyəti dayandırılmış və istifadə olunmayan sənaye zonaları ilə ayrılmışdır.

İnzibati rayonlar arasında olan böyük dəyişikliklərə və olduqca fərqli xüsusiyyətlərə baxmayaraq, Bakının ümumi şəhər quruluşu bir çox Avropa şəhərlərinə xas olan morfoloji xarakterə sahibdir:

- sıx məskunlaşmış şəhər mərkəzi (*Mərkəzi Bakı*);
- şəhər mərkəzi ətrafında demək olar ki, konsentrik olan şəhərətrafı zolaq formalaşmışdır. Bu zolağın kənarları şəhər mərkəzinə və ətraf bölgələrə doğru bir qədər öz xətti dəqiqliyini itirir;
- şəhərətrafı kənd tipli ərazilər əsasən geniş sahədə yayılmış aşağı sıxlıqlı qəsəbələrə ibarətdir. Bu ərazilər əsasən fərdi evlərdən və yarımadaanın şimal və şimal-qərbində yerləşən bağ evlərindən ibarətdir.



## Əhali

2019-cu ilin sonuna olan məlumatlara əsasən, Bakı şəhərinin əhalisi 2,63 milyon nəfər təşkil edir. Şəhər əhalisinin 52%-i paytaxtın ümumi ərazisinin 6%-ni təşkil edən Mərkəzi Bakının (Səbail, Yasamal, Nəsimi, Nizami, Nərimanov və Xətai rayonları) payına düşür. Bakının şəhəratrafı zonasında əhali sıxlığı dəyişkəndir və hər hektara 1,3-22 nəfər arasında dəyişir ki, bu da şəhərin mərkəzə-qaçma prinsipinə əsasən inkişaf etdiyinin göstəricisidir.

Cədvəl 1.1

Bakı şəhərinin əhali göstəriciləri

Şəhər və rayonların adları	Əhali artımı, nəfər				Əhali artım tempi, 2008-2019-cu illər	Sahə, min ha	Əhalinin sıxlığı, nəfər/ha
	2003-cü il	2008-ci il	2013-cü il	2019-cu il			
<b>Bakı şəhəri - cəmi</b>	1 868 200	2 005 600	2 150 800	2 626 462	31,0%	212,0	12,4
Xətai rayonu	223 100	239 700	261 900	318 312	32,8%	3,1	102,7
Yasamal rayonu	222 400	229 000	240 100	273 335	19,4%	1,6	170,8
Nəsimi rayonu	199 700	205 600	215 600	239 050	16,3%	1,0	239,1
Nizami rayonu	163 700	174 600	188 300	213 687	22,4%	2,0	106,8
Nərimanov rayonu	151 500	158 500	169 600	197 567	24,6%	2,0	98,8
Səbail rayonu	78 900	88 000	94 700	113 007	28,4%	2,9	39,0
Binəqədi rayonu	219 600	234 500	251 500	321 545	37,1%	13,6	23,6
Sabunçu rayonu	199 700	216 400	231 300	352 000	62,7%	24,1	14,5
Suraxanı rayonu	175 700	192 000	207 000	245 994	28,1%	12,6	19,5
Xəzər rayonu	135 900	162 200	158 200	189 324	31,2%	33,7	5,6
Qaradağ rayonu	98 000	105 100	114 400	142 057	35,2%	108,5	1,3
Pirallahı rayonu	-	-	18 200	20 584	-	6,9	3,0

Mənbə: Azərbaycan Respublikası Dövlət Statistika Komitəsi

## Layihə ərazisinin təbii-iqlim və ətraf mühit şəraiti

Bakı Abşeron yarımadasının şərqində, Xəzər dənizinin sahilində dəniz səviyyəsindən 28 m (92 ft) aşağıda yerləşir. Topoqrafik quruluşuna görə layihə ərazisi üç zonaya bölünə bilər:

- yarımadanın qərb hissəsindəki sərt yamaclı qayalıq, yarım səhra əraziləri;
- şərq və şimal hissədə orta topoqrafik dinamikaya malik ərazilər;
- Bakı buxtasından yarımadanın içərilərinə doğru yüksələn və pilləli “amfiteatr” formasına sahib olan şəhərin mərkəz hissəsinin yerləşdiyi ərazi.

Azərbaycanın bütün ərazisi yüksək seysmik aktivlik ilə xarakterizə olunur. Bakı şəhəri üçün ən böyük seysmik təhlükə Abşeronun 50-60 km cənubunda Xəzər dənizində yerləşən zəlzələ episentrlərindən qaynaqlana bilər. Bakı şəhəri ölçüsü 1 baldan (*hiss olunmayan*) 12 baladək (*olduqca dağıdıcı*) dəyişən MSK-64 şkalası üzrə 8 bal gücündə güclü zəlzələ riski olan ərazidir.

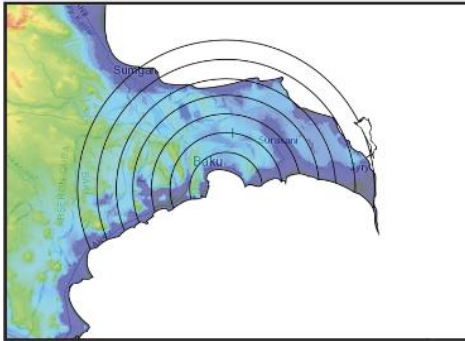
Cədvəl 1.2

Bakı üzrə iqlim məlumatları

Ay	Orta yüksək temp. (°C)	Gündəlik orta temp.(°C)	Orta aşağı temp. (°C)	Orta yağıntı miqdarı (mm)	Yağıntılı günlərin orta sayı	Qarlı günlərin orta sayı	Güneşli saatların orta sayı	Küleyin orta sürəti (km/saat)
Yanvar	6,6	4,4	2,1	21	6	4	89,9	26,4
Fevral	6,3	4,2	2,0	20	6	3	89,0	20,4
Mart	9,8	7,0	4,2	21	5	-	124,0	25,2
Aprəl	16,4	12,9	9,4	18	4	-	195,0	20,1
May	22,1	18,5	14,9	18	3	-	257,3	20,2
İyun	27,3	23,5	19,7	8	2	-	294,0	22,4
İyul	30,6	26,4	22,2	2	1	-	313,1	27,5
Avqust	29,7	26,3	22,9	6	2	-	282,1	20,8
Sentyabr	25,6	22,5	19,4	15	2	-	222,0	20,9
Oktyabr	19,6	16,6	13,6	25	6	-	145,7	19,9
Noyabr	13,5	11,2	8,8	30	6	-	93,0	20,6
Dekabr	9,7	7,3	4,8	26	6	3	102,3	19,0
İl	18,1	15,1	12,0	210	49	10	2 207,4	-

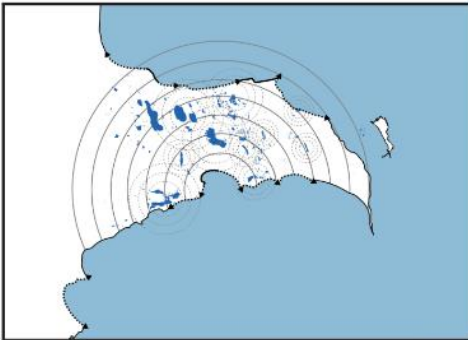
Abşeron yarımadasında seysmik aktivlikdə hər hansı fərqlilik qeydə alınmadığına görə yuxarıda göstərilən geoloji xüsusiyyətlər bütün layihə ərazisinə şamil edilə bilər (*Mənbə: “Azərbaycan seysmik təhlükələrin qiymətləndirilməsi”, Fövqəladə Hallar Nazirliyi / Azərbaycan Respublikası Seysmik Tədqiqat Mərkəzi, 2011*). Layihə ərazisinin digər geoloji xüsusiyyəti burada palçıq vulkanları və sürüşməyə meyilli ərazilərin mövcud olmasıdır. Ərazinin bu xüsusiyyəti layihə ərazisindəki inkişaf baxımından müəyyən maneələr yaradır.

Abşeron yarımadasının yarım quraq landşaftının ən böyük təbii xüsusiyyətlərindən biri də Mərkəzi Bakı ətrafında çoxlu sayda göllərin mövcud olmasıdır. Abşeron gölləri ətraf mühitin sağlamlaşdırılması istiqamətində diqqət yetirilməli əsas problemlərdən biridir. Bu göllər Bakı sakinləri üçün ümumi istifadədə olan yaşıllıqların və rekreasiya ərazilərinin genişləndirilməsi üçün unikal imkanlar təklif edir. Köppen iqlim təsnifat standartlarına görə, Bakı şəhəri mülayim yarı quraq iqlimi, isti və rütubətli yayı, sərin və bəzən yağıntılı qışı ilə və il boyu şimaldan (*Xəzri*) və cənubdan (*Gilavar*) əsən güclü küləklərlə səciyyələnir. Bakı dünyanın ən küləkli şəhərlərindən biridir.



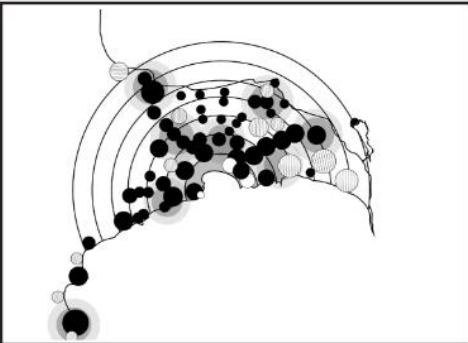
### Ərazinin topoqrafik quruluşu

Bakı şəhəri özünün fiziki-coğrafi quruluşuna görə Xəzər dənizinə tədricən enən amfiteatr formasına sahibdir. Şəhərin bu bənzərsiz topoqrafik quruluşu Baş Plan sənədində nəzərə alınmışdır.



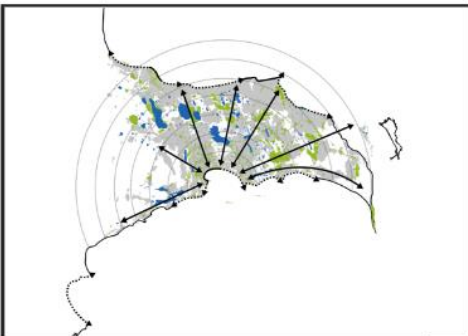
### Şəhərin sahilyanı ərazisi

Bu günə qədər Bakı əsasən Xəzər dənizinin sahilində yerləşən şəhər kimi tanınmışdır. Lakin, Abşeron yarımadasında həmçinin bir sıra göllər və su hövzələri yerləşir. Bunu nəzərə alaraq, Baş Plan sənədində şəhərdaxili sahilyanı ərazilərdən şəhərətrafı sahilyanı ərazilərə qədər mərhələli genişlənmə nəzərdə tutulmalı və əhəlinin göl və gölətrafı ərazilərə çıxışının təmin edilməsi istiqamətində tədbirlər görülməlidir.



### Ərazinin morfologiyası

Bakı və Abşeron yarımadası ərazidə tarixən inkişaf etmiş ənənəvi sənaye sahələrinin (*neft və qaz mədənləri*) güclü təsirinə məruz qalmışdır. Baş Plan sənədi yarımadaanın mədəni irsinin və landşaftının qorunması, şəhər mərkəzlərinin və yerli iqtisadiyyatın yenidən müəyyən edilməsini hədəfləyir.



### Bakının ruhu

Şəhərdaxili və şəhərətrafı mədəni landşaftların bir-biri ilə əlaqələndirilməsi və Bakının morfologiyasının yenidən qurulması ərazinin müstəqil yeni şəhər və iqtisadi inkişaf potensialını ortaya qoyur və bununla yarımadaada yaşayış keyfiyyətini davamlı şəkildə artırmağa imkan verir.

## 2. GƏLƏCƏK İNKİŞAFIN TƏHLİLİ VƏ ƏSAS TƏKANVERİCİ AMİLLƏRİ

*Bu fəsildə növbəti iyirmi illik dövrdə Bakı şəhərinin inkişafını müəyyən edəcək və Baş Planın layihələndirilməsində ən böyük təsirə malik olan əsas amillər - ərazinin hazırki istifadəsi, inkişaf ilə bağlı məhdudiyyətlər, sosial təyinatlı müəssisələrin mövcudluğu, habelə demografik və iqtisadi inkişaf ilə bağlı məsələlər təhlil edilmişdir.*

Perspektiv dövr üçün planlaşdırma sənədinin hazırlanmasında inkişaf edən, yenidən qurulan və qorunan ərazilərin qiymətləndirilməsi və müəyyən edilməsi vacibdir. Həyata keçirilmiş təhlillər ərazi potensiallarının və imkanlarının müəyyən edilməsi üçün əsas parametrlərin təyin edilməsinə, həmçinin Bakı şəhərinin Baş Planının hazırlanmasına təsir edən məhdudiyyətlər barədə məlumatın əldə olunmasına imkan verir. Bakının istinad planını təşkil edən ayrı-ayrı məlumat laylarını təhlil etməklə, kompleks və davamlı inkişaf yanaşması üçün tələb olunan müvafiq amillərin mürəkkəbliyini anlamaq mümkün olur. Bu kiçik amillər çoxsahəli və çoxşaxəli planlaşdırma təşəbbüslərinin əsasını təşkil edir. Digər amillərlə yanaşı, əhali və iqtisadi artımın əsas aspektləri Bakının inkişafına təkan verəcək.

Bu səbəbdən, hesabat ili 2040-cı il olan Bakı şəhərinin Baş Planı, "Bakı - gələcək gözləyir" başlığı altında konkret faktlara əsaslanan təməl üzərində qurulmuşdur.

*Baş Plan Proqramları və Layihələr arasındakı çatışmayan əlaqədir*



### **Siyasət Proqramları - Abstrakt Səviyyə**

- Ümumi hədəflərin müəyyən edilməsi
- Faktlar- Rəqəmlər- Tendensiyalar

### **Baş Plan - Kontekstual Səviyyə**

- Şəhər-regional sistemin dərk edilməsi
- Çoxsaylı tələblərin koordinasiyası
- Məkan anlayışının təminatı
- Şəhər quruluşunun təyinatı

### **Layihələr - Fiziki Səviyyə**

- Planın icrası
- Daha yaxşı bir şəhərin qurulması

## 2.1. TƏHLİL

### 2.1.1. ƏSASLI TİKİNTİ – ƏRAZİDƏN İSTİFADƏ PLANI

Bakı şəhərinin Baş Planının layihə hüduqları daxilində yerləşən mövcud ərazilərin qiymətləndirilməsi olduqca mürəkkəb prosesdir və əsasən aşağıdakı kimi xarakterizə olunur:

- Bakının mərkəzi hissəsi ilə ətraf ərazilərdəki yaşayış məntəqələri arasında böyük inkişaf fərqləri mövcuddur;

- bəzi ərazilərdə (*mühəndis-kommunikasiya infrastrukturu, yaşayış*) inkişaf təşəbbüsləri əlaqələndirilməmiş şəkildə həyata keçirilir;

- müəyyən ərazilərdə sıxlıq olduqca yüksəkdir və eyni zamanda ərazilərdən səmərəli istifadə olunmur (*köhnəmiş binaların yerləşdiyi ərazilər*).

Son illərdə Bakı şəhərində dinamik inkişaf prosesi müşahidə olunur və nəticədə mövcud ərazi məlumatları daimi olaraq dəyişir. Bunu nəzərə alaraq, Bakı şəhərinin Baş Planı üçün hərtərəfli və güclü əsas yaratmaq məqsədilə Coğrafi İnformasiya Sistemi vasitəsilə hazırlanmış xəritə və məlumat bazası əsasında çoxsaylı ərazi baxışları və plan araşdırmaları aparılmış, ərazi məlumatları mütəmadi olaraq yenilənmişdir.

#### Əhali sıxlığı

Paytaxt regionu üzrə öz xüsusiyyətlərinə və sıxlıq parametrlərinə görə ərazilər 3 qrupa bölünə bilər:

- Bakı şəhəri - Bakı şəhərinin ən sıx məskunlaşmış mərkəz ərazisi;
- şəhərətrafı ərazilər - Bakı şəhərinin yaxın periferiyaları, Bakı şəhərinin mərkəzi hissəsinin birbaşa ətrafında yayılan ərazilər;

- kənd tipli ərazilər - Bakı şəhərinin uzaq periferiyaları, kiçik kənd tipli qəsəbələr, əsasən Abşeron yarımadasının sahiləni ərazilərindəki kiçik lokal mərkəzlər.

Baş Plan çərçivəsində aparılmış bütün hesablamalarda bir ev təsərrüfatının orta göstəricisi 3,8 nəfər qəbul edilmişdir.

Cədvəl 2.1.1.

Sıxlıq	mənzil/ha	nəfər/ha
Yüksək sıxlıqlı	60-dan çox	230-dan çox
Orta sıxlıqlı	30 - 60	115 - 230
Aşağı sıxlıqlı	15 - 30	60 - 115
Seyrək sıxlıqlı	15-ə qədər	60-a qədər

Baş Planda şəhər ərazilərinin zonalaşdırılması Azərbaycan Respublikasının Nazirlər Kabinetinin 2014-cü il 21 fevral tarixli 51 nömrəli Qərarı ilə təsdiq edilmiş “Ərazilərin zonalaşdırılması, tikintinin növü və miqyası ilə bağlı müfəssəl Qaydalar”a əsasən aparılmışdır.



## 2.1.2. MOBİLLİK

Hazırda Bakı şəhərinin mövcud nəqliyyat sistemi aşağıdakıları əhatə edir:

- metro nəqliyyatı;
- dəmir yolu nəqliyyatı;
- küçə-yol şəbəkəsi;
- velosiped yolları;
- nəqliyyat qovşaqları, o cümlədən nəqliyyat mübadilə mərkəzləri;
- ictimai nəqliyyat (*ümumi istifadədə olan avtomobil nəqliyyatı*) şəbəkəsi;
- fərdi və taksi minik avtomobilləri;
- xüsusi avtobus zolaqları.

### **Metro sistemi**

Bakı şəhərinin metro sistemi "Bakı Metropoliteni" QSC tərəfindən idarə olunur və 3 xətti (*Yaşıl, Qırmızı və Bənövşəyi xətlər*) metro şəbəkəsinin ümumi uzunluğu 36,6 km, stansiyaların sayı isə 25 ədəddir. "Yaşıl" xətt hal-hazırda iki müstəqil xəttə bölünmüşdür.

### **Dəmir yolu şəbəkəsi**

Paytaxtın dəmir yolu sistemi "Azərbaycan Dəmir Yolları" QSC tərəfindən idarə olunur və dəmiryol xətlərinin uzunluğu 195,4 km, stansiyaların sayı isə 26 ədəddir.

Hazırda dəmir yolları iki əsas dairəvi marşrut üzrə aktivləşdirilmişdir və əsasən şəhərtrafi ərazilərdə yaşayan və gündəlik olaraq şəhərin mərkəzinə yerdəyişmə edən insanlara xidmət edir.

Dəmir yolu nəqliyyatının Bakının gələcək ictimai nəqliyyat əlaqələndirməsində mühüm rol oynayacağı, habelə şəhərtrafi ərazilərdən və qəsəbələrdən şəhər mərkəzində yerləşən iş yerlərinə yerdəyişmə edən insanların nəqliyyat əlçatanlığını artıracığı, artmaqda olan modal ictimai nəqliyyat sistemine töhfə verəcəyi nəzərdə tutulur.

### **Küçə-yol şəbəkəsi**

Bakı şəhərində müxtəlif əhəmiyyətli küçə və yolların ümumi uzunluğu təxminən 2150 km təşkil edir.

Aşağıdakı avtomobil yolları Bakı şəhərinin, o cümlədən Abşeron yarımadasının küçə-yol şəbəkəsinin əsasını təşkil edir:

- **cənub-qərb:** M-2 "Bakı-Ələt-Qazax-Gürcüstan Respublikası ilə dövlət sərhədi" (*Bakı-Ələt yolu*) / M-3 "Ələt-Astara-İran İslam Respublikası ilə dövlət sərhədi" (*Salyan şosesi*) avtomobil yolları;

- **şimal-qərb:** M-1 "Bakı-Quba-Rusiya Federasiyası ilə dövlət sərhədi" (*Bakı-Quba-Rusiya yolu*) / M-4 "Bakı-Şamaxı-Yevlax" (*Bakı-Şamaxı yolu*) avtomobil yolları;

- **şimal:** Binəqədi şosesi / Azadlıq prospekti;

- **şərq:** Zığ şosesi / Aeroport yolu / Bilgəh-Pirşağı şosesi / Zuğulba şosesi / Mərdəkan şosesi / Zabrat şosesi;

- **qərb:** Xarici dairəvi yol / Xocasən-Lökbatan avtomobil yolu;

- **Bakı şəhəri:** 8 Noyabr / Neftçilər / Ziya Bünyadov / Heydər Əliyev / Moskva / Tbilisi / Babək və Qara Qarayev prospektləri.

### **Avtomobil nəqliyyatı, avtomobilləşmə səviyyəsi**

Şəhərdə fərdi avtomobillərin sayı ölkə üzrə orta göstəricidən yüksəkdir və digər şəhərlərin göstəricisindən iki dəfə çoxdur. Bakı şəhərində avtomobilləşmə səviyyəsi 2013-cü ildə ən yüksək həddə çatmışdır. Qeyd edilən dövrdə əhalinin hər 1000 nəfərinə 278 fərdi minik

avtomobili düşmüşdür. Həmin dövrdən etibarən avtomobilləşmə səviyyəsində azalma müşahidə olunur. 2020-ci il üzrə Bakı şəhərində əhalinin hər 1000 nəfərinə 226 fərdi minik avtomobili düşmüşdür.

### 2.1.3. EKOLOJİ ÇƏRÇİVƏ - ƏTRAF MÜHİTİN QIYMƏTLƏNDİRİLMƏSİ

#### Mövcud vəziyyət

Abşeron yarımadası ciddi urbanizasiyaya və antropogen təsirlərə məruz qalmış yarım quraq ekosistem kimi xarakterizə edilə bilər. Ərazidə illik yağıntıların miqdarı yarımadanın cənub-qərb hissələrində 150 mm-dən şimal və şərq hissələrində 300 mm-ə qədər dəyişir. Təbii biotip isə quru çöl və yarımşəhradır. Yarımada ərazisində daimi su axını olmadığı üçün əkin sahələri suvarma yolu ilə suvarılır.

#### Səth suları

Abşeron yarımadasının səth suları əsasən göllərlə təmsil olunur. Təbii su axınları, süni su kanalları, drenajlar və arxların olmamasına baxmayaraq, ərazidə çoxlu sayda göl var. Böyük göllərin, o cümlədən Böyükşor, Xocahəsən, Qu gölü, Bülbülə və Zığ göllərinin ümumi su səthinin sahəsi 50 km<sup>2</sup>-dən çoxdur. Göllərin əksəriyyəti efemer xassəlidir və yay mövsümündə quruyur. Göllər əsasən qrunt və yağıntı suları ilə qidalanır. Suyun ən yüksək səviyyəsi, adətən, yağıntıların ən çox olduğu yaz aylarında müşahidə olunur.<sup>1</sup>

19-cu əsrin əvvəllərindən etibarən Abşeron yarımadasındakı göllər antropogen təsirlərə daha çox məruz qalmağa başlayıb. Böyük həcmdə sənaye məşəli tullantı suları, ilk növbədə, neft-qaz hasilatı və istehsalı, neft emalı, kimya və digər əlaqəli sahələrin fəaliyyəti nəticəsində yaranan çirkləndiricilər davamlı olaraq göl hövzələrinə axıdılmışdır. Bundan əlavə, Abşeron yarımadasının əhali sıxlığı davamlı olaraq artdığı üçün göllərə atılan məişət kanalizasiya sularının miqdarı da artmağa davam etmişdir. Bu çirklənmə səviyyəsi bir çox yerdə oxşar sənaye fəaliyyətləri və tullantıların atıldığı sahələrin təsiri nəticəsində çirklənmiş qrunt suları ilə daha da artır.

Göllərin bir çoxu efemer xassəli olduğuna görə yüksək dərəcədə minerallaşmışdır (*şorsulu*). Bəzi göllərdən uzun illər duz hasil olunur və müalicəvi məqsədlər üçün istifadə edilir.

Antropogen müdaxilələr nəticəsində neft törəmələri (*neft karbohidrogenləri, çoxnüvəli aromatik karbohidrogenlər*) və məişət tullantılarından yüksək miqdarda nutrient yükü (*azot, fosfor*) alan göllərdə çirklənmə səviyyəsi artır və bu, duzluluğun azalmasına səbəb olur.

Bakı göllərində suyun keyfiyyəti ilk növbədə onların nutrient dinamikası ilə əlaqədardır. Göllər uzun müddət ərzində qida maddələri ilə çox yüklənmiş və bu, onların təbii ekosistemlərinin dağılması və nəticədə nutrient hasilətmə qabiliyyətinin azalması ilə nəticələnmişdir (*daşıyıcılıq gücü*).

Hər bir gölün qidalanma dinamikası haqqında ətraflı məlumatların əldə edilməsi onların uğurlu və davamlı bərpasına nail olmağa imkan verəcək müdaxilə tədbirlərinin müəyyən edilməsi baxımından vacibdir.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Mənbə: Əliyev F.G.; Xəlilova H. X. (2014): *Enerji və ətraf mühit haqqında dərgi*, səh. 343-356, Azərbaycanda yerüstü su ehtiyatlarına antropogen amillərin təsiri.

<sup>2</sup> Mənbə: Witteveen + Bos və Ramboll (2020): *Bakı göllərinin regenerasiyası çərçivəsi - Böyük Bakının su idarəçiliyi sisteminin inteqrasiya olunmuş təhlili; Dövlət Şəhərsalma və Arxitektura Komitəsi tərəfindən sifariş edilmişdir.*

Komponent	Təsviri	Cari vəziyyət	Müşahidə olunan tendensiya
Səhralaşma	Torpaqların nəzarətsiz idarəçiliyi, karxana və tikinti fəaliyyəti, planlaşdırılmamış yaşayış məntəqələri və kənd təsərrüfatının inkişaf etməməsi ilə bağlı təbii yarı quraq landşaftdan su itkisi	Deqradasiyaya məruz qalmışdır	Deqradasiya davam edir
Göllər	Sənaye və məişət mənşəli tullantı suları ilə güclü çirklənməyə məruz qalmışdır. Antropogen axın ilə əlaqədar su balansı həssas vəziyyətdədir	Xeyli dərəcədə zəiflədi	Ümumən vəziyyət stabildir
Yeraltı sular	Yeraltı su resursları, neft yataqlarının kəşfiyyatı və tikinti işləri nəticəsində ciddi təsirlərə məruz qalmışdır. Sənaye mənşəli çirklənmə üstünlük təşkil edir, göllərlə hidravlik qarşılıqlı əlaqə müşahidə olunur	Xeyli dərəcədə zəiflədi	Ümumən vəziyyət stabildir
Sahil suları	Sənaye və məişət mənşəli tullantı suları ilə güclü çirklənməyə məruz qalmışdır, kanalizasiya təmizləmə qurğuları yalnız müəyyən atılma məntəqələrində quraşdırılmışdır	Deqradasiyaya məruz qalmışdır	Vəziyyət stabildir
Subasmalar	Yağış kanalizasiyası zəif işlədiyi üçün Bakının mərkəzində bəzi yerlərdə yağıntı zamanı gölməçələr müşahidə olunur	Deqradasiyaya məruz qalmışdır	Vəziyyət stabildir

### Dəniz mühiti

Ətraf mühitin mövcud vəziyyəti haqqında məlumatların əldə olunması və ictimailəşdirilməsi məqsədilə Birləşmiş Millətlər Təşkilatının Ətraf Mühit Proqramı (*UNEP*) və BMT-nin İnkişaf Proqramı (*UNDP*) çərçivəsində Xəzər dənizinin ətraf mühit vəziyyəti haqqında Hesabat (2010) hazırlanmışdır.

150-dən çox balıq növünün yaşadığı Xəzər dənizi dünyanın ən böyük daxili su hövzəsidir. Bunların təxminən 40 növü ticarət məqsədilə ovlanır. Ovlanan 6 növ nəre balığı ən qiymətli balıq növləridir. Nərə balığı və avarburunlular fəsiləsinə aid balıqların sayı son 15-20 ildə kəskin şəkildə azalmışdır. Bunun əsas səbəbləri aşağıdakılardır: balıq ovunun həddindən artıq çoxalması; balıqların kürü atdığı çaylarda bəndlərin tikintisi; çirkləndirici yükünün artması və balıqçılıq sahəsində müvafiq tənzimləmələrin olmaması.

1970-ci ildən etibarən müxtəlif mənbələrdən, əsasən ətraf ərazilərdə aparılan sənaye və kənd təsərrüfatı fəaliyyəti və neft hasilatı nəticəsində baş vermiş çirklənmə Xəzər hövzəsinə və onun ekosistemlərinə böyük təsir göstərmişdir. Xəzər dənizi regionun dünya bazarına xidmət edən ən böyük olmasa da, ən əhəmiyyətli neft təchizatçısıdır. Xəzərə axan əsas çaylarda və dənizin özündə müxtəlif zəhərli maddələrin yığılması nəre balıqlarının fiziologiyasında və reproduktiv sistemində dəyişikliklərə səbəb olmuşdur. Çirklənmə dişi Xəzər suitlərinin bir çoxunda sonsuzluğa gətirib çıxarır ki, (*dişi suitlərinin 70%-nin sonsuz olduğu düşünülür*) bu da ümumi suiti populyasiyası üçün ciddi təhlükə yaradır.

Abşeron yarımadasını əhatə edən sahil suları müxtəlif dərəcədə sənaye və tullantı sularının təsirinə məruz qalır. Ən çox təsirə məruz qalan ərazi Bakı buxtasıdır. Şimal şərq sahilində dəniz suyunun keyfiyyəti nisbətən yaxşıdır. Ekologiya və Təbii Sərvətlər Nazirliyi sahil sularının keyfiyyətinə nəzarət edir.

Son onilliklər ərzində Abşeron yarımadasında sənaye fəaliyyətlərində mühüm dəyişikliklər baş vermişdir. Bir çox müəssisələr yeni sənaye zonalarına köçürülərək

modernləşdirilmişdir. Neft yataqlarının kəşfiyyatı və neft hasilatı işləri davam etdirilir. Lakin bu fəaliyyətlərin göllərin hidrologiyasına təsiri nisbətən azaldılmışdır. Buna baxmayaraq, əvvəllər aparılmış sənaye fəaliyyətlərinin qalıq tullantı suları və çirklənmiş yeraltı sular kimi mənbələrdən ciddi çirklənmə yükü hələ də qalmaqdadır. Bundan əlavə, iqlim dəyişikliyinə qlobal təsirləri fonunda Azərbaycanın da təsirə məruz qalacağı qaçılmazdır. Proqnozlara görə 2040-cı ilə qədər illik istiliyin 1.5°C, 2100-cü ilədək isə 4°C yüksələcəyi gözlənilir. 2040-cı ilə qədər illik yağıntı miqdarının 5%-ə qədər azalacağı, 2100-cü ilə qədər isə 10%-ə qədər artacağı proqnozlaşdırılır. Abşeron yarımadasını içməli və suvarma suyu ilə təmin edən Azərbaycanın dağlıq bölgəsində yağıntı miqdarının daha ciddi dərəcədə azalması gözlənilir (*20%-ə qədər azalma*) ki, bu da gələcək su qıtlığı riskini daha da artırır.<sup>3</sup>

### **Torpağın keyfiyyəti - çirklənmə**

Azərbaycan həm neft yataqlarının kəşfiyyatı, həm də neft hasilatı üzrə böyük tarixə malik ölkədir. Uzun illər boyu inkişaf etmiş neft və kimya sənayesi ölkənin həm quru, həm də su mühitinin deqradasiyasına səbəb olmuşdur. Çirklənmiş ərazilərin əksəriyyəti Abşeron yarımadasında yerləşir. Yarımada sənaye fəaliyyətinin mühüm hissəsi Bakı və Sumqayıtdan kənar ərazilərdə də inkişaf edirdi.

2006-cı ildə Azərbaycan Hökuməti Ətraf Mühit üzrə Dövlət Proqramı (*ƏMDP*) hazırlamaqla çirklənmiş ərazilərin təmizlənməsi üzrə proaktiv yanaşmanın tətbiqinə başlamışdır. Proqrama əsasən, ətraf mühitin təmizlənməsi işlərinin aparılması, habelə qabaqcıl ekoloji idarəetmə planının tətbiqi nəzərdə tutulurdu.

ƏMDP həm tarixən formalaşmış, həm də davam edən neft çirklənməsinin qarşısını alınmasını nəzərdə tutur. Proqramın icrasına ölkənin müvafiq nazirlik və qurumları cəlb olunmuşdur. ƏMDP Dünya Bankı və digər xarici qurumların maliyyə dəstəyi ilə kiçik addımlarla həyata keçirilmişdir. 2019-cu ildə ETSN Abşeron yarımadasında ən çox çirklənmiş ərazilərin təmizlənməsi üçün müvafiq qiymətləndirmə və prioritetləşdirmə işlərinin aparılması layihəsini həyata keçirməyə başlamışdır.<sup>4</sup>

2019-cu ilin yanvar-mart aylarında aparılmış ilkin müayinələrdə ETSN tərəfindən 39 ərazi müəyyən edilmişdir. Bundan sonra 1990-cı ildə ABŞ-ın EPA agentliyi tərəfindən hazırlanan metodologiya əsasında Zərərli maddələrin Sıralanması Sistemindən (*HRS*) istifadə edərək risk müayinəsi aparılmışdır. Metodologiyanın tətbiqindən sonra, mövcud ssenari əsasında istifadə ediləcəyi təqdirdə əhəlinin həyatı üçün ciddi risk yaradan 27 ərazi müəyyən edilmişdir. Qeyd olunmalıdır ki, qiymətləndirmələrə ətraf mühitin digər reseptorlarına (*yeraltı sular, göllər, təbii ekosistemlər*) potensial risklər daxil edilməmişdir. Hazırkı tədqiqatın məqsədləri üçün Ramboll şirkəti qeyd olunan 27 ərazini oxşar xüsusiyyətləri, sənaye mirası və ya çirklənmə mənbəyinə görə beş böyük kateqoriyaya bölmüşdür.

<sup>3</sup> Mənbə: Zoï Environment Network (2011 il): Cənubi Qafqazda iqlim dəyişikliyi - Vizual sintez; ENVSEC-in təşəbbüsü ilə Ermənistan, Azərbaycan və Gürcüstan tərəfindən nəşr edilmişdir.

<sup>4</sup> Mənbə: Wood şirkəti (2019 il): Abşeron yarımadasında neft və digər maddələrlə çirklənmiş torpaqların inventarlaşdırılması və qiymətləndirilməsi yolu ilə çirklənmiş gölməçələrin təmizlənməsi və bərpası üzrə məsləhət xidmətləri. Ekologiya və Təbii Sərvətlər Nazirliyi tərəfindən sifariş edilmişdir.

Abşeron yarımadasında çirklənmə səviyyəsi və həcmi, habelə bununla əlaqədar ətraf mühitin deqradasiya səviyyəsi olduqca yüksəkdir. Çirkləndiricilər texnogen qurğular (*drenaj kanalları, xəndəklər, quyular*) və təbii mühit (*torpaqlar, göllər, yeraltı sular, dəniz*) vasitəsilə nəzarətsiz şəkildə bir yerdən digər yerə daşındıqca bu təsir daha da artır və vəziyyət daha da mürəkkəbləşməyə başlayır.

Cədvəl 2.1.3

Abşeron yarımadasında çirklənmiş ərazilərin kateqoriyalar üzrə bölgüsü

Kateqoriya	Təsviri	Nümunələr
Göllər	Abşeron göllərinin əksəriyyəti sənaye və məişət mənşəli tullantı sularının güclü təsirinə məruz qalmışdır, bəzi göllərdə böyük miqdarda neft çirkləndiricisi qalıqları və şlam var	Böyükşor, Zığ, Zabrat, Xocahəsən, Qala, Bülbülə, Puta, Ramana
Sənaye əraziləri	Neft şirkətlərinin əraziləri ( <i>kəşfiyyat və hasilat sahələri, quyular və infrastruktur obyektləri daxil olmaqla istehsal sahələri, kanallar, xəndəklər və tullantıların atılması əraziləri</i> ), emal zavodları, kimyəvi maddələrlə iş sahələri. Çirkləndiricilərə neft törəmələri, neft karbohidrogenləri, çoxnüvəli aromatik karbohidrogenlər, uçucu üzvi maddələr daxildir	“Binəqədi Oil” şirkəti, Balaxanı Neft Şirkəti, Abşeronneft Neft-Qaz Çıxarma İdarəsi, "AzGerneft" MM, Suraxanı Neft Əməliyyat Şirkəti, "Azərneftyağ" neft emalı zavodu, H.Z. Tağıyev adına Neft Qaz Çıxarma İdarəsi
Poliqonlar	Məişət tullantıları üçün poliqonlar, qeyri-qanuni tullantı sahələri, sənaye poliqonları. Çirkləndiricilərə məişət tullantıları, sənaye tullantıları daxildir. Filtrat nəzarəti və idarəetməsi haqqında məlumat yoxdur	Binəqədi poliqonu, Suraxanı poliqonu, Sabuncu poliqonu, Səbail poliqonu, Yasamal poliqonu, Xəzər poliqonu, Qobustan poliqonu, Səbail rayon poliqonu
Karxanalar	Daş karxanaları, tikinti materialları üçün torpaq və daş emalı sahələri	Karxanalar ( <i>Abşeron, Qaradağ və Xəzər rayonları</i> )
Digər	Müxtəlif mənbələrdən ciddi çirklənməyə məruz qalmış geniş ərazilər	Bakı şəhərində keçmiş Sovet sənaye ərazisi, Zabrat, Zirə

### Biomüxtəliflik

Abşeron yarımadası ciddi urbanizasiyaya və antropogen təsirlərə məruz qalmış yarım quraq ekosistem kimi xarakterizə edilə bilər. Təbii biotip isə quru çöl və yarımşəhrədir. Azərbaycanın təbii şəraiti və təbii yaşayış mühiti haqqında məlumatlar “Bioloji müxtəliflik haqqında” Konvensiyaya Azərbaycanın Beşinci Milli Hesabatından (2014 il) əldə edilmişdir. Ekosistemlərin və təbii yaşayış mühitinin xəritələşdirilməsi və təsnifatı üzrə institusional imkanlar məhduddur. Azərbaycanın Qırmızı Kitabına xüsusi mühafizə tədbirləri (*populyasiyanın daha çox itirilməsinin qarşısının alınması üzrə*) tələb edən növlər daxil edilsə də, bu siyahı mütəmadi olaraq yenilənmir və buna görə təhlükə altında olan növlərə dair məlumatlar köhnədir. Bu səbəbdən, Abşeron yarımadasında mövcud ekosistemlərin və təbii yaşayış mühitinin müəyyən edilməsi çətindir.

Biomüxtəlifliyin qorunması haqqında mövcud planlar / Dövlət Proqramları aşağıdakılardır:

- Ətraf Mühitin mühafizəsi üzrə Milli Fəaliyyət Planı (*NEAP*) - 1995 - 1998-ci illərdə həyata keçirilmiş əlaqədar fəaliyyət planı;
- “Ətraf mühitin mühafizəsi haqqında” Azərbaycan Respublikasının Qanunu;
- Ətraf mühitin qorunması Konsepsiyası (1990 - 1992-ci illər);

- 2008-2015-ci illərdə Azərbaycan Respublikasında yoxsulluğun azaldılması və davamlı inkişaf üzrə Dövlət Proqramı.

Azərbaycanın biomüxtəlifliyinə əsas təzyiqlər aşağıdakılardır:

- torpağın degradasiyası: güclü şoranlaşma, geniş ərazilərin torpaq eroziyası, tikinti-inşaat işləri ilə bağlı tənzimləmələrin zəif olması, gübrələrdən, pestisid və herbisidlərdən geniş istifadə;

- təbii yaşayış mühitinin parçalanması: ağacların kəsilməsi, otlaq ərazilərin əkinçilik üçün istifadəsi, çayların quruması, çöl ekosistemlərində suvarma kanalları şəbəkəsinin genişləndirilməsi, meşə yanğınları;

- təbii ehtiyatlardan istifadənin yol verilən həddi keçməsi: çəmənlik və yarı quraq ərazilərin otlaq kimi istifadəsi, vəhşi quşların və nadir növlərin ovlanması, nəre balığı və digər ticarət məqsədilə ovlanan balıq növlərinin həddindən artıq çox ovlanması, su paylama sistemlərinin texniki qulluğunun zəif aparılması;

- çirklənmə: tullantıların səmərəli idarə olunması infrastrukturunun və imkanlarının məhdud olması, təhlükəli tullantıların saxlama yerləri ilə bağlı problemlər, qalıq neft tullantıları, transsərhəd çaylardan gələn məişət, sənaye və kənd təsərrüfatı tullantıları;

- invaziv növlər: dəniz və yerüstü növlərin geniş yayılması;

- iqlim dəyişikliyi: uyğunlaşma və iqlim dəyişikliyinə təsirlərinin azaldılması üzrə tədbirlərin azlığı.

### **Mövcud biomüxtəliflik**

- *Mühafizə olunan ərazilər*

Abşeron Milli Parkı Abşeron yarımadasının şərq hissəsində yerləşir. Milli park Azərbaycan Prezidentinin 622 nömrəli Sərəncamı ilə 2005-ci ildə yaradılıb. Milli park Abşeron Dövlət Təbiət Qoruğunun bazasında 783 ha qədər ərazini əhatə edir. Abşeron Dövlət Təbiət Qoruğu 1969-cu ildə ceyranların, Xəzər suitlərinin və su quşlarının qorunması üçün yaradılıb.

- *Palçıq vulkanları*

Dünyada ən çox palçıq vulkanı Azərbaycan ərazisində yerləşir. Maqmatik vulkanlar kimi palçıq vulkanların da güclü şəkildə püskürməsi mümkündür. Püskürmə nəticəsində alovlar kifayət qədər yüksəkliyə çata bilər. Bu vulkanlar yerin təkindəki (8-12 km) qaz və mineral suların palçıqla birləşməsini təzyiq altında yer səthinə çıxardan kanallardır. Vulkanlar palçıqlı tərkibə malik günbəzşəkilli formaya malikdir. Hazırda Dövlət Təbiət Qoruğunun nəzarəti altında 52 palçıq vulkanı saxlanılır. Palçıq vulkanları yaxınlığında qeyri-qanuni tikinti işləri və çirklənməyə səbəb olan fəaliyyətlər həyata keçirilir. Palçıq vulkanları əsas turistik məkanlardandır. Palçıq vulkanları Bakıya yaxın ərazilərdə - Ələt və Qobustan ərazisində yerləşir.

- *Əhəmiyyətli quş sahələri*

Azərbaycanda 53 Mühüm Ornitoloji Ərazi (MOƏ) var. Bu ərazilər ümumilikdə 6161 km<sup>2</sup> ərazini və ya ölkənin ümumi ərazisinin 7% -ni əhatə edir. MOƏ-lərin monitorinqi sadə, praktik və rahat metoddan istifadə etməklə aparılır. Bu monitorinqlər hər bir MOƏ-də təzyiq (*ərazinin*

üzleşdiyi təhlükə), şərait (quşların və onların təbii yaşayış mühitinin şərait) və cavab tədbirləri (ərazini qorumaq üçün görülən tədbirlər) nöqteyi nəzərindən mütəmadi olaraq qiymətləndirilir.

• Mühüm növlər

Digər mühüm növə endemik Xəzər suitlərini aid etmək olar. Xəzər suitləri qış mövsümündə şimali Xəzərdən, yay mövsümündə isə cənubi Xəzərə köç edir. Bu populyasiyaların azalmasının səbəbi orta illik ovlama hədlərinin çoxalması ilə əlaqədardır. Xüsusən it vəbası virusunun yayılması nəticəsində kütləvi ölüm halları minlərlə suitinin ölümünə səbəb olmuşdur. 2008-ci ilin oktyabr ayında Təbiətin və Təbii Sərvətlərin Mühafizəsi üzrə Beynəlxalq Birliyin Qırmızı Siyahısında Xəzər suitinin qruplaşma yeri dəyişdirilərək həssas növlər qrupundan təhlükə altında olan növlər qrupuna daxil edilmişdir. Xəzər suitləri Abşeron yarımadasının ətrafındakı kiçik adalarda, o cümlədən Şahdili ərazisində yaşayır.

Cədvəl 2.1.4

Mühüm ornitoloji ərazilərin siyahısı

Adı	Yerləşdiyi ərazi	Qeydlər
Qırmızı göl və Abşeron yarımadasının digər su hövzələri	500 ha	Bakı yaxınlığında Abşeron yarımadasının burnu. Qışda 4000-8000 su quşu // Nadir növlər: Ağ başlı ördək və kəkilli dalğıc. Digər növlər: yaşılbaş ördək, firçi cürə, qırmızıbaş dalğıc, qaşqaldaq, iri qarabattaq, vağ, ağ vağ // Son qiymətləndirmə ili - 2013-cü il, təhlükə dərəcəsi çox yüksək, şərait - çox əlverişsiz. 1980-ci illərdə Xəzərin səviyyəsi yüksəldikdən sonra qumlu çimərliklərin 1/3 hissəsi su altında qalmış və Suiti adlı uzun bir ada meydana gəlmişdir. Subasmalara məruz qalmış ərazi hazırda qamışıqlara çevrilmişdir. Bu ərazidə torpaqdan istifadə qadağan edilmişdir.
Şah Dili		Kürəkayaqlıların və leyləkkimilərin köç və qışlama yeri / 20000 ördək və 40000 qaşqaldaq bu ərazidən köç edir. Azərbaycanda Xəzər suitləri üçün ən vacib yerlərdən biridir. İlin istənilən fəslində burada 100-200 suiti görmək mümkündür.
Abşeron arxipelaqı (şimal) və Pirallahı buxtası	140 000 ha	İki böyük ada - Pirallahı və Çilov və bəzi kiçik adalar daxildir. Dənizdəki köhnə neft platformaları fərqli quş növlərinin yetişdirilməsi üçün vacib yerdir. Nadir növlər: qu quşu, adi qırmızıbaş dalğıc, kəkilli dalğıc, adi qaşqaldaq, iri batağan.
Gil adası	200 ha	Ələt sahillərində ada - Bakı arxipelaqının ən böyük adasıdır / vulkanik mənşəlidir və dovşan populyasiyasının böyük olması ilə əlaqədar bitki örtüyü yox dərəcəsindədir. Xəzər qağayılarının ən böyük koloniyasıdır.

**Havanın keyfiyyəti**

Abşeron yarımadasında havada çirkləndirici konsentrasiyaların artması bir sıra səbəblərdən baş verir. Yarımada ərazisində havanın keyfiyyəti əsasən çirkləndiricilərin konsentrasiyasından asılı olaraq dəyişir. Şəhərdə havanın keyfiyyətinə aşağıdakı fəaliyyətlər və şərtlər təsir göstərir:

- sənaye fəaliyyətləri – neftin yanması və uçucu üzvü maddələrin (VOC) təsiri ilə emissiyaların həcmnin artması;
- karxana fəaliyyətləri - toz emissiyaları;
- üstünlük təşkil edən küləklərin dəyişməsi;
- meteoroloji şərtlər (*kasa effekti*);

- nəqliyyat emissiyaları (NO<sub>x</sub>, PM<sub>2.5</sub>, PM<sub>10</sub>).

Əsas emissiya mənbələri aşağıdakılardır: Abşeron yarımadasında çoxsaylı nöqtəvi emissiya mənbələri. Sənaye fəaliyyəti ilə əlaqədar nöqtəvi mənbələr havada xırda hissəciklərin (PM<sub>2.5</sub>, PM<sub>10</sub>), kükürd dioksidin (SO<sub>2</sub>) və uçucu üzvi birləşmələrin (VOC) konsentrasiyalarını artırır. Karxanalar və s. fəaliyyətlər havada toz konsentrasiyasını artırır.

Çirkləndirici konsentrasiyaların artması ilə birbaşa əlaqədar olan sağlamlıq problemləri var. Ümumiyyətlə havanın keyfiyyətsiz olması bütün dünyada ölüm və xəstəliklərin əsas səbəbidir. Havanın insan sağlamlığına təsirləri özünü xəstəxanalara qəbul olunan xəstələrin sayında, təcili yardıma müraciətlərin sayında, ürək xəstəliyi, insult, ağciyər xəstəlikləri, ağciyər xərçəngi və uşaqlarda kəskin respirator infeksiyalarla əlaqədar vaxtından əvvəl ölüm risklərinin sayında biruzə verir.

### **Havanın keyfiyyətinə nəzarət**

Hava keyfiyyətinin monitorinqinin aparılmaması səbəbindən yarımada üzrə havanın keyfiyyətinə dair ilkin məlumatlar azdır. Ekologiya və Təbii Sərvətlər Nazirliyinin Ətraf Mühit üzrə Milli Monitorinq Departamenti tərəfindən Heydər Əliyev prospekti, 10 ünvanında onlayn avtomatik monitorinq məntəqəsi quraşdırılıb. Məntəqə PM<sub>10</sub>, NO<sub>2</sub>, SO<sub>2</sub>, benzol, toluol, ksilol və ozon səviyyəsinə dair məlumatları qeydə alır.

2018-ci ilin may ayında Ekologiya və Təbii Sərvətlər Nazirliyinin baş ofisində Finlandiyanın Vaisala şirkətinin istehsalı olan AQT420 hava keyfiyyəti ötürücüsü quraşdırılmışdır. Cihaz çirkləndirici qazlar - azot dioksidi, kükürd dioksidi, karbon qazı, ozon səviyyəsi və toz səviyyəsi (PM<sub>2.5</sub> və PM<sub>10</sub>) haqqında məlumatları qeydə almaq üçün istifadə olunur.

Monitorinq nəticəsində alınan məlumatlar Atmosfer havasının keyfiyyəti haqqında Direktivə (2008/50/EC) əsasən, illik qatılıq həddinin yüksək olduğunu göstərir. Bunlara aşağıdakılar aiddir:

- NO<sub>2</sub> konsentrasiyasında illik qatılıq həddi normadan 1,4 dəfə və ilin bəzi günlərində saatlıq qatılıq həddi normadan 3 dəfə artıq olmuşdur;
- PM<sub>10</sub> konsentrasiyasında illik qatılıq həddi normadan 1,1 dəfə, saatlıq qatılıq həddi isə 10,1 dəfə artıq olmuşdur;
- SO<sub>2</sub> konsentrasiyasında illik qatılıq həddi normanı keçməmişdir.

ETSN tərəfindən 2025-ci ilə qədər yarımada ərazisində 25 daimi monitorinq stansiyasında monitorinqin keçirilməsini nəzərdə tutan proqram hazırlanır (NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub>, PM<sub>2.5</sub>, PM<sub>10</sub>).

2019-cu ilin iyun ayında Xəzər Hava Keyfiyyəti Laboratoriyası tərəfindən aparılan araşdırmalarda Bakı və bəzi şəhərətrafı qəsəbələrdə havanın keyfiyyəti monitorinqləri keçirilmişdir. Nümunə nəticələri Avropa Hava Keyfiyyəti İndeksi ilə beş ballıq şkala ilə qiymətləndirilmiş, 1 - çox yaxşı, 5 isə çox pis kimi qiymətləndirilmişdir. Metro stansiyalarının yaxınlığında 14 ərazidə monitorinq aparılmış və nəticələrin əksəriyyəti havanın keyfiyyətinin qeyd edilən şkala üzrə "pis-çox pis" olduğunu göstərmişdir.



Aparılan məsləhətləşmələr və mövcud məlumatların təhlili nəticəsində hava keyfiyyətinin neytral olduğu müəyyən edilmişdir. Ümumilikdə sənaye mənşəli nöqtəvi mənbələrdən atılan tullantıların həcmində azalma müşahidə olunur. Eyni tendensiya son onilliklərdə müşahidə olunur. Emissiyaların azaldılmasının səbəbi, infrastrukturun modernləşdirilməsi və tullantıların azaldılması qaydalarına və siyasətlərinə riayət edilməsidir. Gələcək inkişaf planları ilə əlaqədar aparılacaq karxana və tikinti fəaliyyəti nəticəsində PM<sub>10</sub> və toz konsentrasiyasının həcmində artımın olacağı proqnozlaşdırılır. Əhali artımı ilə əlaqədar nəqliyyat vasitələrinin sayında da artım olacağı gözlənilir. Lakin daha keyfiyyətli yanacaqdan istifadə nəqliyyat vasitələrinin təsirini azaltmağa imkan verəcək.

Cədvəl 2.1.5

Abşeron yarımadasında havanı çirkləndirən sənaye mənşəli nöqtəvi mənbələr

Adı	Kateqoriyası
"Binagadi Oil" Şirkəti	Sənaye müəssisələri
Zabrat rayonu	Digər
Abşeronneft Neft-Qaz Çıxarma İdarəsi	Sənaye müəssisələri
Sumqayıt poliqonu və köhnə sənaye zavodları	Sənaye müəssisələri
"AzGerneft" MM	Sənaye müəssisələri
N.Nərimanov adına Neft-Qaz Çıxarma İdarəsi	Sənaye müəssisələri
Suraxanı Neft Əməliyyat Şirkəti	Sənaye müəssisələri
Hövsan TSTQ	Sənaye müəssisələri
Karxanalar ( <i>Xəzər rayonu</i> )	Karxana
AzərNeftYağ zavodu-Heydər Əliyev adına Bakı Neft Emalı Zavodu-Anbar sahələri	Sənaye müəssisələri
Karxanalar ( <i>Abşeron və Qaradağ rayonları</i> )	Karxana
Qobustan poliqonu	Poliqon
H.Z.Tağıyev adına neft-qaz çıxarma idarəsi	Sənaye müəssisələri

### Ekoloji-geoloji risklər

Seysmik nöqtəyi-nəzərdən əlverişsiz ərazilərdə yaşayış məntəqələrin salınması, bina və qurğuların inşası məqsəduyğun sayılmır.

### Sürüşmə və geoloji riski olan ərazilər

Seysmiklik nöqtəyi-nəzərdən əlverişsiz ərazilər aşağıdakılardır:

- seysmikliyi 10 bal ( $a_0 \geq 1,0g$ ) olan ərazilər;
- tektonik çatlar olan ərazilər;
- mailliyi 15°-dən çox olan yamaclar, süxurlarının strukturu yüksək dərəcədə pozulmuş və sel sularının keçməsi mümkün olan ərazilər;
- batan qruntları, lilli sahələri olan ərazilər;
- sürüşən və uçqun sahələri olan ərazilər.

### Tikintidə təhlükəsizlik

Bina və qurğuların seysmik nöqtəyi-nəzərdən əlverişsiz ərazilərdə inşası labüd olarsa, o zaman qruntların bərkidilməsi və konstruksiyaların gücləndirilməsi və digər əlavə mühəndis tədbirlərin yerinə yetirilməsi əsasında onların tikintisinə icazə verilə bilər.

## 2.1.4. ÜMUMİ İSTİFADƏDƏ OLAN YAŞILLIQLAR

Şəhər ərazisində yaşıllıqlar və açıq məkanlarla təminat səviyyəsinin artırılması Baş Planın prioritet hədəflərindən biridir. Çoxfunksiyalı yaşıllıqlar şəhər şəraitinin keyfiyyətini artırmaq, yerli dayanıqlığı gücləndirmək və davamlı həyat tərzini təşviq etmək üçün yenilikçi yanaşmalar təklif edir.

Beləliklə, ümumi istifadədə olan yaşıllıqların bütün əhali qrupları üçün əlçatan olmasının və şəhər daxilində bərabər paylanmasının planlaşdırılması tələb olunur.

Beynəlxalq meyarlara əsasən, yaşıllıqlarla təminat normaları adambaşına 5-15 m<sup>2</sup> arasında dəyişir. Bu isə Azərbaycan Respublikasının Nazirlər Kabinetinin 2018-ci il 5 yanvar tarixli 1 nömrəli Qərarı ilə təsdiq edilmiş “Yaşayış məntəqələrinin yaşıllıqla təmin edilməsi Normaları” ilə uyğunluq təşkil edir.

Baş Plan çərçivəsində şəhərin yarımşəhra landşaft xüsusiyyəti və iqlim şəraiti, həmçinin güclü küləklər və suvarma üçün su ehtiyatlarının çatışmazlığı nəzərə alınmalıdır. Bu o deməkdir ki, şəhərdə əsas etibarlı ilə kiçik və ya orta ölçülü yaşıllıqlar yaradılacaq. Olduqca geniş yaşıllıqlar şəhərin ətraf mühit şəraiti ilə uyğunluq təşkil etmir və bu səbəbdən istisna olunacaqdır.

Bakı şəhərinin Baş Planı kontekstində adambaşına 8 m<sup>2</sup> yaşıllığın (şəhər səviyyəsində) təmin edilməsi məqsədəuyğundur və həyata keçirilməsi mümkün hədəf kimi görünür.

Cədvəl 2.1.6

Ümumi istifadədə olan yaşıllıqlar – Mövcud yaşıllıqların sahə göstəriciləri (2020-ci il)

Ümumi istifadədə olan yaşıllıqlar – Mövcud yaşıllıqların sahə göstəriciləri (2020)	Göstəricilər	
İctimai parklar	920	ha
Meşəliklər / yenidən əkilmiş ağacları ərazilər	615	ha
<b>Cəmi</b>	<b>1 535</b>	<b>ha</b>
Bakı şəhərinin əhalisi (2020-ci il, yuvarlaqlaşdırılmış)	2,626	mln. nəfər
Cari vəziyyət üzrə adambaşına düşən ümumi istifadədə olan yaşıllıq sahə	5,85	m <sup>2</sup>

Cədvəl 2.1.7

Ümumi istifadədə olan yaşıllıqlar – Tələb olunan inkişaf (2040-ci il)

Bakı şəhərinin əhalisi (2040-cı il, yuvarlaqlaşdırılmış)	3,169	mln. nəfər
Təklif olunan norma (adambaşına düşən ümumi istifadədə olan yaşıllıq ərazisi)	8	m <sup>2</sup>
Ümumi istifadədə olan yaşıllıqlar üzrə hədəf göstərici	2 535	ha
<b>Ümumi istifadəli yaşıllıqlar üzrə tələb olunan əlavə sahə (2040-cı il)</b>	<b>1 000</b>	<b>ha</b>

## Qəbiristanlıqlar

Qəbiristanlıqlar üçün ayrılmalı ərazi sahəsi ilə bağlı qiymətləndirmələr beynəlxalq normalar üzrə adambaşına qəbul edilən sahəyə əsaslanır. Bu standartların qiymətləndirilməsi yerli normalarla beynəlxalq normalar arasında fərqin çox kiçik olduğunu göstərir. Qəbiristanlıqlar üçün sahə, bir qayda olaraq, adambaşına 2,4 m<sup>2</sup> qəbul edilir.

Azərbaycan Respublikasının Nazirlər Kabinetinin 2018-ci il 4 dekabr tarixli 522 nömrəli Qərarı ilə təsdiq edilmiş "Qəbiristanlıqların salınması və idarə olunması Qaydaları"nda qeyd edilən normalarla uyğunluq təşkil edir. Baş Plan çərçivəsində əhalinin hər 1000 nəfərinə 0,24 ha qəbiristanlıq sahəsi qəbul edilmişdir.

Hazırda Bakı şəhərinin inzibati hüduqları daxilində qəbiristanlıqlar təqribən 800 ha ərazini əhatə edir. Bundan təqribən 702 ha aktiv qəbiristanlıq və ya xiyabanlar kimi istifadə olunur. Yerdə qalan təqribən 98 ha qəbiristanlıq ərazi aktiv istifadə olunmur və ehtiyat kimi nəzərdə tutulur.

Cədvəl 2.1.8

Qəbiristanlıqlar – Ərazi genişlənməsi üzrə normativlər

Qəbiristanlıqlar	Normativ
Ölkə üzrə norma (qəbul edilmiş)	0,24 ha / 1000 nəfər
Beynəlxalq göstəricilər (Almaniya, ABŞ, Avstraliya)	0,20 ha / 1000 nəfər

Cədvəl 2.1.9

Mövcud qəbiristanlıqların sahəsi

Qəbiristanlıqların sahəsi (2020-ci il)	Göstəricilər	
Qəbiristanlıqlar – İstifadədə olan ərazilər	702	ha
Qəbiristanlıqlar – Ehtiyat ərazilər (mövcud qəbiristanlıq ərazilərindəki boş ərazilərdən istifadə imkanı: ~12,25%)	98	ha
<b>Cəmi</b>	<b>800</b>	<b>ha</b>
Bakı şəhərinin əhalisi (2020-ci il)	2 626,5	min nəfər

Mənbə: GIS məlumat bazası / müəllif hesablamaları

2040-cı ilədək gözlənilən əhali artımını nəzərə alaraq, qəbiristanlıq ərazilərin təqribən 130 ha genişləndirilməsi və şəhər üzrə qəbiristanlıqların ümumi sahəsinin təqribən 832 hektara çatdırılması tələb olunacaq. Mövcud qəbiristanlıqlarda fəal istifadə olunmayan ərazilərin olduğunu nəzərə alaraq, növbəti iyirmi ilin tələbatını qarşılamaq üçün hazırkı qəbiristanlıqların sahəsinin təqribən 32 ha genişləndirilməsi tələb olunacaq. Bununla yanaşı, uzunmüddətli perspektivdə qəbiristanlıqlar üçün kifayət qədər sahənin nəzərdə tutulmasını təmin etmək üçün Bakı şəhərinin Baş Planı çərçivəsində qəbiristanlıqların genişləndirilməsi üçün müvafiq sahələr müəyyən edilir.

## Qəbiristanlıqlar – Tələb olunan inkişaf (2040-cı il)

Qəbiristanlıqlara cəmi tələbat	Göstəricilər	
Bakı şəhərinin əhalisi (2040-cı il)	3,169	mln. nəfər
<b>Tələb olunan əlavə qəbiristanlıq ərazilər (2040-cı il, yuvarlaqlaşdırılmışdır)</b>	<b>130</b>	<b>ha</b>
<b>Cəmi (2040-cı ilə dəfn yerləri üçün tələb olunan ümumi sahə)</b>	<b>832</b>	<b>ha</b>

Mənbə: GIS məlumat bazası / müəllif hesablamaları

Azərbaycan Respublikasının Nazirlər Kabinetinin 2018-ci il 4 dekabr tarixli 522 nömrəli Qərarı ilə təsdiq edilmiş qaydalara əsasən qəbiristanlıqların torpaq sahələri ən azı 300 m-lik sanitariya-mühafizə zonası nəzərdə tutulmaq şərtilə ayrılır. Bağlı elan olunmuş qəbiristanlıqda son dəfn tarixindən 25 il keçdikdən sonra sanitariya-mühafizə zonasının eni Azərbaycan Respublikası Səhiyyə Nazirliyinin rəyi əsasında 100 m-dək azaldıla bilər.

**Yaşillıq ərazilərinin və açıq təbii məkanların payı**

Bir qayda olaraq, layihə ərazisinin 10%-i açıq təbii və yaşillıq ərazilər kimi nəzərdə tutulmalıdır. Yaşayış zonaları daxilindəki ictimai parklar və meşə-parklardan başqa, bu kateqoriyaya açıq sahil zonaları və ekoloji əhəmiyyətə malik təbii landşaft əraziləri də daxildir.

Hal-hazırda ictimai parklar (*oyun meydançaları, idman, istirahət sahələri*), meşə-parklar və yenidən əkilmiş ağaclıq əraziləri, qəbiristanlıqlar, turizm sahələri (*ictimai çimərliklər*) və mühafizə olunan təbiət əraziləri daxil olmaqla təbii və açıq yaşillıq ərazilər təqribən 11 830 ha ərazini əhatə edir və bu ümumi layihə ərazisinin 5,56%-ni təşkil edir.

Baş plan çərçivəsində təbii və açıq yaşillıq ərazilərin əlavə olaraq 9 370 ha artırılması tələb olunur.

## Yaşillıq ərazilərin və açıq məkanların mövcud sahə göstəriciləri

Təbii və yaşillıq ərazilərin mövcud sahə göstəriciləri (2020-ci il)	Göstəricilər	
Yaşillıqlar və açıq məkanlar ( <i>o cümlədən parklar, oyun meydançaları, idman və əyləncə yerləri</i> )	920	ha
Meşəliklər / yenidən əkilmiş ağaclıq ərazi	615	ha
Qəbiristanlıqlar	800	ha
Turizm əraziləri ( <i>o cümlədən çimərliklər, kurortlar</i> )	821	ha
Mühafizə olunan təbiət əraziləri	8 674	ha
<b>Cəmi</b>	<b>11 830</b>	<b>ha</b>
<b>Təbii və yaşillıq ərazilərin ümumi ərazidə payı</b>	<b>5,56</b>	<b>%</b>

## Təbii və yaşillıq ərazilər – Tələb olunan inkişaf

Təbii və yaşillıq ərazilər – İnkişaf tələbatı (2040-cı il)	Göstəricilər	
Layihə ərazisi ( <i>yuvarlaqlaşdırılmış</i> )	212,0	min ha
<b>Yaşillıqların ümumi ərazi üzrə hədəflənən payı (2040-cı il)</b>	<b>10</b>	<b>%</b>
<b>Əlavə tələb olunan təbii və yaşillıq ərazi (2040-cı il)</b>	<b>9 370</b>	<b>ha</b>

## 2.1.5. DAYANIQLI MÜHƏNDİS-KOMMUNİKASIYA İNFRASTRUKTURU

*Bu hissədə mühəndis-kommunikasiya infrastrukturunun aşağıdakı sahələrinin mövcud vəziyyəti haqqında məlumat verilir: qaz və istilik təchizatı, elektrik və bərpa olunan enerji, su təchizatı, məişət və yağış kanalizasiyası.*

### **Enerji səmərəliliyi**

Bakının mövcud enerji şəbəkəsi iki enerji mənbəyindən qidalanır:

- enerji istehsal edən istilik elektrik stansiyalarını və qazla işləyən qazanxanaları (*binaları və istilik şəbəkələrini istiliklə təmin edən*) təmin edən qaz şəbəkəsi;
- sənaye müəssisələrini və yaşayış binalarını müxtəlif məqsədlər üçün (*işıqlandırma, istilik, havalandırma, müxtəlif texnikanın işləməsi və s.*) enerji ilə təmin edən elektrik şəbəkəsi.

Binalardan enerji və ya istilik itkisinin məhdudlaşdırılması üzrə kompleks enerji səmərəliliyi standartları mövcud deyil. Azərbaycan ərazisindəki stansiyaların elektrik enerjisi istehsalının səmərəliliyi dəyişkəndir, lakin ümumilikdə xalis yanacaq səmərəliliyi 33-45% arasında dəyişir. CO<sub>2</sub> emissiyaları həm qazla işləyən istilik elektrik stansiyaları, həm də binaların qazla isidilməsi nəticəsində havaya buraxılır. Bu emissiyalar nəqliyyat sıxlığı və sənaye inkişafı nəticəsində də artır.

Gələcək enerji tələbatına və bununla əlaqədar CO<sub>2</sub> emissiyalarının həcminə təsir edəcək amillər aşağıdakılardır:

- əhali artımı;
- enerji səmərəliliyi standartları – bu standartlar təkmilləşdiriləcəyi təqdirdə enerjiyə tələbat azalacaq;
- bərpa olunan enerji istehsalı (*hidro, günəş və külək enerjisi*). Bərpa olunan enerji mənbələri vasitəsilə enerji istehsalının daha da artırılması CO<sub>2</sub> emissiyalarının həcmi azaldılmasına imkan verəcək;
- nəqliyyat vasitələri üçün elektrik enerjisindən istifadə (*elektrik qatarları, avtobuslar, elektromobillər və s.*).

### **Qaz və istilik infrastrukturu**

Böyük Bakı ərazisinin qaz təchizatı Abşeron yarımadasından kənarında yerləşən zəngin neft-qaz yataqları hesabına təmin edilir. Qaz 37 bar təzyiqli ötürücü şəbəkə vasitəsilə verilir. Bu şəbəkə Sumqayıt və Şimal elektrik stansiyaları, eləcə də bir sıra digər stansiyaları qazla təmin edir ki, bu da öz növbəsində 25 və 10 bar təzyiqli aralıq qaz şəbəkəsini təmin edir. Bu şəbəkə daha sonra 4 bar və 1 bar təzyiqində son paylayıcı qaz sistemlərinə qazın ötürülməsini təmin edir. Qaz paylama sistemi bəzi yerlərdə yerüstü, bəzi yerlərdə isə yeraltı çəkilir. Qaz şəbəkəsinin böyük hissəsi 1960-1980-ci illərdə tikilmişdir. Paylayıcı şəbəkədə ümumilikdə təxminən 8 % səviyyəsində qaz itkiləri baş verir. Şəbəkənin 100 %-i sayğaclarla təchizdir.

- Abşeron yarımadasında cari qaz istehlakı 1,05 milyon m<sup>3</sup>/saat təşkil edir.
- Qaz şəbəkəsinin cari ötürmə gücü 1,56 milyon m<sup>3</sup>/saat təşkil edir.

- Qaz şəbəkəsinin birləşmə nöqtəsindəki gücü 1,3 milyon m<sup>3</sup>/saat təşkil edir.
- Bir ev təsərrüfatının qaz tələbatı təqribən 9590 kVt/saat təşkil edir. Əvvəlki Plana əsasən qaz istehlakının ən yüksək həddinin 1,55 milyon m<sup>3</sup>/saat olacağı gözlənilir.

Gələcək qaz tələbatına təsir edəcək amillər aşağıdakılardır:

- əhali artımı - Baş Plan çərçivəsində əhalinin 2,62 – 3,17 mln. nəfər arasında dəyişəcəyi proqnoz edilir;
- enerji səmərəliliyi - enerji səmərəliliyi standartları təkmilləşəcəyi təqdirdə istilik və qaza olan tələbat azalacaq;
- elektrik enerjisi (*termal*) istehsal edən stansiyaların qaza olan tələbatı (*istər yalnız elektrik enerjisi, istərsə də istilik və elektrik enerjisinin birləşmə (kombinə) istehsalı üçün*).

### **Bakı şəhərinin istilik təchizatı sistemi**

Bakı şəhərinin mövcud istilik təchizatı sisteminin əsasını ötən əsrin 60-cı illərindən başlayaraq yeni yaşayış massivlərinin salınması ilə əlaqədar yeni isitmə sistemi – yüksək dərəcədə mərkəzləşdirilmiş və həmin dövr üçün müasir tipli qazan aqreqatlarından ibarət gücü 50 Qkal/saat və yuxarı olan rayon istilik qazanxanaları (RİQ) təşkil etmişdir.

Belə ki, Bakı şəhərində yeni mikrorayonların salınması, Yeni Əhmədli, Yeni Günəşli, Yasamal ərazilərində çoxmənzilli yaşayış binaları tikilməklə qəsəbələrin salınması ilə əlaqədar Bakı şəhərinin şimal-qərbində gücü saatda 200 Qkal olan 1 saylı RİQ, Qara şəhərdə gücü 100 Qkal olan 2 saylı RİQ, Dərnəgül yaşayış sahəsində gücü 150 Qkal olan 3 saylı RİQ, Nərimanov sənaye zonasında gücü 150 Qkal olan 5 saylı RİQ, Əhmədli qəsəbəsində gücü 100 Qkal olan 6 saylı RİQ, Günəşli yaşayış massivində gücü 120 Qkal olan 9 saylı RİQ tikilib istifadəyə verilmişdir.

Hazırda şəhərin istilik təchizatı “Azəristiliktəchizat” ASC-yə məxsus 5 ədəd rayon istilik qazanxanası, 345 ədəd məhəllədaxili qazanxana, 89 istilik məntəqəsi və “Azərenerji” ASC-nin İstilik Elektrik Mərkəzindən alınan istilik enerjisi hesabına həyata keçirilir. “Azəristiliktəchizat” ASC-yə məxsus qazanxanalardan 246 ədədi müasir tipli, 62 ədədi köhnə tipli və 32 ədədi modul tipli daşınabilən qazanxanalardır.

“Azəristiliktəchizat” ASC-ə məxsus qazanxanalarda istehsal edilən istilik enerjisinin 31,9 %-i 1990-cı ilə qədər tikilmiş köhnə tipli qazanxanalara, o cümlədən rayon istilik qazanxanaları üzrə 17,8%, 3,1%-i 1990-2005-ci illərdə tikilmiş qazanxanalara, 54,2%-i 2005-ci ildən sonra tikilən qazanxanalara, 10,7%-i “Azərenerji” ASC-nin İstilik Elektrik Mərkəzinə aiddir. İstilik xətlərinin uzunluğu 845,6 km təşkil edir.

Şəhərin istilik təchizatı sistemində əsas problem rayon istilik qazanxanalarından və “Azərenerji” ASC-nin İstilik Elektrik Mərkəzindən çıxan ümumi uzunluğu 120 km-ə yaxın olan magistral istilik xətlərinin texniki vəziyyəti ilə bağlıdır. Belə ki, xətlər uzunmüddətli istismar nəticəsində keyfiyyət parametrlərini itirmiş, bəzi yerlərdə magistral xətlərin mühafizə zonasında

tikinti işləri aparılmaqla istismarda çətinliklər yaranmış, bütün bunlar öz növbəsində effektivliyin aşağı düşməsi və əlavə itkilərə səbəb olmuşdur.

Bundan əlavə Bakı şəhərində 500-ə yaxın bina istilik mənbəyinin olmaması və binadaxili istilik sistemlərinin sıradan çıxması səbəbindən mərkəzi istilik sisteminə qoşulmamışdır.

Bakı İstilik Elektrik Mərkəzinin (Bakı İEM) istismarının zərərlə nəticələnməsi, təmiri və yenidənqurulmasının səmərəsizliyini nəzərə alaraq, onun fəaliyyətinin dayandırılması və bununla əlaqədar Bakı İEM-dən qidalanan istilik təchizatı infrastrukturunun yenidən qurularaq Bakı şəhəri Xətai rayonunda müasir tələblərə cavab verən məhəllə qazanxanalarının tikilməsinə qərar verilmişdir:

- istilik təchizatının 30%-ə yaxın hissəsi 1990-cı ilə qədər tikilmiş köhnə tipli qazanxanalarda istehsal edilən istilik enerjisi hesabına təmin edilir ki, bu qazanxanalarda FİƏ (*faydalı iş əmsalı*) və enerji səmərəliliyi aşağı səviyyədədir;

- rayon istilik qazanxanalarından və "Azərenerji" ASC-nin İstilik Elektrik Mərkəzindən çıxan ümumi uzunluğu 120 km-ə yaxın olan magistral istilik xətlərinin texniki vəziyyətinin qeyri qənaətbəxş olması istismarda ciddi problemlərin yaranmasına səbəb olmaqla təchizatın etibarlılığı və dayanıqlığına birbaşa təsir göstərir;

- istilik təchizatı xidmətləri mənzilin yaşayış sahəsinin (*otaqların sahəsi*) bir kvadrat metrinə əsasən müəyyən edilir, isti su sayğacları ilə tam əhatə edilməmişdir.

Gələcəkdə şəhərin istilik təchizatı sistemində aşağıdakı amillər təsir edə bilər:

- əhali artımı;
- enerji səmərəliliyi standartları - Bu standartlar həm mövcud istilik təchizatı sistemində, həm də yeni sistemlərə qoşulan yeni binalara tətbiq edilməlidir. Standartların tətbiqi istilik tələbatının əhəmiyyətli dərəcədə aşağı düşməsinə səbəb olacaqdır;

- yeni salınan yaşayış massivlərində istilik və elektrik təchizatının təmin edilməsi üçün birgə istehsal qurğularının tikintisi.

### **Elektrik enerjisi**

Bakı şəhərinin enerji paylama sistemi təxminən 2,6 milyon nəfər istehlakçını elektrik enerjisi ilə təmin edir. Enerji sistemləri Abşeron yarımadası boyu müxtəlif ərazilərdə yerləşir. Bu ərazilərin bir çoxunun şəhərin digər əraziləri ilə bağlantıları var. Belə ki, şəhər ərazisi özünün qədim məhəllələri, sovet dövründən əvvəl və sonra salınmış məhəllələri, neft-qaz sənayesinin fəallaşdığı postsovet inkişaf əraziləri ilə səciyyələnir.

Şəhərin elektrik enerjisində maksimal tələbatı hazırda təxminən 2100 MVt təşkil edir. Lakin, Bakıda ağır sənayenin inkişaf etdiyi 2000-ci illərdə şəhərdə maksimal tələbat 2000 MVt səviyyəsindən daha yüksək olmuşdur. Sənaye tələbatının ödənilməsi üçün çox güclü elektrik şəbəkəsi qurulmuşdur.

Sənaye istehlakçılarının tələbatı böyük olduğu üçün sistem yüksək gərginlikli (YG) birləşmələrin çoxluğu ilə xarakterizə olunurdu. Paylayıcı şəbəkə nisbətən aşağı tələbatın

ödənilməsinə imkan verəcək şəkildə qurulmuşdur. Sənaye tələbatı nisbətən azaldıqdan və əhali tələbatı artdıqdan sonra sənaye tələbatının ödənilməsi üçün qurulmuş sistemlər əhali və ticarət qrupu istehlakçıların tələbatının ödənilməsi üçün istifadə olunmağa başlamışdır. Nəticədə, əlaqədar paylayıcı şəbəkə özünün layihə gücündən artıq yüklənməyə məruz qalmışdır. Bu, ehtiyat gücə malik 35-110 kV-lik sistemlərin həddən artıq yüklənməsinə və (*bəzi hallarda*) enerji ötürülməsində ciddi problemlərə səbəb olmuşdur.

Qeyd olunanlar ötürücü sistemin tələbatı tam ödəyə bilmədiyinə və gələcək illərdə yaranacaq əlavə tələbatın ödənilməsi üçün kifayət etmədiyinə dəlalət edir.

Bakı şəhərinin enerji tələbatı regionlarda yerləşən 2400 MVt «Azərbaycan» İES, 780 MVt «Cənub» ES, Bakı şəhəri və ətraf ərazilərdə yerləşən 400 MVt «Şimal-1» ES, 400 MVt «Şimal-2» ES, 525 MVt «Sumqayıt» ES, 385 MVt «Qobu» ES, 300 MVt «Sanqaçal» ES və 104 MVt «Bakı» ES hesabına təmin edilir. Son illər paytaxtda və yaxın ərazilərdə inşa edilən 400 MVt «Şimal-2» ES, 385 MVt «Qobu» ES kimi elektrik stansiyaları ötürücü sistemdə izafi yüklənmələrin azalmasına, enerjisistemin dayanıqlı iş rejimlərinin təmin edilməsinə səbəb olmuşdur. Yaxın gələcəkdə ölkə ərazisində böyük güclü bərpa olunan enerji mənbəli elektrik stansiyalarının tikintisi perspektivləri nəzərə alınmaqla enerjisistemin dayanıqlılığının təmin edilməsi üçün yeni ənənəvi generasiya mənbələrinin yaradılması zəruri olacaqdır. Bu istiqamətdə görülən işlər çərçivəsində hazırda Mingəçevir şəhəri ərazisində 1880 MVt gücdə yeni ES-in tikintisi üzrə işlər davam etdirilir. Eləcə də, növbəti illərdə istismar müddətini başa vuracaq modul tipli elektrik stansiyalarının yerində cəld manevr qabiliyyətli yeni elektrik stansiyalarının tikintisi zəruridir.

#### **Fotoelektrik qurğular və elektromobillərdən istifadənin nəzərə alınması**

Baxılan regionda ümumilikdə sahəsi 20,4 ha olan 4 müxtəlif ərazidə günəş (*Lökbatan - 3,1 ha, Sabunçu - 3,4 ha və Xırdalan - 11,5 ha*) və külək (*Mərdəkan - 2,4 ha*) elektrik stansiyaları mövcuddur.

Elektrik enerjisinin istehsal və istehlak xarakterinin zamanla dəyişdiyi artıq məlumdur. Müvafiq təşəbbüslərin göstərilməsi ilə Bakı şəhərinin paylayıcı şəbəkəsində fotoelektrik (PV) qurğulardan istifadə artırıla bilər. Müxtəlif regionlardakı digər kommunal xidmətlərdən fərqli olaraq, Bakıda elektromobillərinin enerji ilə doldurulmasında ciddi artım müşahidə olunmayıb. Bu səbəbdən, nəzərdə tutulur ki, elektromobillərlə bağlı tələbat Baş planın birinci növbə müddətində şəbəkənin planlaşdırılmasına təsir etməyəcək. Fotoelektrik qurğular tətbiq edildikdən sonra Bakı şəhərinin müvafiq təminat sistemlərində şəbəkənin planlaşdırılması və işləməsi ilə bağlı müəyyən çətinliklərin olacağı ehtimal edilir. Fotoelektrik qurğular ötürücü və paylayıcı sistemə yüklənməni azaltmağa töhfə versə də, bu qurğulardan istifadə artdıqca elektrik enerjisinin keyfiyyəti və gərginlik məhdudiyəti şəraitində sistemin işləkliyi ilə bağlı problemlər yarana bilər.



## Su təchizatı

Ölkə ərazisini içməli su ilə təchiz edən qurum olan "Azərsu" ASC tərəfindən su təchizatı infrastrukturunun inkişaf planlarının hazırlanması layihələrinə bir sıra sərmayələr qoyulmuş, mövcud su təchizatı şəbəkəsinin müasirləşdirilməsi və yenidən qurulması üzrə mühüm işlər həyata keçirilmişdir. Bununla yanaşı, sistem təkmilləşdirmələri üzrə müəyyən işlərin görülməsinə hələ də ehtiyac vardır. Sistemin mövcud vəziyyəti aşağıdakı kimi xarakterizə oluna bilər.

Hazırda Azərbaycanda təbii mənbələrdən ildə 12,78 milyard m<sup>3</sup> su əldə olunur ki, bunun da 3,63 milyard m<sup>3</sup>-i suyun nəqli və paylanması zamanı itkiyə gedir. İllik şirin su istehlakı təqribən 9,15 milyard m<sup>3</sup> təşkil edir ki, bunun da 72,5 %-i kənd təsərrüfatında, 3,2%-i məişət ehtiyacları üçün və 24,3%-i sənaye ehtiyacları (*əsasən enerji və istilik elektrik stansiyalarının soyudulması*) üçün istifadə olunur. Adambaşına düşən illik suyun həcminə əsasən (*adambaşına 1000 m<sup>3</sup>*) Azərbaycan su problemi yaşayan ölkələrdən biridir. BMT-nin İqlim Dəyişikliyi haqqında Çərçivə Konvensiyasına dair Milli Hesabatı görə, iqlim dəyişikliyi səbəbilə milli su ehtiyatlarının 2050-ci ilə qədər 23 %-dən çox azalacağı ehtimal edilir. Ölkədə əldə olunan suyun ildə təqribən 6 %-i və ya 744 milyon m<sup>3</sup>-i Abşeron yarımadasında istehlak olunur. Yarımada təbii su mənbələri olmadığı üçün su ölkənin digər regionlarından nəql olunur.

Cədvəl 2.1.13

Abşeron yarımadası üçün içməli su mənbələri

Su təchizatı mənbələri	Məhsuldarlığı, m <sup>3</sup> /gün	Faktiki istifadə, m <sup>3</sup> /gün	Su kəmərinin uzunluğu, km	Diametr, mm	İnşaat materialı	Çəkildiyi il
Şollar	109 700	90 720	187	1200x1700	Monolit beton	1917
II Bakı su kəməri	235 800	146 880	175	2x1200	Dəmir-beton	1958
Samur-Abşeron Ceyranbatan	1 218 240	1 140 480	195	Kanal	Kanal	1957
Kür	820 000	303 264	142,5	3x1400	Polad	1985/89
Oğuz-Qəbələ-Bakı	432 000	355 968	262,5	2000	Fiberşüşə / polad	2010
<b>Cəmi</b>	<b>2 815 740</b>	<b>2 037 312</b>				

Mərkəzi Bakı ərazisində su təchizatı ilə bağlı müəyyən çatışmazlıqlar var. Suyun keyfiyyəti pisdır, sistemdə böyük həcmdə itkilər baş verir, su təchizatı xidməti üçün çəkilən xərclərinin ödənilməsi tamamilə qeyri-adekvatdır. Şəhər sakinlərinin demək olar ki, 100%-i rəsmi olaraq içməli su sistemində qoşulub. Mövcud su ehtiyatları 3,5 milyon əhalisi olan ərazini təmin etmək üçün kifayət qədər məhsuldarlığa sahib olsa da, şəhərin bir sıra ərazilərində su verilişində fasilələr olur (*gündə altı saat, ayın 14 günü*). Suyun keyfiyyəti sağlamlıq üçün təhlükə yaradır; əhəlinin yalnız 21%-i suyu birbaşa krandan içir.

İçməli su şəbəkəsi geniş olsa da, sistemin köhnə olması və Bakının relyefinin mürəkkəb olması səbəbindən sistemdən sızmalar olur. Aparılmış qiymətləndirmələrə əsasən, şəbəkədən su itkisinin həcmi ümumi nəql olunan suyun 48%-ni təşkil edir.

“Azərsu” ASC tərəfindən su təchizatı infrastrukturunun inkişaf planlarının, habelə su idarəçiliyi planlarının (*o cümlədən, yağış sularının kənarlaşdırılması*) hazırlanmasına böyük sərmayələr qoyulmuşdur. “Tekno Yapı Kimyasalları” (“*Tekno Yapı*”) şirkəti tərəfindən hazırlanan ən son planda Bakıda və Abşeron yarımadasında içməli su infrastrukturunun yaxşılaşdırılması üzrə təkliflər öz əksini tapmışdır. Planda davamlı su təchizatı sisteminin təmin olunması üçün su itkisinin və ya reallaşdırılmamış suyun (*RS*) həcmnin azaldılmasına xüsusi diqqət yetirilir. RS strategiyası üçün möhkəm zəmin təmin edən Rayon Sərfiyyat Zonası və Təzyiq Zonası modelinin tətbiq olunması təklif olunur.

“Azərsu” ASC ilə aparılan danışıqlarda Master Planın icra mərhələsində olduğu bildirilmişdir. “Azərsu” ASC tərəfindən hazırda şəbəkə sınaqdan keçirilir və lazım olan ərazilərdə bərpa tədbirləri həyata keçirilir. Bundan əlavə, proqnozlaşdırılan əhalinin təmin edilməsi üçün şəbəkənin genişləndirilməsi planlaşdırılır.

### **Tullantı suları**

Bakı şəhərinin əhalisinin təqribən 72%-i mərkəzləşdirilmiş kanalizasiya sistemi xidmətlərindən istifadə edə bilər. Şəhərin mərkəz hissəsi kanalizasiya sistemi ilə tam, Binəqədi, Sabunçu, Suraxanı, Qaradağ, Xəzər rayonlarının qəsəbələri isə qismən təmin olunmuşdur. Abşeron yarımadasının kanalizasiya şəbəkəsinə 11 tullantı su hövzəsi daxildir.

Tullantı su hövzəsinin hər birinin gücü (*“Azərsu” ASC tərəfindən təqdim edilmiş 2010-cu il məlumatları*) və “Azərsu” ASC-nin Master planında 2035-ci il üçün nəzərdə tutulmuş TSTQ gücləri haqqında məlumat aşağıdakı cədvəldə verilmişdir.

Tullantı su hövzələrindən üçü - Hövsan I, Xırdalan və Lökbatan Mərkəzi Bakının ən sıx məskunlaşmış ərazilərini və bitişik ətraf əraziləri əhatə edir. Hövsan I, Bakı və Abşeron yarımadasının əsas tullantı su hövzəsidir. Hazırda Hövsan I hövzəsində tullantı suları üç əsas kollektor vasitəsilə toplanır:

- Sənaye kollektoru (*Hövsan TSTQ-yə yönləndirilib*);
- Dairəvi kollektor (*Hövsan TSTQ-yə yönləndirilir*);
- Sahil kollektoru (*Hövsan TSTQ-yə yönləndirilir*).

Həm Dairəvi, həm də Sahil kollektorunun tullantı suları Zığ nasos stansiyasına axıdılır. Buradan tullantı suları Hövsana vurulur.

Lökbatan tullantı su hövzəsi 60 923 ha ərazini əhatə edir. Hövzə ərazisinə sıx məskunlaşmış ərazilər, kənd tipli yaşayış məntəqələri və bir neçə göl daxildir. Lökbatan hövzəsinin aşağı hissəsi həmin əraziyə (*Qu və Qırmızı göllərin sahillərinə*) bu yaxınlarda iki iri ticarət mərkəzinin köçürülməsindən sonra çox inkişaf etmişdir.

Xırdalan hazırda Hövsan I tullantı su hövzəsinin ərazisində yerləşir. Tullantı suları bir neçə nasos stansiyası vasitəsilə Hövsan TSTQ-yə axıdılır.

Abşeronun digər tullantı su hövzələrinə Hövsan II, Sumqayıt, Pirşağı, Şüvəlan, Türkan, Pirallahı, Müşviqabad, Sanqaçal və Ələt hövzələri daxildir. Bu ərazilər ümumilikdə daha az sıxıqlı ərazilərdir, yuxarıda müzakirə edilən hövzələrin ərazisindən daha az urbanizasiya olunmuşdur və mərkəzləri çox kiçik ərazini əhatə edir. Bu səbəbdən, sözügedən hövzələr “kənd” hövzələri adlandırılmışdır. Kənd hövzələrinin ərazilərində kanalizasiya sistemi qeyri-qənaətbəxş səviyyədə təmin olunmuşdur.

Belə ki, bu hövzələrin ərazilərinin yalnız 25%-də mərkəzləşdirilmiş kanalizasiya sistemi təmin olunub. Hövzələrin ərazisində Şüvəlan, Buzovna, Sahil və Sumqayıtda quraşdırılan TSTQ-lər mövcuddur. Pirallahı (*Xəzər Sukanal İdarəsi tərəfindən idarə olunur*) və Pirşağıda da TSTQ-lər var, lakin bu qurğular hazırda işləmir.

Cədvəl 2.1.14

“Azərsu” ASC-nin Master Planına əsasən TSTQ-nin həcmi – 2010-2035-ci illər

Tullantı su hövzəsi / TSTQ	Tullantı suyunun sərfi – 2010-cu il (*1000 m <sup>3</sup> /gün)	Tullantı suyunun proqnozlaşdırılan sərfi (*1000 m <sup>3</sup> /gün)
Sumqayıt	59	199
Pirşağı	15	56
Şüvəlan	12	57
Müşviqabad	4	15
Pirallahı	2	11
Hövsan I+II	293	503
Türkan	4	21
Lökbatan	108	254
Sanqaçal	12	145
Ələt	13	52
<b>Cəmi</b>	<b>522</b>	<b>1 313</b>

### Tendensiyalar

“Azərsu” ASC su infrastrukturunun, o cümlədən məişət və yağış kanalizasiya şəbəkələrinin təkmilləşdirilməsinə imkan verəcək planların hazırlanmasına böyük sərmayələr qoymuşdur. Bu bölmədə “Witteveen+Bos” şirkəti tərəfindən verilən alternativ təkliflər və “Tekno Yapı” şirkəti tərəfindən təkliflərdən bəhs olunur.

### “Azərsu” ASC tərəfindən hazırlanmış Master Plan

“Azərsu” ASC tərəfindən Hövsan TSTQ-nin gücünün əlavə 200 000 m<sup>3</sup> artırılması planlaşdırılır. Cəmiyyət həmçinin Zığ nasos stansiyasını sökərək tullantı sularının tunel vasitəsilə Hövsana nəql edilməsini planlaşdırır. Suyun Hövsandakı TSTQ-yə çatdırılması üçün yeni nasos stansiyasının inşası tələb olunacaq.

Bundan əlavə, hövzənin şimal hissəsinin (*Binəqədi*) böyük diametrlı tunel vasitəsilə Hövsan I ərazisindən Lökbatana yönləndirilməsi planlaşdırılır. Bu, öz növbəsində tullantı sularının Binəqədidən axdırılmasına imkan verəcək. Bununla belə, bu tunelin quraşdırılması üçün yüksək investisiya xərcləri (*təxminən 80 ilə 90 milyon avro arasında*) tələb olunur.

Buna paralel olaraq, "Azərsu" ASC böyük diametrlı tunel vasitəsilə Hövsan I hövzəsinin şimal hissəsini Lökbatan kanalizasiya xəttinə (*Binəqədi və Xırdalan da daxil olmaqla*) yönləndirməyi planlaşdırır. Bu xəttin cənub-qərb hissəsində 300 000 m<sup>3</sup>/gün gücü olan yeni TSTQ tikiləcək.

Bundan başqa, "Azərsu" ASC-nin hazırladığı Master Planda kənd tipli ərazilərdə 9 ədəd TSTQ-nin tikintisi, eləcə də Hövsan II ərazisinə xidmət etmək üçün Hövsan TSTQ-nin gücünün artırılması təklif edilir.

#### **"Witteveen + Bos" - Alternativ təkliflər**

"Azərsu" ASC-nin Master Planında qeyd olunan təkliflərlə bağlı bir sıra çatışmazlıqlar var. Bunlara əsaslı investisiya qoyuluşu tələblərini, Abşeronun daha geniş hidroloji ehtiyaclarının (*gölün bərpası da daxil olmaqla*) və gələcək bərpa ehtiyaclarının (*şəhərin yaşıllaşdırılması və ərazinin abadlaşdırılması da daxil olmaqla*) nəzərə alınmamasını misal gətirmək olar. Bununla əlaqədar olaraq, DŞAK potensial alternativləri müəyyən etmək üçün "Witteveen + Bos" şirkətinin cəlb olunması ilə paralel tədqiqatlar həyata keçirmişdir. Qeyd edilən tədqiqatlar Hövsan I və Lökbatan hövzələrinin optimallaşdırılması və Bakının əsas göllərində - əsasən Böyükşor, Bülbülə, Xocahəsən və Qu göllərində bərpa tədbirlərinin tullantı sularının idarəçiliyi üzrə həllər ilə inteqrə edilməsinə yönəldilmişdir. Təkliflər ayrı hesabatda ətraflı təsvir edilmiş ("*Witteveen + Bos*", 2019-cu il) və aşağıda ümumiləşdirilmişdir.

Hövsan I hövzəsində Zığ nasos stansiyasının yerləşdiyi ərazidə gücü 200 000 m<sup>3</sup>/gün, Böyükşor yaxınlığında isə gücü 157 500 m<sup>3</sup>/gün olan yeni Tullantı Sularının Təmizləyici Qurğuların tikintisi təklif olunur. Təmizlənmiş su suvarma suyu və ya texniki su kimi istifadə edilə və təmiz su tələbatını azalda bilər. Bu alternativ, tunel tikintisi xərclərini azaldır və suyu təkrar istifadə edərək içməli suya olan tələbatın nisbətən azaldılmasına imkan verir. Təchizat şəbəkəsi tam gücü ilə işlədikdə suyun təkrar emalı sayəsində ildə 134 milyon m<sup>3</sup> içməli suya qənaət edilir.

Mövcud Dairəvi və Sahil kollektorları yeni Zığ TSTQ-yə axıdılacaqdır. Qara Qarayev prospektinin şimalında yerləşən ərazidəki tullantı suları "Böyükşor" TSTQ-yə axıdılacaq. Qeyd edilən qurğudan təmizlənmiş suyun bir hissəsi tunel vasitəsilə, digər hissəsi isə Bakı şəhərinin ərazisindən keçməklə yeni istirahət körfəzi vasitəsilə axıdılacaqdır. Təcili axınlar da bu sistemdən axıdılacaq. Böyükşor ərazisində təklif olunan TSTQ-yə həmçinin Lökbatan hövzəsinin yuxarı hissəsindən (*Böyükşor gölünün qərbində*) tullantı suları axıdılacaq.

Qeyd edilən hər iki TSTQ-də bioqaz qurğuları vasitəsilə şlamdan elektrik enerjisinin istehsal edilməsi nəzərdə tutulur. Bu yolla, ümumilikdə 6,1 MVt elektrik enerjisi istehsal edilə bilər.

Böyükşor ərazisindəki axınların Böyükşor və Xəzər dənizi arasındakı təcürdən şəhərə doğru yolun yarısına qədər salınacaq tunel vasitəsilə axıdılması planlaşdırılır. Axının aşağı hissəsi kanal kimi inkişaf etdirilə bilər. Bakı şəhərinin Baş Planına əsasən, bu kanalın başlanğıcı üçün ilkin olaraq seçilmiş yer Heydər Əliyev prospektində ARDNŞ-nin baş ofisinin yaxınlığında

olacaq və dəmir yolu xəttinin yanı ilə davam edəcək. Qeyd edilən kanal 2 mərhələdə də inkişaf etdirilə bilər: birinci mərhələdə boru kəməri inşa edilə bilər. Kanalın yaradılması üçün bu boru kəməri tədricən açıla bilər. Bu kanal istirahət və ətraf mühit baxımından əraziyə əlavə üstünlük qazandıra bilər.

Lökbatan hövzəsində, Xocahəsən gölünün yaxınlığında Xırdalana və Xocahəsən ətrafındakı əraziyə xidmət edəcək 37500 m<sup>3</sup>/gün su tutumuna malik TSTQ-nin inşası təklif olunur. Hövzənin yuxarı hissəsindəki tullantı suları toplanaraq “Böyükşor” TSTQ-yə axıdılacaq.

Yeni boru kəmərləri və nasos stansiyaları tullantı sularının mövcud sistemlərdən yeni “Böyükşor” TSTQ-yə axıdılmasına imkan verəcək. Xocahəsən gölünün ətrafındakı əlavə kanalizasiya xətləri axını gölün şimal ucundakı yeni TSTQ-yə yönəldəcək. Bakı şəhərinin Baş Planında təklif edildiyi kimi təmizlənmiş su, Xocahəsən gölünün şərq tərəfindəki 200 ha yaşıllıq ərazinin suvarılması üçün istifadə olunacaq.

Bundan əlavə, hövzənin cənub hissəsindəki tullantı sularının təmizlənməsi üçün Lökbatan ərazisində TSTQ-nin tikintisinə ehtiyac var. TSTQ-nin yeri “Azərsu” ASC-nin Master Planına əsaslanır. Bundan sonra, nəzərdə tutulan TSTQ-nin gücü 105000 m<sup>3</sup>/günə endirilə bilər.

### **Yağış suları**

Abşeron yarımadasında yağış suları üçün kanalizasiya sistemi çox kiçik ərazidə təmin edilmişdir. Bakı şəhərinin mərkəzi hissəsində yağış suları qismən magistral drenaj şəbəkəsinə axıdılır. Məişət kanalizasiyasından ayrı yağış kanalizasiyası quraşdırılsa da, yağış suları tullantı suları ilə qarışır. Şəhər daxilində mövcud şəbəkənin əhatə dairəsi dəyişir. Şəhərin bir çox yerində magistral yağış kanalizasiya xətləri yoxdur. Mövcud infrastruktur güclü yağıntılar zamanı subasmaların qarşısını almağa imkan vermir. Bu aşağıdakı səbəblərlə əlaqədardır:

- mövcud boruların suburaxma gücündən tam istifadə etməyə imkan verəcək sistemlər mövcud deyil. Yağış sularının yağış kanalizasiyasına axıdılması üçün sututucu qurğuların sayı kifayət qədər deyil;

- yağış suları kanalizasiyaya axıdılmır, çünki binaların damında yığılan suyu toplayan novçalardakı yağış suyu birbaşa yollara axıdılır;

- Bakı şəhərinin topoqrafik quruluşuna görə yağış suları nisbətən aşağı ərazilərə toplanaraq gölməçələrin əmələ gəlməsinə səbəb olur;

- mövcud sistemin gücü yerüstü axınların və böyük miqdarda yağış sularının səmərəli şəkildə axıdılması üçün kifayət etmir (*sistem tam gücü ilə işləsə belə*);

- bundan əlavə, güclü yağış hadisələri zamanı böyük miqdarda yağış sularının saxlanmasına imkan verəcək sistem yoxdur və ya gücü çox məhduddur.

Su təchizatı və kanalizasiya sistemindən fərqli olaraq, “Azərsu” ASC-nin yağış sularının idarə olunması ilə əlaqədar hansı vəzifələri daşdığı aydın deyil. Əsas və kombinə edilmiş yağış suları infrastrukturunu “Azərsu” ASC-yə məxsus olduğu və cəmiyyət tərəfindən idarə edildiyi halda,

ikinci və üçüncü dərəcəli yağış sistemləri və onların əsas sistemə qoşulmaları cəmiyyətin səlahiyyətləri sırasına daxil deyil. Su təchizatı infrastrukturu ilə yanaşı, "Azərsu" ASC tərəfindən həmçinin məişət və yağış kanalizasiya şəbəkələrinin təkmilləşdirilməsi planlarının hazırlanmasına da böyük sərmayələr qoyulmuşdur.

### **Rabitə infrastrukturu**

Telekommunikasiya Bakı şəhərinin gələcək inkişafının vacib hissəsidir və telefon rabitəsi, genişzolaqlı internet, radio-televiziya yayımı, peyk rabitəsi kimi xidmətlərin təşkili, istismarı, eləcə də radiotezlik resurslarından səmərəli istifadə kimi məsələləri əhatə edir. Hazırda Bakı şəhərində 6 sabit və 3 mobil şəbəkə, 2 internet, 1 peyk, 17 kabel TV, 30-dan çox IP TV operatoru, 50-dən çox internet xidmət provayderi fəaliyyət göstərir və "Radio-Televiziya Yayımı və Peyk Rabitəsi" İstehsalat Birliyi tərəfindən radio-televiziya yayımı həyata keçirilir, Dövlət Radiotezliklər İdarəsi tərəfindən isə radiotezlik resurslarından səmərəli istifadəyə nəzarət təmin edilir.

Poçt sahəsi ölkə iqtisadiyyatında dövlətin sosial yönümlü fəaliyyət sahələrindən biridir. Hazırda Bakı şəhərində milli poçt operatoru "Azərpoçt" MMC-nin 6 poçt filialının 153 poçt şöbəsi tərəfindən əhaliyə həm poçt, həm də maliyyə xidmətləri göstərilir. Bununla yanaşı sürətli poçt xidmətlərinin göstərilməsi məqsədilə 150-dən çox özəl poçt müəssisələri lisenziya əsasında Bakı şəhərində fəaliyyət göstərir. Həmçinin Bakı şəhərində 6 müasir "Şəbəkə" mərkəzləri yaradılmış və həmin xidmət mərkəzlərində Azərbaycan Respublikasının Rəqəmsal İnkişaf və Nəqliyyat Nazirliyinin qurumları tərəfindən vətəndaşlara göstərilən xidmətlər vahid məkandan təqdim olunur. "Şəbəkə" mərkəzlərində əhaliyə ənənəvi telekommunikasiya və poçt xidmətlərindən başqa, bank-maliyyə, eləcə də aviabilet satışı, turizm və digər xidmətlər də göstərilir.

### **2.1.6. YEKUN TƏHLİL - ƏRAZİ MƏHDUDİYYƏTLƏRİ**

Ərazidən istifadənin məhdudlaşdırılması ilə bağlı Baş Planın hazırlanmasında nəzərə alınmalı əsas amillər aşağıdakılardır:

- geoloji riski olan ərazilər (*sürüşmə sahələri, karxanalar və s.*);
- sanitar-mühafizə zonalarının əraziləri;
- şəhərin üfüqi inkişaf edən əraziləri;
- təhlükəsiz yaşayış mühitinə təsir edən çirklənmiş ərazilər.

Bu səbəbdən, yaşayış, ictimai-ışgüzar və sənaye zonalarının inkişafı üçün yeni ərazilərin müəyyən edilməsində aşağıdakılar nəzərə alınmalıdır:

- sağlam yaşayış şəraitinin təmin edilməsi;
- mövcud yaşayış ərazilərini gücləndirmək üçün nöqtəvi inkişafın həyata keçirilməsi;
- mühüm əhəmiyyətə malik yeni inkişaf ərazilərinin yerləşdirilməsində köhnə sənaye ərazilərindən istifadə olunması.

## 2.2. PERSPEKTİV İNKİŞAFIN ƏSAS TƏKANVERİCİ AMİLLƏRİ

### 2.2.1. DEMOQRAFİK ARTIM

Gələcək əhali sayının, eləcə də əhalinin yaş qrupları üzrə bölgüsünün müəyyən edilməsi ərazilərdən istifadə, mənzil təminatı, ictimai nəqliyyat sisteminin sərnişindaşıma imkanları, kommunal xidmətlərin təminatı kimi əsas şəhər alt sistemlərinin müəyyən edilməsinə əhəmiyyətli dərəcədə təsir göstərir.

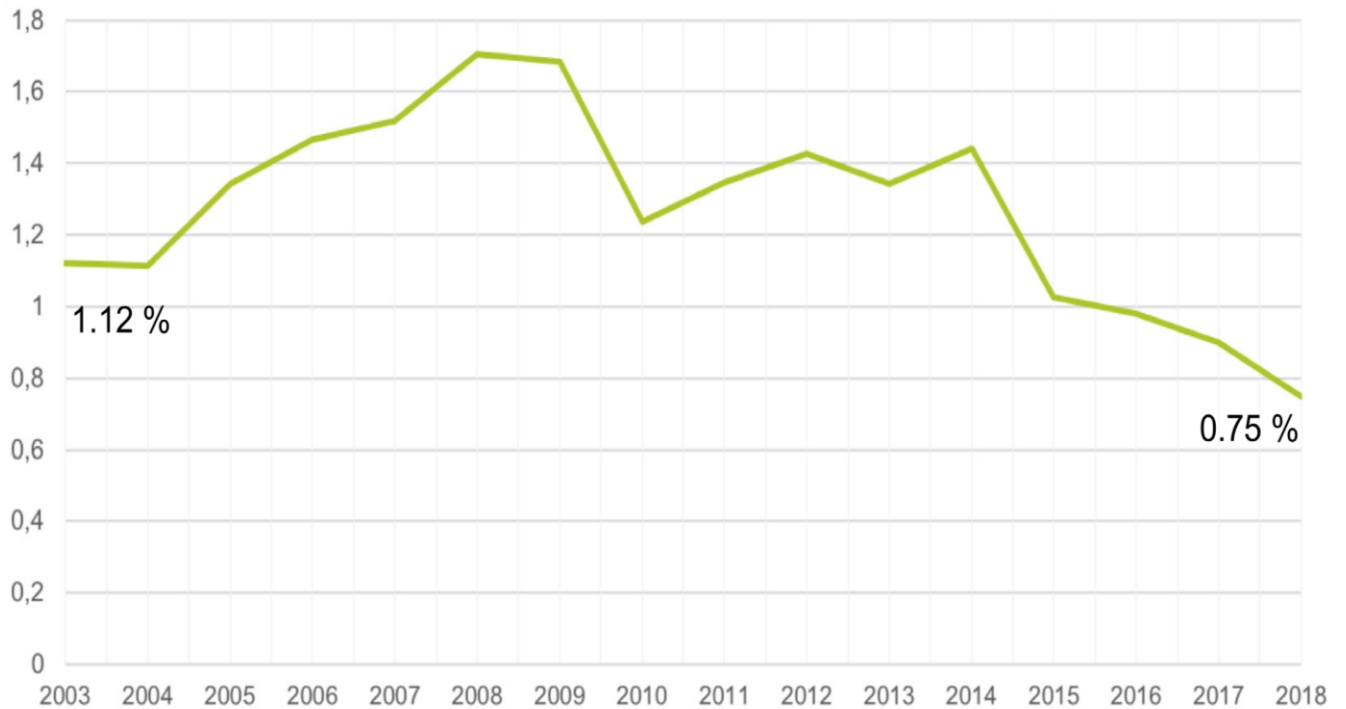
Cədvəl 2.2.1

Aşağıdakı göstəricilər Bakı şəhərinin 2019-cu ilə olan əhali məlumatlarına əsaslanır:

Bakı şəhərinin əhalisi ( <i>məcburi köçkünlər / tələbələr daxil olmaqla, 01.01.2020</i> )	2,63 milyon
Əhalinin illik artım faizi	0,75%
Ev təsərrüfatlarının orta ölçüsü	3,8 nəfər

Mənbə: Azərbaycan Respublikası Dövlət Statistika Komitəsi

**1. 2003 – 2018-ci illər üzrə Bakı şəhərinin əhali artım dinamikası:** Son illər Bakının əhali artım tempində azalma müşahidə olunur. Mövcud əhali dinamikası tendensiyalarını nəzərə alaraq, gələcək illərdə şəhər əhalisinin artmağa davam edəcəyi, lakin artım tempinin nisbətən aşağı olacağı proqnozlaşdırılır.



Mənbə: Azərbaycan Respublikası Dövlət Statistika Komitəsi

**2. Ölkə üzrə uzunmüddətli əhali proqnozları:** Ölkə əhalisinin 2045-2050-ci illər arasında azalmağa başlayacağı gözlənilir. Eyni tendensiyanın Bakı şəhərində də müşahidə olunacağı gözlənilir. Bakı şəhərinin əhali proqnozunun çox yüksək həddə verilməsi planlaşdırmanın qeyri-real dərəcədə yüksək tələbatlara uyğun aparılması riski daşıyır.

Cədvəl 2.2.2

İllər	Azərbaycan Respublikasının əhalisi	Artım faizi %	Doğum səviyyəsi
2020	10 099 743	0,98 %	2,04
2030	10 680 202	0,45 %	1,94
2040	10 988 920	0,23 %	1,87
2050	11 039 198	-0,02 %	1,83

Mənbə: BMT-nin Dünya əhali proqnozları (2017-ci il)

Bakı şəhərinin 2040-cı ilə olan əhali proqnozunun verilməsi üçün ümumilikdə yeddi fərqli ssenari üzərində təhlil aparılmışdır. Müxtəlif riyazi modellər və fərqli hesablama yanaşmalarının tətbiqi ilə aparılmış təhlillərə görə 2040-cı ildə şəhər əhalisinin 2,88 – 3,17 milyon nəfər arasında dəyişəcəyi müəyyən edilmişdir.

Cədvəl 2.2.3

Ssenari		2020 il	2025 il	2030 il	2035 il	2040 il
Statistika Komitəsinin məlumatları (oktyabr 2019-cu il) *	Artım faizi	0,58%	0,57%	0,55%	0,54%	0,52%
	mln. nəfər	2,582	2,657	2,731	2,806	2,881
Statistika Komitəsinin məlumatları (oktyabr 2019-cu il), 10% şəhər miqrasiyası nəzərə alınmaqla	nəzərə alınmayan hallar	Ssenarilər, Statistika Komitəsinin məlumatları +10%				
	mln. nəfər	2,841	2,922	3,005	3,087	3,169

\*Mənbə: Azərbaycan Respublikası Dövlət Statistika Komitəsi

Yeddi müxtəlif ssenari əsasında 2020-2040-cı illər üçün verilmiş əhali proqnozlarının nəticələri aşağıda təqdim edilmişdir. Bakı şəhərinin Baş Planı çərçivəsində əhali artımı ssenariləri üzrə hesablama nəticələrinin ən yüksək həddi əsas götürülmüş və 2040-cı ilə qədər şəhər əhalisinin 3,169 milyon nəfər təşkil edəcəyi qəbul edilmişdir.



## 2.2.2. SOSIAL TƏYİNATLI MÜƏSSİSƏLƏR ÜZRƏ TƏLƏBAT

### Mövcud tələbatlarla bağlı vəziyyət

Şəhərin cari və gələcək tələbatının təmin edilməsi üçün faktiki təminat səviyyəsi və onun keyfiyyəti, eləcə də yarana biləcək gələcək tələbat haqqında ümumi məlumat olmalıdır. Əhali artımı, demoqrafik dəyişikliklər və istifadəçi üstünlüklərinin dəyişməsi tələb olunan sosial xidmətlərin növləri və sayında da dəyişikliklərin edilməsini tələb edəcək. Nəzərdə tutulan iqtisadi dəyişimlərin təsiri ilə eyni zamanda müəyyən sahələrdə işçi qüvvəsinə olan tələbatın təmin edilməsi üçün peşəkar təhsil və bu sahədə biliklərə olan tələbat da artacaq. Demoqrafik dəyişikliklər həmçinin əhalinin yaşlı təbəqəsinin də sayının artmasına və bilavasitə olaraq səhiyyə və spesifik sosial xidmətlərə olan tələbatı da artıracaq.

Bakı şəhərinin Baş Planı çərçivəsində sosial xidmətlərlə bağlı aşağıdakıların əldə olunması hədəflənir:

- **Əlçatan, keyfiyyətli xidmətlərin təmin edilməsi:** Hər bir sakin üçün əlçatan məsafədə yerləşən yüksək keyfiyyətli sosial xidmət növlərinin tarazlı şəkildə təmin edilməsi. Buna bələdiyyə xidmətlərinin yaxşılaşdırılması və Bakı şəhərinin Baş Planı çərçivəsində verilmiş təkliflərin ölkənin aidiyyəti qurumları ilə razılaşdırılması yolu ilə nail olunması nəzərdə tutulur;

- **Təminat səviyyəsinin tələbatla uyğunlaşdırılması:** Şəhər sakinlərinin sayının və dəyişən tələbatlarının başa düşülməsi. Bunun üçün ərazilərin zonalaşdırılması, dövlət və özəl torpaqların qorunması ilə gələcək tələbatın müəyyən edilməsi və müvafiq qaydada təmin edilməsi tələb olunacaq;

- **Bərabərlik və hər bir fərdin nəzərə alınması:** Hər bir fərdin nəzərə alınması, hər kəs üçün əlçatanlığın təmin edilməsi, gender bərabərliyi və güclü və özünü təmin edən icmaların inkişafı kimi prinsiplərin həyata keçirilməsi üçün yerli və regional mərkəzlərin əhatə dairəsi daxilində sosial təyinatlı müəssisələrin müvafiq tələbat səviyyəsinə uyğun təmin edilməsi tələb olunur.

### Yanaşma

Bakı şəhərinin Baş Planı çərçivəsində sosial təyinatlı müəssisələrlə bağlı beynəlxalq standartlar və mövcud normativ baza nəzərə alınmışdır. Bundan əlavə, Bakı şəhərinin gələcək tələbatına uyğun xidmət təminatı üçün demoqrafik dəyişikliklər təhlil edilmişdir. Bundan sonra qəbul edilən standartlar Baş planda tətbiq edilmişdir.

Bakı şəhərinin Baş planı çərçivəsində sosial təyinatlı müəssisələr üzrə tələbata dair icmal

Sahə	Müəssisənin adı	Əhalinin hər 1 min nəfərinə norma	2040-cı il üzrə tələbat	2019-cu il üzrə mövcud tutum	Çatışmazlıq	Standart müəssisənin layihə tutumu	Tələb olunan müəssisə sayı	Tələb olunan ümumi torpaq sahəsi
Təhsil	Məktəbəqədər təhsil müəssisələri	25 yer	79 230	50 000	<b>29 230</b>	120 yer	244	85 ha
	Ümumtəhsil məktəblər	140 yer	443 690	373 000	<b>70 690</b>	1 000 yer	71	248 ha
	Peşə təhsili müəssisələri	19 yer	60 210	9 750	<b>50 460</b>	500 yer	101	252 ha
	Orta ixtisas təhsil müəssisələr	17 yer	53 880	24 500	<b>29 380</b>	1 000 yer	29	145 ha
	Ali təhsil müəssisələri	-	-	133 526	-	Layihə tapşırığına əsasən	-	(25 ha)
Səhiyyə	Xəstəxanalar	4,5 çarpayı	14 260	18 541	-	125 çarpayı	-	-
	Poliklinikalar / Ambulator tibb müəssisələri	-	-	32 650	-	Layihə tapşırığına əsasən	-	-
Yaşılıqlar	İctimai parklar və meşəliklər	0,80 ha	2 535 ha	1 535 ha	<b>1 000 ha</b>	-	-	1 000 ha
	Qəbiristanlıqlar	0,24 ha	761 ha	800 ha	-	-	-	-

### 2.2.3. İQTİSADI İNKİŞAF

Şəhər iqtisadiyyatı onu formalaşdıran və şəhəri əmələgətirən əsas amildir. Bu, öz növbəsində, şaxələndirilmiş, post-neft iqtisadiyyatının gələcək iqtisadi təkanvericilərinin dərin təhlilinin aparılmasını tələb edir. Təhlillər nəticəsində, uzunmüddətli perspektivdə neft və qaz sektorundan asılılığı azaldacaq innovativ və dayanıqlı iqtisadi sektorlar müəyyən edilmişdir. Bakı şəhərinin Baş Planı çərçivəsində post-sənaye iqtisadiyyatının əsas sektorları üçün ərazilər nəzərdə tutulmuşdur. Qeyd olunan sektorların inkişafı şəhərin çoxmərkəzli inkişaf yanaşması ilə uyğunlaşdırılmalıdır.

İqtisadiyyatın şaxələndirilməsi üzrə milli proqramlara uyğun olaraq, yeni şəhər iqtisadiyyatı konsepsiyası çərçivəsində mərhələli yanaşmanın tətbiqi təklif edilir. Bakının iqtisadiyyatının əsasını təşkil etməyə davam edəcək formalaşmış sahələr konsolidasiya edilməli və modernləşdirilməlidir. Eyni zamanda, Bakının Regional Bilik Mərkəzinə çevrilməsi üçün yüksək dəyər yaradan yeni sahələr və inkişaf etməkdə olan iqtisadi sektorlar da inkişaf etdirilməlidir. Bu çoxsahəli iqtisadi strategiyanın tətbiqi Baş Plan çərçivəsində Bakı şəhərində 372 375 yeni iş yerinin açılmasına imkan verəcək.

## İqtisadi sektorların təhlili

Bakı şəhərinin Baş Planı çərçivəsində iqtisadi inkişaf perspektivləri olan və əlavə iş yerləri yaratmaq potensialı olan 17 iqtisadi sektor təhlil edilmişdir. Şəhər planlaşdırması baxımından alternativ enerji, ekosənaye (*su resurslarının və tullantıların idarə edilməsi daxil olmaqla*), turizm, asudə vaxtın təşkili və qida sənayesi növbəti iyirmi il üçün ən çox perspektivli fəaliyyət sahələri kimi nəzərdə tutulur.



1 - Mədəncixarma sənayesi



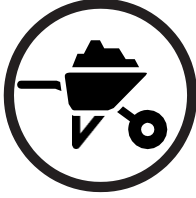
2 - Kimya sənayesi



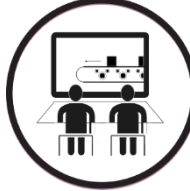
3 - Maşınqayırma və metallurgiya



4 - Tikinti



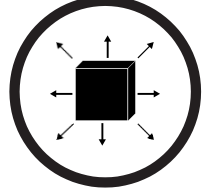
5 - Tikinti materiallarının istehsalı



6 - Eko-sənaye



8 - Ticarət



7 - Bərpa olunan enerji



9 - Logistika və nəqliyyat



10 - Peşə fəaliyyəti



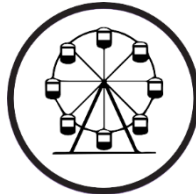
11 - İKT



12 - Təbiət elmləri



13 - Turizm



14 - Asudə vaxtın təşkili



15 - Yaradıcılıq və incəsənət sahəsi



16 - Kənd təsərrüfatı



17 - Qida sənayesi

## Yeni şəhər iqtisadiyyatı

Növbəti iyirmi il ərzində şəhərin torpaqdan istifadə strukturunu istiqamətləndirəcək və əlaqələndirəcək Bakı şəhərinin Baş Planının torpaqdan istifadə strategiyasının müəyyən edilməsi məqsədilə “EY” şirkəti tərəfindən iqtisadi araşdırmalar aparılmışdır.

Cədvəl 2.2.5

### Bakı şəhərinin gələcək iqtisadi inkişafına baxış

2020-ci il	<b>Bakı 2020</b>	Güclü mədəniyyət və tikinti profili, sənaye potensialı və alt-regionun mühüm logistika aktivləri ( <i>Limanlar, Azad İqtisadi Zona ...</i> )
2025-ci il	Tarixən formalaşmış sektorların <b>konsolidasiyası</b>	İqtisadi baza əsasən mədəniyyət, tikinti, kənd təsərrüfatı, sənətkarlıq və ixrac yönümlü emal sənayesi üzərində qurulmuşdur. Məqsəd yeni iqtisadi sahələrin əsasının qoyulması, habelə klasterləşmə təşəbbüslərinin təşviqini təmin etməkdən ibarətdir
2030-cu il	<b>Diversifikasiya</b> Yeni yüksək dəyər yaradan sektorların inkişafı	Tarixən formalaşmış sektorlarla yanaşı, məqsəd mövcud sektorların nəzərə alınması ilə ( <i>klasterləşmə və dəyər zəncirinin tamamlanması</i> ) yeni yüksək dəyər yaradan sektorları inkişaf etdirməkdir
2040-cı il	<b>Mükəmməllik</b> Bakı Regional Bilik Mərkəzi kimi	Logistika və infrastruktur qovşağı olmaqla yanaşı, Bakı innovasiya, elmi-tədqiqat, təhsil, sahibkarlıq sahələrini və beynəlxalq mövqeyini gücləndirən regionun bilik mərkəzi ola bilər

## Torpaqdan istifadə göstəriciləri

Torpaqdan istifadə tələbatının qiymətləndirilməsi prosesində altı əsas daşınmaz əmlak kateqoriyası müəyyən edilmişdir:

- ofislər (*o cümlədən, elmi-tədqiqat mərkəzləri və təhsil müəssisələri*);
- sənaye parkları və anbar təsərrüfatları;
- pərakəndə satış obyektləri;
- qonaqlama obyektləri;
- təsərrüfat sahələri;
- icarəyə verilən torpaqlar (*bərpa olunan enerji stansiyaları üçün*).

Aşağıdakı cədvəldə (cədvəl 2.2.6) Bakı şəhərinin Baş Planı çərçivəsində hazırlanmış kvant modelinin tətbiqi ilə hər iqtisadi sektor və daşınmaz əmlak segmenti üçün ərazi tələbatına dair qiymətləndirmələrin nəticələri əks olunmuşdur. Şəhərin düzgün inkişafını dəstəkləmək, bazar və təkamül tələbatına cavab vermək, yeni şəhər iqtisadiyyatının ərazi tələbatını ödəmək üçün ümumilikdə təxminən 2800 ha ərazinin inkişaf etdirilməsi və ya təyinatının dəyişdirilməsi tələb olunur.

## İqtisadi ixtisaslaşma

İqtisadi ixtisaslaşma yanaşmasının məqsədi Bakının rəqabətliliyini onun əsas şəhər mərkəzi hüduqlarından kənar da gücləndirmək, çoxmərkəzli inkişaf yanaşmasının tətbiq edilməsi məqsədilə istifadə olunacaq ərazilər (*Regional mərkəzlər, Alt-mərkəzlər*) üçün daha çox iqtisadi imkan yaratmaqdır. Bu səbəbdən, yeni iqtisadi sahələrin yerləşməsi çoxmərkəzlilik sistemi və nəqliyyat şəbəkəsinin gələcək inkişafı ilə uyğunlaşdırılmışdır.

Cədvəl 2.2.6

İqtisadiyyatın hər sektoru və daşınmaz əmlak seqmenti üzrə ərazi tələbatı

İqtisadi fəaliyyət sahələri	Ofislər	Sənaye parkları və anbar təsərrüfatları	Pərakəndə satış obyektləri	Qonaqlama obyektləri	Təsərrüfat sahələri	İcarəyə verilən torpaqlar (günəş/külək)	Cəmi tələbat (2040-cı il)		
	m <sup>2</sup>	m <sup>2</sup>	m <sup>2</sup>	m <sup>2</sup>	m <sup>2</sup>	m <sup>2</sup>	m <sup>2</sup>	ha	
Mədənçıxarma sənayesi	8 296	109 055	-	-	-	-	117 351	12	
Alternativ enerji istehsalı	9 466	87 264	-	-	-	14 915 649	15 012 379	1 501	
Kimya sənayesi	4 251	95 807	-	-	-	-	100 058	10	
Maşınqayırma və metallurjiya	52 363	1 671 671	-	-	-	-	1 724 034	172	
Tikinti	63 895	809 934	-	-	-	-	873 829	87	
Tikinti materiallarının istehsalı	23 827	402 705	-	-	-	-	426 532	43	
Eko-sənaye	23 286	393 559	-	-	-	-	416 845	42	
Turizm	138 919	260 882	118 545	1 115 819	-	-	1 634 165	163	
Asudə vaxtın təşkili	43 809	1 357 475	280 380	211 130	-	-	1 892 794	189	
Ticarət	106 677	3 004 976	1 092 369	-	-	-	4 204 022	420	
Nəqliyyat	115 562	2 506 559	44 376	-	-	-	2 666 497	267	
Peşəkar və maliyyə xidmətləri	403 313		31 932	-	-	-	435 245	44	
İKT və telekommunikasiya	93 619	335 637	43 575	-	-	-	472 831	47	
Elm	7 908	55 691	5 061	-	-	-	68 660	7	
Mədəniyyət və yaradıcılıq	5 502	38 746	3 521	-	-	-	47 769	5	
Qida sənayesi	8 627	157 961	16 564	-	-	-	183 152	18	
Kənd təsərrüfatı	97	1 644	-	-	2 490 381	-	2 492 122	249	
<b>Cəmi tələbat (2040-cı il)</b>	m <sup>2</sup>	1 109 416	11 289 565	1 636 324	1 326 949	2 490 381	14 915 649	32 768 285	3 277
	ha	110	1 129	163	133	249	1 492	3 277	

## İqtisadiyyatın hər sektoru üzrə əlavə ÜDM, manatla (2020-2040-cı illər)

İqtisadi fəaliyyət sahələri	ÜDM (2019-cu il)	ÜDM-də payı (2019-cu il)	Ehtimal olunan illik iqtisadi artım	Əlavə ÜDM (2020-2040-cı illər)	ÜDM-də payı (2040-cı il)
Mədəncixarma sənayesi	6 424 000 000	22,00%	1,00%	1 492 885 825	15%
Alternativ enerji istehsalı	146 000 000	0,5%	10,00%	934 436 492	2%
Kimya sənayesi	1 752 000 000	6,00%	1,50%	643 085 321	5%
Maşınqayırma və metallurqiya	1 752 000 000	6,00%	3,00%	1 507 236 090	6%
Tikinti	1 460 000 000	5,00%	3,00%	1 256 030 075	5%
Tikinti materiallarının istehsalı	1 168 000 000	4,00%	3,00%	1 004 824 060	4%
Eko-sənaye	876 000 000	3,00%	5,50%	1 820 533 118	5%
Turizm	1 898 000 000	6,50%	5,00%	3 389 756 997	10%
Asudə vaxtın təşkili	1 168 000 000	4,00%	4,00%	1 493 601 104	5%
Ticarət	2 920 000 000	10,00%	3,00%	2 512 060 149	10%
Nəqliyyat	2 336 000 000	8,00%	2,50%	1 587 503 205	8%
Peşəkar və maliyyə xidmətləri	3 212 000 000	11,00%	3,00%	2 763 266 164	11%
İKT və telekommunikasiya	1 168 000 000	4,00%	3,00%	1 004 824 060	4%
Elm	365 000 000	1,25%	2,50%	248 047 376	1%
Mədəniyyət və yaradıcılıq	292 000 000	1,00%	2,00%	150 574 572	1%
Qida sənayesi	365 000 000	1,25%	5,00%	651 876 345	2%
Kənd təsərrüfatı	292 000 000	1,00%	1,00%	67 858 447	1%
Səhiyyə	438 000 000	1,50%	2,00%	225 861 859	1%
Təhsil	292 000 000	1,00%	0,50%	32 242 656	1%
Digər ictimai sahələr	876 000 000	3,00%	0,50%	96 727 968	2%
<b>Cəmi</b>	<b>29 200 000 000</b>	<b>100%</b>		<b>22 883 231 882</b>	<b>100%</b>

## İqtisadi fəaliyyət sahələrinin məşğulluqda və daşınmaz əmlak segmentində payı

İqtisadi fəaliyyət sahələri	Məşğul əhali (2019-cu il)	Cari məşğulluqda payı (2019-cu il)	Ehtimal olunan iqtisadi artım	Əlavə iş yerləri (2020-2040-cı illər)	Cəmi məşğulluqda payı (2040-cı il)
Mədəncixarma sənayesi	51 627	3,84%	1,00 %	2 212	3,14 %
Alternativ enerji istehsalı	4 450	0,33 %	10,00 %	2 295	0,39 %
Kimya sənayesi	19 447	1,45 %	1,50 %	1 701	1,23 %
Maşınqayırma və metallurqiya	98 103	7,30 %	3,00 %	27 927	7,34 %
Tikinti	82 024	6,10 %	3,00 %	25 558	6,27 %
Tikinti materiallarının istehsalı	32 809	2,44 %	3,00 %	7 625	2,36 %
Eko-sənaye	14 450	1,08 %	5,50 %	7 451	1,28 %
Turizm	48 252	3,59 %	5,00 %	37 045	4,97 %
Asudə vaxtın təşkili	40 739	3,03 %	4,00 %	35 048	4,42 %
Ticarət	286 320	21,31 %	3,00 %	85 341	21,66 %
Nəqliyyat	89 641	6,67 %	2,50 %	46 225	7,92 %
Peşəkar və maliyyə xidmətləri	111 597	8,30 %	3,00 %	33 263	8,44 %
İKT və telekommunikasiya	45 686	3,40 %	3,00 %	13 617	3,46 %
Elm	7 640	0,57 %	2,50 %	1 582	0,54 %
Mədəniyyət və yaradıcılıq	4 735	0,35 %	2,00 %	1 100	0,34 %
Qida sənayesi	6 692	0,50 %	5,00 %	3 451	0,59 %
Kənd təsərrüfatı	7 338	0,55 %	1,00 %	156	0,44 %
Səhiyyə	78 662	5,85 %	2,00 %	8 686	5,09 %
Təhsil	138 100	10,28 %	0,50 %	32 093	9,92 %
Digər ictimai sahələr	175 574	13,06 %	0,50 %	0	10,23 %
<b>Cəmi</b>	<b>1 343 886</b>	<b>100 %</b>		<b>372 375</b>	<b>100 %</b>

Müəyyən edilmiş ərazilər ixtisaslaşma üçün hədəf kimi nəzərdə tutulmuş sektorlarla əlaqədar olan layihələrin (*şirkətlərin, tədqiqat laboratoriyalarının, ictimai obyektlərin yaradılması*) həyata keçirilməsi imtiyazına sahib olmalıdır. Qeyd edilən altı ərazinin ixtisaslaşması onların milli və beynəlxalq sərmayədarlar və şirkətlərin diqqətini cəlb etməsi

ehtimalını artırır. Bundan başqa, bu, onları əsas şəhər mərkəzini əhatə edən ərazilərin qarşılaşdığı problemlərə iqtisadi baxımdan əlverişli yeni həll yolları gətirən dəyərli amilə çevirir. Mərkəzlərin inkişafını sürətləndirəcək potensial iqtisadi sektorları müəyyən etmək üçün dörd seçim meyarı tətbiq edilmişdir. Ekspertlərlə aparılmış sorğular, habelə yerli iqtisadi bazanın, şəhər və regional şəraitin və bazarın yaxınlığı, nəqliyyat çıxışı kimi digər məkan xüsusiyyətlərinin təhlili nəticəsində planlaşdırma konsorsiumu altı mərkəzin hər biri üçün iqtisadi ixtisaslaşma sahəsinə dair təkliflər hazırlamışdır. Bu təklifləri aşağıdakı kimi ümumiləşdirmək olar:

Cədvəl 2.2.9

İqtisadi ixtisaslaşma üçün potensial sektorlar		Bakıdan kənarında olan digər rayonlarla rəqabətə yol verilməməsi	Bakının əsas şəhər mərkəzi ilə rəqabətə yol verilməməsi	İri həcmli istehlak bazarı və inkişaf potensialı	Regional strategiyanın hazırlanması imkanı
Seçilməyən iqtisadi sahələr	Mədəncixarma sənayesi	x			
	Kimya sənayesi	x			
	Kənd təsərrüfatı	x			
	Peşəkar və maliyyə xidmətləri		x		
	İKT və telekommunikasiya		x		
	Tikinti xidmətləri		x		
	Mədəniyyət və yaradıcılıq		x		
	Əczaçılıq və kosmetik vasitələrin istehsalı			x	
	Alternativ enerji				x
Seçilmiş iqtisadi sahələr	Ticarət				
	Turizm				
	Asudə vaxtın təşkili				
	Eko-sənaye				
	Tikinti materiallarının istehsalı				
	Qida sənayesi				
	Maşınqayırma və metallurgiya				
	Logistika və nəqliyyat				



## 2.2.4. ƏSAS İNKİŞAF PARAMETRLƏRİ

Bakı şəhərinin 2040-cı ilə olan Baş Planının planlaşdırma konsepsiyası aşağıdakı əsas inkişaf parametrlərinə əsaslanır:

### Bakı şəhərinin 2040-cı il üzrə əsas şəhərsalma parametrləri

#### 2040-cı il üçün əhali proqnozu

2040-cı il üçün əhalinin cəmi sayı: 3,169 milyon nəfər

2020-2040-cı illər arasında artacaq əhalinin sayı: 542,7 min nəfər

2020-2040-cı illər arasında əlavə mənzillərə yaranacaq tələbat: 142,8 min mənzil



#### 2040-cı il üçün məşğulluq üzrə artım proqnozu

2040-cı il üçün cəmi iş yerlərinin sayı: 1 716 261 iş yeri

2020-2040-cı illər arasında açılacaq əlavə iş yerlərinin sayı: 372 375 iş yeri

2040-cı il üzrə nəzərdə tutulan iqtisadi inkişaf üçün tələb olunacaq əlavə torpaq sahəsi: 2 800 ha

### **3. BAKININ GƏLƏCƏK SİMASI**

*Bu fəsildə Bakının gələcək siması və layihənin əsas hədəf göstəriciləri haqqında məlumatlar təqdim edilir.*

#### **3.1. BAKI ŞƏHƏRİNİN GƏLƏCƏK İNKİŞAF BAXIŞI**

Bakının gələcək inkişaf baxışı bir sıra çağırışlara əsaslanır:

- şəhər mərkəzi ilə şəhərətrafı ərazilərin inkişaf səviyyələri arasında ciddi fərqlərin olması. Bakı şəhərinin mərkəzi tarixi bina strukturu, memarlıq abidələri və abadlaşdırılmış parkları ilə gözəl və xarizmatik paytaxt olsa da, şəhərətrafı ərazilərinin əksəriyyəti zəif inkişaf edib, heç bir estetik cəlbediciliyə malik deyil və bəzən ən sadə ictimai xidmətlərdən belə məhrum olması;
- ərazilərin müvafiq planlaşdırma əsası olmadan inkişaf etdirilməsi və şəhərin üfüqi genişlənməsi. Şəhərin bir çox ərazilərində inkişaf fəaliyyətlərinin xaotik şəkildə aparılması, ərazilərdən təyinata uyğun istifadə edilməməsi, tikinti sıxlığına nəzarətin zəif olması. Nəqliyyat və kommunal infrastruktur təminatı sistemlərinin şəhərin inkişaf sürətindən geri qalması və imkanlarının artırılmasına ciddi ehtiyacın olması. İctimai nəqliyyat sisteminin zəif inkişaf etməsi ilə əlaqədar küçə-yol şəbəkəsinin artan tələbatı ödəyə bilməməsi və nəticədə şəhərin küçə və yollarında tıxacların yaranması. Mövcud mühəndis-kommunikasiya təminatı sistemlərinin müasirləşdirilməsinə, bütün sistemlərdə yenidənqurma işlərinin aparılmasına ciddi ehtiyacın olması;
- mövcud infrastrukturun təqribən 3 milyona yaxın əhalisi olan şəhəri tam təmin edə bilməməsi. Çoxfunksiyalı ictimai məkanların azlığı və bir-biri ilə əlaqələndirilməməsi. Şəhər mühitinin əsas komponentlərinin, o cümlədən piyada yollarının, parkların, açıq məkanların, ictimai nəqliyyatının məhdudluğu və keyfiyyət səviyyəsinin qənaətbəxş olmaması;
- şəhərin ümumi görünüşü ilə uzlaşmayan, ətraf ərazilərin infrastrukturunun yüklənməsinə səbəb olan xeyli sayda nöqtəvi tikinti fəaliyyətinin şəhərin özünəməxsusluğunu risk altına qoyması. Şəhərin tarixi-mədəni irsinin və abidələrin mühafizəsinin təmin edilməsinə ciddi ehtiyacın olması.

Mövcud çağırışlar aşağıdakılardır:

- şəhəratrafı və mərkəzi ərazilər arasında inkişaf fərqləri;
- artan mənzil tələbatı;
- yüksək sıxlıqlı şəhər inkişafı;
- nəzarətsiz şəhər inkişafı;
- artan nəqliyyat tələbatı;
- ictimai məkan çatışmazlığı;
- köhnəlmiş mühəndis-kommunikasiya infrastrukturunu.

### **Bakı şəhərinin gələcək inkişaf baxışı**

Aşağıdakıların təmin edilməsilə Bakı şəhərinin tarazlaşdırılmış inkişaf edən “smart” regiona çevrilməsi mümkündür:

#### **• Şəhərin dayanıqlı inkişafı**

Bakıda sosial təyinatlı müəssisələrlə tam təminata nail olmaqla, habelə əhali üçün səmərəli yaşayış, iş və istirahət imkanları yaratmaqla şəhərin çoxmərkəzli şəhərə çevrilməsi və bununla Bakının ərazi təşkilinin təkmilləşdirilməsi.

#### **• Şəhər və ətraf mühitin regenerasiyası**

İctimai nəqliyyat imkanlarını, geniş təbii və açıq yaşıl məkanları, mühəndis-kommunikasiya infrastrukturunu obyektlerini özündə ehtiva edən çoxfunksiyalı Hibrid Yaşıl Dəhlizlər vasitəsilə mərkəzlər arasında qarşılıqlı əlaqənin yaradılması.

#### **• Şəhərin memarlıq siması və tarixi irsə qayğı**

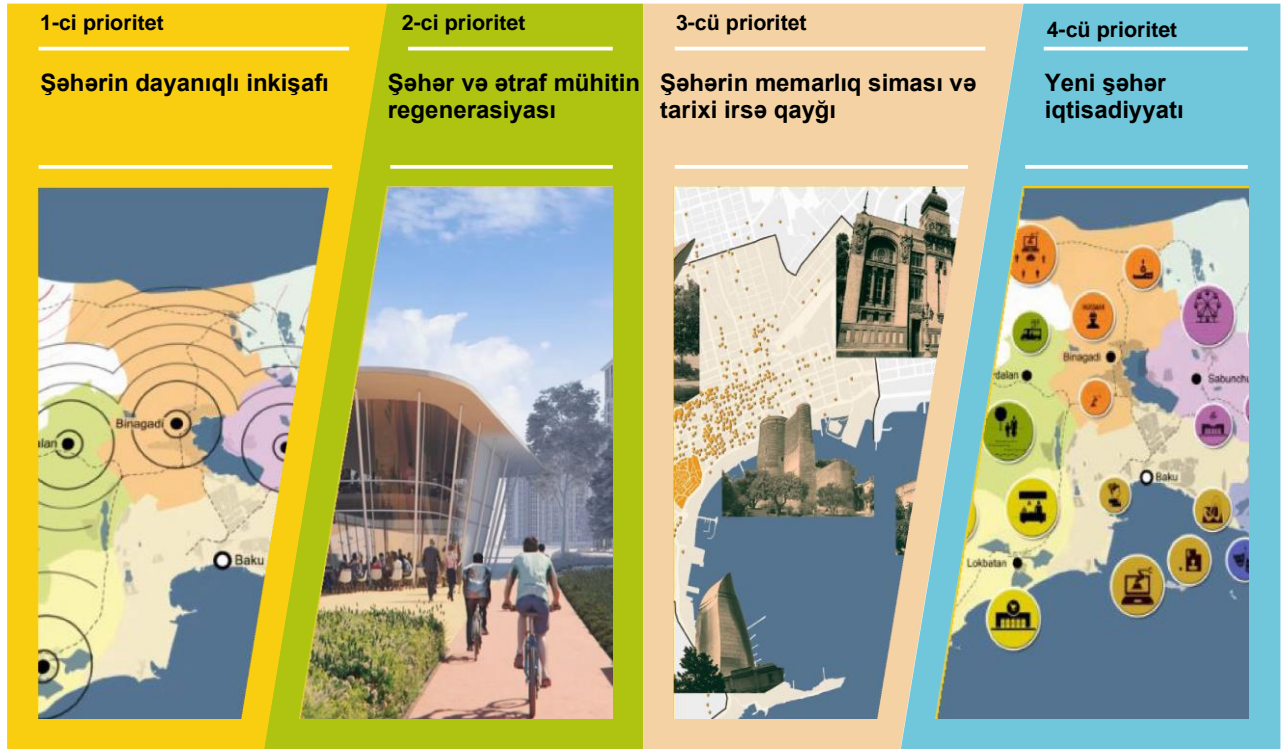
Şəhərdaxili və şəhəratrafı mədəni landşaft ərazilərinin mühafizə zonalarını yaratmaqla memarlıq cəhətdən özünəməxsusluğun və tarixi irsin qorunması.

#### **• Yeni şəhər iqtisadiyyatı**

Həm yeni, həm də yaradıcı neo-ənənəvi iqtisadi fəaliyyət sahələrini və paralel olaraq yerli təhsil infrastrukturunu gücləndirməklə və gələcək əsasları qurmaqla Bakının yerli iqtisadiyyatının zənginləşdirilməsi və diversifikasiyası.

Təklif olunan tədbirlərin hər biri, Bakı şəhərinin sakinlərinin həyat keyfiyyətinə müsbət təsir göstərəcəkdir. Bakı şəhərinin Baş Planı şəhəri insanlar üçün daha rahat məkana çevirmək və onlar üçün bərabər imkanlarla malik daha sağlam yaşayış mühiti təmin etmək məqsədi daşıyır.

## Bakı şəhərinin gələcək siması - 4 prioritet hədəf



### 1-ci prioritet hədəf – “Şəhərin dayanıqlı inkişafı”:

- Bakı – yeni kompakt alt-mərkəzləri olan çoxmərkəzli şəhər;
- çoxfunksiyalı əsas şəhər mərkəzi;
- hamı üçün bərabər imkanlara malik yaşayış şəraiti;
- ictimai nəqliyyatın prioritet təşkil etməsi;
- infrastruktur sistemlərinin tələbata uyğun inkişafı.

### 2-ci prioritet hədəf – “Şəhər və ətraf mühitin regenerasiyası”:

- ictimai ərazilərin və yaşıllıq sahələrinin əlaqələndirilmiş inkişafı;
- “Təmiz şəhər” yanaşmalarının tətbiq edilməsi;
- ətraf mühit ehtiyaclarına daim diqqətin ayrılması;
- torpaqdan kompleks istifadə konsepsiyaları.

### 3-cü prioritet hədəf – “Şəhərin memarlıq siması və tarixi irsə qayğı”:

- məhəllələr üzrə planlaşdırma: uyğun memarlıq həllərinin verilməsi;
- tarixi əhəmiyyətli binaların qorunması;
- mədəni həyatın təşviqi.

### 4-cü prioritet hədəf – “Yeni şəhər iqtisadiyyatı”:

- yeni müasir sənaye sahələrinin yaradılması;
- Bakının regionun ən yaxşı turizm məkanına çevrilməsi;
- mədəni-kütləvi tədbirlərin təşviqi;
- yaradıcı və neo-ənənəvi sənaye sahələrinin dəstəklənməsi;
- xidmətlərin rəqəmsallaşdırılması;
- şəhərin və regionun balanslı şəkildə inkişafının təmin edilməsi.

## Bakı şəhərinin inkişafı (2040 il) - Prioritet hədəflər və təsirlərin qiymətləndirilməsi

Prioritet hədəflər	Əsas tədbirlər	Təsirlər
<b>Şəhərin dayanıqlı inkişafı</b>	İctimai nəqliyyatdan istifadənin prioritetləşdirilməsi ( <i>metro sisteminin genişləndirilməsi</i> )	CO <sub>2</sub> emissiyasının və səs-küy səviyyəsinin azaldılması
	Şəhəratrafı yerlərinin cəlbediciliyinin artırılması	Fərdi nəqliyyat vasitələrindən istifadənin azaldılması
	Köhnəlmiş mənzil fondunun modernləşdirilməsi və yenidən qurulması	Yaşayış səviyyəsinin yüksəldilməsi
	İnfrastruktur və xidmət təminatının yaxşılaşdırılması	Su və enerji təchizatının səmərəliliyinin artırılması
<b>Şəhər və ətraf mühitin regenerasiyası</b>	Çirkələnmiş ərazilərin bərpası	Zəhərli mühitlərin təsirlərinin aradan qaldırılması
	Çirkələnmiş göllərin və sahilyanı ərazilərin bərpası	İstirahət zonalarının artırılması
	İctimai yaşıllıqların sayının artırılması	Mikro-iqlim şəraitinin sağlamlaşdırılması
	Aşağı sürətli hərəkətlik şəbəkəsinin ( <i>piyada gəzinti / velosiped yolları</i> ) genişləndirilməsi	CO <sub>2</sub> emissiyasının həcmi / Atmosfer havasının çirkənmə səviyyəsinin azaldılması
<b>Şəhərin memarlıq siması və tarixi irsə qayğı</b>	Memarlıq abidələrinin və təbii landşaft ərazilərinin qorunması	Estetik və psixoloji rifah vəziyyətinin yaxşılaşdırılması
	Yaradıcı sənaye sahələrinin və sənətkarlıq mərkəzlərinin inkişaf etdirilməsi	Mədəni zənginliyin artırılması
	Mövcud memarlıq və mədəniyyət abidələrinin transformasiyası	
	Bir-biri ilə əlaqələndirilmiş şəhərsalma həllərinin inkişaf etdirilməsi	"Doğma məkan" hissinin yaradılması / bərpa edilməsi
<b>Yeni şəhər iqtisadiyyatı</b>	İnnovativ sahələr üçün məkan imkanlarının yaradılması	Yeni iş imkanlarının yaradılması ( <i>Həyat keyfiyyəti</i> )
	Turizm infrastrukturunun təkmilləşdirilməsi və cəlbedici mədəniyyət təsisatlarının artırılması	
	Kənd təsərrüfatı sahəsinin inkişaf etdirilməsi	
	Bərpa olunan enerji təsərrüfatlarının genişləndirilməsi	

### 3.2. ƏSAS HƏDƏF GÖSTƏRİCİLƏRİ

Aşağıdakı cədvəldə verilən göstəricilər qabaqcıl metodların tətbiqi, layihənin hesabi dövrü üçün nəzərdə tutulan tədbirlərin əsaslandırılması və mümkünlüyünün təhlili əsasında verilmiş proqnozlara və mövcud məlumatlara əsaslanır.

Cədvəl 3.2.1

#### Hədəf göstəriciləri

Dayanaqlı inkişaf potensialı		2040-cı il	Ölçü vahidi
1.1	ÜDM-in artım tempi	78	%
1.2	Cəlb olunan xarici investisiyaların həcmi	30,32	Milyard ABŞ dolları
1.3	İnvestisiya qoyuluşu üçün nəzərdə tutulan ərazilər	24 000	ha
1.4	İllik turist sayının artımı	4	%
1.5	Bir turistin orta xərci ( <i>bir həftə qonaqlama ərzində</i> )	1 175	ABŞ dolları
1.6	Ərazilərin təmizlənməsi	5 000	ha
1.7	Xidmət sektoru və yaradıcı sənaye sektorunda məşğulluğun xüsusi çəkisi	60	%
1.8	Yeni şəhər xidmətlərinin xüsusi çəkisi	7,1	%
1.9	Şəhər hüdudları daxilindəki sənaye zonaları kateqoriyasından çıxarılan ərazilər	881,5	ha
1.10	Emal edilən tullantıların xüsusi çəkisi	70	%

Cədvəl 3.2.2

Həyat və ətraf mühitin keyfiyyəti		2040-cı il	Ölçü vahidi
2.1	Ev və iş arasındakı orta səfər müddəti	45	dəqiqə
2.2	Əhalinin mənzil təminatı	25	m <sup>2</sup> / nəfər
2.3	Əsas nəqliyyat vasitəsi kimi ictimai nəqliyyatdan istifadə edən sakinlərin xüsusi çəkisi	50	%
2.4	Əlaqələndirilmiş piyada yollarının uzunluğu	250	km
2.5	İctimai yaşılıqlardan piyada məsafədə ( <i>500 m</i> ) yaşayan əhalinin xüsusi çəkisi	80	%
2.6	Adambaşına düşən yaşıllıq sahəsi	8,0	m <sup>2</sup> / nəfər
2.7	Təmizlənmədən ətraf mühitə atılan tullantı və kanalizasiya sularının xüsusi çəkisi	< 5	%
2.8	Adambaşına düşən orta istixana qazı emissiyası ( <i>bura aşağıdakı elementlər daxildir: CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub>, N<sub>2</sub>O, HFC, CF<sub>4</sub></i> )*	4,5	%

\*Mənbə: BMT-nin İqlim Dəyişmələri üzrə Çərçivə Konvensiyasına (UNFCCC) Azərbaycan Respublikasının Milli Məlumatlar Hesabatından (İNDC) əldə olunmuş məlumat

## 4. ƏSAS ŞƏHƏR ALT-SİSTEMLƏRİNİN İNKİŞAFI ÜZRƏ YANAŞMALAR, PLANLAŞDIRMA PARAMETRLƏRİ VƏ LAYİHƏ TƏKLİFLƏRİ

*Bu fəsildə Baş Planının əsas elementləri üzrə başlıca yanaşmaların ətraflı təsviri verilmişdir.*

Müvafiq olaraq, bu fəsil əsas şəhər alt-sistemlərinin iyerarxiyası nəzərə alınaraq tərtib edilmişdir:

### • **Çoxmərkəzli ərazi inkişafı**

Bu fəsildə Bakı şəhərinin məruz qaldığı inkişaf təzyiqindən azad edilməsi üçün onun çoxmərkəzli inkişafını nəzərdə tutan əsas planlaşdırma paradigması haqqında məlumat verilmişdir.

### • **Əsaslı tikinti, zonalaşdırma və torpaqdan istifadə qaydaları, mədəni irsin qorunması**

Bakı şəhərinin Baş Planının icrası innovativ və çevik tikinti norma və standartlarına əsaslanmışdır.

### • **Çox-modallı nəqliyyat sistemi**

Nəqliyyat sistemi ilə bağlı planlaşdırma həllərində digər təkmilləşdirmələrlə yanaşı, ictimai nəqliyyat sisteminin inkişafının təşviq edilməsi Baş Planın əsas hədəflərindən biridir.

### • **Ətraf mühit proqramı / şəhər landşaftı / hibrid yaşıl dəhlizlər**

Bu fəsildə ekoloji bərpa tədbirləri, o cümlədən təbii və şəhərdaxili mühit ilə bağlı məsələlər müzakirə olunur.

### • **Dayanıqlı mühəndis-kommunikasiya infrastrukturunu**

Bu fəsildə mühəndis-kommunikasiya infrastrukturunun (*elektrik, su, qaz, rabitə*) vəziyyətinin yaxşılaşdırılması üçün həyata keçirilməli bütün tədbirlər haqqında məlumat verilmişdir.

## 4.1. ÇOXMƏRKƏZLİ ŞƏHƏR İNKİŞAFI

*Bu alt-fəsildə mövcud məskunlaşma kontekstinə əsaslanan Çoxmərkəzli Ərazi İnkişaf Modeli haqqında məlumat verilir. Şəhərin bütün sakinləri üçün bərabər imkanlar və xidmətlər təmin edilməsi hədəflənir. Hazırkı alt-fəsildə həmçinin layihə çərçivəsində müəyyən edilmiş mərkəzlər haqqında ətraflı məlumatlar öz əksini tapmışdır.*

### **Bakı şəhərinin mövcud ərazi inkişafı**

Bu gün Bakı tək-mərkəzli inkişaf edən aqlomerasiyadır. Şəhər xidmətlərinin əksəriyyəti Bakı şəhərinin mərkəzi hissəsində cəmlənmişdir. Şəhəratrafı yaşayış məntəqələrində xidmətlərlə təminat səviyyəsinin aşağı olması mərkəzden kənarda yerləşən ərazilərin yaşayış cəlbediciliyinin nisbətən aşağı olması ilə nəticələnmişdir. Şəhərin mərkəzəqaçma modelinə

uyğun inkişaf etməsi Mərkəzi Bakının əhalisinin normadan çox artması, açıq yaşıl məkanların azlığı, mühəndis kommunikasiya və nəqliyyat sistemlərinin ciddi yüklənməsinə səbəb olmuşdur.

### **Çoxmərkəzli inkişaf strategiyası iki əsas məqsədə nail olmağı hədəfləyir:**

- Mərkəzi Bakının yüklənmədən azad olunması;
- şəhəratrafı ərazilərin cəlbədiciyyətinin artırılması və gücləndirilməsi, iqtisadiyyatın şaxələndirilməsi, mənzil fondunun müasirləşdirilməsi, xidmət səviyyəsinin yüksəldilməsi.

### **Şəhər transformasiyasına tələb**

Bakının tək-mərkəzli aqlomerasiyadan düzgün təşkil edilmiş çoxmərkəzli şəhərə çevrilməsi üçün ilk növbədə effektiv ərazi təşkilinin təmin olunması tələb olunur. Baş plan çərçivəsində mövcud məskunlaşma strukturuna əsaslanaraq konkret inkişaf istiqamətlərinin (*mərkəzlərinin*) müəyyən edildiyi ərazi strukturunun yaradılması nəzərdə tutulur.

Çoxmərkəzlilik tək-mərkəzli inkişaf edən şəhər və onun aqlomerasiyasının hər bir sakini üçün bərabər imkanlara və xidmət standartlarına malik ahəngdar inkişaf edən regiona çevrilməsinin əsasıdır. Bunun təmin edilməsi üçün şəhərin ərazi inkişafını istiqamətləndirəcək şəhər mərkəzləri sisteminin qurulması tələb olunur. Təklif edilən sistem regionun perspektivlərini təkmilləşdirərək ümumi həyat keyfiyyətinin yüksəldilməsinə imkan verəcəkdir.

### **Çoxmərkəzli sistemin planlaşdırılması**

Çoxmərkəzlilik sistemi özündə şəhərsalma kontekstini və yarımada daxilində funksional əlaqələri əks etdirməlidir. Bakını əhatə edən şəhəratrafı zolaqda, eləcə də yarımadanın ucqar yaşayış məntəqələrində fərqli tip mərkəzlərin yaradılması tələb olunur:

- əsas hədəfə nail olmaq üçün alt-mərkəzlər şəhərin mərkəzi hissəsindən müəyyən məsafədə yerləşdirilməlidir;
- bunun üçün birinci növbədə şəhərin əsas mərkəzindən bərabər məsafədə yerləşən alt mərkəzlər sisteminin qurulması tələb olunur;
- mərkəzin yaradılması inkişaf proseslərinin doğru istiqamətlərə yönəldilməsi deməkdir;
- bu səbəbdən, mərkəzlər üçün seçilən yerlərin əhatə dairəsi nəzərə alınmaqla onların sayının əsaslandırılmış qaydada minimal qəbul edilməsi zəruridir.

**Mərkəzlərin tipologiyası:** Baş plan çərçivəsində mərkəzlər üç kateqoriyaya bölünmüşdür:

- **Əsas şəhər mərkəzi** (*Mərkəzi Bakı*) paytaxt Bakı üçün spesifik və ixtisaslaşmış şəhər xidmətlərinin təmin edildiyi və yüksək səviyyəli mədəniyyət obyektlərinin yerləşdiyi iqtisadi və inzibati mərkəz kimi fəaliyyət göstərəcəkdir;

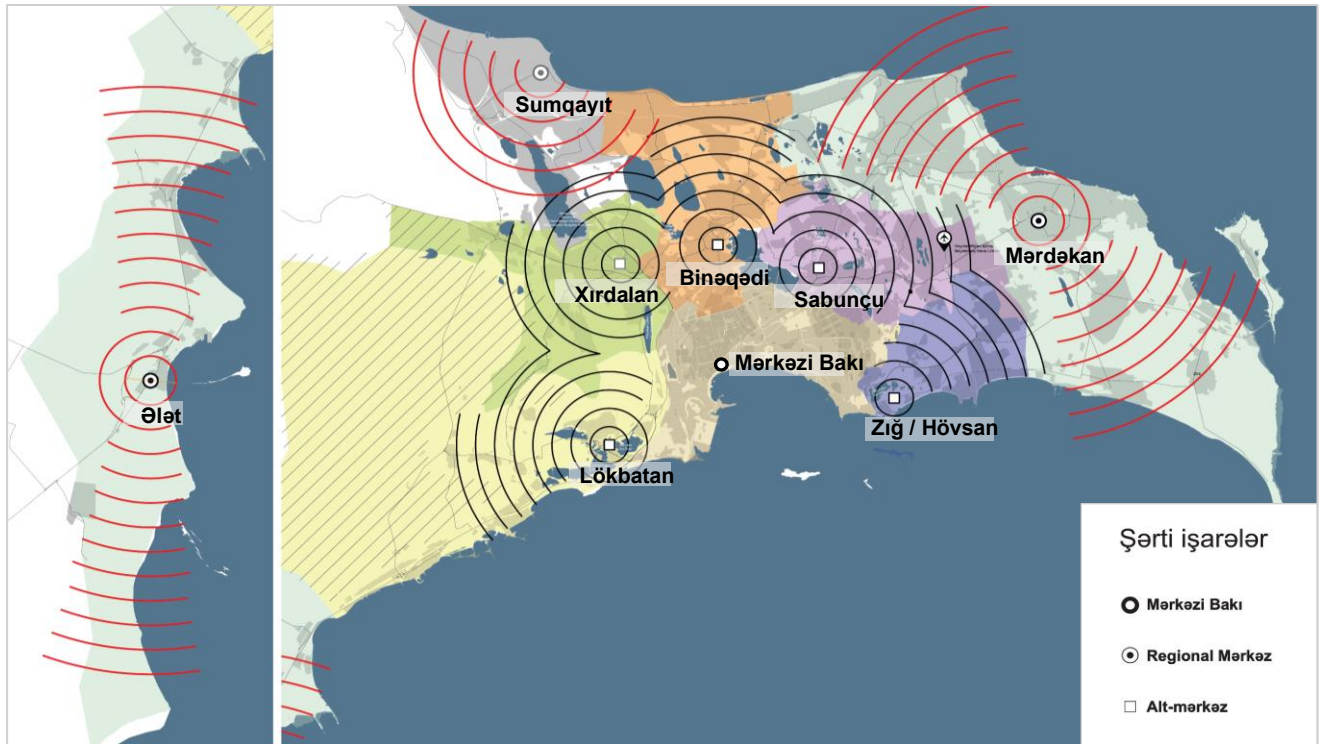
- **Regional Mərkəzlər** Mərkəzi Bakının regional analoqları rolunu oynayaraq öz təsir dairəsinə daxil olan ərazilərdə yüksək səviyyəli şəhər xidmətlərinin göstərilməsini təmin



edəcəkdir. Regional mərkəzlərin mövcud/planlaşdırılan nəqliyyat infrastrukturu vasitəsilə Mərkəzi Bakı ilə əlaqəsi təmin edilir. Bu mərkəzlərin şəhərin genişlənməsi və ya əhali artımı üçün kifayət qədər ərazi imkanlarına malik olması nəzərdə tutulur;

- **Alt-mərkəzlər** Mərkəzi Bakının hüdudlarında yerləşən strateji əhəmiyyətli mərkəzlər olaraq periferiyanın müxtəlif istiqamətlərindən şəhər mərkəzinə doğru giriş qapıları rolunu oynayacaqdır. Bu ərazilər və əsas şəhər mərkəzi arasında əlaqə effektiv ictimai nəqliyyat sistemi və magistral yollar vasitəsilə təmin ediləcəkdir.

Çoxmərkəzli inkişaf konsepsiyası müəyyən olunmuş mərkəzlərin “eynitipli inkişaf etdirilməsi” məqsədi daşımır. Əksinə, konsepsiyaya əsasən, mərkəzlərin şəhər xüsusiyyətlərinin qorunması, lakin eyni zamanda həmin mərkəzlərin nəzərdə tutulan əhatə dairəsi daxilində mənzil fondu və sosial xidmətlərlə təminat səviyyəsinin yaxşılaşdırılması və bununla öz tələbatlarını yerli səviyyədə ödəyə bilən ərazinin formalaşdırılması nəzərdə tutulur.

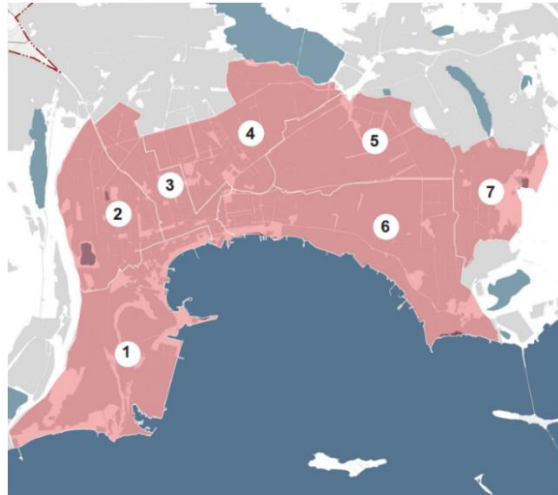


## ƏSAS ŞƏHƏR MƏRKƏZİ

Əsas Şəhər Mərkəzi (*Mərkəzi Bakı*) Bakı şəhərinin altı inzibati rayonunu və Qaraçuxur qəsəbəsinin ərazisini əhatə edir. Mərkəzi Bakının əhatə dairəsinə gələcək metro şəbəkəsinin əhatə edəcəyi ərazi və əsas inkişaf əraziləri daxildir. Qaraçuxur qəsəbəsinin Mərkəzi Bakıya daxil edilməsinin səbəbi onun çox hissəsinin şəhərdaxili ərazilərə xas tikinti sıxlığına sahib olması və qəsəbə ərazisinin metro sistemi ilə əlaqələndirilməsi ilə bağlı perspektiv planların olmasıdır. Həmçinin, qəsəbə topoqrafik məhdudiyyətlərə görə şərq və cənub hissəyə bölündüyü üçün Mərkəzi Bakı ilə funksional əlaqələr üstünlük təşkil edir.

## Əsas şəhər mərkəzinin əhatə dairəsi

Əsas Şəhər Mərkəzi - Mərkəzi Bakı		Əhali, 2019-cu il	Əhali, 2040-cı il
1	Səbail rayonu üzrə - cəmi	113 007	117 268
2	Yasamal rayonu üzrə - cəmi	273 335	303 829
3	Nəsimi rayonu üzrə - cəmi	239 050	243 488
4	Nərimanov rayonu üzrə - cəmi	197 567	266 838
5	Nizami rayonu üzrə - cəmi	213 687	300 972
6	Xətai rayonu üzrə - cəmi	318 312	417 741
7	Qaraçuxur qəsəbəsi	96 235	113 134
<b>Cəmi əhali</b>		<b>1 451 193</b>	<b>1 763 270</b>



## REGIONAL MƏRKƏZLƏR

Şəhər ərazisində iki regional mərkəzin yaradılması nəzərdə tutulur:

- **Mərdəkan** - Bakının şərqində yerləşən qəsəbə özünün kənd tipli məntəqə xarakterini qoruyub saxlayacaq. Fərdi evlər olan orta sıxlıqlı ərazilərdəki boş torpaq sahələri nöqtəvi inkişaf konsepsiyası əsasında inkişaf etdiriləcək;

- **Ələt** Bakının cənub hissəsində Azad İqtisadi Zona ətrafında yaranacaq yüksək sıxlıqlı yaşayış ərazilərindən ibarət yeni iqtisadi mərkəz olacaq.

## Regional mərkəzlər üçün seçim meyarları

Meyar	Regional mərkəzlər
Coğrafi mövqe meyarı	Bakının təsir dairəsindən / Bakının mərkəzindən azı 25 km məsafədə yerləşir. Müəyyən edilmiş əhatə dairəsinin mərkəzində yerləşir.
Əhali meyarı	Əhatə dairəsinə daxil olan ərazinin əhalisi > 75 000 nəfər Mərkəzin / yaşayış məntəqəsinin əhalisi (2019-cu il) > 20 000 nəfər
İctimai nəqliyyat əlaqəsi	Mövcud və ya perspektiv (2040-cı il) dəmir yolu / avtobus / magistral yol ilə əlaqəsi olan ərazilər
Şəhər strukturu / konteksti	Mövcud yaşayış məntəqəsi / şəhər mərkəzi ( <i>yeni peyk məntəqəsi olmayan</i> ) İqtisadi perspektivi
Şəhər inkişaf potensialı	Şəhər inkişafı / Transformasiya / Nöqtəvi inkişaf üçün ərazi imkanları

Uyğunluq səviyyəsi

Yüksək



Orta



Aşağı



Regional mərkəzlər üçün seçim meyarları	Şərqi rayonu			Cənub rayonu	
	Maştağa		Mərdəkan		Ələt
Bakının mərkəzinədək məsafə	regional / 25 km		regional / 32 km		şəhərdən uzaq (68 km) məsafədə yerləşməsi
Potensial əhatə dairəsinin mərkəzi ərazisini əhatə etməsi	periferiyada yerləşir		mərkəzdə yerləşir		mərkəzdə yerləşir
Ərazi imkanları	boş ərazilər azdır		boş ərazilər mövcuddur		boş ərazilər üstünlük təşkil edir
İctimai nəqliyyat potensialı (uzunmüddətli perspektiv üçün)	dəmir yolu əlaqəsi (2027-ci il)		dəmir yolu əlaqəsi (2027-ci il)		dəmir yolu əlaqəsi (mövcud)
Avtomobil yolu əlaqəsi (mövcud)	3-cü dərəcəli yol		magistral yol		magistral yol
Əhatə dairəsinə daxil olan ərazilərin əhali sayı (2019-cu il)	260 000		260 000		42 000
Yaşayış məntəqəsinin əhali sayı /Artım faizi (2009-2019)	52 000 / +27%		33 800 / +56 %		16 300 / +27 %
Mövcud əlavə imkanlar	turizm ərazilərinə yaxınlıq		turizm ərazilərinə yaxınlıq		Azad İqtisadi Zona
			yaxınlığında hava limanı yerləşir		
			xidmət mərkəzidir		

### Mərdəkan Regional Mərkəzi

Bu ərazidə ən böyük yaşayış məntəqələrindən biri olmaqla yanaşı, Mərdəkan son 10 ildə ən yüksək əhali artımının müşahidə olunduğu yaşayış məntəqəsidir. Qəsəbənin nəqliyyat əlaqəsi Mərdəkan şossesi vasitəsilə təmin olunur. 2027-ci ilə planlaşdırılan yeni dəmir yolu xətti (Qala) vasitəsilə ərazinin daha yüksək əlçatanlığa sahib olacağı gözlənilir. Mərdəkan yarımadasının şimalında yerləşən Pirşağı qəsəbəsindən cənub-şərqi qurtaracaqdağı Zirə qəsəbəsinə qədər uzanan əhatə dairəsinə xidmətlərlə təmin edə biləcək coğrafi mövqeyə sahibdir. Ələtdən fərqli olaraq Mərdəkan şəhər inkişaf qütbü kimi nəzərdə tutulmur. Qəsəbənin öz mövcud xüsusiyyətlərini qorumaqla xidmət təminatı səviyyəsi və keyfiyyətini artırması planlaşdırılır. Tranzit yönümlü inkişaf yanaşmasına uyğun olaraq, əlavə mərkəzi funksiyaları öz üzərinə götürməsi üçün Yeni Qala dəmir yolu stansiyasının yaxınlığında geniş çoxtəyinatlı (qarışıq istifadə) ərazilərin inkişafı nəzərdə tutulur. Sahil turizmi, aqrar sənaye sahələri və hava limanına yaxınlıq Mərdəkan əhalisinin məşğulluğu baxımından mühüm rol oynamağa davam edəcək.



Aşağıdakı cədvəldə hər bir əhatə dairəsi üzrə əhalinin proqnoz edilən sayı və şəhər inkişaf ərazilərində yaşayacaq əhalinin sayı əks olunmuşdur (“Planlaşdırılan əhali”). Yaşayış məntəqələrinin təbii əhali artımı ilə bağlı yaranacaq tələbat ərazinin “nöqtəvi inkişaf” potensialı hesabına ödənilə bilər.

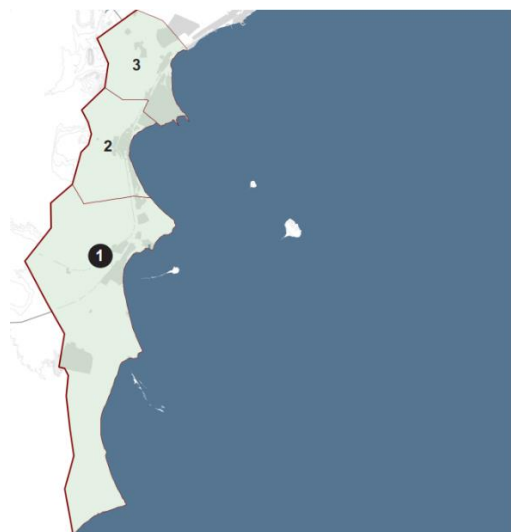
Cədvəl 4.1.4

Mərdəkanın əhatə dairəsi		Əhali, 2019 il	2040-cı ilə qədər yeni inkişaf ərazilərində yaşayacaq əhalinin sayı <sup>1</sup>	Mərdəkan Regional Mərkəzi
1.	Mərdəkan	33 809	-	
2.	Kürdəxanı	11 240	+ 237	
3.	Nardaran	25 182	-	
4.	Bilgəh	10 162	-	
5.	Maştağa	52 008	+ 18 839	
6.	Buzovna	35 541	+ 13 924	
7.	Şağın	4 123	-	
8.	Qala	7 163	+ 40 168	
9.	Şüvəlan	24 081	-	
10.	Türkan	12 023	-	
11.	Zirə	12 604	+ 7 204	
12.	Gürgən	1 396	-	
13.	Pirallahı	17 084	-	
-	Çilov	1 704	-	
-	Neft daşları	400	-	
<b>Əhali <sup>1</sup></b>		<b>248 520</b>		
<b>Planlaşdırılan əhali</b>			<b>328 892</b>	

<sup>1</sup> əlavə nöqtəvi inkişaf potensialı istisna olmaqla

## Ələt Regional Mərkəzi

Ələt Azad İqtisadi Zonasının inkişafı onun ətrafındakı yaşayış məntəqələrinin iqtisadi inkişafına təkan verəcək. Qəsəbə kiçik olduğu üçün mövcud imkanlar gələcək inkişafdan irəli gələcək tələbatın ödənilməsi baxımından kifayət etməyəcək. Əlavə məşğulluq imkanları hesabına formalaşan əhali artımını qarşılamaq üçün Bakının Baş Planı adekvat şəhər genişləndirilməsi üzrə təklifləri təqdim edir. Ələtin əhatə dairəsi cənub hissədəki sahiləni əraziləri bütünlüklə əhatə edir.



Cədvəl 4.1.5

Ələtin əhatə dairəsi		Əhali, 2019-cu il	2040-cı ilə qədər yeni inkişaf ərazilərində yaşayacaq əhalinin sayı <sup>1</sup>
1.	Ələt	16 301	+ 19 142
2.	Qobustan	17 708	-
3.	Sanqaçal	5 862	-
Əhali <sup>1</sup>		<b>39 871</b>	
Planlaşdırılan əhali			<b>59 013</b>

<sup>1</sup> əlavə nöqtəvi inkişaf potensialı istisna olmaqla

### ALT-MƏRKƏZLƏR

Şəhər ərazisində 4 alt-mərkəzin yaradılması planlaşdırılır:

- **Ziğ və Hövsan** - Bakının şərqində şəhər qapısı rolunu oynayan, orta sıxlıqlı yaşayış məhəllələri, sahiləni yaşayış məntəqələri və istirahət məkanlarının birgə inkişaf etdiriləcəyi ərazi kimi nəzərdə tutulur. Hazırda iki yaşayış məntəqəsindən heç biri mərkəz kimi çıxış etmək potensialına malik deyil, lakin iki sahiləni qəsəbənin birgə inkişafı olduqca perspektivli görünür;

- **Sabunçu** – çoxfunksiyalı (*qarışıq-istifadə təyinatlı*) yaşayış ərazilərindən ibarət hava limanı şəhəri kimi nəzərdə tutulur. Sabunçu güclü ictimai nəqliyyat əlaqəsinə və əhatə dairəsi hazırda 0,38 milyon nəfər olan xidmət şəbəkəsinə sahibdir;





























- **Binəqədi** – şimal qapısı rolunu oynayan, orta sıxlıqlı yaşayış ərazilərindən ibarət mərkəz kimi inkişaf etdiriləcək. Binəqədi alt-mərkəzi şəhərin şimalında Böyükşor gölünün bərpası planı çərçivəsində yaradılan istirahət imkanlarından istifadə etmək imkanı əldə edəcək;

- **Lökbatan** – şəhərin qərb qapısı rolunu oynayan, şərq hissə boyu yaşıl zolağın bir hissəsini təşkil edən logistika (*son təyinat mərkəzinə çatdırılma*) və istehsal mərkəzi kimi inkişaf etdiriləcək.

## Alt-mərkəzlər üçün seçim meyarları

Meyar	Alt-mərkəzlər
<b>Coğrafi mövqe meyarı</b>	Şəhəratrafi ərazidə yerləşir. Bakı mərkəzindən azı məsafə 10 km. Qonşu mərkəzədək azı məsafə 10 km
<b>Əhali meyarı</b>	Əhatə dairəsinə daxil olan ərazilərdə əhali sayı > 150 000 nəfər. Mərkəzin / yaşayış məntəqəsinin əhalisi > 40 000 nəfər (2019 il)
<b>İctimai nəqliyyat əlaqəsi</b>	Mövcud və ya perspektiv metro / dəmir yolu / magistral yol / avtomobil yolu ilə əlaqəsi olan ərazilər
<b>Şəhər strukturu / konteksti</b>	Mövcud yaşayış məntəqəsi / şəhər mərkəzi (yeni peyk məntəqəsi olmayan)
<b>Şəhər inkişaf potensialı</b>	Planlaşdırılan "Hibrid yaşıl dəhlizlər"lə əlaqələndirilmiş geniş şəhər transformasiyası imkanları olan ərazilər

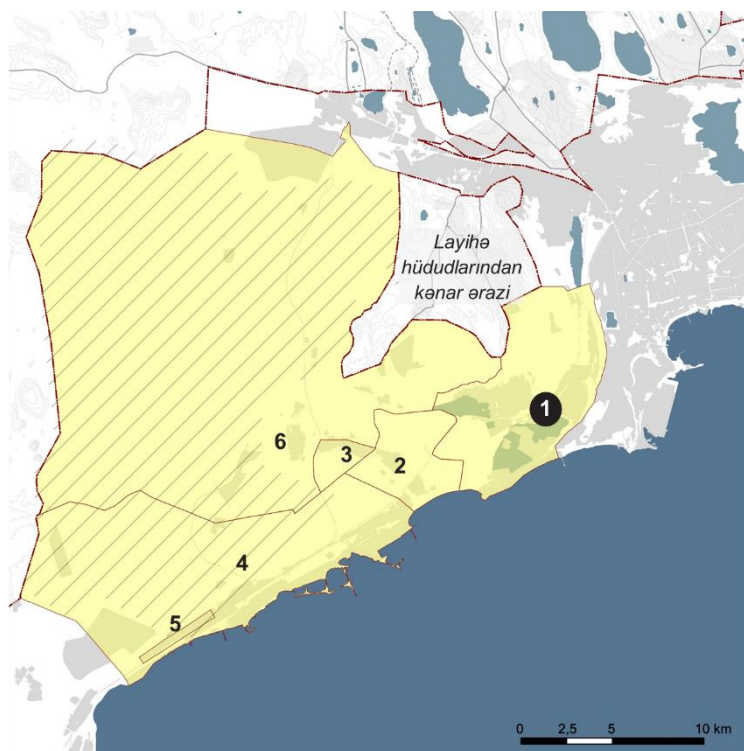
Uyğunluq səviyyəsi:   Yüksək    Orta    Aşağı 

Alt-mərkəzlər üçün seçim meyarı	Qərb		Şimal			Şərq	
	Lökbatan		Binəqədi		Sabunçu	Zığ	Hövsan
<b>Mərkəz olmağa namizəd ərazilər *</b>							
Coğrafi mövqeyi	şəhəratrafi 		şəhəratrafi 		şəhəratrafi 		şəhəratrafi 
Bakının mərkəzinədək məsafə / Qonşu mərkəzədək məsafə	21 km 		15 km 		15 km 		16 km 
Ehtiyat ərazi imkanları	bataqlıq 		Böyükşor gölü 		transformasiya 		tam boş ərazilər 
İctimai nəqliyyat imkanları (mövcud)	dəmir yolu (yükdaşıma) 		təhkim zolaqları 		dəmir yolu / metro əlaqəsi 		avtobus 
İctimai nəqliyyat imkanları (potensial)	dəmir yolu (sənişin-daşıma) 		dəmir yolu (sənişin-daşıma) 		metro (uzunmüddətli perspektivdə) 		avtobus əlaqəsi 
Avtomobil yolu əlaqəsi	M3 avtomobil yolu 		Binəqədi şossesi 		Aeroport yolu 		Zığ şossesi 
Əhatə dairəsinə daxil olan ərazilərin əhali sayı (2019-cu il üzrə)	86 000 		283 800 		380 600 		70 200 

\* Xırdalan - layihə ərazisi xaricində yerləşən alt mərkəzdir.

## Lökbatan

Logistika və ticarət sahəsi üzrə güclü iqtisadi bazaya malik olan Lökbatan son ünvana çatdırılma mərkəzi olaraq çıxış edəcək və Mərkəzi Bakının qərb qapısı kimi fəaliyyət göstərəcəkdir. Bundan əlavə, Lökbatan Xocahəsən gölündən Xəzər dənizinə qədər inkişaf etdiriləcək şərqə yaşıl kəmərin bir hissəsini təşkil edəcək. 2027-ci ildən əvvəlki dövrlərdə Lökbatanda dəmir yolu stansiyası və xidmətləri təkmilləşdirilərək sərnişindaşıma məqsədi üçün istifadə olunacaq və burada Lökbatandan Bakı



Mərkəzi Dəmir yolu Stansiyasına müntəzəm dəmir yolu reysləri həyata keçiriləcək. Əsas inkişaf əraziləri olaraq (*yaşayış, qarışıq istifadə və yüngül sənaye əraziləri*) dəmir yolu stansiyasına yaxın ərazilərin ətrafı nəzərdə tutulur. Ətrafdakı yaşayış məntəqələrində əhali sıxlığının az olması ilə əlaqədar şəhər inkişafının əsasən Lökbatana yönələcəyi nəzərdə tutulur.

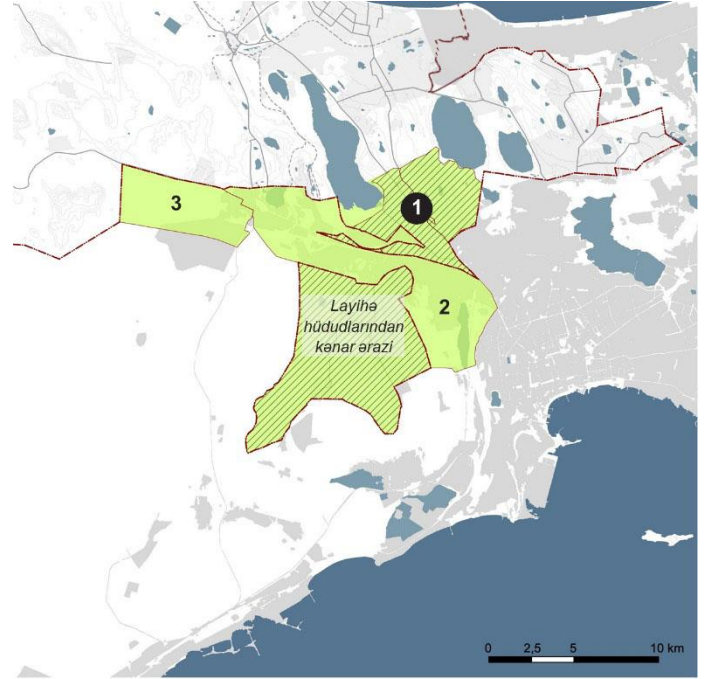
Cədvəl 4.1.8

Lökbatanın əhatə dairəsi		Əhali, 2019-cu il	2040-cı ilə qədər yeni inkişaf ərazilərində yaşayacaq əhalinin sayı <sup>1</sup>
1.	Lökbatan	41 672	+9 780
2.	Putu	2 753	-
3.	Korgöz	3 026	-
4.	Sahil	26 815	-
5.	Ümid	2 151	-
6.	Qızıldaş	8 377	-
-	Çeyildağ	1 202	-
	<b>Əhali<sup>1</sup></b>	<b>85 996</b>	
<b>Planlaşdırılan əhali</b>			<b>95 776</b>

<sup>1</sup> əlavə nöqtəvi inkişaf potensialı istisna olmaqla

## Xırdalan

Xırdalan Bakının çoxmərkəzli inkişaf sistemində xüsusi rol oynayır. Xırdalan şəhəri və onun əhatə dairəsinə daxil olan ərazilər Bakı şəhərinin inzibati sərhədindən kənar da yerləşir. Lakin, Bakının bəzi yaşayış məntəqələrinin Xırdalanla sıx funksional əlaqəsi, həmçinin Xırdalanın Abşeron nəqliyyat şəbəkəsinə inteqrasiya olunması onun alt-mərkəz kimi inkişafına əsas verir. Bakı şəhərinin Baş Planı çərçivəsində layihə hüduqlarından kənar ərazilər ilə bağlı planlaşdırma təkliflərinin verilməsi nəzərdə tutulmur. Bu nümunə Bakı ilə ətraf rayonlar arasında inzibati səviyyədə bölgələrarası qarşılıqlı əlaqələrin qurulmasına zərurətin olduğunu göstərir.



Cədvəl 4.1.9

Xırdalanın əhatə dairəsi		Əhali, 2019-cu il	2040-cı ilə qədər yeni inkişaf ərazilərində yaşayacaq əhalinin sayı <sup>1</sup>
1.	Xırdalan <sup>2</sup>	-	( <sup>2</sup> )
2.	Xocahəsən	5 801	+ 14 870
	Sulutəpə	23 440	-
3.	28 May	8 528	-
	Müşviqabad	16 190	-
-	Masazır <sup>2</sup>	-	( <sup>2</sup> )
-	Qobu <sup>2</sup>	-	( <sup>2</sup> )
-	Hökməli <sup>2</sup>	-	( <sup>2</sup> )
	<b>Əhali <sup>1</sup></b>	<b>53 959</b>	
<b>Planlaşdırılan əhali</b>			<b>68 829</b>

<sup>1</sup> əlavə nöqtəvi inkişaf potensialı istisna olmaqla

<sup>2</sup> layihə ərazisindən kənar da yerləşir



## Binəqədi

Xəzərin şimal sahillərində yerləşən Binəqədi alt-mərkəzi Böyükşor gölü ətrafındakı istirahət imkanlarından faydalanmaq imkanı əldə edəcək. Çoxmərkəzli inkişaf baxımından böyük əhəmiyyətə malik iqtisadi aspektlər ərazidə uzunmüddətli perspektivdə çoxşaxəli yerli sənaye sahələrinin gücləndirilməni tələb edəcək. Perspektivdə Binəqədi yenidən dəmir yolu nəqliyyatı ilə əlaqələndiriləcək. Bundan əlavə, Binəqədi və Pirşağı arasında birbaşa şimal-cənub oxunun inşası planlaşdırılır ki, bu da şimal sahili ilə Binəqədi alt-mərkəzi arasındakı əlaqələri gücləndirəcək. Bu nəqliyyat xətti sayəsində şimal sahili ilə Binəqədi arasında yerləşən yaşayış məntəqələrinin inkişafının (*Digah, Mehdiabad, Novxanı, Goradil, Fatmayı və Məmmədli*) Binəqədiyə doğru istiqamətlənəcəyi ehtimalı böyükdür.



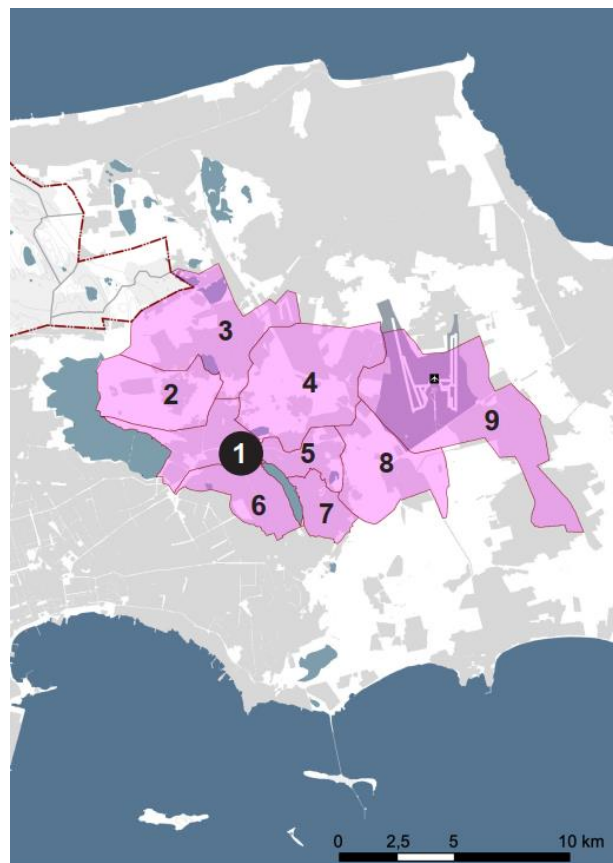
Cədvəl 4.1.10

Binəqədinin əhatə dairəsi		Əhali, 2019-cu il	2040-cı ilə qədər yeni inkişaf ərazilərində yaşayacaq əhalinin sayı <sup>1</sup>
1.	Binəqədi	47 234	74 861
2.	Biləcəri	68 696	-
3.	M.Ə.Rəsulzadə	57 203	4 228
4.	Binəqədi rayonunun qəsəbələrə aid olmayan hissəsi	110 643	-
5.	Pirşağı	12 268	1 192
<b>Əhali<sup>1</sup></b>		<b>296 044</b>	
<b>Planlaşdırılan əhali<sup>1</sup></b>			<b>376 325</b>

<sup>1</sup> əlavə nöqtəvi inkişaf potensialı istisna olmaqla

## Sabunçu

Mərkəzi Bakının şimal-şərqində yerləşən sıx məskunlaşmış şəhəratrafı ərazilər arasında Sabunçu müasir dəmir yolu xətti vasitəsilə Mərkəzi Bakı ilə əlaqəyə sahib olan yeganə yaşayış məntəqəsidir. Bundan əlavə, perspektivdə metro xətlərinin (*Yaşıl xətt*) bu əraziyə doğru uzadılması burada ictimai nəqliyyatın keyfiyyətini əhəmiyyətli dərəcədə artıracaq və Sabunçunu şəhər inkişafı üçün ən üstün mərkəzə çevirəcək, Sabunçuda və Zabratda yaradılacaq nəqliyyat mübadilə mərkəzləri (*hub*) ətraf əraziləri özünə cəlb edəcək. İkinci əsas inkişaf ərazisi Böyükşor gölünün şimal sahillərinin reaktivasiya olunacaq sahələrini əhatə edir. Çoxmərkəzli inkişaf baxımından böyük əhəmiyyətə malik iqtisadi aspektlərə əsasən Təmiz Şəhərin yaxınlığında Eko-Sənaye Parkının və Heydər Əliyev adına Hava Limanının yaxınlığında anbar / logistika / ofis sahələrinin inkişafı nəzərdə tutulur.



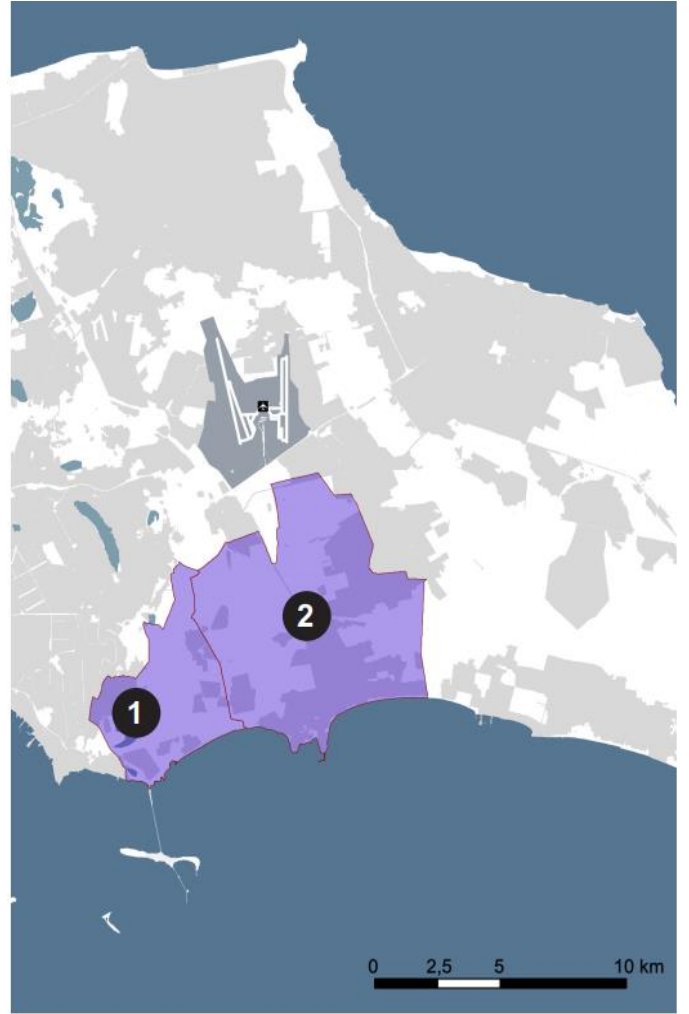
Cədvəl 4.1.11

Sabunçunun əhatə dairəsi		Əhali, 2019-cu il	2040-cı ilə qədər yeni inkişaf ərazilərində yaşayacaq əhalinin sayı <sup>1</sup>
1.	Sabunçu	38 319	+ 5 146
2.	Balaxanı	27 534	+ 4 086
3.	Zabrat	45 056	+ 15 338
4.	Ramana	46 327	+ 1 885
5.	Bülbülə	27 676	+ 15 547
6.	Bakıxanov	83 904	-
7.	Əmircan	33 978	+ 924
8.	Yeni Suraxanı	17 858	+ 16 786
9.	Binə	59 980	+ 10 468
<b>Əhali<sup>1</sup></b>		<b>380 632</b>	
<b>Planlaşdırılan əhali<sup>1</sup></b>			<b>450 812</b>

<sup>1</sup> əlavə nöqtəvi inkişaf potensialı istisna olmaqla

## Ziğ / Hövsan mərkəzinin əhatə dairəsi

Mərkəzi Bakının şərqində, Xəzərin sahili boyu yerləşən Ziğ və Hövsan qəsəbələrində ərazinin topoqrafik quruluşu ilə əlaqədar olaraq əhalinin sıxlığı nisbətən aşağıdır. Xidmətlərlə təminat baxımından yaşayış məntəqələrinin heç biri təklikdə mərkəz kimi fəaliyyət göstərmək imkanına sahib deyil, lakin sahiyanı ərazilərin inkişafı (*istirahət və yaşayış*) baxımından yaşayış məntəqələrinin birgə inkişafı çox perspektivli görünür. Hazırda ərazidə bir sıra inkişaf layihələri həyata keçirilir. Bunlara Ziğ gölünün bərpası layihəsini və Hövsan qəsəbəsi ərazisində MİDA tərəfindən həyata keçirilən geniş miqyaslı mənzil tikintisi layihəsini misal gətirmək olar. Qeyd edilən layihələr Bakı şəhərinin Baş Planında nəzərə alınmışdır. 2027-ci ilə qədər Yeni Suraxanıdan Hövsana qədər bixətli dəmir



yolu xəttinin bərpası və elektriklişdirilməsi, o cümlədən Hövsanda iki dəmir yolu stansiyasının tikintisi üzrə işlər yekunlaşacaq.

Cədvəl 4.1.12

Ziğ / Hövsan mərkəzinin əhatə dairəsi		Əhali, 2019-cu il	2040-cı ilə qədər yeni inkişaf ərazilərində yaşayacaq əhalinin sayı <sup>1</sup>
1.	Ziğ	16 072	+ 10 190
2.	Hövsan	54 175	+ 23 191
<b>Əhali<sup>1</sup></b>		<b>70 247</b>	
<b>Planlaşdırılan əhali<sup>1</sup></b>			<b>103 628</b>

<sup>1</sup> əlavə nöqtəvi inkişaf potensialı istisna olmaqla

## 4.2. ƏSASLI TİKİNTİ – ƏRAZİLƏRİN ZONALAŞDIRILMASI

*Bu alt-fəsildə qeyd edilən tədqiqat nəticələri layihə ərazisində aparılmış şəhər təhlillərinə əsaslanır (bax Fəsil 2). Bu nəticələr əsasında Bakının gələcək inkişafına istiqamət verəcək şəhərsalma və "ağıllı inkişaf" siyasətləri müəyyən edilmişdir. Məqsəd Bakı şəhərinin gələcək inkişaf baxışının 2040-cı ilə qədər reallaşdırılmasına müvəffəq olmaqdır.*

*Baş Plan çərçivəsində Bakı şəhəri üzrə verilmiş iqtisadi və əhali proqnozlarına əsasən əsaslı tikintinin aparılacağı ərazilər müəyyən edilir.*

### **Prioritet yenidənqurma və şəhərsalma yanaşması**

Baş Plan çərçivəsində birinci növbəli inkişaf zonaları çoxmərkəzli planlaşdırma yanaşmasına əsaslanaraq müəyyən edilir. Mərkəzlər Baş Planın inkişaf konsepsiyasının dayaqları rolunu oynayır. Hər bir mərkəz yerli tələblərə əsaslanaraq düşünülmüş şəhər konsepsiyası daxilində dayanıqlı iqtisadi inkişafı təmin etmək üçün tələb olunan insan resurslarının və investisiyaların cəlb edilməsinə imkan verəcək xüsusi şəhər brendinqi strategiyasını qəbul edəcək. Bu konsepsiyaya əsasən, əsas inkişaf mühüm funksiyaları daşıya biləcək və Abşeron yarımadasının inkişafının katalizatoru olmağa qadir olan yaşayış məntəqələrinə istiqamətləndirilir.

Baş Planda göstərilən əsaslı tikinti əraziləri 2040-cı ilə qədər Bakının dayanıqlı inkişafı baxımından kifayət edəcəkdir. Buna baxmayaraq, proqnozlarla bağlı mümkün qeyri-müəyyənlikləri nəzərə alaraq, iqtisadi artım və əhali artımı ilə bağlı daha yüksək göstəricilərin ola biləcəyi halda əhalinin və iqtisadi sahələrin tam yerləşdirilməsini təmin edə bilmək üçün inkişaf ərazilərinin sahəsi daha geniş qəbul edilmişdir.

Şəhərin inkişaf sərhədləri mövcud və gələcəkdə inkişaf ərazilərini açıq məkanlardan, kənd təsərrüfatı təyinatlı torpaqlardan, göl ərazilərindən və digər təbii mühit ünsürlərindən aydın şəkildə ayırır. Bu cür şəhər konsolidasiyası siyasəti, mövcud olan və düzgün zonalaşdırılmış ərazilərlə yeni inkişaf ərazilərinin birləşdirilməsinə yönəldilmişdir.

Mərkəzlər aşağıdakılarla xarakterizə olunur:

#### **• İctimai nəqliyyat yönümlü şəhərsalma yanaşması (İNYŞ)**

İctimai nəqliyyat yönümlü şəhərsalma dinamik, səmərəli və dayanıqlı şəhər ərazilərinin yaradılması üçün əsas nəqliyyat mübadilə mərkəzləri ətrafında daha yüksək sıxlıqlı şəhər inkişafını ehtiva edir. Yüksək keyfiyyətli ictimai nəqliyyat imkanları stansiyaların ətrafında kompakt, piyada gəzinti imkanları olan, piyada yönümlü, çoxfunksiyalı (*qarışıq istifadə olunan*) ərazilərinin planlaşdırılmasına imkan verir.

#### **• Köhnə sənaye ərazilərinin inkişafı**

İstifadə edilməyən geniş ərazilər yeni təyinatlarla istifadə etmək üçün dəyişdirilə bilər. Əsasən köhnə sənaye əraziləri yeni çoxtəyinatlı (*qarışıq istifadə*) tikililərin və yaşayış binalarının

əsaslı tikintisi üçün istifadə edilə bilər.

#### • **Kontekstli şəhər genişləndirilməsi**

Baş Plan, kontekstli şəhər genişləndirilməsini Böyükşor gölü və ya (*məsələn*) Ələt kimi seçilmiş yerlərdə təklif edir. Burada planlaşdırılan genişmiqyaslı inkişaf layihələri təklif olunan yeni şəhərsalma əraziləri üçün katalizator rolunu oynayacaqdır.

Bu, uzunmüddətli perspektivdə Bakının hazırkı nəqliyyat problemlərini azaltmağa imkan verəcək, çünki, ictimai nəqliyyat imkanları sayəsində iş və yaşayış yerlərinə rahat gediş-gəliş imkanı yaranacaq. Kiçik kənd tipli yaşayış məntəqələrinin hər birində yeni yaşayış ərazilərinin ayrılmasının bir sıra mənfi nəticələri ola bilər. Bunlara aşağıdakılar aiddir:

- şəhərin üfuqi genişlənməsi (*şəhər yayılması*): Kənd tipli yaşayış məntəqələrinin hər birinin genişlənməsi mühüm dəyərə malik açıq məkanların istifadə edilməsinə səbəb olacaq və nəticədə, kənd təsərrüfatına yararlı torpaqların, rekreasiya xüsusiyyəti olan ərazilərin və digər açıq məkanların ümumi sahədə payı daha da azalacaq. Bütün bunlardan başqa, yeni ərazilərin, kommunal və nəqliyyat infrastrukturunun inkişafı üçün əsaslı kapital qoyuluşu tələb olunacaq;

- nəqliyyat: Əlverişli və rahat ictimai nəqliyyata çıxışı olmayan ərazilərdə əhalinin fəal şəkildə artması fərdi minik avtomobillərindən istifadə asılılığını daha da gücləndirəcək və insanların nəqliyyat ehtiyacını artıracaqdır;

- uzunmüddətli inkişaf: Birləşmiş Millətlər Təşkilatının uzunmüddətli əhali proqnozlarına görə, 2040-2050-ci illər arasında Azərbaycanda əhalinin sayı azalmağa başlayacaq. Həmçinin əhali əsasən şəhər yerlərində cəmləşəcək və kiçik yaşayış məntəqələri yaşayış üçün daha az cəlbedici olacaq. Bu səbəbdən, mövcud yaşayış məntəqələrinin mərkəz hissələrini genişləndirmək əvəzinə, inkişafın onların daxilində cəmləşdirilməsi tövsiyə olunur.

Bütün bunları nəzərə alaraq, Baş Plan çərçivəsində kiçik yaşayış məntəqələri üçün "inkişaf moratoriyası" (*inkişaf ləngidicisi*) tətbiq edilməyəcək. İstifadə edilməmiş tikinti sahələrinin çoxluğunu və sıxlığın olduqca aşağı olduğu sahələri nəzərə alaraq, əhalinin təbii artımı nəticəsində yaranacaq tələbatın mövcud yaşayış məntəqələrinin "hüdudları" daxilində ödənilməsi üçün kifayət qədər yer mövcuddur.

#### **Nöqtəvi inkişaf potensialı**

Yarımada ərazisində nöqtəvi inkişaf potensialı kiçik məhəllələr daxilində yerləşən fərdi evlər arasındakı boş torpaq sahələrində və əsasən Bakının mərkəzində yerləşən yenidən qurulacaq ərazilərdə (*köhnəlmiş yaşayış binalarının yerləşdiyi ərazilər*) mövcuddur. Boş torpaq sahələri əsasən özəl mülkiyyətçilərə və ya şirkətlərə məxsusdur. Buna görə, Bakının proqnozlaşdırılan əhali artımı ilə bağlı yaranacaq mənzil tələbatının vaxtında və ya planlaşdırılmış şəkildə təmin edilməsi üçün bu ərazilərdən istifadə mümkün olmaya bilər. Bunu nəzərə alaraq, Baş Plan çərçivəsində mövcud olan bu potensiallar tanınaraq qiymətləndirilsə

də, proqnozlaşdırılan artımla bağlı yaranacaq tələbatı tam təmin edəcəyi nəzərdə tutulmur. Təbii artımla bağlı yeni yaşayış sahələrinin inkişafı Baş Planda göstərildiyi kimi xüsusilə kənd tipli yaşayış ərazilərindəki boş sahələrdə nöqtəvi inkişafın aparılması ilə həyata keçiriləcək.

Cədvəl 4.2.1

Qəsəbələrin nöqtəvi inkişaf potensialının qiymətləndirilməsi

Əhatə dairəsi	Qəsəbə	Əhali, 2019-cu il, nəfər	Yaşayış əraziləri / çoxfunksiyalı (qarışıq istifadə) ərazilər, ha	Yaşayış ərazilərində mövcud əhali sıxlığı, nəfər/ha	Əhalinin sıxlığı, maksimal əhali /ha	Yaşayış ərazilərinin nəzəri hesablanmış əhalisi, nəfər	Nəzəri hesablanmış nöqtəvi inkişaf potensialı, nəfər	Mümkün nöqtəvi inkişaf potensialı 10% (nəfər)	Yekun əhali sıxlığı, nəfər / ha
Lökbatan	Putu	2 753	86 3	32	60 0	5 175	2 422	242	35
	Korgöz	3 026	157 2	19	60,0	9 433	6 407	641	23
	Sahil	26 815	286 2	94	115,0	32 915	6 100	610	96
	Ümid	2 151	98 6	22	60,0	5 914	3 763	376	26
	Qızıldaş	8 377	208 6	40	60,0	12 517	4 140	414	42
Binəqədi	Biləcəri	68 696	874 2	79	115,0	100 536	31 840	3 184	82
	M.Ə.Rəsulzadə	57 203	376 8	152	230,0	86 665	29 462	2 946	160
	Binəqədi <sup>1</sup>	110 643	3 331,5	33	60,0	199 889	89 246	8 925	36
	Pirşağı	12 268	1 016,7	12	60,0	61 000	48 732	4 873	17
Sabunçu	Balaxanı	27 534	219,2	126	230,0	50 411	22.877	2 288	136
	Ramana	46 327	1 130,9	41	60,0	67 854	21 527	2 153	43
	Bakıxanov	83 904	568,8	148	230,0	130 821	46 917	4 692	156
	Əmircan	33 978	347,9	98	115,0	40 012	6 034	603	99
Xırdalan <sup>2</sup>	Xocəsən	37 769	2 043,9	18	60,0	122 632	84 863	8 486	23
	Müşviqabad	16 190	140,1	116	230,0	32 232	16 042	1 604	127
Ələt	Qobustan	17 708	535,4	33	60,0	32 123	14 415	1 441	36
	Sanqaçal	5 862	268,0	22	60,0	16 081	10 219	1 022	26
Mərdəkan	Mərdəkan	33 809	1 492,4	23	60,0	89 547	55 738	5 574	26
	Kürdəxanı	11 240	2 551,4	4	60,0	153 087	141 847	14 185	10
	Nardaran	25 182	1 417,2	18	60,0	85 031	59 849	5 985	22
	Bilgəh	10 162	1 312,3	8	60,0	78 740	68 578	6 858	13
	Şağan	4 123	395,2	10	60,0	23 710	19 587	1 959	15
	Şüvəlan	24 081	1 719,3	14	60,0	103 161	79 080	7 908	19
	Türkan	12 023	1 675,6	7	60,0	100 535	88 512	8 851	12
	Gürgən	1 396	580,4	2	60,0	34 827	33 431	3 343	8
	Pirallahı	17 084	228,6	75	115,0	26 284	9 200	920	79

<sup>1</sup> Binəqədi rayonunun qəsəbələrə aid olmayan hissəsi;

<sup>2</sup> yalnız Bakı şəhərinin inzibati ərazisi daxilindəki yaşayış məntəqələri daxil edilmişdir.

Yuxarıdakı cədvəldə şəhər inkişaf ərazilərindən kənarında yerləşən yaşayış məntəqələrinin nöqtəvi inkişaf potensialı haqqında məlumat əks olunmuşdur. Baş Plan çərçivəsində yol verilən orta tikinti sıxlığı göstəricilərini tətbiq etməklə nəzəri olaraq qəsəbələrin yaşayış ərazilərinin inkişafı baxımından sahə potensialını hesablamaq olar. Nöqtəvi inkişaf potensialının ərazinin 10%-i nisbətində qəbul edilməsi belə, əhalinin təbii artımı nəticəsində yaranacaq ərazi tələbatının təmin edilə biləcəyinə dair qənaətə gəlməyə imkan verir (*mövcud yol verilən tikinti sıxlığı həddini keçmədən*).

### **Köhnə sənaye ərazilərinin inkişafı**

Köhnəlmiş və istismara yararsız yaşayış ərazilərinin transformasiyası və yenidən qurulması müfəssəl təhlillərin, əhalinin köçürülməsi mexanizmlərinin və yeni mənzillərin tikinti mexanizminin müəyyən edilməsini, habelə ərazinin texniki infrastruktur ilə bağlı məsələlərin həllini tələb edir. Eyni vəziyyət sənaye ərazilərinin transformasiyası və yenidən qurulması ilə bağlı da yaranır. Köhnə sənaye ərazilərində yenidənqurma işlərinin aparılması üçün çirklənmiş torpaqların təmizlənməsi və bərpası tələb olunur.

Bunu nəzərə alaraq, Baş Planın hesabi müddəti daxilində əhalinin mənzil tələbatının təmin edilməsi üçün bu ərazilərin nəzərə alınması məqsədəuyğun hesab edilmir. Buna baxmayaraq, Baş Plan çərçivəsində nöqtəvi inkişaf yanaşması məqbul yanaşma olaraq nəzərdən keçirilmişdir.

Köhnə sənaye ərazilərinin, o cümlədən karbohidrogen ehtiyatlarının yerləşdiyi mədən ərazilərinin (*hasilatın və istismarın dayandırılmasından sonra*) transformasiyası və yenidən qurulması Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin 2017-ci il 6 fevral tarixli 31 nömrəli qərarı ilə təsdiq edilmiş "Təhlükə potensialı təbiət və texnogen xarakterli hadisələrin baş vermə ehtimalının yüksək olduğu zonalarda mühafizə tədbirlərinin növləri və onların tətbiqi halları" nəzərə alınmaqla həyata keçirilməlidir.

### **Köhnəlmiş mənzil fondu əraziləri**

Son onilliklərdə Bakı şəhəri sürətlə inkişaf edir, lakin buna baxmayaraq şəhərin mərkəzi ərazilərində müasir standartlara cavab verməyən və kommunal infrastruktur ilə təminat baxımından çatışmazlıqların olduğu köhnəlmiş mənzil fondunun yerləşdiyi ərazilər mövcuddur. Bu gün qeyd olunan ərazilər yeni inşa olunmuş binalar və inkişaf etmiş ərazilərlə əhatə olunmuşdur. Küçə və keçidlərin dar olması səbəbindən həmin ərazilərin əksəriyyətinin lazımi səviyyədə giriş-çixış imkanları da yoxdur. Baş Plan çərçivəsində bu ərazilər müəyyən edilir. Belə ki, həmin ərazilər üzrə əlavə təhlillərin aparılması, ərazilərin yenidən qurulması və ya köçürülməsi ilə bağlı planlaşdırma konsepsiyalarının müəyyən edilməsi tələb olunur. Bu tapşırıq Baş Planla əsaslanmaqla, qanunvericiliyin tələblərinə uyğun cavabdeh qurumlar tərəfindən tamamlanmalıdır.

### **Köhnəlmiş mənzil fondu ərazilərinin qiymətləndirilməsi meyarları:**

1. Binalarda və yol infrastrukturunda kiçik yenidənqurma işlərinin aparılması, ictimai və sosial xidmət təminatının genişləndirilməsi;

2. Binalarda və texniki infrastrukturda əsaslı yenidənqurma işlərinin aparılması, küçələrin genişləndirilməsi, sosial xidmətlərin əsaslı şəkildə genişləndirilməsi;
3. Köçürülmüş ərazilərdə tikinti işlərinin aparılması (*əhalinin köçürülməsi tələb olunur*).

### **BAKI ŞƏHƏRİNDƏ MƏNZİL FONDU**

Əhali proqnozları əsasında aparılmış hesablamalara görə 2040-cı ilədək Bakıda təqribən əlavə 142,82 min mənzilə tələbat yaranacaq.

Baş Planda əhalinin mənzil tələbatının ödənilməsi üçün inşa olunacaq bina və evlər üçün təqribən 9 000 ha sahə nəzərdə tutulmuşdur ki, burada da təqribən 200,0 min mənzilin təmin edilməsi mümkün olacaq. Bu, 2027-ci ilədək yaranacaq 49,97 min mənzilə və 2040-cı ilədək yaranacaq 92,85 min mənzilə bərabər tələbatın ödənilməsi üçün kifayət edəcək.

### **Əsas inkişaf hədəfləri**

Baş Plan çərçivəsində gələcək mənzil və yaşayış sahələrinə dair qərarlar aşağıdakı əsas inkişaf hədəflərinə və təlimatlara əsaslanır:

<p><b>Şəhərin dayanıqlı inkişafı</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Şəhər sıxlığının artırılması, şəhərin üfüqi inkişafının qarşısının alınması və torpaqdan istifadənin səmərəliliyinin artırılması;</li> <li>• İctimai Nəqliyyat Yönlü Şəhərsalma (İNYŞ) prinsiplərinin tətbiq edilməsi ilə mövcud ərazilərin transformasiyası.</li> </ul>	<p><b>Şəhər və ətraf mühitin regenerasiyası</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Yüksək keyfiyyətli idman, oyun və istirahət yerləri olan əlavə cəlbedici yaşıllıqların yaradılması ilə sağlam həyat şəraitinin təkmilləşdirilməsi;</li> <li>• Ekoloji sağlam və iqlim amilini nəzərə alan şəhər inkişafı və transformasiyası yolu ilə şəhərin dayanıqlılığının gücləndirilməsi.</li> </ul>
<p><b>Şəhərin memarlıq siması və tarixi irsə qayğı</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bakının mövcud memarlıq irsinin və mədəni landşaftının keyfiyyətinin qorunması və təmin edilməsi;</li> <li>• Mənzil fondunun modernləşdirilməsi, əhalinin mənzil şəraitinin yaxşılaşdırılması.</li> </ul>	<p><b>Yeni şəhər iqtisadiyyatı</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Yerli sakinlər üçün cəlbedici iş imkanları olan, sosial və funksional müxtəlifliyə malik yaşayış mühitlərinin yaradılması və qorunub saxlanması.</li> </ul>

### **GƏLƏCƏK İNKİŞAF BAXIŞI**

Məqsəd "sabahın şəhəri"nin tələblərinə cavab verən çoxfunksiyalı, inteqrasiya olunmuş, kompakt yaşayış rayonları yaratmaqdır. Bunun üçün mənzillər və yerli iş yerləri, həm də sosial və texniki infrastruktur obyektləri və yerli istirahət üçün şəhər iqliminə müsbət təsiri olan yaşıllıqlar lazımdır. Planlaşdırmada təchizat, tullantılar və artan şiddətli yağış hadisələrinə qarşı tədbirlər də nəzərə alınmalıdır. Bura həm də ictimai nəqliyyata səmərəli əlçatanlıq, məhəllə arası qısa məsafələr üçün cəlbedici piyada və velosiped yolu əlaqələri, habelə nəqliyyat infrastrukturunun kifayət qədər inkişafı daxildir.



## **Şəhər sıxlığı – İş yeri, yaşayış və asudə vaxt**

Şəhər anlayışı şaquli sıxlığa uyğun inkişaf edən ərazidən daha geniş mənaya malikdir. Şəhər müxtəlif sıxlığa və istifadə təyinatlarına malik olan ərazilərin, çoxfunksiyalı ictimai-işgüzar zonaların, təcrübələrin, sosial infrastrukturların vəhdəti deməkdir. Yeni işgüzar mühitlər (məsələn, *müştərək iş sahələri*), təcrübə imkanları (məsələn, *elmi-tədqiqat mərkəzləri*) və istehsal imkanları (məsələn, *"CRAFTS 4.0"*), habelə şəhər üçün zərərsiz, az emissiyalı ənənəvi sahələr cəlbədicə məhəllələrin yaradılmasına imkan verə bilər. Bütün bunlar şəhərdaxili ərazilər kimi, şəhəratrafi ərazilərə və regionun bütün yaşayış məntəqələrinə də şamil olunmalıdır.

Məqsəd, birinci mərtəbəsində ofis və xidmət müəssisələri yerləşən rahat yaşayış binalarından ibarət komplekslərin yaradılması və bununla "İnsanlar üçün rahat məhəllələr" təmin etməkdir. Bu cür məhəllələrin rayon mərkəzlərində toplantı zalları, gündəlik tələbat və xidmət müəssisələrindən ibarət çoxfunksiyalı ictimai-işgüzar ərazilər, incəsənət və mədəniyyət təsisatları, ictimai nəqliyyat mərkəzləri fəaliyyət göstərir. Rayon mərkəzlərində parklama yerləri və birmərtəbəli pərakəndə satış obyektləri üstünlük təşkil etməməlidir.

### **İnkişaf edilə bilən torpaqlar üçün planlaşdırma parametrləri**

Baş Planda həm ümumi (*ictimai məqsədlər üçün*) sahə, həm də özəl sahə üzrə torpaq inkişaf parametrləri müəyyən edilir. Sahəsi bir hektardan çox olan bütün inkişaf (*yaşayış*) əraziləri üçün ümumi ərazinin 60%-ə qədər özəl məqsədlər üçün, qalan hissəsi isə ümumi ictimai məqsədlər üçün olan torpaqlar kimi bölünür. Ümumi ictimai məqsədlər üçün olan torpaqlar aşağıdakıların təmin edilməsi üçün nəzərdə tutulur: yollar və ictimai nəqliyyat, ictimai xidmətlər, yaşıllıqlar və açıq məkanlar.

Məqsəd, "sabahın şəhəri"nin tələblərinə cavab verən müxtəlif şəhər qarışıqı olan inteqrasiya olunmuş, kompakt yaşayış sahələri yaratmaqdır. Bu vasitələrdən birisi 2040-cı ilə qədər adam başına düşən ümumi mənzil sahəsi 20,8 m<sup>2</sup>-dən 25 m<sup>2</sup>-ə qədər artırmaqdır. Bundan əlavə, Baş Planın əsas məqsədi bazarın mənzil tələbatını ödəmək və münasib evləri insanlar üçün daha əlçatan etməkdir.

Baş plan çərçivəsində müəyyən edilmiş yaşayış əraziləri gələcək tələbatın ödənilməsi baxımından kifayət edir. Lakin Bakı şəhərinin Baş Planı kimi strateji sənədin vəzifəsi eyni zamanda uzunmüddətli inkişaf perspektivi üçün, yəni planın hesabı dövründən sonrakı dövrlər üçün gözlənilən mənzil tələbatının ödənilməsinin nəzərə alınmasıdır. Bakı şəhərində uzunmüddətli perspektiv üçün kifayət qədər inkişaf çevikliyini və imkanlarını təmin etmək məqsədilə Baş Plan çərçivəsində 2040-cı ildən sonrakı dövrdə yaranacaq tələbatı ödəmək üçün əlavə yaşayış əraziləri müəyyən edilmişdir.

## Münasib mənzil təklifləri

Bakının mənzil tələbatını ödəmək üçün Baş Plan hazırlanan dövrdə DŞAK və MİDA arasında aparılmış əməkdaşlıq görüşlərində mənzil tikintisi üçün əlverişli 125 ha torpaq sahəsi müəyyən edilmişdir. Aşağı və orta gəlirli gənc ailələrin mənzil tələbatını ödəmək üçün bu ərazilərdə müasir yaşayış mühitinin yaradılması təklif olunur. Davamlı və hərtərəfli imkanların olduğu şəhər məhəllələrinin yaradılması üçün Hövsanda və Bakının Yasamal rayonunda MİDA tərəfindən münasib qiymətə mənzillərin tikintisi məqsədilə 46 ha ərazidə iki mənzil layihəsi həyata keçirilir. Bundan əlavə, Şəhər Göllərinin Bərpası Proqramı ilə paralel olaraq, həyata keçiriləcək Zığ gölünün (*yaşayış və çoxfunksiyalı ərazi üçün uyğun təqribən 29 ha torpaq sahəsi*) və Böyükşor gölü (*yaşayış ərazisi üçün uyğun təqribən 50 ha torpaq sahəsi*) ərazisində yaşayış üçün əlverişli iki yeni ərazi təklif olunur.

Cədvəl 4.2.2

<b>Əsas göstəricilər</b>	
<b>Yeni yaşayış binalarına tələbat</b>	
2040-cı il	təqribən 142,82 min mənzil
2020-2027-ci illər	təqribən 49,97 min mənzil
2028-2040-cı illər	təqribən 92,85 min mənzil
<b>Əsas göstəricilər</b>	
1 ev təsərrüfatının orta ölçüsü	3,8 nəfər
orta mənzil sahəsi	80 m <sup>2</sup> (2027-ci və 2040-cı illər)
adambaşına düşən ümumi mənzil sahəsi	təqribən 20,8 m <sup>2</sup> (2020-ci il)
	təqribən 25 m <sup>2</sup> (2027-ci və 2040-cı illər)

## Yeni şəhər məhəllələri / Köhnə ərazilərin yeni təyinatla istifadəsi

Daha əvvəl hər hansı bir təyinatla inkişaf etmiş və hazırda istifadə olunmayan ərazilərin yeni məhəllələrin inkişafı üçün istifadəsi təklif olunur. Buraya keçmiş dəmir yolu dəhlizləri, sənaye əraziləri və hərbi rejimli ərazilər, eləcə coğrafi mövqeyinin əlverişli olmaması ilə əlaqədar artıq istifadə olunmayan digər ərazilər daxildir. Yalnız bir neçə halda, yeni şəhər məhəllələrinin inkişafı üçün yaşıllıq ərazilərdən istifadəyə yol verilir. Buna misal olaraq Ələt qəsəbəsinin cənubundakı yeni şəhər məhəlləsini və ya Mərdəkanın qərbində yeni Qala məhəlləsini göstərmək olar.

Mövcud kənd təsərrüfatı torpaqlarında yeni inkişafa ümumiyyətlə yol verilməməlidir.

## **Şəhər konsolidasiyası və transformasiyası**

Baş Plan layihəsi çərçivəsində transformasiya olunacaq ərazilər və bərpa olunacaq məhəllələr müəyyən edilmişdir. Sovet dövründə inşa olunmuş mövcud yaşayış ərazilərinin, məsələn, Bakının Mərkəzi Planlaşdırma Rayonunda yerləşən yaşayış ərazilərinin daha yüksək sıxlıqlı ərazilər kimi inkişafı istiqamətində atılan tədbirləri buna misal gətirmək olar (*məsələn, boş sahələrdə nöqtəvi inkişaf, şaquli inkişaf və əlavə tikintilər*). Genişmiqyaslı şəhər transformasiya layihələrinin və məhəllələrin bərpası layihələri (*köhnəlmiş mənzil fondunun yenidən qurulması və bərpası layihələri*) DŞAK, MİDA və aidiyyəti qurumlarla sıx əməkdaşlıq şəraitində həyata keçirilməlidir.

## **Köçürülmə sahələri**

Ümumiyyətlə, Baş Plan layihəsi çərçivəsində reabilitasiya layihələrinin mülkiyyətçilər və sakinlər ilə sıx əməkdaşlıq şəraitində həyata keçirilməsi tövsiyə olunur. Reabilitasiya prosesi sakinlərin gündəlik həyatına mümkün qədər az təsir etməlidir. Sakinlərin müvəqqəti köçürülməsi qaçılmaz olduqda onların yaşadıkları əraziyə yaxın ərazilərə köçürülməsi tövsiyə olunur. Bu, sakinlərin adət etdiyi sosial və əmək mühitində qalmasına imkan verir.

## **İctimai nəqliyyat yönümlü şəhərsalma yanaşması (İNYŞ)**

Baş Plan çərçivəsində ictimai nəqliyyat yönümlü inkişaf mərkəzlərinin yaradılması üçün 131,5 ha ərazi nəzərdə tutulur. İNYŞ mərkəzlərinin canlı hibrid ərazilər kimi inkişafı, ətrafında ictimai nəqliyyat və mobillik xidmətlərinin (*məsələn, ictimai nəqliyyat dayanacaqları, parklama yerləri, velosiped icarə məntəqələri və s.*), ictimai xidmətlərin (*ictimai xidmət müəssisələri*), dövlət müəssisələri və özəl şirkətlərin, habelə yaşayış ərazilərinin yerləşdirilməsi tövsiyə edilir. Dayanıqlı şəhər inkişafı parametrlərinə uyğunluğu təmin etmək üçün layihə ərazisinin 50 %-nin yaşayış əraziləri üçün istifadəsi tövsiyə olunur. İNYŞ mərkəzlərinin ərazisinin 40 %-i münasib mənzil inşaatı üçün istifadə olunmalıdır. İNYŞ mərkəzləri səmərəli dövlət-özəl tərəfdaşlıq proqramları vasitəsilə inkişaf etdirilə bilər.

## **SOSIAL TƏYİNATLI MÜƏSSİSƏLƏRİN ƏRAZİ ÜZRƏ PAYLANMASI**

Bu ümumi çərçivəyə və gələcək əhalinin ərazi üzrə məskunlaşmasına əsaslanaraq, Bakı şəhərinin Baş Planı çərçivəsində sosial təyinatlı müəssisələrə tələbat xidmət radiusları nəzərə almaqla qiymətləndirilmişdir.

Aşağıdakı hesablamalarda şəhər inkişaf ərazilərinin təsiri və onların yaşayış potensialı nəzərə alınmışdır. Yeni inkişaf ərazilərində ümumilikdə 620 000 insanın yaşayış yeri ilə təmin edilməsi mümkün olacaq və nəticədə şəhər əhalisinin 3,25 mln. nəfərə qədər artmasına imkan yaranacaq. Bu rəqəm, əhali proqnozu ilə müəyyən edilmiş 3,169 mln. nəfərdən bir qədər yüksəkdir ki, bu da əlavə ehtiyat imkanlarına şərait yaradır.

Aşağıdakı rəqəmlərdə mövcud ərazilərin əlavə nöqtəvi inkişaf və ya transformasiya potensialı nəzərə alınmamışdır.

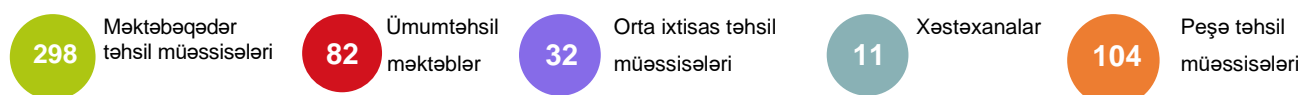
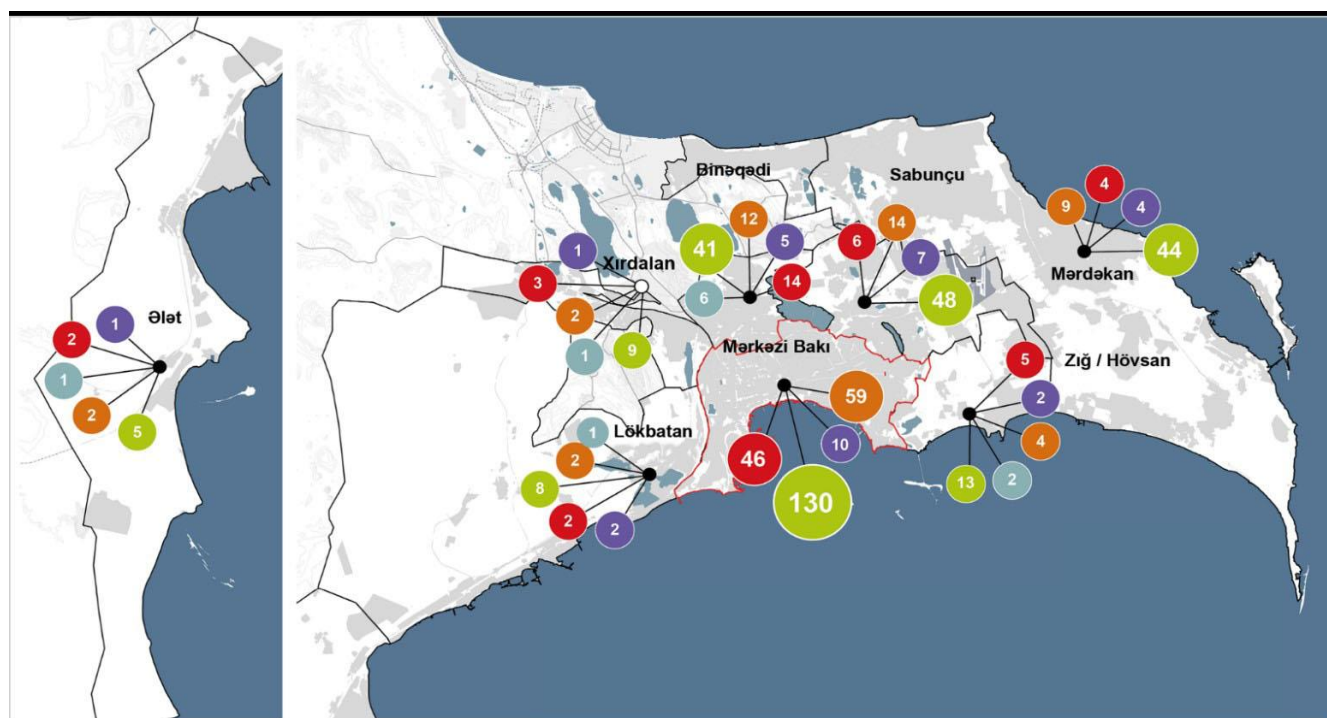
## 2019-2040-cı illər üzrə hər əhatə dairəsinin əhali artımı

Əhatə dairəsi	Əhali, 2019-cu il	Əhali artımı, 2019-2027-ci illər	Əhali, 2027-ci il	Əhali artımı, 2028-2040-cı illər	Əhali, 2040-cı il	Əhali artımı 2019-2040-cı illər
Mərkəzi Bakı	1 451 193	+91 149	1 542 342	+220 928	1 763 270	+312 077
Lökbatan	85 996	+939	86 935	+8 841	95 776	+9 780
Xırdalan <sup>1</sup>	53 959	+11 730	65 689	+3 140	68 829	+14 870
Binəqədi	296 044	+26 306	322 350	+53 975	376 325	+80 281
Sabunçu	380 632	+47 513	428 145	+22 667	450 812	+70 180
Ziğ/Hövsan	70 247	+10 453	80 700	+22 928	103 628	+33 381
Mərdəkan	248 520	+44 451	292 971	+35 981	328 952	+80 432
Ələt	39 871	+9 380	49 251	+9 762	59 013	+19 142
<b>Cəmi</b>	<b>2 626 462</b>	<b>+241 921</b>	<b>2 868 383</b>	<b>+378 222</b>	<b>3 246 605</b>	<b>+620 143</b>

Mənbə: Azərbaycan Respublikası Dövlət Statistika Komitəsi / fərdi hesablamalar.

<sup>1</sup>yalnız Bakı şəhərinin inzibati ərazisi daxilindəki yaşayış məntəqələri daxil edilmişdir.

## İcmal: Hər əhatə dairəsi üzrə tələb olunan sosial təyinatlı müəssisələrinin sayı



Aşağıdakı cədvəldə 2027 və 2040-cı illər üçün hər əhatə dairəsi üzrə sosial təyinatlı müəssisələrlə bağlı tələbatın qiymətləndirilməsi (*ümumi tələbat*) aparılmışdır. Hesablama əhalinin sayı və adambaşına düşən planlaşdırma standartlarına (*mövcud tutumlarla bağlı daha aşağıdır*) əsaslanmaqla aparılmışdır.

## Hər əhatə dairəsi üzrə sosial təyinatlı müəssisələrlə bağlı tələbatın qiymətləndirilməsi

Əhatə dairəsi	Sosial təyinatlı müəssisələrlə bağlı tələbat	Məktəbəqədər təhsil müəssisələri		Ümumitəhsil məktəblər		Peşə təhsili müəssisələri		Orta ixtisas təhsil müəssisələri		Xəstəxanalar	
		2027 il	2040 il	2027 il	2040 il	2027 il	2040 il	2027 il	2040 il	2027 il	2040 il
Mərkəzi Bakı	yer	10 059	15 582	14 928	45 858	25 304	29 502	5 820	9 576	-	-
	sayı	84	130	15	46	51	59	6	10	-	-
	ha	30,2	46,7	52,2	160,7	126,5	147,5	29,0	48,0	-	-
Lökbatan	yer	773	994	1 171	2 409	652	820	1 478	1 628	91	131
	sayı	6	8	1	2	2	2	2	2	1	1
	ha	2,3	3,0	4,2	8,4	5,0	4,0	7,5	8,0	1,8	2,7
Xırdalan <sup>(1)</sup>	yer	942	1 021	2 196	2 636	748	808	1 117	1 170	146	160
	sayı	8	9	2	3	2	2	1	1	1	1
	ha	2,8	3,1	7,7	9,1	3,8	4,0	5,5	6,0	3,0	3,3
Binəqədi	yer	3 559	4 908	6 129	13 686	5 125	6 150	4 280	5 198	651	893
	sayı	30	41	6	14	10	12	4	5	4	6
	ha	10,7	14,7	21,4	48,0	25,5	30,8	21,5	26,0	12,9	18,0
Sabunçu	yer	5 204	5 770	2 940	6 114	6 635	7 065	6 078	6 464	-	-
	sayı	43	48	3	6	13	14	6	7	-	-
	ha	15,6	17,3	10,2	21,4	33,3	35,3	30,5	32,5	-	-
Zığ/Hövsan	yer	1 018	1 591	1 298	4 508	1 533	1 969	1 372	1 762	263	366
	sayı	8	13	1	5	3	4	1	2	2	2
	ha	2,9	4,8	4,6	15,8	7,8	9,8	5,0	9,0	5,4	7,2
Mərdəkan	yer	4 324	5 222	-	4 044	4 066	4 749	3 781	4 391	-	-
	sayı	36	44	-	4	8	9	4	4	-	-
	ha	13,0	15,7	-	14,0	20,3	22,5	19,0	9,0	-	-
Ələt	yer	331	575	895	2 262	936	1 121	837	1 003	72	116
	sayı	3	5	1	2	2	2	1	1	1	1
	ha	1,0	1,7	3,2	8,1	4,8	5,5	5,0	9,0	1,5	2,4
<b>Cəmi</b>	<b>yer</b>	<b>26 210</b>	<b>35 664</b>	<b>29 558</b>	<b>81 516</b>	<b>44 999</b>	<b>52 184</b>	<b>24 763</b>	<b>31 191</b>	<b>1 222</b>	<b>1 666</b>
	<b>sayı</b>	<b>218</b>	<b>298</b>	<b>30</b>	<b>82</b>	<b>91</b>	<b>104</b>	<b>25</b>	<b>32</b>	<b>8</b>	<b>11</b>
	<b>ha</b>	<b>78,5</b>	<b>107,0</b>	<b>103,3</b>	<b>285,3</b>	<b>226,8</b>	<b>259,3</b>	<b>123,0</b>	<b>147,5</b>	<b>24,6</b>	<b>33,6</b>

<sup>1</sup>yalnız Bakı şəhərinin inzibati ərazisi daxilindəki yaşayış məntəqələri daxil edilmişdir.

## İcmal

Mərkəzdənqaçma prinsipinə əsaslanaraq çoxmərkəzli şəhərin inkişafı hədəfinə nail olmaq üçün Yerli və Regional Şəhər Mərkəzlərinin əhatə dairələrində proqnozlaşdırılan əhali bölgüsünə uyğun olaraq kifayət qədər yaxşı təchiz olunmuş və əlçatan sosial müəssisələrin təmin edilməsi tələb olunur. Şəhərdə əhali artımı və sosial təyinatlı müəssisələrin tutumu ilə bağlı mövcud çatışmazlıqlar 2040-cı ilə qədər bu müəssisələrin tutumunun və sayının əhəmiyyətli dərəcədə artırılmasını tələb edir. Qeyd edilənlər aşağıdakı cədvəldə ümumiləşdirilmişdir.

Bunun üçün tələb olunan ərazinin sahəsi planlaşdırma normalarında nəzərə alınmışdır. Yaşayış ərazilərində və çoxfunksiyalı (*qarışıq istifadə*) ərazilərdə sosial infrastruktur tələbatının təmin edilməsi üçün kifayət qədər ərazi ayrılmışdır.

Cədvəl 4.2.5

İcmal - Hər əhatə dairəsi üzrə sosial təyinatlı müəssisələrlə bağlı tələbat

Əhatə dairəsi	Məktəbəqədər təhsil müəssisələri	Ümumtəhsil məktəblər	Peşə təhsili müəssisələri	Orta ixtisas təhsil müəssisələri	Xəstəxanalar
	Standart müəssisənin layihə tutumu				
	120 yer	1 000 yer	500 yer	1 000 yer	125 çarpayı
Mərkəzi Bakı	130	46	59	10	-
Lökbatan	8	2	2	2	1
Xırdalan <sup>(1)</sup>	9	3	2	1	1
Binəqədi	41	14	12	5	6
Sabunçu	48	6	14	7	-
Zığ/Hövsan	13	5	4	2	2
Mərdəkan	44	4	9	4	-
Ələt	5	2	2	1	1
<b>Cəmi</b>	<b>298</b>	<b>82</b>	<b>104</b>	<b>32</b>	<b>11</b>

<sup>(1)</sup> yalnız Bakı şəhərinin inzibati ərazisi daxilindəki yaşayış məntəqələri daxil edilmişdir.

## **İnteqrasiya edilmiş mühafizə əraziləri və kiçik miqyaslı sıxlaşdırma təşəbbüsləri - Bakının Mərkəzi Planlaşdırma Rayonu**

Bakının təklif olunan Mərkəzi Planlaşdırma Rayonu paytaxtın bənzərsiz və unikal ərazisini əhatə edir. Bu ərazinin özünəməxsus planı və inkişaf prinsipi hər hansı milli planlaşdırma qanunu və qaydaları çərçivəsində tərəqqi etməmişdir. Şəhərin spesifik planlaşdırma yanaşması onun tarixi inkişafına uyğun formalaşmışdır. Paytaxt şəhərin özünəməxsusluğu və neft iqtisadiyyatının şəhər inkişafına təsiri nəticəsində 1920-ci illərdən etibarən Bakının şəhər inkişafı ilə bağlı tədbirlər konkret lokal məsələlərin, məsələn, əlaqələndirmə və nəqliyyat imkanlarının yaradılması, sənaye inkişafının səmərəliliyi ilə sakinlər üçün əlverişli yaşayış şəraitinin təmin edilməsi arasında tarazlığın qurulması kimi məsələlərin həllinə yönəldilmişdir.

Şəhərin mühüm əhəmiyyətə malik mərkəzi ərazilərini, yəni şəhər nüvəsini əhatə edən Bakının Mərkəzi Planlaşdırma Rayonunun konkret sərhədləri müəyyən edilmişdir. Şəhərin tarixi simasına xələl gətirməmək məqsədilə Mərkəzi Planlaşdırma Rayonun həddləri daxilində yerləşən ərazilərdə aparılacaq gələcək inkişaf tədbirləri üzrə müəyyən qaydaların tətbiqi nəzərdə tutulur.

Bakının Mərkəzi Planlaşdırma Rayonu tarixi bina və abidələrlə müasir memarlığa malik tikililərin ahəngi ilə səciyyələnir. Mərkəzi Planlaşdırma Rayon daxilində yeni inkişaf əraziləri (*nöqtəvi inkişaf imkanları və ya köhnə sənaye əraziləri*), habelə mədəni və tarixi irsin qorunması imkanları (*konservasiya və ya bərpa*) inkişafın şəhərin tarixi simasının və canlılığının qorunaraq həyata keçirilməsi baxımından əsas rol oynayır. Bakının Mərkəzi Planlaşdırma Rayonunun yaradılmasında məqsəd təklif olunan ərazi üzrə konkret tikinti norma və qaydalarının tətbiq edilməsi ilə mərkəzi Bakının özünün tarixi həddləri daxilində ahəngdar inkişafının təmin edilməsidir. Bu ərazidə Bakının simasını və mədəni irsini təcəssüm etdirən çoxlu sayda qeydiyyatda alınmış abidələr və tarixi binalar yerləşir.



**Tarixi  
abidələr**

**Sovet  
modernizmi**

**Müasir  
memarlıq**

Bakının Mərkəzi Planlaşdırma Rayonunun aşağıdakı zonalara bölünməsi təklif olunur:

1. YUNESKO-nun ümumdünya irs obyektləri siyahısına daxil olan “İçərişəhər” / Mühafizə zonası

Rəsmi olaraq mühafizə olunan bu ərazidə aparılan bütün tikinti işləri “Azərbaycan Respublikasının tarix və mədəniyyət abidələrinin qorunması haqqında” Azərbaycan Respublikasının Qanununa uyğun aparılmalıdır. Qala şəhərin ətrafındakı mühafizə zonası daxilində hər hansı binanın tikintisinə icazə verilməməlidir.

2. “İçərişəhər”in genişləndirilmiş mühafizə zonası

“İçərişəhər”in birbaşa qonşuluğunda olan bu həssas ərazidə aparılacaq gələcək inkişaf fəaliyyətlərinə səlahiyyətli qurumların (*Mədəniyyət Nazirliyi, Dövlət Turizm Agentliyi, DŞAK, Memarlar İttifaqı*) nümayəndələrindən ibarət ekspert heyəti tərəfindən nəzarət edilməlidir. Bu ərazidə tikinti təsdiqləri qeyd edilən ekspert heyətinin razılığı ilə verilməlidir. Binanın tutumu, mərtəbəliliyi, habelə memarlıq layihəsinin keyfiyyəti əsas meyarlar kimi qəbul edilməlidir.

3. Tarixi şəhərin genişləndirilmiş mərkəzi

Bu ərazi üçün eynitipli memarlıq və ərazi təşkili səciyyəvidir. Ərazi əsasən yaşayış və inzibati binalar, ticarət obyektləri, mehmanxanalar və infrastruktur obyektlərinin cəmləşdiyi qarışıq istifadə olunan şəhər strukturuna sahibdir. Burada həyata keçiriləcək inkişaf fəaliyyətlərində şəhərsalma kontekstinə uyğun yenidən qurulmuş tarixi binalarla nöqtəvi şəkildə inşa olunan müasir binaların vəhdəti nəzərə alınacaq.

Bu ərazidə tətbiq olunacaq tikinti nəzarət qaydalarında aşağıdakılar nəzərə alınmalıdır:

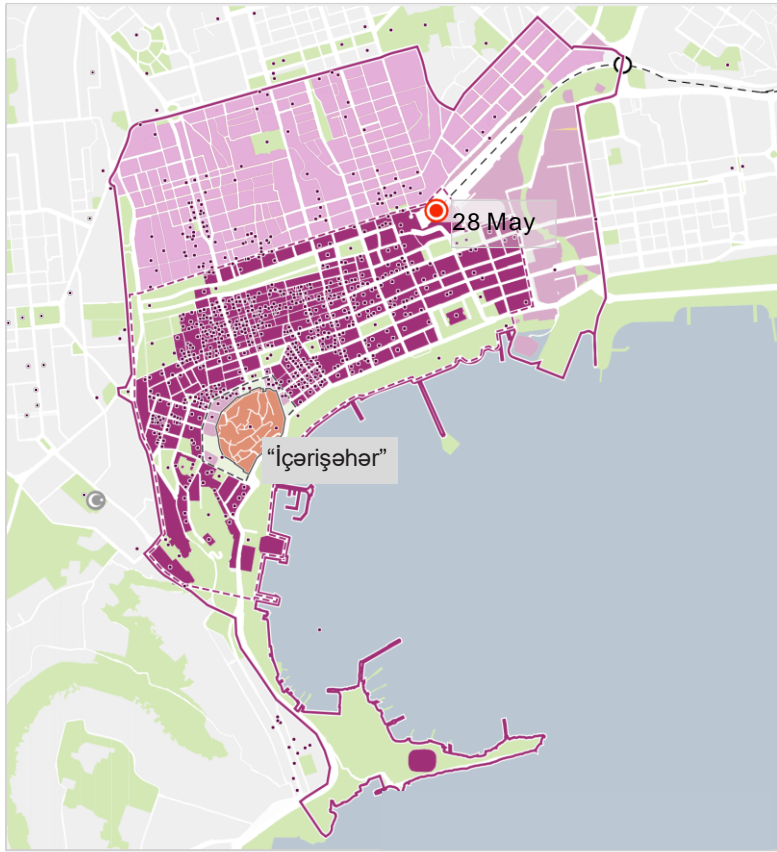
- memarlıq ansamblının qorunması, mühafizəsi və saxlanması;
- yox olmaqda olan bina elementlərinin bərpası və konsolidasiyası;
- müasir memarlığın həssaslıqla inteqrə edilməsi.

Bunu nəzərə alaraq, zonalaşdırma planında idarəetmənin bütün ərazi üzrə sadə tikinti nəzarət rejiminin tətbiqi ilə aparılması üçün şəhər parametrləri müəyyən edilir ki, bu da icra üzrə bir çox məsələyə aydınlığın gətirilməsinə və icranın asanlaşdırılmasına imkan verir:

- tikinti sıxlığı əmsalı (TSƏ) – maks. 2,5;
- tikinti əmsalı (TƏ) – maks. 0,7;
- mərtəbəlilik – maks. 5 mərtəbə.



## Mərkəzi Planlaşdırma Rayonu



### Mərkəzi planlaşdırma rayonu

1031,4 ha

### Xüsusi mühafizə zonası

425 ha

### Xüsusi Planlaşdırma Qaydaları

5

Maksimum  
mərtəbə sayı

0,7

Ərazinin  
tikinti əmsalı (TƏ)

2,5

Ərazinin tikinti sıxlığı  
əmsalı (TSƏ)

Yuxarıda göstərilən parametrlərə cavab verməyən mövcud binaların saxlanılmasına icazə verəcək. Qeyd olunan binalar söküləcəyi halda həmin yerdə eyni parametrlərə sahib yeni binanın inşa olunmasına icazə verilməməlidir. Heç bir fərq qoyulmadan yeni binaların tikintisində yuxarıdakı parametrlərə riayət olunmalıdır.

Sosial-iqtisadi inkişaf planına və ümumi şəhər strukturuna əsaslanaraq, Bakı şəhərinin Baş Planı çərçivəsində çoxfunksiyalı (*qarışıq istifadə*) zonalar bir neçə qrupa bölünmüşdür:

- Bakının Mərkəzi Planlaşdırma Rayonu: inzibati, ticarət və mədəniyyət müəssisələrinin cəmləşməsi ilə səciyyələnən, şəhərin tarixi və bugünkü mərkəzi;
- 28 May hibrid yaşıl dəhlizi: davamı olmayan dəmir yolu xətti boyu yaradıcı sənaye sahələrinin və müasir şəhər həyat tərzinin inkişafı üçün geniş imkanlar təmin edən yeni inkişaf əraziləri.

## İSTEHSALAT ZONALARI

Bakı şəhəri köhnə, ənənəvi sənaye sahələrindən yeni, elm tutumlu müasir sənaye sahələrinə və məhsul istehsalına keçid dövrünü yaşayır. Bakı şəhərinin Baş Planı ərazilərin məqsədə uyğun şəkildə zonalaşdırılması ilə sənaye və istehsal sahələrinin düzgün ərazi təşkilinə imkan verəcək planlaşdırma sənədidir və bu baxımdan şəhər iqtisadiyyatının daha geniş və səmərəli şaxələndirilməsinin əsasını təşkil edir.

Baş Plan çərçivəsində istehsalat zonaları sənaye zonalarının, elmi-istehsalat zonalarının, habelə anbar təsərrüfatı və logistika zonalarının yerləşdirilməsi üçün nəzərdə tutulur. Ümumiyyətlə, bu zonalarda yerləşən müəssisələrin Baş Plan çərçivəsində nəzərdə tutulan digər ərazi zonaları daxilində yerləşdirilməsi məqsədə müvafiq hesab edilmir.

Sənaye-istehsal zonaları ətraf ərazilərə bir çox formada təsir göstərə bilər. Hər hansı istehsal sahəsinin ərazidə yerləşdirilməsi ilə bağlı qərarlar müəssisənin istehsalat xüsusiyyətindən, istehsal prosesində yarana biləcək səs-küy, ətraf mühitə və atmosfərə buraxıla biləcək tüstü, xoşagəlməz qoxu, toz və çirkləndiricilərin həcmnin və onların ətraf ərazilərə estetik təsirlərinin qiymətləndirilməsi əsasında verilməlidir. Bu baxımdan, yaşayış zonalarına və ətraf mühitə potensial təsirlərin və zərərlərin məhdudlaşdırılması üçün sənaye zonaları küləyin üstünlük təşkil etdiyi istiqamət nəzərə alınmaqla müəyyənləşdirilməlidir.

İqtisadiyyatın sektorları üzrə perspektiv (*inkışaf*) dövrü üzrə ərazi tələbatı cədvəl 2.2.6-da verilmişdir.

Baş plan üzrə inkışaf məqsədləri aşağıdakılardır:


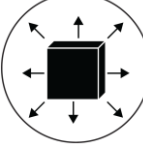

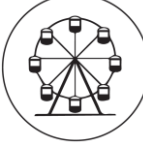


<b>Şəhərin dayanıqlı inkışafı</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Yeni iqtisadi sahələrin (<i>İqtisadi klasterlər</i>) ərazi təşkili və coğrafi yerləşməsinin çoxmərkəzli şəhər inkışafı ilə uyğunlaşdırılması.</li></ul>
<b>Şəhər və ətraf mühitin regenerasiyası</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Ətraf mühitin çirklənməsinə səbəb olan sənaye müəssisələrinin şəhərin mərkəzindən periferiyalara köçürülməsi;</li><li>• Çirklənmiş ərazilərin bərpa və sanitariya-mühafizə zonalarının yaradılması ilə sağlam həyat şəraitinin təmin edilməsi.</li></ul>
<b>Şəhərin memarlıq siması və tarixi irsə qayğı</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Yerli sənətkarlığın nadir mirasını qoruyaraq, Bakının iqtisadi onurğasını formalaşdırmağa davam edəcək qurulmuş sənətkarlıq və sənaye sahələrinin qorunması, uyğunlaşdırılması və modernləşdirilməsi.</li></ul>
<b>Yeni şəhər iqtisadiyyatı</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Bilik mübadiləsi və "Həyat Boyu Öyrənmə" imkanlarını təmin etmək üçün iş yerlərinin yaxınlığında təlim obyektlərinin yaradılması.</li><li>• Müəyyən edilmiş iqtisadi sahələrin inkışafı üçün ərazi tələbatlarının müəyyən edilməsi, eləcə də bu sahələrin inkışafı nəticəsində açılacaq yeni iş yerlərinin sayına dair qiymətləndirmələrin aparılması.</li></ul>

## İqtisadi ixtisaslaşdırma təklifləri



Cədvəl 4.2.6

### Yeni şəhər iqtisadiyyatı

Mərkəz	Sektorlar	Hədəf
Binəqədi	 Müasir sənətkarlıq (4.0 sənaye)	Yerli kiçik və orta müəssisələrin, emalatxanaların, sexlərin və istehsal müəssisələrinin inkişafı.
Lökbatan	 Ticarət və tədarük mərkəzi	Tədarük kanallarının qurulması və son təyinat məntəqəsinə çatdırılma sahəsinin təkmilləşdirilməsi.
Sabunçu	 Sirkulyar iqtisadiyyat	Tullantıların idarə olunması və enerji səmərəliliyinə yönəlmiş sirkulyar iqtisadiyyatın tətbiqi; istehsalçı və istehlakçı tələbatının təmin edilməsinə xidmət edən iqtisadi cəhətdən davamlı qida emalı, tədarükü və saxlanması klasterinin tətbiqi.
Zığ/Hövsan	 Dənizkənarı rekreasiya mərkəzi	Sahilyanı yaşayış məntəqələrinin və yeni istirahət fəaliyyətlərinin ahəngdar inkişafı.
Mərdəkan	 Eko-bilik və turizm mərkəzi	Qeyri-istehsalat (iqtisadiyyat) sektoru (xidmət sferası) mərkəzlərinin inkişafı, yüksək texnologiyalar sahəsinin, habelə ekoloji cəhətdən təmiz kənd təsərrüfatı məhsullarının istehsalı sahələrinin genişləndirilməsi; turizm və otelçilik sektorunun gücləndirilməsi.
Ələt	 Beynəlxalq logistika mərkəzi	Logistika və istehsal fəaliyyətlərinin həyata keçiriləcəyi beynəlxalq qovşağın inkişafı məqsədilə birbaşa xarici investisiyaların təşviqi.

## Ağır sənaye

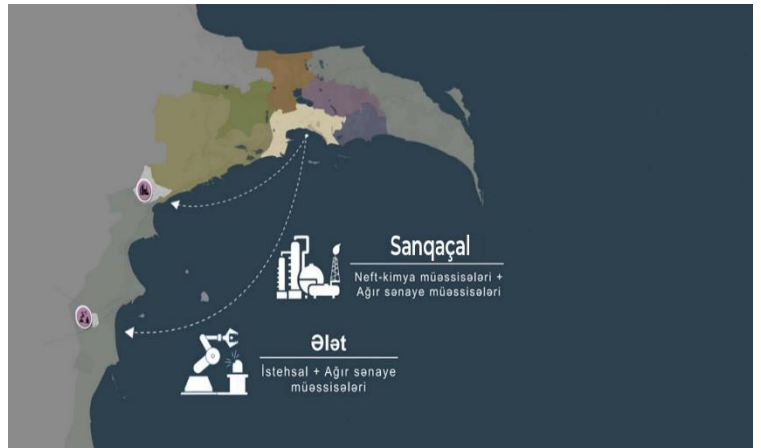
Neft və qaz ehtiyatlarının axtarışı, kəşfiyyatı və hasilatı, habelə neft-kimya sənayesi Azərbaycanın bugünkü iqtisadiyyatının əsasını təşkil edir. İqtisadiyyatın müxtəlif sahələrinin şaxələndirilməsi istiqamətində görülən davamlı tədbirlərə baxmayaraq, müəyyən sahələr və müəssisələr, məsələn, Sanqaçal Terminalı (*Bakı şəhərinin mərkəzindən cənub-qərbdə 550 ha ərazini əhatə edir*) kimi iri sənaye obyektləri yerli və milli iqtisadiyyat üçün böyük əhəmiyyət daşımağa davam edir.

Baş Plan çərçivəsində ətraf mühit baxımından zərərli olan mövcud neft-kimya məhsullarının istehsalı müəssisələrinin (*təqribən 510 ha*) Bakının mərkəzindən kənara köçürülməsi və müvafiq şəkildə zonalaşdırılması təklif edilir.

Sənaye zonasının inkişaf etdirilməsi tövsiyə edilir.

Hər iki ərazi ağır sənaye sahələrinin yerləşdirilməsi üçün əlverişlidir, belə ki:

- burada neft və neft-kimya məhsulları terminalı kimi müəssisələr fəaliyyət göstərir;
- burada neft-kimya və neft məhsulları (*dövlət ehtiyatları daxil olmaqla*), mayeləşdirilmiş qaz, həmçinin partlayıcı maddələr və zərərli məhsullar üçün anbarlar mövcuddur;
- ərazidə yüksək səs-küy olan maşınqayırma və metallurgiya müəssisələri fəaliyyət göstərir;
- ərazidə tikinti materiallarının (*məsələn, sement zavodları*) istehsalı müəssisələri fəaliyyət göstərir.



## Yüngül sənaye

Çirkləndirici təsirləri olan sənaye sahələrindən başqa sənaye-istehsal zonalarında xüsusilə kiçik və orta sahibkarlıq müəssisələrinin (KOM) fəaliyyət göstərəcəyi işgüzar parklar yerləşdiriləcək. Bu müəssisələrin ətraf ərazilərə mənfi təsirləri olmadığı üçün sanitar-mühafizə zonaları ilə bağlı tələblər minimaldır. Bu isə öz növbəsində yaşayış ərazilərinin birbaşa yaxınlığında iş yerlərinin və arzu olunan iş mühitinin yaradılmasına imkan verəcək.

Yeyinti sənayesi üzrə ixtisaslaşmış müəssisələrdə istehsalat prosesi, eləcə də yerləşmə və daşınma ilə bağlı xüsusi tələblərin olduğunu nəzərə alaraq, bu cür müəssisələr xüsusi sənaye-istehsal zonalarında yerləşdiriləcəkdir. Qida emalı və qablaşdırma sahəsi üzrə ixtisaslaşmış müəssisələr iqtisadi istehsal tsiklinin və davamlılığının təmin edilməsi üçün bir-birinə yaxın ərazilərdə yerləşdirilməlidir. Qida təhlükəsizliyi Baş Planın əsas aspektlərindən biri olduğu üçün yeyinti sənayesi sahəsində fəaliyyət göstərəcək müəssisələrin yerləşdirilməsi ərazinin əlverişliliyi, eləcə də Bakı şəhərinin 2040-cı il üçün sosial-iqtisadi inkişafı proqramında nəzərdə tutulan tövsiyələrin nəzərə alınması ilə həyata keçirilməlidir.

Burada aşağıdakı müəssisələr yaradıla bilər:

- maşınqayırma və metallurjiya (*məsələn, az səs-küyü olan yüngül sənaye müəssisələri, maşın hissələrinin yığılı müəssisələri; yanğın və partlama riski olmayan istehsal müəssisələri*);
- eko-sənaye müəssisələri (*məsələn, tullantıların idarə edilməsi və təkrar emalı müəssisələri; ənənəvi və innovativ tikinti materiallarının istehsalı müəssisələri, sirkulyar iqtisadiyyat yönümlü sahələr*);
- tikinti sənayesi (*məsələn, az səs-küyü olan sənaye müəssisələri; yaşayış, ticarət, sənaye, logistika və infrastruktur sahəsində tikinti işləri aparan şirkətlər*).

### **Eko-Sənaye Parkı (Bərpa olunan enerji əraziləri ilə)**

Yüngül sənaye müəssisələrinin yerləşdirilməsi ilə bağlı Sabunçuda təklif olunan Eko-Sənaye parkını misal gətirmək olar.

Göllərin və torpağın ekoloji təmizlənməsi tədbirləri çirklənmiş torpaqların saxlanması və texniki emalı və təmizlənməsi üçün böyük ərazi sahələrinin ayrılmasını şərtləndirəcək. Bundan əlavə, əsas çirklənmə mənbələrinə yaxın sahələrdə fərqli ekoloji təsirləri olan müxtəlif bitkilərin əkini tələb olunacaq.

Bunları nəzərə alaraq, Böyükşor gölünün şimalında "Təmiz şəhər" ərazisinin yaxınlığında Eko-Sənaye Parkının yaradılması təklif olunur. Park eko sənaye sahəsi üçün vahid mərkəz formalaşdırmağa və bu sahədə fəaliyyət göstərən müxtəlif müəssisələr arasında əlaqələndirməni təmin etməyə imkan verəcək.

Bundan əlavə, Eko-Sənaye Parkı tikinti materiallarının istehsalı və tullantıların təkrar emalı üzrə davamlı / enerji baxımından səmərəli fəaliyyət göstərə biləcək yerli şirkətlərin yerləşdirilməsi üçün də uyğun olacaqdır.

### **ANBAR TƏSƏRRÜFATLARI VƏ LOGİSTİKA**

Anbar təsərrüfatı və logistika zonaları Baş Plan çərçivəsində kompleks iqtisadi inkişafın reallaşdırılmasının əsas amillərindəndir. Bu zonalar əsasən şəhərdən kənarda əsas giriş-çixış magistral yollara (*avtomobil və dəmir yolları*) yaxın ərazilərdə təşkil edilir və çoxmodal logistika klasterlərinin, logistika mərkəzlərinin, quru limanların və terminalların yaradılmasını ehtiva edir. Bakı şəhəri üçün malların tədarükünü, o cümlədən beynəlxalq daşımalar üzrə əməliyyatlarının logistika mərkəzli və terminal texnologiya prinsiplərində təşkili məqsədilə beynəlxalq təcrübə nəzərə alınmaqla müasir yanaşmaların reallaşdırılması, bunun üçün institusional işlərin aparılması əsas tədbirlərə aiddir.

Böyük yük partiyalarının və əsas malların dəmir yolları ilə daşımalarının yerinə yetirilməsi və bu istiqamətdə stimullaşdırıcı tədbirlərin görülməsi də əsas hədəflərə aid edilir.

Anbar təsərrüfatı və logistika zonalarında aşağıdakı sahələr yerləşdirilə bilər:

- yerli, regional və milli səviyyədə logistika xidmətlərinin əsasını təşkil edən, intermodal terminalları və limanları olan logistik mərkəzlər – məsələn, Lökbatan qəsəbəsində yerləşən Bakı Quru Yük Limanı;

- ənənəvi və uzunmüddətli yüksəkləmə xidmətləri göstərən, daşımaların əsasən yük avtomobilləri ilə həyata keçirildiyi anbar təsərrüfatları;

- tədarük və təchizat (*paylama*) mərkəzləri – bu mərkəzlər Bakı şəhərinin əhalisi üçün malların tədarükünü həyata keçirir və yük daşımalarının təsirlərinin minimal səviyyəyə endirilməsinə imkan verir (*paylama mərkəzlərinin müvafiq şəkildə planlaşdırılması və mərkəzlər üçün xüsusi sahələrin ayrılması ilə*). Bu mərkəzlərdə məhsul hissələrinin yığılması (*sadə*), emalı və sınaqdan keçirilməsi xidmətləri də göstərilə bilər.

Beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri üzrə daşımaların və bu daşımalar zamanı müxtəlif nəqliyyat-logistika əməliyyatlarının Lökbatan qəsəbəsinin ərazisində yerləşən anbar təsərrüfatı və logistika mərkəzlərindən kənarlaşdıraraq Ələt qəsəbəsində cəmləşdirilməsi, o cümlədən bu məqsədlər üçün əsasən “Şimal-Cənub” beynəlxalq nəqliyyat dəhlizi üzrə daşımaların və logistika əməliyyatlarının R-6 “H.Z.Tağıyev qəsəbəsi-Sahil qəsəbəsi” avtomobil yolu və ona paralel olan dəmir yolu üzrə təşkilinin həyata keçirilməsi və bu istiqamətdə stimullaşdırıcı tədbirlərin görülməsi də əsas hədəflərə aid edilir. Qeyd edilən avtomobil və dəmir yollarının da genişləndirilməsi və yenidən qurulması nəzərdə tutulur.

Logistika infrastrukturunun inkişafı və beynəlxalq nəqliyyat əməliyyatları üzrə logistik mərkəz rolunun daha da artırılması məqsədilə Ələt qəsəbəsində Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı Kompleksinin genişləndirilməsi, burada xüsusi iqtisadi zonanın yaradılması da Baş Planı çərçivəsində anbar təsərrüfatı və logistika zonalarının kompleks inkişafın reallaşdırılmasının əsas amillərindəndir. Ələt qəsəbəsinin respublikanın ərazisindən keçən əsas avtomobil və dəmir yollarının kəsişməsində yerləşməsi, su yollarının da mövcudluğu Ələt qəsəbəsinin gələcəkdə regionun mühüm nəqliyyat və logistika mərkəzinə çevrilməsi strategiyasının reallaşdırılmasında həlledici rol oynayacaqdır.

## **KƏND TƏSƏRRÜFATI ZONALARI – AQRAR-SƏNAYE MÜƏSSİSƏLƏRİ**

Gələcək torpaq tələbatını ödəmək üçün Bakı şəhərinin Baş Planı çərçivəsində kənd təsərrüfatı zonası daxilində aşağıdakı iki alt kateqoriya müəyyən edilmişdir:

### **Təsərrüfat əraziləri**

Əkin sahələri əsasən kənd təsərrüfatı məqsədləri üçün istifadə olunan sahələrdir. Son dövrlərdə yaşayış və ya bağ evlərinin qeyri-qanuni tikintisi nəticəsində kənd təsərrüfat təyinatlı ərazilərin böyük hissəsi zəbt edilmişdir. Təəssüf ki, Baş Plan çərçivəsində bu cür tikinti nəticəsində itirilmiş kənd təsərrüfatı torpaqlarının yenidən öz təyinatı üzrə istifadəsinin təmin edilməsi mümkün deyil.

Lakin, Baş Planda mövcud və böyük dəyərə malik kənd təsərrüfatı torpaqlarının qorunması nəzərdə tutulur. İqtisadçı mütəxəssislər ənənəvi əkinçiliklə yanaşı, ərazidə kənd təsərrüfatının şaquli əkinçilik kimi yeni formalarının inkişafı üçün potensialının olduğu qənaətinədir. Bu sahənin inkişafı üçün istismardan çıxarılmış karxana əraziləri və ya tikinti olmayan ərazilər uyğun görünür. Yeni texnologiyalar qida istehsalının münbit torpaqlardan

(hansı ki, yarımsəhra iqlimin üstünlük təşkil etdiyi layihə ərazisində azlıq təşkil edir) asılılığını aradan qaldırmağa imkan verəcək və paytaxtın qida təminatı təhlükəsizliyini təmin edəcək.

Cədvəl 4.2.7

Kənd təsərrüfatı üzrə sahə göstəriciləri, hektarla (2020 – 2040-cı illər)

No	Kənd təsərrüfatı zonası	2020-ci il	%	2027-ci il	%	2040-cı il	%
1	Təsərrüfat sahəsi	15 810,1	22,5%	15 829,6	23,3%	15 058,0	22,8%
2	Aqrar sənaye müəssisələri (istixana/qida məhsullarının istehsalı)	2 564,6	3,7%	2 545,6	3,8%	2 491,0	3,8%
3	Qış otlaqları	51 785,1	73,8%	49 522,2	72,9%	48 398,1	73,4%
3.1	<i>o cümlədən, iki təyinatlı istifadəli qış otlaqları</i>	18 631	26,6%	17 035,9	25,1%	15 286	23,2%
<b>Cəmi</b>		<b>70 159,8</b>	<b>100%</b>	<b>67 897,4</b>	<b>100%</b>	<b>65 947,1</b>	<b>100%</b>

### **Aqrar-sənaye - Qida istehsalı və emalı**

Aqrar-sənaye müəssisələrinin əraziləri geniş miqyasda kənd təsərrüfatı məhsullarının istehsalı, o cümlədən müasir avadanlıq və metodlardan istifadə edərək qida məhsullarının emalı və qablaşdırılması ilə məşğul olan sahələrin istifadəsi üçün nəzərdə tutulan ərazilərdir.

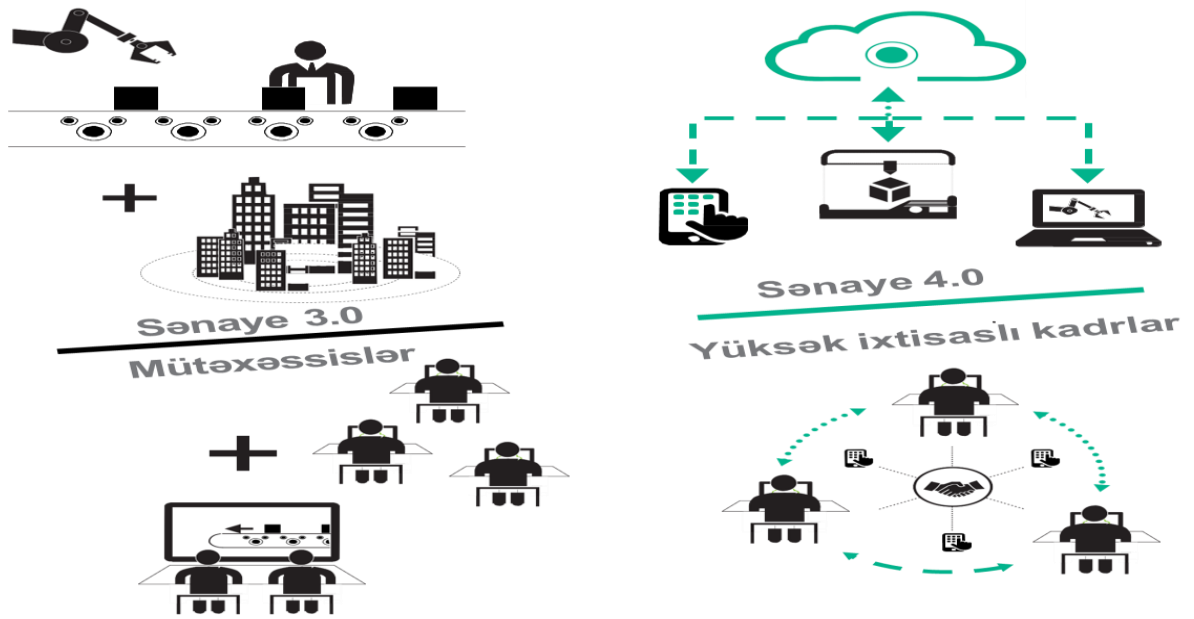
Aqrar-sənaye müəssisələri əksər hallarda ərzaq məhsulları üçün nəzərdə tutulan anbarlar və topdansatış bazaları ilə əlaqələndirilir.

### **ELMİ VƏ SƏNAYE İSTEHSALININ İNKİŞAFI YANAŞMASI**

Texnologiyanın bütün sənaye sahələrində artan rolu və sürətli tərəqqisi təhsil və təlim sektorunda yeni yanaşmanın tətbiqini tələb edir. Yaranan tələbata əsaslanan təhsil sisteminin qurulması və biliklərin ömür boyu təkmilləşdirilməsi güclü işçi qüvvəsinin və güclü iqtisadiyyatın inkişafının aparıcı ünsürü olacaq.

Əsas tərkib elementləri tullantıların idarəçiliyi və emalı sahəsi olan sirkulyar iqtisadiyyat kimi yeni inkişaf sahələri şaxələndirilmiş iqtisadiyyatın ayrılmaz hissəsini təşkil edəcəkdir ki, bu da yeni təlim-tədris qurumlarının və tədris proqramlarının inkişafını tələb edəcək. Müvafiq tədqiqat klasterləri isə yeni texnologiyaların və iş proseslərinin tətbiqi üzrə təşəbbüsləri dəstəkləyəcək.

Bu tələbatı nəzərə alaraq, Baş Plan çərçivəsində "Bilik Mərkəzləri"nin inkişafı təklif edilir. Bu mərkəzlərdə müəyyən edilmiş aparıcı iqtisadi fəaliyyət sahələrinə birbaşa yaxın olan təlim və ali təhsil müəssisələrinin fəaliyyəti birləşdiriləcək. Bu yanaşma biliklərin ötürülməsi prosesini asanlaşdırır və eyni zamanda sabahın mütəxəssisləri ilə Bakının əsas iqtisadi fəaliyyət sahələri arasında təcrübi təlim və daimi bilik mübadiləsi üçün imkan yaradır.



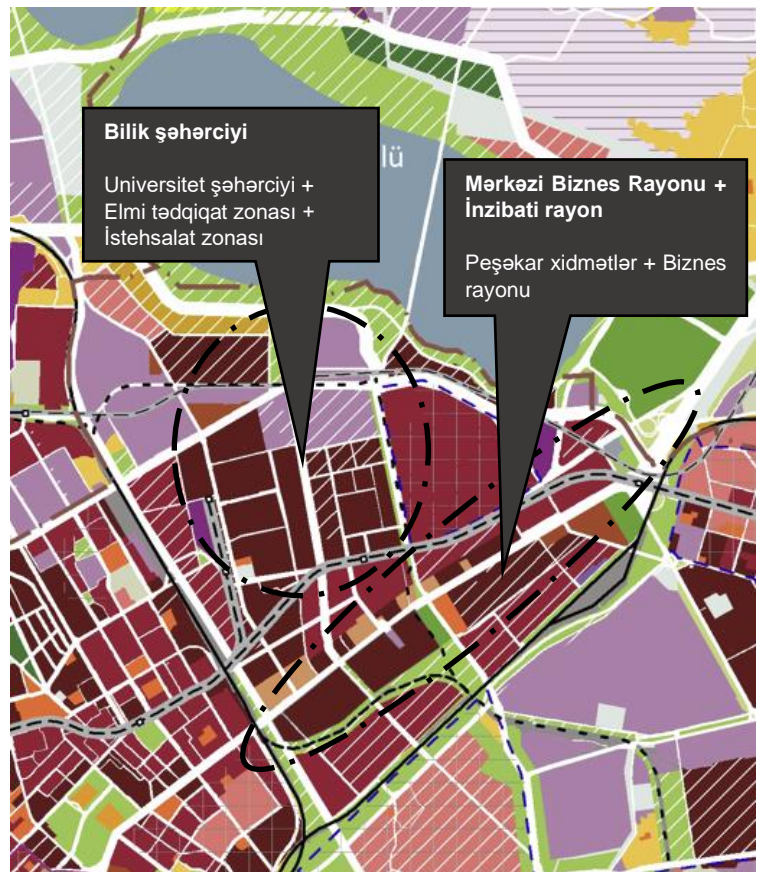
### “Bakı şəhərində universitet şəhərciyi” - Yeni bilik-biznes rayonu

Mərkəzi Bakı ərazisində nəqliyyat sıxlığının qarşısını almaq və Abşeron yarımadasının bütün yaşayış məntəqələrindən rahat nəqliyyat və əlaqələndirmə imkanı olan ərazidə təhsil müəssisəsini yaratmaq məqsədilə Bakının mərkəzi hissəsinin hüdudlarının birbaşa yaxınlığında yaşıl universitet şəhərciyinin yaradılması təklif olunur. Universitet şəhərciyi Hibrid Yaşıl Dəhlizlər şəbəkəsinə bütünlüklə inteqrə ediləcək ki, bu da əraziyə aşağı sürətli nəqliyyat vasitələri ilə gediş-gəliş imkanı təmin edəcək.

Yeni universitet şəhərciyində özəl və dövlət ali təhsil müəssisələri ilə yanaşı tələbə yataqxanaları, xarici tədqiqatçılar üçün qonaq evləri, professorlar və müəllimlər üçün qonaqlama və yaşayış yerləri təmin ediləcək.

Universitet şəhərciyi yaxınlıqda cəlbedici ticarət və qarışıq istifadə xidmətləri təklif edən yeni İNYŞ sistemlərinin (*dəmir yolu, metro və avtobus xidmətləri*) üstünlüklərindən faydalanacaq. Mərkəz daxilində həmçinin əraziyə əlavə inzibati xidmətlər göstərən özəl və dövlət qurumları yerləşəcək.

Nəticədə, tədqiqat klasteri və İNYŞ sistemi birləşərək universitet şəhərciyini Bakının yeni Bilik Biznes Mərkəzinə çevirəcək.

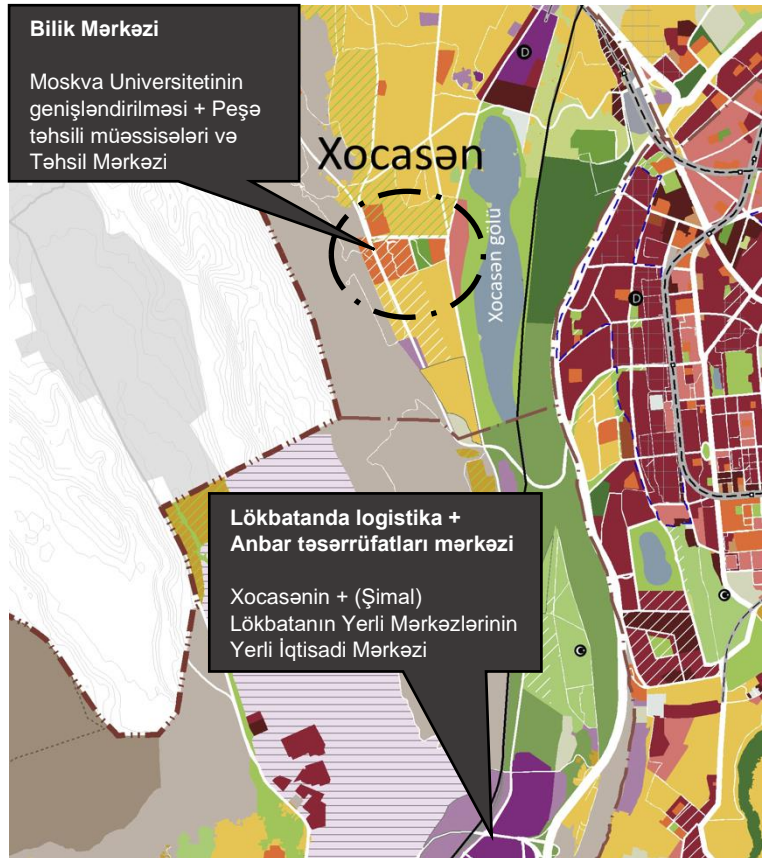




## Xocasən bilik mərkəzi

Moskva Universitetinin yataqxanasının və universitet şəhərçiyinin 2040-cı ilə qədər uzunmüddətli perspektivdə genişləndirilməsinə dair hökumətin planlarını dəstəkləyərək, Bakı şəhərinin Baş Planı çərçivəsində ərazidə "Bilik Mərkəzi"nin yaradılması təklif olunur. Bu mərkəz universitet təhsili ilə peşə və digər təhsil pillələri arasında əlaqəni təmin edəcək. Bilik mərkəzinin Xırdalan ilə Lökbatanın arasında yerləşməsi mərkəzə əlavə faydalar qazandıracaq.

Yeni Xocasən gölü parkının sakit və rahat atmosferində və yerli alt mərkəzin yaxınlığında yerləşən bu mərkəz əlaqələndirilmiş şəkildə fəaliyyət göstərən müasir təhsil mərkəzi olacaq. Bu ərazi Xocasənin gündəlik tələbat xidmətlərini, rekreasiya və əyləncə məkanlarını özündə birləşdirən yeni mərkəzi, yeni görüş və yerli təchizat mərkəzi olacaq. Bilik mərkəzi Xocasənin yeni yaşayış məhəllələrinə piyada gediş məsafəsində və Lökbatanda yerləşən logistika və topdan satış bazalarına velosipedlə gediş məsafəsində yerləşəcək.



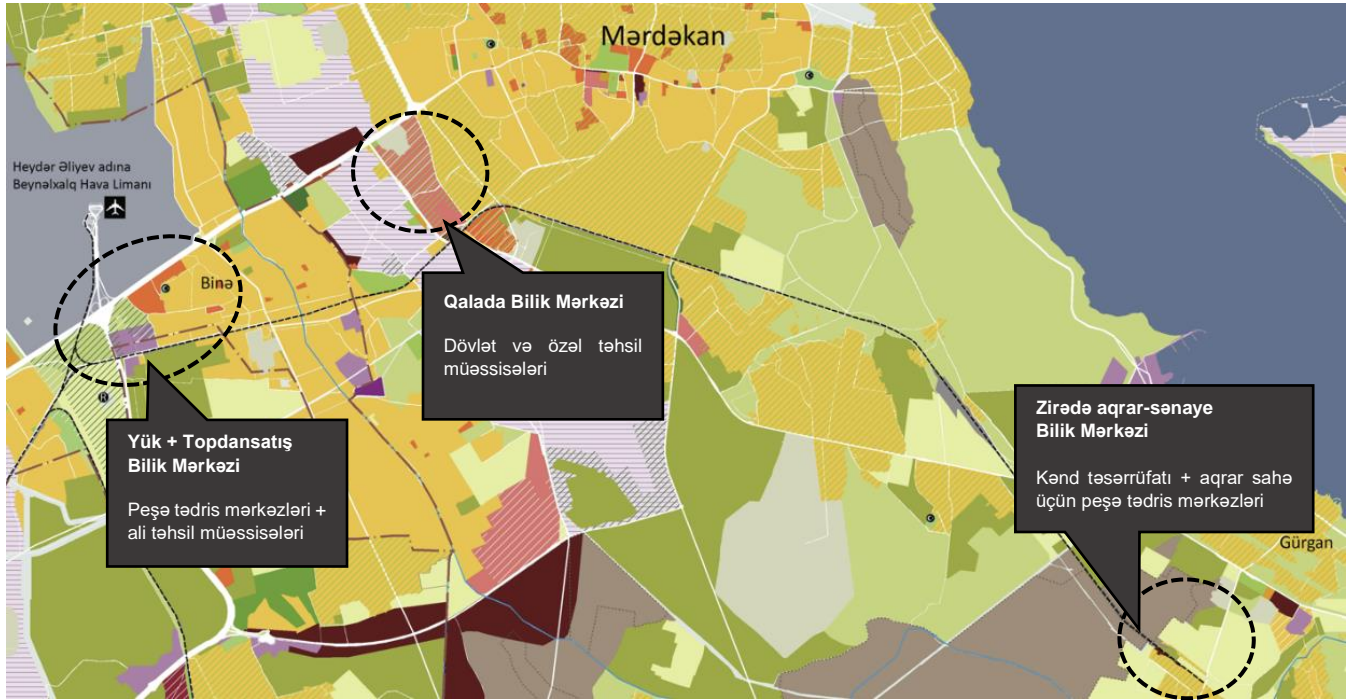
## Mərdəkan Regional Mərkəzində bilik mərkəzləri

Mərdəkan Regional Mərkəzi ənənəvi əkinçilik sahəsindən logistika sahələrinə (*hava limanının fəaliyyəti ilə əlaqədar*) qədər müxtəlif iqtisadi fəaliyyət sahələrini özündə birləşdirir. Gələcəkdə Mərkəz ərazisindəki bütün iqtisadi sektorlarda ixtisaslı işçi qüvvəsinə ehtiyac yaranacaq. Belə ki, kənd təsərrüfatında qismən aqrar-sənaye istehsalı metodologiyasının tətbiqi, logistika xidmətlərində isə sənaye 4.0 tələblərinə uyğunlaşma tələb olunacaq.

Bu səbəbdən, Baş Planda müəyyən hədəf sinfinə yönəldilmiş üç bilik mərkəzinin yaradılması təklif edilir:

- Qala qəsəbəsində dövlət və özəl ali təhsil müəssisələri üçün ümumi bilik mərkəzi, Mərdəkan üçün geniş İNYŞ mərkəzi;

- Zirə qəsəbəsində kənd təsərrüfatı və aqrar-sənaye müəssisələrinin işçi qüvvəsi ilə təmin edilməsi üçün peşə təhsili mərkəzi;
- logistika və ümumi aviasiya xidmətləri sahəsində peşə təhsili təmin edən mərkəzin yerləşdiyi yeni hava limanı şəhərçiyi.



## SƏNAYE MÜƏSSİSƏLƏRİNİN SANİTAR-MÜHAFİZƏ ZONALARI

Sənaye zonalarında digər ərazi zonalarında fəaliyyətinə yol verilməyən istehsalat müəssisələri və ya sənaye kompleksləri yerləşdirilir. Bu müəssisələr ətrafdakı ərazilərə müxtəlif formalarda təsir göstərə bilər: səs-küy, tüstü, qoxu, toz və çirkləndiricilərin havaya atılması və ya şəhərin estetikasının pozulması. Bu səbəbdən, istehsalat müəssisələrinin layihələndirilməsində istehsal prosesinin zərərlik səviyyəsindən asılı olaraq (*cəmi beş səviyyə mövcuddur*) 50 m-dən 1000 m-ə qədər sanitariya-mühafizə zonasının təmin edilməsi nəzərə alınmalıdır.

Bu səbəbdən, Baş Plan çərçivəsində yeni təklif edilən yeyinti sənayesi klasteri kimi sənaye inkişaf ərazilərinin Sabunçu yerli mərkəzində yerləşdirilməsi nəzərdə tutulur, çünki bu ərazidə yeyinti sənaye müəssisələri üçün tələb olunan 50 m mühafizə zonasının təmin edilməsi mümkün olacaq. Zavod və fabriklərin ekoloji standartlarla bağlı texniki tələblərinin tətbiqi isə tikinti icazəsinə müraciət zamanı müəyyən ediləcəkdir. İcazənin alınması üçün həmçinin ətraf mühitə təsirin qiymətləndirilməsi hesabatının hazırlanması tələb olunacaq.

Xüsusilə şəhərdaxili ərazilərdə yerləşən sənaye müəssisələri üçün mühafizə zonalarının təmin edilməsi ilə bağlı vəziyyətin təkmilləşdirilməsi və hər bir sənaye müəssisəsi üzrə fərdi yanaşma əsasında tədbirlərin nəzərdə tutulması tələb olunur:

- daha yaxşı filtrasiya sistemləri və ya digər hava təmizləyici texnologiyaların tətbiqi ilə istehsalat metodları üzrə mümkün modernləşmələrin aparılması;
- ətrafdakı ərazilərin daha yaxşı qorunması üçün yeni səs-küy və ya vizual maneələrin nəzərdə tutulması. Əsas diqqət yaşıllıqlardan ibarət mühafizə zonalarının nəzərdə tutulması və ya genişləndirilməsinə yönəldilməlidir, çünki yaşıllıqlar şəhər estetikasını və mikroiklimi yaxşılaşdırmağa imkan verir;
- təsirə məruz qalan sakinlərin sayının müəyyən edilməsi və əhəlinin köçürülməsi proqramlarının məqsəd uyğunluğunun araşdırılması.

Bu planlaşdırma yanaşması, Bakı daxilində sənaye istehsalının daha məhsuldar şəkildə aparılmasına və təsirə məruz qalan sakinlərin sağlamlığının daha yüksək səviyyədə qorunmasına imkan verəcək. Bakı şəhərinin Baş Planı çərçivəsində istehsalat zonaları sənaye və istehsalat müəssisələrinin sanitariya-mühafizə zonaları ilə bağlı tələbləri nəzərə alınmaqla müəyyən edilmişdir ki, bu da istehsalat zonalarının ümumi şəhər strukturuna daha səmərəli şəkildə inteqrasiyasını təmin edəcək.

Ümumiyyətlə, iri sənaye müəssisələrinin (*xüsusən çirkləndirici təsirləri olan*) tikintisinə icazələr müfəssəl planlaşdırma mərhələsində ətraf mühitə və sosial sahəyə təsirlərin qiymətləndirilməsi (ƏMSSTQ) təhlilinin aparılması şərti ilə verilməlidir. Davamlı istehsalat müəssisəsinin yaradılması üçün təsirlərin azaldılması tədbirləri nəzərdə tutulmalıdır. Bunlara filtrləmə texnologiyalarından istifadə, texnoloji proseslərin müasir yanaşmalar əsasında layihələndirilməsi, mal və məhsulların optimallaşdırılmış daşınması metodlarının tətbiqi və s. misal gətirmək olar.

## BAKI ŞƏHƏRİNDƏ ASUDƏ VAXT

Son illərdə Bakı şəhərində turizm sahəsi yüksək tempiylə inkişaf edir. Hava limanının xidmətlərindən istifadə edən sərnişinlərin sayı və otel gecələmələrinə tələbat 2013-2017/2018-ci illər arasında demək olar ki, iki dəfə artmışdır. Bunu nəzərə alaraq, Baş Planın layihə dövründə - yeni 2040-cı ilə qədər turizm və otelçilik sahəsində 4% artımın olacağını proqnozlaşdırmaq olar.

Bu iqtisadi sektor ilə əlaqədar Baş Plan çərçivəsində qarşıya qoyulmuş əsas məqsədlər davamlı və iqtisadi cəhətdən səmərəli turizm investisiyaları üçün prioritet sahələrin müəyyən edilməsi, həmçinin insanların bütün il boyu bu sahədə fəaliyyət göstərə bilməsi üçün turistik fəaliyyətlərin və xidmət strukturlarının daha çox şaxələndirilməsindən ibarətdir.

Bu təkliflər həm ümumi, həm də müxtəlif segmentlər üzrə turizm fəaliyyətlərinə tətbiq edilməli, habelə yerli və xarici turistlərə uyğun şəkildə təşkil edilməlidir.

### *Turizm və mədəni inkişaf məqsədləri*

<b>Şəhərin dayanıqlı inkişafı</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Sovet irsinin müasir mədəni irs kimi təqdim edilməsi məqsədi ilə qorunması;</li><li>• Piyada yolları sisteminin genişləndirilməsi. Piyada yolları mühitinin yaxşılaşdırılması, piyada gəzintinin və velosipedin nəqliyyat vasitəsi kimi istifadəsinin təşviqi.</li></ul>
<b>Şəhər və ətraf mühitin regenerasiyası</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Göllərin su mühitinin və təbii dəyərinin bərpası, onların rekreasiya ərazisi və təbii yaşayış mühiti kimi yenidən canlanması, su-bataqlıq mühitinin sağlamlaşdırılması;</li><li>• Yaşillıq mərkəzləri və rekreasiya ərazilərinin genişləndirilməsi, təbii landşaft ərazilərinin mühafizə zonasının müəyyən edilməsi.</li></ul>
<b>Şəhərin memarlıq siması və tarixi irsə qayğı</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Bakının səciyyəvi xüsusiyyətlərinin qorunub saxlanılması;</li><li>• Abşeronun yerli memarlıq üslubunun qorunub saxlanılması və yeni tikililərin layihələndirilməsində onların müasir interpretasiyasına uyğun həllərin verilməsi.</li></ul>
<b>Yeni şəhər iqtisadiyyatı</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Mədəniyyət və yaradıcı sənayelər kimi əlavə yeni iqtisadi qruplar təqdim edərək turizm və mədəniyyət sektorunun gücləndirilməsi;</li><li>• Sahilyanı yaşayış məntəqələrinin və yeni istirahət fəaliyyətlərinin ahəngdar inkişafı.</li></ul>

Bakının ilin hər fəslə üçün turistik təyinatla çevrilməsi, turistik fəaliyyətlərin şaxələndirilməsi və genişləndirilməsinə aşağıdakılar daxildir:

- çimərlik turizmi;
- yaradıcı turizm;
- mədəni ekoturizm;
- təcrübə turizm (*ölkə tarixinin, insanların, yerli mətbəxin və mədəniyyətin öyrənilməsi məqsədilə səyahət*);
- Bakı bulvarı;
- iş səyahətləri;
- milli parklar;

- rekreasiya;
- idman turizmi;
- asudə vaxtın təşkili;
- muzeylər;
- “MICE” turizmi (*görüşlər, tədbirlər*);
- konfranslar və sərgilər;
- tibbi turizm.

Bütün bu sahələrin inkişaf etdirilməsi üçün şəhər əraziləri ilə Abşeronun təbii dəyərə malik əraziləri arasında əlaqələndirmə imkanlarının olması tələb olunur. Bakı şəhərinin Baş Planı turizmin inkişafı ilə əlaqədar yeni turistik istiqamətlərin yaradılması və Bakının turistik təkliflərinin şaxələndirilməsi məqsədi daşıyır.

Cədvəl 4.2.8

Turizmin inkişafı üçün tələbat

İqtisadi fəaliyyət sahələri	Ofislər	Pərakəndə satış obyektləri	Qonaqlama obyektləri
	ha	ha	ha
Turizm	13,9	11,9	111,6
Asudə vaxtın təşkili	4,4	28,0	21,1
<b>Cəmi tələbat</b> (2040-cı il, yuvarlaqlaşdırılmış)	<b>18</b>	<b>40</b>	<b>133</b>
<i>o cümlədən 2027-ci il üzrə</i>	6	14	46
<i>2027-2040-cı illər üzrə</i>	12	26	87

Qeyd. Cəmi tələbat göstəriciləri cədvəl 2.2.6-dan götürülmüşdür.

### Rekreasiya turizmi

Gündəlik və həftə sonu turlar yerli rekreasiya turizminin əsas dayaqlarından birini təşkil edir. Baş Plan çərçivəsində Abşeron yarımadasının mövcud mədəni landşaft dəyərlərinin gücləndirilməsi və böyük yaşayış məntəqələri yaxınlığında aktiv istirahət üçün daha geniş ərazilərin təmin edilməsi nəzərdə tutulur. Ənənəvi çimərlik turizmi ilə yanaşı Baş Plan çərçivəsində turizmin digər əsas elementlərinin də nəzərdə tutulması planlaşdırılır. Buraya ərazilərin ənənəvi xarakterini qorumaq üçün təyin ediləcək mədəni landşaft ərazilərinin mühafizə zonaları, eyni zamanda açıq məkan konsepsiyasının tətbiqi ilə yanaşı layihə ərazisi boyu yaradılacaq yerli rekreasiya məkanları daxildir.

Daha aktiv istirahət imkanlarının yaradılacağı ərazilərə milli parkların, xüsusən də genişləndirilmiş Qobustan Milli Parkının ərazisi aiddir. Milli Parkın ərazisinin cənub-şərq istiqamətində genişləndirilməsi Baş Planın vacib elementidir. Ərazinin genişləndirilməsi gəzinti və dağ velosipedçiliyi, eləcə də parkın daxilində və yaxınlığında gecələmə imkanları təmin edən kiçik qonaqlama yerləri (*gecələmə və səhər yeməyi təmin edən ev tipli mehmanxanalar, turistik kəndlər, düşərgələr*) kimi yeni fəaliyyət növlərinin inkişafına imkan verəcəkdir.

Yerli rekreasiya imkanlarından başqa, milli parklar yerli yaradıcılıq və sənətkarlıq mərkəzlərinin və mədəni turizmin təşviqi, habelə milli və beynəlxalq turistlər üçün yerli həyat təcrübələrinin öyrənilməsi baxımından geniş imkanlar yaradır.

## **Çimərlik və kurort turizminin inkişaf yanaşması**

Abşeron yarımadasında Xəzərin şimal və cənub sahillərində müxtəlif xidmət səviyyələrinə cavab verən yerli çimərlik turizmi on illiklər ərzində inkişaf etmişdir. Bu gün Abşerondakı kurortlar müxtəlif kurort təcrübələrini təcəssüm etdirən əhəmiyyətli turistik ərazilərdən birinə çevrilmişdir. Bu kurortlar qonaqlara və turistlərə rahat və sakit istirahət imkanı verən cəlbedici landşaft elementləri, habelə mağazalar, restoranlar, təmiz su, kölgəliklər və s. ilə təmin olunmuşdur. Kurortların su əyləncə parkları, tarixi yerlər və abidələr, alış-veriş yerləri (*sənətkarlıq məmulatlarının hazırladığı emalatxanalar*) olan kiçik kənd mərkəzlərinə, habelə kafe və restoranlara yaxın olması buranın turizm cəlbediciliyini artırır.

Baş Planda ətraf mühitin yaxşılaşdırılması tədbirlərinin nəzərdə tutulması ilə su hövzələrinin keyfiyyətinin artırılması və bununla şəhərin çimərlik turizminə müsbət təsirin göstərilməsi planlaşdırılır. Bundan əlavə, nəqliyyat şəbəkəsinin təkmilləşdirilməsi çimərlik ərazilərindən Bakının digər əhəmiyyətli turistik məkanlarına fərdi ekskursiyaların təşkil edilməsinə imkan verəcək.

## **Çoxfunksiyalı istirahət və əyləncə turizmi**

Baş Plan çərçivəsində turizm sektorunun şaxələndirilməsi istiqamətində nəzərdə tutulan tədbirlərə istirahət və təhsil elementlərini vahid bir məkanda birləşdirəcək “əyləncəli-təhsil mərkəzləri”nin yaradılması da daxildir. Məqsəd qonaqlara yaddaqalan istirahət və hər səfərdə yeni kəşf təcrübəsi yaşatmaqdır:

### **• Qırməki Təbii Geoloji Parkı**

Bakının neft sənayesi, neft sənayesinin tarixi, bu sahədəki ixtiralar və onların dünya təcrübəsinə təsirlərinin nümayiş etdiriləcəyi və eyni zamanda neft sənayesinin və neft sənayesi ilə əlaqədar sahələrin gələcəyi haqqında maarifləndirici materialların təqdim ediləcəyi “Mədəni və sənaye irsi əyləncəli-təhsil Parkı”nın yaradılması təklif edilir.

### **• Muzey adaları**

Bakı arxipelaqının adaları təbiət qoynunda sakit istirahət məkanları yaratmaq üçün imkanlara sahibdir. Burada açılacaq muzeylər isə ölkənin və şəhərin çoxəsrlilik tarixini təqdim edə bilər. Adalar Bakı şəhərinə açılan möhtəşəm mənzərəyə sahibdir və bu, onların turizm təyinatları və təcrübələrinin artırılmasında rolunu artırmağa bilər.

### **• Mədəni turizm**

Bakının zəngin tarixi özünü şəhər ərazisindəki abidə və tikililərin çoxluğunda biruzə verir. Baş Plan keçmiş, indiki və gələcək zamanlar arasında körpünün qurulması ilə şəhərin bütün qonaqlarında şəhər haqqında müsbət təəssüratların yaradılması məqsədi daşıyır. Bakının yeni müəyyən edilmiş Mərkəzi Planlaşdırma Rayonunda tarixi binaların qorunması, mövcud və gələcək tikililər (*Port Bakı kimi*) arasında məntiqli əlaqələndirmənin (*piyada, açıq məkanlardan ibarət dəhlizlər*) qurulması üzrə müvafiq tənzimləmələr tətbiq olunacaq və bu, şəhərin tarixi simasını qorumağa imkan verəcək.

## **Çoxfunksiyalı əyləncə, konfrans və sərgi infrastrukturu**

Bakı şəhərinin Baş Planının çoxmərkəzli inkişaf yanaşması çərçivəsində müəyyən edilmiş regional şəhər mərkəzləri və alt-mərkəzlərin hər biri üçün yeni funksiyalar müəyyən ediləcək. Binəqədi alt mərkəzinin ərazisində yerləşən Böyükşor gölü yaxınlığında yüksək səviyyəli obyektlərin inşası üçün imkanlar var və bu, Mərkəzi Bakının yaxınlığında yerləşən bu əraziyə mühüm iqtisadi təkan verə bilər. Gölün sahiləyən ərazilərində aşağıdakı yeni inkişaf təşəbbüslərinin həyata keçirilməsi planlaşdırılır:

### **• Əyləncə parkı**

Yüksək beynəlxalq standartlara cavab verən bu əyləncə parkı Bakı üçün əsas turistik təyinatlardan birinə və yerli, milli və beynəlxalq turizm baxımından əsas cəlbedici amilə çevriləcəkdir. Gölün ətrafındakı əlverişli mühit ərazidə otel, restoran və əyləncə parkının inkişafı üçün mükəmməl fon təmin edəcəkdir.

### **• Konfrans və sərgi mərkəzi**

İşgüzar mühitlə rekreasiya ərazilərinin bir məkanda vəhdəti gələcəkdə beynəlxalq tədbirlər, konvensiyalar və konfransların Bakıya cəlb edilməsi baxımından mühüm rol oynayır. İşgüzar ərazilərin yaxınlığında otel və istirahət məkanları əyləncə parkının ziyarətçiləri tərəfindən istifadə ediləcək və bu, həmçinin ictimai iaşə obyektlərinin fəaliyyətini iqtisadi cəhətdən daha səmərəli edəcək. Mehmanxanalarda geniş miqyaslı işgüzar görüşlər keçirmək üçün konfrans və konvensiya mərkəzləri yaradılacaq.

### **• Tibbi və idman turizmi**

Böyük idman yarışlarına və müxtəlif idman görüşlərinə ev sahibliyi edən Bakı artıq beynəlxalq idman aləmində yaxşı tanınır. Şəhərdə dünya səviyyəli stadionlar, qapalı və açıq idman təsisatları, habelə idmançılar üçün Olimpiya kəndi fəaliyyət göstərir. Bakı şəhərinin Baş Planı çərçivəsində inkişaf edən tibbi turizm imkanları ilə idman təsisatlarının istifadəsi bir qəbul olunur. Tibbi müalicə əsasən Bakının bütöv və sağlam mühiti daxilində idman və digər fiziki zədələrin bərpasına yönəldiləcəkdir. Beynəlxalq tibbi turizmi Bakıya cəlb etmək üçün xəstəxanalar özəl tibb müəssisələri kimi fəaliyyət göstərəcəkdir. Həm beynəlxalq tibbi turizm, həm də idman turizmi üçün yüksək səviyyəli qonaqlama yerlərinin (*otellər, xidmət olunan mənzillər*) təmin edilməsi tələb olunacaq.

Cəlbedici açıq məkanlar və Bakının şəhər mərkəzinə yaxınlıq ərazini bütün ziyarətçilər üçün fərqli məkana çevirir. Abşeron Milli Parkında açıq havada istirahət (*velosiped sürmə, qaçış*) imkanları, Qobustan Milli Parkında isə piyada gəzinti və dağa dırmanma üçün yaradılacaq imkanlar yerli sakinlərin də yeni istirahət imkanlarından istifadə etməsinə imkan yaradacaqdır.

### 4.3. İNTEQRASIYA EDİLMİŞ MOBİLLİK

*Bu alt-fəsildə Bakı şəhərinin ictimai nəqliyyat şəbəkəsinin davamlı inkişafına dair inteqrasiya edilmiş hərəkətlilik / mobillik yanaşması haqqında məlumat verilir. Bu yanaşma ictimai nəqliyyatın xüsusi çəkisinin artırılması, şəhərin nəqliyyat planlaşdırma strukturunun tamamlanması və əsas nəqliyyat marşrutları arasında fiziki və məntiqi əlaqənin təmin edilməsi prinsipinə əsaslanır.*

Hazırda Bakı şəhərinin mövcud nəqliyyat problemlərinin əsas səbəbləri kimi tarixən formalaşmış nəqliyyat planlaşdırma strukturunun tamamlanmamış olması, radial-həlqəvi sxem üzrə nəqliyyat marşrutların fiziki və məntiqi sonluğunun təmin edilməmiş olması, müəyyən istiqamətlərdə nəqliyyat marşrutlarının tamamlanmamış qalması, habelə çoxnövlü ictimai nəqliyyatın olmaması və mərkəzi hissənin nəqliyyatla yüklənməsi kimi məsələlərdir. Digər tərəfdən coğrafi mövqe baxımından Bakı şəhərinin dəniz sahilində, buxta ətrafında və yarımada yerləşməsi paytaxtın üç tərəfdən fiziki məhdudlaşmasına səbəb olur.

#### **Metodologiya**

Baş Planın inteqrasiya edilmiş hərəkətlilik/mobillik yanaşması aşağıdakı metodologiyaya əsaslanır:

- əsas məqsədlərə nail olmaq üçün zəruri tədbirlərin təklif edilməsi;
- əsas göstəricilər üzrə müqayisəli təhlillərin aparılması (*məsələn, yüksək sərnəşindəşmə qabiliyyətinə malik ictimai nəqliyyat təminatının əhatə dairəsi, ayrı-ayrı ərazilər üzrə infrastruktur təminatı və/və ya digər iri şəhərlərin əhali göstəriciləri üzrə müqayisələr və s.*);
- keyfiyyət səviyyəsinin (*mümkün yerlərdə kəmiyyət göstəricilərinin*) yüksəldilməsinə imkan verəcək faydaların əldə olunması (*məsələn, səfərlərə sərf olunan vaxt, nəqliyyat sistemi ilə təminatın əhatə dairəsi, sərnəşindəşmə qabiliyyəti və s.*);
- təkliflərin maliyyə dəyərinin təqribi hesablanması və son dövrlərin büdcəsi ilə müqayisəsi;
- prioritetlərin və müddətlərin müəyyən edilməsi.

#### **Əsas nəticələr**

• Şəhər əhalisi arasında səfərlər üçün daha çox fərdi nəqliyyat vasitələrindən istifadəyə üstünlük verilir və bu, əsas magistrallarda<sup>1</sup>, o cümlədən şəhər mərkəzində sahilyanı yollar üzrə nəqliyyat sıxlığının yaranmasına və nəqliyyat vasitələrinin qeyri-adekvat sürətlə hərəkət etməsinə səbəb olur.

• İctimai avtobus nəqliyyatı inkişaf və transformasiya mərhələsindədir və şəhərin ictimai nəqliyyat sisteminin əsasını təşkil edir.

• Avtobus nəqliyyatı üçün xüsusi zolaqların geniş şəbəkəsinin yaradılmaması və fərdi minik avtomobillərinə prioritetləşdirmə sisteminin tətbiq edilməməsi avtobusların tıxaclarda qalmasına səbəb olur.

• Şəhərin ictimai nəqliyyat sisteminin zəif inkişaf etməsi və alternativ daşıma növlərinin yaradılmaması nəticəsində taksi minik avtomobilləri ilə daşımalar sərnəşin yerdəyişmələrinin təmin edilməsində artan paya malikdir, lakin nizamlı inkişafın olmaması səbəbindən transformasiya/keçid mərhələsindədir.

<sup>1</sup>Bakı Nəqliyyat Agentliyi, GIS-məlumat bazası (*nəqliyyat intensivliyi, iyun 2019-cu il*).



- Yüksək sərnişindaşıma qabiliyyətinə malik ictimai nəqliyyat sistemi əsasən metro nəqliyyatı vasitəsilə təmin olunur. Metro nəqliyyatı günün müəyyən saatlarında yüklənir<sup>2</sup>, marşrut təklifləri (*çıxış nöqtəsi – təyinat məntəqəsi seçimləri*) və alternativlər məhduddur, həmçinin şəbəkənin inkişaf tempi çox aşağıdır.

- İctimai nəqliyyat qovşaqları sisteminin inkişafı istiqamətində hazırda bir sıra tədbirlər həyata keçirilir. Lakin, buna baxmayaraq mövcud sistem hələ də bütün əsas yolları əhatə etmir.

- Dəmir yolları sərnişindaşıma məqsədilə istifadə üçün bərpa olunur. Lakin, şəbəkənin ümumi istifadədə payı azdır və şəhər ərazisində stansiyalararası məsafə böyükdür. Dəmir yolu sistemi şəhərdaxili nəqliyyat sistemi ilə məhdud dərəcədə inteqrasiya olunmuşdur.

- Velosiped nəqliyyatı müvafiq infrastrukturun tam yaradılmaması səbəbindən güclü inkişaf etməmişdir.

### **Məqsədlər**

- Nəqliyyat əlaqələndirməsi səviyyəsinin yaxşılaşdırılması ilə mərkəzlərin inkişafının stimullaşdırılması.

- Fərdi nəqliyyat vasitələrindən istifadənin mənfi təsirlərinin minimuma endirilməsi:

- fərdi nəqliyyat vasitələrinin yaratdığı hərəkət sıxlığının periferiyalara ötürülməsi;
- çoxmodallı səfərlərin cəlbediciliyinin artırılması;
- ətraf mühitə zərərsiz nəqliyyat vasitələri və onlardan istifadənin (*velosiped və avtomobillərin paylaşılması, e-mobillik və s.*) əhali arasında geniş yayılması üçün əsasın yaradılması.

- İctimai nəqliyyat sisteminin təşviqi:

- ictimai nəqliyyat təminatının əhatə dairəsinin genişləndirilməsi;
- ictimai nəqliyyat sistemlərinin sərnişindaşıma qabiliyyətinin artırılması (*əsas cazibə mərkəzləri və axın dəhlizləri boyu*);
- ictimai nəqliyyat axınlarının optimallaşdırılması;
- sürətli ictimai nəqliyyat növlərinin yaradılması (*tramvay, metrobus və s.*).

### **ÇOXMODALLI NƏQLİYYAT SİSTEMİ**

Əvvəllər Bakı şəhərində nəqliyyatın planlaşdırılması zamanı əsas diqqət küçə-yol şəbəkəsinin genişləndirilməsinə və avtomobil nəqliyyatının inkişafına yönəldilirdi. Son illərdə küçə-yol şəbəkəsinin yenidən qurulması və genişləndirilməsi istiqamətində əsaslı işlər görülsə də, artan avtomobilləşmə səviyyəsi, iqtisadi fəal əhalinin artan nəqliyyat tələbatı bu görülən işlərin faydalarını görməyə imkan verməmişdir. Şəhərin avtomobil yolları əsas istiqamətlər üzrə genişləndirilsə də, artan nəqliyyat tələbatı bu genişlənmənin yaratmalı olduğu nəqliyyat rahatlığını hiss etməyə imkan verməmişdir.

Yaranmış vəziyyətdən çıxış yolu yüksək sərnişindaşıma qabiliyyətinə malik ictimai nəqliyyat sisteminin gücləndirilməsi istiqamətində ciddi tədbirlərin görülməsidir. Mövcud metro nəqliyyatı sistemi yüksək sərnişindaşıma qabiliyyətinə malik ictimai nəqliyyat sistemində aparıcı rol oynamağa davam edəcək. Lakin, metronun tikinti xərclərinin yüksək olması və tikinti işlərinin gec icra olunması yalnız şəhərətrafı ərazilərdə deyil, eyni zamanda şəhər daxilində də tamamlayıcı ictimai nəqliyyat sistemlərinin tətbiqini şərtləndirir.

<sup>2</sup>Bakı Metropoliteni" QSC (2018-ci il üzrə hər stansiya üzrə avtomatik hesablanan aylıq sərnişin sayı / "AS+P Albert Speer +Partner GmbH" şirkəti tərəfindən pik saatlarda tələbatla dair aparılmış hesablamalar).

Xərclər və icra müddəti baxımından ən perspektivli alternativ dəmir yolu şəbəkəsinin yenidən qurulması və şəhər daxilində genişləndirilməsidir. Hazırda şəhər ərazisində çoxlu sayda istifadə olunmayan dəmir yolu təhkim zolağı və istifadə olunmayan yük xətləri vardır. Qeyd olunan infrastruktur yenidən aktivləşdirilə və daha səmərəli istifadə oluna bilər. Tramvay-elektrik qatarı sisteminin tətbiqində mövcud və yenidən qurulan dəmir yolu infrastrukturunun imkanlarından istifadə oluna bilər, həmçinin sürətli tramvay nəqliyyatı (STN) infrastrukturun genişlənməsi imkanı yarana bilər.

İctimai nəqliyyat sisteminin səmərəli fəaliyyətinin (*rentabelli, yüksək tutumlu, sürətli, rahat, etibarlı, dəqiq, əhatə dairəsi geniş və s.*) təmin edilməsi, o cümlədən artan tələbatın ödənilməsi, fərdi nəqliyyat vasitələrinin xüsusi çəkisinin azaldılması yalnız metro, metrobus, sürətli dəmir yolları və tramvay-elektrik qatarı sistemlərinin inteqrasiyası yolu ilə mümkün ola bilər.

Buna baxmayaraq, gələcəkdə də fərdi minik avtomobillər nəqliyyat sistemində mühüm paya sahib olmağa davam edəcəyi proqnozlaşdırılır. Bu, eyni zamanda şəhərin küçə-yol şəbəkəsi sisteminin yenidən qurulmasını zəruri edəcək. Növbəti mərhələlərdə təkmilləşdirmə tədbirləri yalnız yolların genişləndirilməsi deyil, mövcud sistemlərdən səmərəli istifadəni də nəzərdə tutacaq.

Ümumi nəqliyyat sisteminin əsas elementlərindən biri nəqliyyat mübadilə mərkəzləri və ya ictimai nəqliyyat qovşaqları adlanan alt sistemlər arasındakı qarşılıqlı əlaqənin qurulmasıdır. İctimai nəqliyyat qovşaqları/nəqliyyat mübadilə mərkəzləri ictimai nəqliyyat imkanlarını (*avtobuslar*), yüksək sənişindəşım qabiliyyətinə malik sürətli ictimai nəqliyyat sistemlərini (*metro, dəmir yolu, metrobus, tramvay sistemi, tramvay-elektrik qatarı sistemi*) və/və ya fərdi avtomobil nəqliyyatından "yaşıl" nəqliyyata keçid imkanlarını bir mərkəzdə birləşdirməyə imkan verən ünsürlərdir. Bundan əlavə, əsas ictimai nəqliyyat qovşaqları müxtəlif nəqliyyat vasitələrindən istifadəni təklif etməklə İctimai Nəqliyyat Yönlü Şəhərsalma (İNYŞ) inkişafı üçün şərait yaradacaqdır.

Aşağıda qeyd olunan alt sistemlər sahələrarası yanaşmanın nəticəsidir və bu yanaşma müəyyən zaman kəsiyində şəhərin inkişaf hədəfləri, hərəkətlilik, ətraf mühit və resursların qorunması arasında əlaqənin qurulmasına imkan verir. Lakin qeyd olunmalıdır ki, rəhbər prinsip olaraq şəhərsalma yanaşması qəbul edilmişdir. Ümumiyyətlə, hər bir alt sistemin müsbət və mənfi cəhətləri var. Yalnız təklif olunan alt sistemlərin vahid olaraq qəbul edilməsi və inteqrasiyası qarşılıqlı əlaqələndirilmiş ümumi sistemin təmin edilməsinə imkan verə bilər.

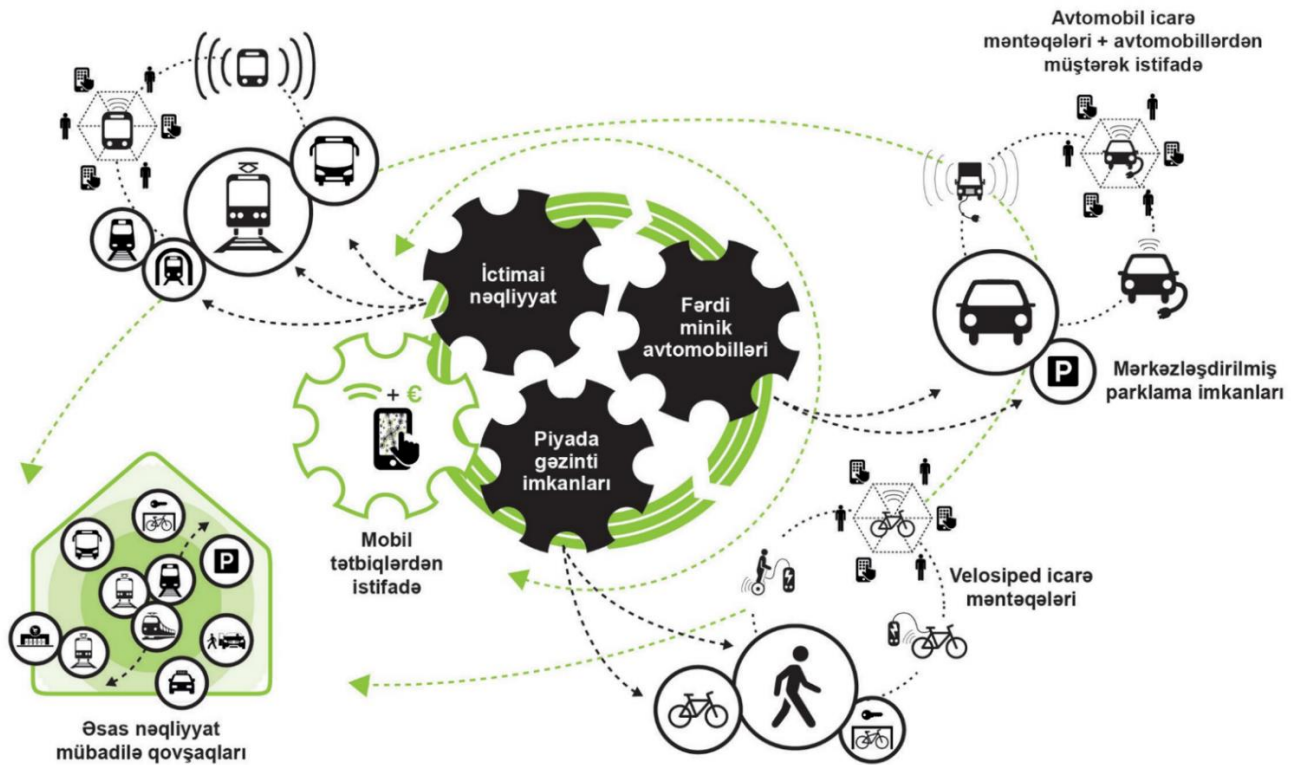
### **Vahid hərəkətlilik yanaşması**

Paytaxtın nəqliyyat sisteminin kompleks inkişafı və piyadayönümlü şəhər nəqliyyatının təşkili üçün vahid hərəkətlilik yanaşması aşağıdakı məsələlərin həllinə hədəflənir:

- çoxnövlü ictimai nəqliyyatın inkişafı və əlçatanlığının artırılması;
- müxtəlif nəqliyyat növləri arasında inteqrasiya və əlaqələliyin gücləndirilməsi;
- əhalinin artan nəqliyyat və yerdəyişmə tələblərinin qarşılınması;
- tranzit nəqliyyat qovşaqları sisteminin inkişaf etdirilməsi;
- velosiped nəqliyyatının və piyada hərəkətliliyi üçün infrastrukturunun inkişafı;

- yeni ictimai nəqliyyat növlərinin tətbiqi;
- dəmir yolu nəqliyyatının şəhər sərnişin daşımalarında payının artırılması, digər şəhər nəqliyyat sistemləri ilə inteqrasiyasının gücləndirilməsi;
- avtobus nəqliyyatı üçün xüsusi hərəkət zolaqları şəbəkəsinin genişləndirilməsi;
- hərəkətliyinin təmin edilməsində fiziki məhdudiyyətlərin aradan qaldırılması;
- vahid nəqliyyat sisteminin və küçə-yol şəbəkəsinin inkişafı;
- mərkəzi hissənin nəqliyyat yüklənməsindən azad edilməsi;
- artan avtomobiləşmə səviyyəsinin optimal idarəedilməsi.

### İnteqrasiya edilmiş mobillik yanaşması



## NƏQLİYYAT TƏLƏBATI – MÖVCUD VƏ PROQNOZLAŞDIRILAN GÖSTƏRİCİLƏR

### Ümumi icmal

Ümumi nəqliyyat tələbatının artımı gözlənilən ÜDM artımı ilə mütənasibdir.

• Tətbiq edilmiş nəqliyyat çeviklik əmsalı 0,7-yə bərabərdir (ÜDM-in 1% artımı nəqliyyat tələbatının 0,7% artımına səbəb olur).

• 2019-2040-cı illər arasında nəqliyyat tələbatının 48% artacağı gözlənilir.

• Nəqliyyat tələbatının orta illik artım tempi (OİAT) 2,7%-ə bərabər olacaqdır.

• Yükdəşmə tələbatı ümumi nəqliyyat tələbatının OİAT-na bərabər qəbul olunur: 2,7%.

Hər bir nəqliyyat vasitəsi ilə sərnişin daşımalarının sayı müvafiq infrastrukturun inkişaf səviyyəsindən asılıdır.

### Metro nəqliyyatı

Metro sistemi ilə təminatın əhatə dairəsinin genişləndirilməsi nəticəsində metro sistemi ilə

sərnişindəşımına imkanı artacaq. Bununla belə, hər stansiya üzrə orta illik artım nisbətının son 20 ildə müşahidə olunan səviyyədə qalacağı nəzərdə tutulur.

- 2018-ci il: illik 231 milyon sərnişin daşınması (*gündəlik orta hesabla 633 000 səfər*).
- Hər stansiyanın əhatə dairəsi (*xidmət əhatəsinin radiusu: 900 m*) daxilində orta günlük səfər generasiya (*səfəryaratma*) əmsalı: 0,85 (*əhatə dairəsində yaşayan 100 sakinə gündəlik 85 sərnişin*).
- 1998-2018-ci illər arasında bir metro stansiyasına düşən səfərlərin orta illik artım tempi (OİAT): 1,2%.
- 2027-ci il: illik 332,4 milyon səfər (*gündəlik orta hesabla 910 800 səfər*).
- 2040-cı il: illik orta hesabla 499,3 milyon səfər (*gündəlik orta hesabla 1,37 milyon səfər*).

### **Tramvay nəqliyyatı**

Tramvay nəqliyyatı ilə səfərlərin sayının tramvay dayanacaqlarının əhatə dairəsində yaşayan əhalinin sayına nisbətdə dəyişəcəyi nəzərdə tutulur.

- Hər dayanacağın əhatə dairəsi (*xidmət əhatəsinin radiusu 400 m*) daxilində orta günlük səfər generasiya əmsalı: 0,85.
- 2027-ci il: illik 45,3 milyon səfər (*gündəlik orta hesabla 124 200 səfər*).
- 2040-cı il: illik orta hesabla 121,3 milyon səfər (*gündəlik orta hesabla 332 350 səfər*).
- Şəbəkənin bir kilometrinə düşən səfərlərin sayı 2,22 milyon sərnişin təşkil edəcək.
- Avropa Birliyinin yeni üzv ölkələrinin 2012-ci il göstəriciləri ilə müqayisə: şəbəkənin bir kilometrinə düşən səfərlərin sayı 1,97 milyon sərnişin təşkil edir.

### **Şəhərətrafı dəmir yolu nəqliyyatı**

Şəhərətrafı dəmir yolu nəqliyyatı ilə səfərlərin sayının yeni dəmir yolu stansiyalarının inkişaf səviyyəsinə nisbətdə dəyişəcəyi nəzərdə tutulur.

- 2018-ci il: illik 1,8 milyon səfər (*gündəlik orta hesabla 5000 səfər*).
- 2019-cu il: gündəlik orta hesabla 10 100 səfər və ya ildə 3,7 milyon səfər (*bu proqnoz Bakı-Sabunçu xəttinin bütün il boyu fəaliyyət göstərəcəyi nəzərə alınmaqla verilmişdir*).
- Şəhərətrafı qatarların xidmət göstərdiyi 7 stansiyada (*Bakı Mərkəzi Dəmir yolu Stansiyası istisna olmaqla*) gündəlik sərnişinlərin orta sayı: hər stansiya üçün 700 nəfər/gün.
- 2040-cı il: illik 26,8 milyon səfər (*gündəlik orta hesabla 73 000 səfər*).

### **Ümumi istifadədə olan avtomobil nəqliyyatı**

İctimai avtobuslarla səfərlər üzrə artımın eyni nisbətdə davam edəcəyi gözlənilir (*ölkə üzrə mövcud artım nisbətində*).

- Son 10 ildə (2008 – 2018-ci illər) səfər saylarının artım nisbəti 8,2%-dən 1,5%-ə enmişdir.
- 2018-2040-cı illər üçün gözlənilən cəmi artım: 9,2%.
- 2018-ci il: illik 729,0 milyon səfər (*gündəlik orta hesabla 2,0 milyon səfər*).
- 2040-cı il: illik orta hesabla 796,1 milyon səfər (*gündəlik 2,18 milyon səfər*).
- 2040-cı il: illik 856,7 milyon səfər (*gündəlik orta hesabla 2,35 milyon səfər. Tramvay nəqliyyatı tətbiq edilməyəcəyi halda*).

### **Taksi minik avtomobilləri**

Taksi nəqliyyatı ilə sərnişindəşımaya nisbətinin 2018-ci il səviyyəsində qalacağı gözlənilir, nəticədə bu nəqliyyat növünün sərnişindəşımada payı azalacaq.

- Səbəb 1: ictimai nəqliyyatın keyfiyyət və kəmiyyətinin əhəmiyyətli dərəcədə artması.
  - Səbəb 2: ictimai nəqliyyatın taksi nəqliyyatından daha ucuz qiymətə xidmət göstərməsi.
  - Səbəb 3: fərdi avtomobillərin sayının artması (*avtomobil mülkiyyətçilərinin sayının artacağı gözlənilir*).
- 2018/2040-cı illər: illik 69,3 milyon səfər (*gündəlik orta hesabla 190 000 səfər*).

İctimai nəqliyyat sisteminin təkmilləşdirilməsi sayəsində olduqca böyük faydaların əldə olunacağına baxmayaraq, fərdi minik avtomobillərindən istifadə nisbətinin əhəmiyyətli dərəcədə artacağı nəzərdə tutulur (*keçmiş dövrə nisbətən artım tempi aşağı olsa da*).

### **Fərdi minik avtomobilləri**

Fərdi minik avtomobilləri ilə həyata keçirilən səfərlərin sayı bir tərəfdən ictimai nəqliyyat sisteminin keyfiyyətinin, inkişafının və əlçatanlıq səviyyəsinin artım dərəcəsindən, digər tərəfdən küçə-yol şəbəkəsinin inkişaf etdirilməsi istiqamətində görülən tədbirlərin səviyyəsindən asılı olacaq.

- 2018-ci il: illik 686,9 milyon səfər, gündəlik orta hesabla 1,88 milyon səfər (*orta illik artım tempinin 2001-2008-ci illər arasında qeydə alınan nisbətdə (7,8%) qalacağı ehtimal olunmaqla*).
- 2040-cı il: Ssenari 0 – İctimai nəqliyyat sistemi inkişaf etməzsə və fərdi minik avtomobilləri ictimai nəqliyyat yükünü öz üzərinə götürərsə:
  - illik 1 511,6 milyon səfər (*gündəlik orta hesabla 4,14 milyon səfər*) - 2018-ci ildən etibarən OİAT-ın 3,7%-ə bərabər olacağını göstərir;
  - 2040-cı ilədək cəmi artım təxminən 120%.
- 2040-cı il: Ssenari 1 – Tramvay sistemi tətbiq edilməzsə və fərdi minik avtomobilləri tramvay sisteminin yükünü öz üzərinə götürərsə:
  - illik 1151,2 milyon səfər (*gündəlik orta hesabla 3,15 milyon səfər*) - 2018-ci ildən etibarən OİAT-ın 2,4%-ə bərabər olacağını göstərir;
  - 2040-cı ilədək cəmi artım təxminən 68%.
- 2040-cı il: Ssenari 2 - Tramvay sistemi tətbiq edilməzsə və ictimai avtobus nəqliyyatı tramvay sisteminin yükünün 50%-ni öz üzərinə götürərsə:
  - illik 1090,7 milyon səfər (*gündəlik orta hesabla 2,99 milyon səfər*) - 2018-ci ildən etibarən OİAT-ın 2,1%-ə bərabər olacağını göstərir;
  - 2040-cı ilədək cəmi artım təxminən 59%.
- 2040-cı il: Ssenari 3 - təklif olunan tramvay sistemi tətbiq edilərsə:
  - illik 1029,9 milyon səfər (*gündəlik orta hesabla 2,82 milyon səfər*) - 2018-ci ildən etibarən OİAT-ın 1,9%-ə bərabər olacağını göstərir;
  - 2040-cı ilədək cəmi artım təxminən 50%.

Modal bölgü illik səfərlərin sayına, yeni sərnişindəşımının həcminə təsir göstərir və fərdi minik avtomobillərindən istifadənin əhəmiyyətli dərəcədə azalmasına səbəb olmur.

• 2018-ci il: ictimai nəqliyyatın ümumi səfərlərdə payı 56% təşkil edir, yerdə qalan 40% fərdi minik avtomobillərinin, 4% isə taksi nəqliyyatının payına düşür.

• 2040-cı il: Ssenari 0: İctimai nəqliyyatın ümumi səfərlərdə payı 37,8% təşkil edərsə və fərdi minik avtomobilləri 59,4%, taksi nəqliyyatı isə 2,7% paya sahib olar.

• 2040-cı il: Ssenari 1: İctimai nəqliyyatın ümumi səfərlərdə payı 52,0% təşkil edərsə və fərdi minik avtomobilləri 45,3%, taksi nəqliyyatı isə 2,7% paya sahib olar.

• 2040-cı il: Ssenari 2: İctimai nəqliyyatın ümumi səfərlərdə payı 54,4% təşkil edərsə və fərdi minik avtomobilləri 42,9%, taksi nəqliyyatı isə 2,7% paya sahib olar.

• 2040-cı il: Ssenari 3: İctimai nəqliyyatın ümumi səfərlərdə payı 56,8% təşkil edərsə və fərdi minik avtomobilləri 40,5%, taksi nəqliyyatı isə 2,7% paya sahib olar.

İctimai nəqliyyatın modal bölgüdə daha yüksək paya sahib olması üçün daha ciddi tədbirlərin görülməsi tələb olunur:

• məhdudlaşdırıcı parklama siyasəti (*məsələn, müəyyən istifadəçi qrupları üçün ödənişsiz parklama yerlərinin azaldılması və s.*);

• şəhərin mərkəzinə daxil olan avtomobillər üçün ödənişlərin tətbiqi (*məs., şəhərdaxili ərazilər üçün avtomatlaşdırılmış ödəniş sistemi və s.*);

• nəqliyyat vasitələri üçün ayrılmış yollarının məhdudlaşdırılması ilə şəhərdaxili magistralların konservativ inkişafı.

### **Hava nəqliyyatı**

Hava nəqliyyatı ilə bağlı verilmiş proqnozların əksəriyyətindən fərqli olaraq, Heydər Əliyev adına Beynəlxalq Hava Limanında sərnişindəşımaya həcmnin orta səviyyədə artacağı gözlənilir.

• Almaniya Aerokosmik Mərkəzinin dünya hava nəqliyyatının inkişafına dair verdiyi proqnoz aşağıdakı kimidir:

- sərnişindəşımaya həcmnin orta illik artımı +3,6%;

- uçuşların sayının orta illik artımı (ATM) + 1,7%.

• 2013-2019-cu illər: Heydər Əliyev adına Beynəlxalq Hava Limanının orta illik artımı 310000 sərnişin, hava daşımalarının sayı 1600 uçuş-eniş.

• 2019-cu il: illik 4,7 milyon sərnişin (*gündəlik orta hesabla 148-150 uçuş-eniş*), 200 ton yükdaşımaya.

• 2040-cı il: 9,9 -11,3 milyon sərnişin (*gündəlik orta hesabla 211-242 uçuş-eniş*), 400 - 600 ton aralığında yükdaşımaya.

Bakı/Zabrat Hava Limanında daşımaların artımı son illərin orta artım tempinə bərabər qalacaqdır.

• 2005 - 2018-ci illər: Bakı / Zabrat Hava Limanının orta illik artım 300 uçuş-eniş.

• 2018-ci il: 13 905 uçuş (*orta hesabla 38 uçuş-eniş /gün, pik günlərdə 45 uçuş-eniş /gün*).

• 2040-cı il: 20 500 - 37 200 uçuş-eniş (*orta hesabla 56-102 uçuş-eniş/gün, pik günlərdə 69 -125 uçuş-eniş / gün*).

## **PRIORİTET AVTOBUS ZOLAQLARI**

Baş plan çərçivəsində paytaxtın bəzi küçə və prospektlərində ümumi istifadədə olan nəqliyyat vasitələri üçün xüsusi hərəkət zolaqlarının təşkili planlaşdırılır.

### **Hədəflər**

- Səfərlərə sərf olunan vaxtın qısalması.
- Hərəkət zamanı nəqliyyat sıxlığı ilə əlaqədar avtobus dayanmalarının azalması.
- Səfərlərin qısalması və etibarlı marşrut qrafiki (*dəqiqlik*) sayəsində avtobus nəqliyyatının cəlbediciliyinin artması.
- Avtobus parklarının sayının artırılması və yaxud mövcud avtobus parklarında xidmətin təşkilinin optimallaşdırılması.
- Ekoloji təmiz hərəkətliliyin cəlbediciliyini artırmaq üçün seçim variantlarının yaranması, müəyyən nəqliyyat vasitələrinin (*elektromobillər, velosipedlər, xüsusi təyinatlı nəqliyyat vasitələri və s.*) avtobus zolaqlarına daxil olmasına icazə verilməsi.

### **Gələcək inkişaf – 2027-ci il**

Bütün avtobus zolaqlarının 2027-ci ilədək tətbiqi təklif olunur. 2027-ci ilədək avtobus zolaqlarının ümumi uzunluğunun hazırkı təqribən 16 km-dən 112,2 km-ə çatdırılması nəzərdə tutulur.

• Əsas marşrutlarda avtobus zolaqları (*avtobusların hərəkətinə üstünlük verilən hərəkət zolaqları*) sisteminin tətbiqi:

- sistemin tətbiqi zamanı müşayiətedici tədbirlər (*maarifləndirmə kampaniyası və s.*) həyata keçirilməlidir;

- mütləq xarakter daşımasa da avtobus zolaqları nəqliyyat və avtobus sistemində yüklənmə səviyyəsinin nəzərə alınması ilə tətbiq edilməlidir;

- üstünlük bir saatda və bir istiqamətdə avtobus sayı 50 ilə 200 arasında dəyişən yol hissələrinə verilməlidir;

- istifadə variantları olmalıdır: müvəqqəti ayrılan zolaqlar (*yalnız pik saatlarında*), əlavə istifadəçi qrupları (*elektromobillər, velosipedlər, xüsusi təyinatlı nəqliyyat vasitələri və s.*);

• Bəzi yerlərdə avtobus intervallarının artırılması.

• Səfərlərə sərf olunan vaxtın qısaltılması və etibarlı qrafiklə işləyən sistemin qurulması ilə xidmət keyfiyyətinin yüksəldilməsi:

- vaxta qənaət sayəsində müsbət təsirə məruz qalan avtobus və sərnişinlərin sayının artırılması;

- avtobus intensivliyi yüksək olan yol hissələrində xüsusi zolaqların ayrılmasının ümumi nəqliyyat axınına təsiri cüzi olacaqdır. Belə ki, istənilən halda həmin yol hissəsində xüsusi avtobus zolağı olmayacağı halda avtobusların tez-tez dayanması nəticəsində eyni sıxlığın yaranacağı ehtimalı olduqca yüksəkdir.

• Avtobusların hərəkətinə üstünlük verilən zolaqlar sistemi gələcək tələbata uyğun olaraq, Baş Planda göstərilən yol hissələrindən daha geniş hissələri də əhatə edə bilər. Bu cür genişlənmənin mövcud və/və ya yeni planlaşdırılan yollara təsir edəcəyi ehtimal olunur.

## **METRO SİSTEMİ**

Metro nəqliyyatı sistemi Bakı şəhərinin ictimai nəqliyyat sistemində aparıcı rol oynamağa davam edəcək və aqlomerasiyanın ən sıx məskunlaşmış əraziləri ilə mərkəz ərazilər arasında əsas ictimai nəqliyyat əlaqəsini təmin edəcəkdir.

“28 May” stansiyası metro şəbəkəsinin mühüm əhəmiyyətə malik mərkəzi qovşağı olaraq qalacaqdır.

2040-cı ilədək “28 May”-“Cəfər Cabbarlı” keçid stansiyasında yaşıl və qırmızı xətlərinin bir-birindən ayrılması planlaşdırılır.

2040-cı ilədək metro xətləri şəbəkəsinin ümumi uzunluğunun hazırkı 36,6 km-dən 73,4 km-ə, stansiyaların sayının isə 25-dən 46-ya çatdırılması nəzərdə tutulur (“28 May” stansiyasının yenidən qurulması daxil olmaqla).

### **Hədəflər**

- Metronun fəaliyyət effektivliyinin (*əhatə dairəsinin genişləndirilməsi, sərnişindəşimə qabiliyyətinin artırılması, sürətin artırılması*) maksimum dərəcədə inkişaf etdirilməsi.
- Sistemdəki sərnişin sıxlığının aradan qaldırılması.
- Tranzit təyinatlı inkişafın nəzərə alınması/təşviqi.
- Şəbəkənin sürətlə inkişaf etdirilməsi, əhatə dairəsinin genişləndirilməsi.

### **Gələcək inkişaf – 2027-ci il**

Davam edən işlərin tamamlanması:

- metronun əhatə dairəsinin genişləndirilməsi;
- bənövşəyi xətt üzrə “Xocəsən-Avtovağzal” hissəsinin, “B-03” və “B-04” stansiyalarının tikintisi;
- yaşıl (*dairəvi*) xətt üzrə “Dərnəgül” elektrik deposunun, “Y-03”, “Y-02” “Y-14” və “Y-15” stansiyalarının tikintisi.

Dairəvi metro şəbəkəsinin tamamlanması istiqamətində ilk addımların atılması:

- qazma avadanlıqlarının paralel istifadəsi ilə bütün tunellərin mümkün dərəcədə səmərəli (*müstəqil, eyni zamanda*) qaydada genişləndirilməsi;
- birinci yarım həlqəvi şəbəkənin qurulması istiqamətində zəruri addımların atılması (*2030-cu ilə qədər tamamlanması nəzərdə tutulur*);
- relsli nəqliyyat imkanlarının əhatə dairəsinin tədricən bütün ərazilərdə təmin olunması;
- relsli nəqliyyat növləri üçün tranzit ictimai nəqliyyat bağlantılarının genişləndirilməsi istiqamətində zəruri addımların atılması (*2030-cu ildən sonrakı dövrdə*);
- metro nəqliyyatı ilə əlaqələndirilmiş nəqliyyat qovşaqlarının/nəqliyyat mübadilə mərkəzlərinin təşkili üçün zəruri ilkin imkanların və şəraitin yaradılması (*2030-cu ilə qədər tamamlanması nəzərdə tutulur*);



- relsli nəqliyyat sistemləri üzrə sərnişindaşıma həcmələrinin əhəmiyyətli dərəcədə artırılması üçün ilkin şəraitin yaradılması (*2030-cu ildən sonrakı dövrdə*);
- 28 May ərazisində təkmilləşdirmələrin aparılması üçün zəruri ilkin imkanların və şəraitin yaradılması (*2030-cu ilə qədər tamamlanması nəzərdə tutulur*);
- şəhər inkişaf ərazilərində (*məsələn, keçmiş sənaye əraziləri*) tranzit təyinatlı inkişafın təmin edilməsi.

Şəbəkədə “ən kritik nöqtə”nin yaranmaması üçün ilkin şəraitin yaradılması (*2030-cu ilə qədər tamamlanması nəzərdə tutulur*).

Şəbəkədə ilkin optimallaşdırmanın təmin edilməsi üçün şəraitin (*şəbəkənin tamamlanması*) yaradılması (*2031-ci ilə qədər tamamlanması nəzərdə tutulur*).

Dəstəkləyici infrastrukturun yaradılması:

- sistemin fəaliyyəti üçün zəruri əməliyyat tələblərinin qarşılınması (*texniki xidmət, enerji təchizatı və s.*).

### **Gələcək inkişaf – 2040-cı il**

Şəbəkədə “ən kritik nöqtə”nin yaranmasının qarşısının alınması:

- mərkəzi relsli tranzit nəqliyyat qovşağının tam işləkliyinin təmin edilməsi (*2030-cu ildən sonrakı dövrdə*);
- iki əsas xəttin imkanlarından optimal dərəcədə istifadənin təmin edilməsi üçün şəraitin yaradılması - Qırmızı və Yaşıl xətlərin ayrılması (*2030-cu ildən sonrakı dövrdə*);
- sərnişin axınının asanlaşdırılması və təhlükəsizliyin artırılması (*2030-cu ildən sonrakı dövrdə*).

Əsas şəbəkənin optimallaşdırılması (*şəbəkənin genişləndirilməsi*):

- qırmızı xəttin işləkliyinin/sərnişindaşıma imkanlarının artırılması (*2030-cu ildən sonrakı dövrdə*);
- relsli nəqliyyatın şəhəri tam əhatə etməsinə nail olunması;
- relsli tranzit əlaqələndirməsinin gücləndirilməsi.

Dairəvi metro şəbəkəsinin tamamlanması (*yaşıl xətt*):

- əks istiqamətlərdə eyni vaxtlı hərəkətə imkan verən dairəvi metro şəbəkəsinin yaradılması;
- relsli nəqliyyatın şəhərin şərq hissəsini tam əhatə etməsinə nail olunması;
- relsli tranzit əlaqələndirməsinin gücləndirilməsi;
- metro əlaqəsinə əsaslanan yeni tranzit qovşaqlarının yaradılması;
- relsli nəqliyyat sisteminin sərnişindaşıma qabiliyyətinin təqribən iki dəfə artırılması.

Mövcud xətlərin uzadılması (*bənövşəyi xətt*):

- yeni inkişaf edən ərazilərin metro əlaqəsinin yaradılması;
- “Ağ şəhər” və “Port Baku” ərazisinin xidmətə çıxışının təmin edilməsi;
- şəbəkənin inkişaf etdirilməsi;
- perspektivdə Xırdalan şəhərinə metro xəttinin çəkilməsi.

Cədvəl 4.3.1

Metro şəbəkəsinin göstəriciləri	2019-cu il	2027-ci il	2040-cı il	>2040-cı il
Xəttin uzunluğu	36,6 km	45,8 km	73,4 km	119,1 km
	100%	125%	201%	325%
Stansiyaların sayı	25	31	46 <sup>1</sup>	76
	100%	124%	184%	304%
Əhatə ərazisi üzrə stansiyaların sayı <sup>2</sup>	23	29	42	49
	100%	126%	183%	213%
Xidmət edilən ərazi (600 m radiusla)	26,0 km <sup>2</sup>	32,8 km <sup>2</sup>	47,5 km <sup>2</sup>	55,4 km <sup>2</sup>
Xidmət edilən ərazi (950 m radiusla)	65,2 km <sup>2</sup>	93,6 km <sup>2</sup>	119,1 km <sup>2</sup>	138,9 km <sup>2</sup>
<sup>1</sup> "28 May" stansiyasının yenidən qurulması daxil olmaqla.				
<sup>2</sup> İki kəsişən xətti olan keçid stansiyalar bir stansiya kimi hesablanmışdır.				

Qeyd edilən tədbirlərin görülməsi nəticəsində metro nəqliyyatı ilə sərnişin daşımalarının hazırkı gündəlik orta hesabla 633 min və ya ildə 231 milyon nəfərdən 2040-cı il üzrə gündəlik orta hesabla 1,37 milyon və ya illik 499,3 milyon nəfərə çatması proqnozlaşdırılır.

### DƏMİR YOLU ŞƏBƏKƏSİ

2027-ci ilin sonunadək Abşeron yarımadasında 20 sərnişin stansiyasının yenidən qurulması, o cümlədən Biləcəri stansiyası ilə Mərkəzi Bakı Stansiyası arasında Şimal-Cənub istiqamətindəki dəhliz boyu 4 yeni stansiyanın tikintisi və Sumqayıta qədər uzanan xəttin üzərində Xırdalan şəhəri ərazisində yeni stansiyanın inşası nəzərdə tutulur.

Bakıxanov stansiyasından Zirəyə doğru uzanan və Bülbülə, Əmircan, Suraxanı, Yeni Suraxanı, Binə, Qala, Dübəndi və Zirədə yenidən qurulacaq 8 stansiyadan ibarət xəttin bərpası, "Qaradağ-Güzdək", "Zabrat-Maştağa-Zağulba" dəmiryolu dəhlizlərinin yaradılması, habelə Qaradağ rayonu ərazisində və Xocasən qəsəbəsində yeni dəmir yolu stansiyalarının yaradılması nəzərdə tutulur.

Bunlarla yanaşı, dəmir yol şəbəkəsinin inkişaf etdirilməsi və ictimai nəqliyyat əlaqələndirməsində rolunun artırılması üçün Heydər Əliyev adına Beynəlxalq Hava Limanına yeni dəmiryol xəttinin inşası, o cümlədən Hövsan dəmiryol stansiyasının fəaliyyətinin bərpası nəzərdə tutulur.

Şəhər mərkəzinin yarımadaşın şimal istiqaməti ilə birbaşa dəmiryol bağlantısının təmin edilməsi və dəmiryol nəqliyyatının əhatə dairəsinin genişləndirilməsi məqsədilə 2040-cı ilədək yeni "Binəqədi-Mehdiabad-Fatma-Pirşağı" dəmiryolu dəhlizinin yaradılması planlaşdırılır.

2040-cı ilədək Bakı şəhəri üzrə dəmiryol şəbəkəsinin ümumi uzunluğunun təqribən 195,4 km-dən 338,6 km-ə, stansiyaların sayının isə 26-dan 54-ə çatdırılması nəzərdə tutulur.

### Hədəflər

- Dəmir yollarının daşımalarda payının artırılması məqsədilə onun fəaliyyət effektivliyinin (dəmir yolu nəqliyyatının əhatə dairəsinin genişləndirilməsi, əlçatanlığın, sərnişindəşımaya

qabiliyyətinin və sürətin artırılması) maksimal dərəcədə inkişaf etdirilməsi.

- Ən azı dəmir yolları xətlərinin mövcud olduğu ərazilərdə dəmir yolu xidmətlərinin yenidən aktivləşdirilməsi.
- Şəhər ətrafında yaşayanlar üçün dəmir yolu əlçatanlığının təmin edilməsi.
- Şəhərdaxili ərazilərdə metro nəqliyyatı ilə təmin olunmayan ərazilərdə relsli şəbəkənin tamamlanması.
- Şəhərdaxili ərazilərdə tranzit yönümlü şəhər inkişafının nəzərə alınması/təşviqi.
- Dəmir yolu infrastrukturundan maksimal səviyyədə istifadə olunması, dəmir yolu xətlərindən birgə istifadə etməklə dəmir yolu xidmətləri ilə sürətli tramvay nəqliyyatı (STN) xidmətlərinin birgə fəaliyyətinin təşkil edilməsi.

### **Gələcək inkişaf – 2027-ci il**

Yük daşıyan dəmir yolu xətlərinin köçürülməsi istiqamətində işlərə artıq başlanılıb:

- alternativ Şimal-Cənub yük xəttinin yenidən qurulması;
- Lökbatan və Biləcəri arasındakı əsas dəmir yolu xətti boyunca intensiv sərnişindaşıma xidmətləri üçün şəraitin yaradılması (*o cümlədən, yeni stansiyaların təşkili*).

Mövcud dəmir yolu stansiyalarının yenidən qurulması və şəhərətrafı dəmir yolu nəqliyyatı imkanlarının genişləndirilməsi tədbirləri çərçivəsində cənub istiqamətində uzanan dəmir yolu xətti üzərində yeni dəmir yolu dayanacağıının inşası:

- Ələt qəsəbəsinin dəmir yolu əlaqəsinin gücləndirilməsi;
- cənub istiqamətində uzanan dəmir yolu xətti boyu yola sərf olunan vaxtın əhəmiyyətli dərəcədə azaldılması;
- dəmir yolu nəqliyyatının fərdi avtomobil nəqliyyatı ilə nisbətdə rəqabətliliyinin artırılması.

Yeni dəmir yolu stansiyalarının inşası və sərnişindaşıma xidməti üçün sərnişin stansiyalarının yenidən qurulması:

- Lökbatan, Heybət və şəhərdaxili Şimal-Cənub dəmir yolu boyunca sürətli nəqliyyat əlaqəsi üçün şəraitin yaradılması;
- şəhərin mərkəzi ərazilərində və eləcə də şəhər nüvəsinin şimalında dəmir yolu nəqliyyatının əhatə dairəsinin genişləndirilməsi.

İstismara verilməsi daha asan olan dəmir yolu xətlərinin fəaliyyətinin bərpa olunması:

- istismardan çıxarılmış dəmir yolu xətlərinin fəaliyyətinin bərpa olunması, habelə Şimal-Şərq və Cənub-Şərq hissələrdəki stansiyaların sərnişindaşıma xidmətlərinə uyğunlaşdırılması;
- ərazidə dəmir yolu xidmətləri ilə əlaqədar əsas təchizat şəbəkəsinin genişləndirilməsi;
- xərclərin və icra müddətinin minimuma endirilməsi;
- qeyd olunan marşrutlarda xidmət təminatının yüksəldilməsi ilə şəbəkənin əsas seqmentlərində qatarların daha intensiv hərəkətinin təmin edilməsi.

Paytaxtın şərq hissəsində istifadə olunmayan dəmir yolu dəhlizinin əsas seqmentinin fəaliyyətinin bərpa olunması və ikixətli hərəkətinin təmin edilməsi:

- Mərdəkan və onun mərkəzi funksiyalarını daşıyan ərazilərin dəmir yolu əlaqəsinin təmin

edilməsi;

- relsli nəqliyyatın şəhərin periferiyasını tam əhatə etməsinə nail olunması;
- relsli ictimai nəqliyyat əlaqələndirməsinin gücləndirilməsi;
- Mərdəkana doğru istiqamətlənən xətt boyu relsli nəqliyyat sistemində bağlı ictimai nəqliyyat qovşaqları üçün əsas şəraitin yaradılması;
- dəmir yolları vasitəsilə sürətli ictimai nəqliyyat xidmətlərinin təmin edilməsi;
- Mərkəzi Bakı Stansiyasına doğru və ya əksinə istiqamətdə sürətli qatar sisteminin sərnişindaşıma qabiliyyətinin əhəmiyyətli dərəcə artırılması;
- hava limanına getmək üçün yola sərf olunan vaxtın əhəmiyyətli dərəcədə azaldılması (bu, ictimai nəqliyyatdan istifadəni cəlbedici alternativə çevirir).

### **Gələcək inkişaf – 2040-cı il**

Şəhər ətrafında dəmir yolu xətlərinin uzadılması (*daha uzaq ərazilərə qədər*):

- cənub-şərq və şimal-şərq istiqamətlərində dəmir yolu nəqliyyatı ilə təminatın əhatə dairəsinin genişləndirilməsi;
- relsli ictimai nəqliyyat əlaqəsinin gücləndirilməsi (*inkişaf etməkdə olan və ya potensial turizm ərazilərində*).

Şəhər ətrafında yeni dəmir yolu stansiyalarının inşası:

- nəzərdə tutulan inkişaf ərazilərində relsli nəqliyyatın əhatə dairəsinin genişləndirilməsi;
- dəmir yolu əlçatanlığının artırılması.

Cədvəl 4.3.2

<b>Dəmir yolu şəbəkəsinin göstəriciləri</b>	<b>2019-cu il</b>	<b>2027-ci il</b>	<b>2040-cı il</b>	<b>&gt;2040-cı il</b>
<b>Dəmir yolu xətlərinin uzunluğu</b>	195,4 km	333,2 km	338,6 km	348,2 km
	(100%)	(169,7%)	(172,4%)	(177,3%)
<b>Stansiyaların sayı</b>	26	51	54	56
<b>Xidmət edilən ərazi (950 m radiusla)</b>	73,7 km <sup>2</sup>	144,6 km <sup>2</sup>	153,1 km <sup>2</sup>	158,8 km <sup>2</sup>

## **TRAMVAY NƏQLİYYATI**

### **Hədəflər**

- Mövcud relsli nəqliyyat sistemlərinin tamamlanması.
- Dəmir yolu nəqliyyatı ilə təminatın əhatə dairəsinin genişləndirilməsi.
- Mövcud dəmir yolu infrastrukturu ilə uyğunlaşa bilən sistemin tətbiqi.
- Nəzərdə tutulan tələbatın çox olması ilə əlaqədar yüklənmənin olacağı yerlərdə avtobus əlaqələndirməsinin təmin edilməsi.

### **Gələcək inkişaf – 2027-ci il**

Tramvay sisteminin Bakı Dəmiryolu vağzalını ilə (*mərkəzi nəqliyyat qovşağı*) əlaqələndirilməsi:

- Bakı Limanı sahəsinin dəmir yoluna birləşdirilməsi;
- mərkəzi Bakı Stansiyasının dəmir yolu qovşağı kimi tamamlanması;
  - giriş/çıxış edən sənişinlər üçün bir nəqliyyat vasitəsindən digərinə keçidin asanlaşdırılması;
  - əsas mərkəzi yeraltı parklanma sahəsinin (*Hökumət Evinin yanı*) dəmir yolu ilə əlaqələndirilməsi;
  - Bakı Bulvarı ilə İçərişəhər ərazisinin relsli ictimai nəqliyyat xətləri ilə əlaqələndirilməsi.

“Ağ şəhər” və “Port Bakı” ərazisinin dəmir yolu əlaqəsinin təkmilləşdirilməsi:

- “Ağ şəhər” bulvarı xəttinin yaradılması;
- Mərkəzi “Ağ şəhər” xəttinin salınması.

28 May dəhlizinin inkişafının davam etdirilməsi:

- Mərkəzi Bakı Stansiyası ilə Tofiq Bəhramov adına Respublika Stadionu arasında birbaşa əlaqənin yaradılması;
- Gənclik metro stansiyasının çoxmodallı qovşaq kimi inkişafı;
- şəhər daxilinə birbaşa və mərkəzi Şimal-Cənub əlaqəsinin yaradılması;
- yaşıl və qırmızı metro xətləri arasında əlaqənin qurulması.

Binəqədi ərazisinin dəmir yolu əlaqəsinin təmin edilməsi:

- dəmir yolu vasitəsilə Binəqədi və Bakı Dəmiryolu vağzal arasında tramvay nəqliyyatı əlaqəsinin yaradılması.

### **Gələcək inkişaf – 2040-cı il**

Tramvay əlaqəsinin cənub-qərbə doğru uzadılması:

- təklif olunan mərkəzlərin yüksək sənişindəşımaya qabiliyyətinə malik ictimai nəqliyyat sistemləri vasitəsilə şəhər mərkəzi ilə əlaqələndirilməsi;
- cənub-qərb istiqamətində dəmir yolu nəqliyyatı ilə təminatın əhatə dairəsinin genişləndirilməsi.

Şəhər inkişaf layihələrinin həyata keçirildiyi ərazilərdə dəmir yolu nəqliyyatı ilə təminatın əhatə dairəsinin genişləndirilməsi:

- relsli nəqliyyat sistemlərinin şəhəri tam əhatə etməsinə nail olunması;
- Nəriman Nərimanov prospekti ətrafındakı şəhər inkişaf ərazilərində dəmir yolu nəqliyyatı ilə təminatın əhatə dairəsinin genişləndirilməsi;
- “Təmiz Şəhər” ərazisinin yüksək sənişindəşımaya qabiliyyətinə malik ictimai nəqliyyat vasitəsilə əlaqələndirilməsi;
- “Ağ şəhər”in şərq hissəsində dəmir yolu nəqliyyatı ilə təminatın əhatə dairəsinin daha da genişləndirilməsi;
- Bakının mərkəzinin şərq hissəsində qarşılıqlı əlaqələndirmənin təmin edilməsi.

Tramvay-qatar sistemi üçün keçid nöqtələrinin əlavə olunması:

- Bakı şəhər mərkəzi ilə Binəqədi arasında əlaqənin gücləndirilməsi;
- Dərnəgül dəmir yolu magistralına qoşulma;

- dəmir yolu magistralının son 11 km-lik hissəsinin yüklənmədən azad olunması;
- şəbəkənin gücləndirilməsi (*ehtiyat variantlar, sistemin rezervləşdirilməsi*).

Cədvəl 4.3.3

Tramvay şəbəkəsinin göstəriciləri	2019-cu il	2027-ci il	2040-cı il	>2040-cı il
Xəttin uzunluğu	-	17,3 km	54,6 km	110,4 km
		(100%)	(316%)	(638%)
Stansiyaların / dayanacaqların sayı	-	26	78	136
Xidmət edilən ərazi ( <i>400 m radiusla</i> )	-	13,1 km <sup>2</sup>	39,2 km <sup>2</sup>	68,4 km <sup>2</sup>

## HAVA LİMANI

### Hədəflər

- Proqnoz edilən tələbata cavab verə biləcək hava nəqliyyatı infrastrukturunun təmin edilməsi.
- Böyük xərclər tələb edən genişlənmə tədbirləri əvəzinə mövcud terminalın və hava obyektlərinin daha optimal istifadəsi.
- Hava limanı ərazisinə gediş-gəliş imkanlarının genişləndirilməsi.
- Yüksək sənişindəşımaya qabiliyyətinə malik ictimai nəqliyyat imkanlarının təmin edilməsi (*dəmir yolu əlaqəsi*).
- Hava limanı ərazisinə gediş-gəlişlərin 30%-nin dəmir yolu nəqliyyatı hesabına təmin edilməsi (*sənişinlər və işçi heyət*).
- Uzunmüddətli inkişaf seçimlərinin nəzərdən keçirilməsi.

### Gələcək inkişaf – 2027-ci il

Heydər Əliyev adına Beynəlxalq Hava Limanına gediş-gəliş sisteminin tam yenidən qurulması:

- Hava Limanının dəmir yolu əlaqələndirməsinin təmin edilməsi;
- avtomobil nəqliyyatı üçün parklanma imkanlarının genişləndirilməsi;
- 2-ci terminalın ehtiyat imkanlarından istifadə edilməsi;
- sənişinlərə tələbata uyğun xidmətin göstərilməsi.

### Gələcək inkişaf – 2040-cı il

Heydər Əliyev adına Beynəlxalq Hava Limanına gediş-gəliş sisteminin yenidən qurulması prosesinin davam etdirilməsi:

- Hava Limanında dəmir yolu xidmətlərinin intensivləşdirilməsi;
- avtomobil nəqliyyatı üçün parklanma imkanlarının daha da genişləndirilməsi.

Heydər Əliyev adına Beynəlxalq Hava Limanının terminal imkanlarından daha optimal birgə istifadə:

- sənişinlərə xidmətlərin daha optimal şəkildə göstərilməsi;
- tələb olunan əməliyyatlar üzrə terminal imkanlarının təkmilləşdirilməsi (*baqajın daşınması, qeydiyyat və s.*).

## İCTİMAİ NƏQLİYYAT QOVŞAQLARI

İctimai nəqliyyat qovşaqları/nəqliyyat mübadilə mərkəzləri sərnişindaşıma proseslərini, sürətli ictimai nəqliyyat sistemlərini (*metro, dəmir yolu, metrobus, tramvay və s.*) və/və ya fərdi avtomobil nəqliyyatından "yaşıl" nəqliyyata keçid imkanlarını bir mərkəzdə birləşdirməyə təkan verə bilər.

Böyük tranzit qovşaqları müxtəlif nəqliyyat növlərindən istifadəni təklif etməklə İNYS və tranzit təyinatlı şəhər inkişafını təşviq edəcəkdir.

### Hədəflər

- Şəhər sıxlığının artması ilə əlaqədar qoşulma/qovuşma nöqtələrinin yaradılması.
- İctimai nəqliyyatdan istifadənin təşviqi.
- Səfər zamanı fərdi avtomobillərdən ictimai nəqliyyata keçidin asanlaşdırılması.
- İntermodal keçid məntəqələri yaratmaqla sisteminin səmərəliliyinin və ehtiyat imkanlarının artırılması.
- Planlaşdırılan şəhər mərkəzləri üçün nəqliyyat əlaqəliliyinin gücləndirilməsi.

### Gələcək inkişaf – 2027-ci il

- Yüksək sərnişindaşıma qabiliyyətinə malik ictimai nəqliyyat əlaqələri olan əsas dəhlizlər boyu ictimai nəqliyyat qovşaqlarının/nəqliyyat mübadilə mərkəzlərinin yaradılması.
- Planlaşdırılan şəhər mərkəzləri yaxınlığında və yüksək sərnişindaşıma qabiliyyətinə malik yeni mühüm ictimai nəqliyyat oxları (*dəmir yolu*) boyu nəqliyyat qovşaqlarının/mübadilə mərkəzlərinin yaradılması.
- İctimai nəqliyyat qovşaqlarının əksər hissəsinin qısa zamanda yaradılması:
  - nəqliyyat paradiqmasının dəyişdirilməsi üçün ilkin şəraitin yaradılması;
  - şəhər inkişafının səmərəli nəqliyyat sistemlərinin inkişafı ilə koordinasiyası.

### Gələcək inkişaf – 2040-cı il

- Aşağıdakıların nəzərə alınması ilə əlavə nəqliyyat qovşaqlarının/mübadilə mərkəzlərinin yaradılması:
  - "Parkla və davam et" tipli dayanacaqların ərazi üzrə şəbəkə şəklində təşkil edilməsi;
  - tədbirlərin yüksək sərnişindaşıma qabiliyyətinə malik ictimai nəqliyyat imkanlarının genişləndirilməsi tədbirləri ilə paralel şəkildə həyata keçirilməsi.
- Mübadilə mərkəzlərinin imkanlarının tələbata uyğun səviyyədə genişləndirilməsi (*məsələn, velosiped dayanacaqları, "Parkla və davam et" tipli dayanacaqlar və s.*).

## VELOSİPED NƏQLİYYATI ŞƏBƏKƏSİ

Baş plan çərçivəsində paytaxtın bəzi küçə və prospektlərində, yeni layihələndirilən avtomobil yollarında və yeni şəhər inkişaf ərazilərində velosipedlərin hərəkəti üçün zolaqların salınması və velosiped nəqliyyatı infrastrukturunun yaradılması nəzərdə tutulur.

### Hədəflər

Təhlükəsiz velosiped nəqliyyatı imkanlarının yaradılması:

- ilk addım olaraq velosiped nəqliyyatının şəhər konteksti baxımından mənimsənilməsi prosesinə başlanılması;
- yol istifadəçilərinin (*və geniş ictimaiyyətin*) velosipedi nəqliyyat vasitəsi kimi qəbul etməsinə nail olunması;
- velosiped nəqliyyatının tədricən, lakin davamlı olaraq şəhərin modal nəqliyyat növü kimi payının artırılması.

### **Gələcək inkişaf – 2027-ci il**

İlkin olaraq şəhərin mərkəzi hissəsi üzrə uzunluğu təqribən 10 km velosiped zolağının təşkil edilməsi nəzərdə tutulur (*yolun orta xətti ilə qəbul edildikdə təqribən 6 km*).

Parklar və idman məkanlarında avtomobil yolları olmayan sahələrdə turizm və istirahət məqsədli velosiped marşrutlarının yaradılması:

- xüsusi ərazilərdə istirahət məqsədilə təhlükəsiz velosiped sürmək üçün imkanların yaradılması;
- geniş ictimaiyyətin velosipedi nəqliyyat vasitəsi kimi qəbul etməsi üçün təhlükəsiz və nizamlanan mühitdə ilk effektiv addımların atılması.

Seçilmiş yaşayış ərazilərində velosiped infrastrukturunun inkişafı:

- velosiped nəqliyyatı ilə əlaqədar şəhər inkişaf prototipinin yaradılması.

Avtomobil yolları boyu velosiped marşrutları vasitəsilə velosiped nəqliyyatı uyğun ərazilərin ilkin əlaqələndirilməsi:

- ilk əsas velosiped şəbəkəsinin yaradılması;
- turizm baxımından cəlbedici marşrutların (*əlamətdar məkanların birləşdirilməsi*) yaradılması;
- velosiped nəqliyyatından gündəlik nəqliyyat vasitəsi kimi və istirahət (*və turizm*) məqsədlərindən başqa digər məqsədlər üçün də istifadə olunması üçün şəraitin yaradılması.

### **Gələcək inkişaf – 2040-cı il**

Parklar, idman məkanları və buna bənzər mərkəzi ərazilər arasında avtomobil yolları boyu velosiped zolaqlarının çatışmayan hissələrinin tamamlanması:

- üç əsas həlqəvi şəbəkədən ibarət velosiped şəbəkəsinin yaradılması;
- funksional və əlçatan velosiped şəbəkəsinin yaradılması (*müxtəlif istifadəçi qrupları üçün cəlbedici olan*);
- avtomobil yolları boyu uzanan velosiped zolaqlarının uzunluğunun/sayının artırılması (*velosipedçilərin məlumatlandırılması*).

Mümkün yerlərdə avtomobil yolları boyu uzanan velosiped zolaqlarının genişləndirilməsi:

- turizm və istirahət məqsədli velosiped nəqliyyatı imkanlarının genişləndirilməsi;
- şəbəkə uzunluğunun artırılması (*istifadəçilər üçün daha əlçatan və daha cəlbedici*).

Yeni şəhər inkişafında velosiped yollarının planlaşdırılmasının tətbiqi:

- velosiped infrastrukturunun maksimal adaptasiyasının təmin edilməsi;
- velosiped infrastrukturunu şəbəkəsinin əhəmiyyətli dərəcədə genişləndirilməsi;



- velosiped infrastrukturu baxımından əlverişli imkanlara malik yeni inkişaf əraziləri vasitəsilə dördüncü dairəvi şəbəkənin yaradılması.

Cədvəl 4.3.4

<b>Velosiped nəqliyyatı şəbəkəsinin göstəriciləri</b>	<b>2019-cu il</b>	<b>2027-ci il</b>	<b>2040-cı il</b>
Velosiped zolaqların ümumi uzunluğu	6,0 km	74,5 km (100%)	285,0 km (382%)
Şəhərin yeni inkişaf əraziləri daxilindəki zolaqların uzunluğu	-	36,3 km (100%)	203,2 km (560%)
Rekreasiya və piyada yolu ərazilərindən keçən şəbəkənin uzunluğu	3,3 km	29,4 km (100%)	57,2 km (195%)
Avtomobil yolları boyu velosiped zolaqlarının uzunluğu	2,7 km	8,9 km (100%)	24,6 km (276%)

Bakı şəhəri üzrə 2040-cı ilədək velosiped zolaqları/yolları şəbəkəsinin ümumi uzunluğunun təxminən 285 km təşkil edəcəyi planlaşdırılır.

## **PİYADA YOLLARI ŞƏBƏKƏSİ**

### **Hədəflər**

- Bakının Mərkəzi Planlaşdırma Rayonunda piyada şəbəkəsinin təkmilləşdirilməsi.
- Piyadaların təhlükəsizliyinin daha yüksək səviyyədə təmin edilməsi (*qəza və ölüm riskinin azaldılması*).
- Piyadaların gəzinti və əlaqələndirmə imkanlarının genişləndirilməsi, rahatlıq səviyyəsinin artırılması.
- Əsas istiqamətlər və turizm yerləri arasında daha optimal marşrutların nəzərdə tutulması (*piyada məsafəsinin minimallaşdırılması*).

### **Təklif edilən yanaşma**

- Yeni sürət hədlərinin müəyyən edilməsi.
- Küçələrin en kəsiklərinin və ictimai sahələrin ölçülərinin piyada tələbatlarının nəzərə alınması ilə dəyişdirilməsi.
- Kəsişmələrdəki işıqforlarda əsasən piyadalara üstünlük verən tənzimləmənin nəzərdə tutulması.
- İşıqfor avadanlıqlarının və işıqfor tənzimləmələrinin təkmilləşdirilməsi.
- Sistem təkmilləşdirmələri:
  - mümkün yerlərdə eyni səviyyəli piyada keçidlərinə üstünlüyün verilməsi;
  - keçidlər arasındakı məsafələrin azaldılması (*yol ayrıcılarında, intensiv ictimai nəqliyyat dayanacaqlarında, ictimai obyektlərin yaxınlığında piyada keçidləri sisteminin tamamlanması və keçidlərin olmadığı yol hissələrində əlavə keçidlərin nəzərdə tutulması*);
  - xüsusi yanaşma tələb edilən ərazilərin yaxınlığında yerli əhəmiyyətli küçələr üzrə nizamlanan piyada keçidlərinin nəzərdə tutulması.
- Layihələndirmə prinsiplərinin uyğunlaşdırılması (*perspektiv piyada hərəkətililiyi nəzərə alınaraq*).

- İctimai maarifləndirmə kampaniyalarının keçirilməsi və hüquqi tənzimlənmənin təkmilləşdirilməsi.

### **Gələcək inkişaf – 2027-ci il**

- Şəhərin mərkəzi ərazilərində avtomobil yollarında sürət həddinin normallaşdırılması, ayrıca əsaslandırılmalarla sürət həddinin 50 km/saat müəyyən edilməsi.

- Piyada zonasının genişləndirilməsi.

- İçərişəhərə bitişik ərazilərdə və piyada zonasında piyada hərəkətliliyi üçün imkanlarının genişləndirilməsi:

- avtomobil nəqliyyatından azad sakit küçənin yaradılması ilə piyada zonasının İçərişəhər ərazisi ilə birləşdirilməsi;
- İçərişəhərə yaxın ərazilərin (*şərq*) avtomobil nəqliyyatından azad sakit ərazilərə çevrilməsi;
- yaxınlıqdakı yolların avtomobil nəqliyyatından azad sakit küçələr kimi inkişaf etdirilməsi ilə "Dağüstü park" (*funikulyor ətrafı ərazi daxil olmaqla*) ərazisinin İçərişəhər ilə əlaqələndirilməsi;
- İçərişəhərə bitişik ərazilərdən Nəriman Nərimanov prospektinə qədər yollarda sürət həddinin normallaşdırılması, ayrıca əsaslandırılmalarla sürət həddinin 30 km/saat müəyyən edilməsi.

- Magistral küçələrdə sistem təkmilləşdirmələrinin nəzərdə tutulması.

### **Gələcək inkişaf – 2040-cı il**

- Bakının Mərkəzi Planlaşdırma Rayonunun digər hissələrində piyadalar üçün imkanlarının genişləndirilməsi:

- şimaldakı dar küçələrin avtomobil nəqliyyatından azad sakit ərazilərə çevrilməsi;
- magistral küçələr kimi təsnif olunmayan, giriş-çıkış üçün üstünlük verilən və ya avtomobil nəqliyyatından azad sakit ərazilər ətrafında sərhədləyici rol oynayan və ya magistral küçələr arasında ayırıcı rolu oynayan küçələrdə sürət həddinin normallaşdırılması, ayrıca əsaslandırılmalarla sürət həddinin 30 km/saat müəyyən edilməsi;
- magistral küçələrin digər hissələrində sistem təkmilləşdirmələrinin nəzərdə tutulması.

- Mövcud yerüstü və yeraltı piyada keçidlərində yenidənqurma işlərinin aparılması ilə müyəssərliyin təmin edilməsi (*eskalatorların quraşdırılması və s.*).

### **KÜÇƏ-YOL ŞƏBƏKƏSİ**

Hazırda paytaxtın küçə-yol şəbəkəsi əsasən radial-həlqəvi nəqliyyat marşrutları üzrə təşkil edilmişdir və bu marşrutlar şəhərətrafı ərazilərlə şəhər mərkəzinin birbaşa nəqliyyat əlaqələndirilməsinin təmin edilməsinə xidmət edir.

Həmin nəqliyyat marşrutlarının şəhər mərkəzindən kənar keçməklə davam etdirilərək tangensial marşrutlara çevirməsi ilə məntiqli tamamlandırılması nəzərdə tutulur.

Paytaxtın yol-nəqliyyat problemlərinin həlli və inkişafı məqsədilə küçə-yol şəbəkəsinin

sıxlığının optimallaşdırılması üçün mühüm tədbirlər nəzərdə tutulmuşdur.

Hazırda Bakı şəhəri üzrə küçə-yol şəbəkəsinin sıxlığı magistral yollara nisbətə 0,35 km/km<sup>2</sup>, ümumi küçə-yol şəbəkəsinə nisbətə isə 1,02 km/km<sup>2</sup> təşkil edir.

### **Hədəflər**

• Şəhərin mərkəzi ərazilərində fərdi nəqliyyat vasitələrinin hərəkət intensivliyinin azaldılması.

• Nəqliyyat axınlarının nizamlanması.

• Hərəkət sıxlığının şəhərin kənarına - periferiyalara ötürülməsi.

• İntensiv nəqliyyat tıxaclarının olduğu ərazilərin aradan qaldırılması.

• Təyinat məntəqəsi şəhər mərkəzinə olan yanaşma yollarının şaxələndirilməsi.

### **Gələcək inkişaf – 2027-ci il**

Şəhərin periferiyasından keçən dairəvi magistral yolların tamamlanması:

• şəhərdənkənar nəqliyyat axınlarının şəhərə daxil olmaması üçün yeni həlqəvi marşrutların planlaşdırılması, xarici həlqəvi nəqliyyat yollarının tamamlanması və onların işləkliyinə təmin edilməsi.

Aeroport yolunun respublika əhəmiyyətli yollara (*M-1 “Bakı-Quba-Rusiya Federasiyası dövlət sərhədi” avtomobil yolu*) birbaşa əlaqələndirilməsi:

• şimaldakı şəhər mərkəzli (*Sumqayıt*) və hava limanı (*Heydər Əliyev Beynəlxalq Hava Limanı*) arasında birbaşa qarşılıqlı əlaqənin qurulması;

• hava limanından yükdaşıma üçün başqa (*alternativ*) yoldan istifadə/Bakının şimalındakı əsas magistral yollarının yükünün azaldılması.

Dairəvi yolların tamamlanması/yenidən qurulması:

• şəhərin magistral yollarında tranzit məqsədli hərəkətinin periferiyalara çıxarılması;

• şəhərin nəqliyyat yükünün azaldılması üçün dairəvi yolların tam işləkliyinə təmin edilməsi.

Əsas giriş marşrutları boyu yerli sistemlərin yenilənməsi:

• spesifik nəqliyyat axınlarının qruplaşdırılması (*siniflərə bölünməsi*);

• əsas qovşaqlarda buraxıcılıq qabiliyyətinin artırılması;

• nəqliyyat hərəkətinin sadələşdirilməsi/gözlənilən nəqliyyat axını həcminə hazırlıq (*yeni inkişaf fəaliyyətləri ilə əlaqədar*) tədbirlərinin görülməsi.

Bakının mərkəzinin şərq hissəsində müasir yol sisteminin yaradılması:

• “Ağ şəhər”in daha geniş ərazisi üçün yol əlaqəsinin əsasının yaradılması;

• dairəvi yolların tamamlanması, onların fəaliyyətliliyinin və tamlığının təmin edilməsi;

• şərqdəki yarım dairəvi yolun işləkliyinə təkmilləşdirilməsi.

Alternativ nəqliyyat marşrutlarının yaradılması:

• əsas nəqliyyat istiqamətləri üzrə hərəkət yükünün azaldılması;

• şəhər mərkəzinin müxtəlif ərazilərinə giriş/çıxış edən nəqliyyat axınlarının bir-birindən ayrılması.

Nəqliyyat hərəkətinin gərgin nöqtələrində yerli sistemlərin təkmilləşdirilməsi:

- “dar boğaz” effektinin və konflikt nöqtələrinin aradan qaldırılması;
- alternativ nəqliyyat marşrutlarının yaradılması;
- küçə-yol şəbəkəsinin daha da təkmilləşdirilməsi üçün əsasın qurulması.

Əlavə yeni yolların və yol hissələrinin inşası:

- strateji əhəmiyyət daşıyan yol əlaqələrinin yaradılması;
- magistral yol şəbəkəsinin genişləndirilməsi;
- əlavə diaqonal və dairəvi yol əlaqələrinin qurulması.

### **Gələcək inkişaf – 2040-cı il**

Dairəvi nəqliyyat marşrutlarının tamamlanması/yenidən qurulması:

- radial yolların əlaqələndirilməməsi nəticəsində yaranan nəqliyyat sıxlığının azaldılması üçün dairəvi yol sisteminin tam işləkliyinin təmin edilməsi;
- müxtəlif istiqamətlərdə nəqliyyat yerdəyişmələri üçün alternativ seçimlərin təmin edilməsi.

Bakının mərkəzinin şərq hissəsində və şimal-şərq hissəsində müasir yol sisteminin yaradılması:

- inkişaf etməkdə olan yeni şəhər ərazilərinin yol əlaqələndirməsinin təmin edilməsi;
- dairəvi yolların tamamlanması və onların fəaliyyətliyiinin və tamlığının təmin edilməsi.

Diaqonal, tangensial və dairəvi yol sisteminin yenilənməsi/birbaşa əlaqələndirmə yollarının salınması:

- dairəvi yollar arasında yeni marşrutların salınması;
- dairəvi yol sisteminin işləkliyinin optimallaşdırılması.

Alternativ nəqliyyat marşrutlarının əlavə edilməsi:

- əsas nəqliyyat istiqamətləri üzrə hərəkət yükünün azaldılması;
- şəhər mərkəzinin müxtəlif ərazilərinə yerdəyişmə edən nəqliyyat axınlarının bir-birindən ayrılması.

Əlavə yeni yolların və yol hissələrinin inşası:

- strateji əhəmiyyət daşıyan yeni yol əlaqələrinin yaradılması;
- magistral yol şəbəkəsinin genişləndirilməsi;
- əlavə diaqonal, tangensial və dairəvi yol əlaqələrinin qurulması;
- Abşeron yarımadasının sahilləri boyu kəsintisiz magistral yol əlaqəsinin təmin edilməsi üçün çatışmayan yol hissələrinin inşası.

### **Küçə-yol şəbəkəsinin təkmilləşdirilməsi və inkişafı üzrə prioritet tədbirlər**

Paytaxtın mərkəzi ərazisində nəqliyyat sıxlığının azaldılması, şəhərin şərq və qərb hissələri arasındakı nəqliyyat yerdəyişmələri zamanı əsas nəqliyyat axınlarının mərkəzə daxil olmadan şəhərkənarı həlqəvi magistrallara çıxışlarının təmin edilməsi, habelə mövcud yolların perspektivdə ifrat yüklənmələrinin qarşısının alınması məqsədilə yeni alternativ yol infrastrukturalarının yaradılması nəzərdə tutulmuşdur.

2027-ci ilin sonunadək paytaxtın şimal giriş-çixış nəqliyyat probleminin əsaslı həll edilməsi məqsədilə Bakı və Sumqayıt şəhərlərini birləşdirən yeni magistral avtomobil yolunun

inşası planlaşdırılmışdır.

Bakının xarici həlqəvi marşrutların tamamlanması və yarımadaşın şimal-şərqindəki yaşayış məntəqələri ilə M-1, M-3 və M-4 avtomobil yolları arasında birbaşa magistral yol bağlantısının yaradılması məqsədilə “Xarici Dairəvi Yolu-Böyükşor-Ziya Bünyadov” həlqəvi marşrutunun, habelə “Lökbatan-Qobu-Xırdalan-Novxanı-Fatmayı-Pirşağı” kənar xarici həlqəvi yolunun və “Lökbatan-Xocasən-Binəqədi-Böyükşor-Sabunçu” xarici həlqəvi yolunun yaradılması nəzərdə tutulmuşdur.

“Zığ-Aeroport” şosesi vasitəsilə şəhərin şərq və şimal-qərb hissələrinin həlqəvi birləşmə marşrutunun tamamlanmasının təmin edilməsi, eləcə də strateji əhəmiyyətli obyekt olan Heydər Əliyev adına Beynəlxalq Hava Limanının Sumqayıt şəhəri ilə və M-1 “Bakı-Quba-Rusiya Federasiyası ilə dövlət sərhədi” avtomobil yolu ilə birbaşa nəqliyyat bağlantısının yaradılması məqsədilə “Xırdalan-M-1 avtomobil yolu-Digah-Zabrat-Hava Limanı” həlqəvi magistralın yaradılması nəzərdə tutulmuşdur.

Paytaxtın mərkəzi hissənin əlavə nəqliyyat yükündən qorunması, bu yükün mərkəzə daxil olmadan şəhərin şimal və şimal-qərb istiqamətlərinə doğru birbaşa hərəkətlərinin təmin edilməsi məqsədilə “Mehdiabad-Dərnəgül-Ziya Bünyadov-Keşlə-Babək prospekti-“Ağ şəhər”-Nobel prospekti” yeni diaqonal nəqliyyat marşrutunun yaradılması planlaşdırılmışdır.

“Bakı-Sumqayıt şosesi”ndə, Xırdalan və “20 Yanvar” dairələrində nəqliyyat sıxlığının qarşısının alınması, Xırdalan şəhərinin alternativ giriş-çıkış yolunun yaradılması məqsədilə M-1 və M-4 avtomobil yollarını Sulutəpə və Xocasən qəsəbələrindən keçməklə Yasamal rayonu ərazisində “Xarici Dairəvi Yolu” ilə birləşdirən paytaxtın strateji 2-ci şimal-qərb yeni giriş-çıkış yolunun yaradılması planlaşdırılmışdır.

“Lökbatan-Xocasən” həlqəvi yolu ilə “Sabunçu yol qovşağı”nı birləşdirən xarici həlqəvi şəhər magistralının tamamlanması məqsədilə Suraxanı rayonu S.Bəhlulzadə küçəsi ilə “Zığ-Hövsan” şosesini birləşdirən yeni həlqəvi şəhər avtomobil yolunun, o cümlədən Bülbülə gölünün şərqindən keçməklə Sabunçu dairəsi ilə “Zığ şosesini” birləşdirəcək yeni həlqəvi şəhər avtomobil yolunun yaradılması planlaşdırılmışdır.

Baş planla nəzərdə tutulan tədbirlərin həyata keçirilməsi nəticəsində 2040-cı ilədək Bakı şəhərində küçə-yol şəbəkəsinin uzunluğunun təqribən 368,7 km-dək artırılması, habelə küçə-yol şəbəkəsinin ümumi uzunluğunun 2300 km-dən 2668 km-ə, şəbəkənin orta sıxlığının isə 1,02 km/km<sup>2</sup>-dən 1,2 km/km<sup>2</sup>-ə çatdırılması planlaşdırılmışdır.

Cədvəl 4.3.5

Əsas göstəricilər	2019-cu il	2027-ci il	2040-cı il
<b>Magistral avtomobil yolları</b>	109,1 km	211,4 km (193,8%)	251,4 km (230,4%)
<b>Ümumşəhər əhəmiyyətli prospekt, küçə və yollar</b>	212,3 km	248,6 km (117,1%)	291,5 km (137,3%)
<b>Rayon əhəmiyyətli prospekt, küçə və yollar</b>	414,6 km	461,4 km (111,2%)	561,8 km (135,5%)

**Qeyd:** Küçə və yolların uzunluqlarına qəsəbələr arası yollar, qəsəbələrin küçə və yolları, habelə məhəllədaxili yollar (1383,2 km) daxil edilməmişdir.

## **Küçə-yol şəbəkəsinin təsnifatı**

Baş plan ilə şəhər yolları və küçələrinin aşağıdakı təsnifatı qəbul edilmişdir:

I. Şəhərin magistral avtomobil yolları - şəhərdənkənar avtomobil yollarına (*o cümlədən, respublika əhəmiyyətli yollara*), hava və dəniz limanlarına, dəmir yol stansiyalarına, vağzallara, məskunlaşma sistemində olan yaşayış məntəqələrinə, habelə qoruq və istirahət (*rekreasiya*) zonalarına çıxışları və şəhərin rayonları arasındakı yüksək sürətli və fasiləsiz nəqliyyat əlaqələrini təmin edir.

Hərəkət yüksək sürətli, maneəsiz və fasiləsizdir, digər yollarla kəsişmələr müxtəlif səviyyəli yol qovşaqları vasitəsilə təmin edilir, habelə piyada yolları ilə eyni səviyyədə kəsişmələri yoxdur. Piyada keçidləri yolun hərəkət hissəsindən kənarında, müxtəlif səviyyədə təşkil edilir. Əsasən ətraf və bitişik tikililərə yan və ya yerli keçidlər vasitəsilə xidməti təmin edir.

Qırmızı xətlər arasında magistral avtomobil yolların eni 50÷100 m, həmçinin bu yollarda əsas hərəkət hissəsində hərəkət zolağının eni 3,50-3,75 m, hərəkət zolaqlarının sayı (*iki istiqamətin cəmi*) isə 4-10 arasında qəbul edilmişdir;

II. Ümumşəhər əhəmiyyətli prospekt, küçə və yollar - şəhərdənkənar ümumi istifadədə olan avtomobil yollarına çıxışları təmin edir, şəhərin sərhədləri daxilində yaşayış, sənaye rayonları və ictimai mərkəzlər arasında, ümumşəhər mərkəzi ilə digər rayonlar arasında, eləcə də şəhər ərazisindəki sürətli hərəkət yolları ilə digər prospekt və küçələr arasında yolları birləşdirən və müxtəlif səviyyəli yol qovşaqları, həmçinin digər küçələrlə kəsişmələrdə tikilmiş eyni səviyyəli yol qovşaqları vasitəsilə nəqliyyatın hərəkətini təmin edir. Müvafiq əsaslandırmaqlarla xüsusi hərəkət zolaqlarının təşkilinə yol verilir. Piyada keçidləri yolun hərəkət hissəsi ilə müxtəlif səviyyələrdə, işıqfor tənzimlənməsi tətbiq edilməklə isə hərəkət hissəsi ilə eyni səviyyədə təşkil olunur.

Qırmızı xətlər arasında ümumşəhər əhəmiyyətli prospekt, küçə və yolların eni 35÷80 m, həmçinin bu yollarda əsas hərəkət hissəsində hərəkət zolağının eni 3,50-3,75 m, hərəkət zolaqlarının sayı (*iki istiqamətin cəmi*) isə 4-10 arasında, səkilərinin eni isə 3,0÷4,5 m qəbul edilmişdir.

Bundan başqa bu küçələrdə yerli hərəkət üçün 7,0 m eni olan yan keçid yolları da nəzərdə tutulmuşdur;

III. Rayon əhəmiyyətli prospekt, küçə və yollar - rayonun daxilində yerləşən və ümumşəhər əhəmiyyətli prospekt və küçələrlə nəqliyyat əlaqəsini təmin edir. Digər küçələrlə kəsişmələri əsasən eyni səviyyədə olur. Piyada keçidləri yolun hərəkət hissəsi ilə əsasən eyni, xüsusi zəruri hallarda isə müxtəlif səviyyələrdə təşkil edilir.

Qırmızı xətlər arasında rayon əhəmiyyətli prospekt, küçə və yolların eni 25÷60 m, həmçinin əsas hərəkət hissəsində hərəkət zolağının eni 3,50 m, hərəkət zolaqlarının sayı (*iki istiqamətin cəmi*) isə 2-6 arasında, səkilərinin eni isə 2,25÷3,0 m qəbul edilmişdir;

IV. Qəsəbələr arası yollar - ümumşəhər və rayon əhəmiyyətli prospekt, küçə və yollar ilə qəsəbələr arasında, şəhər və şəhərdənkənar ümumi istifadədə olan avtomobil yolları ilə nəqliyyat əlaqələrini, eləcə də rayon əhəmiyyətli prospekt, küçə və yollar ilə qəsəbələr arasında

və yaxud qəsəbələrin öz aralarında nəqliyyat əlaqələrini təmin edir.

Piyada keçidləri yolun hərəkət hissəsi ilə əsasən eyni, xüsusi zəruri hallarda isə müxtəlif səviyyələrdə təşkil edilir.

Qırmızı xətlər arasında qəsəbələr arası yolların eni 15÷40 m, həmçinin əsas hərəkət hissəsində hərəkət zolağının eni 3,00-3,50 m, hərəkət zolaqlarının sayı (*iki istiqamətin cəmi*) isə 2-4 arasında, səkilərinin eni isə 1,5÷2,25 m qəbul edilmişdir.

## PARKLAMA SİSTEMİNİN TƏŞKİLİ

### Ümumi məqamlar

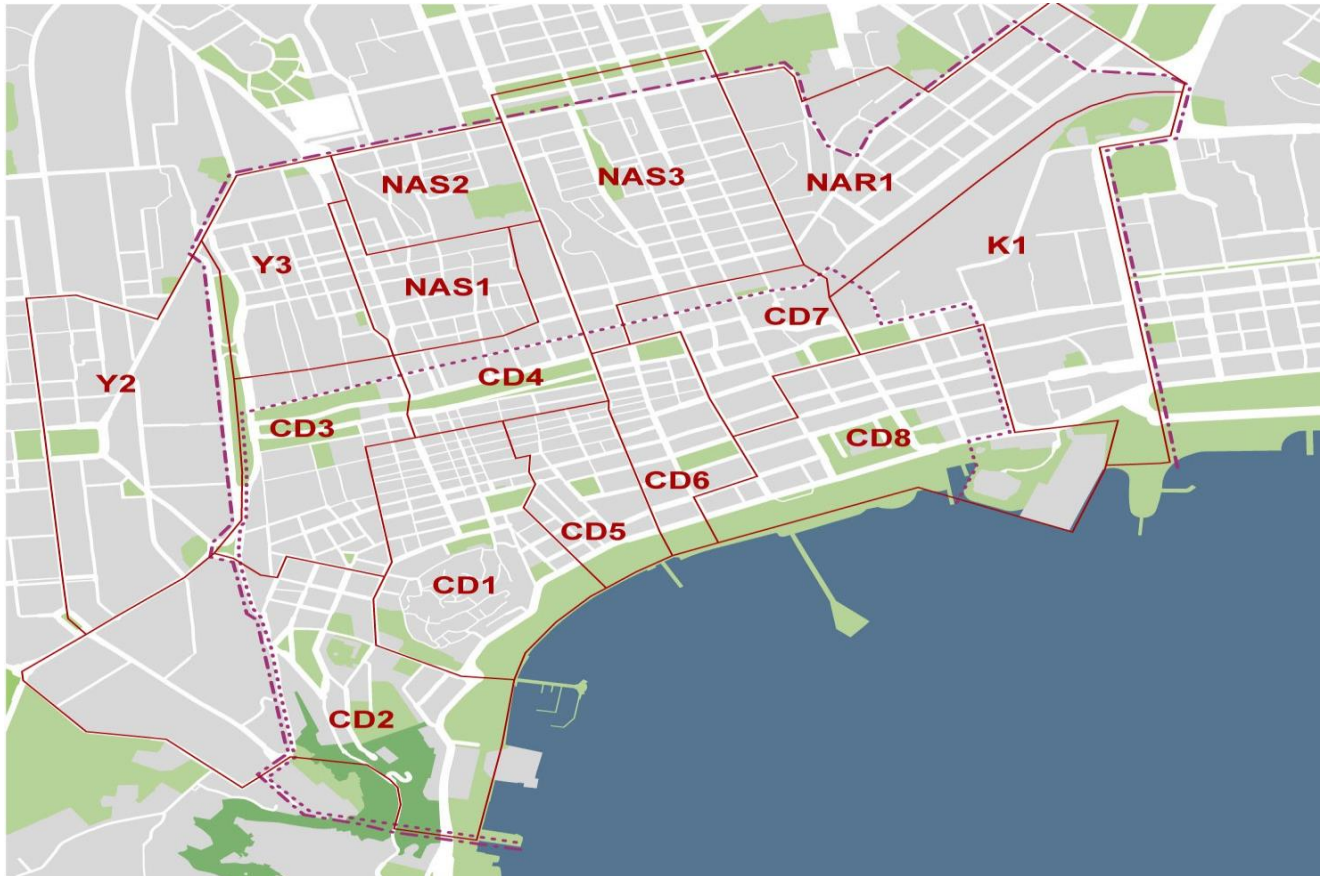
Mərkəzi Planlaşdırma Rayonu (MPR) üzrə:

- ərazi yüksək əhali sıxlığı olan yaşayış və çoxfunksiyalı (*qarışıq istifadə*) ərazilərin çoxluğu ilə xarakterizə olunur;

- gələcəkdə fərdi nəqliyyat vasitələrindən istifadə böyük üstünlük təşkil etməyə davam edəcək. Ərazi məhdudiyətlərinə baxmayaraq, əhalinin rifah səviyyəsinin yüksəlməsi nəticəsində fərdi avtomobillərin sayının artacağı gözlənilir;

- effektiv və səmərəli parklama sisteminin təmin edilməsi zərurəti daha da aktuallaşacaq;

- dayanacaq/parklanma yerlərinin həmahəng təşkilinə nail olmaq üçün hazırda fəaliyyət göstərən parklama zonalarının (*qiymət siyasətinə görə təsnif edilmişdir*) ərazi təşkili müəyyən edilmişdir. Mərkəzi Planlaşdırma Rayonu ərazisində aşağıdakı şəkildə göstərildiyi kimi, təxminən 9 parklama zonası (CD1-CD8 və əlavə olaraq K1) yerləşir.



## **Hədəflər**

- Bakının Mərkəzi Planlaşdırma Rayonunun Xüsusi Mühafizə Zonasının hüdudlarında, xüsusilə tarixi şəhər mərkəzində və küçələr boyu parklanma ilə bağlı vəziyyətin yaxşılaşdırılması.

- Park edilmiş avtomobil ilə yaşayış və ya iş yeri arasında məsafəni qısaltmaq üçün mərkəzləşdirilməmiş parklanma həlləri.

- Nəqliyyat vasitələrinin küçələr boyu parklanma yerlərindən avtomobil dayanacaqlarına köçürülməklə rahat/fasiləsiz nəqliyyat axınlarının təmin edilməsi və yol hərəkəti təhlükəsizliyinin artırılması.

- Yeni dayanacaq/parklanma yerlərinin tələbata uyğun təmin edilməsi.

## **Gələcək inkişaf – 2027-ci il**

- Parklanma ilə bağlı mövcud tələbata uyğun olaraq şəhər mərkəzində yeni parklanma yerləri yaradılacaq.

- Parklanma yerlərinin sayının artırılması və şəhər inkişafına inteqrə edilməsi üçün mövcud yerüstü parklanma sahələrində yeni yeraltı və çoxmərtəbəli dayanacaqlar inşa ediləcək.

- Parklanma yerləri ilə bağlı yeni qaydaların tətbiqi yeni inşa olunan parklanma yerlərindən səmərəli istifadəni təmin edəcək.

- Yeni inkişaf ərazilərində parklanma ilə bağlı çatışmazlığın kompensasiya edilməsini nəzərə almaqla parklanma qaydaları çərçivəsində yeni parklanma tarifləri müəyyən ediləcək.

## **Gələcək inkişaf – 2040-cı il**

- Əlavə parklanma yerləri mövcud yerüstü avtomobil dayanacaqlarında və ödənişsiz əsaslarla fəaliyyət göstərən ərazilərdə təmin edilə bilər.

- Parklanma yerlərinə olan tələbatı ödəmək üçün Xüsusi Mühafizə Zonasının hüdudlarından kənarında, onun sərhədinin birbaşa yaxınlığında yeni parklanma yerlərinin yaradılması tələb oluna bilər.

- Yeraltı avtomobil dayanacaqlarının inşası üçün şəhərdaxili yaşıllıq sahələri də nəzərə alınmalıdır (*"Qış parkı"nda olduğu kimi*).

- CD kodu olan zonalarda yüksək sıxlığın olması, əhali artımı və avtomobilləşmə səviyyəsinin yüksəlməsi ilə əlaqədar yeni tikilən binalarda parklanma yerləri ilə təminat nəzərə alınmalıdır.



## 4.4. EKOLOJİ VƏZİYYƏTİN VƏ ƏTRAF MÜHİTİN SAĞLAMLAŞDIRILMASI ÜZRƏ YANAŞMA

Baş Plan çərçivəsində Ekoloji vəziyyətin və ətraf mühitin sağlamlaşdırılması üzrə tətbiq edilən yanaşma şəhər və region daxilində ümumi yaşayış şəraitinin yaxşılaşdırılması ilə yanaşı, davamlılığın və iqlim dəyişikliyinə qarşı həssaslığın gücləndirilməsi və Bakının iqlim dəyişikliyi nəticəsində yaranan problemlərə qarşı daha dayanıqlı vəziyyətə gətirilməsi məqsədi daşıyır.

Bu hədəflərə nail olmaq üçün Baş Plan çərçivəsində ekoloji vəziyyətin və ətraf mühitin sağlamlaşdırma ilə bağlı aşağıdakı üç mərhələli yanaşmanın tətbiqi təklif olunur:

1. Bakı göllərinin yenidən fəal istifadəsi;
2. Şəhər və region daxilində yaşıllıqların və açıq məkanların və əlaqələndirici yaşıl dəhlizlərin artırılması;
3. Abşeron yarımadasının mədəni landşaftının qorunması və aktivləşdirilməsi.

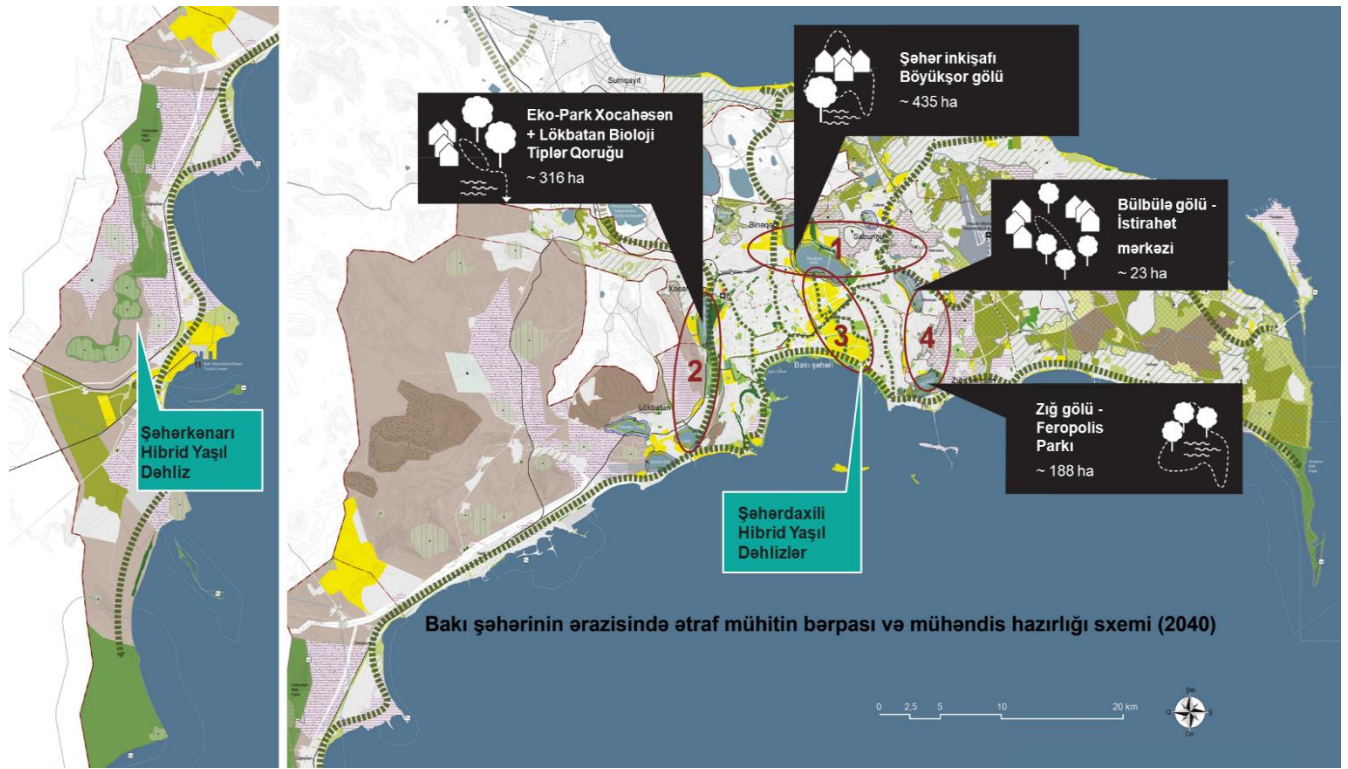
### *Şəhər və ətraf mühitin regenerasiyasının inkişaf hədəfləri*

<b>Şəhərin dayanıqlı inkişafı</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Çirklənmiş ərazilərin bərpası;</li><li>• Çirklənmiş göllərin və sahiləyən ərazilərin bərpası;</li><li>• Bakı şəhəri ərazisindəki göllərin fəallaşdırılması.</li></ul>	<b>Şəhər və ətraf mühitin regenerasiyası</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• İctimai yaşıllıqların sayının artırılması;</li><li>• İstirahət zonalarının artırılması.</li></ul>
<b>Şəhərin memarlıq siması və tarixi irsə qayğı</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Abşeronun mədəni landşaft ərazilərinin qorunması və fəallaşdırılması.</li></ul>	<b>Yeni şəhər iqtisadiyyatı</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Zəhərli mühitlərin təsirlərinin aradan qaldırılması;</li><li>• CO<sub>2</sub> emissiyalarının həcmi/ Atmosfer havasının çirklənmə səviyyəsinin azaldılması.</li></ul>

### 4.4.1. BAKI ŞƏHƏRİ ƏRAZİSİNDƏKİ GÖLLƏRİN FƏAL İSTİFADƏSİ

Bakı göllərinin yenidən fəal istifadəsi yeni özünəməxsus və yüksək dəyərə malik inkişaf şəraitləri və Bakının şəhər mərkəzində sıx məskunlaşmış yaşayış yerlərinə və yerli mərkəzlərə çox yaxın rekreasiya zonaları yaratmağa imkan verir. Bakı göllərinin yenidən fəal istifadəsi həmçinin turizmin və ictimai-ışgüzar fəaliyyətlərin inkişafı üçün imkanlar yaradır ki, bu da Bakının gələcək “yaşıl” simasının reallaşdırılması nöqteyi nəzərindən öz müsbət töhfəsini verir.

2040-cı ilə qədər dörd əsas gölün inkişaf zonasında uğurla bu cür transformasiyaya nail olmaq üçün ümumilikdə 962,2 ha göl sahilinin və 833,2 ha torpaq sahəsinin, habelə 1985 ha göl akvatoriyasının bərpası tələb olunur.



### Torpağın keyfiyyəti - torpaqların dekontaminasiyası və təmizlənməsi yanaşması

Bu tədqiqatın bir hissəsi olaraq həyata keçirilmiş təhlillərə əsasən, Abşeron yarımadasında çirklənmə vəziyyətinin qiymətləndirilməsi üzrə bir sıra əhatəli tədqiqatlar aparılsa da, risklərin idarə edilməsi çərçivəsi də hazırlanmalıdır. Bu Çərçivə sənədi çirklənmə risklərinin daha geniş hüquqi və inkişaf müstəvisində mütərəqqi və çevik idarə edilməsinə imkan verəcək. Risklərin İdarə Olunması Çərçivəsində əsas müdaxilə tədbirləri (*məsələn, təmizlənmə işlərinə sərmayənin ayrılması, kanalizasiya sisteminin təkmilləşdirilməsi, təmizləyici qurğuların quraşdırılması və ya hüquqi tənzimləmələrdə dəyişikliklərin edilməsi*) müəyyən edilməli və çirklənmiş ərazilərin düzgün, effektiv və uğurlu bərpasına nail olmaq üçün Bakı və Abşeron yarımadasının inkişaf təklifləri nəzərə alınmalıdır.

Cədvəl 4.4.1

Torpaqların bərpası - İnkişaf təklifləri (2020-2040-cı illər)

Torpağın təmizlənməsi sahələri	Göstəricilər	Ölçü vahidi
Böyükşor - Torpağın təmizlənməsi	501,6	ha
Lökbatan - Torpağın təmizlənməsi	126,3	ha
Xocahəsən - Torpağın təmizlənməsi	43,9	ha
Bakı - Qaraçuxur qəsəbəsi – Bülbülə Göl Parkı	12,8	ha
Zığ - Zığ Göl Parkı - Torpağın təmizlənməsi	148,6	ha
<b>Cəmi</b>	<b>833,2</b>	<b>ha</b>

## Gölətrafi ərazilərin bərpası və inkişafı – İnkişaf təklifləri (2020-2040-cı illər)

Gölün təmizlənməsi və inkişafı üçün sahələr	Göstəricilər	Ölçü vahidi
Böyükşor - Göl Parkı - 1	33,3	ha
Böyükşor - Göl Parkı - 2	205,6	ha
Böyükşor - Göl Parkı - 3	149,9	ha
Böyükşor - Əyləncə Parkı	48,1	ha
Lökbatan - Göl Parkı - Qu Gölü	65,5	ha
Lökbatan - Lökbatan Gölü Parkı	67,8	ha
Lökbatan - Göl Parkı - Qırmızı Göl	59,6	ha
Xocahəsən - Göl Parkı	121,2	ha
Bakı - Qaraçuxur qəsəbəsi - Bülbülə Göl Parkı	23,1	ha
Zığ - Zığ Göl Parkı	188,1	ha
<b>Cəmi</b>	<b>962,2</b>	<b>ha</b>

**Göllərin və sahiləni ərazilərin – bərpası və inkişafı üzrə yanaşma**

Baş Plan çərçivəsində 2040-cı ilə qədərki dövrdə Bakı şəhərində kompleks su idarəçiliyi strategiyasının tətbiqi təklif olunur. Buraya mövcud tullantı su təmizləyici qurğuların təkmilləşdirilməsi və Böyükşor gölü (*Bülbülə gölü ilə əlaqəli*), Xocahəsən və Zığ gölü yaxınlığında yeni mərkəzləşdirilmiş tullantı su təmizləyici qurğuların inşası kimi təkliflər daxildir (*daha çox məlumat üçün bax: alt fəsil 4.5. Dayanıqlı mühəndis-kommunikasiya infrastrukturunu - Su resurslarının idarəçiliyi üzrə yanaşmalar*). Bu tədbirlər göllərin bərpası və inkişafı yanaşmasının bir hissəsidir və göllərdə və sahiləni ərazilərdə planlaşdırılan rekreasiya fəaliyyətləri üçün lazımı keyfiyyətdə suyun təmin edilməsinə imkan verəcək. Bundan əlavə, bu tədbirlər suya tələbatın olduğu ərazilərdə (*məsələn, ümumi istifadədə olan yaşıllıqların və park sahələrinin suvarılması üçün*) suyun təkrar istifadəsinin (*təmizlənmiş tullantı suları*) təşviqi üçün imkanlar təmin edəcək. Bu, Abşeron yarımadasında gələcəkdə su çatışmazlığı problemini aradan qaldırmağa və içməli su istehlakının həcmi azaltmağa kömək edəcəkdir.

Kanalizasiya infrastrukturunun təkmilləşdirilməsi həmçinin, Xəzər dənizinə axıdılan təmizlənməmiş tullantı sularının həcmi azaltmağa imkan verəcək. Hazırda suyun keyfiyyətinin və sahiləni ərazilərə axıdılan tullantı sularının həcmi müəyyənləşdirilməsi istiqamətində monitoring fəaliyyətləri məhdud səviyyədə aparılır. Suyun keyfiyyətini müəyyənləşdirmək və gələcəkdə suyun keyfiyyətinin müqayisəli təhlilini apara bilmək üçün sahil sularının keyfiyyətinin monitoringi sxemi həyata keçirilməlidir.

Qeyd edilən tədbirlərin həyata keçirilməsi göllərə və sahilyanı ərazilərə axıdılan təmizlənməmiş tullantı sularının həcmi minimal həddə - 5%-ə qədər endirməyə imkan verəcəkdir.

### **Tövsiyələr: İcranın idarəedilməsi və Maraqlı tərəflərin cəlb edilməsi**

**“Göl məsələləri ilə bağlı aidiyyəti qurum”** (bax: 4.5.6. “Yağış suları” bəndi): göllərin bərpası proqramının hazırlanması və idarə olunması; göllərin idarə edilməsi və qorunması; tənzimləyici və planlaşdırma orqanları ilə əlaqələndirmə (*Ekologiya və Təbii Sərvətlər Nazirliyi, Dövlət Şəhərsalma və Arxitektura Komitəsi*).

**Ekologiya və Təbii Sərvətlər Nazirliyi:** icazələrin verilməsi, sənaye mənşəli tullantı mənbələri və tullantı suları ilə bağlı tənzimləmələr, monitorinqlərin keçirilməsi. Nazirlik gölün təbii vəziyyətinin monitorinqini aparmalı və monitorinq məlumatlarının ictimailəşdirilməsini təmin etməlidir. Nazirlik həmçinin sənaye mənşəli tullantı sularının və şəbəkədən kənar məişət sularının təmizlənməsi qurğularının monitorinqi və tənzimlənməsi ilə bağlı öhdəlikləri yerinə yetirməlidir.

**“Azərsu” ASC:** kanalizasiya infrastrukturunun təkmilləşdirilməsi proqramının icrası.

### **GÖLLƏRİN SAĞLAMLAŞDIRILMASI SSENARİLERİ**

Bakının ətrafı olduqca böyük potensiala malik olan, lakin imkanlarından istifadə olunmayan göllərlə əhatə olunmuşdur. Bu göllərin su ekosisteminin bərpası şəhər sakinləri və qonaqlarının əvəzolunmaz istirahət yerinə çevrilə biləcək və geniş inkişaf təşəbbüslərini özündə cəmləyə biləcək 50 km-dən çox sahilyanı ərazilərin istifadəyə verilməsinə imkan verəcək. Aşağıda Baş Plan çərçivəsində müzakirə üçün hazırlanmış 4 əsas gölün ətrafının inkişafı və rekreasiya əraziləri kimi təşkilinə dair təkliflər təqdim olunur:

#### ***Nö1. Xocahəsən Nəbatat Parkı***

Xocasən gölünün bərpa layihəsi Xocasən - Lökbatan hibrid yaşıl dəhlizinin inkişafı üçün əlverişli şərait yaradır. Mövcud konsepsiyaya gölün şimal hissəsində aparılan neft hasilatı işlərinin dayandırılması, ərazilərin təmizlənməsi və kanalizasiya sisteminin yenidən qurulması daxildir. Ərazinin nəqliyyat əlaqəsi mövcud dəmir yolu üzərində yerləşən sənişin dəmir yolu stansiyası vasitəsilə təmin ediləcək.

İctimai nəqliyyat vasitələri üçün nəzərdə tutulmuş yeni dayanacaq ilə Moskva Dövlət Universitetinin əlaqələndirilməsi yeni inkişaf imkanları təklif edir. Buraya Moskva Dövlət Universitetinin Bilik və Tədqiqat mərkəzinə və cənub və şərq istiqamətində yerləşəcək yaşayış məntəqələrinə doğru genişləndirilməsi də daxildir.

Xocasən gölünün yaxınlığında əsas yerli bitki növlərinin yetişdiriləcəyi və köçəri su-bataqlıq quşlarının miqrasiya məskəni olacaq yeni Nəbatat Parkının (*təqribən 121,2 ha*)

yaradılması nəzərdə tutulur. Qu gölü ərazisi köçəri quş populyasiyalarının məskəni siyahısına daxildir. Bu təbii sərvəti fəal şəkildə idarə etməklə, ərazidə turistik əhəmiyyətə malik ornitoloji mərkəz yaradıla bilər.

### ***№2. Böyükşor gölü və Binəqədi - Balaxanı dəhlizi***

Böyükşor gölünü Bakı şəhərinin yeni cəlbedici mərkəzi kimi inkişaf etdirmək üçün Böyükşor gölünün və Binəqədi və Balaxanı yaxınlığındakı sənaye ərazilərinin bərpası üzrə əhəmiyyətli tədbirlərin həyata keçirilməsi tələb olunur.

İctimai yaşılıqlarla bağlı strategiyanın bir hissəsi olaraq, iqtisadi, ekoloji cəhətdən səmərəliliyi təmin etmək və Böyükşor gölünün böyük şəhər parkı (*təqribən 388,8 ha*), yeni yaşayış, işləmək və istirahət etmək üçün özünəməxsus bənzərsiz ərazi kimi formalaşmasını təmin etmək üçün pilləli inkişaf yanaşması tətbiq edilməlidir. Gölün 300 - 500 m sanitariya-mühafizə zonasında çevik həllərə icazə vermək üçün gölətrafi ərazilərin nəzarətli şəkildə inkişafına icazə verilə bilər.

Böyükşor gölünün bərpası planına gölə atılan sənaye mənşəli tullantı sularının və kanalizasiya sularının təmizlənməsi daxildir. Bundan sonra, Böyükşor gölünün təmizlənməsi işləri davam etdirilə bilər. Ehtimal olunur ki, bərpa prosesində kanalizasiya sisteminin ciddi dərəcədə yenidən qurulması, habelə gölün sahilində Bülbülə gölü ilə hidravlik əlaqəni təmin edəcək tullantı su təmizləyici qurğusunun quraşdırılması da tələb olunacaq.

### ***№3. Bülbülə gölü***

Bülbülə gölünün (*təqribən 23,1 ha*) inkişafı ilə əlaqədar tədbirlərə məhvedici fəaliyyət nəticəsində gölün təbii dəyərlərinin itirilməsi prosesinin qarşısının alınması, suyun keyfiyyəti və hidroloji funksiyalarının bərpası ilə gölün təbii dəyərlərinin bərpa edilməsi, əraziyə qabaqcıl giriş-çixış imkanlarının yaradılması, gölətrafi ərazilərdə rekreasiya və istirahət məkanlarının yaradılması daxildir. Ərazidə əlavə dəyər yaradan inkişafın aparılması üçün gölün təmizlənməsi və sanitariya-mühafizə zonasının yaradılması tələb olunur.

Sanitariya-mühafizə zonası ilə bağlı tələbləri nəzərə almadan sahil zonasına çox yaxın ərazidə inşa olunan tikililərlə bağlı fərdi qiymətləndirmələr aparılmalı və müvafiq tədbirlər müəyyən edilməlidir. Tikililər su hövzəsinə 50 m məsafədə yerləşdikdə və bina istismar üçün yararsız olduqda onun yenidən qurulmasına deyil, sökülməsinə dair qərar qəbul edilə bilər. Bu cür hallarda, su hövzəsinin 50 m radiusunda bina tikintisinə qadağa qoyula bilər. Bundan əlavə, ərazidə 100 ildə bir baş verə biləcək subasma hadisələrinə qarşı mühafizə tədbirləri nəzərdə tutulmalıdır.

### ***№4. Zığ gölü***

Zığ və Hövsan ərazisində yerləşən çirklənmiş su hövzələrinin təmizlənməsi üçün iki əsas müdaxilə tədbiri həyata keçirilməlidir.

“Təmiz Şəhər” ASC tərəfindən hazırlanmış Zığ gölü Parkının (*təqribən 188,1 ha*) layihə konsepsiyasında Zığ gölünün açıq məkanların və sanitariya-mühafizə zonalarının yaradılması baxımından potensialı barədə məlumat verilmişdir. Konsepsiyada əraziyə onun tarixi irsinə uyğun özünəməxsusluğun qazandırılması və Bakının digər göllərindən fərqli xarakterin verilməsi nəzərdə tutulur. Bu ərazi üçün böyük şəhər parklarına xas funksiyalar və tədbirlər nəzərdə tutulması təklif edilmişdir.

Məişət kanalizasiya sularının axıdılması və neft hasilatı ilə əlaqədar çirklənmiş açıq neft kanalı hazırda təmizlənmədən birbaşa Xəzər dənizinə axıdılır. Buna görə beynəlxalq tələblərə uyğun olaraq, kanalı boru sistemi ilə əvəz etmək tövsiyə olunur. Bundan əlavə, sənaye mənşəli tullantı suları dənizə axıdılmadan əvvəl sənaye sularının təmizlənməsi qurğularında təmizlənməlidir. Qeyd edilən qurğu mövcud Hövsan Aerasiya stansiyasının yaxınlığında inşa oluna bilər.

#### **4.4.2. ŞƏHƏR VƏ REGION DAXİLİNDƏ AÇIQ MƏKANLARIN VƏ ƏLAQƏLƏNDİRİCİ YAŞIL DƏHLİZLƏRİN ARTIRILMASI**

Şəhər ərazisində yaşıllıqların və açıq məkanların genişləndirilməsi Baş Planın əsas prioritetlərindən biridir. Qüvvədə olan planlaşdırma normalarına uyğun olaraq, Baş planda adambaşına yaşıllıqların sahəsinin 8 m<sup>2</sup>-ə çatdırılması üçün müvafiq təkliflər verilmişdir. Bundan əlavə, Baş Plan çərçivəsində Bakının şəhər ərazisində yaşıllıqların bərabər paylanmasına da xüsusi diqqət yetirilmişdir. Planda mümkün qədər çox əhalinin (*ən azı əhalinin 80%-i*) 500 m piyada gəzinti məsafəsində ictimai yaşıllıqlara çıxışının olması hədəflənmişdir.

Mövcud yaşıllıqların qorunması ilə yanaşı, bu hədəfə nail olmaq üçün mövcud yaşayış məntəqələri və yeni inkişaf əraziləri daxilində yeni yaşıllıqların müəyyən edilməsi üçün dörd mərhələli yanaşmanın tətbiqi tövsiyə olunur:

##### **• Gölətrafi ərazilərin transformasiyası**

Böyükşor gölü, Xocahəsən gölü, Zığ gölü və Bülbülə gölünün sahiləyən ərazilərinin aktiv ictimai yaşıllıqlara və rekreasiya zonalarına çevrilməsi (*bax: yuxarıdakı qeydlər*).

2040-cı ilədək ümumilikdə təqribən 962,2 ha yüksək keyfiyyətli ictimai yaşıllıq, rekreasiya və aktiv istirahət zonası yalnız yaxınlıqda yaşayan sakinlərin deyil, bütün Bakı əhalisinin, yerli və xarici qonaqların və turistlərin istifadəsinə verilə bilər.

##### **• İctimai parklar**

Baş Plan çərçivəsində 2040-cı ilədək mövcud məskunlaşma və yeni inkişaf ərazilərində ictimai parklar üçün təqribən 1151,3 ha əlavə torpaq sahəsinin ayrılması nəzərdə tutulur. Buraya Heydər Əliyev adına Bakı Neft Emalı Zavodu ətrafında təklif olunan yeni park da daxildir. Bu

park, yaxınlıqda yerləşən sıx məskunlaşmış məhəllələrdən, ictimai-ışğuzar zonalardan və elmi-tədqiqat mərkəzlərinin yerləşdiyi ərazilərdən yüksək keyfiyyətli ictimai yaşıllıqlara və rekreasiya ərazilərinə çıxış təmin edəcəkdir. Qeyd olunan ərazi SOCAR tərəfindən Heydər Əliyev adına Bakı Neft Emalı Zavodunun transformasiyası və modernləşdirilməsi layihəsi tamamlandıqdan sonra park kimi inkişaf etdirilə biləcək. Heydər Əliyev adına Bakı Neft Emalı Zavodu ətrafında təklif olunan hibrid yaşıl dəhlizlərlə birlikdə bu park yaşıl mühafizə zolağı funksiyası daşıyaraq davamlı, sağlam və yüksək keyfiyyətli yaşayış mühiti təmin edəcək.

Cədvəl 4.4.3

Ümumi istifadədə olan yaşıllıqlar - İnkişaf üzrə göstəriciləri (2020-2040-cı illər)

Ümumi istifadədə olan yaşıllıqlar	2020-ci il	2027-ci il	2040-cı il	Ölçü vahidi
Dənizkənarı sahil parkları		266,8	985,9	ha
İctimai parklar	920	973	1 151,3	ha
Hibrid Yaşıl Dəhlizi		303,9	361,6	ha
Bakı bulvarının genişləndirilməsi		10,7	258,5	ha
<b>Cəmi</b>	<b>920</b>	<b>1 554,4</b>	<b>2 757,3</b>	<b>ha</b>

Bakı şəhərinin əhalisi (yuvarlaqlaşdırılmış)	2 626	2 816	3 169	min nəfər
Adambaşına düşən ümumi istifadədə olan yaşıllıq sahə	3,5	5,5	8,7	m <sup>2</sup>

Bundan əlavə, Baş Plan çərçivəsində nəzərdə tutulan xüsusi ehtiyat zonalar 2040-cı ildən sonrakı dövrdə Bakı şəhəri ərazisində keyfiyyətli ictimai yaşıllıqların yaradılması və yaşıllıqlarla bərabər səviyyədə təminat üçün şərait təmin edəcək. Buna nümunə olaraq, Bakı hipodromunu misal gətirmək olar. Bakının mərkəzində yerləşən bu ərazi aktiv istifadədən çıxdığı zaman ictimai yaşıllığa çevrilə bilər.

#### • **Hibrid Yaşıl Dəhlizlər**

2040-cı ilədək ümumi sahəsi təxminən 361,6 ha olan “Şəhərxarici” və “Şəhərdaxili” Hibrid Yaşıl Dəhlizlər sisteminin tətbiqi (*daha çox məlumat üçün bax: Hibrid Yaşıl Dəhlizlər bölməsi*).

#### • **Bakı bulvarının (Dənizkənarı Milli Parkın) genişləndirilməsi**

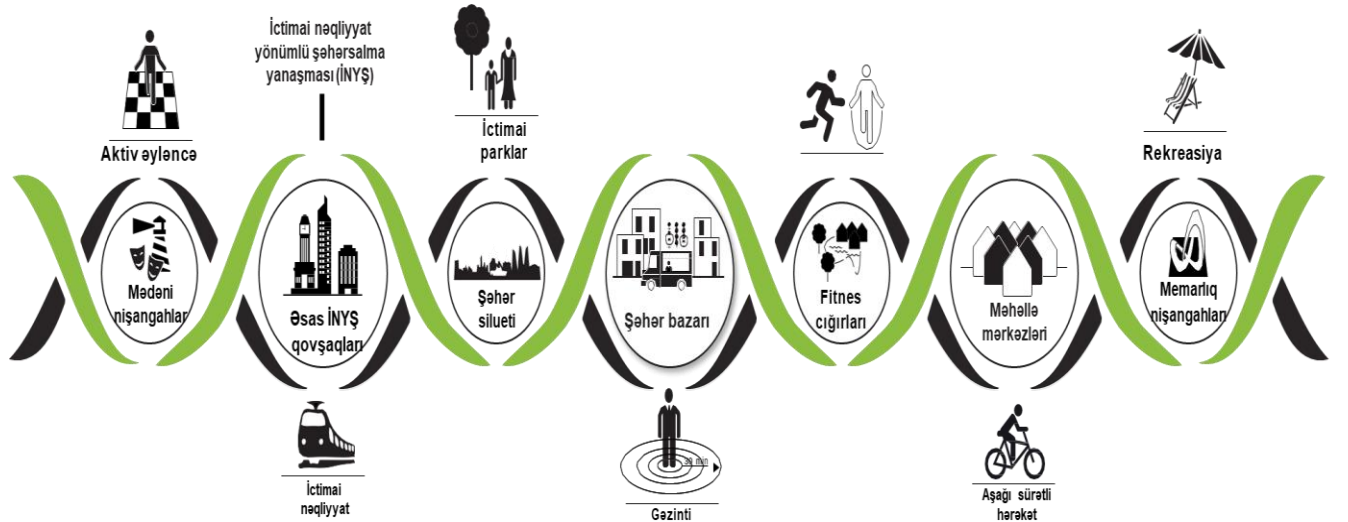
Bakı bulvarının cənubda Bibiheybətə və şərqdə Zığa qədər mərhələli şəkildə genişləndirilməsi. Bakı bulvarının cənub istiqamətində uzadılması uzunluğu təqribən 5,7 km olan 10,7 ha əlavə ictimai yaşıllığın təmin edilməsinə imkan verəcək. Bakı bulvarının “Ağ şəhər”dən Zığa doğru uzadılması uzunluğu təqribən 8 km, sahəsi isə 247,8 ha olan əlavə bulvar sahəsinin yaradılmasına imkan verəcək. Bu ərazilər aktiv ictimai yaşıllıqlara çevrilə bilər. Təklif olunan genişləndirmə layihələri həyata keçirildikdən sonra (*ümmilikdə təxminən 258,5 ha ərazidə*), yüksək keyfiyyətli ictimai yaşıllıqları olan Bakı bulvarının ümumi uzunluğu 2040-cı il və ondan sonrakı illərdə 25 km-dən çox olacaq. Bu yanaşmanı tətbiq etməklə, Baş Plan çərçivəsində yaşıllıqların (*parklar, meydançalar və Hibrid Yaşıl Dəhlizlər*) sahəsi hazırkı 920 ha-dan 2040-cı ilə qədər 2757,3 ha çatacaq. Bunun sayəsində adambaşına düşən ümumi istifadədə olan yaşıllığın sahəsi 8,7 m<sup>2</sup> qədər artacaq.

## HİBRİD YAŞIL DƏHLİZLƏR

Hibrid yaşıl dəhlizlər gəzinti məsafəsində yerləşən ictimai yaşıllıqların sayını artırmaq və yaşıllıqların az olduğu ərazilərdə yaşıl məkanların sahəsini genişləndirmək üçün tətbiq olunan vasitədir. Bu, eyni zamanda, piyada gəzinti, velosiped və digər aşağı sürətli mobillik vasitələri (*məsələn, elektron skuterlər*) ilə hərəkəti təşviq edən yaşıl zolaqlar şəbəkəsi yaratmaqla şəhərdə əlaqələndirmənin gücləndirilməsi üçün tətbiq olunan vasitədir. Bundan əlavə, Hibrid Yaşıl Dəhlizlər ictimai nəqliyyat, avtobus nəqliyyatı və tramvay xətləri ilə inteqrasiya olunaraq şəhər daxilində ictimai nəqliyyatın əlçatanlığının artırılmasına da müsbət təsir göstərə bilər (*bax: 28 May – Şəhərdaxili Hibrid Yaşıl Dəhliz*).

Hibrid yaşıl dəhlizlər xətti hibrid parklar vasitəsilə Bakını sosial yönümlü bir şəhərə çevirməyə imkan verəcək və o cümlədən:

- mövcud tikililər və məhəllələrin dəyərini azaldan, istismardan çıxarılmış yük dəmir yolu xətlərinin aktiv və yüksək keyfiyyətli rekreasiya zonalarına, yaşıllıqlara, görüş məkanlarına və istirahət yerlərinə çevirən katalizator rolu oynayır;
- ictimai xidmətlər və müəssisələr, mədəniyyət təsisatları, ictimai iaşə müəssisələri, yaradıcı sənaye sahələri, iş ofisləri və s.-in inkişafı üçün geniş imkanlar təmin edərək müxtəlif ərazilərdə həyat keyfiyyətini yüksəltməyə və yeni şəhər iqtisadiyyatını stimullaşdırmağa kömək edir;
- şəhər ərazisində "istilik adası" effektinin azaltmağa, soyuq və təmiz hava kanalları rolu oynamaqla şəhərin iqlim şəraitini və hava keyfiyyətini yaxşılaşdırmağa kömək edir. Bu dəhlizlər insanlara təbiətlə təmasda olmağa imkan verməklə yanaşı şəhərdə mövcud biomüxtəlifliyin və təbii yaşayış mühitlərinin artırılmasına kömək edir;
- davamlı infrastruktur şəraitinin qurulması üçün zəruri dəhlizlər təmin edir (*məsələn, su təchizatı qurğuları, sututucu hövzələr, drenaj sistemləri, kanalizasiya və tullantı su kanalları*).





## ŞƏHƏRDAXİLİ HİBRİD YAŞIL DƏHLİZLƏR - 28 MAY DƏHLİZİ (STRATEJİ LAYİHƏ)

Təklif olunan 28 May Dəhlizi layihəsinə əsasən, istismardan çıxarılmış dəmir yolu xəttlərinin şəhərdaxili hibrid yaşıl dəhliz kimi inkişafı təklif edilir. Dəhliz xətti park vasitəsi ilə Gənclik metro stansiyasının ətrafını Bakı limanı və Bakı Bulvarı ilə birləşdirəcək və burada

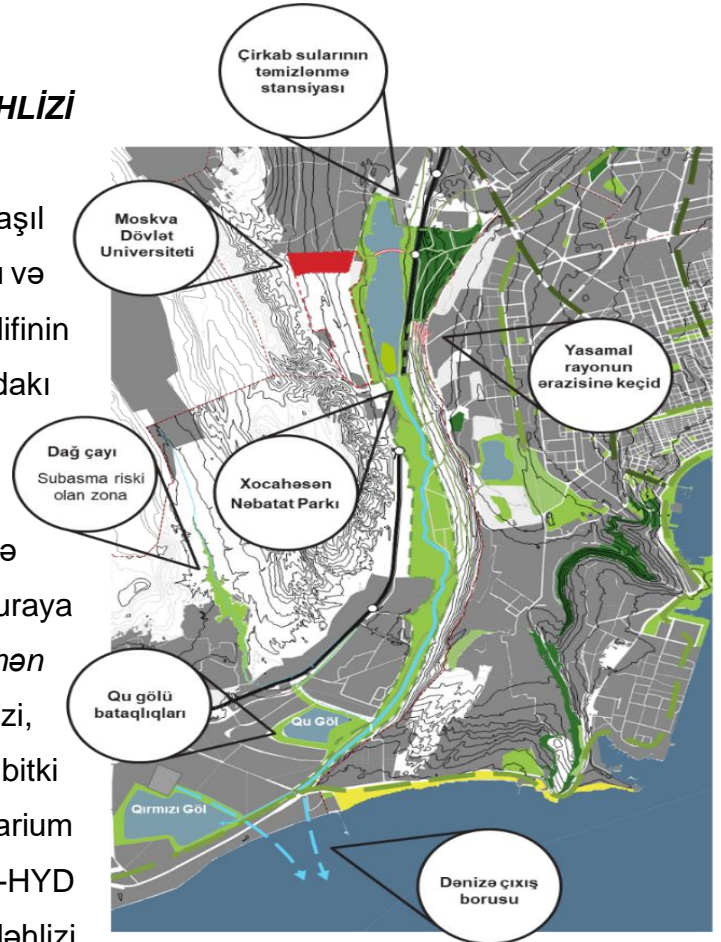


28 May Hibrid Yaşıl Dəhlizi - Nümunəvi Ssenari

tramvay xətləri və ictimai yaşıllıq marşrutları, istirahət, əyləncə, yaşayış (təqribən 15,1 ha) və hətta mədəniyyət və yaradıcılıq sahələri (təqribən 9,7 ha) yaradılacaq. Ümumilikdə 28 May hibrid dəhlizinin xətti parkı təxminən 15,6 ha ərazini əhatə edəcək. Dəhliz yaxınlıqda yerləşən ən azı 24,2 ha ərazi üçün şəhərsalma və ictimai-işgüzar sahələrin inkişafı üçün imkanlar təklif edir.

## ŞƏHƏRKƏNARI HİBRİD YAŞIL DƏHLİZİ - XOCAHƏSƏN NƏBATAT PARKI

Xocahəsən-Lökbatan Hibrid Yaşıl Dəhlizinin (XL-HYD) inkişafı Xocahəsən gölü və Xocahəsən Nəbatat Parkının bərpası təklifinin davamı kimi nəzərdə tutulur (bax: yuxarıdakı qeydlər). Mövcud su-bataqlıq, subasma zonaları və bioloji növlərin təbii yaşayış yerləri, eləcə də beynəlxalq səviyyədə tanınmış quşların köçətmə məskəni buraya daxildir. XL-HYD-nin təbiət qoruğu (təxminən 459,7 ha), aktiv təmiz hava dəhlizi, subasmalardan qorunma zonası və yerli bitki növlərinin və vəhşi təbiətin qorunduğu herbarium kimi nəzərdə tutulur. Bununla yanaşı, XL-HYD davamlı infrastruktur və ictimai nəqliyyat dəhlizi kimi funksiyalar daşıyır.



## HAVA KEYFİYYƏTİNİN YAXŞILAŞDIRILMASI - HAVA KEYFİYYƏTİNİN İDARƏ OLUNMASI ZONALARI

Mərkəzi Bakının və regional şəhər mərkəzlərinin ərazilərinin Hava Keyfiyyətinin İdarə Edilməsi Zonaları (HKİZ) kimi müəyyən edilməsi tövsiyə olunur. Məlumatların dəqiq təhlili üçün bütün hava keyfiyyəti çirkləndiricilərinin monitorinqi aparılmalıdır. Çirkləndiricilərin konsentrasiyasından asılı olaraq hər HKİZ üçün fərqli idarəetmə planları işlənilib hazırlanmalı və qəbul edilməlidir. Bütün çirkləndirici fəaliyyətlər siyasi müdaxilə tədbirləri vasitəsilə idarə olunmalı və tənzimlənməlidir. HKİZ-in yaradılması üçün aşağıdakı addımlar atılmalıdır:

- tədqiq olunan ərazidə nöqtəvi mənbələrin ətraflı inventarlaşmasının hazırlanması;
- yarımada bütün çirkləndiricilərin konsentrasiyasını göstərməyə imkan verəcək hava keyfiyyəti modelinin hazırlanması;
- ərazilərin vəziyyətinin müəyyənləşdirilməsi;
- emissiya hədlərinin təyin edilməsi;
- uzun müddətli monitorinq və tənzimləmələrin nəzərdə tutulması.

Hava axınlarının sirkulyasiyasının təmin edilməsi üçün Bakı buxtasından yaşıl şəhər dəhlizlərinin salınması tövsiyə olunur. Şəhər daxilində və dəhlizlər boyunca strateji yaşıl infrastrukturun artırılması şəhər havasının çirklənməsinin azalmasında rol oynayacaqdır. Yaşıl infrastruktur və yaradılacaq yaşıl dəhlizlərə şəhər ərazilərindəki bütün yaşıllıqlar, o cümlədən parklar, şəxsi bağlar, yaşıl dam örtükləri və divarlar, qazon zolaqlar və küçə ağacları daxildir. Bu infrastrukturun yaradılması şəhər və yaşayış məntəqələri üçün bir sıra üstünlüklər yaradacaq, insanlar üçün rahat şəhər şəraiti yaratmağa, təbii yaşayış mühitlərini əlaqələndirməklə biomüxtəlifliyi zənginləşdirməyə, kəskin hava şəraitində şəhər davamlılığını təmin etməyə və sərin mikroiqlim, kölgəlik və transpirasiya şəraiti yaratmaqla şəhəri "istilik adası" təsirindən qorumağa imkan verəcək. Layihə təlimatlarının tətbiqi ilə şəhər planlaşdırması zamanı hava nəqli üçün əlverişli şərait yaradıla bilər.

Fərdi nəqliyyat vasitələrindən həddindən çox istifadə havada NO<sub>x</sub>, PM<sub>2.5</sub>, PM<sub>10</sub> konsentrasiyalarının miqdarını artırır. İlk əvvəl yol nəqliyyatı tullantılarının mənbədə azaldılması vacibdir. Mərkəzi Bakı olduqca sıx ərazidir və burada sakinlər / işçilər / turistlər mütəmadi olaraq fərdi nəqliyyat vasitələrindən istifadə edir. Bununla əlaqədar, aşağıdakı tədbirlərin görülməsi tövsiyə olunur:

- nəqliyyat axınının idarə edilməsi və azaldılması (*fərdi avtomobillərin istifadəsi ilə bağlı əks-təşviqat aparılmalı, ictimai nəqliyyat daşınmalara üstünlük verilməlidir*);
- nəqliyyat vasitələrindən havaya atılan emissiyalara nəzarət olunması;
- yanacağın keyfiyyətinin yaxşılaşdırılması (*3-4-dən 6-ya qədər və daha yuxarı Avro standartların qəbulu*);
- avtomobil parkının elektriklişdirilməsi (*həm fərdi, həm də dövlət*).

Havanın keyfiyyətinin yaxşılaşdırılması səylərini dəstəkləmək üçün nəqliyyat vasitələrinin qeydiyyatı, müayinəsi və texniki qulluğuna, habelə yanacağın keyfiyyətinə və nəqliyyat vasitələrinin istismar müddətinə dair qaydalar qəbul edilməlidir.

#### 4.4.3. ABŞERON YARIMADASININ MƏDƏNİ LANDŞAFTININ QORUNMASI VƏ AKTİVLƏŞDİRİLMƏSİ

Son illərdə Bakı şəhərində müşahidə olunan əhali artımı Abşeronun müxtəlif ərazilərində məskunlaşmanın üfüqi genişlənmələrinə səbəb olmuşdur. Xüsusilə şimal-şərq və cənub-şərq hissələrdə müşahidə olunan şəhər genişlənməsi yüksək dəyərə malik kənd təsərrüfatı torpaqlarının başqa təyinatlarla istifadə olunmasına səbəb olmuş, təbii landşaftı və yarımadaanın ümumi ekosistemini təhlükə altına salmışdır.

Eyni zamanda iqlim dəyişikliyinə sürətlənməsi şəhər və region üçün yeni problemlərin yaranmasına səbəb olmuşdur. Regionda su qıtlığının və mümkün təbii hadisələrin (fırtına, subasma, güclü yağıntılar kimi) mənfi təsirlərinin qarşısının alınması üçün Bakıda iqlim şəraitlərini nəzərə alan strategiyalar tətbiq edilməli və əhalinin humanitar, iqtisadi, ekoloji rifahı təmin edilməlidir. Qeyd edilən məsələlərin həlli istiqamətində həyata keçiriləcək tədbirlərə yer səthlərinin bərk örtüklərlə döşənməsinin məhdudlaşdırılması və azaldılması, təbii örtüklü ərazilərin, həmçinin mövcud su-bataqlıq ərazilər və təbii çaylar boyu yerləşən təbii çökəkliklərin və subasma sahələrinin, təbii sahiləni ərazilərin qorunması kimi tədbirləri aid etmək olar.

Bakını gələcəyə hazır olan bir şəhər kimi inkişaf etdirmək üçün Baş Plan çərçivəsində bütün layihə ərazisində təbii yaşıllıqların və açıq məkanların ümumi ərazidəki payının minimum 10%-ə çatdırılması hədəflənmişdir.

Bu məqsədə nail olmaq və 2040-cı ilə qədər Bakı və Abşeronun iqlimə uyğun, dayanıqlı və funksional təbii ekosistemə malik ərazi kimi inkişafını təmin etmək məqsədilə Baş Plan çərçivəsində Abşeronun ətraf mühitinin və ekoloji şəraitinin sağlamlaşdırılması üçün aşağıdakı 2 mərhələli yanaşmanın tətbiqi təklif olunur:

1. Abşeronun mədəni landşaftının qorunması, təbii yaşıllıqların və açıq məkanların sayının artırılması;
2. Abşeronun zəngin mədəni landşaftının gücləndirilməsi.



#### 4.4.3.1. ABŞERONUN MƏDƏNİ LANDŞAFTININ QORUNMASI

Baş Plan çərçivəsində mövcud təbii yaşıllıqların və açıq məkanların qorunması və ümumi payının ən azı 10%-dək artırılması ilə yanaşı, Bakının davam edən iqlim dəyişikliyinə qarşı dayanıqlılığını artırmaq üçün burada "Mədəni Landşaftların Mühafizə Zonası"nın yaradılması təklif olunur. Buraya aşağıdakı tədbirlər daxildir:

##### **№1. Landşaft xarakterli yaşayış məntəqələrinin qorunması**

Abşeronun məskunlaşma quruluşu və siması kənd təsərrüfatının inkişafı ilə əlaqədar formalaşmış sıx yaşıllığa malik və seyrək sıxlıqlı kənd tipli yaşayış məntəqələri ilə xarakterizə olunur. Bu yaşayış məntəqələri nisbətən böyük sahələri əhatə edən bağlardan ibarətdir. Bağlarda yetişdirilən məhsullar əsasən şəxsi istifadə üçün nəzərdə tutulur. Bu sahələr kiçik fermer təsərrüfatlarının fəaliyyətinin təşkili və həmçinin şəxsi bağ sahələrinin genişləndirilməsi məqsədilə genişləndirilir. Ərazilərin maksimum 30%-i tikililərdən ibarətdir. Bu ərazilər üçün səciyyəvi olan landşaft xüsusiyyətləri Abşeron yarımadasının güclü küləklərinin və eroziyanın minimuma endirilməsi, yarımadanın ekoloji mikroiqliminə müsbət təsirlər baxımından da qiymətləndirilməlidir. Ümumiyyətlə, landşaft xarakteri daşıyan bu yaşayış məskənləri əhalinin daha sıx yerləşdiyi tarixi kənd mərkəzləri ilə Abşeronun və /və ya Xəzər dənizi sahilinin açıq mədəni landşaftları arasında əlaqələndirici rol oynayır. Bu ərazilər Baş Planda landşaft xarakterinə malik yaşayış məntəqələri olaraq xüsusi mühafizə olunan zona kimi qeyd edilmişdir.

##### **№2. Sahil xəttinin qorunması**

Abşeronun dayanıqlılığının artırılması üçün Xəzər dənizinin təbii sahil xəttinin qorunması tələb olunur. Bunun üçün Baş Plan çərçivəsində aşağıdakılar tövsiyə olunur:

##### **• Sahil xətti boyu yeni şəhərsalma inkişafının məhdudlaşdırılması**

Sahil xətti boyu yeni şəhərsalma inkişafına yalnız müstəsna hallarda və ətraf mühitə təsirlərin ətraflı qiymətləndirilməsi aparıldıqdan sonra yol verilməlidir. Yol verilən yeni şəhərsalma təşəbbüsləri istisnasız olaraq müəyyən edilmiş planlaşdırma normalarına və sanitariya-mühafizə zonası tələblərinə uyğun həyata keçirilməlidir.

##### **• İctimai çimərlik sahələrinin müəyyən edilməsi**

Bakı çox məşhur yerli çimərlik mədəniyyətinə malikdir. Abşeron yarımadasında Xəzər dənizinin şimal və cənub sahillərində müxtəlif səviyyəli xidmət keyfiyyətinə malik ictimai və yarı-ictimai çimərliklər (*təxminən 360 ha*) onilliklər ərzində inkişaf etmişdir.

Baş Plan çərçivəsində sahil xəttinin qorunması tədbirləri nəzərə alınmaqla ictimai çimərliklərə çıxış imkanlarının gücləndirilməsi təklif edilir. Bununla əlaqədar olaraq Baş Planda yeni ictimai çimərliklərin inkişafı üçün təxminən 314,6 ha ərazi müəyyən edilmişdir. Yeni istifadəyə veriləcək bu çimərlik sahələri və istirahət yerləri yerli çimərlik turizminin inkişafı ilə yanaşı, yerli əhali üçün piyada gediş məsafəsində yüksək keyfiyyətli istirahət zonalarının yaradılmasına və həyat səviyyəsinin yüksəldilməsinə imkan verəcək.

Çimərliklərin inkişafı ilə daxili turizmin gücləndirilməsi üçün həmçinin dəniz suyunun keyfiyyətinin artırılması və turistlərin tələblərinin qarşılanması üçün ətraf mühit şəraitinin sağlamlaşdırılmasını tələb edir.

### • ***İntegrativ davamlı kurort turizmi***

Kurort turizmi yerli turizm iqtisadiyyatının vacib hissəsinə çevrilib. Bu sahədə müxtəlif səviyyəli kurort təcrübələri tətbiq edilir. Bu kurortlar qonaqlara və turistlərə rahat və sakit istirahət imkanı verən cəlbedici landşaft elementləri, habelə mağazalar, restoranlar, təmiz su, kölgəliklər və s. ilə təmin olunmuşdur. İstirahət mərkəzlərinə gələn qonaqlar həmçinin yaxınlıqdakı su hövzələri, tarixi yerlər, abidələr və dükənlər (*sənətkarlıq emalatxanaları*), kafe və restoranların olduğu ətraf ərazilərin imkanlarından da faydalanır.

Baş Planda kurort turizminin inkişafı üçün təxminən 169,8 ha yeni inkişaf ərazisi ayrılmışdır.

### **№3. Abşeronun mədəni landşaftının qorunması**

Baş Planın əsas hədəflərindən biri şəhərin üfuqi genişlənməsinin və yüksək dəyərə malik istirahət və kənd təsərrüfatı ərazilərində yeni məskunlaşmanın məhdudlaşdırılmasıdır. Eyni zamanda, mövcud yüksək dəyərə malik istirahət və kənd təsərrüfatı ərazilərinin qorunması, keyfiyyətinin yaxşılaşdırılması və funksiyalarının artırılması da əsas hədəflərdəndir.

#### **Landşaft mənzərəsinin mühafizə zonası - Açıq məkanların sərhədləri**

Baş Plan çərçivəsində məskunlaşmanın məhdudlaşdırılacağı ərazilər müəyyən edilmişdir. Məskunlaşmış əraziləri ilə açıq məkanlar arasında uzunmüddətli perspektiv üçün tarazlığın təmin edilməsi üçün landşaft mənzərəsinin qorunma zonasının sərhədləri və ya başqa sözlə şəhər inkişafının məhdudlaşdırma sərhədləri müəyyən edilmişdir.

Müəyyən olunmuş sərhədlər Abşeronun şimal-şərq və cənub-şərq hissəsində, habelə ən yüksək inkişaf təzyiqinə məruz qalan və ən qiymətli istirahət və kənd təsərrüfatı ərazilərinin olduğu Xocahəsən və Lökbatan vadisi ətrafında yerləşir. Layihə ərazisindən cənubda mövcud topoqrafiya şəhərin təbii böyüməsini məhdudlaşdırır.

#### **Mədəni landşaft ərazilərinin mühafizəsi**

Eyni zamanda, burada məqsəd ətraf yaşayış məntəqələrinin “ağciyərləri” funksiyası daşıyacaq təbii yaşıllıqların və geniş flora və faunanın qorunması məqsədilə geniş mühafizə ərazilərinin yaradılmasıdır. Açıq məkanlara həmçinin kənd təsərrüfatı təyinətli ərazilər və təsərrüfatlar da aid ediləcək. Bu, özünəməxsus landşaft mənzərəsini genişləndirməyə və şəhərətrafı ərazilərdə inkişaf edən kənd təsərrüfatını iqtisadiyyatın mühüm sahəsi kimi qorumağa imkan verəcək. Bundan əlavə, bu yanaşma şəhər ərazisində davam edən yaşıllaşdırma proqramları ilə birlikdə şəhər və açıq məkanlar sistemi arasında tarazlığın daha geniş formada təmin edilməsinə imkan verəcək. Bu kompleks konsepsiyanın tətbiqi yalnız müvafiq ərazilərin qanuni əsaslarla qorunmasını deyil, həmçinin şəhər ərazilərinin davamlı və balanslaşdırılmış şəkildə inkişafını və genişlənməsini (*məsələn, əlavə meşəsalma sahələri təqribən 119,4 ha*) təmin edilə bilər. Həmçinin qeyd edilən açıq məkanların Hibrid Yaşıl Dəhlizlər sistemində inteqrasiya edilməsi planlaşdırılır.

### • ***Qobustan Milli Parkı və Palçıq Vulkanları***

Daha aktiv istirahət imkanlarının yaradılacağı ərazilərə milli parkların, xüsusən də genişləndirilmiş Qobustan Milli Parkının ərazisi aiddir. Milli Parkın ərazisinin cənub-şərq

istiqamətində (*təqribən 1559 ha*) genişləndirilməsi Baş Planın vacib elementidir. Bu ərazini turizm üçün daha əlçatan hala gətirilərkən, həmçinin mövcud olan özünəməxsus palçıq vulkan landşaftının aktiv şəkildə qorunmasına imkan verir. Ərazinin genişləndirilməsi gəzinti və dağ velosipedçiliyi, eləcə də parkın daxilində və yaxınlığında gecələmə imkanları təmin edən kiçik qonaqlama yerləri (*gecələmə və səhər yeməyi təmin edən ev tipli mehmanxanalar, turistik kəndlər, düşərgələr*) kimi yeni fəaliyyət növlərinin inkişafına imkan verəcəkdir. Yerli rekreasiya imkanlarından başqa, milli parklar yerli yaradıcılıq və sənətkarlıq mərkəzlərinin və mədəni turizmin təşviqi, habelə yerli və xarici turistlər üçün yerli həyat təcrübələrinin öyrənilməsi baxımından geniş imkanlar yaradır.

Dünyada ən çox palçıq vulkanı Azərbaycan ərazisində yerləşir. Maqmatik vulkanlar kimi palçıq vulkanları da güclü şəkildə püskürə və püskürdüyü alovları xeyli yüksək hündürlüyə çatdıra bilər. Bu vulkanlar yerin təkindəki (*8-12 km*) qaz və mineral suların palçıqla birləşməsini təzyiqlə altında azad edən kanallardır. Vulkanlar palçıqlı tərkibə malik günbəzşəkilli formaya malikdir. Hazırda Dövlət Təbiət Qoruğunun nəzarəti altında 52 palçıq vulkanı saxlanılır. Palçıq vulkanları yaxınlığında qeyri-qanuni tikinti işləri və çirklənməyə səbəb olan fəaliyyətlər həyata keçirilir. Palçıq vulkanları əsas turistik məkanlardandır. Palçıq vulkanları Bakıya yaxın ərazilərdə - Ələt və Qobustan ərazisində yerləşir.

#### • **Biomüxtəlifliyin yaxşılaşdırılması yanaşması**

Ətraf mühitə təsirin qiymətləndirilməsi (ƏMTQ) prinsipi artıq qanunla nəzərdə tutulsa da və ƏMTQ-nin hazırlanmasını tələb edən layihələrin siyahısı (*miqyası və növü*) artıq qanunvericiliyə daxil edilmiş olsa da, təcrübə bunun şəhərsalma layihələrinə deyil, daha çox böyük infrastruktur və sənaye layihələrinə tətbiq olunduğunu göstərir. Bu səbəbdən, ƏMTQ Baş Planın həyata keçirilməsində planlaşdırma vasitəsi kimi məhdud istifadə imkanına sahib olacaq.

Birinci növbədə mühafizə olunmalı əraziləri və vəhşi təbiət dəhlizlərini müəyyənləşdirmək üçün Biomüxtəliflik üzrə Milli Fəaliyyət Planı (BMFP) çərçivəsinin hazırlanması tövsiyə olunur. Bu plan fərqli biomalar - meşə, şirin su hövzələri və bataqlıqlar, sahil, dəniz mühiti və yüksək dağlıq ərazilər kimi təbiət zonaları ilə müəyyən edilə bilər. Planda mühafizə tədbirlərinin həyata keçiriləcəyi əsas ərazilər müəyyən ediləcək. Bu ərazilər torpaqdan istifadə zonaları, mühafizə olunan ərazilər, vəhşi təbiət dəhlizləri kimi çıxış edəcək hibrid yaşıl dəhlizlər ola bilər. Ən başlıcası, vəhşi təbiət populyasiyalarının və paylanması daha təkmil monitorinqi və mühafizə tədbirlərinin həyata keçirilməsi tələb olunur. Baş Planın icrası ilə paralel olaraq müvafiq orqanlar tərəfindən strukturlaşdırılmış bir qiymətləndirmə aparılmalıdır.

Tövsiyələrin və Baş Plan çərçivəsində verilmiş təkliflərin reallaşdırılması üçün Milli Biomüxtəliflik Çərçivəsinin hazırlanması, habelə Bakının Mərkəzi hissəsinin və Böyük Bakının inkişafının tənzimlənməsi prosesində DŞAK-ın və Ekologiya və Təbii Sərvətlər Nazirliyinin iştirakının təmin edilməsi tələb olunur. Təklif olunan Xocasən Nəbatat Parkı konsepsiyasının reallaşdırılması, yəni Parkın inkişafı və maliyyələşdirilməsi üçün qeyri-hökumət təşkilatı da cəlb edilə bilər.

#### 4.4.3.2. ABŞERONUN MƏDƏNİ LANDŞAFTININ GÜCLƏNDİRİLMƏSİ

Abşeronun mədəni landşaftını qorumaqla yanaşı, Baş Plan çərçivəsində qorunma zonasının müəyyən edilmiş sərhədləri daxilində sürətlə böyüyən kənd təsərrüfatı sektorunun gücləndirilməsinə və inkişafına da diqqət yetirilir. Burada məqsəd Bakıda yeni iş imkanları yaratmaq və yerli ərzaq tədarükünü gücləndirməklə yanaşı, uzunmüddətli perspektiv üçün kənd təsərrüfatı təyinatlı torpaqlara olan tələbatı ödəməkdir. Bununla əlaqədar olaraq Bakı şəhərinin Baş Planı çərçivəsində kənd təsərrüfatı əraziləri daxilində aşağıdakı alt-kateqoriyalar müəyyən edilmişdir.

##### Təsərrüfat əraziləri

Əkin sahələri əsasən kənd təsərrüfatı məqsədləri üçün istifadə olunan sahələrdir. Son dövrlərdə yaşayış və ya bağ evlərinin qeyri-qanuni inkişafı nəticəsində kənd təsərrüfat təyinatlı ərazilərin böyük hissəsi zəbt edilmişdir. Təəssüf ki, Baş Plan bu inkişafı geri qaytara bilməz, lakin mövcud və dəyərli əkin sahələrini mümkün qədər qoruyacaqdır. İqtisadçı mütəxəssislər ənənəvi əkinçiliklə yanaşı, ərazidə kənd təsərrüfatının şaquli əkinçilik kimi yeni formalarının inkişafı üçün artım potensialının olduğu qənaətinə gəlir. Bu sahənin inkişafı üçün istismardan çıxarılmış karxana əraziləri və ya boş (*çılpaq*) ərazilər uyğun görünür. Yeni texnologiyalar qida istehsalının münbit torpaqlardan (*yarımsəhra iqlimin üstünlük təşkil etdiyi layihə ərazisində bu torpaqlar azlıq təşkil edir*) asılılığını aradan qaldırmağa imkan verəcək və paytaxtın qida təminatı təhlükəsizliyini təmin edəcək.

##### Qış otlaqları və örüş sahələri

Abşeron yarımadasının ekoloji regionu seyrək bitki örtüklü səhralıqlar və çöllük ərazilərlə xarakterizə olunur. Ərazi yarımsəhra iqlimə malik olduğu üçün ərazidə məhsuldar kənd təsərrüfatı torpaqları azdır. Lakin, açıq ərazilərdəki geniş torpaq sahələri qış otlağı və örüş kimi istifadə olunur. Bu ərazilər xüsusilə Baş Plan layihə ərazisinin qərb hissəsində yerləşir. Buraya həmçinin palçıq vulkanlarının yerləşdiyi ərazilər və təbii resursların hasilatı əraziləri də daxildir. Ərazinin iki təyinatla istifadə olunmasına dair SOCAR şirkəti ilə bağlanmış müqaviləyə uyğun olaraq Kənd Təsərrüfatı Nazirliyi bu əraziləri qış otlaqları kimi istifadə edə bilər.

Cədvəl 4.4.4

Kənd təsərrüfatı üzrə sahə göstəriciləri, hektarla

№	Kənd təsərrüfatı zonası	2020-ci il	2027-ci il	2040-cı il
1	Təsərrüfat sahəsi	15 810,1	15 829,6	15 058,0
2	Aqrar sənaye müəssisələri ( <i>istixana/qida məhsullarının istehsalı</i> )	2 564,6	2 545,6	2 491,0
3	Qış otlaqları və örüş sahələri	51 785,1	49 522,2	48 398,1
3.1	<i>o cümlədən, iki təyinatlı istifadəli qış otlaqları</i>	18 631,0	17 035,9	15 286,0
<b>Cəmi</b>		<b>70 159,8</b>	<b>67 897,4</b>	<b>65 947,1</b>

### **Qış otlaqları (eyni zamanda iki təyinatlı istifadə)**

Bakının kənd ərazilərində bir sıra torpaqların istifadə təyinatı ilə bağlı ziddiyyətli məlumatlar var və bu məlumatların Baş Plan layihəsi çərçivəsində balanslaşdırılması tələb olunur. Yarımada kənd təsərrüfatı və heyvandarlığın dayanıqlı inkişafı üçün şərait yaratmaq məqsədilə Kənd Təsərrüfatı Nazirliyi tərəfindən layihə ərazisinin bəzi hissələrində, xüsusilə cənub-qərbdə, Qobustan Milli Parkının yaxınlığında qış otlağı və örüş sahələri müəyyən edilmişdir. Bu səbəbdən, müxtəlif torpaqdan istifadə təyinatlarının bir ərazidə yerləşdirilməsini nəzərdə tutan planlaşdırma yanaşması tətbiq olunmalıdır. Bu cür yanaşma əraziləri mühafizə etməklə yanaşı, onların iqtisadi baxımdan əhəmiyyətli təyinatlarla (*yəni neft hasilatı və karxana fəaliyyətləri üçün*) istifadəsini nəzərdə tutur. Bu yanaşmanın tətbiqində müvafiq balans təmin edilməlidir. Bu baxımdan, Baş Plan layihəsində çoxsaylı istifadə yanaşması tətbiq olunmuş və müvafiq ərazilərdə mühafizə və inkişaf konsepsiyasının birgə tətbiqi nəzərdə tutulmuşdur. Bu konsepsiya Qobustan Milli Parkının, habelə Azərbaycanın qədim tarixə malik təbiət ərazilərini tərənnüm etdirən, turistlər və şəhər sakinlərinin istirahət məkanlarından biri olan palçıq vulkanlarının qorunmasını təmin edir. Baş Plan çərçivəsində həssas təbiət əraziləri ilə fərqli təyinatlarla istifadə olunan ərazilər arasında səddin yaradılması üçün geniş istirahət əraziləri və mühafizə olunan landşaft ərazilərinin ayrılması nəzərdə tutulur. Təbii ərazilərin mühafizəsi və ya xammalın iqtisadi cəhətdən istismarı mümkün olmadıqda, uyğun torpaq sahələrinin qış otlaq sahələri kimi istifadəsi nəzərdə tutulacaqdır.

### **Aqrar-sənaye - Qida istehsalı və emalı**

Geniş miqyasda kənd təsərrüfatı məhsullarının istehsalı, o cümlədən, müasir avadanlıq və metodlardan istifadə edərək qida məhsullarının emalı və qablaşdırılması ilə məşğul olan sahələrin istifadəsi üçün nəzərdə tutulan ərazilər. Aqrar-sənaye müəssisələri əksər hallarda ərzaq məhsulları üçün nəzərdə tutulan anbarlar və topdansatış bazaları ilə əlaqələndirilir.

### **4.4.3.3. TƏBİİ YAŞILLIQLARIN VƏ AÇIQ MƏKANLARIN ARTIRILMASI**

Baş plan ilə bütün layihə ərazisində təbii yaşıllıqların və açıq məkanların ümumi ərazidəki payının 10%-ə çatdırılması nəzərdə tutulur. Yuxarıda qeyd edilən yaşıllıqlardan (*Hibrid Yaşıl Dəhlizlər daxil olmaqla*) və qəbiristanlıqlardan başqa, bu kateqoriyaya su-bataqlıq ərazilər, sahil yanı zonalar və ekoloji əhəmiyyətə malik təbii landşaft əraziləri də daxildir.

2040-cı ilə qədər parklar (*oyun meydançaları, idman, rekreasiya əraziləri*), meşəlik ərazilər və yaşıllaşdırılan ərazilər, qəbiristanlıqlar, turizm əraziləri (*çimərliklər, kurortlar*) və mühafizə olunan təbiət əraziləri də daxil olmaqla təbii yaşıllıqlar və açıq məkanlar təxminən ümumi ərazinin 10%-ni əhatə edəcək.



## Ümumi istifadədə olan yaşıllıqlar və açıq məkanlar üzrə göstəricilər (2020 – 2040-cı illər)

Ümumi istifadədə olan yaşıllıqlar və açıq məkanlar	2020-ci il	2027-ci il	2040-cı il	Ölçü vahidi
Sututarlar	-	2 904	2 418	ha
Dənizkənarı Sahil Parkları		266,8	985,9	ha
İctimai parklar	920	973	1 151,3	ha
Hibrid Yaşıl Dəhlizi		303,9	361,6	ha
Bakı Bulvarının Genişləndirilməsi		10,7	258,5	ha
Meşəliklər / yaşıllaşdırma əraziləri	615	643	716	ha
Meşəliklər / yaşıllaşdırma əraziləri (eyni zamanda iki təyinatla istifadə)	696	1 119	1 119	ha
Qəbiristanlıqlar	800	810	834	ha
Turizm əraziləri (o cümlədən, çimərliklər, kurortlar)	821	990	1 421	ha
Mühafizə olunan təbiət əraziləri	8 674	10 830,6	10 875,4	ha
<b>Cəmi</b>	<b>12 526</b>	<b>18 851</b>	<b>20 140,7</b>	<b>ha</b>

Yaşıllıqların və açıq məkanların şəhərin ümumi ərazisində payı	5,9	8,9	9,5	%
--	-----	-----	-----	---

**QƏBİRİSTANLIQLAR**

Hazırda Bakı şəhərinin inzibati hüdudları daxilində qəbiristanlıqlar təqribən 800 ha ərazini əhatə edir. Bundan təqribən, 702 ha aktiv qəbiristanlıq və ya xiyabanlar kimi istifadə olunur. Yerdə qalan təqribən 98 ha qəbiristanlıq ərazi aktiv istifadə olunmur və ehtiyat kimi nəzərdə tutulur. 2040-cı ilədək gözlənilən əhali artımını nəzərə alaraq, qəbiristanlıq ərazilərin təqribən 34 ha genişləndirilməsi və şəhər üzrə qəbiristanlıqların ümumi sahəsinin təqribən 834 ha-ya çatdırılması tələb olunacaq. Baş Planla 2040-cı ilədək qəbiristanlıqların genişləndirilməsi üçün əlavə sahələr nəzərdə tutulur.

## Qəbiristanlıqlar – sahə göstəriciləri (2020-2040-cı illər)

Qəbiristanlıqlar	2020-ci il	2027-ci il	2040-cı il	Ölçü vahidi
Bakı şəhərinin əhalisi (yuvarlaqlaşdırılmış)	2 626	2 816	3 169	min nəfər
Tələb olunan əlavə qəbiristanlıq əraziləri	-	46	84	ha
Qəbiristanlıqlar – İstifadədə olan ərazilər	702	748	832	ha
Qəbiristanlıqlar – Ehtiyat ərazilər	98	62	2	ha
<b>Cəmi</b>	<b>800</b>	<b>810</b>	<b>834</b>	<b>ha</b>

Mənbə: GIS məlumat dəsti / müəllif hesablamaları

## EKOLOJİ MƏDƏNİYYƏT – POTENSİALLARIN GÜCLƏNDİRİLMƏSİ

### Məktəblərdə Ekoloji Maarifləndirmə

Məktəblərdə Ekoloji Maarifləndirmə sahəsində fəaliyyətlər 2002-ci ildə qəbul edilmiş “Əhalinin ekoloji təhsili və maarifləndirilməsi haqqında” Azərbaycan Respublikasının Qanununa əsaslanaraq həyata keçirilir.

Adı çəkilən Qanuna uyğun olaraq Azərbaycan Respublikasının Elm və Təhsil Nazirliyi tabeliyində Publik Hüquqi Şəxs qismində “Respublika Uşaq-Gənclər İnkişaf Mərkəzi” yaradılaraq fəaliyyət göstərməkdədir.

Respublika Uşaq-Gənclər İnkişaf Mərkəzinin əsas vəzifəsi uşaq və gənclərin asudə vaxtlarının səmərəli təşkili, sağlam həyat tərzinin və ətraf mühitə məsuliyyətli münasibətin formalaşdırılması, elmi-texniki biliklərinin artırılması, intellektual və yaradıcılıq potensialının, onlarda müasir texnologiyaları çevik mənimsəmək istedadının inkişaf etdirilməsidir.

Əsas fəaliyyət istiqamətləri uşaq, yeniyetmə və gənclərin iştirakı ilə “Ekoklub”ların və müxtəlif profilli dərnək məşğələlərinin, beynəlxalq və respublika səviyyəli müsabiqələrinin, intellektual oyunların, breyn-rinq bilik yarışlarının, olimpiadaların, yay məktəblərinin, düşərgələrin və digər maarifləndirici silsilə tədbirlərin təşkilindən, bir sıra yerli və beynəlxalq layihələrin icrasından ibarət olan Respublika Uşaq-Gənclər İnkişaf Mərkəzi ətraf mühitin qorunmasına və öyrənilməsinə, davamlı turizmə, elmi-texniki yaradıcılığa, qeyd olunan sahələrdə yaradıcılıq potensialının gücləndirilməsinə, texnologiya və innovasiyaların ölkəmizdə tətbiqi və bu məqsədlə uşaq və gənclərin maraq və həvəsinin artırılmasına xidmət edir.

Respublika Uşaq-Gənclər İnkişaf Mərkəzinin ekoloji maarifləndirmə sahəsində vəzifələrinə aşağıdakılar daxildir:

- beynəlxalq təcrübə və standartlara əsaslanan innovativ və müfəssəl ekoloji təhsil və turizm proqramlarını hazırlamaq və həyata keçirtmək;
- aidiyyəti olan qrupların ixtisasının artırılması və yenidən hazırlanması (*məsələn, müəllimlərə metodoloji və praktiki dəstəyin göstərilməsi, sahələrarası kadrların hazırlanması, təlimlər, məsafədən öyrənmə, sertifikatlaşdırma və s.*);
- elmi tədqiqatı və çöl təcrübəsini təşviq etmək, bununla bağlı elmi və akademik təşkilatlarla əməkdaşlığı möhkəmləndirmək;
- ekoloji təhsil və turizm sahəsində təkrarçılığı azaltmaq üçün sektorlararası proqramların əlaqələndirilməsini möhkəmləndirmək;
- ekologiya və turizm sahəsində tədbirlər təşkil etmək (*məsələn, elm yarmarkaları, yay düşərgələri, ekoloji kampaniyalar, festivallar və s.*);

- təhsil proqramlarının təbiətin mühafizəsi və ətraf mühitin qorunması ilə ölkənin tarixi və mədəni irsinin qorunmasının əlaqələndirilməsini təmin etmək;

- təbii ehtiyatlardan, ekoloji cəhətdən dayanıqlı və enerjiden səmərəli istifadəni nümayiş etdirən nümunəvi müasir texnologiyalar və interaktiv öyrənmə baxımından mərkəzin obyekt və binalarını ekoloji baxımdan geniş ictimaiyyətdə müsbət təəssürat yarada biləcək şəkildə təşkil və təmin etmək.

Bakının 2040-cı ilə qədərki dövrü əhatə edən Baş Planının təsdiq edilib icra edildiyi müddətdə maraqlı tərəflərdən biri olan Elm və Təhsil Nazirliyi Baş Planın ətraf mühit ilə əlaqədar fəaliyyətləri üçün zəruri olan maarifləndirmə işlərini Respublika Uşaq-Gənclər İnkişaf Mərkəzi vasitəsi ilə həyata keçirə bilər. Bunun üçün mərkəzin kifayət qədər potensialı və bütün ümumtəhsil məktəbləri ilə çoxillik əməkdaşlıq təcrübəsi mövcuddur.

### **Enerjinin qənaətlə istifadəsi**

Enerjinin qənaətlə istifadəsi üzrə maarifləndirici tədbirlər də Respublika Uşaq-Gənclər İnkişaf Mərkəzinin fəaliyyətlərinə daxil edilə bilər. Bu sahədə fəaliyyətlərin konsepsiyasının hazırlanması üzrə Elm və Təhsil Nazirliyi Energetika Nazirliyi ilə əməkdaşlıq etməklə birgə Fəaliyyət Planı təsdiq edə bilər. Baş Planda enerjiyə qənaət və bununla bağlı qeyd edilmiş məsələlər bu Fəaliyyət Planına daxil edilməsi gələcəkdə müsbət nəticələr verə bilər.

### **Bərk Məişət Tullantılarının idarə edilməsi sahəsində maarifləndirmə işləri**

2018-ci ildə Azərbaycan Respublikasında bərk məişət tullantılarının idarə edilməsinin təkmilləşdirilməsinə dair 2018-2022-ci illər üçün Milli Strategiya qəbul edilmişdir. Strategiyanın 7.2 bəndində bu sahədə maarifləndirmə işləri öz əksini tapmışdır. Strategiyanın icrası Bakının Baş Planının hazırlanmasında əsas maraqlı tərəflərdən biri olan Azərbaycan Respublikasının İqtisadiyyat Nazirliyi tərəfindən həyata keçirilir. Baş Planın hesabi müddətinin 2040-cı ilə qədər dövrü əhatə etdiyini nəzərə alaraq Bərk Məişət Tullantılarının İdarə Edilməsi üzrə yeni strategiya və ya dövlət proqramının qəbul edilməsini Baş Plan çərçivəsində təklif etmək məqsədəuyğun hesab edilir.

## 4.5. DAYANIQLI MÜHƏNDİS-KOMMUNİKASIYA İNFRASTRUKTURU

*Bu alt-fəsildə kommunal infrastruktur üzrə Baş Plan strategiyaları və beş əsas mühəndis şəbəkəsinin (qaz və istilik təchizatı, elektrik enerjisi və bərpa olunan enerji, rabitə, su təchizatı, yağış və tullantı sularının idarə olunması) inkişafı ilə əlaqədar təkliflər əks olunmuşdur.*

### İnkişaf məqsədləri

Baş Plan layihəsinin kommunal infrastrukturunun inkişafı ilə əlaqədar əsas hədəfi şəhərin kommunal şəbəkələrinin keyfiyyətinin və dayanıqlığının artırılmasıdır. Buna paralel olaraq, aşağı karbonlu kommunal sistemlərinin tətbiqi və bununla əlaqədar Azərbaycanın iqlim ilə bağlı hədəflərinə nail olmağa imkan verəcək həllər təklif olunmuşdur. Paris Sazişinə görə Azərbaycan ("Milli Səviyyədə Müəyyən Edilmiş Töhfələr" sənədi) baza ili kimi qəbul edilmiş 1990-cı ilə müqayisədə 2030-cu ildə istixana effekti yaradan qaz emissiyalarının 35% azaldılmasını hədəf kimi götürmüşdür və buna nail olmaq üçün alternativ və bərpa olunan enerji mənbələrindən istifadənin artırılmasını planlaşdırır. Bu iddialı hədəfə nail olmaq üçün səmərəli, etibarlı və davamlı infrastrukturun təmin edilməsi böyük rol oynayır.

### Mühəndis-kommunal sektorun inkişaf hədəfləri

<b>Şəhərin dayanıqlı inkişafı</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Mövcud infrastruktur şəbəkəsinin modernləşdirilməsi, təkmilləşdirilməsi və genişləndirilməsi;</li><li>• Tullantı sularının təmizlənməsi şəbəkəsinin şəhərin mərkəzi hissəsindən kənara köçürülməsi.</li></ul>	<b>Şəhər və ətraf mühitin regenerasiyası</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• İcməli su və termal istilik itkilərinin qarşısının alınması;</li><li>• Tullantı sularının ətraf mühitə təsirinin azaldılması.</li></ul>
<b>Şəhərin memarlıq siması və tarixi irsə qayğı</b>	<b>Yeni şəhər iqtisadiyyatı</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• İnfrastruktur şəbəkələrinin səmərəliliyinin artırılması;</li><li>• Binaların layihələndirilməsində enerji effektivliyin nəzərə alınması.</li></ul>

**Dayanıqlı infrastruktur** aşağıdakı kimi xarakterizə edilə bilər:

- dayanıqlı infrastruktur ağıllı (*smart*) həllərə əsaslanır: bu cür infrastruktur daha yüksək səviyyədə əlaqələndirilmiş və inteqrə edilmiş sistemlər tətbiq edərək resurslardan izafi və ya yol verilən həddən çox istifadənin qarşısını almağa və resurslardan istifadənin optimallaşdırılmasına imkan verir;

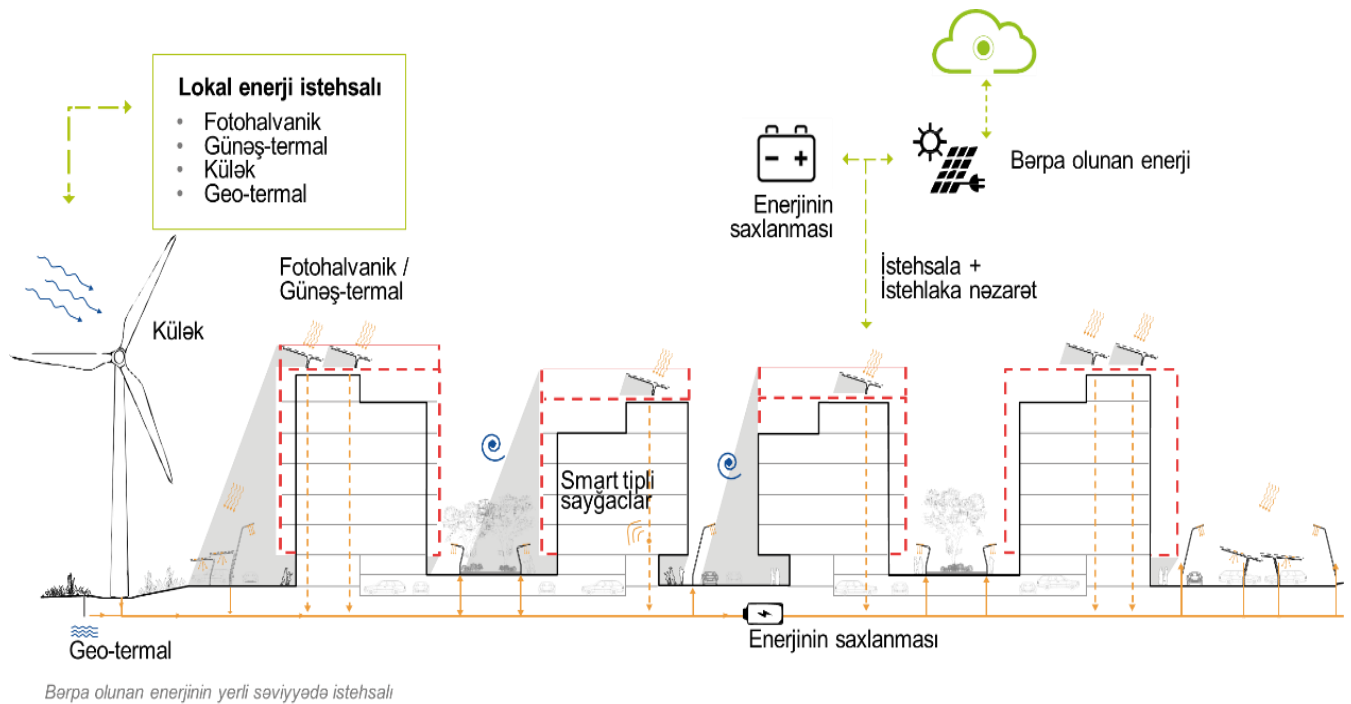
- davamlı infrastruktur təminatı olduqdan sonra onun dayanıqlığının təmin edilməsi üçün normada qəbul olunmuşdan daha çox maliyyə qoyuluşu tələb olunmur. Şəbəkənin səmərəliliyinin artırılmasından dərhal sonra xərc-fayda nisbəti də paralel olaraq artır;

• dayanıqlı infrastruktur yanaşması səciyyəvi yerli şəraitə uyğunlaşdırılmışdır. Qeyd edilən yanaşma Bakı üçün ən uyğun olan xüsusi hazırlanmış yanaşmadır.

Cədvəl 4.5.1

Xidmət	Cari hesabatlardan / müzakirələrdən əldə edilmiş məlumatlar	Beynəlxalq göstəricilərlə müqayisə	Qabaqcıl təcrübə göstəriciləri ilə müqayisə
Elektrik enerjisi	2 559 kVt st/mənzil/il	3 000 kVt st/mənzil/il	1 407 kVt st/mənzil/il
Qaz təchizatı	0,3 m <sup>3</sup> /saat (pik) və ya 15 000 kVt st/mənzil/il	12 000 – 18 000 kVt st/mənzil/il	6 000 kVt st/mənzil/il
Su təchizatı	200 litr/adam/gün	120 litr/adam/gün	85 litr/adam/gün
İstilik təchizatı	7 672 kVt st/mənzil/il	10 000 kVt st/mənzil/il	3 500 kVt st/mənzil/il

Bakı şəhərində mühəndis infrastrukturunu üzrə ekoloji cəhətdən zərərsiz və dayanıqlı inkişafa nail olmaq üçün şəhər sakinlərinin gündəlik həyatında əsaslı dəyişikliklərin edilməsi tələb olunur. Bu, xüsusən resursların davamlı istifadəsi baxımından mühümdür. İlk dəyişikliklər ev təsərrüfatları səviyyəsində təmin edilməlidir. Tikinti zamanı binaların enerji effektivliyi nəzərə alınmalı, istilik itkilərinin qarşısının alınması üzrə həllər nəzərdə tutulmalıdır. Bunlar tikinti nəzarət, planlaşdırma tələblərinə riayət olunmasına nəzarət, kommunal xidmətlərin göstərilməsi, dəstək tədbirləri və müştəri ilə əlaqələrin idarə edilməsi baxımından ilkin şərtlərdir.



#### **4.5.1. QAZ VƏ İSTİLİK İNFRASTRUKTURU**

Abşeron yarımadasının neft və qaz yataqları ilə zəngin olması burada qaz sektorun inkişafına imkan verir. Təbii qazın şəhər və qəsəbələrin qaz təchizatı şəbəkəsinin başlanğıcında yerləşən SOCAR-ın digər qurumu olan Qaz İxrac İdarəsinə məxsus qaz paylayıcı stansiyalara qəbulu, şəbəkə boyu tələbata uyğun rejimdə tənzimlənərək paylanması və istehlakçılara satışını "Azəriqaz" İstehsalat Birliyi həyata keçirir. İstehsalat Birliyi 2,3 milyondan çox istehlakçını təbii qazla təmin edir. Baş Plan ərazisinin qaz təchizatı 524 km-lik yüksək təzyiqli qaz sistemi vasitəsilə təmin olunur. Şəhərin 37 barlıq ötürmə şəbəkəsi Sumqayıt İES və Şimal ES-i, habelə bir neçə stansiyanı (*o cümlədən Qaradağ və Qum adası*) qidalandırır. Təbii qaz bu mənbələrdən 25 bar və 10 barlıq orta təzyiqli qaz şəbəkəsinə paylanır. Bundan sonra 3 barlıq (*orta təzyiq*) və 0,05 barlıq (*aşağı təzyiq*) paylayıcı qaz sistemlərinə ötürür. Hal-hazırda şəbəkənin ümumi uzunluğu 10 919 km-dir. Qaz xətlərinin 2187 km-i yeraltı xətlərdir.

Paylayıcı şəbəkədə ümumilikdə təxminən 8% səviyyəsində qaz itkiləri baş verir. Şəbəkənin 100%-i sayğaclarlaşmışdır. Qaz şəbəkəsinin mövcud ötürmə gücü 1,56 milyon m<sup>3</sup>/saat, paylama nöqtəsində gücü isə 1,3 milyon m<sup>3</sup>/saat təşkil edir. Hazırda Abşeron yarımadasında qaz istehlakı 1,05 milyon m<sup>3</sup>/saat təşkil edir. Qaz istehlakçıları aşağıdakı qruplara bölünür: əhali (*fərdi təsərrüfatlar*), sənaye və ticarət müəssisələri və elektrik stansiyaları. 1 ev təsərrüfatının qaz tələbatı ildə təxminən 9 590 kVt/saat təşkil edir.

Baş Plan çərçivəsində qaz təchizatı ilə bağlı verilən təkliflərdə "Azəriqaz" İB-nin planlaşdırma təklifləri nəzərə alınmışdır. Təkliflərdə Baş Plan çərçivəsində təklif olunan inkişaf əraziləri və əhalinin proqnoz edilən sayı (*2,62 milyon nəfərdən 3,17 milyon nəfərədək artımı gözlənilir*) nəzərə alınmışdır. Şəhər ərazisi üçün proqnoz edilən qaz istehlakı 2040-cı ilədək 1 157 032,3 m<sup>3</sup>/saat təşkil edəcəkdir. İstilik və elektrik enerjisi istehsalı ilə əlaqədar əlavə tələbatı ödəmək üçün ötürücü və paylayıcı şəbəkənin gücünün artırılması, yeni beynəlxalq standartlara uyğunlaşdırılması tövsiyə olunur. Enerji səmərəliliyi üzrə müasir standartlar istilik təchizatında qaza olan tələbatın azalmasına imkan verir. Bundan əlavə, şəhər ərazisində maneələri azaltmaq üçün iqtisadi cəhətdən məqsədəuyğun olan yerlərdə qaz şəbəkəsinin yeraltına köçürülməsi də tövsiyə olunur.

Şəhərin Baş Planına uyğun olaraq yeni qurulacaq qaz təchizatı şəbəkəsi, xüsusilə magistral xətlər üçün sanitariya-mühafizə zonalarının ayrılması nəzərdə tutulmalıdır.

#### **BAKI ŞƏHƏRİNİN İSTİLİK (+SOYUTMA) TƏCHİZATI SİSTEMİ**

Bakının mərkəzi hissəsində istilik sistemi ilə bağlı mövcud vəziyyətin təhlilinə əsasən, Baş Plan çərçivəsində aşağıdakı iki əsas inkişaf yanaşması tövsiyə olunur.

### ***Bakı şəhərinin mövcud istilik təchizatı sisteminin təkmilləşdirilməsi***

Hazırda şəhərin istilik təchizatı "Azəristiliktəchizat" ASC-yə məxsus 5 ədəd rayon istilik qazanxanası, 345 ədəd məhəllədaxili qazanxana, 89 istilik məntəqəsi və "Azərenerji" ASC-nin İstilik Elektrik Mərkəzindən alınan istilik enerjisi hesabına həyata keçirilir. "Azəristiliktəchizat" ASC-yə məxsus qazanxanalardan 246 ədədi müasir tipli, 62 ədədi köhnə tipli və 32 ədədi modul tipli daşınabilən qazanxanalardır.

İstilik təchizatı sisteminin vəziyyəti rayon istilik qazanxalarından və "Azərenerji" ASC-nin İstilik Elektrik Mərkəzindən çıxan ümumi uzunluğu 120 km-ə yaxın olan magistral istilik xətlərinin texniki vəziyyəti ilə bağlıdır. Belə ki, xətlər uzunmüddətli istismar nəticəsində keyfiyyət parametrlərini itirmiş, bəzi yerlərdə magistral xətlərin mühafizə zonasında tikinti işləri aparılmaqla istismarda çətinliklər yaranmış, bütün bunlar öz növbəsində effektivliyin aşağı düşməsi və əlavə itkilərə səbəb olmuşdur.

Bundan əlavə Bakı şəhərində 500-ə yaxın bina istilik mənbəyinin olmaması və binadaxili istilik sistemlərinin sıradan çıxması səbəbindən mərkəzi istilik sisteminə qoşulmamışdır.

Bunları nəzərə alaraq Baş Plan çərçivəsində aşağıdakılar tövsiyə olunur:

- ötən əsrin 60-70-ci illər texnologiyalarına əsasən yaradılan və bu gün qeyri effektiv fəaliyyət göstərən mərkəzləşdirilmiş istilik mənbələrinin əhatə dairəsinin məhdudlaşdırılması və tədricən ləğv edilərək müasir avadanlıqlar quraşdırılmaqla məhəlli qazanxanaların yaradılması ilə bağlı tədbirlərinin həyata keçirilməsi;

- istiliklə təmin edilməyən ərazilərin, məhəllə və binaların müəyyənləşdirilməsi, onların istilik təchizatı üçün istilik təchizatı variantlarının müəyyənləşdirilməsi, müvafiq olaraq yeni istilik təchizatı sistemlərinin qurulması;

- mövcud istilik təchizatı mənbələrinin modernləşdirilməsi;

- yeni tikilən yaşayış və inzibati binaların layihələrində optimal istilik təchizatı sisteminin nəzərə alınması;

- yaşayış binalarında binadaxili sistemlərinin yenidən qurulması və fərdi xidmətin təşkili üçün optimal istilik təchizatı sisteminin yaradılması;

- istilik və isti su təchizatı xidmətlərinin uçotunun aparılması və qiymətləndirilməsi üçün sayğaclaşmanın aparılması;

- şəhərin istilik təchizatı sistemində bərpa olunan enerji mənbələrindən, xüsusilə günəş enerjisi və istilik nasoslarından istifadə imkanlarının qiymətləndirilməsi və pilot layihələr həyata keçirməklə real nəticələrin tətbiqi ilə bağlı tədbirlərin həyata keçirilməsi.

### ***Bakı şəhərinin yeni inkişaf əraziləri üçün lokal tipli isitmə və soyutma sistemləri – Böyükşor gölünün ərazisindən "Ağ Şəhər" ərazisinə doğru inkişaf***

Keçmiş "Qara Şəhər" ərazisinin yaşayış əraziləri, habelə təhsil və tədqiqat müəssisələrinin (*ali təhsil müəssisələri, elmi tədqiqat laboratoriyaları*), istehsal müəssisələrinin (*saxlanılan ağır sənaye müəssisələri*) və iş ofislərinin (*dövlət və özəl*) birgə yerləşdirildiyi çoxfunksiyalı ərazilər kimi inkişafını nəzərdə tutan transformasiya layihəsi bu ərazidə ətraf mühit baxımından sağlam istilik təchizatı sistemlərinin təmin edilməsini tələb edir. "Ağ Şəhər"

gələcək inkişaf ərazisi daxil olmaqla Böyükşor gölünün cənub sahilindən Xəzər dənizinin sahilinə qədər uzanan yeni inkişaf ərazisi burada kombinə edilmiş lokal tipli isitmə və soyutma sisteminin tətbiqi və burada pilot layihənin həyata keçirilməsi imkanını təklif edir. Bu, həmçinin iqlim dəyişikliyinə şəhər mikroiqliminə artan təsirlərinin və dəyişən istilik dövrlərinə təsirlərin qarşısının alınması, habelə isti yay aylarında soyutma sistemlərinə olan tələbatın qarşılınması baxımından da vacibdir.

Bunları nəzərə alaraq, qeyd olunan pilot layihə ərazisində aşağıdakıların həyata keçirilməsi tövsiyə olunur:

- pilot layihə ərazisi lokal tipli isitmə və tələb olunan hissələrdə lokal tipli soyutma sistemləri zonalarına (*əhatə dairələrinə*) bölünməlidir;
- mövcud kombinə edilmiş istilik və elektrik stansiyalarında (CHP) həm istilik, həm də elektrik enerjisini səmərəli şəkildə istehsal edə bilən qazla işləyən yeni CHP-lər də quraşdırıla bilər;
- bütün yeni inkişaf ərazilərində isitmə sistemlərinə, yeni lokal tipli istilik şəbəkəsinə qoşulma tələb olunur. Yeni enerji mərkəzləri qaz yanacağı ilə işləyən CHP qurğularına qoşulmalıdır;
- kondisionerdən istifadə ilə bağlı yüksək tələbatın olduğu bir neçə inkişaf ərazisində - ictimai və ticarət binaları, ofislər, otellər, universitetlər, pərakəndə satış müəssisələri, sənaye və s. müəssisələr də rayon soyutma şəbəkəsindən təmin edilə bilər;
- enerji mərkəzləri yeni binaların zirzəmi mərtəbəsində və ya binadaxili sahədə müstəqil tikili kimi quraşdırıla bilər.

#### **4.5.2. ELEKTRİK ENERJİSİ VƏ BƏRPA OLUNAN ENERJİ İNFRASTRUKTURU**

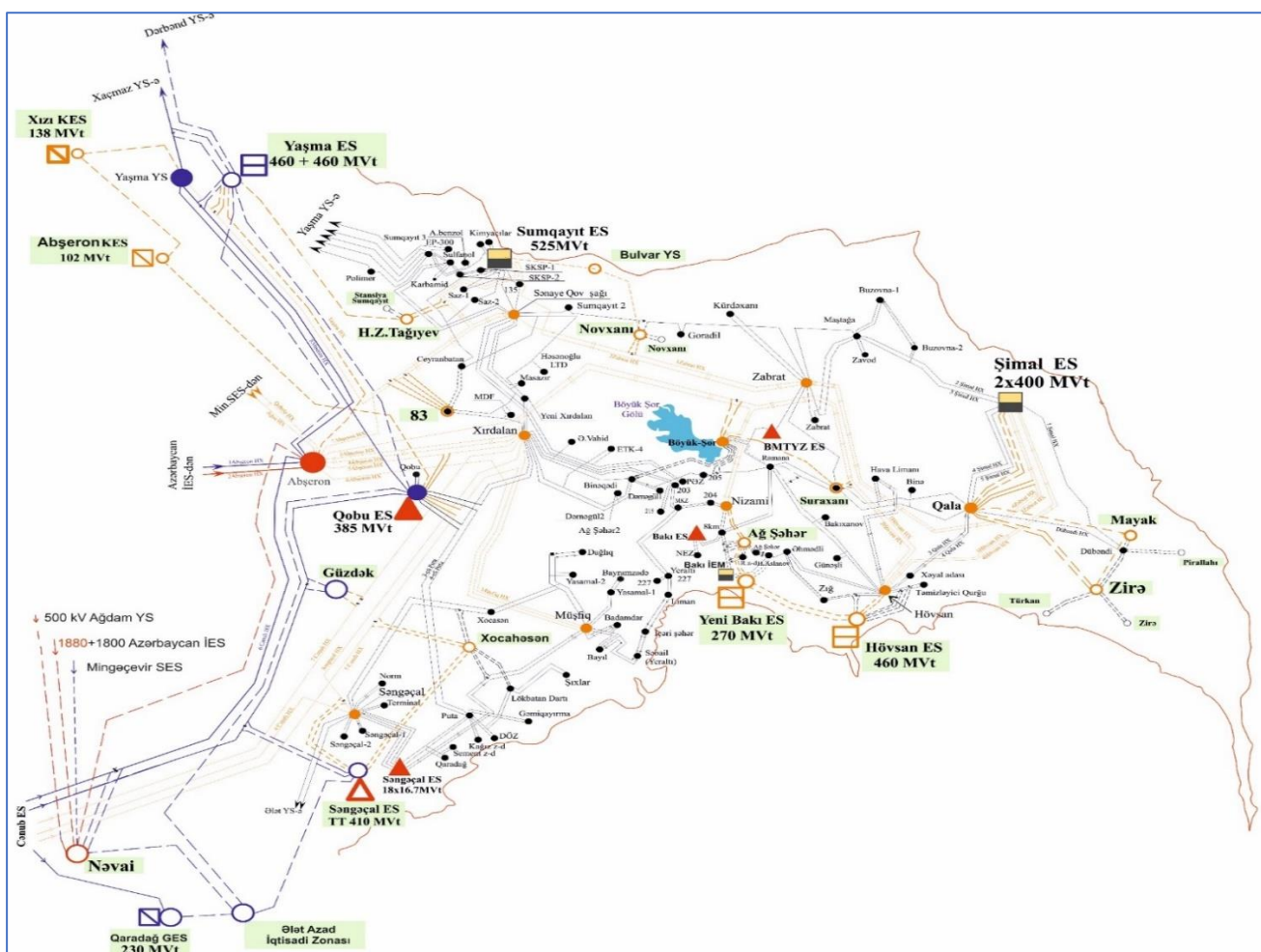
Bakı şəhərinin enerji paylayıcı şəbəkəsi təxminən 2,6 milyon nəfər istehlakçını elektrik enerjisi ilə təmin edir. Enerji sistemləri Abşeron yarımadasının müxtəlif ərazilərində yerləşir. Şəhərin paylayıcı şəbəkəsi həddindən artıq yüklənmişdir ki, bu da ehtiyat gücü 35-110 kV olan qidalandırıcı sistemlərin həddindən artıq yüklənməsinə, onların ötürücülük qabiliyyətinin itirilməsinə (*bəzi hallarda*) və növbəti iyirmi il üçün tələbatların ödənilməsi baxımından mövcud qurğuların öz optimallığını itirməsinə səbəb olacaqdır. Mövcud enerji istehlakı səviyyəsinə əsasən və 3% artımın olacağını ehtimal etməklə, 2040-cı ilə qədər tələbatın təxminən 2000 MVt-a qədər artacağı proqnozlaşdırılır.

Hal-hazırda şəhərin elektrik enerjisi tələbatının ən yüksək həddi təxminən 2100 MVt təşkil edir. Ötürücü və paylayıcı şəbəkələr ciddi dərəcədə artacaq gələcək tələbatın tam ödənilməsi baxımından kifayət etməyəcək. Bu, elektrik şəbəkəsində məcburi fasilələrə səbəb ola və elektrik verilişinin məhdudlaşdırılması ilə nəticələne bilər.

Son illərdə Bakı şəhərinin və Abşeron rayonunun enerji təchizatını yaxşılaşdırmaq məqsədi ilə 104,4 MVt gücündə "Bakı" ES, 300 MVt gücündə "Sanqaçal" ES, 525 MVt gücündə "Sumqayıt" ES, 400 MVt gücündə "Şimal-2" ES, 385 MVt gücündə "Qobu" ES stansiyaları quraşdırılmış, habelə Şimal DRES-də gücü 400 MVt olan qaz-turbin avadanlığı və 1 saylı Bakı-İstilik Elektrik Mərkəzində köhnə avadanlıqların əvəzinə, hər birinin gücü 53 MVt olan iki ədəd müasir qaz-buxar turbini quraşdırılmış və istismara verilmişdir.



## Mövcud və perspektiv enerji təchizatı şəbəkəsinin sxemi



### Şerti işarələr

Şəbəkə elementlərinin adı	Mövcud	Perspektiv
İES		
KES, GES		
ES		
500 kV		
330 kV		
220 kV		
Mövcud 110 kV YS-nin 220 kV YS-ə çevrilməsi		
110 kV		
500 kV		
330 kV		
220 kV		
110 kV		

### Elektrik Stansiyaları:

1. "Yaşma" ES 460 + 460 MVt
2. "Sığaçal TT" ES 410 MVt
3. "Hövsan" ES 460 MVt
4. "Yeni Bakı" ES 270 MVt
5. "Xızı - Abşeron" KES 240 MVt
- Cəmi 2300 MVt

### 500 kV-luq yarımstansiyalar:

1. 500/330 kV-luq "Nəvai" YS

### 330 kV-luq yarımstansiyalar:

1. 330/220/110/10 kV-luq "Yaşma ES" YS
2. 330/220/10 kV-luq "Sığaçal TT ES" YS
3. 330/110/10 kV-luq "Ələt Azad İqtisadi Zonası" YS
4. 330/220/110/10 kV-luq "Güzdək" YS

### 220 kV-luq yarımstansiyalar:

1. 220/110/35/10 kV "83 sayılı" YS
2. 220/110/10 kV "Hövsan ES" YS
3. 220/33 kV "Abşeron KES" YS
4. 220/33 kV "Xızı KES" YS
5. 220/110/10 kV "Xocahəsən" YS
6. 220/110/6 kV "Zirə" YS
7. 220/110/6 kV "Mayak" YS
8. 220/110/35/10 kV "Ağ Şəhər" YS
9. 220/110/10 kV "Yeni Bakı ES" YS
10. 220/110/35/6 kV "Suraxanı" YS
11. 220/110/10 kV "Novxanı" YS
12. 220/110/10 kV "H.Z.Tağıyev" YS

### 110 kV-luq yarımstansiyalar:

1. 110/35/6 kV-luq "Zirə" YS
2. 110/35/6 kV-luq "Türkan" YS
3. 110/35/6 kV-luq "Pirallahı" YS
4. 10/35/10 kV-luq "Novxanı" YS
5. 110/35/10 kV-luq "Stansiya Sumqayıt" YS

## Elektrik Stansiyaları

No	Elektrik Stansiyaları	Gücü
1.	“Yaşma” ES	460 + 460 MVt
2.	“Sanqaçal Tezlik Tənzimləyici” ES	410 MVt
3.	“Hövsan” ES	460 MVt
4.	“Yeni Bakı” ES	270 MVt
5.	“Xızı - Abşeron” KES	240MVt
<b>Cəmi</b>		<b>2 300 MVt</b>

## Yarımsansiyalar

No	500 kV-luq – 1 ədəd
1.	500/330 kV-luq “Nəvai” YS
330 kV-luq – 4 ədəd	
1.	330/220/110/10 kV-luq “Yaşma ES” YS
2.	330/220/10 kV-luq “Sanqaçal TT ES” YS
3.	330/110/10 kV-luq “Ələt Azad İqtisadi Zonası” YS
4.	330/220/110/10 kV-luq “Güzdək” YS
220 kV-luq – 12 ədəd	
1.	220/110/35/10 kV “83 saylı” YS
2.	220/110/10 kV “Hövsan ES” YS
3.	220/33 kV “Abşeron KES” YS
4.	220/33 kV “Xızı KES” YS
5.	220/110/10 kV “Xocahəsən” YS
6.	220/110/6 kV “Zirə” YS
7.	220/110/6 kV “Mayak” YS
8.	220/110/35/10 kV “Ağ Şəhər” YS
9.	220/110/10 kV “Yeni Bakı ES” YS
10.	220/110/35/6 kV “Suraxanı” YS
11.	220/110/10 kV “Novxanı” YS
12.	220/110/10 kV “H.Z.Tağıyev” YS
110 kV-luq – 5 ədəd	
1.	110/35/6 kV-luq “Zirə” YS
2.	110/35/6 kV-luq “Türkan” YS
3.	110/35/6 kV-luq “Pirallahı” YS
4.	10/35/10 kV-luq “Novxanı” YS
5.	110/35/10 kV-luq “Stansiya Sumqayıt” YS

## Elektrik Verilişi Xətləri

500 kV-luq		hava xətti
"Abşeron" YS	"Nəvai" YS yeni xəttin tikintisi	x
"Azərbaycan" İES	"Nəvai" YS yeni xəttin tikintisi	x
"Ağdam" YS	"Nəvai" YS yeni xəttin tikintisi	x
330 kV-luq		hava xətti
"Abşeron" YS	"Yaşma" YS arası xəttin "giriş-çıxış" sxemi ilə "Yaşma" ES-ə qoşulması	x
"Yaşma" YS	"Xaçmaz" YS arası xəttin "giriş-çıxış" sxemi ilə "Yaşma" ES-ə qoşulması	x
"Abşeron" YS	"Yaşma" ES yeni xəttin tikintisi	x
"Yaşma" ES	"Dərbənd" YS yeni xəttin tikintisi	x
"Qobu" ES	"Yaşma" ES yeni xəttin tikintisi	x
"Qobu" ES	"Ələt Azad İqtisadi Zonası" YS yeni xəttinin tikintisi	x
"Ələt" GES	"Ələt Azad İqtisadi Zonası" YS yeni xəttinin tikintisi	x
"Sanqaçal TT" ES	"Ələt Azad İqtisadi Zonası" YS yeni xəttinin tikintisi	x
"Nəvai" YS	"Ələt Azad İqtisadi Zonası" YS yeni xəttinin tikintisi	x
"Cənub" ES	"Qobu" ES arası xəttin "giriş-çıxış" sxemi ilə "Güzdək" YS-na qoşulması	x
"Cənub" ES	"Qobu" ES arası xəttin "giriş-çıxış" sxemi ilə "Sanqaçal TT" ES-ə qoşulması	x
"Mingəçevir" SES	"Nəvai" YS yeni xəttin tikintisi	x
"Cənub" ES	"Abşeron" YS arası xəttin "giriş-çıxış" sxemi ilə "Nəvai" YS-na qoşulması	x

## Elektrik Verilişi Xətləri

220 kV-luq		hava xətti	kabel xətti
"Qobu" ES	"Pirəkəşkül" KES yeni xəttin tikintisi	x	
"Pirəkəşkül" KES	"Xızı" KES yeni xəttin tikintisi	x	
"Xızı" KES	"Yaşma" YS yeni xəttin tikintisi	x	
"Yaşma" ES	"Abşeron" YS yeni xəttin tikintisi	x	
"Yaşma" ES	"H.Z.Tağiyev" YS yeni xəttin tikintisi	x	
"Yaşma" ES	"83 saylı" YS yeni xəttin tikintisi	x	
"Yaşma" ES	"Sənaye Qovşağı" YS arası xəttin "giriş-çıxış" sxemi ilə "Yaşma" ES-ə qoşulması	x	
"Cənub" ES	"Xırdalan" YS arası xəttin "giriş-çıxış" sxemi ilə "Güzdək" YS-na qoşulması	x	
"Xırdalan" YS	"Sanqaçal" YS arası xəttin "giriş-çıxış" sxemi ilə "Sanqaçal TT" ES-ə qoşulması	x	
"Sanqaçal TT" ES	"Xocahəsən" YS yeni xəttin tikintisi	x	
"Cənub" ES	"Qobu" ES arası xəttin "giriş-çıxış" sxemi ilə "Xocahəsən" YS-na qoşulması (5-ci Cənub)	x	
"Sumqayıt" ES	"Abşeron" YS arası xəttin "giriş-çıxış" sxemi ilə "H.Z.Tağiyev" YS-na qoşulması	x	
"83 saylı" YS	"Böyükşor" YS yeni xəttin tikintisi	x	x
"Abşeron" YS	"Hövsn" YS arası xəttin "giriş-çıxış" sxemi ilə "Böyükşor" YS-na qoşulması (1-ci Hövsn)	x	
"Böyükşor" YS	"Suraxanı" YS yeni xəttin tikintisi		x
"Böyükşor" YS	"Hövsn" YS arası xəttin "giriş-çıxış" sxemi ilə "Suraxanı" YS-na qoşulması (2-ci Hövsn)		x
"Sənaye Qovşağı" YS	"Zabrat" YS arası xəttin "giriş-çıxış" sxemi ilə "Novxanı" YS-na qoşulması	x	

“Nizami” YS	“Ağ Şəhər” YS yeni xəttin tikintisi		x
“Ağ Şəhər” YS	“Bakı İES” YS yeni xəttin tikintisi		x
“Hövsan” ES	“Bakı İES” YS yeni xəttin tikintisi		x
“Hövsan” ES	“Hövsan” YS yeni xəttin tikintisi	x	
“Şimal” ES	“Qala” YS yeni xəttin tikintisi	x	
“Şimal” ES	“Zabrat” YS arası xəttin “giriş-çıxış” sxemi ilə “Qala” YS-na qoşulması	x	
“Qala” YS	“Zirə” YS yeni xəttin tikintisi		x
“Qala” YS	“Mayak” YS yeni xəttin tikintisi		x
“Zirə” YS	“Mayak” YS yeni xəttin tikintisi		x
<b>110 kV-luq</b>			
“83 sayılı” YS	“Ceyranbatan” YS yeni xəttin tikintisi	x	
“H.Z.Tağıyev” YS	“Stansiya Sumqayıt” yeni xəttin tikintisi	x	
“Novxanı” YS	“Novxanı” YS yeni xəttin tikintisi	x	
“Sumqayıt-2” YS	“Görədil” YS arası xəttin “giriş-çıxış” sxemi ilə “Novxanı” YS-na qoşulması		x
“Sanqaçal” ES	“Müşfiq” YS arası xəttin “giriş-çıxış” sxemi ilə “Xocahəsən” YS-na qoşulması	x	
“Xocahəsən” YS	“Lökbatan dartı” yeni xəttin tikintisi	x	
“Sanqaçal” ES	“Xocasən” YS arası xəttin “giriş-çıxış” sxemi ilə “Xocahəsən” YS-na qoşulması	x	
“Bakı” İEM	“8-ci km” YS arası xətlərin “giriş-çıxış” sxemi ilə “Ağ Şəhər” YS-na qoşulması		x
“Ağ Şəhər” YS	“Ağ Şəhər” YS yeni xəttin tikintisi		x
“Bakı” İEM	“Bakı İES” YS yeni xəttin tikintisi		x
“Bakı İEM” YS	“H.Aslanov” YS yeni xəttin tikintisi		x
“Əhmədli” YS	“Ziğ” YS yeni xəttin tikintisi	x	
“Hövsan” YS	“Ziğ” YS yeni xəttin tikintisi	x	
“Hövsan” YS	“Ziğ” YS arası xəttin “giriş-çıxış” sxemi ilə “Hövsan” ES-ə qoşulması	x	
“Hövsan” YS	“Təmizləyici Qurğu” YS arası xətlərin “giriş-çıxış” sxemi ilə “Hövsan” ES-ə qoşulması	x	
220 kV “Zirə” YS	110 kV “Zirə” YS yeni xəttin tikintisi		x
220 kV “Zirə” YS	110 kV “Türkan” YS yeni xəttin tikintisi		x
220 kV “Zirə” YS	110 kV “Dübəndi” YS yeni xəttin tikintisi		x
“Dübəndi” YS	“Pirallahı” YS yeni xəttin tikintisi		x
“Böyükşor” YS	“Bineqədi” YS yeni xəttin tikintisi		x
“Ramana” YS	“205 sayılı” YS arası xəttin “giriş-çıxış” sxemi ilə “Böyükşor” YS-na qoşulması	x	x
“Böyükşor” YS	“Ramana” YS yeni xəttin tikintisi		x
2, 3-cü Şimal	“Şimal” hava xətlərinin müəyyən hissəsinin yenidənqurulması		x

## BƏRPA OLUNAN ENERJİ MƏNBƏLƏRİ

Baş Plan layihəsinin ərazisi əlverişli təbii şəraitə malikdir və kifayət qədər böyük bərpa olunan enerji potensialına malikdir. Bərpa olunan enerji istehsalının artırılmasına yönəlmiş planlaşdırma təklifləri Baş Plan layihəsinə inteqrə edilmişdir. Bu təkliflər Azərbaycan Respublikasının Prezidentinin “Azərbaycan Respublikasının enerji sektorunda islahatların sürətləndirilməsi” haqqında 29 may 2019-cu il tarixli 1209 sayılı Sərəncamını rəhbər tutularaq, habelə “Bərpa olunan enerji istehsalına hazırlıq səviyyəsinin qiymətləndirməsi” tədqiqatının (*Azərbaycan Respublikası Energetika Nazirliyi və Beynəlxalq Bərpa Olunan Enerji Agentliyi (IRENA) tərəfindən 2019-cu ildə dərc olunmuşdur*) nəticələrinə əsaslanaraq verilmişdir.

2040-cı ilə qədər Ələt, Lökbatan, Sabunçu və Mərdəkan alt-mərkəzlərində ümumi ərazisi 2650 ha, qoyuluş gücü 1200 MVt olan bir külək və üç günəş elektrik stansiyasının inşası təklif olunur. Bu ərazilərdə perspektivdə (*hesabat müddətindən sonrakı dövrdə*) bərpa olunan enerji təsərrüfatlarının inkişafı üçün 3313 ha əlavə ərazi nəzərdə tutulmuşdur.

Baş Plan layihəsində, hal-hazırda çirklənmiş torpaq sahələri olan ərazidə müvəqqəti bərpa olunan enerji stansiyaları üçün əlavə 676 ha ərazi ilə bağlı mərhələli “Regenerasiya Çərçivəsi” nəzərdə tutulur. Regenerasiya çərçivəsinə həyata keçirilməsi planlaşdırılan “Böyükşor gölü üzərində üzən günəş elektrik stansiyası (300 kVt)” layihəsi, həmçinin Qırməki Təbii Geoloji Parkı (202 ha) daxil edilmişdir. Bu parkda günəş və külək enerjisi istehsalı və karbon-neytral sistemin layihələndirilməsi mümkün olacaqdır.

Cədvəl 4.5.6

Bərpa olunan enerji - İnkişaf üzrə göstəricilər

№	Bərpa olunan enerji	2020-ci il	2027-ci il	2040-cı il	+2040 il	Sahə
1.	Günəş elektrik stansiyası ərazisi №62, 400 MVt		1 001		1 708	ha
2.	Günəş elektrik stansiyası ərazisi №60, 200 MVt		504		1 061	ha
3.	Günəş elektrik stansiyası ərazisi №61, 100 MVt		285		544	ha
4.	Külək elektrik stansiyası ərazisi №7, 500 MVt			860		ha
	<b>Cəmi</b>	<b>20,4</b>	<b>1 790</b>	<b>860</b>	<b>3 313</b>	<b>ha</b>
<b>Bərpa olunan enerji təsərrüfatları ərazilərinin regenerasiyası</b>						
5.	Günəş/Külək elektrik stansiyası (əlavə təklif) (Qırməki Təbii Geoloji Parkı)		202			ha
6.	Günəş / Külək elektrik stansiyası (əlavə təklif)			676		ha
	<b>Cəmi</b>		<b>202</b>	<b>676</b>		<b>ha</b>

### 4.5.3. RABİTƏ İNFRASRUKTURU

#### Telekommunikasiya

Telekommunikasiya Bakı şəhərinin gələcək təkamülünün vacib hissəsidir və telefon rabitəsi, genişzolaqlı internet, radio-televiziya yayımı, peyk rabitəsi kimi xidmətlərin təşkili, istismarı, eləcə də radiotezlik resurslarından səmərəli istifadə kimi məsələləri əhatə edir.

Sahənin davamlı inkişafı, telekommunikasiya şəbəkəsinin genişləndirilməsi, xidmət keyfiyyətinin artırılması, dayanıqlığın və telekommunikasiya xidmətlərinə olan tələbatın təmin edilməsi məqsədilə aşağıda qeyd edilənlərin nəzərə alınması təklif olunur:

- telekommunikasiya şəbəkələrinə, vasitə və qurğularına qanunvericiliklə müəyyən olunmuş qaydada mühafizə zonası və zolaqlarının ayrılması;
- binaların, tikililərin, şəbəkələrin, qurğuların tikintisi, təmiri, yenidən qurulması və bərpası zamanı tikinti sahələrində mövcud olan telekommunikasiya şəbəkələri, vasitə və qurğuların mühafizəsinin təmin edilməsi;
- mövcud yaşayış məntəqələrini inkişaf etdirmək, yeni yaşayış məntəqələri salmaq məqsədilə ayrı-ayrı yaşayış məntəqələrini və komplekslərini, inzibati-ictimai binaları və tikililəri layihələndirərkən dövlət hakimiyyəti və yerli özünüidarəetmə orqanları tərəfindən qüvvədə olan normativlərə uyğun olaraq, telekommunikasiya vasitə və qurğularının yerləşdirilməsi üçün sahələrin ayrılması. Eyni zamanda tikilməkdə olan yaşayış və ya inzibati binalarda telekommunikasiya xidmətlərinin göstərilməsi üçün texniki normalara uyğun gələn xüsusi otaqların və sahələrin müvafiq qaydada operatorlara, provayderlərə istifadəyə verilməsi;
- binaların, körpülərin, kollektorların, tunellərin (*o cümlədən metro tunellərinin*), avtomobil və dəmir yollarının, digər mühəndis obyektlərinin və texnoloji meydançaların mülkiyyətçiləri tərəfindən bu obyektlərdə mövcud normativlərə uyğun olaraq telekommunikasiya şəbəkələrinin və qurğularının quraşdırılması, tikintisi və istismarının təmin edilməsi.

#### Poçt

Poçt sahəsi ölkə iqtisadiyyatında dövlətin sosial yönümlü fəaliyyət sahələrindən biridir. Bakı şəhərinin Baş Planı çərçivəsində nəzərdə tutulan müdaxilə tədbirləri:

- yeni telekommunikasiya şəbəkəsinin tikintisi və ya şəbəkənin genişləndirilməsi imkanları məhdud olan yerlərdə səmərəli fəaliyyətin təşkili məqsədilə şəhər infrastrukturunu və telekommunikasiya şəbəkə mülkiyyətçiləri tərəfindən birgə əməkdaşlığın həyata keçirilməsi;
- mövcud normalara uyğun olaraq, Bakı şəhərinin 20000 nəfərədək əhali yaşayan ərazisində və Bakı şəhəri ətrafı qəsəbələrdə isə əhali sayı 5000 nəfərdən artıq olduqda yeni poçt şöbələrinin açılacağına nəzərə alınması.

## SU RESURSLARININ İDARƏÇİLİYİ ÜZRƏ YANAŞMALAR

Hal-hazırda Abşeron yarımadasına su yarımadanın xaricindən nəql olunur (~ 2 mln. m<sup>3</sup>/gün) və bunun yalnız ~30%-i içməli su kimi istifadə olunur. Buna baxmayaraq, nəql olunan suyun hamısı içməli su standartlarına uyğun səviyyədə təmizlənir. Texniki məqsədlərlə istehlak Abşeron yarımadasına nəql olunan suyun ~10%-ni təşkil edir və əsasən soyutma, emal, təmizləmə və yanğınsöndürmə məqsədilə istifadə olunur. Abşeron yarımadasında təbii su dövriyyəsi ciddi şəkildə pozulduğu üçün onun torpaqların münbitləşdirilməsi, məhsuldarlığının artırılması, soyutma, biomüxtəlifliyin artırılması, su hövzələrinin bərpaasında rolu və “ekosistem xidməti” məhduddur.

Yerli iqlim və geoloji şəraiti, mövcud tendensiyaları, qlobal iqlim dəyişikliyi nəzərə alaraq və aparılmış müzakirələrə əsaslanaraq, Baş Plan çərçivəsində su, kanalizasiya və yağış suları infrastrukturunu ilə bağlı fərdi su idarəçiliyi yanaşması tətbiq edilmişdir. Bu yanaşmada kommunal şəbəkələrinin etibarlılığını təmin etmək üçün aşağıdakı istiqamətlər əsas götürülmüşdür:

- davamlı su təchizatı (*gələcək tələbatı ödəyə biləcək, istehlakçı dəyişikliyi baxımından davamlı, etibarlı və davamlı mənbələrdən əldə olunan*) sisteminin təmin edilməsi;
- şəhərin və regionun tələbatını ödəmək, yeni inkişaf ərazilərini təmin etmək, şəhəri yaşıllaşdırmaq, subasmadan, torpaqların deqradasiyasından və səhrələşmədən mühafizə etmək imkanı olan müasir su infrastrukturunun qurulması;
- istehlakçıların tələbatı ilə ətraf mühit və sosial mühit tələbatlarını tarazlaşdıran sudan istifadə və su idarəçiliyi sisteminin qurulması;
- su ehtiyatlarının idarə edilməsində “Su ehtiyatlarından səmərəli istifadəyə dair Milli Strategiyası”nın rəhbər tutulması;
- milli su balansının müəyyən edilməsi, bu sahədə məlumatların və tendensiyaların qiymətləndirilməsinə başlanması;
- şəbəkənin modernləşdirilməsi və desentralizasiyası yolu ilə mövcud su infrastrukturunun səmərəliliyinin artırılması;
- suya tələbat böyük olan ərazilərdə suyun təkrar emalının (*təmizlənmiş tullantı suları*) tətbiq edilməsi və bu sahədə təşəbbüslərin artırılması;
- məişət kanalizasiyasının yağış kanalizasiyasından ayrılması, təmizlənməmiş tullantı suların su hövzələrinə və Xəzər dənizinə axıdılmasının qarşısını almaq üçün kanalizasiya sularının təmizlənməsi şəbəkəsinin müasirləşdirilməsi;
- suyun toplanması və emalı üzrə siyasətlərin müəyyən edilməsi.

#### 4.5.4. SU TƏCHİZATI İNFRASUKTURU

Azərbaycan və Mərkəzi Bakı ərazisi su çatışmazlığı riski altındadır. BMT-nin İqlim Dəyişikliyi haqqında Çərçivə Konvensiyasına dair Milli Hesabata görə, iqlim dəyişikliyi səbəbi ilə milli su ehtiyatlarının 2050-ci ilə qədər 23%-dən çox azalacağı ehtimal edilir. Ölkədə istehsal olunan suyun ildə təqribən 6%-i və ya 744 milyon m<sup>3</sup>-i Abşeron yarımadasında istehlak olunur. Yarımada təbii su mənbələri olmadığı üçün su ölkənin digər regionlarından nəql olunur.

İçməli su şəbəkəsi geniş olsa da, sistemin köhnə olması və Bakının relyefinin mürəkkəb olması səbəbilə sistemdən sızmalar olur. Aparılmış qiymətləndirmələrə əsasən, şəbəkədən su itkisinin həcmi ümumi nəql olunan suyun 48%-ni təşkil edir. Mövcud su ehtiyatları 3,5 milyon əhalisi olan şəhəri təmin etmək üçün kifayət qədər geniş imkana sahib olsa da, şəhərin bir sıra ərazilərində su verilişində fasilələr olur (*gündə 6 saat, ayın 14 günü*).

Bakı şəhərinin Baş Planı çərçivəsində su təchizatı infrastrukturunu ilə bağlı müəyyən edilmiş yanaşma “Azərsu” ASC ilə sıx əməkdaşlıq şəraitində hazırlanmışdır. Plan qərarlarının verilməsində Cəmiyyətin Bakı və Abşeron yarımadasını əhatə edən Baş Planı nəzərə alınmışdır. Planda 2027-ci və 2040-cı illər üçün təklif olunan inkişaf ərazilərinin proqnoz edilən əhali sayı nəzərə alınmaqla, hər bir ərazinin tələbatı ayrılıqda müəyyən edilmiş və “Azərsu” ASC-nin Master Planına uyğunlaşdırılmışdır.

Bakı şəhərinin Baş Planı çərçivəsində əsas istifadəçi sahələri üzrə davamlı su idarəetmə siyasətinin tətbiq olunması tövsiyə olunur: kənd təsərrüfatı, ictimai ərazilərin abadlaşdırılması, texniki və məişət suyu istifadəçi qrupları. Bu siyasət və müdaxilə tədbirlərinin həyata keçirilməsi, gündəlik istehlak həcminin hazırkı 288 litr səviyyəsindən (*adambaşına gündəlik istehlak*) 2040-cı ildə 150 litrə qədər azaldılması baxımından tələb olunur. Burada suyun təkrar istifadəsi və təkrar emalı sisteminin tətbiqi ilə əhəmiyyətli təkmilləşmələr əldə edilə bilər.

#### 4.5.5. KANALİZASIYA SİSTEMİ

Bakı şəhərinin Baş Planının əsas inkişaf hədəflərindən biri Abşeronda 2040-cı ilədək tələblərə tam cavab verən kanalizasiya sisteminin təmin edilməsidir.

Burada aşağıdakılar nəzərdə tutulur:

- bütün ev təsərrüfatlarının kanalizasiya sisteminə qoşulması (*85%-dən çox*);
- yağış kanalizasiyası ilə məişət kanalizasiyasının bir-birindən ayrılması;
- tullantı sularının təkrar emalı və istifadəsi;
- düzgün işləyən və yüksək səviyyədə texniki qulluq olunan TSTQ-lərin təmin edilməsi.

Bu baxımdan, Bakı şəhərinin Baş Planında kanalizasiya sisteminin inkişafı üzrə inteqrə edilmiş yanaşmanın tətbiqi tövsiyə olunur. Yanaşmaya əsasən, “Azərsu” ASC-nin Master planı ilə birlikdə “Witteveen + Bos” şirkəti tərəfindən hazırlanmış “Bakı şəhərinin mərkəzi hissəsində tullantı suları üçün alternativ infrastrukturun inkişafı” yanaşmasının da tətbiqi təklif olunur.

Bu yanaşma Böyükşor, Xocahəsən və Qu göllərinin ərazisi, habelə Bülbülə və Zığ gölü üçün təklif olunan ekoloji regenerasiya yanaşması ilə sıx bağlıdır və aşağıdakı addımları əhatə edir:



- mövcud kanalizasiya şəbəkəsinin genişləndirilməsi ilə şəbəkəyə qoşulmuş tullantı sularının sərfinin artırılması;
- layihə ərazisində köhnəlmiş və ya istismarı dayandırılmış tullantı su təmizləyici qurğuların yenidən işə salınması və bərpası ilə tullantı su təmizləyici qurğuların sayının artırılması və tullantı sularının təmizlənmə nisbətinin artırılması;
- məqsəd əlavə tullantı su təmizləyici qurğuların (TSTQ) istifadəyə verilməsi və tullantı sularının texniki məqsədlərlə, kənd təsərrüfatı torpaqlarının və ictimai park və istirahət zonalarının suvarılmasında istifadə edilməsinə nail olmaqdır;
- bundan əlavə, konsepsiya göllərin bərpası yanaşması ilə güclü şəkildə əlaqələndirilmişdir, çünki TSTQ-lər bərpa işləri çərçivəsində göllərin təmizlənməsinə və yay fəslində gölün su səviyyəsinin tənzimlənməsinə imkan verir;
- yağış kanalizasiyası ilə məişət kanalizasiyasının bir-birindən ayrılmasını təmin etməklə, habelə kanalizasiya sistemini yenidən qurmaqla tullantı sularının su hövzələrinə və Xəzər dənizinə axıdılması halları minimuma endirilir.

Kanalizasiya sisteminin inkişafı ilə bağlı təkliflər aşağıda ətraflı təsvir edilmişdir.

Cədvəl 4.5.7

Tullantı Su Təmizləyici Qurğular (TSTQ) üçün nəzərdə tutulan inkişaf əraziləri

No	Layihənin adı və inkişafın növü	Su tutma sahəsi	Ərazi (ha) 2020-ci il	Ərazi (ha) 2027-ci il	Ərazi (ha) 2040-ci il
<b>Mövcud</b>					
Fəaliyyətdədir					
1.	TSTQ Hövsan ( <i>gücün artırılması</i> )	Hövsan II	122,1	44,1	
2.	TSTQ Şüvəlan	Şüvəlan	6,1		
Tikilməkdədir ( <i>90% tamamlanmışdır</i> )					
4.	TSTQ Pirşağı	Pirşağı	9,1		
Fəaliyyətdə deyil					
5.	TSTQ Sanqaçal ( <i>yenilənmə</i> )	Sanqaçal	3,9		
6.	TSTQ Pirallahı ( <i>yenilənmə və gücün artırılması</i> )	Pirallahı	0,9		2
7.	TSTQ Xocahəsən	Xocahəsən	6,9		
Fəaliyyətdədir ( <i>layihə sahəsinin xaricində</i> )					
8.	TSTQ Sumqayıt	Sumqayıt	9,6		
<b>Yeni təklif olunan</b>					
9.	TSTQ Böyükşor - M.Ə. Rəsulzadə	Böyükşor		37,7	
10.	TSTQ Ələt	Ələt		7,4	
11.	TSTQ Türkan	Türkan			1,4
12.	TSTQ Lökbatan	Lökbatan			28,3
13.	TSTQ Xocahəsən	Xocahəsən		6,4	
Təklif ( <i>layihə sahəsinin xaricində</i> )					
14.	TSTQ Müşfiqabad	Müşfiqabad			101
<b>Cəmi</b> ( <i>layihə sahəsinin daxilində</i> )			<b>149</b>	<b>95,6</b>	<b>31,7</b>

## **KANALİZASIYA İNFRASTRUKTURUNUN İNKİŞAF YANAŞMASI**

Bakı şəhərinin Baş Planında kanalizasiya infrastrukturunun inkişafı yanaşması şəhər və regional səviyyəli inkişaf yanaşmalarına görə bir-birindən fərqlənir.

### **Şəhər səviyyəsində kanalizasiya infrastrukturunun inkişaf yanaşması**

Bakı şəhərinin əsas şəhər mərkəzinin daha geniş ərazisi ilə əlaqədar Bakı şəhərinin Baş Planı çərçivəsində kanalizasiya infrastrukturunun inkişafı üzrə inteqrə olunmuş yanaşmanın tətbiqi tövsiyə olunur. Yanaşmada "Azərsu" ASC-nin Master planı çərçivəsində ərazinin kanalizasiya sisteminə dair verilmiş təklifləri ilə "Witteveen + Bos" şirkətinin gölətrafi ərazilərdə kanalizasiya infrastrukturunun inkişafı yanaşmasının inteqrə edilməsi tövsiyə edilir. Qeyd edilən tədqiqatlar Hövsan I və Lökbatan hövzələrinin optimallaşdırılması və Bakının əsas göllərində - əsasən Böyükşor, Bülbülə, Xocahəsən və Qu göllərində bərpa tədbirlərinin tullantı sularının idarəçiliyi üzrə həllər ilə inteqrə edilməsinə yönəldilmişdir.

### **Böyükşor**

Böyükşor hövzəsində Böyükşor gölü yaxınlığında gücü 157500 m<sup>3</sup>/gün olan yeni TSTQ-nin inşası təklif olunur. Bununla, Böyükşor gölü və Bülbülə gölü ətrafındakı hövzələrdən kanalizasiya və yağış suları toplanaraq Böyükşor gölü yaxınlığındakı TSTQ-yə nəql olunacaq. Qara Qarayev prospektinin şimalında yerləşən ərazidəki tullantı suları Böyükşor TSTQ-yə axıdılacaq. Böyükşorda təklif olunan tullantı su təmizləyici qurğu Binəqədi və Bülbülə gölündən də tullantı su qəbul edəcək. Yeni boru kəmərləri və nasos stansiyaları tullantı sularının mövcud sistemlərdən yeni Böyükşor TSTQ-yə axılmasına imkan verəcək.

Qeyd edilən qurğudan təmizlənmiş suyun bir hissəsi tunel vasitəsilə, digər hissəsi isə Bakı şəhərinin ərazisindən keçməklə yeni rekreasiya dəhlizi vasitəsilə axıdılacaqdır. TSTQ digər tərəfdən quru mövsümdə Bülbülə gölünün su ilə təchiz olunması üçün istifadə ediləcəkdir. Fövqəladə axınlar da bu sistemdən axıdılacaq.

Böyükşor ərazisindəki axınların Böyükşor və Xəzər dənizi arasındakı təcridən şəhərə doğru yolun yarısına qədər salınacaq tunel vasitəsilə axılması planlaşdırılır. Axının aşağı hissəsi kanal kimi inkişaf etdirilə bilər. Bakı şəhərinin Baş Planına əsasən, bu kanalın başlanğıcı üçün ilkin olaraq seçilmiş yer Heydər Əliyev prospektində ARDNŞ-nin baş ofisinin yaxınlığında olacaq və dəmir yolu xəttinin yanı ilə davam edəcək. Qeyd edilən kanal 2 mərhələdə də inkişaf etdirilə bilər: birinci mərhələdə boru kəməri inşa edilə bilər. Kanalın yaradılması üçün bu boru kəməri tədricən açıla bilər. Bu kanal istirahət və ətraf mühit baxımından əraziyə əlavə üstünlük qazandıra bilər.

Təmizlənmiş su suvarma suyu və ya texniki su kimi istifadə edilə və təmiz su tələbatını azalda bilər.

### ***Xocahəsən***

Xocahəsən hövzəsində, Xocahəsən gölünün yaxınlığında Xırdalana və Xocahəsən ətrafındakı əraziyə xidmət edəcək 37500 m<sup>3</sup>/gün su tutumuna malik TSTQ-nin inşası təklif olunur.

Xocahəsən gölünün ətrafındakı əlavə kanalizasiya xətləri axını gölün şimal ucundakı yeni TSTQ-yə yönəldəcək. Bakı şəhərinin Baş Planında təklif edildiyi kimi təmizlənmiş su, Xocahəsən gölünün şərq tərəfindəki 200 ha yaşıllıq ərazinin suvarılması üçün istifadə olunacaq.

### ***Lökbatan***

Bundan əlavə, təklif olunan Lökbatan hövzəsinin tullantı sularının təmizlənməsi üçün Lökbatan ərazisində tullantı su təmizləyici qurğu tikilməsinə ehtiyac var. TSTQ-nin yeri "Azərsu" ASC-nin Master Planına əsaslanır. Bundan sonra, nəzərdə tutulan TSTQ-nin gücü 105000 m<sup>3</sup>/günə endirilə bilər.

Hər üç TSTQ -nin bioqaz qurğusu vasitəsilə şlamdan elektrik enerjisinin istehsalı nəzərdə tutulur. Bununla, ümumilikdə 6,1 MVt elektrik enerjisi istehsal edilə bilər.

### ***Hövsan***

Hövsan üçün qiymətləndirməyə əsasən "Azərsu" ASC Hövsan tullantı su təmizləyici qurğusunun gücünü 200000 m<sup>3</sup>/gün-ə artıracağı planlaşdırır. Hövsan TSTQ iki hövzəyə - Hövsan I və II-ə xidmət göstərəcək.

"Azərsu" ASC həmçinin Zığ nasos stansiyasını sökərək tullantı sularının öz axımlı tunel vasitəsilə Hövsandakı TSTQ-nin ərazisinə nəql edilməsini planlaşdırır. Tullantı sularının Hövsandakı təmizləyici qurğusuna çatdırılması üçün həmin ərazidə yeni nasos stansiyasının inşası tələb olunacaq.

Təmizlənmiş suyun yaxınlıqdakı Zığ Göl Parkının suvarılmasına istifadəsi təklif olunur ki, bu da təmiz su təchizatı ehtiyacının azalmasına imkan verəcək.

### **Regional səviyyədə kanalizasiya infrastrukturunun inkişafı yanaşması**

Bəzi hövzələrdə kanalizasiya infrastrukturunun nisbətən zəif inkişaf etməsi səbəbilə enerji və maliyyə vəsaitlərini ənənəvi həllərin təkmilləşdirilməsinə yönəltmək tövsiyə olunur. İşlək və texniki xidməti yaxşı səviyyədə aparılan elementar toplayıcı və təmizləyici sistemlərin olması sağlamlıq və ictimai rifah vəziyyətini yaxşılaşdırır və Xəzər dənizinin çirklənməsinin qarşısını alır.

Məsələn, Ələt qəsəbəsi ilə bağlı geniş miqyaslı sənaye və şəhərsalma planlarını nəzərə alaraq, Bakı şəhərinin Baş Planı çərçivəsində 2040-cı ildə Ələtin cənubunda yeni TSTQ-nin inşası təklif olunur.

Bütün bunlara 10-20 il ərzində nail olmaq mümkündür. Bakı şəhərində təklif olunan təkrar emal sistemlərinin tətbiqi gələcəkdə bu təcrübənin müsbət tərəflərini daha aydın görməyə imkan

verəcək. Suyun təkrar istifadəsi, bu layihə çərçivəsində təklif olunan təkrar emal sistemlərin nailiyyətlərinə əsaslanaraq daha kiçik hövzələr üçün də nəzərdən keçirilə bilər. TSTQ-da təmizlənmiş tullantı suları suvarmada və sənayedə texniki su kimi istifadə edilə bilər.

Təcrid olunmuş evlər və ya kiçik qəsəbələr üçün septik çənlər və ya kiçik təmizləyici qurğular kimi şəbəkədən kənar həllər tətbiq edilə bilər.

### **Suyun təkrar istifadəsi yanaşması**

Bakının mərkəzində yerləşən TSTQ-lərin suyunun təkrar istifadəsinin təklif olunmasında əsas məqsəd nəql olunan və içməli su standartlarına uyğun təmizlənən suyun daha səmərəli istifadəsinin təmin edilməsidir. Abşeron yarımadasında suyun təkrar istifadəsi sisteminin qurulması gələcək su qıtlığı ilə mübarizə baxımından, habelə Bakının 2040-cı ilədək davamlı inkişafının dəstəklənməsi nöqteyi nəzərindən vacib olan təbii su dövriyyəsinin bərpası baxımından çox vacibdir. Baş Planın icrasının dəstəklənməsi baxımından suyun təkrar istifadəsinin aşağıdakı faydaları olacaqdır:

- yaşıllıqların, ictimai sahələrin, parkların, idman meydançalarının, yaşıl zolaqların, qolf sahələrinin və landşaft sahələrinin suvarılmasının (və *sərinləşdirilməsinin*) dəstəklənməsi; mümkün yerlərdə ictimai-işgüzar zonaların ətrafındakı yaşıllıqların, xüsusi parkların və yaşayış ərazilərindəki yaşıllıqların suvarılması; axar su kanallarının ictimai istirahət məkanı kimi inkişafı;
- təmizlənmiş tullantı sularının kommunal və texniki məqsədlər üçün (*emal, təmizləmə, yanğınsöndürmə, soyutma və s.*), kənd təsərrüfatında, təsərrüfat və bağ / əkinçilik sahələrində istifadəsi və daha baha başa gələn içməli suya qənaət edilməsi;
- göllərin su balansının bərpası, torpaqların keyfiyyətinin yaxşılaşdırılması, şəhərətrafı ərazilərdə geniş yayılmış səhrələşmənin aradan qaldırılması, yeraltı su sistemlərinin balansının qorunması və s. kimi təbii və yarı-təbii ərazilərin dəstəklənməsi.

### **4.5.6. YAĞIŞ SULARI**

“Azərsu” ASC-nin Master Planında Bakı şəhərinin ərazisində magistral kanalizasiya xətlərinin tikintisi nəzərdə tutulmuşdur. Yağış suyunun saxlanması planlaşdırılmır. Bu uyğun yanaşma hesab olunmur və şəhərin tikinti strukturunun (*binalar, yollar, ictimai sahələr*) ikinci və üçüncü dərəcəli drenaj və sututucu xüsusiyyətlər ilə təmin edilməməsi Bakının gələcək inkişafı üçün potensial riskdir.

“Witteveen + Bos” şirkəti özünün alternativ yanaşmasında Mərkəzi Bakının daxilində yağış sularının saxlanması sistemlərinin tədricən tətbiq edilməsini təklif edir. Bu yanaşmada su müvəqqəti olaraq parklarda, dərə tipli ərazilərdə, sututarlarda, yollarda və digər su saxlama qurğularında saxlanılır. İzafi yağış suları (*yerüstü axın*) yollar və asfaltlanmış küçələrlə axaraq

bu sahələrə dolur. Yağışdan sonra həmin su buxarlana, torpağa çökə və ya suvarma üçün istifadə edilə, eləcə də drenajlar vasitəsilə axıdıla bilər.

Tələb olunan su həcmi müəyyənləşdirmək üçün "Witteveen + Bos" şirkəti tərəfindən "Azərsu" ASC-nin Master Planında müəyyənləşdirilən yağıntı miqdarı göstəricilərinə əsasən aşağıdakı təhlükəsizlik səviyyələri təklif edilmişdir:

- T10 (*10 illik təkrarlanma dövrü hadisəsi*) - iqlim dəyişikliyi (+ 5%) də daxil olmaqla, 2 saatda 24,2 mm (*çox əhəmiyyət kəsb etməyən yolların, parkların və digər ictimai yerlərin su altında qalmasının qarşısının alınması*). T10, anbar sistemlərinin planlaşdırılması üçün normativ sayılır;

- T100 (*100 illik təkrarlanma dövrü hadisəsi*) - binaların və əsas yolların su altında qalmasının qarşısının alınması üçün iqlim dəyişikliyi (+ 5%) daxil olmaqla, 2 saatda 40,6 mm yağıntı yağması. Bu, binaların və evlərin 100 ildə bir dəfə su altında qalma ehtimalının olduğunu göstərir. Qeyd olunur ki, 24 saat ərzində T100 81,8 m-dir (*Meteorologiya idarəsinin məlumatına görə, 5% iqlim dəyişikliyi daxil olmaqla*), yəni 2 saatlıq yağışla müqayisədə 22 saat ərzində əlavə yağış 41,2 mm təşkil edir. Bu sular ümumiyyətlə yağış kanalizasiyası vasitəsilə axıdılır. Buna görə, 2 saat yağıntı intensivliyi normadır.

Təhlükəsizlik səviyyəsi T10 olan yollarda su T10-dan daha güclü yağıntı hadisələri zamanı da yollarda saxlanıla bilər. Bu onu göstərir ki, yağıntı miqdarı T10 ilə T100 (*16,4 mm*) arasındakı fərqə bərabədirsə sular yollarda saxlanıla bilər. Bir ərazinin 10%-i yollardan ibarətdirsə, bu həmin yolların subasma dərinliyinin bordürdən (*Bakıda tikilən bordür tipləri üçün*) 160-170 mm aşağı olduğunu göstərir. Buna görə parklarda, dərə tipli sahələrdə, sututarlarda, yollarda və digər sututucu qurğularda T10-a uyğun layihələndirmə aparılmalıdır.

Anbar sistemlərinin layihəsinə görə, magistral yağış kanalizasiya sistemi 2 saat ərzində 6 mm axıtma gücünə sahib olmalıdır. Bu, Bakının mövcud yağış kanalizasiyasının iş gücünə dair təxmini hesablamalara əsaslanır. Qeyd olunur ki, təcrübədə bu rəqəm binalardakı və ictimai ərazilərdəki sututucu qurğular və ikinci dərəcəli drenaj sisteminin gücündən və texniki xidmət səviyyəsindən çox asılıdır. Bu göstəricilər müvafiq tikinti tənzimləmələrinin qəbul edilməsi və / və ya mavi/yaşıl damların və ya mavi/yaşıl infrastrukturun təşkil edilməsi ilə tədricən artırıla bilər.

Hövvan I tullantı su hövzəsi 16648 ha ərazini əhatə edir ki, bunun da 6800 ha-nı asfaltlanmış ərazilər təşkil edir. Tutuculuq gücü 17,2 mm olan asfaltlanmış ərazilərin tələb olunan maksimal sututma gücü təxminən 1,2 milyon m<sup>3</sup>-dir. Artıq Qış parkı ərazisi üçün 50000 m<sup>3</sup> gücə malik sututucunun tikintisi təklifi hazırlanmışdır. Daha əvvəl qeyd olunduğu kimi, su parklarda, dərələrdə, sututarlarda və digər sututucu qurğularda saxlanıla bilər. Parklar və yaşıl sahələrin sututma gücü güclü yağıntılar zamanı (T10 - T100) 0,25 m təşkil edərsə, ümumi sahəsi 468 ha olan parkların salınması tələb olunur. Bu, hövzə ərazisinin 3%-dən az hissəsinə

bərabərdir. Parklarda və yaşıl zolaqlarda yoxuşlarda su axınının toplanmasının qarşısını almaq üçün sututucuların kontur xətləri boyu çəkilməsi tələb olunur.

Xüsusilə, Bakının şəhər ərazisi üçün aşağıdakı qısamüddətli tədbirlərin görülməsi təklif olunur:

- *Mərkəzi park üçün susaxlayıcı sistemin qurulması.* İntensiv yağıntılar zamanı yağış sularının saxlanması və daha sonra suvarmada istifadə edilməsi üçün yeraltı anbarın inşası və güclü yağıntılar zamanı suyun park ərazisində saxlanması;
- *Qış Parkı.* Yeraltı dayanacaqda yeraltı anbarın inşası;
- *Atatürk Parkı.* Güclü yağış hadisələri üçün parkda sututucu qurğuların quraşdırılması;
- *Xətai prospekti.* Suburaxma gücünün artırılması üçün su novlarının quraşdırılması;
- *Neftçilər prospekti.* Neftçilər prospektinin alçaq sahələrində, bulvarda drenajların qurulması, Xəzər dənizinə axıtma məntəqələrinin inşası;
- *Kommersiya rayonu.* Tamamilə ayrı yağış kanalizasiya sisteminin qurulması və bu sistemə kanalizasiya xətlərinin birləşdirilməsinin qarşısının alınması.

“Azərsu” ASC tərəfindən Lökbatanda şəbəkənin nəzərdə tutulan yenidən qurulması və modernləşdirilməsi prosesində yağış kanalizasiyasının məişət kanalizasiyasından ayrılması tövsiyə olunur.

Xocahəsən gölündə su səviyyəsinə və yağış suyunun aşağı ərazilərə (*Qu gölünə və Xəzər dənizinə*) axmasına nəzarət etmək üçün axın nəzarət sistemlərinin quraşdırılması planlaşdırılır. Gələcəkdə daha da inkişaf etdiriləcək təmiz yağış sularının retikulyasiya sistemlərindəki sular göl səviyyəsini idarə etmək üçün birbaşa Xocahəsən və Böyükşor göllərinə axıdıla bilər. Xocahəsən ətrafındakı ərazidə susaxlayıcı qurğular üçün kifayət qədər yer var (*T100 səviyyəsində yağış hadisəsinin baş verəcəyi halda istifadə üçün*).

Lökbatan hövzəsinin qərb tərəfi əsasən kənd tipli (*inkişaf etməmiş*) ərazilərdən ibarətdir. Hazırda yalnız Qu gölü və Qırmızı göl ətrafındakı ərazilər inkişaf etdirilir. Şəhər ərazilərində T100 səviyyəsində baş verən yağıntılar zamanı axıdılan sular Lökbatan göllərinin 50 sm və ya daha az qalması ilə nəticələnir və bu zaman göllərdəki suların dənizə axıdılması nəzərə alınmır. Buna görə də göllər güclü yağış suyu axınının qəbul edilməsi üçün kifayət qədər sahəyə malikdirlər. Lakin bunun üçün hövzə ərazisindəki asfaltlanmış sahələrdən suyun göllərə axıdılması üçün müvafiq şərait olmalıdır (*drenajlar vasitəsilə və ya yollarla*).

Yağış kanalizasiyasının məişət kanalizasiyasından ayrılması TSTQ-lərin yüklənməsini azaltmağa və göl səviyyəsinin idarə edilməsini təkmilləşdirməyə imkan verəcək. Qu gölündə 2,0 m diametrlili suaxıtma qurğusunun və Xəzər dənizinə atılma məntəqəsinin inşası tövsiyə olunur. Yağış kanalizasiya sistemi təkmilləşdirildikcə, dənizə axıdılma sayəsində göllərin səviyyəsini stabil saxlamaq və ərazini daha çox abadlaşdırmaq mümkün olacaq.

Xırdalanda çirklənmiş suyun Ceyranbatan su anbarına axıdılmasının minimuma endirilməsi strateji əhəmiyyətə malikdir. Bunun üçün, "Azərsu" ASC-nin Master Planında təklif olunduğu kimi, tullantı və yağış sularının Xocahəsənə axıdılmasını təmin edəcək kombinə edilmiş tunelin inşası təklif olunur. Xırdalanda Xocahəsənə qədər çəkiləcək 2,0 m diametrlı tunel, 3 m<sup>3</sup>/san həcmində yağış suyunu ötürmək gücünə malikdir ki, bu da T5 səviyyəsinə bərabərdir.

Növbəti 20-30 il ərzində şəhəri tam əhatə edən güclü yağış kanalizasiya sistemi qurularsa, yağış suları üçün 2,0 m-lik, məişət suları üçün isə daha kiçik diametrlı paralel borular çəkilə bilər. Lakin, Xırdalanda yaxın perspektivdə iki sistemin bir-birindən ayrılması real olmadığı üçün kombinə edilmiş tunelin inşası məqsədəuyğun hesab edilir.

Tuneldə yağış sularının azaldılması üçün Xırdalanda suyun tutulması və saxlanması sistemlərinin tətbiqi təklif olunur. Xırdalanda yollar, parklar və digər ictimai yerlərdə T10 təhlükəsizlik səviyyəsini təmin etmək üçün 100000 m<sup>3</sup> həcmində susaxlama tutumu olan qurğunun inşası tələb olunur.

Kənd yerlərində yağış suyu probleminin həllinin ən optimal yolu torpaqların düzgün idarəçiliyinin təşkilidir. Bunun üçün yollar boyu novların, parklarda və yaşıllıqlarda müvəqqəti saxlama qurğularının inşası, yerüstü suların axıdılması üçün yolların strateji istifadəsinin təmin edilməsi tələb olunur. Bundan əlavə, suların saxlanması üçün göllər də istifadə edilə bilər. Yeraltı saxlama sistemləri və ya yağış sularının yığılması sistemləri olan parklar şəhər inkişafında nəzərdən keçirilə bilər.

Master plan çərçivəsində hər bir hövzə üçün hesablanmış tam saxlama gücü haqqında məlumat "Tullantı su hövzələrinin tələb olunan tutumu" cədvəlində ümumiləşdirilmişdir. Cədvəldə verilmiş tutum göstəricilərinə pik axınlar zamanı su yığılmalarını azaltmağa kömək edəcək bütün saxlama formaları daxildir. Hesablamalar, əvvəlki hissədə təsvir olunduğu kimi, hər bir hövzənin asfaltlanmış sahələrinin CİS təhlillərinə əsaslanır. Bütün hövzələr üçün 17,2 mm-lik saxlama gücü tətbiq olunmuşdur. Planlaşdırılan yağış kanalizasiya tunelinə görə yalnız Xırdalanda 8 mm-lik saxlama gücü tətbiq olunub.

Kənd tipli ərazilərin inkişafı və əhali artımı daha aşağı tempə baş verdiyi üçün burada davamlı drenaj sistemi ilə smart şəhər yanaşmasının inteqrə edilməsi üçün əlverişli şərait yaranır. Bu tip ərazilər üçün çoxlu sayda həll yolu mövcuddur. Drenaj sistemləri ilə bağlı həllər verilərkən Abşeron yarımadasının quru iqlimi və kənd yerlərində inkişafın daha aşağı tempə baş verdiyi nəzərə alınmalıdır.

Şəhərin yağış kanalizasiya sistemi səmərəli işləmir və adətən məişət kanalizasiyasına birləşir. Əsas müdaxilə tədbiri olaraq iki sistemin bir-birindən ayrılması təklif olunur. Bu, tullantı sularının həcmi azaltmağa və yağış suyunu təkrar emal edərək suvarmada istifadə etməyə

imkan verəcək. Yağış sularının yığılması və emalı təcrübəsinin tətbiqi və yarımada ərazisində inkişaf tədbirləri zamanı müvafiq tənzimləyici siyasətlərin tətbiqi mühüm əhəmiyyət kəsb edir.

Cədvəl 4.5.8

Tullantı su hövzələrinin tələb olunan tutumu

Tullantı su hövzəsi	Cəmi sahəsi, ha	Asfaltlanmış sahə, ha	Tələb olunan maksimal tutum, (yuvarlaqlaşdırılmışdır) m <sup>3</sup>
Ələt	27 764	460	80 000
Hövsan I	16 648	6 803	1 170 000
Hövsan II	23 884	4 218	730 000
Lökbatan	60 923	5 945	1 020 000
Müşviqabad	4 429	270	50 000
Pirallahı	1 247	126	20 000
Pirşağı	18 201	3 602	620 000
Qobustan	10 794	326	60 000
Sanqaçal	31 260	1 422	240 000
Sumqayıt	5 501	1 189	200 000
Şüvəlan	5 501	2 486	430 000
Türkan	15 454	2 077	360 000
Xırdalan	15 454	1 289	220 000
<b>Cəmi</b>	<b>234 071</b>	<b>30 213</b>	<b>5 200 000</b>

Hibrid Dəhlizlər konsepsiyası təbii havalandırma, yağış sularının azalması, suların buxarlanması və subasma hadisələrinin idarə edilməsinə imkan verəcək. Şaquli dəhlizlərin üfüqi yaşıllı sahələrə bağlanması nəzərdə tutulur. Suyun buxarlanma səviyyəsi mövcud şəhər strukturundan asılı olacaq.

## TÖVSIYƏLƏR

İlk növbədə, yağış sularının idarə olunması ilə əlaqədar "Su ehtiyatlarından səmərəli istifadəyə dair Milli Strategiya"nın icrasından irəli gələn vəzifə və öhdəliklər dəqiqləşdirilməlidir. Əsas məsələ, yağış kanalizasiya sistemi daxilində magistral, ikinci və üçüncü dərəcəli infrastruktur obyektlərinin mülkiyyət və istismar məsuliyyətini daşıyan qurumun müəyyən edilməsidir. Bundan əlavə, binalar, nəqliyyat infrastrukturunu və ictimai ərazilər üzrə yağış sularının axıdılması və təkrar istifadəsi siyasətləri müəyyən edilməli və həyata keçirilməlidir.

Yağış və tullantı suları infrastrukturunu mümkün olan yerlərdə bir-birindən ayrılmalıdır. Yağış sularının saxlanması tədbirləri inkişaf əraziləri və geniş şəhər ərazilərində də nəzərə alınmalıdır.

Digər bir tövsiyə, şəhər üçün yağış suyu modelinin hazırlanmasıdır (*məsələn, Infoworks və ya Mike proqramından istifadə etməklə*). Bu, subasma və yerüstü axın baxımından risk bölgələrini müəyyənləşdirməyə və şəhər ərazilərində subasmaların qarşısının alınması üzrə



tətbiq edilən müdaxilə tədbirlərinin səmərəliliyini (*xərc-fayda*) qiymətləndirməyə imkan verəcəkdir.

Kənd yerlərində yağış sularının idarə edilməsinin ən optimal yolu torpaqların idarəçiliyi və əkinçiliyin inkişafıdır. Bir daha qeyd edilir ki, müvafiq çərçivə və təlimatlar hazırlanmalı və müvafiq siyasət vasitəsilə tətbiq edilməlidir.

### **Bakı şəhərinin Baş Planı çərçivəsində müdaxilə tədbirləri**

- Şəbəkənin modernləşdirilməsi və daha əvvəl qeyd olunduğu kimi “Witteveen + Bos” şirkətinin alternativ yanaşmasının tətbiqi.
- Təkrar emal imkanları olan yeni TSTQ-lərin quraşdırılması (*Böyük Şor, Lökbatan, Xocahəsən və regiondakı digər kiçik qurğular*).
- Tullantı suların üçüncü təmizləmədən keçirilməsi, göllərin su səviyyəsinin idarəçiliyi, sənaye və abadlaşdırma məqsədləri üçün suyun təkrar istifadəsinin təmin edilməsi.

### **SU RESURSLARININ İDARƏÇİLİYİ ÜZRƏ YANAŞMALAR - ÜMUMİ TÖVSIYƏLƏR**

Azərbaycan yaxın onilliklərdə su ehtiyatlarının davamlı idarə olunmasını təmin edən vahid milli su strategiyası hazırlamalı və həyata keçirməlidir. Su, Azərbaycan iqtisadiyyatının inkişafına mühüm töhvə verən amillərdən biri olmaqla yanaşı, onun əsas sərvətlərindəndir və bu səbəbdən, bütün əsas siyasət və qərarlar bu strategiyaya əsaslanmalıdır.

Strategiya, Avropa İttifaqının Su Təşəbbüsü çərçivəsində (*Avropa İttifaqının Şərq Tərəfdaşlığı üzrə Su Təşəbbüsü Plyus Proqramı, 2018 il*) müəyyən edilmiş prinsiplərə uyğun olmalı və onun icrasında Su Strategiyasının İllik İcra Planı hazırlanmalıdır.

ETSN su resursları strategiyasının icrası planı (*illik*) vasitəsilə “Su ehtiyatlarından səmərəli istifadəyə dair Milli Strategiya”nın həyata keçirilməsi, habelə strategiyanın icrasına nəzarət və texniki dəstəyin göstərilməsi üzrə məsul olmalıdır.

“Azərsu” ASC Bakı şəhərinin Baş Planı çərçivəsində verilmiş əhali artım proqnozuna uyğun olaraq (*2027 və 2040-cı illər üzrə*) içməli su infrastrukturunun yaxşılaşdırılması, gəlir gətirməyən sərfiyyatın azaldılması, gələcək təkmilləşdirmə və inkişaf tədbirlərinin həyata keçirilməsi üzrə məsul olmalıdır.

### **İnstitusional kontekst**

Hal-hazırda Azərbaycanda institusional strukturun və təbii resursların idarəçiliyinin təkmilləşdirilməsi üzrə bir sıra tədbirlər həyata keçirilir. Bu baxımdan, su təchizatı sektoru üzrə tətbiq edilən siyasətlərdə islahatların aparılması, mövcud tənzimləmə və institusional çərçivələrin təkmilləşdirilməsinə də ehtiyac var. Ölkədə ilk növbədə uzunmüddətli “Su ehtiyatlarından səmərəli istifadəyə dair Milli Strategiya”nın hazırlanması məqsədmüvafiq hesab olunur.

Qeyd olunan strateji sənəd Abşeron göllərinin bərpası, qorunması və idarəçiliyi nöqtəyi nəzərdən institusional əsası təşkil edəcək. Lakin, “Su ehtiyatlarından səmərəli istifadəyə dair Milli Strategiya”sının hazırlanması və həyata keçirilməsi qısamüddətli perspektivdə göllərin bərpası tədbirləri baxımından arzuolunan dərəcədə effektiv olmayacaq. Bu səbəbdən, göllərin məsələləri ilə bağlı aidiyyəti qurumun yaradılması (*və ya mövcud quruma səlahiyyətlərin verilməsi*) təklif olunur. Qeyd edilən qurum göllərin bərpası ilə bağlı məsələlərin həlli üzrə məsul olacaq və nəzarəti həyata keçirəcək. Səlahiyyətlər həmin quruma və ya göllər ilə əlaqədar tənzimləmə nəzarətini həyata keçirən ETSN-ə verilməsi məqsədamüvafiq hesab olunur. Göllərin məsələləri ilə bağlı aidiyyəti qurumun əsas vəzifələri aşağıdakı şəkildə göstərilmişdir.

İlk əvvəl göllərin istismarı və qorunmasını həyata keçirməlidir:

- göllərin suyunun keyfiyyətinin monitorinqi;
- göllərin qorunması (*su-bataqlıq ərazilərin idarəçiliyi, torpağın dərinləşdirilməsi, çöküntülərin təmizlənməsi*);
- gölə axıdılan sulara nəzarət və yoxlama;
- suyun səviyyəsinin tənzimlənməsi.

Bununla yanaşı, həmin qurum göllərə axıdılan sulara nəzarət etmək və göllərə axıdılan suların keyfiyyət parametrləri əsasında axıdılmalara icazələri vermək hüququna malik olmalıdır. Bu o deməkdir ki, göllərin məsələləri ilə bağlı aidiyyəti qurum tullantı sularının gölə axıdılmasına icazələri verəcək (*“Azərsu” ASC və sənaye müəssisələri*).

Bundan əlavə, göllərin məsələləri ilə bağlı aidiyyəti qurum gölün ətrafındakı iqtisadi inkişaf təşəbbüslərinə dəyər qatmaq və faydaları artırmaq üçün əlaqələndirməni təmin edəcək, eyni zamanda quru mövsümdə su təchizatı ilə əlaqədar “Azərsu” ASC ilə koordinasiyanı həyata keçirəcək.

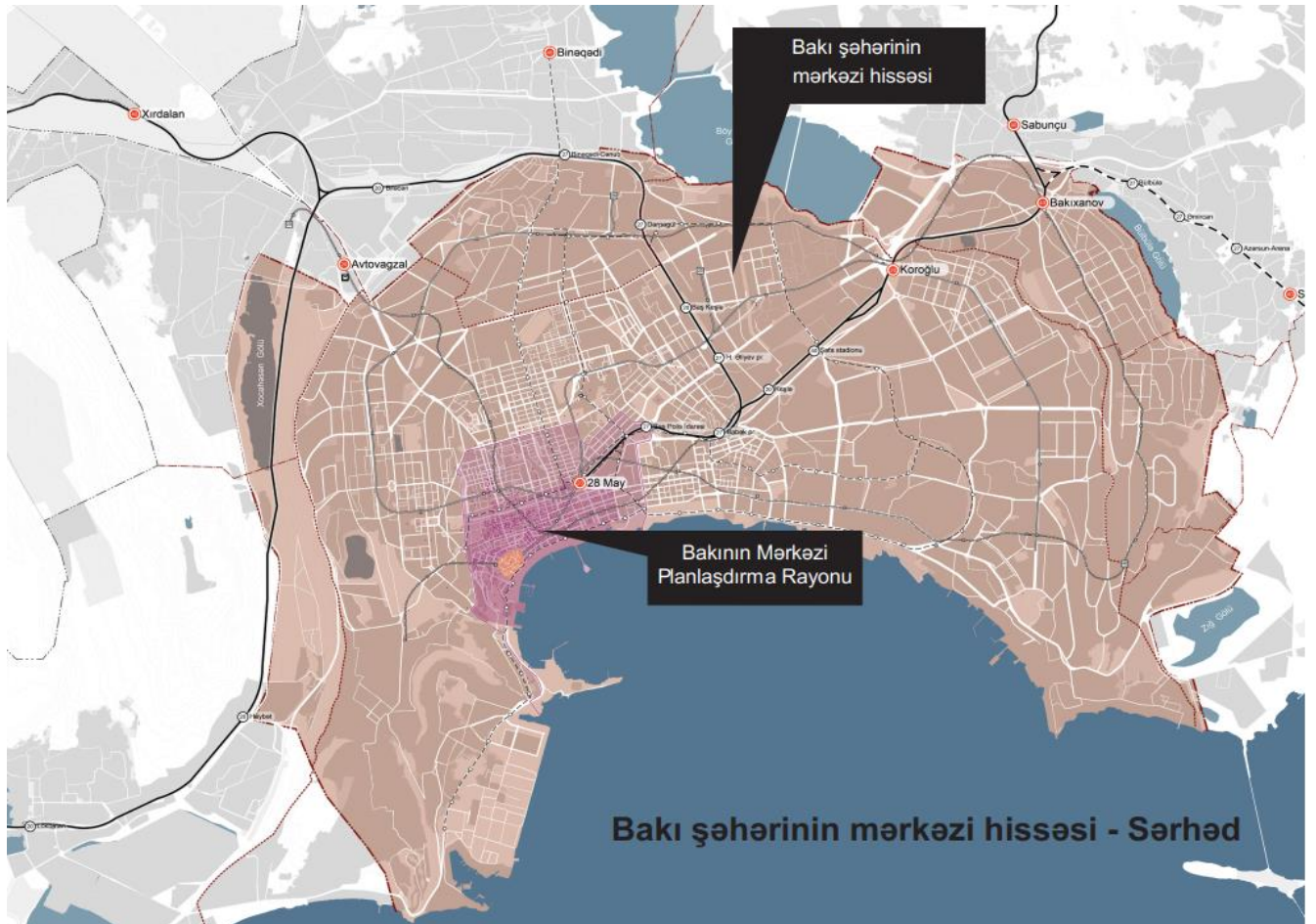
## 5. ƏSAS LAYİHƏ TƏKLİFLƏRİ - MƏRKƏZİ BAKI

*Bu fəsildə Bakı şəhərinin mərkəzi hissəsi ilə əlaqədar verilmiş əsas layihə təklifləri haqqında məlumatlar verilir. Fəsildə xüsusən bir neçə mərkəzi özündə birləşdirən əsas şəhər mərkəzi, şəhərin simvolu rolunu oynayan bina və tikililər, nəqliyyat sisteminə inteqrə ediləcək aşağı sürətli hərəkətlilik imkanları, ictimai nəqliyyat yönümlü şəhər inkişafı, ictimai yaşıllıqlar və hibrid yaşıl dəhlizlər haqqında məlumatlar verilmişdir.*

### **Bakı şəhərinin mərkəzi hissəsi - Sərhəd**

Şəhərin mərkəzi hissəsi təqribən 16 860 ha sahəni əhatə edir. Ərazi şimaldan cənuba 16 km, şərqdən qərbə 20 km məsafədə uzanır. Buraya Bakının altı inzibati şəhər rayonu olan Səbail, Yasamal, Nəsimi, Nərimanov, Nizami və Xətai rayonları daxildir. Bundan əlavə, mərkəzin ərazisinə Lökbatan, Badamdar, Xocasən, Biləcəri, M.Ə.Rəsulzadə, Sabunçu, Bakıxanov və Qaraçuxur qəsəbələrinin bir hissəsi də daxildir.

Mərkəzi Bakı adlandırılan əraziyə Bakı şəhərinin Baş Planı çərçivəsində əsas inkişaf əraziləri olaraq müəyyən olunmuş göl və gölətrafı ərazilər də daxil edilmişdir. Bundan əlavə, Bakının Mərkəzi Planlaşdırma Rayonu, o cümlədən tarixi irsi tərənnüm etdirən ərazilər, Port Bakı və müasir memarlıq nümunəsi olan Aypara kompleksi də şəhərin simasını zənginləşdirən əsas elementlər olaraq mərkəzi ərazinin sərhədinə daxil edilmişdir.



## MƏRKƏZİ BAKI – “HİBRİD YAŞIL İNKİŞAF “YANAŞMASI

Bakı şəhərinin Baş Planı Bakının mərkəzi hissəsində şəhər mühitinin keyfiyyətinin yaxşılaşdırılması və qorunmasına imkan verəcək kompleks planlaşdırma aləti rolunu oynayır.

Konsepsiya yeni alt mərkəzlərin iyerarxik sistemi və hibrid yaşıl dəhlizlər sistemi ilə reallaşdırılan qovşaq və əlaqələndirmə şəbəkəsinə əsaslanır. İki sistemin qarşılıqlı əlaqələndirilməsi həm yeni planlaşdırılan inkişaf zonalarında, həm də mövcud şəhər məhəllələrində sakinlərin qarşılıqlı fəaliyyətini təmin edən fasiləsiz fəaliyyət sahələri şəbəkəsi yaradır.

Bu yeni sistemin tətbiqi mobillik imkanları, iqtisadi inkişaf üçün mərkəzlər, istirahət məkanları və əlamətdar binaların bütün istiqamətlərdən aydın şəkildə görünə biləcəyi yerləri təmin edir.

Aşağıdakı fəsillərdə planlaşdırma konsepsiyasının əsas elementləri təsvir edilmişdir:

- yeni alt mərkəzlərin xüsusiyyətləri və;
- əlamətdar binaların inkişafı;
- mobillik həlləri;
- landşaft əraziləri və açıq məkanlar.



## 5.1. ƏSASLI TİKİNTİ VƏ TİKİNTİ SİXLİĞİNƏ NƏZARƏT

*Bu alt-fəsildə yeni alt mərkəzlərin şəhər sisteminin keyfiyyətinə təsirləri və Baş Plan çərçivəsində əsaslı tikinti ilə bağlı verilmiş tövsiyələri əks etdirən tikinti sıxlığına nəzarət haqqında məlumat verilir.*

### **KOMPAKT VƏ DAVAMLI MƏRKƏZİ BAKI - ŞƏHƏRDAXİLİ ÇOXMƏRKƏZLİLİK YANAŞMASI**

Şəhərdaxili çoxmərkəzlilik yanaşması çoxnövlü hərəkətlilik imkanları təqdim edən, ticarət mərkəzlərinin və ictimai obyektlərin yerləşdiyi, şəhər strukturunda nəzərə çarpan yer xüsusiyyətinə malik olan qovşaq funksiyasını yerinə yetirən şəhərdaxili alt-mərkəzlər sistemini müəyyən edir. Qeyd edilən şəhərdaxili alt-mərkəzlər ölçüsünə və xidmət təminatı miqyasına görə bir-birindən fərqlənir. Mərkəzi Bakı daxilindəki alt-mərkəzlər aşağıdakılarla xarakterizə olunur:

- №1. Əsas İNYŞ mərkəzləri;
- №2. Şəhər ticarət (*aktiv alış-veriş*) əraziləri;
- №3. Məhəllə mərkəzləri və/və ya küçələri.

Formasından asılı olmayaraq, alt-mərkəzlər öz əhatəsindəki ərazilər üçün həyat keyfiyyətinin artırılmasının əsas stimulu kimi çıxış edirlər. Onların əhəmiyyəti piyada gəzinti və ictimai nəqliyyat qovşaqları ilə əlaqələndirmə imkanları əsasında müəyyən edilir. Bu səbəbdən özündə kommersiya fəaliyyətlərini, ictimai xidmət və iş yeri imkanlarını, habelə yaşayış ərazilərini birləşdirən kompakt bina konsepsiyası, İNYŞ planlaşdırma konsepsiyası çərçivəsində üstünlüklərin əldə edilməsi baxımından ən əlverişli yanaşma hesab olunur.

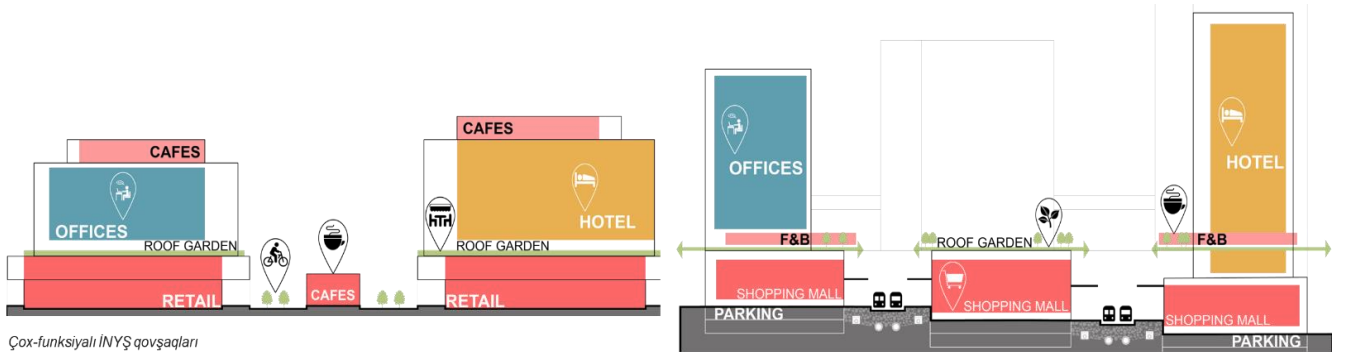
#### **№1. Əsas İNYŞ mərkəzləri**

Şəhərin mövcud və yeni planlaşdırılan əsas ərazilərində şəhərsalma fəaliyyətinin davamlı və kompakt şəkildə həyata keçirilməsi üçün Baş Planda İctimai Nəqliyyat Yönlü Şəhərsalma (İNYŞ) konsepsiyası tətbiq edilmişdir.

Konsepsiya yüksək sıxlıqlı inkişafın rellsi ictimai nəqliyyat mərkəzlərinə yaxın ərazilərdə həyata keçirilməsini nəzərdə tutur. İş yerləri, yaşayış binaları və xidmət sahələrini nəqliyyat stansiyalarının ətrafında eyni ərazidə inkişaf etdirməklə nəqliyyat sahəsinə qoyulan investisiyalardan həmçinin ictimai səmərə əldə etmək mümkün olacaq.

Sözügedən İNYŞ prinsipləri Bakının nəqliyyat şəbəkəsinin bütün hissələrində tətbiq oluna bilməz, çünki iş yerlərinin və əhəlinin sıxlığı hətta Mərkəzi Bakı ərazisində də çox fərqlənir. Buna görə, Baş Plan çərçivəsində daha yüksək sıxlıqlı inkişafa dəstək ola biləcək əsas İNYŞ qovşaqlarının yaradılması nəzərdə tutulur. Hər bir alt-mərkəzin iqtisadi səmərəliliyini təmin etmək üçün Baş Plan konsepsiyasında yeni iqtisadi imkanların yaradılması da nəzərə alınmalıdır. Buna üçlü qiymətləndirmə (3V) metodologiyasının tətbiqi ilə nail oluna bilər:

- qovşaq kimi əhəmiyyəti;
- ərazi kimi əhəmiyyəti;
- bazar potensialı baxımından əhəmiyyəti.



Mərkəzi Bakı daxilində İNYS mərkəzlərinin yaradılması baxımından bu üç amil qiymətləndirilməli və əsas götürülməlidir.

### **Qovşaq kimi əhəmiyyəti**

Məqsəd, mövcud və yeni inkişaf ərazilərini Bakı şəhərinin digər hissələri ilə rahat əlaqələndirən İNYS mərkəzlərinin yaradılması və bununla, yeni inkişaf əraziləri üçün geniş ictimai nəqliyyat imkanlarının yaradılmasıdır.

### **Ərazi kimi əhəmiyyəti**

Məqsəd, İNYS mərkəzlərinin yaradılması və bununla, yeni inkişaf əraziləri üçün geniş ictimai nəqliyyat imkanlarının yaradılmasıdır. Mərkəz əlamətdar ərazi rolu və eyni ərazidə torpaqdan istifadənin müxtəlifləşdirilməsinə imkan verən katalizator rolu oynayır.

### **Bazar potensialı baxımından əhəmiyyəti**

Məqsəd, İNYS mərkəzləri yaratmaqla yeni inkişaf əraziləri üçün ictimai nəqliyyat imkanlarının genişləndirilməsi və eyni zamanda mərkəzlər ətrafında investorlar üçün əlverişli biznes mühitinin yaradılmasıdır.

## **№2. Şəhər ticarət (aktiv alış-veriş) əraziləri**

Bu ərazilər Bakının əsas mərkəzi daxilində yerləşən alt mərkəzlərdir. Bu mərkəzlər konkret bir forma və ya ölçüdə olmur. Lakin adətən xətti şəkildə (*ticarət yolu*) inkişaf edir və çox sıx ictimai yerlərdə düyünləri olur.

Bu cür mərkəzlər yerli xidmət obyektlərinin cəmləşdiyi ərazilərdir: tibb məntəqələri, restoranlar, alış-veriş və əyləncə mərkəzləri, sosial təyinatlı müəssisələr. Bu cür ərazilərdə, binaların üst mərtəbələri adətən yaşayış evləri və ofis sahəsi kimi istifadə olunur.

### **Şəhər ticarət ərazilərinin əsas xüsusiyyətləri:**

- yalnız yeni inkişaf üçün deyil, həm də mövcud və genişləndirilmiş mərkəzlər üçün də müəyyən edilmişdir;

- çox istifadə edilən ictimai ərazilərdəki qovşaqlarla xətti konsentrasiya (*ticarət yolu*);
- yerli xidmətlər və ticarət fəaliyyətləri üçün təmərküzləşmə mərkəzləri;
- ofis məkanları, səhiyyə xidmətləri, sosial xidmətlər və s. üçün mərkəz;
- çoxmərtəbəli binaların ikidən yuxarı mərtəbələrinin yaşayış məqsədilə istifadəsi.

### **№3. Məhəllə mərkəzləri və/və ya küçələri**

Məhəllə mərkəzləri yerli sakinlərin sosial xidmət tələbatının və gündəlik ehtiyaclarının təmin edildiyi yerlərdir. Piyada gediş məsafəsində yerləşən xidmət obyektləri ilə təmin edilən mərkəzlər şəhər meydanına, əsas ticarət küçəsinə çevrilir. Kiçik mağaza və bazarlar isə ətraf icmaları canlandıran özünəməxsus ərazilər formalaşdırır.

Hər rayon çoxsaylı, fərdi və fərqli məhəllələrdən ibarətdir. Hər məhəllədə “məhəllə mərkəzi və/və ya küçəsi” olur. Məhəllə mərkəzləri və/və ya küçələri boyu sakinlərin gündəlik tələbatını ödəyən xidmət obyektləri və ictimai sahələr yerləşir.

İctimai sahələrdə avtomobillərin hərəkəti məhdudlaşdırılır və daha çox piyada gəzinti imkanı yaradılır. Yollar adətən “müştərək sahə” kimi istifadə edilir. İctimai sahənin bütün istifadəçiləri bərabər istifadə hüquqlarına malik olur. Bu səbəbdən, layihələndirmə zamanı təhlükəsizliyin təmin edilməsi üçün avtomobillərə aşağı sürət həddinin tətbiqi nəzərə alınmalıdır. Keyfiyyətli yol örtükləri ictimai sahələrin istifadəsini daha da rahat edə bilər. Oyun meydançaları, idman və asudə vaxt keçirmə sahələri gəncdən qocaya qədər bütün sakinlər üçün sağlam və aktiv həyat tərzini təmin edəcək. Fərdi yanaşmalar əsasında layihələndirilmiş meydanlar ərazidə asan orientasiyanı təmin edir.

Məhəllə mərkəzləri və/və ya küçələri ticarət və ictimai obyektləri olan özəyi ilə birgə layihələndirilmişdir. Kiçik pərakəndə satış məntəqələri və bazar yerləri gündəlik tələbatları təmin edir. Yerli iş mərkəzləri məşğulluq imkanları təmin edir və müasir, eyni zamanda ailə və icma yönümlü müştərək iş sahələri təklif edir. Bununla, müasir və ənənəvi həyat tərzini bir arada cəmləşdirən keyfiyyətli mühitin yaradılması mümkün olur.



## 5.2. MEMARLIQ SİMVOLLARININ İNKİŞAF KONSEPSİYASI

Bakı şəhəri hər zaman ölkənin memarlıq rəmzi və simvolunu təcəssüm etdirən memarlıq incilərinin çoxluğu ilə fərqlənib. Bunlara İçərişəhərdə yerləşən qədim Qız Qalasından başlayaraq, Azərbaycanın rəminə çevrilmiş müasir Alov qüllələrinə qədər (*inşası 2013-cü ildə tamamlanmışdır*) bir sıra bina və tikililəri misal gətirmək olar.

Bakı şəhərinin Baş planı çərçivəsində gələcəkdə inşa olunacaq və şəhərin memarlıq simvolu rolu oynayacaq binaların inkişafı üzrə konsepsiya və prinsiplər müəyyən edilmişdir. Qeyd olunan konsepsiya və prinsiplər sözügedən binaların məqsədyönlü inkişafını istiqamətləndirməyə, habelə onların ərazi üzrə düzgün şəkildə təşkili yolu ilə mövcud bina və tikililərə özünəməxsusluq qazandırmağa, Bakının müxtəlif yerlərinə əlverişli şəhər mühiti hissi qazandırmağa və bununla da bu yönümlü layihələndirmə həllərinin tarazlaşdırılmasına imkan verir.

Yuxarıda adları çəkilən iki nümunədən görüldüyü kimi, simvol rolu oynayan bina və tikililər milli, şəhər və hətta yerli səviyyəli təsirə sahib ola bilər. Simvol rolu oynayan bina və tikililər hər hansı vahid meyar əsasında müəyyən edilmir və kiçik elementlərdən əzəmətli bina və qalalara qədər müxtəlif ölçü və miqyasa sahib ola bilər. Təyinatından, miqyas və ölçüsündən asılı olmayaraq, bu xüsusiyyətə malik bina və tikililər şəhər transformasiyasına təkan verə və Bakının uğurlu inkişafının katalizatoru ola bilər:

1. simvol rolu oynayan bina və tikililər Bakı şəhərinin Baş planının əsas ideyalarına əsaslanan yeni layihə təkliflərinə (*çoxmərkəzli inkişaf, İNYŞ, dinamik və yaşamaq üçün geniş imkanlara malik Bakı üçün uyğun planlaşdırma həlli*) xüsusilə toxunur;

2. bu bina və tikililər şəhər özünəməxsusluğunun zənginləşməsində xüsusi rol oynayır. Belə ki, onlar şəhər regenerasiyasına və ayrı-ayrı ərazilərin və bütün şəhərin xarakteri və özünəməxsusluğunun genişləndirilməsinə şərait yaradaraq şəhərin ərazi strukturunun bərpasında mühüm təkanverici rol oynaya bilər;

3. şəhərin ümumi görkəmi baxımından güclü təsirə malik simvol rolu oynayan bina və tikililər Bakının ayrı-ayrı ərazilərinə lokal dəyər qatararaq müəyyən iqtisadi faydalar təmin edir.

Hazırkı fəsildə bu istiqamətdə gələcək qərarların qəbul edilmə metodologiyası barədə məlumat verilir. Bununla belə, burada hər hansı konkret tənzimləmə üsulu barədə fikirlər səsləndirilmir, belə ki, indiki planlaşdırma miqyasında bunun müəyyən edilməsi mümkün və iqtisadi cəhətdən məqsədəuyğun deyildir (*çünki daşınmaz əmlaka sərmayə qoyuluşu yalnız şəhər planlaşdırmasının və tənzimləyici sənədlərin tələblərinə deyil, digər bir sıra amillərə də əsaslanır*). Burada xüsusi diqqət əsas baxış dəhlizlərinə, dəniz fasadı, həmçinin Bakının memarlıq üfünə yönəldiləcək.



Konsepsiya təsəvvür ssenarilərinin hər birini tam əhatə edə bilməz, çünki hər bir şəhər zamanla dəyişir və müasir tələblərə cavab vermək üçün qabaqcıl tədbirlərin nəzərdə tutulmasını tələb edir.

Simvol rolu oynayan bina və tikili xüsusiyyətinə malik strukturun (*çoxmərtəbəli binanın*) inşası ilə bağlı qərarın qəbul edilməsində bir çox digər amillərin nəzərə alınması da həlledici əhəmiyyətə malikdir: ərazinin iqtisadiyyatı, geoloji quruluşu, Azərbaycan iqtisadiyyatının ümumi vəziyyəti, binanın gələcək istifadə təyinatına dair mümkün ssenarilərlə bağlı bazarın öyrənilməsi.



## Memarlıq simvollarının inkişafı üçün planlaşdırma prinsipləri

### “Hər bir şəhər zamanla dəyişir”

Dəyişikliklər - inkişafın əsrlər və onilliklər boyu baş verən təbii halıdır və yeni tikinti texnologiyaları, yeni həyat standartları, eləcə də cəmiyyətin ümumi inkişafı ilə səciyyələnir.

Bakı şəhərinin Baş planının hazırlanması prosesində şəhərin keçmiş və hazırki inkişaf dinamikası təhlil edilmişdir. Bununla əlaqədar əlamətdar bina və tikililərin inkişaf yanaşması, eləcə də hibrid yaşıl dəhlizlər konsepsiyası diqqətə alınmaqla aşağıdakı amillərin nəzərə alınması təklif edilir:



Keyfiyyət



Əlavə dəyər



Binaların birinci mərtəbəsinin açıq ictimai məkan kimi inkişafı



Davamlılıq



Çoxfunksonallıq



İştirakçılıq prinsiplərinə əsaslanan planlaşdırma prosesi

## Bakı şəhərinin memarlıq simvolları



### Əlamətdar binalara dair memarlıq prinsipləri

#### Konsepsiya

- Şəhərin ümumi inkişafına əlavə dəyərin qazandırılması.
- Çoxmərkəzli inkişafın sürətləndirilməsi və mərkəzlərin inkişafı (*məhəllə yanaşması*).
- Konsepsiyanın gələcək planlaşdırma və qərar qəbulu prosesinin əsası kimi qəbul edilməsi.
- Bütün inkişaf / funksional tələblər üzrə keyfiyyət standartlarının müəyyən edilməsi.
- Bərabərlik və şəffaf qərar qəbulu yolu ilə sərmayə qoyuluşu prosesinin təhlükəsizliyinin təmin edilməsi.

#### Uğurlu çoxmərtəbəli binaların inşası üzrə tələblər

- Şəhər kontekstinə uyğunluq.
- Üstün memarlıq layihələndirməsi (*xarakter və forma*).
- Gələcək funksionallıq (*davamlılığın proqramlaşdırılması*).

## **Sahə və ya mərtəbəlilik ilə bağlı konkret tələblərin qoyulmaması**

• Müfəssəl konsepsiya hazırkı rəhbər prinsiplər əsasında yerli səviyyədə həyata keçirilməlidir.

• İqtisadi məqsəduyğunluq coğrafi mövqeyə əsasən müəyyən edilməlidir.

• Binanın layihəsi və mərtəbəliliyi binanın səmərəliliyi, icarə imkanları, istismar dəyəri və s. ilə müəyyən edilir.

### **5.2.1. BAKININ ÜFÜQİ VƏ SAHİL FASADI**

Bakı şəhərinin üfüq xətti və “dənizdən görünən fasadı” müxtəlif hündürlüyə malik tikililərlə, habelə amfiteatrın içərilərinə doğru uzanan baxış dəhlizləri və mənzərəli hündürlüklərlə təmsil olunur.

Şəhərin təbii topoqrafik quruluşu əlamətdar və çoxmərtəbəli tikililərin konturları ilə birləşərək onları bütövləşdirir. Mərkəzi şəhərə açılan bu qapılar dənizkənarı ərazidən şəhərə yaxınlaşma təəssüratı yaradır.

Bakının dəniz fasadı onu iki tərəfdən hüdudlayan iki müasir tikili - Alov Qüllələri və Aypara kompleksi və onların mərkəzində yerləşən, qədim Bakının ürəyi hesab olunan İçəri şəhər və Qız qalası ilə xarakterizə olunur. Alov Qüllələri və Aypara kompleksinin arasında uzanan Dənizkənarı Milli Parkın ərazisi bir-birindən müəyyən məsafədə yerləşən nöqtəvi tikililərlə təmsil olunur. Bu tikililər dənizkənarı ərazilərin ümumi fonunu formalaşdıran Mərkəzi Planlaşdırma Rayonunun bir hissəsidir. Bakı şəhərinin Baş Planı çərçivəsində bu ərazi ilə bağlı xüsusi təlimatların tətbiqi yolu ilə şəhərin bu simasının qorunması nəzərdə tutulur.

Bu misilsiz mənzərənin daha aydın və nəzərə çarpan edilməsi üçün Baş Plan çərçivəsində aşağıdakı tədbirlərin həyata keçirilməsi təklif olunur:

• şəhərin dənizkənarı ərazilərlə əlaqəsinin gücləndirilməsi, yeni yeni 28 May dəhlizinin formalaşdırılması;

• Mərkəzi Planlaşdırma Rayonunun şimal sərhədi olaraq Qış parkının müəyyən edilməsi və əlamətdar binalar üçün iki sahənin (*yeni Mərkəzi Park*) müəyyən edilməsi ilə onun şərq uzantısının inkişafı: Mərkəzi Parkın şərq hüdudunun yamaclarında yeni əlamətdar binaların inşası və 28 May stansiyasında meydan ərazisinin transformasiyası.

Bu yanaşma Mərkəzi Planlaşdırma Rayonun dörd künc nöqtəsini müəyyən edəcək. Hər bir künc nöqtə şəhəratrafi ərazilərindən mərkəzə yaxınlaşma zamanı mayak rolunu oynayacaq.

Bakı göllərinin ətrafının inkişafı Baş Planın planlaşdırma strategiyasının əsas hədəflərindəndir. Bu istiqamətdə həyata keçiriləcək tədbirlər Bakı üçün yeni şəhər fasadının yaradılması və göl sahilləri boyu yeni çoxmərtəbəli binaların inşası imkanı təmin edəcək. Yerli

səviyyədə həyata keçiriləcək xüsusi inkişaf planlarının hazırlanması zamanı uyğun ərazilər və iqtisadi məqsəduyğunluq təhlillərinin aparılması tələb olunacaq.

### Bakının yeni memarlıq simvolları

Bakının Alov Qüllələri, Port Baku ərazisində Aypara kompleksi və Heydər Əliyev Mərkəzi kimi memarlıq simvollarını tamamlayacaq yeni əlamətdar binaların inşası üçün təklif olunan əsas ərazilər:

- Yeni mərkəzi parkın şərq hüdudundakı yamaclı ərazilər;
- 28 May Mərkəzi Stansiyası.



### Dənizkənarı ərazilərin / Dənizkənarı fasadının təkmilləşdirilməsi

Mərkəzi Bakının dənizkənarı əraziləri üzrə layihələndirmə yanaşmalarının daha da şaxələndirilməsi nəzərdə tutulur. Şəhərlə dənizkənarı ərazilər arasında daha yüksək əlçatanlığın təmin edilməsi ilə çoxşaxəli funksionallığa malik sahiyanı ərazilər sakinlər və qonaqların əsas istirahət yeri olmağa davam edəcəkdir.

## 5.2.2. TARİXİ MEMARLIQ İRSİNİN QORUNMASI

Bakı şəhərinin Baş Planı çərçivəsində memarlıq abidələrinin və irsinin qorunmasına dair qaydaların, habelə ayrı-ayrı binalar və bina ansambları üçün qiymətləndirmə meyarlarının tətbiqinə dair təkliflər müəyyən edilmişdir.

YUNESKO-nun Ümumdünya irs abidələri siyahısına daxil olan İçəri şəhər ərazisi və onun mühafizə zonası ölkə əhəmiyyətli abidə kimi Azərbaycan Respublikasının Prezidentinin sərəncamı ilə qorunur və "İçərişəhər Dövlət Tarix-Memarlıq Qoruğu İdarəsi" tərəfindən idarə olunur.

Bakının mərkəzi hissəsinin şəhər simasının qorunaraq inkişaf etdirilməsi üçün Baş Plan çərçivəsində Bakının Mərkəzi Planlaşdırma Rayonunun yaradılması təklif olunur. Qeyd edilən rayonun ərazisinə İçərişəhər, onun mühafizə zonası, habelə şəhərin memarlıq abidələrinin əksəriyyətinin yerləşdiyi ərazi daxildir. Tarixi binalarla yanaşı, müasir və əlamətdar binaların da yerləşdiyi Bakının Mərkəzi Planlaşdırma Rayonu özünəməxsus şəhər simasına malik ərazidir.



İrsin qorunması istiqamətində Baş Plan çərçivəsində nəzərdə tutulan tədbirlərə həmçinin tarixçilər, memarlar, şəhərsalma mütəxəssisləri, sənətkarlar və daşınmaz əmlak mütəxəssislərindən ibarət ekspert komissiyasının təsis olunması tövsiyə olunur. Qeyd olunan Komissiya sözügedən ərazi daxilində müəyyən olunmuş abidələrin yaxınlığında və tarixi ərazilərdə aparılan işlər zamanı müvafiq qurumların və sərmayədarların məlumatlandırılması və istiqamətləndirilməsi vəzifəsini yerinə yetirəcək. Komissiyanın ekspertləri maraqlı tərəflərin ərazidə həyata keçirilən və ya keçirilməsi nəzərdə tutulan tədbirlərin potensial mənfi təsirləri barədə məlumatlandırılmalı və alternativ planlaşdırma həlləri müəyyən etmək üçün tarixi binaların yaxınlığında yeni təklif olunan inkişaf təşəbbüsləri ilə bağlı tövsiyələrin verilməsini təmin etməlidir.

## **Qabaqcıl təcrübələrdən əldə olunan nəticələr və Bakı şəhərinin Baş Planının bu təcrübələrə uyğunlaşdırılması**

- memarlıq keyfiyyəti və ümumi həyat keyfiyyətinin yüksək olmasına xüsusi diqqətin yetirilməsi;
- ictimai iştirakçılıq prinsipinə əsaslanan planlaşdırma prosesinin qurulması;
- planlaşdırma prosesinin nəzərə alınmasının təmin edilməsi üçün gələcək investorlar / sahibkarlar ilə müqavilənin imzalanması və müvafiq Qurum tərəfindən müəyyən edilən təlimatlara riayət olunması;
- şəhər simasına təsir göstərən inkişaf təşəbbüsləri ilə bağlı şəhərsalma parametrlərinin müəyyən edilməsi üçün müfəssəl planların hazırlanması.

### **5.2.3. ŞƏHƏR İNKİŞAFI ÜZRƏ STİMULLAŞDIRICI TƏDBİRLƏR**

Stimullaşdırıcı zonalaşdırma planlaşdırma alətidir. Bu alət tikinti layihələrində ictimai faydaları olan layihələri həyata keçirən investorlara müəyyən üstünlüklər qazandırır. Məsələn, hər hansı bir investora ictimai məkan və ya xidmət obyektini yaratmaq müqabilində inşa etdiyi binada sıxlığın və mərtəbəliliyin artırılmasına yol verilir.

Baş Planda şəhər ərazilərinin zonalaşdırılması Azərbaycan Respublikasının Nazirlər Kabinetinin 2014-cü il 21 fevral tarixli 51 nömrəli Qərarı ilə təsdiq edilmiş "Ərazilərin zonalaşdırılması, tikintinin növü və miqyası ilə bağlı müfəssəl Qaydalar"a əsasən aparılmışdır. Bu qaydalara əsasən mövcud yaşayış zonalarında yenidən qurulması zamanı yaşayış məntəqələrində yanaşı tikinti aparılmasının əsas şərtləri, tikintinin yanğın təhlükəsizliyi, sağlam sanitariya-epidemioloji, insolyasiya və təbii işıqlandırma şəraiti təmin edilməklə, ərazinin tikinti əmsalı 0,6-dan artıq olmamaq şərti ilə, tikinti və tikinti sıxlığı əmsalının 30 faizdən çox olmayaraq artırılmasına yol verilir.

Stimullaşdırma qeyd olunan Qərarın ümumi prinsipinə deyil, əsasən sosial təyinatlı xidmət müəssisələri, əlçatan mənzil imkanları, yaşıllıq şəraiti və şəhər inkişaf keyfiyyəti kimi ictimai rifah şəraitinin qurulması kimi amillərə yönləndiriləcək.

Bu yeni tənzimləmə Bakı şəhəri ərazisində ümumi inkişaf keyfiyyətini yüksəltməklə yanaşı, şəhər daxilində sosial təyinatlı müəssisələrlə təminatı təşviq etməyə imkan verəcək.

### **İqlim şəraitinin sağlamlaşdırılmasının və şəhər keyfiyyətinin nəzərə alındığı zonalaşdırma**

Yaşıllıqların ümumi şəhər ərazisində payının artırılması Baş Planın əsas hədəfidir. Bu hədəfə nail olmaq üçün yeni inkişaf çərçivəsində park və meydanlara geniş yerin verilməsini nəzərdə tutan binaların inşasının stimullaşdırılması tədbirləri gücləndirilməlidir. Bu cür stimullaşdırıcı tədbirlər mikro iqlim şəraitinə və bilavasitə şəhər əhalisinin həyat keyfiyyətinə müsbət təsir göstərəcəkdir.

Şəhər sakinləri və piyadalar üçün keyfiyyətli şəhər mühitinə asan əlaqə imkanları, eləcə də rahat gəzinti mühiti daxildir. Bu cür keyfiyyətli şəhər mühitinin layihələndirilməsi üçün katalizator rolu oynayacaq stimullaşdırıcı tədbirlərin həyata keçirilməsi Bakı şəhərində qabaqcıl standartlara cavab verən həyat keyfiyyətinin təmin edilməsinə şərait yaradacaq.

### 5.3. NƏQLİYYAT İNFRASTRUKTURUNUN VƏ İCTİMAİ NƏQLİYYAT SİSTEMİNİN İNKİŞAFI

*Bu alt-fəsildə Baş Planda Əsas Şəhər Mərkəzi üçün nəzərdə tutulan ictimai nəqliyyat sisteminin inkişafı haqqında məlumat verilmişdir.*

#### Nəqliyyat sisteminin inkişaf konsepsiyası

Böyük Bakı Regionunun nəqliyyat infrastrukturunun inkişafı üzrə vahid konsepsiyanın hazırlanması, rəşional inkişaf mərhələlərinin müəyyən edilməsi və bununla, şəhərin əsas yollarındaki nəqliyyat yüklənməsinin aradan qaldırılması, şəhərətərafı ərazilərdən nəqliyyat axınlarının idarə edilməsi, Böyük Bakı sakinləri üçün yola sərf olunan vaxtın mümkün səviyyədə qısaldılması, nəqliyyat qovşaqlarının lazımi səviyyədə təmin edilməsi kimi məsələlərin həll edilməsi.

#### SEÇİLMİŞ NƏQLİYYAT QOVŞAQLARININ ƏRAZİ TƏLƏBATI

##### Hədəf göstəricilər

• Müxtəlif nəqliyyat mübadilə mərkəzlərində avtomobillər üçün dayanacaqlar, o cümlədən taksi, avtobus və velosiped dayanacaqları kimi nəqliyyat infrastrukturunun inkişafı ilə bağlı tələb olunan ərazilərin sahəsini müəyyən etmək üçün xüsusi hədəf göstəricilər tətbiq edilmişdir. Hədəf göstəricilər beynəlxalq nümunələrə əsaslanır. Fərdi minik avtomobillərinə minib-ənmək üçün xüsusi zonalar (*həmçinin, "Kiss-and-Ride" zonası adlanır*) nəqliyyat mübadilə mərkəzlərində əlavə sahələr hesab olunduğu üçün hədəf göstəricilərdə nəzərə alınmamışdır. Strateji şəhərətərafı qovşaqlarda avtomobil dayanacaqlarında daha çox ərazinin (*"avtomobil/yer"inin*) təmin edilməsi tələb olunur. Bu məsələ digər dəstəkləyici xidmətlərin keyfiyyətindən çox asılıdır. Müəyyən hallarda gündəlik 1000 sərnəşinə 1,5 yer həddində müəyyən edilmiş göstəricinin iki və ya hətta üç dəfə artırılması tələb oluna bilər.

• Xüsusi sahələrə avtomobil dayanacaqlarının içərisindəki daxili giriş-çığış zolaqları (*sərbəst hərəkət üçün*) daxildir.

• Nəqliyyat qovşaqlarında bütün növ nəqliyyat vasitələri ilə daşınan gündəlik 10 000 sərnəşinə 3 taksi yeri təmin edilməlidir. İctimai avtobus xidmətləri ilə yüksək səviyyədə təmin olunan stansiyalarda bu göstərici nisbətən aşağı qəbul oluna bilər.

Cədvəl 5.3.1

##### Xüsusi hədəf göstəriciləri

	Etalon göstəricilər	Hədəf göstəricilər
Avtomobillər üçün dayanacaq	1,3 - 7,6 ( <i>Gündəlik 1 000 nəfər sərnəşinə düşən sahə</i> )	1,5
Taksi duracaq yerləri	0,7 - 3,7 ( <i>Gündəlik 10 000 nəfər sərnəşinə düşən sahə</i> )	3,0
Avtobuslar üçün dayanma yerləri	0,1 - 0,3 ( <i>Bir saat ərzində daxil olan avtobuslar üçün dayanma yerləri</i> )	1,5
	0,6 - 2,3 ( <i>Avtobus məşrutlarının istiqamətləri üzrə dayanma yerləri</i> )	1,0
Velosiped duracağı	3,4 - 96,5 ( <i>Gündəlik 10 000 nəfər sərnəşinə düşən sahə</i> )	10,0

Qovşaqlar üzrə hədəf göstəriciləri (*qovşağın funksiyasından asılı olaraq*)

Qovşağın funksiyası	Hədəf göstəriciləri ( <i>gündəlik 1000 nəfər sərnişinə düşən sahə</i> )
Əsas nəqliyyat qovşaqları	5
Kiçik nəqliyyat qovşaqları	4,5
“P+R” aralıq dayanacaq	3
Kiçik “P+R” aralıq dayanacaq	2,5
Şəhər ( <i>qovşaq</i> )	1,5

• Aşağı göstəricilər hər hansı sahədən, o cümlədən taksi duracağı ərazisində daxili giriş-çığış zolaqlarının bir hissəsindən (*asılı hərəkət üçün*) növbəli istifadə üçün nəzərdə tutulan sahələrə aiddir. Daha yüksək göstəricilər isə minib-enmək üçün nəzərdə tutulan (*asılı hərəkət yerləri ola bilər*) sahələrə aiddir. Asılı hərəkət ard-arda dayanan avtomobillərdən birincisi istisna olmaqla digərlərinin sərbəst hərəkət edə bilməməsidir.

• Bir saatda daxil olan və ya çıxan 100 avtobus üçün təxminən 15 dayanma yeri (*ehtiyat yerlər daxil olmaqla*) tələb olunur. Lakin, bu rəqəm iş tezliyi və rejimindən (*son və ya aralıq dayanacaq*) əhəmiyyətli dərəcədə asılıdır. Alternativ olaraq bir avtobus xətti üzrə aralarında 2,5 dəqiqə və daha çox interval olan avtobuslar üçün 1 dayanma yeri kifayətdir.

• Xüsusi sahələr daxili giriş-çığış zolaqlarının olmasını tələb edir. Aşağı göstəricilər boş avtobus parklanma sahəsinə (*ehtiyat dayanma yeri*), daha yüksək göstəricilər isə iki dəfə geniş sahə tutan və üstü qapalı olan avtobus dayanacaqlarına (*sərnişinlər üçün gözləmə yeri daxil olmaqla*) aiddir.

• Ümumilikdə, xüsusi sahə tələbləri obyektin orta ölçüsü ilə əlaqədardır. Kiçik obyektlərdə əsas infrastruktur elementləri (*giriş-çığış yolu, döngə və s.*) təmin edilir və burada avtobus dayanma yerlərinə tələbat daha çox olur.

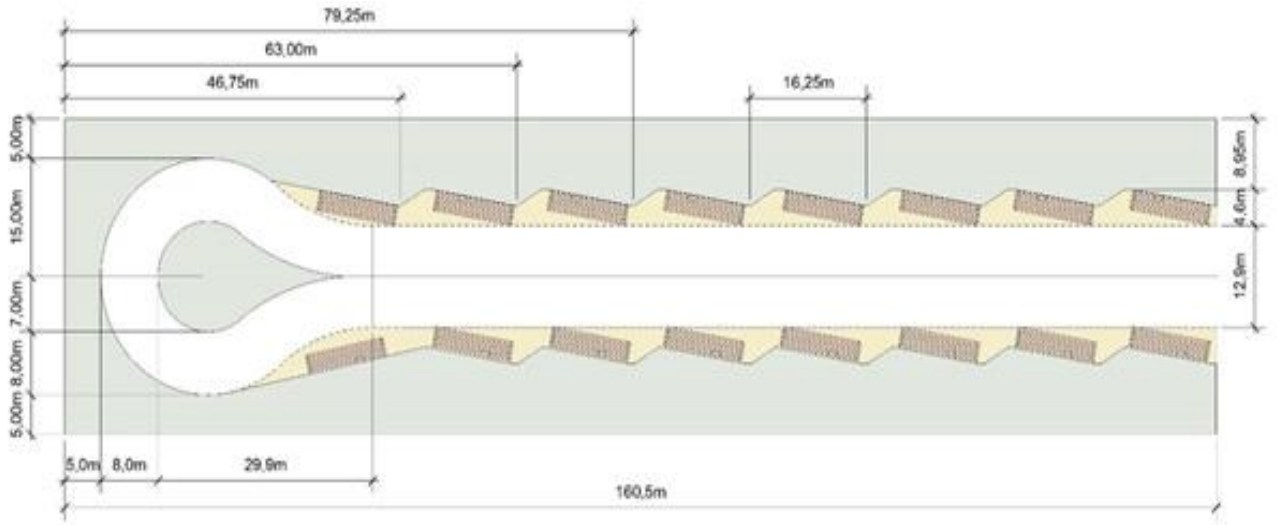
• Nəqliyyat qovşaqlarında bütün növ nəqliyyat vasitələri ilə daşınan gündəlik 10 000 sərnişinə ən azı 10 velosiped duracağı təmin edilməlidir ki, bunun üçün də 5 dayaq kronşteyni tələb olunur.

## Xüsusi sahə tələbləri

	Xüsusi sahə tələbləri
Avtomobillər üçün dayanacaq	hər yer üçün 25 – 35 m <sup>2</sup>
Taksi duracaq yerləri	hər yer üçün 20 – 27,5 m <sup>2</sup>
Avtobuslar üçün dayanma yerləri	hər avtobus dayanma yeri üçün 125 - 350 m <sup>2</sup>
Velosiped duracağı	hər duracaq üçün 2 - 3 m <sup>2</sup>



12 m-lik standart avtobusları yerləşdirmək üçün pavilyon tipli avtobus dayanacağıının planlaşdırılması üçün tələb olunan nümunəvi ərazi/sahə tələbləri



Cədvəl 5.3.4

Təklif edilən nəqliyyat mübadilə mərkəzlərinin tərkib elementləri üçün sahə tələbatı

Nəqliyyat qovşağının adı	Avtobuslar üçün dayanma yerləri	*İctimai (relsi) nəqliyyat	Taksi duracaq yerləri	Minimum avtomobil dayanacaq sahəsi	Velosipedlər üçün duracaq yerləri	Torpaq sahəsi, m <sup>2</sup>	Minimum	Ümumi sahə**
	ədəd/m <sup>2</sup>	sərnişin /gün	ədəd/m <sup>2</sup>	ədəd/m <sup>2</sup>	ədəd/m <sup>2</sup>	Əlavə*		
Bakı Beynəlxalq Avtovağzal Kompleksi	23	53 000	14	400	50	NA	-	25 750
	17 000		450	4x1750	150	NA		
Koroğlu nəqliyyat mübadilə mərkəzi	26	140 000	32	700	70	NA	-	44 850
	24 000		1 000	19 000	200	NA		
Bakı Mərkəzi dəmir yolu stansiyası / 28 May metro stansiyası*	12	240 000	22	450 (1000)	240	40 000	-	16 750
	7 500		1 400	32 000	750	20 000		
Lökbatan nəqliyyat mübadilə mərkəzi***	16	16 000	5	100	-	NA	27 000	9 300
	5 600		150	3 500	-	NA		
Sumqayıt dəmir yolu stansiyası*	8	32 000	23	480	30	17 000	-	4 900
	1 300		1 100	2 400	100	16 000		
Dərnəgül metro stansiyası	10	48 000	14	140 (500)	50	NA	92 000	13 600
	9 250		400	3 800	100	NA		
Xırdalan dəmir yolu stansiyası*	11	27 000	12 (43)	177 (757)	40	36 000	-	16 400
	6 700		930	8 700	120	88 000		
Sabunçu dəmir yolu stansiyası*	8	27 000	8 (53)	166 (386)	30	13 000	-	9 850
	3 600		150	6 000	100	94 000		
Zabrat II (Şimal) dəmir yolu stansiyası*	12 (16)	22 000	10 (21)	180 (500)	25	11 000	-	15 700
	6 600		1 900	7 200	70	107000		
Qala (Mərdəkan) dəmir yolu stansiyası	4	21 000	6	150 (250)	20	2 700	-	7 600
	2 200		170	5 200	60	123000		

Binəqədi mərkəzi stansiyası	10	21 000	6	150 (250)	20	NA	13 000	8 900
	3 500		180	5 200	60	NA		
Y-16 (Ramiz Quliyev küçəsi) metro stansiyası	6	40 000	12	150	40	NA	19 000	8 100
	2 500		350	5 200	120	NA		
Maştağa dəmir yolu stansiyası*	4 (6)	27 000	12 (18)	200 (240)	30	104700	-	9 700
	800		1 200	7 600	100	37 000		
Lökbatan dəmir yolu stansiyası	3	26 000	10	150 (250)	30	4 700	-	6 900
	1 200		450	5 200	100	52 000		
Suraxanı dəmir yolu stansiyası	8	21 000	6	150 (250)	20	7 200	-	8 000
	2 600		200	5 200	60	83 000		
Ələt mərkəzi dəmir yolu stansiyası	3	11 000	3	150 (250)	-	NA	8 500	6 400
	1 100		90	5 200	-	NA		
Hövsan dəmir yolu stansiyası	8	11 000	3	50 (250)	-	NA	9 000	4 600
	2 800		90	1 700	-	NA		
Zirə dəmir yolu stansiyası	2	6 000	2	50 (400)	-	NA	7 000	2 400
	700		50	1 700	-	NA		
Binəqədi cənub dəmir yolu stansiyası	16	32 000	10	100 (800)	30	NA	-	9 900
	6 000		260	3 500	100	83 000		
Məmmədli dəmir yolu stansiyası*	4	14 000	4 (17)	70 (760)	20	6 500	-	6 000
	4 200		120	1 700	50	55 000		
Bakıxanov dəmir yolu stansiyası	20	46 000	14	150	50	NA	35 000	8 550
	2 800		400	5 200	150	NA		
Hövsan-2 dəmir yolu stansiyası	6	6 000	2	50 (400)	-	NA	9 000	3 800
	2 100		50	1 700	-	NA		
Zağulba dəmir yolu stansiyası	8	11 000	3	50 (400)	-	NA	10 500	4 500
	2 800		90	1 700	-	NA		
Xırdalan qərb dəmir yolu stansiyası				50		NA	9 500	4 500
					1 700			

\* - "Azərbaycan Dəmir Yolları" QSC tərəfindən həyata keçirilən "Abşeronun Vahid Dəmir yolu Sistemi - Strateji Baş Plan" layihəsi"nə əsaslanır.

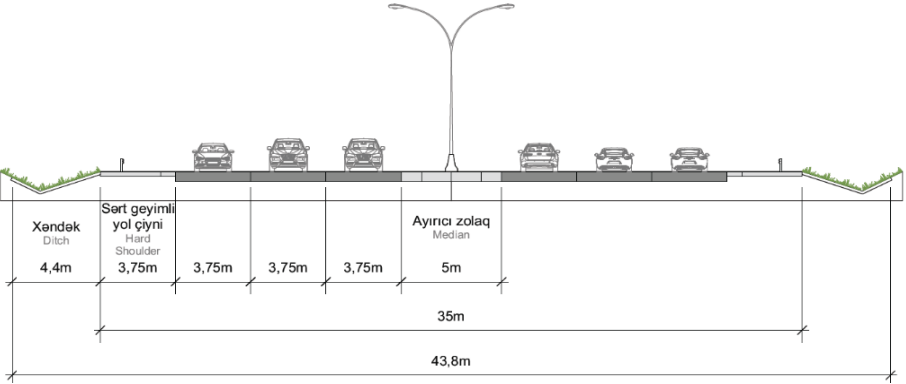
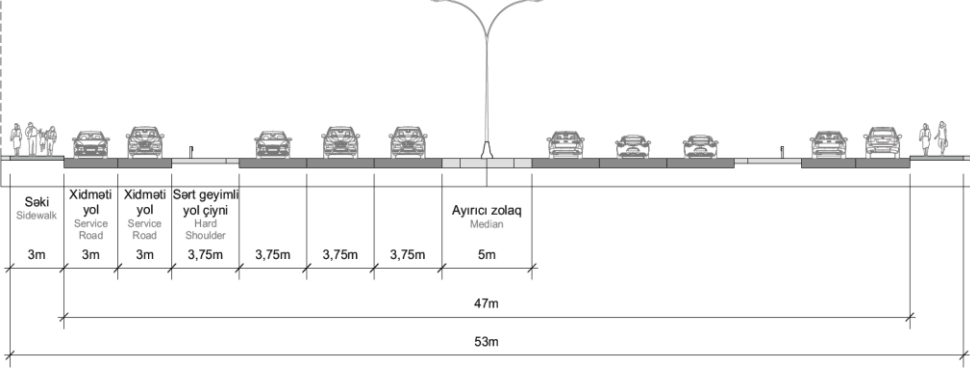
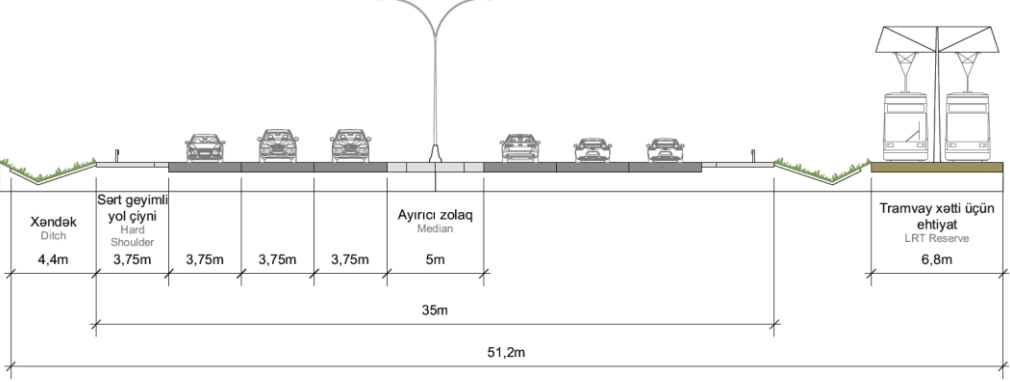
\*\* - Dəmir yolu, metro və ya tramvay stansiyaları istisna olmaqla nəqliyyat infrastrukturuna aid ərazinin ümumi sahəsi.

\*\*\* - Tramvay xətlərinə qoşulduqdan sonra mövcud Lökbatan Avtobus Keçid Stansiyasının 2040-cı ildə yenilənməsi.

**Qeyd.** "Abşeronun Vahid Dəmir yolu Sistemi - Strateji Baş Plan" layihəsi" çərçivəsində verilmiş təkliflərə istinad edir.

## KÜÇƏ-YOL ŞƏBƏKƏSİNİN ENİNƏ PROFİLLƏRİ (nümunəvi)

Magistral avtomobil yolları

<p><b>A</b></p>	
<p><b>3x3 hərəkət zolaqlı avtomobil yolu:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- yolun təhkim zolağı: drenaj xətləri zolağı daxil olmaqla təqribən 50 m;</li> <li>- hərəkət hissəsi: sərt geyimli yol çiyini daxil olmaqla 35 m.</li> </ul>	
<p><b>B</b></p>	
<p><b>2x2 zolaqlı yan yollar daxil olmaqla 3x3 zolaqlı avtomobil yolu:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- yolun təhkim zolağı: təqribən 60 m;</li> <li>- hərəkət hissəsi: sərt geyimli yol çiyini və 2x2 zolaqlı yan yol daxil olmaqla 47 m,</li> <li>- səki (<i>bitişik divarlar/hasarlar olduqda minimum 3+0,5 m</i>).</li> </ul>	
<p><b>Btramvay</b></p>	
<p><b>Tramvay xətti üçün ehtiyat (yolun hərəkət hissəsinə bitişik) ərazi daxil olmaqla 3x3 zolaqlı avtomobil yolu:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- yolun təhkim zolağı: drenaj xətləri daxil olmaqla təqribən 60m,</li> <li>- hərəkət hissəsi: sərt geyimli yol çiyini daxil olmaqla: 35 m.</li> </ul>	

## Ümumşəhər əhəmiyyətli prospekt, küçə və yollar

<p><b>C</b></p> <p><b>3x3 zolaqlı ümumşəhər əhəmiyyətli prospekt:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-yolun təhkim zolağı təqribən 39 m;</li> <li>- hərəkət hissəsi: 23,5 m;</li> <li>- yaşıllıq zolağı 2,5 m;</li> <li>- velosiped zolağı: 1,5m + təhlükəsizlik məsafəsi (0,5 m);</li> <li>- bitişik divarlar/hasarlar olduqda səki minimum 3+0,5 m.</li> </ul>	
<p><b>D1 tunel</b> (o cümlədən, rayon əhəmiyyətli yollar üzrə)</p> <p><b>Bir istiqamətli 2 hərəkət zolaqlı ümumşəhər əhəmiyyətli küçə (tunel):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- yolun hərəkət hissəsi: qəza çıxış səkisi daxil olmaqla 10 m.</li> </ul>	
<p><b>D2 tunel</b> (o cümlədən, rayon əhəmiyyətli yollar üzrə)</p> <p><b>2x2 hərəkət zolaqlı yol (tunel):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- yolun hərəkət hissəsi: qəza çıxış səkisi daxil olmaqla 16,5 m.</li> </ul>	

## Rayon əhəmiyyətli prospekt, küçə və yollar

Rayon əhəmiyyətli prospekt, küçə və yollar üzrə küçə-yol şəbəkəsinin nümunəvi eninə profilləri hərəkət zolaqlarının sayı yolun yerinə yetirdiyi funksiya nəzərə alınmaqla ümumşəhər əhəmiyyətli prospekt, küçə və yolların nümunəvi eninə profillərinə bərabər götürülə bilər.

Hərəkət zolağının eni xüsusi əsaslandırmaqla təhlükəsizlik baxımından məqsədəuyğun hesab edildiyi təqdirdə 3,00 m qəbul edilə bilər.

Velosiped zolağının yolun hərəkət hissəsinə bilavasitə bitişik təşkil edilməsi yalnız xüsusi əsaslandırmaqla təhlükəsizlik baxımından məqsədəuyğun hesab edildiyi təqdirdə qəbul edilə bilər.

<b>E</b>	
<p><b>Mərkəzi ayırıcı zolaqda tramvay xətti yerləşdirilməklə 3x3 zolaqlı rayon əhəmiyyətli prospekt:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-yolun təhkim zolağı təqribən 45 m (<i>2x2 hərəkət zolaqlı olduqda təhkim zolağı: təqribən 39 m</i>);</li> <li>- hərəkət hissəsi: tramvay xətti daxil olmaqla 26,2 m;</li> <li>- mərkəzi tramvay xətti: 6,8 m;</li> <li>- velosiped zolağı: 1,5 m + təhlükəsizlik məsafəsi (<i>0,75 -1,0 m</i>);</li> <li>- yaşıllıq zolağı və ya parklanma yerləri 2,5 m;</li> <li>- bitişik divarlar / hasarlar olduqda səki minimum 4+0,5m.</li> </ul>	
<b>E</b>	<b>tramvay platformalı</b>
<p><b>Mərkəzi ayırıcı zolaqda tramvay xətti/platforması yerləşdirilməklə 3x3 zolaqlı rayon əhəmiyyətli prospekt:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- yolun təhkim zolağı təqribən 42 m;</li> <li>- hərəkət hissəsi: tramvay dayanacağı daxil olmaqla 29,7 m;</li> <li>- tramvay platforması: hər iki tərəfdə olmaqla 2,5 m;</li> <li>- mərkəzi tramvay xətti: 5,7 m;</li> <li>- velosiped zolağı: 1,5 m + təhlükəsizlik məsafəsi (<i>0,75 m + 0,5 m</i>);</li> <li>- bitişik divarlar / hasarlar olduqda səki minimum 3 + 0,5 m.</li> </ul>	
<b>F</b>	
<p><b>2x2 hərəkət zolaqlı rayon əhəmiyyətli küçə:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- yolun təhkim zolağı təqribən 32 m;</li> <li>- hərəkət hissəsi: 13,5 m;</li> <li>- velosiped zolağı: 1,5 m + təhlükəsizlik məsafəsi (<i>0,75 m + 0,5 m</i>);</li> <li>- yaşıllıq zolağı və ya parklanma yerləri 2,5 m;</li> <li>- bitişik divarlar / hasarlar olduqda səki minimum 4 + 0,5 m.</li> </ul>	

## PARKLANMA SİSTEMİNİN ƏRAZİ TƏŞKİLİ – 2027-ci il

Şəhərdə parklanma ilə bağlı vəziyyəti yaxşılaşdırmaq üçün ilk olaraq şəhər mərkəzində, piyada zonasının və tarixi şəhərin yaxınlığında yeni dayanacaq yerləri təklif edilmişdir (CD 1, 5 və 6). Bu ərazilərdə 2020-ci ildə də avtomobillər üçün dayanacaq çatışmazlığı müşahidə olunmuşdur.

Yeni parklanma yerlərinin mövcud yerüstü avtomobil dayanacaqlarında və həyətəyanı sahələrdə inşa olunmasına üstünlük verilməlidir. Bununla yanaşı, yeraltı avtomobil dayanacaqlarının inşası üçün şəhərdaxili yaşıllıq sahələrinin yeraltı hissəsi də nəzərdə tutula bilər ("Qış parkı"nda olduğu kimi).

Avtomobil dayanacaqlarının şəhərin müxtəlif ərazilərində balanslaşdırılmış şəkildə paylanması tələbatın daha düzgün təmin edilməsinə imkan verə bilər. Aşağıdakı ərazilər dayanacaq/parking yerləri üçün uyğun sahələr kimi nəzərdə tutulmalıdır:

- parklanma zonalarının sərhədləri mütləq deyil, çünki iki qonşu zona arasında keçidlər mümkündür (məsələn: CD7-də təminat səviyyəsi kifayət qədərdir və buradakı əlavə parklanma yerləri CD6-nın tələbatını ödəyə bilər);

- çatışmazlıq olmayan zonalar üçün də 2027-ci il üçün parking yerləri təklif olunur. Bu parking strukturları yeni şəhərsalma ərazilərindəki (K1) tikinti layihələri ilə paralel olaraq həyata keçirilməlidir.

2027-ci il üzrə təklif olunan avtomobil dayanacaqlarının/parklanma yerləri aşağıdakı şəkildə verilmişdir.



**Qeyd:** PG – avtomobil qarajı, UP – yeraltı dayanacaq; mərtəbə sayı\* hər mərtəbədə dayanacaq yerləri.

## Parklanma tələbatı və təminatı arasında balans (2027-ci il üzrə)

Parklanma zonası	Tələbat		Avtomobil dayanacaqları ilə mövcud təminat səviyyəsi	Əlavə avtomobil dayanacaqları	Balans	
	Sub-yekun	Cəmi (nəzərdə tutulmayan hallara görə əlavə faiz nisbəti daxil olmaqla)			Sub-yekun	Cəmi (nəzərdə tutulmayan hallara görə əlavə faiz nisbəti daxil olmaqla)
CD1	2 695	<b>3 116</b>	1 525	1 720*	550	<b>129</b>
CD2	1 706	<b>1 981</b>	2 748	-	1 042	<b>767</b>
CD3	755	<b>877</b>	880	330	455	<b>333</b>
CD4	610	<b>707</b>	4 870	-	4 260	<b>4 163</b>
CD5	2 150	<b>2 482</b>	1 304	1 170	324	<b>-8</b>
CD6	1 480	<b>1 712</b>	937	710*	167	<b>-65</b>
CD7	993	<b>1 150</b>	1 020	-	27	<b>-130</b>
CD8	2 234	<b>2 593</b>	4,170	-	1 936	<b>1 577</b>
K1	3 593	<b>4 177</b>	5 260**	620	2 287	<b>1 703</b>
NAR1	350	<b>407</b>	857	-	507	<b>450</b>
NAS3	32	<b>37</b>	18	1 720	-14	<b>-19</b>
<b>Cəmi</b>	<b>16 598</b>	<b>19 239</b>	<b>23 589</b>	<b>4 550</b>	-	-

\* Qonşu ərazilərdəki parklanma yerləri də daxildir.

\*\* "The Ritz-Carlton Bakı" (keçmiş "Trump Tower") kompleksinin parklanma yerləri (təxminən 320 avtomobil-yer) və təklif edilən digər sahələr (cəmi 434 avtomobil-yer) daxildir.

Artan tələbatı ödəmək üçün 2027-ci ilə qədər təqribən əlavə 4500 parklanma yerinin yaradılması təklif olunur.

Bundan əlavə, şəhər ərazisində avtomobil dayanacaqlarının idarəçiliyi sistemi tətbiq edilməlidir. Bu sistem avtomobillər üçün dayanacaq yerlərindən səmərəli istifadəni təmin etməyə və boş parklanma yerinin axtarışı nəticəsində yaranan əlavə nəqliyyat sıxlığını/vaxt itkisini aradan qaldırmağa imkan verəcəkdir. Bu, öz növbəsində şəhər mərkəzində də nəqliyyat sıxlığının azalmasına töhvə verəcəkdir.

Yeni inkişaf etdirilən ərazilərdə avtomobil dayanacaqları çatışmazlığının kompensasiya olunmasını nəzərə alan tikinti tənzimləmələri və normativləri nəzərdə tutulmalıdır (yeni inşa olunan binanın parklanma tələbatı hər mənzilə 1,0 avtomobil-yer olduğu halda, yeni normativ sənədlərdə hər mənzilə 1,2 avtomobil-yer nəzərdə tutula bilər. Əlavə dayanacaq yerlərinin yaxınlıqda yaşayan sakinlərə icarəyə verilməsi imkanları təklif edilməlidir).

## PARKLANMA SİSTEMİNİN ƏRAZİ TƏŞKİLİ – 2040-cı il

Ümumilikdə Bakının Mərkəzi Planlaşdırma Rayonunun Xüsusi Mühafizə Zonasının ərazisində əhali sayı və ticarət sahəsi dəyişməz olaraq qalacaq, lakin avtomobilləşmə səviyyəsinin artması avtomobillərin sayının artmasına səbəb olacaqdır.

2040-cı ildə avtomobilləşmə səviyyəsinin əhalinin hər 1000 nəfərə 340 fərdi minik avtomobili olacağı ehtimal edilir. Yeni şəhər inkişaf əraziləri istisna olmaqla, yalnız avtomobilləşmə səviyyəsinin artması hesabına 2040-cı ilədək fərdi minik avtomobillərinin parklanma həcmi 50% artacaqdır.

Baş plana əsasən, Hibrid Yaşıl Dəhliz boyu yeni inkişaf ərazisi (*parklama zonası K1*) təklif olunur. Bu səbəbdən ərazidə əhali sayının, ticarət və ofis sahələrinin artacağı gözlənilir.

2040-ci il üzrə təklif olunan avtomobil dayanacaqlarının/parklanma yerləri aşağıdakı şəkildə verilmişdir.



2040-ci il üzrə gələcəyə baxış – Təklif olunan avtomobil dayanacaqlarının yerləşməsi  
(PG: avtomobil qarajı, UP: yeraltı avto-dayanacaq; mərtəbə sayı \* hər mərtəbədə dayanacaq yerləri)

Mərkəzi Planlaşdırma Rayonu ərazisindəki əsas çatışmazlıq olan sahələrdə 2027-ci ilə qədərki dövr üçün balanslaşdırma tədbirləri nəzərdə tutulmuşdur. 2040-cı ilə qədər bütün parklanma zonalarında tələbatın artacağı proqnozlaşdırılır.

Xüsusilə K1-də təklif olunan inkişaf tədbirləri ilə əlaqədar yeni parklanma yerlərinin təklif edilməsi tələb olunur. Bununla yanaşı, yeni parklanma yerləri tikinti layihələrində də nəzərə alın bilər.

CD2 zonası Mərkəzi Planlaşdırma Rayonu hüdudlarından bir qədər kənarında yerləşsə də, burada parklanma yerləri üçün potensial sahələrin nəzərdə tutulması təklif olunur.

Yuxarıda qeyd edildiyi kimi, zonalar arasında keçid mümkündür və bəzi hallarda bu hətta zəruridir. Məsələn, CD1 zonasının tələbatı yalnız qonşu zonaların parklama imkanları nəzərdə tutulacağı halda ödənilə bilər. Buna görə, bu kimi parklama zonalarında da kifayət qədər parklama yeri tələb olunur.



Ümumilikdə, əlavə 3500 avtomobil-yerlik yeni parklanma sahələri təklif olunur.

CD8 zonasının tələbatı ərazidə fəaliyyət göstərən küçə parklanmalarının və Hökumət Evinin yaxınlığında yeraltı avtomobil dayanacağına olmasa da əlaqədar əlavə parklama yeri olmadan da ödənilə bilər. Eyni məsələ, CD4 zonasına da şamil olunur.

CD6 zonasında nəzərdə tutulmayan halların hesaba alınması ilə kiçik çatışmazlıq müşahidə oluna bilər. Lakin, bu zonadakı çatışmazlıq CD7 və CD8 zonasının imkanları sayəsində kompensasiya edilə bilər.

NAS3 zonası Xüsusi Mühafizə Zonasının müəyyən edilmiş sərhədləri daxilində yalnız kiçik ərazini əhatə edir. Bu səbəbdən, NAS3 zonası üçün qeyd edilmiş rəqəmlər bütün zonanın faktiki balansını əks etdirmir və yalnız onun kiçik hissəsinə şamil olunur. Bunu nəzərə alaraq, NAS3 zonasının tutumu nəzərə alınmaya bilər.

Cədvəl 5.3.6

Parklanma tələbatı və təminatı arasında balans (2040-cı il üzrə)

Parklanma zonası	Tələbat		2027-ci il üçün avtomobil dayanacaqları ilə təminat	Əlavə avtomobil dayanacaqları	Balans	
	Sub-yekun	Cəmi (nəzərdə tutulmayan hallara görə əlavə faiz nisbəti daxil olmaqla)			Sub-yekun	Cəmi (nəzərdə tutulmayan hallara görə əlavə faiz nisbəti daxil olmaqla)
CD1	3 083	3 568	3 245	590*	752	267
CD2	2 153	2 502	2 748	520	1 115	766
CD3	965	1 122	1 210	240	485	328
CD4	741	860	4 870	-	4 129	4 010
CD5	2 382	2 753	2 474	560	652	281
CD6	1 713	1 984	1 647	240	174	-97
CD7	1 182	1 370	1 020	570	408	220
CD8	2 809	3 264	4 170	-	1 361	906
K1	5 726	6 664	5 880	750	904	-34
NAR1	453	527	857	-	404	330
NAS3	41	48	18	-	-23	-30
<b>Cəmi</b>	<b>21 248</b>	<b>24 662</b>	<b>28 139</b>	<b>3 470</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

\* Qonşu ərazilərdəki parklanma yerləri də daxildir.

Yeni inşa edilmiş dayanacaq obyektlərini sistemə daxil etmək üçün 2027-ci ildə qurulmuş parking idarəetmə sisteminin genişləndirilməsi təklif olunur.

Nümunə kimi təklif olunan parklanma yerləri dayanacaq çatışmazlığının aradan qaldırılmasına imkan verə bilər. Yeni dayanacaqların yaradılması dayanacaq yerləri ilə "izafi təminat" gətirib çıxaracaq ki, bu da tədricən küçələrdəki parking yerlərinin azalmasına və digər istifadələr üçün keçidinə imkan verəcək. Bu, ictimai məkanların ümumi keyfiyyətini

yaxşılaşdıracaq və yol təhlükəsizliyinin daha yüksək səviyyədə təmin edilməsinə kömək edəcəkdir.

Yeni avtomobil dayanacaqları/parkları ilə yanaşı, yeni yaşayış binaları üçün tikilən dayanacaqların tutumunun faktiki tələbatdan artıq qəbul edilməsi təklif olunur. Bunun üçün həmçinin mövcud hüquqi tənzimləmələrin uyğunlaşdırılması tələb olunur. Qonşu bina və ofislərin sözügedən əlavə dayanacaqları icarəyə götürməsi üçün imkanlar nəzərdə tutulmalıdır.

### 2027-ci il üçün piyada yolları şəbəkəsi

- Müvafiq siyasi qərarlar və hüquqi tənzimləmələr təsdiqləndikdən sonra şəhərin mərkəzi ərazilərində sürət həddinin 50 km/saat müəyyən edilməsi.
- Piyada zonasının cənuba doğru uzadılması (*Bülbül prospektinin şərqə ilə Xaqani Bağlı daxil olmaqla Xaqani küçəsinədək*).
- İçərişəhərə bitişik yerləşən (*şərq hissədə*) 19-cu əsrə aid tarixi binaların olduğu şəhər ərazisinin (*Neftçilər prospektinin şimalı və Bülbül prospektinin qərbi ilə*) avtomobil nəqliyyatından azad sakit şəhər ərazisinə çevrilməsi (*Bülbül prospekti, Səməd Vurğun küçəsi, Zərifə Əliyeva küçəsi, Neftçilər prospekti kimi əsas yolları dolanaraq*).



- Piyada zonasının İçərişəhər ərazisi ilə (*nəqliyyat vasitələrinin giriş-çığışına məhdud səviyyədə yol verilən*) birləşdirilməsi və Əziz Əliyev küçəsi ilə İstiqlaliyyət küçəsi arasında ümumi ayırıcı xəttin müəyyən edilməsi ilə Neftçilər prospekti ilə “Nizami Parkı” arasında avtomobil nəqliyyatından azad sakit ərazinin yaradılması.

- Yaxınlıqdakı yerli əhəmiyyətli yolların avtomobil nəqliyyatından azad sakit küçələr kimi inkişaf etdirilməsi ilə Dövlət İncəsənət Muzeyi Parkı (*keçmiş Qubernator bağı*) və “Dağüstü park” (*Funikulyorətrafı ərazilər daxil olmaqla*) kimi turizm məkanların İçərişəhərlə əlaqələndirilməsi və Niyazi küçəsində piyada keçid imkanlarının tamamlanması.

- Yerli əhəmiyyətli yollarda sürət həddinin 30 km/saat müəyyən edilməsi ilə İçərişəhər və qonşuluqdakı (*qərb hissə*) ərazilər arasında, Nəriman Nərimanov prospektinə qədər piyada imkanlarının genişləndirilməsi və piyadaların təhlükəsizliyi baxımından müvafiq tədbirlərin nəzərdə tutulması.

- Magistral küçələrdə sistem təkmilləşdirmələrinin nəzərdə tutulması (*yol ayrıcılarında piyada keçid imkanlarının tamamlanması və əlavə keçidlərin təmin edilməsi*):

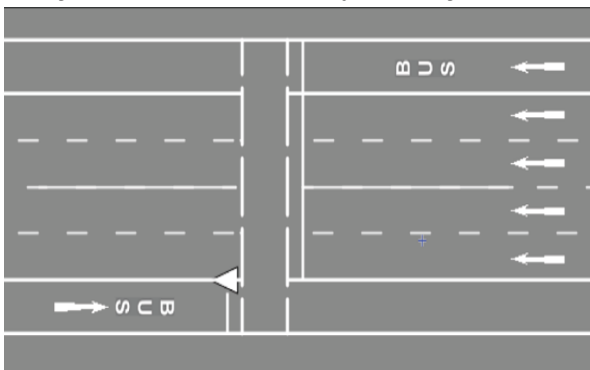
1. ətrafında əsas piyada marşrutları olan küçələrdə (*Neftçilər prospekti və s.*);
2. əsas piyada marşrutlarının bir hissəsi kimi müəyyən edilən küçələrdə (*Nizami küçəsi və s.*);
3. çoxzolaqlı küçələrdə (*Yusif Səfərov küçəsi və s.*);
4. minimal zolaq sayı 3 olan yollarda və piyada keçidləri arasındakı məsafə çox olan yol hissələrində (*> 300 m*).

- Ümumilikdə 2027-ci ilə qədər küçələrin en kəşiklərinin dəyişdirilməsi nəticəsində əlavə piyada zolaqlarının uzunluğu təqribən 0,6 km, avtomobil nəqliyyatından azad sakit küçələrin uzunluğu isə təxminən 5,90 km təşkil edəcək. Bu məqsədlə ayrılmış ərazinin sahəsi 72000 m<sup>2</sup> təşkil edəcək. Buraya İçərişəhər ərazisindəki küçələr (*nəqliyyat vasitələrinin giriş-çığışına məhdud səviyyədə yol verilən*) daxil deyil.

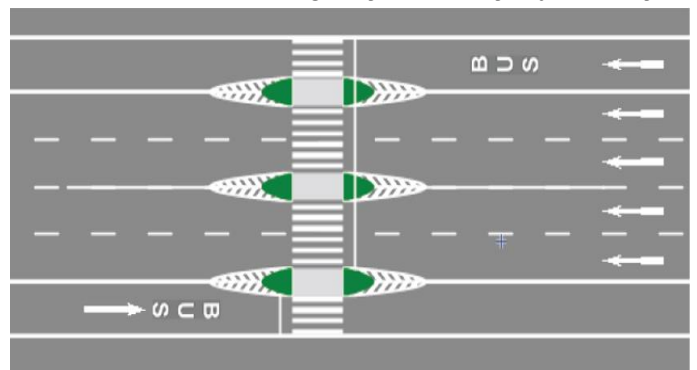
- 2027-ci ilə qədər sürət həddi 30 km/saat müəyyən edilən küçələrin uzunluğu təqribən 7,4 km təşkil edəcəkdir.

- Müvafiq ərazi üzrə piyada keçidlərin sayı hazırkı 149 ədəddən 2027-ci ilin sonunadək 178-ə qədər artırılacaq, keçidlər arası orta məsafə hazırkı 205 m-dən 172 m-ə qədər azalacaqdır.

İşıqforla nizamlanan piyada keçidi



Təhlükəsizlik adacı təşkil edilmiş piyada keçid



## 2040-cı il üçün piyada yolları şəbəkəsi

- Bakı Mərkəzi Planlaşdırma Rayonunun şimal hissəsindəki dar (yaşayış) küçələrin avtomobil nəqliyyatından azad sakit ərazilərə çevrilməsi;
- Arterial küçələr kimi təsnif olunmayan küçələrdə sürət həddinin 30 km/saat müəyyən edilməsi:
  1. giriş-çıxış üçün üstünlük verilən əlaqələndirmə funksiyası daşımayan küçələrdə (*Hüseyn Rəsulbəyov küçəsi və s.*);
  2. avtomobil nəqliyyatından azad sakit ərazilər ətrafında sərhədləyici rol oynayan küçələrdə (*Bəşir Səfəroğlu, Murtuza Muxtarov küçələri və s.*);
  3. arterial küçələr arasında ayırıcı rol oynayan küçələrdə (*Xəqani küçəsi (şərq hissəsi), Fikrət Əmirov küçəsi, Kövkəb Səfərəliyeva küçəsi və s.*).
- Arterial küçələrin digər hissələrində sistem təkmilləşdirmələrinin nəzərdə tutulması (*yol ayrıclarında piyada keçid imkanlarının tamamlanması və əlavə keçidlərin təmin edilməsi*).
- Texniki imkan və xərclərin məqbulluğu baxımından mümkün olduqda mövcud yerüstü və yeraltı piyada keçidlərində yenidənqurma işləri apararaq eskalatorların quraşdırılması və digər əlavə təkmilləşdirmələrinin təmin edilməsi.
- Ümumilikdə 2027-ci ildən 2040-cı ilə qədər küçələrin en kəsiklərinin dəyişdirilməsi nəticəsində əlavə piyada zolaqlarının uzunluğu təqribən 14,1 km artaraq ümumilikdə 20,0 km avtomobil nəqliyyatından azad sakit küçələrə çatdırılacaqdır (*əlavə olaraq 0,6 km piyada zolağı*). 2040-cı ildə dəyişdirilmiş küçə en kəsiklərinin tutduğu sahə təqribən 209000 m<sup>2</sup> (9000 m<sup>2</sup> piyada zonası və 200000 m<sup>2</sup> avtomobil nəqliyyatından azad sakit küçələr) təşkil edəcəkdir.
- 2040-cı ilə qədər sürət həddi 30 km/saat müəyyən edilən küçələrin uzunluğu təqribən 4,1 km artaraq ümumilikdə 11,5 km-ə çatacaqdır.
- Müvafiq ərazi üzrə piyada keçidlərin sayı artırılaraq 178-dən 2040-cı ilin sonunadək 192-yə çatdırılacaq, keçidlər arası orta məsafə 172 m-dən 159 m-ə qədər azalacaqdır.

## 5.4. ŞƏHƏR YAŞILLIQLARININ VƏ İCTİMAİ YERLƏRİN İNKİŞAFI

Şəhər ərazisində təbii yaşılıqlar və açıq məkanlarla təminat səviyyəsinin artırılması Baş Planın prioritet hədəflərindən biridir. Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin 05.01.2018-ci il tarixli 01 nömrəli qərarı ilə təsdiq edilmiş "Yaşayış məntəqələrinin yaşılıqla təmin edilməsi Normaları"na uyğun olaraq Baş planda adambaşına yaşılıqların sahəsinin 8 m<sup>2</sup>-ə çatdırılması üçün müvafiq təkliflər verilmişdir.

Mövcud yaşılıqların qorunması və yeni inkişaf ərazilərində açıq məkanlarla lazımi səviyyədə təminatın nəzərə alınması ilə yanaşı, bu hədəfə aşağıdakı əsas layihələrin həyata keçirilməsi ilə nail olunması planlaşdırılır:

- geniş və sıx açıq ictimai məkanlar şəbəkəsinin yaradılması;
- şəhər daxilində Hibrid Yaşıl Dəhlizlər sisteminin tətbiqi;
- Bibiheybət ərazisi daxil olmaqla Bakı bulvarının uzunmüddətli perspektivdə uzadılması;
- Böyükşor, Xocahəsən, Zığ və Bülbülə göllərinin ətrafının yaşıl istirahət zonalarına çevrilməsi.



## İctimai açıq məkan tipləri

Bu bölmədə yerli istirahət guşələrindən regional əhəmiyyətə malik açıq məkanlara qədər müxtəlif park tipləri üzrə tövsiyələr təqdim edilir.

Hər tip üzrə piyada gediş məsafəsi və xidmət radiusu (*əhatə dairəsi*) meyarlarının tətbiqi açıq məkanlarla təmin edilməyən əraziləri müəyyən etməyə, səciyyəvi ölçülər, proqramlar və elementlər isə açıq məkanın miqyası, fəaliyyət və xidmət müxtəlifliyi haqqında təsəvvür əldə etməyə imkan verir.

Bu tövsiyələrə istinad edərək, Bakı şəhəri ərazisində müxtəlif açıq məkanlardan ibarət güclü şəbəkənin qurulması mümkün olacaq.

### İctimai açıq məkan tipologiyası

Region parkları < 60 ha və istisnalar ola bilər	
	
<b>Ümumi keyfiyyət göstəriciləri</b>	<b>Proqramın ümumi təsviri</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Giriş-çıxış imkanı: fərdi və ya ictimai nəqliyyat vasitəsi.</li><li>• Əhatə dairəsi: Regional / Beynəlxalq.</li><li>• İstifadəçi qrupu: Bütün yaş və istifadəçi qrupları, yerli əhali, regional və xarici turistlər.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Palçıq vulkanları, mədəni əhəmiyyətə malik landsaft əraziləri, Abşeron Dövlət Təbiət Qoruğu, mühüm quş növlərinin məskəni olan qoruqlar və s.</li><li>• Avto-dayanacaqlar və ictimai nəqliyyat əlaqələri.</li></ul>

Şəhər parkları > 60 ha	
	
<b>Ümumi keyfiyyət göstəriciləri</b>	<b>Proqramın ümumi təsviri</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Piyada məsafə: maks. 30 dəqiqə və fərdi və ya ictimai nəqliyyat vasitəsi ilə giriş-çıxış imkanı.</li><li>• Əhatə dairəsi: ətraf ərazilər (<i>təxm. R=3000 m</i>).</li><li>• İstifadəçi qrupları: bütün yaş və istifadəçi qrupları (<i>o cümlədən xüsusi səriştə tələb edən sahələrdə</i>).</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Parklar və bağçalar, idman və fəal istirahət zonası və / və ya meydanlar, tədbir məkanları və çoxfunksiyalı yerlər. Parklar tematik ola bilər və ya hər hansı əlamətdar xüsusiyyətə sahib ola bilər.</li><li>• Göllər və dənizkənarı bulvar kimi xüsusi xarakterə malik açıq məkanlar.</li><li>• Fasiləsiz piyada və velosiped şəbəkəsi.</li></ul>

## Rayon parkları

5 - 20 ha



### Ümumi keyfiyyət göstəriciləri

- Piyada məsafə: maksimum 12 dəqiqə.
- Əhatə dairəsi:  $R=1250$  m.
- İstifadəçi qrupları: bütün yaş və istifadəçi qrupları (*o cümlədən xüsusi səriştə tələb edən sahələrdə*).

### Proqramın ümumi təsviri

- Parklar və bağçalar, idman və fəal istirahət zonası və/ və ya meydanlar, tədbir məkanları və çoxfunksiyalı yerlər. Parklar tematik ola bilər və ya hər hansı əlamətdar xüsusiyyətə sahib ola bilər.
- Ardıcıl piyada və velosiped şəbəkəsi.

## Məhəllə parkları

0,5 - 3 ha



### Ümumi keyfiyyət göstəriciləri

- Piyada məsafə: maksimum 5 dəqiqə.
- Əhatə dairəsi:  $R=350$  m.
- İstifadəçi qrupları: ailələr, gənclər, yetkin yaşlı insanlar və uşaqlar.

### Proqramın ümumi təsviri

- Əyləncə parkları, idman və fəal istirahət zonaları.
- Piyada və velosiped şəbəkəsi.

<b>Yerli parklar</b> < 0,5 ha	
	
<b>Ümumi keyfiyyət göstəriciləri</b>	<b>Proqramın ümumi təsviri</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Piyada məsafə: maksimum 3 dəqiqə.</li> <li>• Əhatə dairəsi: R=150 m.</li> <li>• İstifadəçi qrupları: bütün yaş və istifadəçilər qrupları</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mövcud və yeni inkişaf əraziləri daxilində inkişaf etdirilən yaşıllıqlar və qeyri formal istirahət imkanları.</li> <li>• Oyun və sosial ünsiyyəti asanlaşdıran bağçalar, küçə boyu yaşıllıqlar (<i>məsələn, orta enlikli zolaqlar və ya piyada yolları</i>), damüstü bağçalar və s. kimi qeyri-formal sahələri.</li> <li>• Küçə və məhəllələrdə oyun və istirahət yerləri / mərkəzləri.</li> </ul>
<b>İdman təsisatları /əyləncə, istirahət və turizm əraziləri</b>	
	
<b>Ümumi keyfiyyət göstəriciləri</b>	<b>Proqramın ümumi təsviri</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Giriş-çıxış imkanı: piyada, velosiped, avtonəqliyyat vasitələri və ictimai nəqliyyat vasitələri.</li> <li>• Tipoloji əhatə dairəsi: regional / beynəlxalq.</li> <li>• İstifadəçi qrupları: bütün yaş və istifadəçi qrupları, yerli əhali, regional və xarici turistlər.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Böyük ölçülü peşəkar idman mərkəzləri, açıq və qapalı tipli idman təsisatları.</li> <li>• Dövlət və özəl / kommersiya məqsədli təsisatlar.</li> </ul>

### **Hibrid Yaşıl Dəhlizlər**

“Hibrid Yaşıl Dəhlizlər” park xüsusiyyətinə malik çoxfunksiyalı əlaqələndirici dəhlizlər adlandırılı bilər. Hibrid Yaşıl Dəhlizlərin iki növü var:

#### **№ 1. Şəhərdaxili dəhlizlər**

Mövcud avtomobil yollarının və ya dəmir yolu xətlərinin hərəkətilik funksiyasını qorumaqla və əlavə dəyər yaradan konsepsiyaların tətbiqi ilə onların cəlbedici və yaşıl şəhər ərazilərinə çevrilməsini ehtiva edir. İstismardan çıxarılmış dəmir yolu xətləri boyu velosiped və piyada şəbəkəsinin genişləndirilməsi ilə yanaşı, avtomobil nəqliyyatından azad ictimai nəqliyyat dəhlizlərinin yaradılması üzrə səylərə xüsusi diqqət yetirilir.

## **№ 2. Şəhəratrafı dəhlizlər**

Şəhəratrafı dəhlizlər şəhərin mərkəz hissəsini alt-mərkəzlərlə əlaqələndirən geniş yaşıl zolaqların yaradılmasını, yerli sakinlər üçün dəyərli yaşıllıq ərazilərinin təmin edilməsini ehtiva edir.

“Hibrid Yaşıl Dəhlizlər” (HYD) şəhərin ümumi sisteminə böyük faydalar verir və Bakı sakinlərinin ümumi həyat keyfiyyətinin artırılmasında böyük rol oynayır. Sözügedən dəhlizlərin faydalarına aşağıdakıları aid etmək olar:

- təbii havalandırma imkanları və təbii kölgəliklər yaradaraq hava keyfiyyətinin və mikroiqlim şəraitinin yaxşılaşdırılması;
- ictimai nəqliyyat imkanlarının və piyada gəzintiyə imkan verən küçə mühitinin daha yüksək səviyyədə təmin edilməsi, yeni şəhər inkişafına təkan verən gəzinti və velosiped yolları sisteminin təşviqi;
- yol qovşaqlarında təhlükəsiz keçid imkanlarının nəzərdə tutulması ilə davamlı piyada və velosiped şəbəkəsinin təmin edilməsi;
- topoqrafik quruluşun nəzərə alınması və imkanlarından istifadə edilməsi;
- passiv təhlükəsizlik və sosiallaşma imkanları təmin edən əlçatan ictimai məkanların təmin edilməsi;
- “yaşıl-mavi” nəqliyyat və mühəndis-kommunikasiya təminatı infrastrukturunu imkanlarını təmin edən bilən çoxfunksiyalı məkanların yaradılması.

### *Hibrid Yaşıl Dəhlizlər*





## HYD daxilində kənd tipli park • nöqtəvi açıq məkanlar / 15 - 25 m



### Ümumi keyfiyyət göstəriciləri

İşlək və xoş təəssürat yaradan yaşıl dəhlizlərin yaradılması üçün dəhlizlərin eninə kəsiyində eni minimal olaraq 15-20 m olan yaşıl açıq məkanlar yaradıla bilər. Bu açıq məkanlardan kənd tipli ərazilərə və mədəni landşaft ərazilərinə çıxış imkanı təmin edilməlidir. Sözügedən açıq məkanlar demir yollarının təhkim zolağı daxilində yaradılmalıdır.

### Bakı şəhərində aşağı sürətli hərəkətilik/mobillik yanaşması

Yaşılıqları, habelə sosial təyinatlı müəssisələrin və gündəlik tələbatların ödənilməsinə xidmət edən digər müəssisələrin yerləşdiyi əraziləri bir-biri ilə əlaqələndirən kəsintisiz və təhlükəsiz piyada və velosiped yolları şəbəkəsinin yaradılması davamlı və sağlam şəhər inkişafının aparıcı meyarlarından biridir. Lazımi infrastruktur imkanlarının yaradılmasından başqa, bu dəhlizlər aşağı sürətli hərəkətilik prinsiplərinin tətbiqi üçün də geniş imkanlar yaradır. Bu isə öz növbəsində sürücülərin yol davranışının dəyişməsinə, təhlükəsiz və əlaqələndirilmiş marşrutların, yol keçidlərinin təmin edilməsinə imkan verir. Dəhlizlər sayəsində əldə olunacaq imkanları daha aydın təsvir etmək üçün iki tipologiya müəyyən edilmişdir:

#### **№ 1. Bakının Mərkəzi Planlaşdırma Rayonu**

Piyada yollarının prioritetləşdirilməsi, sürücüləri məlumatlandıran işarələrin nəzərdə tutulması, avtomobillərin hərəkət sürətinin azaldılması, daimi və daha çevik müvəqqəti müdaxilə tədbirləri görməklə və küçələrin layihələndirmə keyfiyyətini artırmaqla küçələrdən istifadənin artırılması əsas prinsiplərdir.

#### **№ 2. Hibrid Yaşıl Dəhlizlərdə yol keçidləri**

Piyada yollarının prioritetləşdirilməsi, sürücüləri məlumatlandıran işarələrin nəzərdə tutulması, avtomobillərin hərəkət sürətinin azaldılması, vahid ictimai nəqliyyat imkanları və daha təkmil yaşıl əlaqələndirmə imkanlarının yaradılması əsas prinsiplərdir.

Hər iki ərazidə mövcud hərəkətilik imkanları və məkan məhdudyyətləri ilə əlaqədar yaradıcı həllərin nəzərdə tutulması tələb olunur. Bütün istifadəçiləri yaxınlıqda qovşaqların olması barədə xəbərdar etmək üçün müxtəlif üsullardan istifadə etmək olar (*yer örtüyünün materialı fərqləndirilə bilər, məlumat lövhələri və digər görünən işarələrdən - məsələn, fərqli*

landşaft həllindən (ağac növü və ya sıxlığının fərqləndirilməsi) və sürətin azaldılmasını bildiren həllərdən (zolaqların və yol adacıqlarının daralması) istifadə edilə bilər).

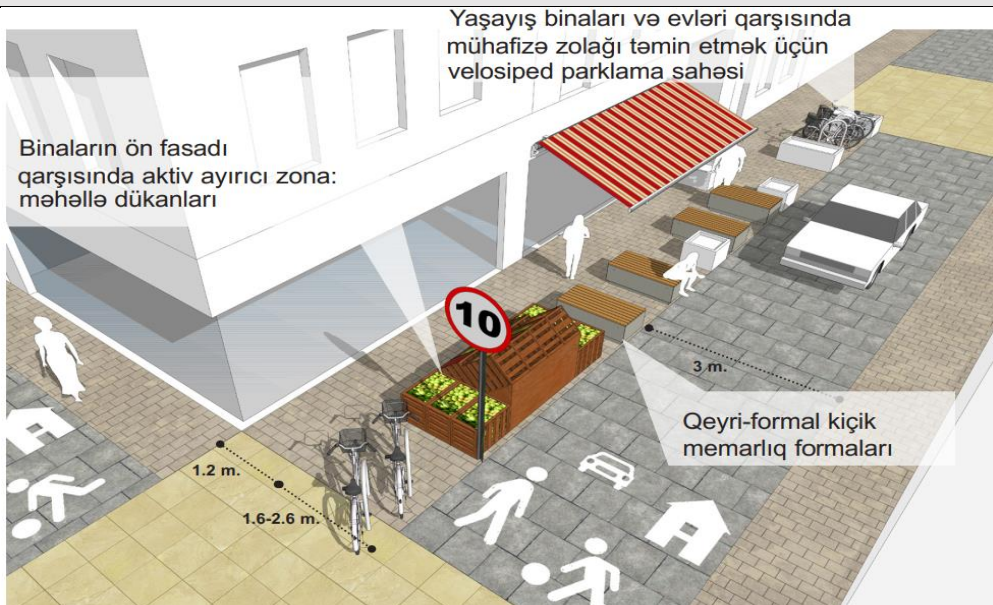
### Bakının Mərkəzi Planlaşdırma Rayonu – 8-10 m enində küçələr



### Ümumi keyfiyyət göstəriciləri

Eni 8 - 10 m olan küçələrdə aşağıdakılar nəzərdə tutulmalıdır: yolun digər tərəfində eni 2,6 - 4,6 m arasında dəyişən ictimai və qismən ictimai sahə. Burada müxtəlif funksiyaları yerinə yetirən obyektlər yerləşə bilər, onlar müvəqqəti, qismən daimi və ya daimi fəaliyyət göstərə bilər.

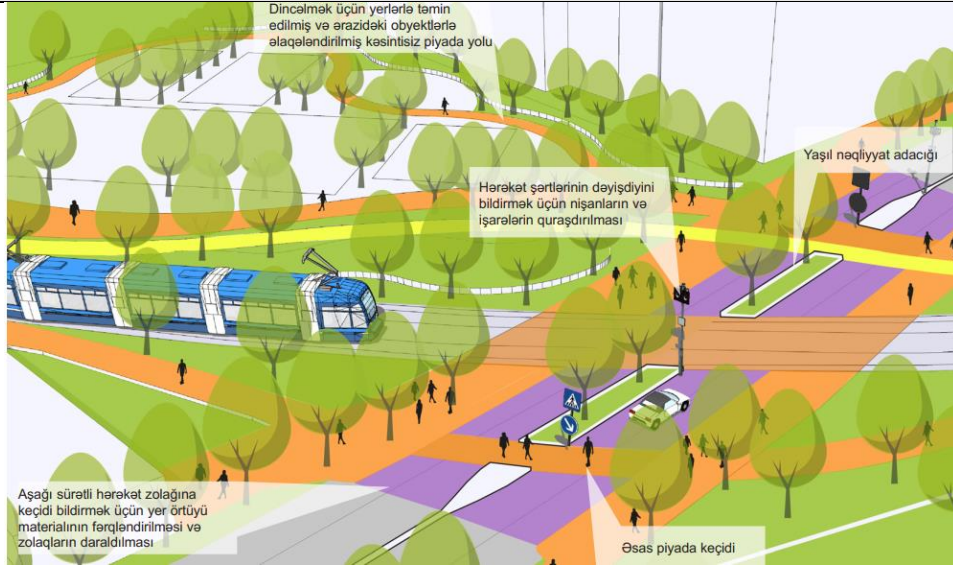
### Bakının Mərkəzi Planlaşdırma Rayonu – 7- 8 m enində küçələr



### Ümumi keyfiyyət göstəriciləri

Eni 7 - 8 m olan küçələrdə aşağıdakılar nəzərdə tutulmalıdır: Yolun digər tərəfində eni 1,6 - 2,6 m arasında dəyişən ictimai və qismən ictimai sahə. Burada bitki örtüyü, açıq oturmaq yerləri və kiçik memarlıq formaları yerləşdirilə bilər, onlar müvəqqəti, qismən daimi və ya daimi ola bilər.

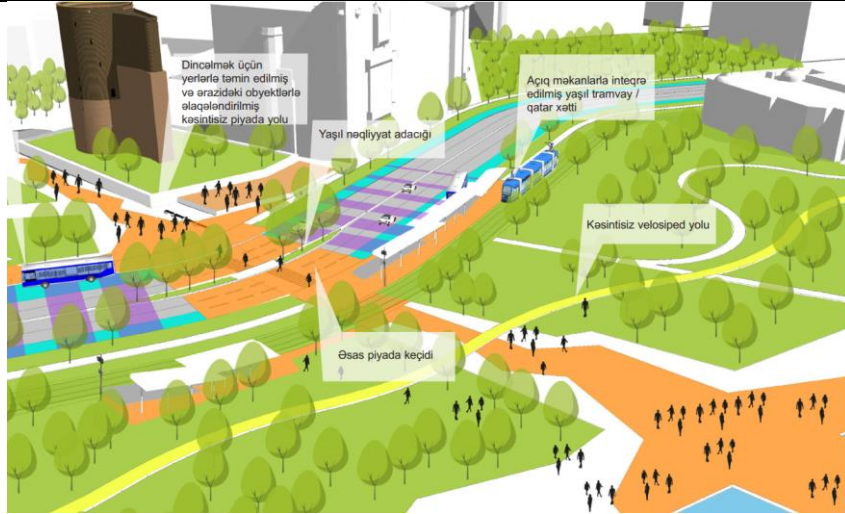
## HYD daxilindəki yol keçidləri



## Ümumi keyfiyyət göstəriciləri

HYD daxilindəki keçidlər piyadaların hərəkətinə üstünlük verən zonalardır. Bu zonalarda xüsusi şərtlərin tətbiq olduğunu bildirmək və istifadəçiləri zonaya keçdikləri barədə vizual xəbərdar etmək üçün xüsusi səth materialından istifadə olunmalıdır. Yaşıl nəqliyyat adacıqlarının yaradılması piyadaların öz növbəsini gözləyə biləcəyi vizual və fiziki davamlı yaşıl dəhliz formalaşdıracaq. Yol zolaqlarının eninin azaldılması, həm velosipedçilər, həm də nəqliyyat vasitələri üçün müvafiq nişanların quraşdırılması və sürət azaltma tədbirlərinin nəzərdə tutulması qarşıda kəsişmənin olduğu barədə bütün istifadəçiləri vizual olaraq məlumatlandıracaq.

## Avtomobil yolları və Bulvar ərazisində keçidlər



## Ümumi keyfiyyət göstəriciləri

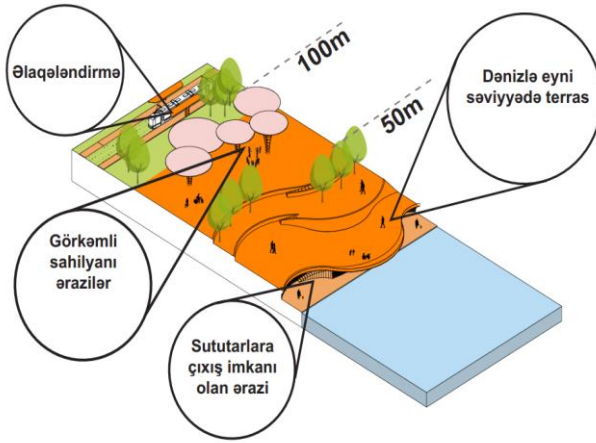
HYD daxilindəki keçidlər piyadaların hərəkətinə üstünlük verən zonalardır. HYD daxilində yol keçidlərinin tətbiqindən başqa, qarşıda yol kəsişməsinin olduğunu bildirmək üçün yol zolaqlarının eninin azaldılması, həm velosipedçilər, həm də nəqliyyat vasitələri üçün müvafiq nişanların quraşdırılması və sürət azaltma tədbirlərinin nəzərdə tutulması tövsiyə olunur. Strateji yerlərdə Nəqliyyat Mübadilə Mərkəzləri ilə yanaşı, xüsusi avtobus zolaqları və tramvay sisteminin tətbiqi səmərəli, əlaqələndirilmiş və rahat ictimai nəqliyyat sisteminin yaradılmasına imkan verəcək.

## Sahilyanı ərazilərin inkişafı

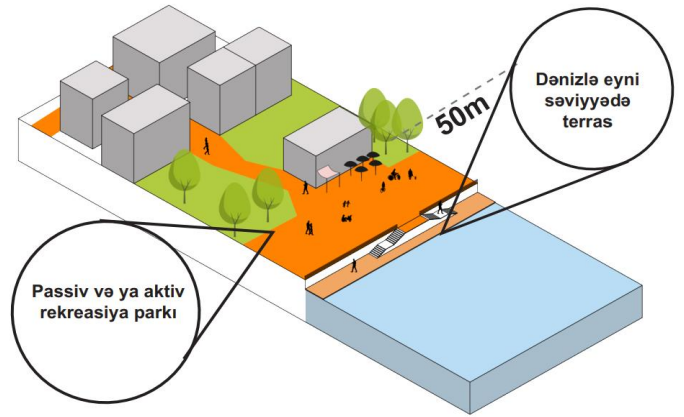
Xəzər dənizinin sahil xəttinin genişləndirilməsi ilə yanaşı, Bakı göllərinin əvəzolunmaz təbii sərvət kimi fəallaşdırılması Baş Planın iki əsas hədəfidir. Hər bir sahilanı ərazinin öz inkişaf çətinliklərinə və imkanlarına malik olduğunu nəzərə alaraq hər bir gölün ətraf ərazilərinin inkişafında fərdi yanaşma tətbiq edilməlidir.

## Xəzərin dənizkənarı ərazisinin inkişafı

Xəzər dənizi geniş inkişaf imkanları olan sahil zonasına sahibdir. Sahil zolağının müəyyən

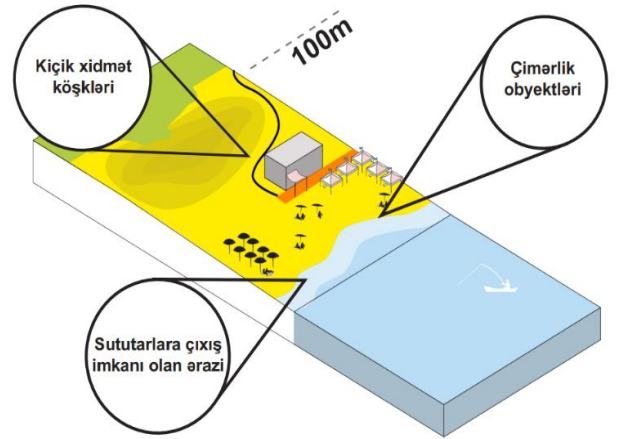


*Su mühiti ilə əlaqə imkanları + çəvik məkanlarla təmin edilən terraslar*



*Dənizkənarı bulvar + su mühiti ilə əlaqə*

hissəsi şəhərin mərkəzi hissəsinə, müəyyən hissəsi isə kənd tipli yaşayış ərazilərinin və ya təbii ərazilərin payına düşür. Bunların hər biri öz müxtəlifliyi və bənzərsiz şəraiti ilə seçilir. Bakı şəhərinin bulvar ərazisi yüksək standartlara cavab verən inkişafı ilə seçilir. Bu səbəbdən bulvarın inkişafı ilə bağlı təkliflər onun sahilanı ərazilərinin şaxələndirilməsinə yönəldilmişdir. Yeni inkişaf təklif olunduqda və bu inkişaf regional ərazilərdə nəzərdə tutulduqda aşağıdakı parametrlərə istinad edilməlidir. Yuxarıdakı diaqramlar dənizkənarı ərazilərdə aparılacaq inkişaf təşəbbüslərinin hansı formada aparılması gərəkdiyini nümayiş etdirir. Burada aşağıdakı məqsədlər hədəflənir:



*Su mühiti ilə əlaqə imkanları + çəvik məkanlarla təmin edilən terraslar*

- şaxələndirilmiş, yüksək standartlara cavab verən və maraqlı sahil təcrübəsinin (özünəməxsusluq yaradan yaşıllıqlardan və kiçik memarlıq formalarından istifadə, binalardan ibarət və təbii dənizkənarı mühitin qurulması və bənzərsiz layihələndirmə həlləri) tətbiqi;
- həm daimi, həm də müvəqqəti / mövsümi olaraq müxtəlif attraksionların və proqramların nəzərdə tutulması;

- Hibrid Yaşıl Dəhliz prinsiplərinin tətbiqi ilə piyada, velosiped və ictimai nəqliyyat infrastrukturunu vasitəsilə şəhər nüvəsi arasında əlaqələndirmə imkanlarının artırılması.

### **Göllərin sahil zolağının inkişafı**

Baş Plan çərçivəsində layihələndirilən ərazidə yerləşən göllərin yaxınlığında yüksək keyfiyyətli inkişaf təşəbbüslərin həyata keçirilməsi nəzərdə tutulur. Göllərin sahilə yaxın ərazisində qeyd olunan inkişaf təşəbbüslərinin həyata keçirilməsi üçün göl sularının təmizlənməsi şərtidir. Gölətrafi ərazilərdə yaşayan sakinlərin suyun tərkibindəki zərərli çirkləndiricilərin təsirindən qorunması üçün göllərin hər birinin ətrafında sanitar-mühafizə zonası yaradılmalıdır. Bu sahədə tətbiq olunan milli normalar Baş Plan ərazisindəki göllərin müəyyən mövcud şəraitinə və vəziyyətinə uyğunlaşdırılmalıdır. Tipik mühafizə zonasının aşağıdakı parametrlərə cavab verməsi təklif olunur:

- 100 m-ə qədər məsafədə açıq yaşıl məkanlar, parklar və çimərliklər, bataqlıq ərazilər, kəsintisiz velosiped və piyada şəbəkəsi, təbii yaşayış mühiti yaradıldığı və qorunduğu zonalar yerləşdirilə bilər və bu ərazidən gölə müxtəlif giriş-çıxış imkanları yaradıla bilər. Bu zonada 100 ildə bir baş verə biləcək subasma hadisəsinə qarşı mühafizə tədbirləri nəzərdə tutulmalıdır;

- 100-200 m məsafədə idman obyektləri, oyun meydançaları, tədbir məkanları, açıq yaşıl məkanlar, qısamüddətli istirahət yerləri və fitnes qurğuları kimi aktiv rekreasiya imkanları və təbii yaşayış mühiti yaradıla bilər. Topoqrafik quruluşundan asılı olaraq, bu zonada 100 ildə bir baş verə biləcək subasma hadisəsinə qarşı mühafizə tədbirləri nəzərdə tutulmalıdır;

- 200-300 m məsafədə ictimai obyektlər, yaşayış və çoxfunksiyalı (*qarışıq istifadə*) ərazilər daxil olmaqla daha müxtəlif inkişafa yol verilməlidir. Bu ərazilərdə meydanlar, ictimai iaşə müəssisələri, xüsusi tematik tədbir məkanları yaradılmalı, göl kənarı və ətrafı boyunca davamlı əlaqələndirmə imkanları təmin edilməlidir.

Sanitar-mühafizə zonası ilə bağlı mövcud və təklif olunan tələbləri nəzərə almadan sahil zonasına çox yaxın ərazidə inşa olunan tikililərlə bağlı fərdi qiymətləndirmələr aparılmalı və yerli şəraiti nəzərə alan tədbirlər müəyyən edilməlidir. Tikililər su hövzəsinə 50 m məsafədə yerləşdikdə və bina istismar üçün yararsız olduqda onun yenidən qurulmasına deyil, sökülməsinə dair qərar qəbul edilə bilər. Bu cür hallarda, su hövzəsinin 50 m radiusunda bina tikintisinə qadağa qoyula bilər. Bundan əlavə, ərazidə 100 ildə bir baş verə biləcək subasma hadisələrinə qarşı mühafizə tədbirləri nəzərdə tutulmalıdır.

### **Böyükşor gölünün sahilə yaxın ərazilərinin inkişafı**

Böyükşor gölünü Bakı şəhərinin yeni cəlbedici mərkəzi kimi inkişaf etdirmək üçün Böyükşor gölünün, Binəqədi və Balaxanı yaxınlığındakı sənaye ərazilərinin bərpası üzrə əhəmiyyətli müdaxilə tədbirlərinin həyata keçirilməsi tələb olunur. İctimai yaşılıqlarla bağlı strategiyanın bir hissəsi olaraq, iqtisadi, ekoloji cəhətdən səmərəliliyi təmin etmək və Böyükşor

gölünün böyük şəhər parkı, yeni yaşamaq, işləmək və istirahət etmək üçün özünəməxsus bənzərsiz ərazi kimi formalaşmasını təmin etmək üçün pilləli inkişaf yanaşması tətbiq edilməlidir.

Gölün qismən qurudulması ilə əlaqədar təmizlənmə prosesinin sonuna qədər sahil xətti və su səthinin sahəsi dəyişəcəkdir. Bərpa olunmuş ərazidə yeni sahil zolağı müəyyən edilmişdir və burada yeni fəaliyyətlərin tətbiqi, habelə velosiped yollarının salınması imkanı yaradılıb. Gölün 300-500 m sanitariya-mühafizə zonasında çevik həllərin həyata keçirilməsi üçün gölətrafi ərazilərin nəzarətli şəkildə inkişafına yol verilə bilər. Gölün sahil ərazisinə doğru inkişafın təhlükəli ola biləcəyi bəzi hallarda, istisna olaraq əlavə şərtlər tətbiq edilə bilər. Bunun, yalnız müstəsna hallarda tətbiq olunmasını təmin etmək üçün bu kimi məqamlar ərazinin baş planında əvvəlcədən nəzərə alınmalıdır.

Ümumiyyətlə, insanların göl sahilinə və onun ərazisinə rahat giriş-çığışını nəzərə alınmalı, 100 ildə bir baş verə biləcək subasma hadisəsinə qarşı mühafizə tədbirləri nəzərdə tutulmalıdır.

### **Xocahəsən gölünün sahiləni ərazilərinin inkişafı**

Xocahəsən gölünün bərpa layihəsi Xocahəsən - Lökbatan hibrid yaşıl dəhlizinin inkişafı üçün əlverişli şərait yaradır. Mövcud konsepsiyaya gölün şimal hissəsində aparılan neft hasilatı işlərinin dayandırılması, ərazilərin təmizlənməsi və kanalizasiya sisteminin yenidən qurulması daxildir. Ərazinin nəqliyyat əlaqəsi mövcud dəmir yolu üzərində yerləşən sənişin dəmir yolu stansiyası vasitəsilə təmin ediləcək. Ərazinin əsas inkişaf imkanlarına Moskva Universitetinin filialı ilə əlaqələndirmənin təmin edilməsi, habelə Yasamal rayonu ilə dəmir yolu əlaqəsinin qurulması imkanlarını misal gətirmək olar. Xocahəsən gölünün yaxınlığında əsas yerli bitki növlərinin yetişdiriləcəyi və köçəri su-bataqlıq quşlarının miqrasiya məskəni olacaq yeni Nəbatat Parkının yaradılması nəzərdə tutulur. Qu gölü ərazisi köçəri quş populyasiyalarının məskəni siyahısına daxildir. Bu təbii sərvəti fəal şəkildə idarə etməklə, ərazidə turistik əhəmiyyətə malik ornitoloji mərkəz yaradıla bilər. Bu baxımdan, ərazidə tətbiq olunan tipoloji mühafizə parametrləri və ərazinin sanitariya-mühafizə zonası əraziyə xas xüsusiyyətlərin nəzərə alınması ilə yenidən nəzərdən keçirilməlidir: ekoloji funksiyaların yerinə yetirilməsinin təmin edilməsi, o cümlədən təbii sahiləni ərazilər və su-bataqlıq sahələri yaratmaqla biomüxtəlifliyin çoxaldılması və suyun keyfiyyətinin artırılması; müxtəlif, yüksək standartlara cavab verən və maraqlı sahil ərazilərinin yaradılması. Buna yaşıllıqlardan və kiçik memarlıq formalarından ibarət kompozisiyalarla təchiz edilən sahiləni ərazilərin yaradılması, ərazinin özünəməxsusluğunu ortaya qoyan nadir layihələndirmə həllələrinin nəzərdə tutulması və müxtəlif passiv və aktiv istirahət məkanlarının yaradılması ilə nail olmaq olar. Böyük şəhər parkı tipinə aid edilən Xocahəsən gölü ətrafındakı parkda mövsümi və ya müvəqqəti tədbirlər, avarçəkmə klubu kimi daimi fəaliyyətlər üçün imkanlar yaradıla bilər.

### **Ziğ gölünün sahilyanı ərazilərinin inkişafı**

Ziğ və Hövsan ərazisində yerləşən çirklənmiş su hövzələrinin təmizlənməsi üçün iki əsas müdaxilə tədbiri həyata keçirilməlidir.

“Təmiz Şəhər” ASC tərəfindən hazırlanmış Ziğ gölü parkının layihələndirmə konsepsiyasında Ziğ gölünün açıq məkanların və sanitariya-mühafizə zonalarının yaradılması baxımından potensialı barədə məlumat verilmişdir. Konsepsiyada əraziyə onun tarixi irsinə uyğun özünəməxsusluğun qazandırılması və Bakının digər göllərindən fərqli xarakterin verilməsi nəzərdə tutulur. Bu ərazi üçün böyük şəhər parklarına xas funksiyalar və proqramlar nəzərdə tutulmalıdır.

Yeni inkişaf təşəbbüsləri təklif ediləcəyi halda, bu, sanitariya-mühafizə zonası tələblərinin nəzərə alınması ilə həyata keçirilməlidir.

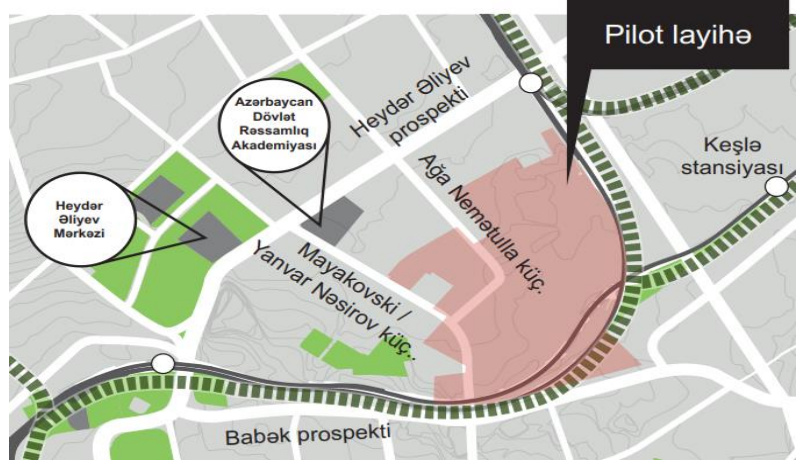
### **Bülbülə gölünün sahilyanı ərazilərinin inkişafı**

Bülbülə gölünün inkişaf tədbirlərinə dağıdıcı fəaliyyətlər nəticəsində təbii dəyərlərin itirilməsi prosesinin dayandırılması, suyun keyfiyyəti və hidroloji funksiyalarının bərpası ilə və ərazinin əlaqələndirmə imkanının artırılması ilə gölün təbii dəyərinin bərpa edilməsi, ərazidə müxtəlif inkişaf təşəbbüslərinin həyata keçirilməsi və istirahət imkanlarının artırılması kimi tədbirlər aiddir. Ərazinin əlavə dəyər yaradan inkişafını dəstəkləmək üçün burada müvafiq sanitariya-mühafizə zonasının nəzərdə tutulması olduqca vacibdir. Göl üçün səciyyəvi sanitariya-mühafizə zonasında salınacaq yaşıl zolaqlar vasitəsilə ərazinin şəhər əraziləri və yaxınlıqdakı stansiya ilə əlaqəsi təmin edilə bilər. Ərazidə biomüxtəlifliyin və suyun keyfiyyətinin artırılması, gölətrafi ərazilərdə təbii yaşıllıqların artırılması, bataqlıq ərazidə yaşayış mühitinin yaradılması gölün ekoloji funksiyalarını formalaşdıracaqdır. Göl suyunun çirklənməsinin qarşısını almaq üçün ərazidə tullantı suların təmizlənməsi qurğuları təmin edilməlidir. Ərazidə müxtəlif, yüksək keyfiyyətli və maraqlı sahil zolağı təcrübələrinin tətbiqi onun cəlbediciliyi artıracaq. Bunlara yaşıllıqlardan və kiçik memarlıq formalarından ibarət kompozisiyalarla təchiz edilən sahilyanı ərazilərin yaradılması, ərazinin özünəməxsusluğunu ortaya qoyan nadir layihələndirmə həllələrinin nəzərdə tutulması və müxtəlif passiv və aktiv istirahət məkanlarının yaradılması ilə nail olmaq olar.

Sanitariya-mühafizə zonası ilə bağlı tələblər nəzərə alınmadan sahil zonasına çox yaxın ərazidə inşa olunmuş tikililərlə bağlı da tədbirlər nəzərdə tutulmalıdır. Tikililər su hövzəsinə 50 m məsafədə yerləşdikdə və bina istismar üçün yararsız olduqda onun yenidən qurulmasına deyil, sökülməsinə dair qərar qəbul edilə bilər. Bu cür hallarda, su hövzəsinin 50 m radiusunda bina tikintisinə qadağa qoyula bilər (*100 ildə bir subasma baş verə biləcək zonalar daxilində*).

## 5.5. PİLOT LAYİHƏ

*Pilot layihə ərazisi Bakının mərkəzi hissəsinin şərqində, Heydər Əliyev prospekti ilə Babək prospektinin arasında, Heydər Əliyev Mərkəzinin cənub-şərq hissəsində yerləşən ərazini əhatə edir. Ərazi şərqdən və cənubdan Bakının ictimai nəqliyyat sistemində mühüm əhəmiyyətə malik olan dəmir yolları ilə sərhədlənir. Baş Plana əsasən bu dəmir yollarının fəallaşdırılması nəzərdə tutulur.*



### Pilot layihəsi haqqında ümumi məlumat

Pilot layihə ərazisi üçün layihə həllinin əsas məqsədi Baş Planın ümumi parametrlərinin sözügedən inkişaf ərazisinə tətbiq etmək və əsas planlaşdırma prinsiplərinin tətbiqinin mümkünlüyünü təsdiq etməkdən ibarətdir. Planlaşdırma layihəsi çərçivəsində araşdırılan məsələlərə xüsusilə aşağıdakılar daxildir:

- təklif olunan çoxfunksiyalı (*qarışıq*) ərazidən istifadə konsepsiyası ən üstün şəhərdaxili inkişaf tipologiyası kimi qəbul edilir. Bu cür inkişaf yaşayış, iş və sosial mühit funksiyalarını bir məkanda cəmləşdirərək yaşayış üçün əlverişli məhəllələrin inkişafına imkan verir. Yaşayış zonalarının tiplərə bölgüsü (*yaşayış məhəllələri və bloklashdırılmış evlər – “townhouses”*) mənzil keyfiyyətini yaxşılaşdırır və müxtəlif sosial təbəqələrin bir məkanda cəmləşməsinə imkan verir;

- planda İNYŞ qovşağının yaradılması ilə ictimai nəqliyyat şəbəkəsini yeni inkişaf əraziləri ilə əlaqələndirmək imkanlarının üstünlükləri göstərilir ki, bu da investorlar üçün perspektivli işgüzar imkanlar təqdim edir, eyni zamanda şəhərin simvolu rolunu oynayan binaların inşasına və şəhər transformasiyasına təkan verir. Layihə ərazisinin dəmiryol xətlərinə yaxınlığı onun əlverişliliyini artırır və ərazidə dəmiryol şəbəkəsinin üstünlüklərindən istifadə etmək imkanı yaranır;

- ərazidən istifadə bölgüsü inkişaf üçün uyğun olan ərazilərdən və ümumi istifadədə olan ərazilərdən ibarətdir və Baş Planın ümumi şəhərsalma parametrlərini nəzərə alır. Planlaşdırma layihəsi inkişafa yararlı ərazilərin həddindən artıq azalmasına yol vermədən yüksək keyfiyyətli və əlçatan yaşıllıq sahələrinin (*normalara görə adambaşına ən az 8 m<sup>2</sup> qəbul edilməklə*) yaradılmasına imkan verir;

- müxtəlif təyinatlı mövcud müəssisələrin (*tibb obyektləri, sanitariya-mühafizə zolağı tələb etməyən istehsal müəssisələri*) şəhər kontekstinə inteqrasiyası ərazidə müəyyən inkişaf təşəbbüslərinin həyata keçirilməsi üçün onun boşaldılmasına ehtiyac olmadığını sübut edir. Bu, ərazinin ümumi inkişafına da şamil olunur. Məqsədyönlü və mərhələli inkişaf planının



reallaşdırılması ilə sakinlərin sosial məsuliyyətlik nəzərə alınmaqla köçürülməsinə nail olmaq olar;

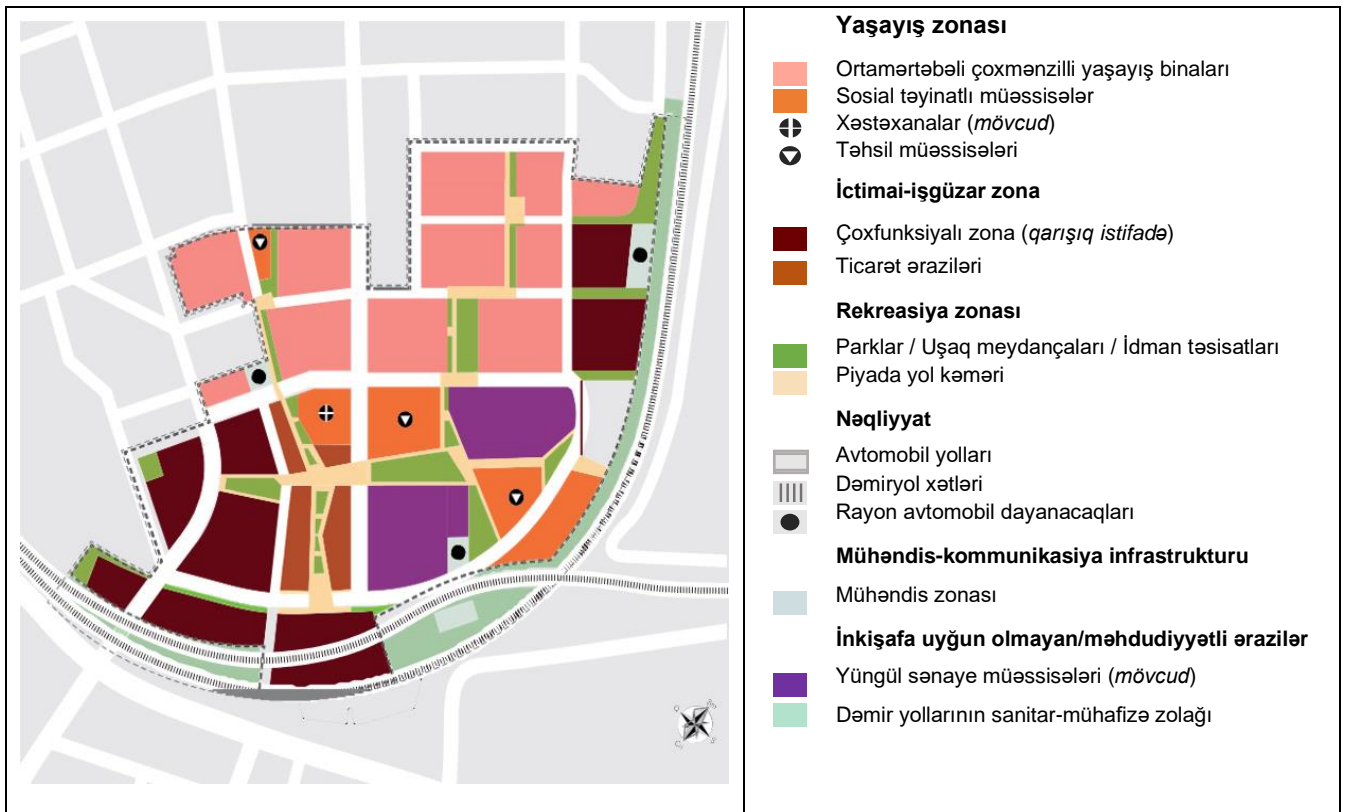
• təhsil müəssisələrinə dair müəyyən edilmiş standartlar ərazinin əhali sayına müvafiq şəkildə tətbiq edilmişdir. Bundan əlavə, layihə ərazisi daxilində planlaşdırılan ümumi təhsil müəssisələri qonşu rayonların tələbatının ödənilməsində də rol oynayır. Ümumiyyətlə, ümumi təhsil müəssisələri, habelə məktəbəqədər təhsil müəssisələri üzrə çatışmazlığın azaldılması üçün yeni inkişaf ərazilərindən istifadə edilməlidir;

• nəhayət, pilot layihə aşağı sürətli hərəkətlilik/mobillik modelinin tətbiqi baxımından etalon model kimi xidmət edə bilər. Belə ki, pilot layihə çərçivəsində cəlbedici və geniş piyada və velosiped marşrutlarının təmin edilməsi və bu marşrutların planlaşdırılan Hibrid Yaşıl Dəhlizlə əlaqələndirilməsi piyada gəzinti üçün geniş imkanları olan məhəllələrin inkişafına imkan verəcək.

## Ümumi ərazidən istifadə strategiyası

### *Inkişafa uyğun ərazilər*

Baş Planda həm ümumi istifadəli sahə, həm də özəl fəaliyyət üçün sahə nəzərə alınmaqla ərazi inkişaf parametrləri müəyyən edilmişdir. Ərazisi bir hektardan çox olan bütün inkişaf ərazilərinin 60%-i inkişafa uyğun özəl mülkiyyətli torpaqlar, 40%-i isə ümumi istifadədə olan torpaqlar kimi bölünür. Ümumi istifadədə olan torpaqlar yolların, yaşıllıqların və açıq məkanların, mühəndis-kommunikasiya sistemlərinin və sosial təyinatlı xidmət müəssisələrinin yerləşdirilməsi üçün nəzərdə tutulur. Ərazidən istifadə bölgüsü yuxarıda göstərilən bölgü nisbətinin yeni inkişaf əraziləri üçün mükəmməl şəkildə tətbiq oluna biləcəyini göstərir.



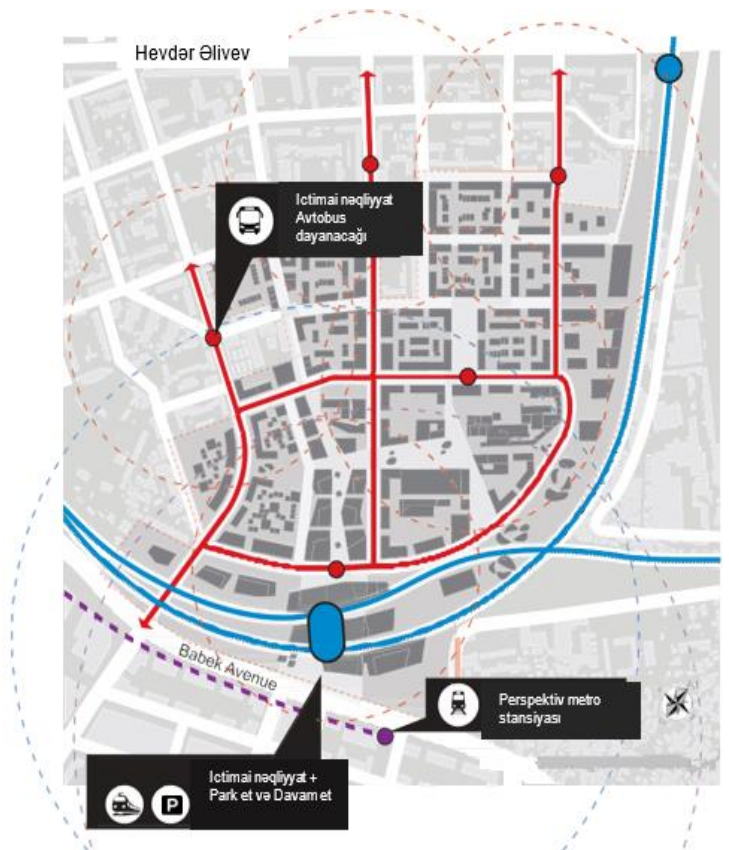
## Ərazidən istifadə bölgüsü

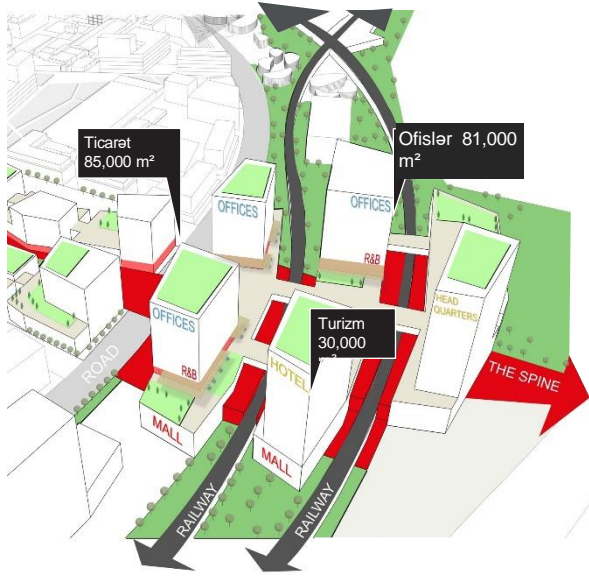
İnkişafa uyğun özəl mülkiyyətli ərazilər	Sahəsi (ha)	%
Ortamərtəbəli çoxmənzilli yaşayış binaları	14,30	24,5 %
Çoxfunksiyalı ( <i>qarışıq istifadə</i> ) ərazilər	12,06	20,6 %
Ticarət əraziləri	2,10	3,6 %
Rayon avtomobil dayanacaqları	0,80	1,4 %
Yüngül sənaye müəssisələri ( <i>mövcud fabriklər</i> )	5,42	9,3 %
<b>Cəmi</b>	<b>34,68</b>	<b>59,4 %</b>
İctimai təyinatlı ( <i>ümumi istifadəli</i> ) ərazilər	Sahəsi (ha)	%
Ümumi istifadədə olan açıq məkanlar / Piyada yol zolağı	2,8	4,8 %
Ümumi istifadədə olan açıq məkanlar / Yaşıllıqlar	4,7	8,0 %
Yollar / Səkilər	11,5	19,7 %
Sosial təyinatlı müəssisələr / Təhsil müəssisələri	3,92	6,7 %
Sosial təyinatlı müəssisələr / Mövcud xəstəxanalar	0,83	1,4 %
<b>Cəmi</b>	<b>23,75</b>	<b>40,6 %</b>
<b>İnkişafa uyğun ərazilər üzrə ümumi sahə</b>	<b>58,43</b>	<b>100 %</b>
Dəmir yollarının sanitariya-mühafizə zolağı	8,57	-
<b>Pilot layihə ərazisi üzrə ümumi yekun</b>	<b>67,00</b>	-

### İctimai nəqliyyat və İNYŞ-nin tərkib hissəsi olaraq təklif olunan yeni dəmiryol stansiyası

Layihə ərazisi Heydər Əliyev prospekti boyu yerləşən inkişaf əraziləri ilə dəmiryolu xətti arasında yerləşir. Şəhər planlaşdırılması və daşınmaz əmlakın inkişafı baxımından mövcud "çıxılmaz" vəziyyətin həlli olduqca vacibdir. Bundan əlavə, layihə ərazisinin yaxınlığında həyata keçirilən mövcud və planlaşdırılan inkişaf layihələri ilə (məsələn, Ağ Şəhərdə "Babək məhəlləsi") əlaqədar ictimai nəqliyyat tələbatı ciddi şəkildə artacaq.

Yekun olaraq qeyd edilməlidir ki, layihə ərazisinin cənubunda İNYŞ prinsipinə uyğun nəqliyyat sistemi ansamblının (*dəmiryolu stansiyası, pərakəndə satış sahələri, ofislər*) inkişaf etdirilməsi təklif olunur. Bu cür inkişaf:





- layihə ərazisinin giriş qapısı olaraq vizual özünəməxsusluğun yaradılması;
- daşınmaz əmlak bazarının investorları üçün imkanların yaradılması;
- Babək prospektində (*bənövşəyi xəttin son dayanacağı*) planlaşdırılan metro stansiyası ilə əlaqənin təmin edilməsi;
- ərazinin ətraf rayonlarla əlaqələndirilməsi baxımından əlverişli imkanlar təmin edir.

### **İctimai-işgüzar zonalar**

İctimai-işgüzar zonalar ayırıcı zolaq rolunu oynayan xarici yaşıl zolaq boyu yerləşdiriləcək. Bu zona şəhər mərkəzi və dəmir yolu istiqamətində səs-küy maneəsi kimi əhəmiyyətli rol oynayacaq.

### **Ticarət əraziləri**

Ticarət ərazisi piyada zolaqları və meydan ilə sıx inteqrə olunmuşdur. Binaların birinci mərtəbəsində nəzərdə tutulan mağazalar rahat alış-veriş imkanları təmin etməklə yanaşı, piyada yollarına açılan xoş bir görüntü formalaşdıracaq.

### **Yaşayış zonası**

Yaşayış zonaları əsasən ərazini şimal hissəsində yerləşir. Bu ərazi sakit yaşayış mühiti təklif edir.

Layihələndirmənin əsas prinsipi yaşayış ərazilərini rahat piyada yolları ilə əlaqələndirmək və istirahət yerləri və açıq məkanlarla əhatə etməkdir. Yaşillıq şəbəkəsinin bir hissəsi olaraq, hər yaşayış massivində xüsusi məhəllə parkı nəzərdə tutulur.

Yaşayış binalarının birinci mərtəbəsində mağazalar, kafe və restoranlar kimi qarışıq istifadə sahələrinin nəzərdə tutulması sakinlər üçün rahat həyat şəraitini təmin edir və funksional vəhdət məqsədinə nail olmağa imkan verir.

### **Təhsil və sənaye ərazilərinin regenerasiyası**

Təhsil müəssisələri üçün ərazi tələbatı Baş Plan çərçivəsində müəyyən edilmiş planlaşdırma standartlarına əsasən hesablanır.

Məktəbəqədər təhsil müəssisələri qət ediləcək yolun qısa və etibarlı olması üçün yaşayış zonası daxilində nəzərdə tutulacaq.

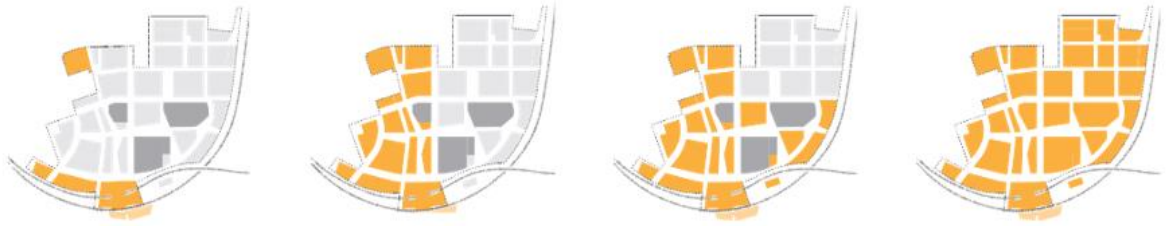
Digər müəssisələr ərazinin cənub-şərqindəki çoxfunksiyalı (*qarışıq istifadə*) zonaların tərkibində nəzərdə tutulacaq. Ümumi təhsil müəssisələrinin idman meydançaları ümumi istifadədə olan açıq məkanlara inteqrə edilə bilər ki, bu da həmin məkanların səmərəliliyini artırır.

## Layihənin icra mərhələlərinə dair versiyalar

Ümumiyyətlə, təklif olunan iki versiyanın hər biri özünəməxsus məntiqə sahibdir və iki mümkün inkişaf xətti təklif edir:

**Versiya 1**-də dəmiryolu stansiyasının, o cümlədən stansiya daxilində ticarət və işgüzar sahələrin inkişafına başlanılması ilə şəhər inkişafına təkan verilir. Bu yolla, yeni rayon başlanğıcından inkişaf katalizatoru rolunu oynayacaq və çox güman ki, ərazidə gələcəkdə daşınmaz əmlak sahəsinə marağı artıracaq.

### Versiya 1 – Cənubdan şimala doğru inkişaf “İlk növbədə stansiya”



1. İnkişaf katalizatoru olaraq stansiyanın inkişafı

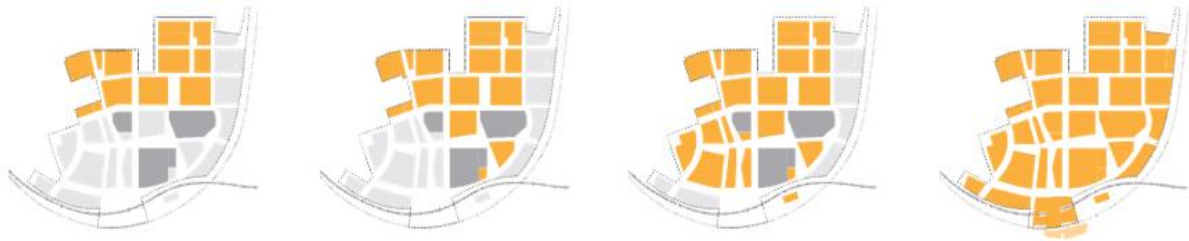
2. Layihə ərazisinin qərb hissəsinin inkişafının tamamlanması

3. Təhsil müəssisələri və dəmir yolu sərhədlərinin inkişafı

4. Yaşayış ərazisinin inkişafının tamamlanması / Biznes Park

**Versiya 2**-də əvvəlcə ərazinin şimalındakı yaşayış binalarının yenidən qurulmasına başlayaraq və mərhələli şəkildə inkişafı cənuba doğru davam etdirərək daha mühafizəkar yanaşma təklif olunur. Bu inkişaf istiqamətinin mənfi tərəfi odur ki, ərazidə uzun müddət dəmir yolunun səs-küyü ilə bağlı vəziyyət davam edəcək.

### Versiya 2 – Şimaldan cənuba doğru inkişaf “İlk növbədə yaşayış əraziləri”



1. Mənzil inkişafının davam etdirilməsi

2. Təhsil müəssisələr

3. Ticarət və biznes sahələri

4. Dəmiryol stansiyası və dəmiryol dəhlizi

## 6. TƏLƏB OLUNAN MALİYYƏ RESURSLARI VƏ MƏNBƏLƏRİ

*Bu fəsilə Baş Plan çərçivəsində təklif olunan əsas tədbirlərin həyata keçirilməsi üçün tələb olunan maliyyə resursları və mənbələrinə dair qiymətləndirmələr təqdim edilir. Təklif olunan tədbirlərin yerinə yetirilməsi üçün tələb olunan maliyyə resurslarına dair qiymətləndirmələr 2020-ci il üçün tikinti sektoru üzrə beynəlxalq qiymətlərin müqayisəvi təhlilinə əsaslanır. İcra müddətindən asılı olaraq qiymət artımları ehtimal olunan tikinti xərcləri indeksinin (illik qiymət artımını bildirən) tətbiqi ilə nəzərə alınmışdır.*

*Qiymətləndirmə nəticələrinin şəffaflığını və düzgünlüyünü nümayiş etdirmək üçün xərc qiymətləndirmələrinin əsaslandığı xərc proqnozları (2020-ci ilə görə bir vahidin dəyəri AZN ilə) aşağıdakı cədvəldə təqdim edilmişdir.*

### 6.1. YANAŞMA

Bakı şəhərinin Baş Planının 1:10 000 miqyaslı planlaşdırma sənədi olduğunu nəzərə alaraq, tələb olunan maliyyə resurslarına dair qiymətləndirmələrdə əsasən plan çərçivəsində təklif olunan əsas tədbirlər nəzərə alınmış və aşağıdakı klasterlər üzrə təsnif edilmişdir:

- **Ərazi inkişafı:** ərazilərin inkişafı üçün tələb olunan xərclər (*ərazilərin hazırlığı, nəqliyyat və kommunal infrastruktur ilə təminatı, relyefin təşkili, ərazilərin boşaldılması, yaşıllıqların və açıq məkanların salınması və s.*). Aparılmış qiymətləndirmələrdə Baş Plan miqyasında müəyyən edilməsi mümkün olmayan tikinti xərcləri nəzərə alınmamışdır:

- **Nəqliyyat:** buraya nəqliyyat infrastrukturunun təkmilləşdirilməsi üzrə tədbirlərin (*yeni dəmir yolu, metro və tramvay xətləri / stansiyaları, yollar, avtobus / velosiped zolaqları və s.*) tikinti xərcləri daxil edilmişdir. Qiymətləndirmələrdə yalnız yeni xətlərin və nəqliyyat infrastrukturunu obyektlərinin inşası və ya mövcud yolların və xətlərin genişləndirilməsi tədbirlərinin xərcləri daxil edilmişdir. Nəqliyyat infrastrukturunu obyektlərinin inşası ilə bağlı tikinti sahəsinə düşən müxtəlif tikililərin köçürülməsi ilə bağlı xərclər qiymətləndirmələrə daxil edilməmişdir;

- **Mühəndis-kommunikasiya təminatı sistemləri:** buraya yeni mühəndis-kommunikasiya xətlərinin (*qaz, elektrik enerjisi, su təchizatı, kanalizasiya*) və əsas obyektlərin (*bərpa olunan enerji təsərrüfatları, tullantı su təmizləyici qurğuları, nasos stansiyaları və s.*) tikinti xərcləri daxil edilmişdir;

- **Ətraf mühit:** buraya torpaqların və su hövzələrinin təmizlənməsi xərcləri daxil edilmişdir.

### 6.2. VAHİD DƏYƏRLƏRİ

İnşa olunacaq hər hansı obyektin vahidinin dəyəri Bakı Dövlət Layihə İnstitutu tərəfindən aparılmış təhlillərə əsaslanır. Bu dəyərlər Bakı şəhəri üzrə 2020-ci ilin cari orta qiymətlərini əks etdirir. Qiymətlərdə ola biləcək mümkün fərqləri nəzərə almaq üçün dəyərlər bir neçə (*aşağı / orta / yüksək*) səviyyədə təqdim edilmişdir.

<b>Tədbirlər</b>	<b>Ölçü vahidi</b>	<b>Milyon AZN (aşağı)</b>	<b>Milyon AZN (orta)</b>	<b>Milyon AZN (yüksək)</b>
<b>Ərazi inkişafı</b>				
İnkişaf əraziləri /o cümlədən paylayıcı və ötürücü kommunal infrastruktur sistemləri <sup>1</sup>	ha	1,35	1,99	2,43
İnkişaf etdiriləcək sənaye əraziləri /o cümlədən paylayıcı və ötürücü kommunal infrastruktur sistemləri <sup>2</sup>	ha	2,40	2,99	3,40
Boşaldılacaq və inkişaf etdiriləcək ərazilər ( <i>köhnəmiş yaşayış fondu</i> )	ha	0,36	1,74	3,11
Parkların və açıq məkanların/landşaft ərazilərinin inkişafı üçün ərazi zonaları	ha	4,98	7,00	8,99
<b>Nəqliyyat</b>				
Yol tikintisi ( <i>2x1 zolaq</i> )	km	3,50	4,10	4,94
Yol tikintisi ( <i>2x2 zolaq</i> )	km	7,92	9,25	11,17
Yol tikintisi ( <i>2x3 zolaq</i> )	km	8,37	9,85	11,83
Dəmir yolu xətti ( <i>birxətli, o cümlədən rabitə sistemi və elektrifikasiya</i> )	km	1,84	2,04	2,35
Dəmir yolu xətti ( <i>ikixətli, o cümlədən rabitə sistemi və elektrifikasiya</i> )	km	3,27	3,63	4,17
Dəmir yolu stansiyası	ədəd	6,12	6,80	7,82
Metro xətti ( <i>ikiterəfli</i> )	km	110,50	127,50	217,60
Metro stansiyası	ədəd	95,20	187,00	260,00
Tramvay xətti ( <i>iki-istiqamətli</i> )	km	15,90	36,98	170,00
Nəqliyyat Mübadilə Mərkəzi	ha	32,30	73,10	95,88
Xüsusi avtobus zolağı	km	0,031	0,037	0,044
Velosiped zolağı	km	0,035	0,038	0,041
<b>Mühəndis-kommunikasiya təminatı sistemləri</b>				
Tullantı Su Təmizləyici Qurğu	m <sup>3</sup>	0,0023	0,0025	0,0027
Magistral qaz kəməri	km	0,58	0,65	0,73
Magistral su xətti ( <i>D100-250 mm, PE</i> )	km	0,10	0,115	0,13
Magistral su xətti ( <i>D300-500 mm, PE</i> )	km	0,30	0,315	0,33
Magistral su xətti ( <i>D1000-1200 mm, PE</i> )	km	0,93	0,95	0,97
Əsas kanalizasiya xətti ( <i>polad, D200-400 mm</i> )	km	0,13	0,15	0,18
Əsas kanalizasiya xətti ( <i>polad, D500-800 mm</i> )	km	0,34	0,36	0,38
Əsas kanalizasiya xətti ( <i>dəmir-beton, D2400 mm</i> )	km	4,50	4,60	4,70

Nasosxana ( <i>su təchizatı/kanalizasiya</i> )	ədəd	0,01	0,015	0,02
Yüksək gərginlikli elektrik xətləri ( <i>ötürücü</i> ), 110-330 kV-luq	km	0,95	1,05	1,15
Elektrik yarımstansiyası ( <i>330-110/35/10-6 kV</i> )	ədəd	30,00	30,24	30,34
Qazanxana ( <i>qoşulma istilik xəttləri ilə</i> )	ədəd	0,25	0,28	0,31
Yağış kanalizasiya xətti ( <i>D300-500 mm</i> )	km	0,139	0,160	0,180
Yağış kanalizasiya xətti ( <i>D600-800 mm</i> )	km	0,350	0,371	0,389
<b>Bərpa olunan enerji təsərrüfatları</b>				
Külək elektrik stansiyaları	MVt	2,21	2,50	3,00
Günəş elektrik stansiyaları	MVt	1,50	1,70	1,90
<b>Ətraf mühit</b>				
Torpaqların təmizlənməsi	ha	1,08	3,23	4,85
Su hövzələrinin bərpası	ha	0,3	0,35	0,4

<sup>1</sup> İnkişaf etdiriləcək yaşayış əraziləri, o cümlədən sosial təyinatlı müəssisələr, çoxfunksiyalı ərazilər (*qarışıq istifadə*), xüsusi dövlət inkişaf tədbirləri, ticarət müəssisələri, mədəniyyət təsisatları, sərqi salonları.

<sup>2</sup> İstehsalat zonası (*ağır sənaye, yüngül sənaye, anbar təsərrüfatı, aqrar-sənaye*).

### 6.3. KƏMIYYƏT GÖSTƏRİCİLƏRİNƏ ƏSASLANAN MALİYYƏ DƏYƏRİ EHTİMALLARI

Bakı şəhərinin Baş Planı ArcGIS proqram təminatı vasitəsilə işlənilib hazırlanmışdır. Qeyd edilən proqram təminatı maliyyə dəyəri hesablanacaq hər bir elementə dair dəqiq kəmiyyət göstəricilərinə (*inkışaf ərazilərinin sahəsi, yolların uzunluğu və s.*) dair məlumatların ixrac edilməsinə imkan verir. Planın icrasının maliyyə dəyəri aşağıdakı cədvəldə əks olunmuşdur. Maliyyə dəyəri hər bir elementin ölçülərinin və həcmnin müəyyən edilməsi və daha sonra bir vahidin dəyəri ilə hasil olunması yolu ilə müəyyən edilmişdir.

Qeyd etmək lazımdır ki, Bakı şəhərinin Baş Planında həmçinin dövlət qurumları tərəfindən tam və ya qismən dövlət vəsaitləri hesabına həyata keçirilməsi planlaşdırılan tədbirlər də (*məsələn, metro, dəmir yolu, kanalizasiya sistemi, bərpa olunan enerji stansiyaları*) nəzərə alınmışdır.

Daha oxunaqlı olması üçün buraya yalnız orta dəyərlər daxil edilmişdir. Aşağı və yüksək hədd göstəriciləri cəm şəklində göstərilmişdir.

Cədvəl 6.3.1

<b>Tədbirlər</b>	<b>Ölçü vahidi</b>	<b>Vahidin dəyəri, mln. manat (orta)</b>	<b>2020-2027-ci illər üzrə tələb olunan həcm</b>	<b>2020-2027-ci illər üzrə dəyəri, mln. manat</b>	<b>2020-2040-cı illər üzrə tələb olunan həcm</b>	<b>2020-2040-cı illər üzrə dəyəri, mln. manat</b>
<b>Ərazi inkişafı</b>						
İnkişaf əraziləri/o cümlədən paylayıcı və ötürücü kommunal infrastruktur sistemləri <sup>1</sup>	ha	1,99	2 261,90	4 501,18	4 466,20	8 887,74
İnkişaf etdiriləcək sənaye əraziləri /o cümlədən paylayıcı və ötürücü kommunal infrastruktur sistemləri <sup>2</sup>	ha	2,99	564,50	1 687,86	2 191,30	6 551,99
Boşaldılacaq və inkişaf etdiriləcək ərazilər (köhnəmiş yaşayış fondu)	ha	1,74	737,90	1 283,95	1 117,90	1 945,15
Parkların və açıq məkanların/landşaft ərazilərinin inkişafı üçün ərazi zonaları	ha	7,00	1 554,40	10 880,80	4 311,70	30 181,90
<b>Nəqliyyat</b>						
Yol tikintisi (2x1 zolaq)	km	4,10	11,645	47,74	88,45	362,62
Yol tikintisi (2x2 zolaq)	km	9,25	72,85	673,86	148,60	1 374,55
Yol tikintisi (2x3 zolaq)	km	9,85	100,90	993,87	131,63	1 296,56
Dəmir yolu xətti (bixətli, o cümlədən, rabitə sistemi və elektrifikasiya)	km	2,04	81,40	166,06	84,90	173,20
Dəmir yolu xətti (ikixətli, o cümlədən, rabitə sistemi və elektrifikasiya)	km	3,63	56,40	204,73	58,30	211,63
Dəmir yolu stansiyası	ədəd	6,80	25	170,00	28	190,40
Metro xətti (ikixətli)	km	127,50	9,207	1 173,89	36,82	4 694,81
Metro stansiyası	ədəd	187,00	6	1 122,00	20	3 740,00
28 May stansiyasının yenidən qurulması	obyekt	280,238			1	280,24
Metronun elektrik depolarının tikintisi ("Dərnəgül" və "Xocəsən" depoları)	ədəd	339,936	2	679,87	2	679,87
Tramvay xətti (bir istiqamətli)	km	36,98	12,90	477,04	48,40	1 789,83
Nəqliyyat Mübadilə Mərkəzi	ha	73,10	11,50	840,65	25,70	1 878,67
Qaraj (çoxmərtəbəli)	m <sup>2</sup>	0,001	7 455	7,46	24 850	24,85
Yeraltı dayacaq (çoxmərtəbəli)	m <sup>2</sup>	0,002	28 635	57,27	95 450	190,90
Xüsusi avtobus zolağı	km	0,037	96,20	3,56	96,20	3,56
Velosiped zolağı	km	0,038	68,50	2,60	279,00	10,60



Cədvəl 6.3.1-in davamı

Tədbirlər	Ölçü vahidi	Vahidin dəyəri, mln. manat (orta)	2020-2027-ci illər üzrə tələb olunan həcm	2020-2027-ci illər üzrə dəyəri, mln. manat	2020-2040-cı illər üzrə tələb olunan həcm	2020-2040-cı illər üzrə dəyəri, mln. manat
<b>Mühəndis-kommunikasiya təminatı sistemləri</b>						
Tullantı suların idarəçiliyi Proqramı (CAPEX, Witteeven+Bos)	cəmi	897,35	-	314,1	-	897,35
Magistral qaz kəməri	km	0,65	196,30	127,60	315,00	204,75
Magistral su xətti (D100-250 mm PE)	km	0,115	1 625	186,88	4 238,70	487,45
Magistral su xətti (D300-500 mm PE)	km	0,315	144	45,36	375,20	118,19
Magistral su xətti (D1000-1200 mm PE)	km	0,95	2 108,30	2 002,89	2 189,80	2 080,31
Əsas kanalizasiya xətti (polad, D200-400 mm)	km	0,15	581,00	87,15	4 813,80	722,07
Əsas kanalizasiya xətti (polad, D500-800 mm)	km	0,36	30,00	10,80	1 580,60	569,02
Əsas kanalizasiya xətti (dəmir-beton, D2400 mm)	km	4,60	800,70	3 683,22	834,90	3 840,54
Nasosxana (su təchizatı/kanalizasiya)	ədəd	0,015			140	2,10
Yüksək gərginlikli elektrik xətləri (ötürücü), 110-330 kV	km	1,05	630,00	661,50	1 660,00	1 743,00
Elektrik yarımstansiyası (330-110/35/10-6 kV)	ədəd	30,24	8	241,92	24	725,76
Elektrik Stansiyası (100-460 MVt)	MVt	1,65	1 190	1 963,50	2 060	3 399,00
Qazanxana (qoşulma istilik xətləri ilə)	ədəd	0,28	88	24,64	153	42,84
Yağış kanalizasiya xətti (D300-500 mm)	km	0,160			2 590	414,42
Yağış kanalizasiya xətti (D600-800 mm)	km	0,371	20,50	7,61	198,20	73,53
<b>Bərpa olunan enerji təsərrüfatları</b>						
Külək elektrik stansiyaları	MVt	2,50	240,00	600,00	1 010,00	2 525,00
Günəş elektrik stansiyaları	MVt	1,70	800,00	1 360,00	1 030,00	1 751,00
<b>Ətraf mühit</b>						
Torpaqların təmizlənməsi	ha	3,23	1 774,50	5 731,64	2 728,10	8 811,76
Su hövzələrinin bərpası	ha	0,35	1 102,0	385,70	1 985,00	694,75
<b>Cəmi</b>				<b>42 408,9</b>		<b>93 571,9</b>

## 6.4. MALİYYƏ MƏNBƏLƏRİ

Bakı şəhərinin Baş Planı çərçivəsində əsaslı kapital qoyuluşu tələb edən dörd əsas icra istiqamətindən üçü dövlət proqramları çərçivəsində həyata keçirilən tədbirləri ehtiva edir. Buraya mühəndis-kommunikasiya təminatı infrastrukturunun və nəqliyyat şəbəkəsinin təkmilləşdirilməsi, ətraf mühitin sağlamlaşdırılması kimi tədbirlər aiddir. Bu tədbirlərin əksər hissəsi dövlət və ya bələdiyyə tərəfindən maliyyələşdirilməlidir. Mühəndis-kommunikasiya təminatı infrastrukturun yaxşılaşdırılması proqramı çərçivəsində bərpa olunan enerji təsərrüfatlarının tikintisi qismən özəl şirkətlərə həvalə edilə bilər. Lakin bu sahə gəlirlərin paylanması baxımından dövlət nəzarəti altında qalmalıdır. Əsaslı kapital qoyuluşunun sahələr üzrə bölgüsündə bərpa olunan enerji sahəsinin inkişafı üçün qoyulacaq sərmayə 50/50 nisbətində götürülmüşdür.

Şəhərin fiziki inkişafına xüsusən özəl sektorun cəlb edilməsi təşviq edilməlidir. Lakin bununla yanaşı, yaşayış, ictimai-işgüzar və sənaye ərazilərinin inkişafı zamanı sosial və ətraf mühit aspektləri də nəzərə alınmalıdır və bu, ciddi dövlət nəzarəti tələb edir.

Cədvəl 6.4.1

İcra proqramları	Cəmi kapital qoyuluşu 2020-2040-cu illər, mlrd. manat ( <i>orta hədd</i> )	Tələb olunan maliyyə vəsaiti			
		Özəl	Özəl/Dövlət		Dövlət
<b>Ərazi inkişafı</b>	<b>47,567</b>	30,919	65%	35%	16,648
<b>Nəqliyyat</b>	<b>16,902</b>	-	-		16,902
<b>Mühəndis sistemləri</b>					
Mühəndis-kommunikasiya təminatı infrastrukturunu	<b>15,320</b>	-	-		15,320
Bərpa olunan enerji təsərrüfatları	<b>4,276</b>	2,138	50%	50%	2,138
<b>Ətraf mühit (<i>bərpa və sağlamlaşdırma tədbirləri</i>)</b>	<b>9,507</b>	-	-		9,507
<b>Cəmi</b>	<b>93,572</b>	<b>33,057</b>			<b>60,515</b>

## 7. STRATEJİ LAYİHƏLƏR VƏ PRİORİTET TƏDBİRLƏR

Bu fəsilidə layihə çərçivəsində müəyyən edilmiş "Strateji Layihələr" in əsas xüsusiyyətləri barədə ümumiləşdirilmiş məlumatlar verilir. Hər bir təklif "AS+P Albert Speer +Partner GmbH" şirkəti ilə əməkdaşlıq çərçivəsində hazırlanmış və Strateji Sessiya (noyabr, 2019-cu il) zamanı bütün maraqlı tərəflərlə müzakirə edilmişdir. Müxtəlif sahələri əhatə edən çoxsaylı layihələrdən ümumilikdə on iki strateji layihə gələcək inkişaf proqramına daxil edilmişdir.

Qeyd edilən strateji layihələrin bəzilərinin hansı konkret ərazidə həyata keçiriləcəyi müəyyən edilməyib və bəzi layihələrin icraçıları təyin edilməyib. Azərbaycan Respublikası Dövlət Şəhərsalma və Arxitektura Komitəsi müəyyən olunmuş layihə icraçıları ilə birgə texniki-iqtisadi əsaslandırma və maliyyələşdirmə modelləri hazırlayaraq layihə ideyalarını daha da dəqiqləşdirəcək.

### Strateji layihələr

<b>Şəhərin dayanıqlı inkişafı</b> 1. Çoxmodallı nəqliyyat 2. Sənaye ərazilərinin yenidən qurulması 3. Çıxılmalı ərazilərin təmizlənməsi 4. Pilot layihə (Ağa Nemətulla)	<b>Şəhər və ətraf mühitin regenerasiyası</b> 5. 28 May Hibrid Yaşıl Dəhlizi 6. Suyun saxlanması və təkrar istifadəsi 7. Bakının Yaşıl Parkı 8. Piyada gəzinti imkanları və velosiped nəqliyyatı
<b>Şəhərin memarlıq siması və tarixi irsə qayğı</b> 9. Yaradıcı sənayelər klasteri 10. İşıqlandırma	<b>Yeni şəhər iqtisadiyyatı</b> 11. Universitet 3.0 12. Külək və günəş elektrik stansiyaları

### 7.1. STRATEJİ LAYİHƏLƏR

#### 1. Çoxmodallı nəqliyyat

Nəqliyyat sistemi üçün zəruri infrastruktur təminatı Baş Plan çərçivəsində həll olunmalı əsas məsələlərdən biridir. Hazırkı mərhələ sistemin əməliyyat effektivliyini və əlçatanlığını təmin etməklə ictimai nəqliyyatdan istifadənin artırılmasını hədəfləyir. Bu, ilk növbədə, fasiləsiz hərəkətliliyi/mobilliyi təmin etmək üçün müxtəlif nəqliyyat növlərinin inteqrasiyasının gücləndirilməsini ehtiva edir:

- Baş Plana uyğun olaraq çoxmodallı nəqliyyat qovşaqlarının qurulması;
- müxtəlif sistemlərin hərəkət qrafiki, marşrutu və tarifi arasında uyğunluğun təmin edilməsi;
- ağıllı rəqəmsal tətbiqlər vasitəsilə hərəkətlik sahəsində xüsusi platformaların yaradılması.

#### 2. Sənaye ərazilərinin yenidən qurulması

Bakı keçmiş sənaye və neft hasilatı ərazilərinin cazibədar şəhər mühitinə çevrilməsi sahəsində müsbət təcrübəyə sahibdir. "Ağ Şəhər", Bakı Bulvarının uzadılması və Olimpiya Stadionu bu baxımdan uğurlu nümunələr hesab edilə bilər. Bununla belə, ağır sənaye sektorundan qalmış miras hələ də Mərkəzi Bakının geniş ərazisini əhatə edir. Xüsusilə, Nərimanov, Nizami və Xətai rayonları boyu davamlı uzanan keçmiş sovet sənaye zonası Mərkəzi Bakını fiziki olaraq iki hissəyə ayırır. Bu sahə Baş Planda birinci növbəli şəhər inkişaf

ərazilərindən biri kimi müəyyən edilmişdir.

“Ulduz” metro stansiyasının yaxınlığında 100 ha sahəni əhatə edən ərazi kiçik və orta müəssisələr (KOM) klasterinin (*landşaft planlaşdırması və tikintisi sahəsində ixtisaslaşmış*) inkişafı baxımından uyğun ərazi kimi müəyyən edilmişdir. Qeyd edilən klasterin inkişaf ərazisinə həmçinin çoxfunksiyalı (*qarışıq istifadə*) ərazilər və məskunlaşma əraziləri də daxil olacaq. Bu ərazidə güclü iqtisadiyyatın qurulması yeni ictimai yerləri (*Baş Planda nəzərdə tutulan*) inkişaf etdirmək üçün tələb olunan təcrübə və tikinti materialları idxalına ehtiyacın azaldılmasına töhvə verəcəkdir.

### **3. Çirklənmiş ərazilərin təmizlənməsi proqramı**

Keçmişdə ətraf mühitin çirklənməsinə və sənaye fəaliyyətlərinə nəzarətin olmaması nəticəsində geniş sahələri əhatə edən ərazilər (*torpaq və su hövzələri*) çirklənmişdir. Plan çərçivəsində 27 çirklənmiş ərazi və onların çirklənmə mənbələri (*neft, kanalizasiya, sənaye tullantıları və s.*) müəyyən edilmişdir. Baş Plan çərçivəsində bərpa tədbirlərinin həyata keçiriləcəyi əsas ərazilər müəyyən edilmişdir.

### **4. Pilot layihə (Ağa Nemətulla)**

Təklif olunan çoxfunksiyalı (*qarışıq*) ərazidən istifadə konsepsiyası ən üstün şəhərdaxili inkişaf tipologiyası kimi qəbul edilir. Bu cür inkişaf yaşayış, iş və sosial mühit funksiyalarını bir məkanda cəmləşdirərək yaşayış üçün əlverişli məhəllələrin inkişafına imkan verir. Yaşayış zonalarının tiplərə bölgüsü (*yaşayış məhəllələri və şəhər evləri*) mənzil keyfiyyətini yaxşılaşdırır və müxtəlif sosial təbəqələrin bir məkanda cəmləşməsinə imkan verir. Planda İNYS qovşağının yaradılması ilə ictimai nəqliyyat şəbəkəsini yeni inkişaf əraziləri ilə əlaqələndirmək imkanlarının üstünlükləri göstərilir ki, bu da investirlər üçün perspektivli işgüzar imkanlar təqdim edir, eyni zamanda şəhərin simvolu rolunu oynayan binaların inşasına və şəhər transformasiyasına təkan verir.

Ərazidən istifadə bölgüsü inkişaf üçün uyğun olan ərazilərdən və ümumi istifadədə olan ərazilərdən ibarətdir və Baş Planın ümumi şəhərsalma parametrlərini nəzərə alır. Planlaşdırma layihəsi inkişafa yararlı ərazilərin həddindən artıq azalmasına yol vermədən yüksək keyfiyyətli və əlçatan yaşılıqların (*planlaşdırma normalarına görə adambaşına 8 m<sup>2</sup> qəbul edilməklə*) yaradılmasına imkan verir. Nəhayət, pilot layihə aşağı sürətli hərəkətlilik modelinin tətbiqi baxımından etalon model kimi xidmət edə bilər. Belə ki, layihə çərçivəsində cəlbedici və geniş piyada və velosiped marşrutlarının təmin edilməsi və bu marşrutların planlaşdırılan Hibrid Yaşıl Dəhlizlə əlaqələndirilməsi piyada gəzinti üçün geniş imkanları olan məhəllələrin inkişafına imkan verəcək.

### **5. 28 May Hibrid Yaşıl Dəhlizi**

“Hibrid dəhlizlər” Bakı şəhərinin Baş Planının əsas elementləridir. Bu xətti elementlər şəhərin strateji əhəmiyyətə malik hissələrini bir-birinə bağlayır və onun daha yaşıl və daha davamlı mühitə çevrilməsinə imkan verir. Hibrid dəhlizlər çoxfunksiyalı ərazi təşkilinə sahib olacaq:

- hibrid dəhlizlər boyu yeni inkişaf əraziləri və sosial təyinatlı xidmət müəssisələri yerləşəcək;

- hibrid dəhlizlər şəhərin yaşıllıqlarını, rekreasiya ərazilərini və su hövzələrini birləşdirərək geniş yaşıl / mavi şəbəkə yaratmağa imkan verəcək;
- bu dəhlizlər əsas ictimai nəqliyyat marşrutları kimi çıxış edəcək və yeni mühəndis-kommunikasiya infrastrukturunu üçün dəhlizlər formalaşdıracaq.

Müəyyən edilmiş ərazi "Port Baku" ticarət mərkəzinin ərazisindən "Gənclik Mall" ticarət mərkəzinin ərazisinədək uzanır. Şəhərin bu hissəsində əsas planlaşdırma hədəflərindən bir neçəsinə nail olmaq mümkündür. Bu səbəbdən ərazi Baş Planda pilot layihə ərazisi kimi nəzərdə tutulmuşdur. Ərazi aşağıdakı üstün cəhətlərə sahib olacaq:

- "Port Baku" ticarət mərkəzinin ərazisindən "Gənclik Mall" ticarət mərkəzinin ərazisinədək effektiv piyada və velosiped bağlantısının təmin edilməsi;
- istismarı dayandırılmış dəmir yolu xətlərindən tramvay yolu kimi istifadə olunması;
- sənaye dövründən miras qalmış binaların yaradıcılıq fəaliyyəti üçün istifadə edilməsi ilə yaradıcılıq klasterinin inkişafı;
- şəhərin mərkəz hissəsində yaşıllıqların sahəsinin genişləndirilməsi (*yaşıl bulvarlar, oyun meydançaları, açıq hava fəaliyyətləri / idman obyektləri və s.*);
- hibrid dəhlizin yaxınlığında 60 ha-dan çox sahəsi olan ərazidə şəhərsalma potensialından istifadə imkanı.

## **6. Suyun mühafizəsi və təkrar istifadəsi**

Su resurslarının qorunması və səmərəli istifadəsi bir çox səbəbdən şəhərin gələcəyi baxımından mühüm rol oynayır.

- Abşeron yarımadasının yarım quraq iqlimə sahib olması (*yağıntının miqdarının az olması*);
- xarici su mənbələrindən asılılıq, zəif su təchizatı;
- su təchizatı infrastrukturunda mövcud olan çatışmazlıqlar (*sızmalar, su itkisi, qeyri-qanuni istifadə*) və suya qənaət etmək üçün sudan təkrar istifadə siyasətinin olmaması;
- global iqlim dəyişikliyinə təsiri (*temperaturun qalxması, yağıntı miqdarının azalması*);
- əhalinin proqnozlaşdırılan artımı ilə əlaqədar əlavə su tələbatı.

Strateji layihədə tullantı sularının təmizlənməsi və təkrar istifadəsi imkanını artırmaq üçün müvafiq infrastrukturun (*dörd TSTQ, suvarma kanalları və nasos stansiyaları*) təmin olunmasını nəzərdə tutulur. Emal edilmiş su suvarma və sənaye məqsədləri üçün istifadə ediləcəkdir. Müvafiq qurğuların yerləri Baş Planda müəyyən edilmişdir.

## **7. Bakının Yaşıl Parkı**

Şəhərdə əlçatan yaşıllıqların payının artırılması hədəfinə və Baş Planın təkliflərinə uyğun olaraq Xocahəsən gölü ətrafında təxminən 500 ha ərazidə geniş ictimai parkın salınması planlaşdırılır. Qeyd edilən park ətrafdakı sıx məskunlaşmış yaşayış məntəqələrinə xidmət edəcək və Xocahəsən gölünün ekoloji təmizlənməsinə təkan verəcəkdir. Uzunmüddətli perspektivdə Lökbatan ilə Xəzər dənizi arasındakı bataqlıq əraziləri daxil etmək üçün park cənuba doğru genişləndirilə bilər.

## **8. Velosiped nəqliyyatı və piyada gəzinti imkanları**

Velosiped zolaqları sisteminə dair təkliflərin verilməsi Baş Planının bir hissəsi olsa da, bu strateji layihə şəhərsalma miqyasına uyğun olmayan tədbirləri ehtiva edir və şəhər iqtisadiyyatı,

vətəndaşların həyat keyfiyyəti və ətraf mühit vəziyyətini yaxşılaşdırmaq üçün aktiv hərəkətlilik/mobillik payının artırılmasını nəzərdə tutur. Baş Planın təkliflərinə uyğun olaraq buraya aşağıdakılar daxildir:

- səkilərin və piyada keçidlərinin təkmilləşdirilməsi və texniki xidmətin təmin olunması;
- velosiped və gəzinti yollarının, dayanacaq yerlərinin tikintisi, nişanların qoyulması;
- velosipedlərin icarəyə götürülməsi sisteminin yaradılması;
- fəal istifadə olunan nəqliyyat növləri haqqında məlumatlandırma kampaniyalarının həyata keçirilməsi.

## **9. Yaradıcı sənayelər klasteri**

Yaradıcı sənaye sahələri Bakıda kifayət qədər inkişaf etməmiş sahədir. Paytaxtda canlı musiqi və sənə imkanları kifayət qədər çoxdur. Lakin bu sektorda əhəmiyyətli inkişaf potensialı hələ də mövcuddur və bu potensialdan lazımi səviyyədə istifadə etməklə yaradıcı sahələrin inkişafı stimullaşdırıla bilər. Plan çərçivəsində qabaqcıl beynəlxalq təcrübələrin tətbiqi ilə keçmiş sənaye müəssisələrinin təxminən 7 ha ərazisinin transformasiya olunaraq Yaradıcı Sənayelər Klasterinə çevrilməsi nəzərdə tutulur.

Hazırda 28 May Hibrid Yaşıl Dəhlizi ərazisində studiya, qalereya, emalatxana və ya mədəniyyət mərkəzlərinə çevrilə biləcək çoxlu sayda istifadə olunmayan tarixi bina var. Bundan əlavə, şəhər mərkəzinə yaxınlıq qeyd edilən layihənin uğuruna zəmanət verir. Həmin ərazi klasterin inkişafı üçün olduqca uyğundur.

## **10. İşıqlandırma**

Bu layihənin məqsədi Bakı şəhərinin işıqlandırılması üzrə vahid konsepsiya təmin etməkdir. Şəhər mərkəzində çoxlu sayda fərdi işıqlandırma elementləri olsa da, şəhərin bəzi hissələri və şəhərətrafi ərazilərdə işıqlandırma sistemi zəifdir. Onu da qeyd etmək lazımdır ki, küçə işıqlandırılması hazırki mərhələdə vacib məsələ sayılmır. Bununla belə bu, sosial (*vizual rahatlıq, yol və piyada təhlükəsizliyi*), ekoloji (*havanın çirklənməsinin azalması*) və iqtisadi (*enerji istehlakının azalması*) baxımdan həyat keyfiyyətinə əhəmiyyətli dərəcədə təsir göstərir. Düzgün işıqlandırma şəhərin estetik görünüşünə əhəmiyyətli dərəcədə təsir göstərən amillərdən biridir.

## **11. Universitet şəhərciyi 3.0**

Bakı ölkənin ali təhsil mərkəzidir. Burada yerləşən universitetlərin əksəriyyəti gələcək inkişaf və genişlənmə imkanları məhdud olan sıx məskunlaşmış şəhər mərkəzində yerləşir. Bu strateji layihə, böyük universitetlərin və ya onların filiallarının bir əraziyə köçürülməsi ilə Bakıda akademik mərkəz yaratmağı nəzərdə tutur. Bu layihə şəhərin intellektual və istedad baxımından inkişafına təkan verəcək və təhsilin keyfiyyətini yüksəldəcəkdir. Yeni universitet şəhərciyi şəhər alt-sistemində yeni bir mərkəz əlavə edəcək və Mərkəzi Bakı ətrafındakı alt-mərkəzlərin inkişafını təşviq edəcək.

Hazırda müxtəlif əməliyyat modelləri müzakirə edilir. Modellərə əsasən, bir neçə universitetin ixtisaslaşmış vahid bir şəhərcikdə yerləşdirilməsiyə yaxud mövcud universitetlərdən birinin tamamilə yeni bir yerə köçürülməsi mümkündür. Qeyd edilən ikinci variant vasitəsilə layihənin cari ərazisinin şəhər inkişafı yolu ilə maliyyələşdirilməsi təmin edilə bilər.

## 12. Külək və günəş elektrik stansiyaları

Azərbaycanda və Bakı şəhərində bərpa olunan enerji potensialından kifayət qədər istifadə edilmir. Dünya təcrübəsində enerji bazarında karbonsuzlaşma, desentralizasiya və enerji səmərəliliyinin davamlı artımına olan böyük meyl müşahidə edilir. Beynəlxalq tədqiqatlar Abşeron yarımadasında külək və günəş enerjisi üçün böyük potensialın olduğunu göstərsə də, Bakıda enerji istehsalı əsasən bərpa olunmayan mənbələrə əsaslanır. Əlavə olaraq, Bakının enerji təchizatının təxminən 60%-i şəhər ərazisindən kənarında yerləşən elektrik stansiyaları vasitəsilə təmin olunur ki, bu da Bakının enerji təhlükəsizliyini risk altına qoyur. Enerjiyə olan tələbatın artması fonunda bu layihənin məqsədi ümumi enerji istehsalında bərpa olunan enerjinin payını artırmaq və şəhərin enerji təhlükəsizliyini təmin etməkdir. Bu hədəfə nail olmaq üçün Baş Planda iki ərazidə külək və üç günəş enerji stansiyasının tikintisi nəzərdə tutulur.

Cədvəl 7.1.1

No	Birinci növbəli ərazilər	Yeri	Məsul qurum (təklif)	Layihə tipi	Dövlət maliyyələşməsi (mln. dollar)	Özəl maliyyələşmə (mln. dollar)
1	Çox-modallı nəqliyyat	konkret ərazi yoxdur / şəhər miqyasında	BNA / RİNN	PPP***	95**	42**
2	Sənaye ərazilərinin yenidən qurulması	Ulduz Metro stansiyası ətrafındakı ərazi	İN	PPP	107	523
3	Çırkənlənmiş ərazilərin təmizlənməsi	Böyükşor gölü ərazisinə	ETSN / Təmiz Şəhər	PPP	56**	31**
4	Pilot layihə (Ağa Nemətulla)	şəhid Fərman Məlikov məhəlləsi	DŞAK	PPP	me	me
5	28 May Hibrid Dəhlizi	Port Bakı / Gənclik Mall arasındakı ərazi	DŞAK	PPP	me	me
6	Suyun mühafizəsi və təkrar istifadəsi	müxtəlif / bax: Baş Plan	ETSN / "Azersu"	Dövlət	751	me
7	Bakının Yaşıl Parkı	Xocahəsən gölünün ətrafı	müzakirə edilməlidir /Heydər Əliyev Fondu	PPP	44	81
8	Piyada gəzinti imkanları və velosiped nəqliyyatı	konkret ərazi yoxdur / şəhər miqyasında	BNA	PPP	64**	3,5**
9	Yaradıcı sənayelər klasteri	28 May Hibrid Dəhlizi	MN	PPP	nt	73
10	İşıqlandırma	şəhər miqyasında / pilot ərazi (müzakirə edilməlidir)	Bakı ŞİH / DŞAK	PPP	>200	-
11	Universitet 3.0	müzakirə edilməlidir (Böyükşor gölü ərazisinə üstünlük verilir)	TN	PPP	24	136
12	Külək və günəş elektrik stansiyaları	müxtəlif / bax: Baş Plan	EN	Özəl	-	262

\* Boston Konsaltinq Qrupunun qiymətləndirməsinə əsasən me (müəyyən edilməlidir) • nt (nəzərdə tutulmur).

\*\* Bütçə bütün proqram üçün deyil, yalnız Pilot Layihələr üçün nəzərdə tutulur.

\*\*\* Dövlət-özəl əməkdaşlığı (PPP = Public-Private Partnership).

## 7.2. BİRİNCİ NÖVBƏLİ TƏDBİRLƏR

Bakı şəhərinin Baş Planı çərçivəsində planın icrasının ilk yeddi ili ərzində həyata keçiriləcək birinci növbəli tədbirlər müəyyən edilmişdir. Bundan əlavə, planda həm ərazilərin səciyyəvi məkan strukturunun, həm də Bakı şəhərində ümumi həyat keyfiyyətinin yaxşılaşdırılmasına yönəlmiş strateji layihələr də öz əksini tapmışdır. Aşağıdakı planda sözügedən strateji layihələr öz əksini tapmış və həmin layihələrin Baş Plan çərçivəsində nəzərdə tutulan birinci növbəli inkişaf əraziləri ilə əlaqəsi müəyyən edilmişdir.

Planın ilk icra mərhələsi üçün nəzərdə tutulan inkişaf tədbirlərinə aşağıdakılar daxildir:

- “Ulduz” metro stansiyasının ətrafındakı sənaye ərazisinin yenidən qurulması;
- Binəqədi ərazisi üçün yeni çoxfunksiyalı (*qarışıq istifadə*) şəhər mərkəzinin yaradılması (*İNYŞ inkişafı*);
- Xocahəsən və Zığ gölləri ətrafında açıq məkanların yaradılması və su resurslarının idarəçiliyi sistemlərinin qurulması;
- Ələtdə yeni yaşayış və sahilyanı ərazilərin inkişafına təkan verəcək Ələt Azad İqtisadi Zonasının yaradılması;
- Heydər Əliyev adına Beynəlxalq Hava Limanının yaxınlığında yeni xidmət sahələrinin inkişafı;
- Alternativ enerji istehsalının artırılması (*külək və günəş enerjisi*).

Müəyyən olunmuş inkişaf prioritetləri Bakının inkişafı üçün davamlı və iqtisadi cəhətdən uğurlu yolun başlanğıcı olacaqdır. Bakı şəhərinin Baş Planının icrasına dəqiq müəyyən edilmiş layihələrlə və strateji layihələri həyata keçirən əsas maraqlı tərəflərin cəlb edilməsi ilə başlanması olduqca vacibdir.



## 8. BAŞ PLANIN ƏSAS TEXNİKİ-İQTİSADİ GÖSTƏRİCİLƏRİ

Cədvəl 8.1

№	Göstəricilərin adı	Ölçü vahidi	İstinad ili	1-ci növbə	Hesabat dövrü
			2020-ci il	2027-ci il	2040-cı il
1	2	3	4	5	6
<b>1.</b>	<b>Əhali</b>				
1.1	Tabəçilikdəki inzibati-ərazi qurumlar nəzərə alınmaqla əhalinin sayı - cəmi,	min nəfər	2 626,5	2 816,4	3 169,2
1.1.1	o cümlədən Mərkəzi Bakı üzrə	min nəfər	1 451,2	1 542,3	1 763,3
1.2	Əhalinin yaş strukturu:				
1.2.1	əmək qabiliyyəti yaşından kiçik	min nəfər	528,2	501,6	452,1
1.2.2	əmək qabiliyyətli əhali	min nəfər	1 894,9	1 982,0	2 143,9
1.2.3	əmək qabiliyyəti yaşından böyük	min nəfər	203,4	332,8	573,2
1.3	Əhalinin cins tərkibi:				
1.3.1	kişilər	min nəfər	1 306,1	1 400,6	1 576,0
1.3.2	qadınlar	min nəfər	1 320,4	1 415,8	1 593,2
1.4	Ev təsərrüfatlarının ( <i>ailələrin</i> ) sayı	min ailə	691,2	741,2	834,0
1.5	Əhalinin sıxlığı	nəfər/ha	12,4	13,3	14,9
1.5.1	o cümlədən yaşayış əraziləri üzrə	--"--	58,4	62,3	69,2
<b>2.</b>	<b>Ərazi<sup>1</sup></b>				
2.1	Planlaşdırılan ərazinin sahəsi – cəmi	ha (%)	212 042,8 (100%)	212 101,6 (100%)	212 300,1 (100%)
2.2	<i>o cümlədən ərazi zonaları üzrə:</i>				
2.2.1	yaşayış <sup>2</sup>	ha (%)	44 988,8 (21,2%)	45 202,2 (21,3%)	45 795,7 (21,6%)
2.2.2	ictimai-işgüzar	ha (%)	2 763,5 (1,3%)	3 328,1 (1,6%)	4 068,8 (1,9%)
2.2.3	rekreasiya	ha (%)	19 061,4 (9,0%)	18 552,8 (8,7%)	18 084,2 (8,5%)
2.2.4	istehsalat ( <i>sənaye, elmi-istehsalat, kommunal-anbar</i> )	ha (%)	8 646,6 (4,1%)	8 421,0 (4,0%)	9 997,4 (4,7%)
2.2.5	nəqliyyat infrastrukturu	ha (%)	8 556,2 (4,0%)	8 855,1 (4,2%)	9 508,7 (4,5%)
2.2.6	mühəndis-kommunikasiya infrastrukturu	ha (%)	3 696,6 (1,7%)	5 543,2 (2,6%)	8 465,6 (4,0%)
2.2.7	kənd təsərrüfatı	ha (%)	70 159,8 (33,1%)	67 897,4 (32,0%)	65 947,1 (31,1%)
2.2.8	xüsusi təyinatlı	ha (%)	39 936,2 (18,8%)	38 003,5 (17,9%)	34 116,8 (16,1%)
2.2.9	hərbi və digər rejimli	ha (%)	5 526,2 (2,6%)	5 467,7 (2,6%)	5 467,7 (2,6%)
2.2.10	xüsusi qorunan ərazilər	ha (%)	8 707,6 (4,1%)	10 830,6 (5,1%)	10 848,1 (5,1%)

№	Göstəricilərin adı	Ölçü vahidi	İstinad ili	1-ci növbə	Hesabat dövrü
			2020-ci il	2027-ci il	2040-cı il
2.3.	Torpaqların mülkiyyət növlərinə görə bölgüsü:				
2.3.1.	dövlət	ha (%)	196 847,6 (92,8%)	193 851,8 (91,4%)	188 553,2 (88,8%)
2.3.2.	bələdiyyə	ha (%)	9 392,1 (4,4%)	9 392,1 (4,4%)	9 392,1 (4,4%)
2.3.3.	xüsusi mülkiyyətdə olan	ha (%)	5 803,1 (2,7%)	8 857,7 (4,2%)	14 354,8 (6,8%)
2.4.	Adambaşına düşən ümumi ərazi	m <sup>2</sup>	807,3	753,1	669,9
<b>3.</b>	<b>Yaşayış fondu</b>				
3.1	Yaşayış fondunun ümumi sahəsi - cəmi, o cümlədən	min m <sup>2</sup>	47 737,7	66 467,1	78 615,3
3.1.1	çoxmərtəbəli (9 və daha çox) və çoxmənzilli yaşayış binaları	min m <sup>2</sup>	15 826,7	20 008,5	25 102,7
3.1.2	orta mərtəbəli (5+8 mərtəbəli) və çoxmənzilli yaşayış binaları	min m <sup>2</sup>	6 154,3	7 455,9	10 349,3
3.1.3	azmərtəbəli (5 mərtəbəyə qədər) və çoxmənzilli yaşayış binaları	min m <sup>2</sup>	19 877,2	19 993,9	20 406,4
3.1.4	mənzilyanı torpaq sahələri olan bloklaşdırılmış yaşayış binaları və həyətyanı torpaq sahələri olan fərdi yaşayış evləri	min m <sup>2</sup>	5 879,5	19 008,8	22 756,9
3.2	Köhnəlmiş yaşayış fondu (70%-dən çox)	min m <sup>2</sup>	19 517,8	12 138,4	8 338,4
3.3	Əhalinin yaşayış fondu ilə təminatı	m <sup>2</sup>	20,8	23,6	24,8
<b>4.</b>	<b>Əhalinin sosial və mədəni-məişət xidmət müəssisələri ilə təminatı</b>				
4.1	məktəbəqədər təhsil müəssisələri – cəmi,	yer	50 000	60 763	79 230
	<i>o cümlədən 1000 nəfər üçün</i>	--"--	19,3	21,6	25,0
4.2	ümumtəhsil müəssisələri – cəmi,	şagird yeri	373 000	396 940	443 690
	<i>o cümlədən 1000 nəfər üçün</i>	--"--	142,0	140,9	140,0
4.3	peşə təhsil müəssisələri	şagird yeri	9 750	27 413	60 210
	<i>o cümlədən 1000 nəfər üçün</i>	--"--	3,6	13,3	19,0
4.4	orta ixtisas təhsil müəssisələri	şagird yeri	24 500	34 782	53 880
	<i>o cümlədən 1000 nəfər üçün</i>	--"--	9,3	13,6	17,0
4.5	xəstəxanalar – cəmi,	çarpayı	18 541	17 043	14 260
			7,0	6,1	4,5
4.6	ambulator-poliklinika müəssisələri – cəmi,	növbədə gələnlər	32 650	84 492	95 076
	<i>o cümlədən 1000 nəfər üçün</i>	--"--	12,4	30	30
4.7	mədəniyyət müəssisələri – cəmi,	yer	15 925	70 410	79 230
	<i>o cümlədən 1000 nəfər üçün</i>	--"--	6	25	25

Cədvəl 8.1-in davamı

№	Göstəricilərin adı	Ölçü vahidi	İstinad ili	1-ci növbə	Hesabat dövrü
			2020-ci il	2027-ci il	2040-cı il
4.8	ticarət müəssisələri – cəmi,	ticarət sahəsi m <sup>2</sup>	2 095 312	2 253 120	2 535 360
	<i>o cümlədən 1000 nəfər üçün</i>	--"--	798	800	800
4.9	iaşə müəssisələri – cəmi,	oturacaq yeri	558 000	704 100	792 300
	<i>o cümlədən 1000 nəfər üçün</i>	--"--	212	250	250
4.10	mehmanxanalar – cəmi,	yer	18 550	27 837	42 188
	<i>o cümlədən 1000 nəfər üçün</i>	--"--	7	10	13
4.11	məişət xidməti müəssisələri – cəmi,	işçi yeri		25 348	28 523
	<i>o cümlədən 1000 nəfər üçün</i>	--"--		9	9
4.12	bədən tərbiyəsi-idman qurğu kompleksləri:				
4.12.1	qapalı idman qurğuları – cəmi,	döşəmə sahəsi m <sup>2</sup>	88 780	168 984	221 844
	<i>o cümlədən 1000 nəfər üçün</i>	--"--	33,8	60	70
4.12.2	açıq idman qurğuları – cəmi,	ha	190	1 390	2 535
	<i>o cümlədən 1000 nəfər üçün</i>	--"--	0,1	0,5	0,8
4.13	qəbiristanlıqlar	ha	800	810	834
<b>5.</b>	<b>Nəqliyyat infrastrukturu</b>				
5.1	Dəmiryol şəbəkəsinin uzunluğu	km	195,4	333,2	338,6
5.2	Avtomobil yollarının uzunluğu <sup>3</sup>	km	736,0	921,4	1 104,7
	<i>o cümlədən:</i>				
5.2.1	Magistral avtomobil yolları	--"--	109,1	211,4	251,4
5.2.2	Ümumşəhər əhəmiyyətli prospekt, küçə və yollar	--"--	212,3	248,6	291,5
5.2.3	Rayon əhəmiyyətli prospekt, küçə və yollar	--"--	414,6	461,4	561,8
5.3	Magistral küçə-yol şəbəkəsinin sıxlığı	km/km <sup>2</sup>	0,35	0,43	0,52
5.4	İctimai nəqliyyat şəbəkəsinin uzunluğu – cəmi,	km	250,3	510,8	581,1
	<i>o cümlədən:</i>				
5.4.1	dəmiryol şəbəkəsinin uzunluğu	--"--	195,4	333,2	338,6
5.4.2	metro xətlərinin uzunluğu	--"--	36,6	45,8	73,4
5.4.3	tramvay xətlərinin uzunluğu	--"--		17,3	54,6
5.4.4	xüsusi avtobus zolaqlarının uzunluğu	--"--	16	112,2	112,2
5.5	Dəmir yolu stansiyaların sayı	ədəd	26	51	54
5.6	Metro stansiyaların sayı	ədəd	25	31	46
5.7	Hava limanlarının sayı	ədəd	1	1	1
5.8	1000 nəfərə düşən şəxsi minik avtomobillərinin sayı	ədəd	226	244	340
<b>6.</b>	<b>Mühəndis-kommunikasiya təminatı</b>				
6.1	Elektrik enerjisinin sərfi	MVt·saat/il	10 039 100	13 704 570	21 564 090

№	Göstəricilərin adı	Ölçü vahidi	İstinad ili	1-ci növbə	Hesabat dövrü
			2020-ci il	2027-ci il	2040-cı il
6.2	İstilik enerjisinin sərfi	MVt/il	1 454 913	3 025 095	6 466 166
6.3	Təbii qazın sərfi	min m <sup>3</sup> /il	4 590 200	7 360 600	9 074 392
6.4	Suyun sərfi - cəmi, o cümlədən:	min m <sup>3</sup> /sutka	1 080	1 187	1 109
6.4.1.	içməli	--"--	660	525	475
6.4.2.	texniki	--"--	231	210	171
6.5.	Tullantı suların həcmi - cəmi, o cümlədən:	min m <sup>3</sup> /sutka	743	620	547
6.5.1.	məişət-təsərrüfat kanalizasiyası	min m <sup>3</sup> /sutka	581	473	427
6.5.2.	sənaye kanalizasiyası	min m <sup>3</sup> /sutka	162	147	120
6.6	Telefon şəbəkəsinin tutumu	min nömrə	1 063,6	1 238,6	1 563,6
6.7	100 nəfərə düşən internet istifadəçilərinin sayı	%	91,7	98,1	99,0
6.8	Əhalinin rəqəmli TV yayımı ilə əhatəsi	%	100	100	100
6.9	Əhaliyə xidmət göstərən poçt şöbələrinin sayı	ədəd	153	163	181
<b>7.</b>	<b>Ərazinin mühəndis hazırlığı və ətraf mühitin mühafizəsi</b>				
7.1	Səth suların ərazidən kənarlaşdırılması üzrə qurğuların (yağış kanalizasiyasının) uzunluğu	km	119,97	160,49	160,49
7.2	Rekultivasiya olunan ərazilər	ha		1 774,5	2 728,1
7.3	Mühüm torpaq işlərinin aparılmasını tələb edən sahələr	ha	1 774,5	2 728,1	
7.4	Məişət zibilinin həcmi	min m <sup>3</sup>	5 253	4 250	3 803
7.5	Yaşillıq əraziləri və açıq məkanlar	ha	12 526	18 851	20 140,7
7.6	Ümumi istifadədə olan yaşillıq əraziləri (park, meşə-park, bulvar, xiyaban, bağ və bağçalar) – cəmi,	ha	920	1 554,4	2 757,3
7.7	o cümlədən adambaşına düşən	m <sup>2</sup>	3,5	5,5	8,7

<sup>1</sup>ərazi üzrə göstəricilər "Bakı şəhəri Binəqədi rayonunun, Sumqayıt şəhərinin və Abşeron rayonunun sərhədlərinin müəyyənləşdirilməsi haqqında" Azərbaycan Respublikasının 2023-cü il 17 oktyabr tarixli 1005-VIQ nömrəli Qanununun tətbiqi barədə Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 2023-cü il 11 noyabr tarixli Sərəncamı nəzərə alınmaqla müəyyən edilmişdir;

<sup>2</sup>çoxmərtəbəli və çoxmənzilli yaşayış binaları, orta mərtəbəli və çoxmənzilli yaşayış binaları, azmərtəbəli və çoxmənzilli yaşayış binaları, mənzilyanı torpaq sahələri olan bloklaşdırılmış yaşayış binaları və həyətyanı torpaq sahələri olan fərdi yaşayış evləri;

<sup>3</sup>küçə və yolların uzunluqlarına qəsəbələr arası yollar, qəsəbələrin küçə və yolları, habelə məhəllədaxili yollar daxil edilməmişdir.

## 9. İCRA MEXANİZMLƏRİ

*Bu fəsildə Bakı şəhərinin Baş Planının həyata keçirilməsinin əsas icra mexanizmləri ilə bağlı bir sıra tövsiyələr təqdim edilir.*

### 9.1. SAHƏLƏRARASI İNTEQRASIYA

Bakı şəhərinin Baş Planı şəhərin davamlı inkişafını hədəfləyən ərazi strategiyalarının iqtisadi, sosial və ekoloji məqamlarını özündə birləşdirir. Baş plan ümumi inkişaf baxışının müəyyən edilməsi ilə bağlı ümumi razılığın əldə olunması platformasıdır.

Ərazi planlaşdırması istisnasız olaraq fərqli və bir çox halda ziddiyyətli maraq və gözləntilər arasında tarazlığı təmin edir. Bu baxımdan, 2040-cı ilə qədərki inkişafı istiqamətləndirəcək Baş Planın hədəflərinə nail olmaq üçün sektorlar və maraqlı tərəflər arasında inteqrasiya və koordinasiyanın qurulması ərazi planlaşdırmasının vacib elementini ehtiva edir. Bu proses müxtəlif maraqlı tərəflərin əhalinin paylanması, torpaqdan istifadə, iqtisadi fəaliyyətlər və s. ilə əlaqədar qarşılıqlı və bir çox halda ziddiyyətli hədəflərini sinxronlaşdırmaq üçün mexanizm və vasitələrdən istifadəni əhatə edir.

Beləliklə, inteqrasiya prinsiplial əhəmiyyətə malik vacib məsələdir və aşağıdakıları təmin edir:

- münaqişələrə, ziddiyyətlərə və təkrarçılığa yol verilməməsi;
- planın səmərəliliyinin artırılması (*maliyyə və məzmun baxımından*);
- uzlaşdırılmamış qərarların qəbulunun qarşısının alınması;
- hökumətin ümumi siyasi məqsədlərinin dəstəklənməsi.

Ərazi planlaşdırmasında inteqrasiyanın qarşılıqlı əlaqəyə malik olan iki növünün tətbiqi tələb olunur: şaquli inteqrasiya və üfüqi inteqrasiya. Hər iki inteqrasiya növü müxtəlif normativ-hüquqi sənədlər əsasında planlaşdırma səlahiyyətlərinə və hüquqlarına malik rəsmi idarəetmə strukturları və əlaqədar inzibati qurumlar səviyyəsində təmin edilə bilər:

- şaquli inteqrasiya inzibati qurumlarla bağlıdır və milli səviyyədə yerli səviyyədə (və *ya əksinə*) müxtəlif pillələrdə fəaliyyət göstərən strukturlar arasında baş verir. Şaquli inteqrasiyaya ictimaiyyətin qərar qəbulunda iştirakı daxildir;

- üfüqi inteqrasiya eyni səviyyədə olan təşkilatlar arasında qarşılıqlı əlaqəni nəzərdə tutur (*yəni nazirliklər, agentliklər, digər hökumət orqanları və s.*). Müəyyən bir strukturun səlahiyyətindən və ya ərazi yurisdiksiyasından kənara çıxan məsələlərin effektiv şəkildə həll edilməsi də planlaşdırmanın vacib elementidir.

Baş Planın uğurlu şəkildə icrası üçün planlaşdırmada və icra prosesində həm şaquli, həm də üfüqi inteqrasiyanın təmin edilməsi çox vacibdir. Bu səbəbdən, strateji planlaşdırma prosesləri üçün səciyyəvi olan əsas problemlər nəzərə alınmalıdır:

- ərazi planlaşdırmasının mahiyyət etibarilə ziddiyyətli xarakterə malik olması (“*olsun-ancaq-mənim həyətimdə-yox*” münasibəti);
- institusional qurumların mürəkkəb xarakteri;
- öhdəliklərin mövcud bölgüsü;
- digər sektorların tələbatları barədə məlumatın olmaması;
- əlaqələndirici orqanların olmaması;
- maliyyə resurslarının əldə olunması ilə əlaqədar sektorlar arasında rəqabətin artması.

Bakıda planlaşdırma işlərinin icrası ilə bağlı məsələlərin təhlili təşkilatlararası koordinasiya mane olan məsələlərin təcili şəkildə aradan qaldırılmasına ehtiyac olduğunu göstərir. Buna Baş Planın icrası ilə bağlı vəzifə və öhdəliklərin düzgün quruma həvalə edilməsi yolu ilə nail olmaq mümkündür. Rəsmi olaraq təsdiqlənmiş sistemin qurulması, icra zamanı mümkün olan ən effektiv koordinasiyanın təmin edilməsi zərurətindən irəli gəlir. Lakin, Baş Planda qurumların birləşdirilməsini və ya planlaşdırma öhdəliklərinin dəyişdirilməsini ehtiva edəcək təşkilati restrukturlaşdırma təklif edilmir. Bunun əsasən iki səbəbi var:

- Baş Planın icrası cəlb olunacaq çoxsaylı maraqlı tərəflər arasında razılıq əldə olunmasından asılıdır. Sektorlararası planlaşdırma öhdəliklərinin vahid bir qurum (*yeni təsis ediləcək*) altında mərkəzləşdirilməsi məhsuldarlığa təsir edəcək, maneə və narazılıqlara səbəb olacaq, planlaşdırmanın effektiv koordinasiyasına mane olacaq;
- planlaşdırma prosesi üçün hər bir qurumun təcrübəsi böyük əhəmiyyət kəsb edir. Təklif edilən istənilən restrukturlaşdırma planının icrasına mənfi təsir edəcək və təşkilati boşluqlara səbəb olacaq.

Bu səbəbdən, ən münasib strategiya maraqlı tərəfləri birləşdirən və bir araya gətirən rəsmi müştərək planlaşdırma mexanizmlərinin qurulmasıdır. Aşağıdakı bölmədə sözügedən hərtərəfli icra modeli təsvir edilir.

## **9.2. TÖVSIYƏ OLUNAN İCRA MODELİ**

Planın uğurlu icrası üçün Baş Plan ilə bağlı layihələrin inteqrasiya edilməmiş icrasına səbəb olan yanaşmaların tətbiq edilməməsi və bununla qeyri-effektiv planlaşdırma riskinin azaldılması təmin edilməlidir. Belə ki, birtərəfli və mərhələli yanaşma qarşılıqlı əlaqəyə malik ərazi və kontekstual layihələrin mühüm məqamlarını, habelə onların ümumi şəhərsalmaya göstərdiyi təsirləri nəzərə almır. Şəhər miqyasında planlaşdırmanın mürəkkəbliyi yalnız mütəmadi əlaqələrin qurulması və eyni zamanda vəzifələrin düzgün şəkildə bölüşdürülməsi yolu ilə həll edilə bilər.

Baş Planda müəyyən edilmiş (*bax: aşağıdakı şəkil*) dörd fəaliyyət sahəsinin (*proqramın*) tərkibi onu göstərir ki, bir layihə klasteri çərçivəsində həyata keçirilən layihələr arasında qarşılıqlı

əlaqənin qurulması daha asan olur və icra ilə bağlı sadəcə sektorlararası koordinasiyanın qurulması tələb olunur.

Proqramların sistemi və tərkibi (*Layihə klasterləri*)

Proqram 1	Proqram 2
<p><b>Şəhərin transformasiyası / inkişafı</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mənzil tikintisi</li> <li>• Sosial təyinatlı müəssisələr</li> <li>• İctimai-işgüzar ərazilər (<i>nəqliyyat mübadilə mərkəzləri daxil olmaqla</i>)</li> <li>• Sənaye əraziləri</li> <li>• Mədəniyyət müəssisələri</li> <li>• Turizm müəssisələri</li> </ul>	<p><b>Çox-modallı nəqliyyat</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Yollar / qovşaqlar</li> <li>• Dəmir yolu xətləri / stansiyaları</li> <li>• Metro xətləri / stansiyaları</li> <li>• Tramvay xətləri / stansiyaları</li> <li>• Avtobus zolaqları / dayanacaqları</li> <li>• Velosiped zolaqları / piyada yolları şəbəkəsi</li> <li>• Yükdaşımalar üçün mübadilə mərkəzləri</li> </ul>
Proqram 3	Proqram 4
<p><b>Mühəndis-kommunikasiya infrastrukturu</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tullantı su təmizləyici qurğular</li> <li>• Külək / Günəş elektrik stansiyaları</li> </ul>	<p><b>Ətraf mühit və ekologiya</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Təbiəti mühafizə sahələrinin inkişafı</li> <li>• Torpağın təmizlənməsi</li> <li>• Göllərin təmizlənməsi və inkişafı</li> <li>• Biomüxtəliflik layihə sahələri</li> <li>• Yaşıllaşdırma / Landşaft parkları</li> <li>• Kənd təsərrüfatı layihələri və əraziləri</li> <li>• Ümumi istifadədə olan yaşıllıqlar / parklar</li> </ul>

Bu baxımdan Baş Planın təhvil verilməsi və icrası ilə əlaqədar olan strateji və digər mühüm layihələrin proqramının idarə edilməsi müstəqil qurum tərəfindən təmin ediləcək. Müvafiq olaraq, bunun üçün mikro səviyyəli standart layihə idarəetmə tapşırıqları deyil, makro səviyyədə işləyən idarəetmə sistemi tələb olunur.

Bu icra modeli ciddi normativ-hüquqi nəzarəti özündə ehtiva edir. Qeyd edilən nəzarət planlaşdırma ilə əlaqədar bütün gələcək qərarların Baş Planın müddəalarına, habelə strateji layihələri idarə etmək səlahiyyətinə malik qurumun göstərişlərinə uyğunluğunu təmin edəcək. Aşağıdakı iki qurum Baş Planın icrasını həyata keçirəcək əsas qurumlar olaraq nəzərdə tutulur:

- Azərbaycan Respublikasının Dövlət Şəhərsalma və Arxitektura Komitəsi (DŞAK);
- Azərbaycan İnvestisiya Holdinqi.

DŞAK Baş Planın icrasına rəhbərlik edən aparıcı qurum olmalı və ümumi planlaşdırma sənədlərinin və təlimatlarının müəllifi rolunda çıxış etməlidir. Bu tövsiyənin bir sıra səbəbləri var:

- Bakının ərazi planlaşdırma sistemi daxilində müxtəlif dövlət orqanları ilə (*hər birinin özünün sektoral planlaşdırma öhdəlikləri var*) güclü əlaqələrə və təşkilatlararası əməkdaşlıq təcrübəsinə malikdir;

- strateji və inzibati qərarların qəbulunda iştirak edir, Azərbaycan Respublikasının Prezidenti qarşısında cavabdehdir, ən yüksək səviyyədə siyasi dəstək alır;

- Bakı şəhərinin Baş Planının hazırlanması prosesində ən aktiv rolunu oynayır və bunun sayəsində icra prosesində strateji plan prinsiplərinin qorunmasını təmin etmək imkanına sahibdir.

Bakı şəhərinin Baş Planının icrası ilə əlaqədar DŞAK aşağıdakı səlahiyyətlərə sahib olmalıdır:

- Baş Planın icrası ilə bağlı çoxsaylı dövlət idarələri, agentlikləri, özəl müəssisələr və digər dövlət qurumları ilə güclü əməkdaşlığın qurulması, Baş Plana uyğun sosial infrastrukturun qurulması ilə bağlı nəzarətin həyata keçirilməsi;

- əhatə dairəsi, miqyası, habelə dövlət resurslarına fiskal və əməliyyat təsirləri nöqtəyindən inkişaf layihələrinin Baş Plana uyğunluğunun qiymətləndirilməsi və bununla əlaqədar qərarların qəbulu;

- Bakı şəhərində şəhər və ərazi planlaşdırması üzrə əsas səlahiyyətlərin icrası və bu sahədə müvafiq maraqlı tərəflərlə əməkdaşlıq əlaqələrinin qurulması.

DŞAK Baş Planın icrası ilə əlaqədar aşağıdakı səlahiyyətlərə sahib olmalıdır (*əgər hələ sahib deyilsə*):

- müvafiq tənzimləmə qaydalarının qəbul edilməsi;

- Baş Plan hədəflərinin həyata keçirilməsi ilə əlaqədar satınalma, torpaqayırma və ya özgeninkiləşdirilməsi yolu ilə şəhər inkişafı və ya infrastruktur təminatı üçün torpaq sahələrinin əldə edilməsi;

- əhəlinin sağlamlığı və təhlükəsizliyi, davamlı şəhər idarəçiliyi, mədəni resursların və ya ətraf mühitin qorunması üçün müəyyən torpaqların istifadəsinin qadağan edilməsi;

- təsdiq edilmiş planlaşdırma normaları və standartlarının tətbiq edilməsi;

- tikinti prosesinin təsdiq edilmiş plana uyğunluğuna nəzarətin həyata keçirilməsi, uyğunsuzluq aşkar edildiyi halda tikintinin dayandırılması, uyğun olmayan tikililərin sökülməsinə sərəncamın verilməsi;

- rayonlar və ya fərdi torpaq sahələri üçün Yerli Ərazi Fəaliyyət Planlarının hazırlanması və/yaxud təyin edilməsi və təsdiq edilməsi (*bu planlar Bakı Şəhər Memarlıq və Şəhərsalma Baş İdarəsi tərəfindən hazırlana bilər*).

Baş Planın strateji layihələrinin reallaşdırılması yuxarıda göstəriləndiyi kimi bütün ərazi planlaşdırma fəaliyyətlərinin icrasına vahid mərkəzdən nəzarətlə yanaşı, növbəti iyirmi il ərzində ikinci dərəcəli mühüm tapşırıqların icrasını da ehtiva edir. Baş Planın icrasını təmin edən ikinci qurum yeni təsis olunmuş Azərbaycan İnkişaf Korporasiyası (AİK) (*AİK Azərbaycan İnvestisiya Holdinqi nəzdində fəaliyyət göstərən dövlət mülkiyyətli şirkətdir*) ola bilər. Korporasiya strateji layihələrin, habelə Baş planla bağlı digər yeni təşəbbüslərin idarə edilməsi üzrə məsul olacaq.



AİK özümaliyyətləşən və kommersiya korporasiyasıdır və təşkilati strukturu çərçivəsində fəaliyyəti şəhərsalma layihələrinin fasiləsiz icrasına istiqamətlənəcək. AİK-in aşağıdakı səlahiyyətlərə sahib olması təklif olunur:

- özəl və ya institusional torpaq developerləri (*torpaq sahələrinin tikinti məqsədləri üçün hazırlanmasını həyata keçirən şəxslər*) üçün vahid əlaqələndirici qurum funksiyalarının yerinə yetirilməsi;
- kommersiya baxımından uğurlu olan layihə aktivatorlarının formalaşdırılması;
- dövlət-özəl əməkdaşlığının (DÖƏ) qurulması məqsədi ilə köməkçi korporasiyaların yaradılması.

### **9.3. İSTİSNALAR**

Bakı şəhərinin Baş planının icrası ilə bağlı təklif edilən idarəetmə mexanizmləri planın bütün layihə ərazisində tətbiq edilməlidir. Lakin, layihə ərazisində yerləşən milli əhəmiyyətə malik müəyyən ərazilər və sahələrlə əlaqədar istisnalar ola bilər. Bunlara aşağıdakılar daxildir:

- Heydər Əliyev adına Beynəlxalq Hava Limanı;
- Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı;
- hərbi zonalar və qurğular.

Bu ərazilərdə icra mexanizmlərinin tətbiqinin nəzərdə tutulmamasına baxmayaraq, Bakı şəhərinin Baş planında hava limanı və dəniz limanının iqtisadi təsirləri nəzərə alınmışdır.

Hava limanının yükdaşıma və sərnişindaşıma imkanlarının artırılmasına dair perspektiv planları nəzərə alaraq, Baş Plan çərçivəsində hava limanı ilə daha yüksək səviyyəli ictimai nəqliyyat əlaqəsinin təmin edilməsi istiqamətində təkliflər irəli sürülmüş, limanın uçuş zolaqlarının qorunması nəzərə alınmış, ərazidə iqtisadi inkişafı stimullaşdırmaq üçün limanın yaxınlığında inkişaf əraziləri nəzərdə tutulmuşdur.

Dəniz limanı Ələt Azad İqtisadi Zonasının inkişafı üçün hərəkətverici qüvvə rolunu oynayır. Bu ərazinin inkişafı ilə bağlı perspektiv planlar Ələtdə yeni iş yerlərinin açılmasına şərait yaradacaq və mənzil tələbatının artmasına səbəb olacaq. Bununla əlaqədar olaraq, Baş Plan çərçivəsində yaşayış və tələb olunan sosial infrastruktur üçün müvafiq ərazilər ayrılmışdır. Bundan başqa, bütün nəqliyyat bağlantıları və əlaqələri Bakı şəhərinin mərkəzinə qədər genişləndirilmişdir.

### **9.4. TEXNİKİ MONİTORİNG/CİS**

Bakı şəhərinin Baş planı əsas şəhərsalma prinsiplərinin nəzərə alınması ilə və mövcud ərazi məlumatlarını ehtiva edən hərtərəfli və detallı CİS (*Coğrafi İnformasiya Sistemi*) məlumat bazası əsasında hazırlanmışdır.

Baş Planın hazırlanması prosesində layihə komandası tərəfindən toplanan CİS

məlumatlarında bir sıra ziddiyyətlər aşkar edilmişdir. Bunun səbəbi müxtəlif idarə və qurumların vahid CİS sistemi ilə işləməməsi və hər birinin fərdi birölcülü CİS sistemi və məlumat bazalarına sahib olmasıdır. Əldə olunan CİS məlumatlar şəhər planlaşdırması və ya plan monitorinqi baxımından peşəkar alət kimi istifadə baxımından müvafiq tələblərə cavab verməmiş, məlumatlar müxtəlif dövrləri əhatə etmiş və onların dəqiqlik və tamlıq kimi fundamental tələblərə cavab vermədiyi müəyyən edilmişdir.

Hazırda Bakıda torpaq kadastrı və CİS məlumat bazası ilə əlaqədar vəzifələr Azərbaycan Respublikasının İqtisadiyyat Nazirliyi yanında Əmlak Məsələləri Dövlət Xidməti tərəfindən həyata keçirilir. Planın texniki monitorinqi üçün CİS sisteminin bütün müvafiq məlumat spektrini əhatə edən geniş məlumat mənbəyi kimi çıxış edə bilməsi olduqca vacibdir.

Bu cür CİS məlumat bazasının hazırlanması və saxlanması tam iş günü fəaliyyət göstərəcək peşəkar təlim keçmiş komandanın yaradılmasını tələb edir. Baş Plan çərçivəsində bu vəzifənin cavabdeh olacaq mərkəzi agentliyə / orqana (*dövlət və ya özəl*) həvalə edilməsini, yaxud agentliklərarası ortaq CİS platformasının yaradılmasını tövsiyə edirik. Bu aşağıdakı məqsədlərə xidmət edəcək:

- aydın və qüsuruz məlumat strukturunun qurulması;
- müxtəlif mənbələrdən/maraqlı tərəflərdən məlumatların toplanması və uyğunlaşdırılması;
- CİS məlumat bazasının daim yenilənməsi və saxlanması (*davam edən/tamamlanmış layihələrin, torpaqdan istifadə ilə bağlı dəyişikliklərin inteqrasiya edilməsi və s.*).

Xüsusilə Əmlak Məsələləri Dövlət Xidməti ilə əməkdaşlıq və qarşılıqlı vəzifələrin təfərrüatları müştərək razılaşmalarla tənzimlənməlidir.

## **9.5. BAŞ PLANININ MONİTORİNQİ VƏ TƏSHİHİ**

Bakı şəhərinin 2040-cı ilə olan Baş Planının monitorinqi və icrasına nəzarət onun uğurlu olması baxımından mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Plan və icra olunmuş layihələr 5 illik fasilələrlə bu sənədin 8-ci fəslində göstərilən texniki-iqtisadi göstəricilərlə uyğunluq baxımından yenidən qiymətləndirilməlidir. Hədəflərdə və ya Baş Planın məzmununda köklü dəyişikliklərə səbəb ola biləcək gözlənilməz inkişaf 20 illik dövrün sonunu gözləmədən plana dəyişikliklər edilməsini zəruri edə bilər. Bu halda, DŞAK maraqlı tərəflərin və ictimaiyyətin iştirakı ilə planın müvafiq bölmələrini təshih edəcək. İstənilən halda, gələcək onilliklər ərzində şəhər inkişafının davamlılığı təmin edilməlidir. Hüquqi öhdəliklər yaradan planlaşdırma direktivləri ilə bağlı boşluqların qarşısını almaq üçün Bakı şəhərinin 2040-cı il üzrə Baş planının təshihə ən azı 2038-ci ildə başlanmalıdır ki, sonrakı 2060-cı il üzrə yeni Baş Planın hazırlanması üçün iki illik yetərli planlaşdırma müddəti təmin edilsin.