

BÖYÜK BAKININ REGIONAL İNKİŞAF ŞƏRAİTİNDƏ NƏQLİYYAT SİSTEMİNİN FORMALAŞMASI

İsbatov İlqar Aydın oğlu – m.ü.f.d., Bakı dövlət layihə institutunun direktoru, isbatov@mail.ru

Annotasiya. Nəqliyyat sistemi müasir məskunlaşma əraziləri üçün sistem əmələ gətirən funksiya daşıyır və onun mükəmməl olması istənilən urbanizasiya rayonunun inkişafı üçün əsas şərtlərdən biridir. Bakı şəhəri Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat sistemində nəhəng nəqliyyat qovşağı kimi çox vacib mövqeyə malikdir. Böyük Bakı ərazisində nəqliyyat şəbəkəsinin inkişafı istiqamətində strateji tədbirlər kimi- Bakı- Mərkəz ilə ölkənin digər bölgələri arasında nəqliyyat əlaqəsinin əsasən Bakı-Ələt-Gəncə avtomobil yolu vasitəsilə təmin olunması nəzərdə tutulur.

Açar sözlər: şəhərsalma sistemi, nəqliyyat, urbanizasiya, şəhərə giriş-cıxış, dəniz yolu, yükdaşımalar

FORMATION OF TRANSPORT SYSTEM OF THE GREATER BAKU REGIONAL DEVELOPMENT CONDITIONS

İsbatov İlqar Aydın oğlu - Doctor of Philosophy on Architecture, director of Baku State Design Institute, isbatov@mail.ru

Abstract. The transport system is a system-generating function for modern residential areas, and there is one of the key conditions for the development of any urban zone it must be perfect. Baku has a very important position as a huge transport junction in the Europe-Caucasus-Asia transport system. As a strategic measure for the development of the transport network in the Greater Baku area, the Baku-Center and other parts of the country are expected to provide transport links mainly through the Baku-Alat-Ganja highway.

Keywords: urbanization system, transportation, urbanization, entrance to the city, seaway, freights

Şəhərsalma sisteminin maddi-məkan və sosial-funksional strukturunun formalaşması, mövcudluğu və inkişafı onun mühəndis-nəqliyyat infrastrukturunu vasitəsilə təşəkkül tapır. Nəqliyyat sistemi müasir məskunlaşma əraziləri üçün sistem əmələ gətirən funksiya daşıyır və onun mükəmməl olması istənilən urbanizasiya rayonunun inkişafı üçün əsas şərtlərdən biridir. Bakı şəhəri ölkənin paytaxtı olaraq güclü və böyük nəqliyyat sisteminin formalaşdığı ərazidir. Şəhər nəinki regional, həmçinin Avropa ölkələrini Mərkəzi Asiya, Yaxın və Uzaq şərq ölkələri ilə birləşdirən ən qısa avtomobil və dəmir yolu xətlərinin, yəni TRASEKA və “Şimal-Cənub” dəhlizlərinin kəsişdiyi, eyni zamanda Qara dəniz və Xəzər dənizi hövzələrini əlaqələndirən nəqliyyat xətlərinin keçdiyi ərazidə yerləşir. Bakı şəhəri Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat sistemində nəhəng nəqliyyat qovşağı kimi çox vacib mövqeyə malikdir. Bu sistemin əsasları Ulu Öndər Heydər Əliyev tərəfindən həm Sovetlər Birliyi zamanında, həm də müstəqillik əldə edildikdən sonra Azərbaycan rəhbərliyi dövründə qoyulmuş, möhtərəm Prezident Cənab İlham Əliyev tərəfindən bütün istiqamətlərdə inkişaf etdirilərək bugünkü yüksək tələbatlara cavab verə bilən səviyyəyə çatdırılmışdır.

Şəhərə giriş-cıxış şimal, cənub, cənub-qərb və qərb istiqamətdə uzanan ölkə əhəmiyyətli 4 magistral yol vasitəsilə - Bakı-Quba-Rusiya Federasiyası ilə Dövlət sərhədi (M1), Bakı-Ələt-Qazax-Gürcüstan Respublikası ilə Dövlət sərhədi (M2), Ələt-Astara-İran İslam Respublikası ilə Dövlət sərhədi (M3), Bakı-Şamaxı-Yevlax (M4) vasitəsilə təmin edilir. Sərnişin və yük daşıyan nəqliyyat axınının keçdiyi əsas avtomobil yolları uzunluğu 503 km olan Bakı-Ələt-Gəncə-Qazax-Gürcüstan sərhədində (TRASEKA dəhlizinin Azərbaycan seqmenti) və uzunluğu 521 km olan Rusiya-Bakı-Astara-İran İslam Respublikasının sərhədində (“Şimal-Cənub” dəhlizinin Azərbaycan seqmenti) məsafələrdir.

Bakı şəhərində mərkəzdən 20 km şimal şərqdə yerləşən H.Əliyev adına Beynəlxalq Hava Limanı 2 sərnişin (ölkə daxili və beynəlxalq) terminalından və yük terminalından ibarət olan, hava ilə daşımaları həyata keçirən Cənubi Qafqazın ən böyük beynəlxalq hava limanıdır. Liman gündəlik 95-100 reys həyata keçirir. Limanın sərnişin daşımaları 2017-ci ildə təxminən 2360 min nəfər, yük daşımalarının həcmi isə 173 min ton təşkil etmişdir.

Azərbaycanda dəniz nəqliyyatı, yəni dəniz yolu ilə sərnişin və yükdaşımaları Bakı şəhərində Xəzər dənizinin sahilində yerləşən limanlar vasitəsilə təmin olunur. Burada yerləşən sərnişin terminalından Rusiya (Həştərxan), Qazaxıstan (Aktau), Türkmənistan (Türkmənbaşı), İran (Ənzəli) istiqamətində sərnişin daşımaları həyata keçirilir. Eyni zamanda, şəhər sakinlərinin dəniz gəzintisi də bu terminaldan aparılır. Sərnişin daşımaları terminalda yerləşən uzunluğu 130 m olan körpüdən həyata keçirilir. Sərnişin terminalı Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanının tərkibinə daxil olan 5 terminaldan biridir. Ələt Beynəlxalq limanından isə hələlik yalnız bərə daşımaları həyata keçirilir.

Bundan əlavə, Azərbaycanın ümumi uzunluğu 4260 km təşkil edən dəmiryol şəbəkəsinin 300 km-i Bakı şəhəri ərazisində yerləşir. Bakı şəhərindən dəmir yolu vasitəsilə sərnişin daşımaları əsasən Gürcüstan və Rusiya istiqamətində həyata keçirilir. Bundan əlavə, Xırdalan və Sumqayıt istiqamətində hərəkət edən yeni sürət qatarlarının şəhər nəqliyyat təminatındakı əhəmiyyəti qeyd olunmalıdır.

Bakı şəhərinin ictimai nəqliyyat yükünün mühüm hissəsini öz üzərinə götürən- yəni gündəlik olaraq 600 min nəfərin daşınmasını təmin edən Bakı metrosunun da şəhərin nəqliyyat təminatında rolunu xüsusən qeyd etmək lazımdır. Bakı Metropoliteninin hazırda 25 stansiyası, 1 elektrik deposu və 36,6 kilometr uzunluğunda 3 xətti var. Metropolitenin mövcud şəbəkəsinin 2030-cu ilədək olan konseptual inkişaf sxeminə əsasən metro şəbəkəsinin stansiyalarının sayının 76-ya, metro xətlərinin ümumi uzunluğunun 119 km-ə çatdırılması nəzərdə tutulur.

Bakının nəqliyyat sisteminin bütün qeyd edilən imkanları ilə yanaşı çoxlu sayda həllini gözləyən problemləri də vardır. Bunlar əsasən aşağıda qeyd olunanlardır:

- ərazi üçün kompleks nəqliyyat sxeminin (planlaşdırma və modelləşdirmə) olmaması;
- nəqliyyat şəbəkəsində iyerarxiyanın olmaması;
- nəqliyyat sektorunda planlaşdırma və koordinasiya üzrə təşkilati tədbirlərin azlığı;
- mərkəzi ərazilərdə şimal-cənub istiqamətində yolun buraxıcılıq qabiliyyətinin zəif olması;
- Bakı şəhərinə şimal istiqamətində əlavə giriş-çıkış yoluna tələbat;
- magistral yol şəbəkəsinin natamam olması;
- ətraf ərazilərdəki yolların asfalt örtüyünün köhnələrək yararsız vəziyyətə düşməsi;
- yol kənarlarındakı köşklərin, kiçik dükanların və digər tikililərin yol hərəkətinə mane olması;
- avtomobillərin yol kənarlarında park edilməsi nəticəsində nəqliyyatın hərəkətinin məhdudlaşması;
- parklama haqqında qanunvericilikdə olan çatışmazlıqlar;
- yol nişanlarının və piyada keçidlərinin qənaətbəxş sayda olmaması nəticəsində piyada təhlükəsizliyi problemlərinin yaranması;
- ictimai nəqliyyat sxeminin təşkilində və idarə edilməsində kompleks yanaşmaların olmaması;
- ətraf ərazilərdə ictimai nəqliyyat xidmətlərinin tam təmin edilməməsi;
- bir çox yerlərdə nəqliyyat qurğularının və infrastrukturunun köhnəlməsi;
- avtobus-metro, şəxsi minik avtomobilləri-metro, şəxsi minik avtomobilləri-avtobus əlaqələndirməsindəki çatışmazlıqların şəhərdaxili intensivliyə mane olması;
- nəqliyyat vasitələrinin yaratdığı titrəyişlərin və zərərli qazların ətraf mühitə mənfi təsiri.

Qeyd edilən problemlərin həlli istiqamətində atılan addımlara baxmayaraq problem öz ciddiliyini qoruyub saxlayır. Bu gün şəhərdə hər 1000 nəfər əhaliyə 280-dən artıq avtomobil düşür və proqnozlara görə bu göstərici artaraq 400-ə çatacaqdır. Avtomobillərin sayının yüksək olması yollarda sıxlığın daha da artması ilə yanaşı gediş-gəliş səfərlərinin də artmasına təkan verəcəkdir. Belə olacağı halda nəqliyyat planlaşdırılmasında olan nöqsanlar aradan qaldırılmayanadək problemin həlli mümkün olmayacaq. Bakı Dövlət Layihə İnstitutu tərəfindən hazırlanmış Böyük Bakının Regional İnkişaf Planı və onun növbəti mərhələsini təşkil edən Bakı şəhərinin Ərazidən

İstifadə və Zonalaşdırma Planı layihəsi çərçivəsində şəhərin nəqliyyat problemlərinin mümkün dərəcədə həllinə imkan verəcək təkliflər irəli sürülmüşdür.

Plan çərçivəsində şəhərin nəqliyyat sxeminin hazırlanması üçün nəqliyyat planlaşdırılması və nəqliyyat modelləşdirilməsi istiqamətində mühüm addımlar atılmışdır. Bu zaman ərazinin mövcud ərazidən istifadə, inkişaf uyğunluğu təhlilləri əsasında müəyyən edilmiş topoqrafik, antropogen və təbii mənşəli məhdudiyətlər də nəzərə alınmışdır. Müvafiq qurumlardan əldə edilən digər məlumatları təhlil etdikdən və maraqlı tərəflərlə qarşılıqlı məsləhətləşmələr aparıldıqdan sonra ərazinin prinsipial əhəmiyyət daşıyan dairəvi və radial yollar müəyyən edilməklə nəqliyyat sxemi hazırlanmışdır. Nəqliyyat sxeminin işlənilməsi prosesində nəzərə alınan əsas amillərdən biri mühüm şəhər funksiyalarının inteqrasiyasının təmin edilməsi olmuşdur.

İlk növbədə şəhərin nəqliyyat problemlərinin ən kəskin şəkildə müşahidə olunduğu mərkəz hissə ilə əlaqədar təkliflər barədə məlumat vermək istərdim:

1-ci dairəvi yol: Qeyd edilən yol Bayılda nəzərdə tutulan üst keçiddən başlayaraq Şəhidlər Xiyabanı ərazisinin altından keçməsi nəzərdə tutulan tunel istiqamətində davam edir, Nəriman Nərimanov prospekti- Bakıxanov küçəsi- Əhməd bəy Ağaoğlu küçəsi- Babək prospekti- Xaqani Rüstəmov küçəsi marşrutu ilə hərəkət edərək Nobel prospektinə qədər uzanır. Bu yol bütün MBR-in ərazisini əhatə edərək onu hüdudlandıran yol olaraq nəzərdə tutulmuşdur.

2-ci dairəvi yol: Qeyd edilən yol Şəhidlər Xiyabanı ərazisinin altından keçməsi nəzərdə tutulan tunelin çıxışından başlayaraq Parlament prospekti- Hüseyn Cavid prospekti- Əbdürrəhim Bəy Haqverdiyev küçəsi- Şəfayət Mehdiyev küçəsi- Akademik Həsən Əliyev küçəsi marşrutu ilə davam edir və daha sonra mövcud dəmiryolu xəttinə paralel cənub istiqamətinə və oradan Ağ Şəhərin şərq hissəsində Nobel prospektinə qədər uzanır.

3-cü dairəvi yol: Qeyd edilən yol Qurd Qapısı qovşağından başlayaraq Mətbuat Prospekti- Zərdabi prospekti, Ziya Bündayov prospekti marşrutu ilə davam edir və daha sonra Böyükşor gölünü Xəzər dənizi ilə birləşdirən nəzərdə tutulan yaşıl zolağın şərqinə doğru hərəkət edərək Nobel prospektinə qədər uzanır.

4-cü dairəvi yol: Qeyd edilən yol Qurd Qapısı qovşağından başlayaraq Badamdar şosesi - Mikayıl Müşviq küçəsi - İpək yolu - nəzərdə tutulmuş üst keçid - Mir Cəlal küçəsi - Süleyman Sani Axundov küçəsi - Ziya Bünyadov prospekti - Mikayıl Əliyev küçəsi marşrutu ilə davam edir və daha sonra cənuba doğru istiqamətlənərək Nobel prospektinə qədər uzanır.

5-ci dairəvi yol: Qeyd edilən yol Xocasən gölünün cənubundan təklif edilən viadukun davamı olaraq şimal istiqamətində Xocasən gölünün qərbinə doğru Xırdalan qovşağına qədər uzanır və Biləcəri qəsəbəsi- təklif olunan Səhiyyə Parkı- Böyükşor gölünün şimal hissəsi- təklif olunan Sabunçu alt mərkəzi- Səmədbəy Mehmandarov küçəsi- Gənclik prospekti marşrutu ilə davam edərək Zığ şosesinə qədər uzanır.

Radial yollar kimi aşağıdakı istiqamətlər təklif edilmişdir:

1-ci mövcud Bakı-Ələt radial yolu Bayıl zonasına qədər uzanır. Bu yol Bakının cənubunda yerləşən Ələt qəsəbəsi də daxil olmaqla qəsəbələrin Bakı-Mərkəzə olan yeganə giriş yoludur. Ələt qəsəbəsinin gələcəkdə əhali sayının və xüsusilə rolunun artacağını nəzərə alaraq, Bakı-Mərkəz ilə cənub qəsəbələri arasında gediş-gəliş kimi qarşılıqlı əlaqələr inkişaf edəcəkdir. Bu səbəblə qeyd edilən giriş yolunun perspektiv tələbatı ödəyə bilməyəcəyi nəzərdə tutulur. Problemin aradan qaldırılması üçün iki təklif irəli sürülmüşdür:

1. Bayıl zonasından başlayaraq Bulvarın altından keçməklə Nobel prospektinə və Y.Səfərov küçəsinə qədər uzanan tunelin salınması

2. Bayıl zonasından başlayaraq nəzərdə tutulan tunel ilə inteqrasiya edilmiş yerüstü keçidin salınması.

2-ci radial yol 5-ci dairəvi yola birləşməklə Xocasən gölünün cənubunda nəzərdə tutulan viaduk vasitəsilə Bakı-Mərkəzə qədər uzanır.

3-cü radial yol Mərkəzi Biznes Rayonundakı (MBR) 1-ci dairəvi yola qədər uzanan Sumqayıt-Xırdalan-Bakı magistral yoludur.

4-cü radial yol Novxanı qəsəbəsindən başlayaraq Mehdiabad və Binəqədi qəsəbələrinə qədər uzanır, daha sonra Azadlıq prospekti ilə davam edərək MBR-dakı 1-ci dairəvi yola qədər uzanır.

5-ci radial yol Mərdəkan qəsəbəsindən başlayaraq Heydər Əliyev adına Hava Limanına qədər uzanır və daha sonra Heydər Əliyev prospektinə qədər davam edərək MBR-dakı 1-ci dairəvi yola qədər uzanır.

6-cı radial yol hava limanına gedən beton örtüklü yoldan başlayaraq, Babək prospekti ilə birləşənədək nəzərdə tutulan yol ilə davam edir və MBR-dakı 1-ci dairəvi yola qədər uzanır.

7-ci radial yol Zığ şosesindən başlayaraq sahil boyunca Nobel prospekti ilə davam edir və MBR-dakı 1-ci dairəvi yola qədər uzanır.

Layihə çərçivəsində Böyükşor gölünün cənub hissəsi və Xəzər dənizi arasında olan geniş zonada istifadəsiz qalan sənaye müəssisələrinin əksər hissəsinin yeni şəhər funksiyalarının yerləşdirilməsi məqsədilə istifadəsi nəzərdə tutulur. Plana əsasən qeyd edilən ərazinin əksər hissəsinin ümumi istifadədə olan yaşıllıq ərazilər, Xətai, Nərimanov və Nizami rayonunun ərazisinə düşən hissəsinin yaşayış əraziləri, Heydər Əliyev prospekti boyu ərazilərin isə inzibati dəhliz olaraq istifadəsi nəzərdə tutulur.

Böyük Bakı ərazisində nəqliyyat şəbəkəsinin inkişafı istiqamətində strateji tədbirlər kimi Bakı-Mərkəz ilə ölkənin digər bölgələri arasında nəqliyyat əlaqəsinin əsasən Bakı-Ələt-Gəncə avtomobil yolu vasitəsilə təmin olunması nəzərdə tutulur. Plan çərçivəsində Ələt qəsəbəsinin nəqliyyat qovşağı kimi inkişafı nəzərdə tutulur və bu məqsədlə Bakı-Ələt avtomobil yoluna paralel uzanan və qəsəbəni dairəvi şəkildə əhatə edərək Sahil-Sumqayıt yoluna qədər uzanan yeni şəhərlərarası yolun salınması təklif olunur. Təklif edilən ikinci paralel yolun Ələt üçün dairəvi yol funksiyasını daşıyacağı nəzərdə tutulmuşdur. Bundan əlavə, qabaqcıl beynəlxalq təcrübələrə uyğun olaraq Ələt, Sumqayıt və H.Əliyev adına Hava Limanı istiqamətində relsli ictimai nəqliyyat marşrutlarının açılması da təklif olunur.

Biləcəri qəsəbəsində yerləşən Bakı Beynəlxalq Avtovağzalının üstünlüklərlə yanaşı ciddi çatışmazlıqları mövcuddur. Bakı-Sumqayıt yolunda yaranan tıxacların əsas səbəblərindən biri də qeyd edilən avtovağzaldır. Ərazinin topoqrafiyası tələb olunan infrastrukturun təşkil edilməsinə imkan vermir. Bu səbəbdən, Lökbatanda alternativ avtovağzalın tikilməsi nəzərdə tutulur. Bakı-Mərkəz-in girişlərində bir-biri ilə mərkəzə daxil olmadan nəqliyyat əlaqələrinə malik Lökbatan, Xırdalan və Müşviqabad-28 May-Aşağı Güzdək qəsəbələri kimi böyük yaşayış məskənləri formalaşmışdır. Bunu nəzərə alaraq yeni şəhərlərarası avtovağzalın yaradılması baxımından Lökbatan alternativ ərazi olaraq təklif edilir. Nəzərdə tutulan avtovağzalın regionlararası nəqliyyat əlaqəsinin gücləndirilməsi, eləcə də Səderək Ticarət Zonasına, kiçik və orta ölçülü sənaye müəssisələrinə (KOM) olan əlçatanlıq səviyyəsinin yüksəldilməsinə şərait yaradacağı gözlənilir. Yeni avtovağzal nəqliyyat çıxışı imkanlarının artırılması məqsədilə İçəri şəhər metro xəttinin qeyd edilən avtovağzal qədər uzadılması təklif edilir. Metro xəttinin eyni zamanda Xırdalan istiqamətinə yönəldilməsi təklif olunur ki, bu da şəhərin tıxaclar baxımından ən problemlili Tbilisi-Moskva prospektlərindəki sıxlığın xeyli azaldılmasına imkan verəcək. Bu təklif eyni zamanda plan çərçivəsində şəhərin mərkəz hissəsinin desentralizasiyası və şəhərin çox mərkəzli şəkildə inkişafı və yükünün azaldılması məqsədilə Xırdalan və Sabunçuda iki alt-mərkəzin yaradılması ilə bağlı irəli sürülən təklifi tamamlayır. Xırdalan və Sabunçudakı alt-mərkəzlərdə yaradılması nəzərdə tutulan müasir biznes məkanları və mərkəzləri ilə yanaşı bu ərazilərdə metro, sürətli tramvay və dəmiryolu stansiyaları, metrobüs, şəhərdaxili avtobüs və mikroavtobüs, taksi mərkəzləri və avtomobil parklama yerlərinin yaradılması, yəni intermodal nəqliyyat sisteminin yaradılması ilə bu ərazilər aralıq və ötürücü məntəqələr funksiyasını daşıyacaq və mərkəzə daxil olan avtomobil sayının azalmasına şərait yaradacaq.

Qeyd olunmalıdır ki, Bakı şəhərində Mərkəzi Dəmiryol Vağzalına bitişik ərazidə və Keşlə stansiyasında yükboşaltma əraziləri şəhərin mərkəzi hissəsində böyük əraziləri əhatə edir və bu rayonlarda nəqliyyatın həllini və inkişafı məhdudlaşdırır. Odur ki, yükboşaltma ərazilərinin Biləcəri stansiyasında cəmləşdirilməsi və inkişaf etdirilməsi daha məqsədəuyğundur. Biləcərinin tarixən

dəmiryolçular qəsəbəsi kimi formalaşması kadr potensialından düzgün istifadəyə, ərazinin daha da canlanmasına və inkişafına, yeni iş yerlərinin yaradılmasına, logistik mərkəzin formalaşdırılmasına təkan verə bilərdi.

Həmçinin, şəhərin mərkəzində boşalan ərazilər ilk növbədə şəhər mühitinin sağlamlaşdırılmasına, yeni avtomobil yollarının çəkilməsi və yol qovşaqlarının quraşdırılması ilə mövcud nəqliyyat problemlərinin həllinə imkan verərdi. Həmçinin, boşalmış ərazilərdən səmərəli istifadə etməklə, istirahət mərkəzləri və yeni yaşayış əraziləri planlaşdırıla bilər.

Dəmiryol stansiyalarının yerləşdiyi ərazilər digər ictimai nəqliyyat növlərinə aid dayanacaqlarla əlaqəli həll edilməli, bu ərazilərdə nəzərdə tutulmuş metro stansiyalarının çıxışları tezliklə inşa edilməlidir. Həmçinin, şəhərdaxili və şəhərlərarası avtobus dayanacaqları da nəzərdə tutulmalıdır. Eyni zamanda, taksilər və fərdi minik avtomobilləri üçün dayanacaqlar planlaşdırılmalıdır.

Nəticə. Hazırlanmış ərazi planlaşdırma sənədləri çərçivəsində nəqliyyat infrastrukturunun inkişafı istiqamətində verilən təklifləri ümumiləşdirmək istərdim:

- iyerarxik cəhətdən strukturlaşdırılmış nəqliyyat oxlarının müəyyənləşdirilməsi
- mərkəzdə yeni dairəvi və radial yolların, habelə nəqliyyat sıxlığının müşahidə olunduğu ərazilərdə alternativ yolların inşası. Bu zaman ümumşəhər əhəmiyyətli magistral küçələrin 273 km, rayon əhəmiyyətli magistral küçələrin 214 km, yerli əhəmiyyətli küçələrin 572 km, intensiv yerli keçidlərin 310 km, konseptual inkişaf sxeminə əsaslanaraq metro xətlərinin 89 km uzadılması, hazırkı mərhələ üçün 56 km piyada və velosiped yollarının salınması nəzərdə tutulur.
- metro sisteminin genişləndirilməsində inkişafın ilk növbədə Xırdalan istiqamətinə yönəldilməsi;
- Sabunçu və Xırdalanda yaradılması nəzərdə tutulan 2 alternativ alt-mərkəzə digər funksiyalarla yanaşı ötürücü nəqliyyat məntəqəsi funksiyasının verilməsi ;
- Ələt qəsəbəsinin nəqliyyat qovşağı kimi inkişafı;
- Ələt, Sumqayıt və H.Əliyev adına Hava Limanı istiqamətində relsli ictimai nəqliyyat marşrutlarının açılması;
- dəmir yollarının bərpası və yenidən istifadəsi, yeni dəmir yolu xətlərinin salınması;
- Lökbatanda şəhərlərarası avtovağzalın, Mərdəkan, Maştağa, Ələt və Aşağı Güzdəkdə isə qəsəbələrarası avtobus stansiyalarının yaradılması ;
- Biləcəri və Lökbatan qəsəbələrində logistika mərkəzlərinin yaradılması;
- nəqliyyat sisteminin planlaşdırılması ilə yanaşı idarəetmə və institusional tədbirlərin həyata keçirilməsi.

Ədəbiyyat

1. İsmatov İ.A. Böyük Bakının Regional İnkişaf Planı (Ümumi plan) İzahat yazısı. Bakı Dövlət Layihə İnstitutu, Bakı, 2014
2. Нагиев Н.Г. Современное градостроительство Азербайджанской Республики. Изд. Тəhsil işçisi mətbəəsi MMC, Bakı, 2011
3. Нагиев Н.Г., Гусейнов Ф.М. История архитектуры Азербайджана: V том Современная история архитектуры Азербайджанской Республики, Тəqdim olunmuş materiallara uyğun surətdə Şərq-Qərb Nəşriyyat evinin mətbəəsində şap olunmuşdur, Bakı, 2013
4. Фатуллаев Ш.С. Градостроительство и архитектура Азербайджана XIX начала XX века. Академия наук Азерб.ССР, Институт архитектуры и искусства, Ленинград, Стройиздат, Ленинградское отделение, 1986

References

1. İsmatov İ.A. Boyuk Bakinin Regional İnkişaf Planı (Umumi plan) İzahat yazısı. Baki Dövlət Layihə İnstitutu, Bakı, 2014
2. Nagiev N.G. Sovremennoe gradostroitel'stvo Azerbajdzhanskoj Respubliki. Izd. Tehsil ishchisi metbeesi MMC, Baku, 2011