

Azərbaycan Avrasiyanın əvəzolunmaz

Yanvarın 28-də nəqliyyat məsələlərinə həsr olunmuş müşavirə keçirilib. AZƏTAC xəbər verir ki, Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyev müşavirədə çıxış edib.

- Bugünkü müşavirədə biz Bakı şəhərinin və onun ətrafında yerləşən ərazilərin nəqliyyat infrastrukturunun inkişafını müzakirə edəcəyik. Buna ehtiyac var. Baxmayaraq ki, son illər ərzində bu istiqamətdə bir çox işlər görülmüşdür, böyük infrastruktur layihələri icra edilmişdir, yenə də Bakı şəhərində tıxac müşahidə olunur və əfsuslar olsun ki, tıxacların sayı ildən-ilə artır. Bunun təbii səbəbləri var. Ölkəmizin, o cümlədən Bakı şəhərinin əhalisi ildən-ilə artır. Son 30 il ərzində Azərbaycan əhalisi 7 milyon 10 milyona çatıb, hətta o rəqəmi də ötürüb. Əlbəttə ki, vaxtilə yaradılmış şəhər yol infrastrukturunu, o cümlədən metro imkanları bu artımı həzm edə bilmir.

Biz nəqliyyat məsələlərini həmişə diqqət mərkəzində saxlamışıq və son 15 il ərzində Bakı şəhərində bir çox böyük layihələr icra edildi, yeni metro stansiyaları istifadəyə verildi, yol qovşaqları, tunellər, körpülər inşa edildi, yeni yollar salındı. Əgər biz bu işləri görməsəydik, bu gün, ümumiyyətlə, Bakı şəhərində nəqliyyat iflic vəziyyətinə düşərdi. Amma yenə də görürük ki, növbəti böyük bir proqramın qəbul olunmasında böyük fayda olacaq. Bu məqsədlə bir müddət bundan əvvəl Rəqəmsal İnkişaf və Nəqliyyat Nazirliyinə dövlət proqramının hazırlanmasına dair müvafiq göstərişlər vermişəm və bir neçə ay ərzində bu proqram üzərində iş aparılıb. Bu gün biz bu məsələləri müzakirə edəcəyik və lazım olan qərarları verəcəyik.

Nəqliyyat məsələlərinə gəldikdə, onu bildirməliyəm ki, bütün ölkə üzrə son illər ərzində bir çox nəqliyyat layihələri icra edilmişdir - kənd yolları, şəhərlərarası yollar, magistral yollar. Illər keçdikcə indi əvvəlki vəziyyət yaddan çıxır. Ancaq əgər biz 20 il əvvələ nəzər salsaq görərik ki, o vaxt bizim yollarımız nə vəziyyətdə idi. Hətta Bakı şəhərinin əsas yolları faktiki olaraq heç bir standartı uyğun görmirdi. Biz yeni yollar saldıq, bütün şəhərləri demək olar ki, müasir yollarla birləşdirdik. Bütün sərhədlərimizi müasir avtomagistralarla birləşdirdik. Kənd yollarının təmiri və salınması dərəcəsi təqribən 85-90 faizə çatıb və hər il biz bu məqsədlər üçün vəsait ayırıyıq.

Bununla bərabər Azərbaycanın coğrafi vəziyyəti elədir ki, bizim ərazimizdən beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri keçir və ona görə keçir ki, biz bu coğrafi vəziyyətdən səmərəli şəkildə istifadə edə bilmişik. Sadəcə olaraq, coğrafi yerləşmə hələ o demək deyil ki, hər hansı bir ölkə nəqliyyat qovşağına çevrilə bilər. Biz isə ardıcıl olaraq beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin Azərbaycan ərazisindən keçməsinə maraq göstərmişik, söylər göstərməmiş və praktiki işlər görmüşük.

Bu gün Avrasiyanın nəqliyyat xəritəsini Azərbaycanı, onun nəqliyyat infrastrukturunu olmadan təsəvvür etmək mümkün deyil. Hazırda bizim ərazimizdən Şərq-Qərb və Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizləri keçir. Bu dəhlizlər üzrə daşıyan yüklərin həcmi ildən-ilə artır. Yüklərin daha səmərəli daşınması üçün fiziki infrastrukturla yanaşı, digər addımlar da atılır, o cümlədən rəqəmsallaşma məsələlərinə diqqət göstərilir. Qonşu ölkələrlə yeni əməkdaşlıq formatları yaradılmışdır və ortaqlar müəssisələr, müştərilər müəssisələr qurulmuşdur. Bir sözlə, bu gün Azərbaycan Avrasiyanın əvəzolunmaz nəqliyyat mərkəzlərindən biridir.

Onu da bildirməliyəm ki, adətən nəqliyyat mərkəzləri statusuna malik olan ölkələr o ölkələrdir ki, onların açıq dənizlərə çıxışı var. Bizim isə dünya okeanlarına çıxışımız yoxdur. Amma buna baxmayaraq, gördüyümüz işlər nəticəsində biz Azərbaycanı əvəzolunmaz nəqliyyat mərkəzlərinin birinə çevirmişik. İşlər davam edir, həm Şimal-Cənub, həm Şərq-Qərb nəqliyyat dəhlizləri üzrə indi əlavə tədbirlər görülür. Çünki vaxtilə hesablanmış yüklərin həcmi artıq onu göstərir ki, daha böyük həcmdə yüklər keçəcək. Bu, müxtəlif səbəblərə bağlı olan məsələdir. Ancaq fakt odur ki, biz indi bu dəhlizlərin asırma qabiliyyətini artırmaq üçün əlavə sərmayə cəlb etməmiş və edəcəyik.

Yeni layihələr arasında Zəngəzur dəhlizi yeni qeyd etmək istərdim. Zəngəzur dəhlizi layihəsi Azərbaycan tərəfindən irəli sürülmüşdür. İkinci Qarabağ müharibəsindəki Zəfərimizdən sonra bu məsələ beynəlxalq gündəliyə, beynəlxalq leksikona salındı və

Prezident İlham Əliyevin iştirakı ilə nəqliyyat Prezident İlham Əliyevin çıxışı



bu gün Zəngəzur dəhlizi artıq dünyada qəbul edilmiş ifadədir, qəbul edilmiş termindir. Əlbəttə ki, biz bu dəhlizin açılması üçün praktiki addımlar atırıq. Düzüdür, Ermənistan tərəfi dörd ildən çoxdur ki, bu məsələ ilə bağlı qeyri-konstruktiv mövqə sorgulayır, faktiki olaraq 10 noyabr kapitulyasiyasından sonra üzərinə götürdüyü öhdəlikləri yerinə yetirir. Orada açıq-aydın göstərilirdi ki, Azərbaycanın əsas hissəsi ilə onun ayrılmasız hissəsi olan Naxçıvan Muxtar Respublikası arasında nəqliyyat bağlantısı olmalıdır. Ermənistan isə buna əməl etmir, müxtəlif bəhanələr gətirərək, müxtəlif qeyri-real və cəfəng layihələri ortaya ataraq, sadəcə olaraq, beynəlxalq ictimaiyyətin fikrini çəşməyə çalışır, manipulyasiyalarla məşğuldur. Yəqin ki, siz də eşitmişiniz, dırnaqarası "Sülh kəsişməsi" layihəsini ortalığa atıb və indi dünyada bir ölkə qalmayıb ki, o ölkəyə bu layihə təqdim edilməsin. Halbuki bu dırnaqarası layihənin Azərbaycanı iki qəpiklik də qiymətli yoxdur və biz bunu dəfələrlə Ermənistan tərəfinə müxtəlif kanallarla vasitəsilə çatdırmışıq. Əgər siz bu layihəni doğrudan da həyata keçirmək istəyirsinizsə, ilk növbədə, Azərbaycana müraciət etməlisiniz. Çünki bəzisi bu, sadəcə olaraq, kağız parçasıdır, bizim şərtlərimiz isə ədalətli, beynəlxalq hüquqa əsaslanır və Ermənistanın özünün götürdüyü öhdəliklərinə əsaslanır. Ermənistan rəhbərliyinə bir daha məsləhət görürəm ki, 10 noyabr kapitulyasiya aktını diqqətlə oxusun və orada xüsusilə dediyim o bəndə diqqət yetirsin. Yenə də deyirəm, onların dırnaqarası layihəsi Azərbaycansız tamamilə əhəmiyyətsizdir. Sadəcə olaraq, vaxt uzatmaqla məşğuldurlar, beynəlxalq ictimaiyyəti çəşməyə çalışırlar. Yenə də Azərbaycanı qarşı müxtəlif dairələrdə çirkin kompaniyaların aparılmasına rəvac verirlər. Bunun nəticəsində faktiki olaraq bu günə qədər Azərbaycanın ayrılmasız hissəsi - Naxçıvan Muxtar Respublikası ilə bizim ən qısa və ən rahat bağlantımız yoxdur.

Düzüdür, Naxçıvan Muxtar Respublikasının lazım olan ehtiyaclarını biz müxtəlif yollarla təmin edirik. İlk növbədə, İran İslam Respublikası ərazisindən yüklər və səmşinlər gedir, digər imkanlarımız da var. Amma onlar iqtisadi cəhətdən daha əlverişsizdir və yol da uzandır. Prinsip etibarilə Gürcüstan, Türkiyə ərazilərindən də bu bağlantı yaradıla bilər, amma ən rahat yol və imkan olduğu halda, əlbəttə ki, bu məsələ prioritet təşkil edir. Bununla belə, biz görəndə ki, Ermənistan tərəfi yenə də özünü qeyri-səmimi aparır, İran İslam Respublikası ilə müvafiq razılaşma əldə edilmişdir və Ermənistanı bəyap edən avtomobil körpüsünün tikintisi də, artıq bu layihə də icra edilir və yaqin ki, bu il tamamlanacaq.

İkinci körpü də inşa ediləcək, artıq Naxçıvan Muxtar Respublikasında. Birinci körpü Zəngilan rayonu ərazisində inşa edilir. Beləliklə,

liklə, Ermənistan bundan sonra da dalan ölkə kimi davam edəcək və onların tranzit ölkəyə çevrilmə arzuları elə onların gözələrində qalacaq. Özləri daha çox itirəcəklər, nöinki biz. Ona görə bu məsələ diqqət mərkəzində olacaq və həm beynəlxalq müstəvidə, həm Ermənistanla ikitərəfli təmaslar əsnasında biz daim bir məsələni qeyd edirik ki, Azərbaycandan Azərbaycana maneəsiz keçid olmalıdır. Heç bir yoxlamadan keçmədən, heç bir maneə ilə üzləmədən Azərbaycandan Azərbaycana rahat və azad keçid olmalıdır. Bu, bizim tələbimizdir və nəzərə alsaq ki, Qərbi Zəngəzuru sovet hakimiyyəti bizim olumuzdan 1920-ci ilin noyabrında alıb və Azərbaycan xalqına qarşı cinayət törədib, bu, birinci və sonuncu cinayət deyildi. İkinci, ondan sonra ardıcılıqla əgər getsək, cinayət dırnaqarası "Dağlıq Qarabağ Muxtar Vilayəti"nin Azərbaycan ərazisində yaradılması idi. Onan əvvəlki cinayət ermənilərin çar Rusiyası tərəfindən Azərbaycan ərazisinə köçürülməsi idi. Onan əvvəlki cinayət Qarabağ xanının öldürülməsi idi, hansı ki, zəmanət verilmişdi ki, o, öz rəhbərliyini Qarabağda icra edəcək və XX əsrin digər cinayətləri də göz önündədir. Xocalı soyqırımı, 20 Yanvar və torpaqlarımızın 1990-cı illərin əvvəllərində işğalı. Yəni, biz bunu unutmamışıq, Azərbaycan xalqı bunu unutmayıb. Biz Zəngəzuru unutmamışıq və unutmayacağıq. Yenə də deyirəm, bizim Ermənistan ərazi iddialarımız yoxdur. Ancaq Ermənistan öz üzərinə götürdüyü öhdəlikləri yerinə yetirərək, Azərbaycandan Azərbaycana maneəsiz keçid verməlidir.

O ki qaldı, Bakı şəhərinin nəqliyyat infrastrukturuna, mən indi bu məsələyə gələcəyəm. Amma ondan əvvəl son 20 il ərzində Azərbaycan nəqliyyatla bağlı görülmüş işlərin bəzilərini ictimaiyyətin diqqətinə çatdırmaq istəyirəm. Beləliklə, son 20 il ərzində Azərbaycan 21 min kilometr avtomobil yolu tikilib və təmir edilib. 335 körpü və yol ötürücüsü, 45 tunel, 163 yerüstü və yeraltı keçid tikilib. İndi bir daha öz sözlərimə qayıdıram. Əgər bu işləri görməsəydik, indi ölkəmizin nəqliyyat infrastrukturunu hansı vəziyyətdə idi, bunu təsəvvür etmək çətin deyil.

Dəmir yolu infrastrukturunu ilə bağlı aşağıdakı işlər görülmüşdür: 1500 kilometrden çox dəmir yolu tikilib, 1800 kilometr təmir edilib, yeni qatarlar və vaqonlar alınıb, 90 kilometrden çox olan Abşeron dairəsi xətti istifadəyə verilib. Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu inşa edilib. Onu da bildirməliyəm ki, bu layihə Azərbaycan dövlətinin təşəbbüsü ilə icra edilmişdir. Biz bu layihəni icra etmək istəyəndə böyük müqavimətlə üzləmişdik. Onu indi mən deyə bilərəm. Xüsusilə, Amerika Birləşmiş Ştatları buna etiraz edirdi. Səbəkə də yenə də ermənipərəst siyasətlərində idi. Çünki hesab edirdi ki, bu layihə Ermənistanı kənarda qoyur. Buna görə o vaxt

Gürcüstan rəhbərliyinə Amerika dövləti tərəfindən çox ciddi təzyiq göstərmişdi ki, Gürcüstan buna razılıq verməsin. Biz bir neçə il Gürcüstan tərəfi ilə danışıqlar aparmışdıq və nəhayət razılığa gələ bildik. O cümlədən mən şəxsən Amerika dövlətinin yüksək vəzifəli nümayəndələri ilə bu məsələni dəfələrlə müzakirə etmişdim və bildirmişdim ki, onlar bizə maneə törətməməlidirlər. Bu, bizim üçün strateji layihədir və gələcəkdə bu layihədən digər ölkələr, o cümlədən onların müttəfiqləri də faydalanacaq. Həyat göstərdi ki, hər zaman olduğu kimi, biz haqlı iddik. Bu gün Amerikanın Avropadakı müttəfiqləri Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yoluna çox böyük maraq göstərirlər. Ümumiyyətlə, Azərbaycan ərazisindən keçən yüklərin Mərkəzi Asiyadan Avropaya və əks istiqamətə daşınmasına da böyük maraq göstərirlər. Əgər Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu tikilməsəydi, bütün bunlar tamamilə mümkün ola bilməzdi. Biz nöinki Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolunu Türkiyə və Gürcüstanla birlikdə razılığa gələrək inşa etdik, hətta o vaxt Gürcüstan dövlətinə bir milyard dollarla yaxın çox aşağı faizlə kredit də verdik və faktiki olaraq bu vəsait hesabına Gürcüstan ərazisində işlər görüldü. Azərbaycan ərazisində dəmir yolu müasirləşdirildi və Türkiyə də öz ərazisindəki hissəni inşa etmişdi. Beləliklə, yeni bir yol açıldı, hansı ki, bu gün müxtəlif ölkələrin yüklərini Ağ dəniz istiqamətinə, Avropaya, Türkiyəyə daşıyır. Sonra gördük ki, bu yolun asırma qabiliyyəti yətləri deyil. Yenə də Azərbaycan vəsaiti hesabına keçən il bu yolun genişləndirilməsi tamamlandı və onun daşıma qabiliyyəti 5 milyon tona çatdırılmışdır. Yəni hesab edirəm ki, bu, bizim coğrafiyamızda son illər ərzində həyata keçirilən ən vacib layihələrdən biridir və bir çox ölkələr bundan sonra da bu yoldan faydalanacaq. Vaxtilə Amerika Dövlət Departamentinin o məmurları bizə qarşı çıxırdılar, - mən bilmirəm onlar ində haradadırlar, onların adları da tarixdə qalmayıb, - amma biz ciddi iradə göstərərək buna nail olduq.

Mövdu yolların reabilitasiyası və müasirləşməsi, daşınma imkanlarının və qatarların sürətinin artırılması istiqamətində görülən işlər arasında Sumqayıt-Yalama dəmir yolunu qeyd etmək istərdim. Bu yolun tikintisi artıq 80 faiz səviyyəsində təmin edilib və yaqin ki, yaxın zamanlarda tam istifadəyə verilecek. İndi üzərində işlədiyimiz yol - Ələt-Astara yolu, faktiki olaraq hamı bilir ki, bu yol var, amma nəzərə alsaq ki, gələcəkdə Şimal-Cənub dəhlizi üzrə yüklər kəskin artacaq, bu yolun da genişləndirilməsi gündəlikdədir və bu il artıq müəyyən vəsait də ayrılıb.

Azərbaycan şəhərləri arasındakı bağlantıları təmin etmək üçün bir neçə yeni qatar istiqaməti müəyyənləşdirilib. Bakı-Qəbələ, Qəbələ şəhərinə dəmir yolu xətti heç vaxt çatmırdı, biz onu inşa etdik və bu

yol da çox lazımlıdır. Bakı-Balakən dəmir yolu fəaliyyətini bərpa etdi və Bakı-Ağstafa. Yeni Azərbaycan coğrafiyasını bilənlər görürlər ki, bu yollar, əslində, ölkəmizi bizim qərb sərhədi ilə, şimal-qərb sərhədi ilə və Qəbələ şəhəri ilə bağlayır. Bütün bu yollar üzrə yerləşən şəhərlər də təbii olaraq əhatə olunur.

Son 20 il ərzində Azərbaycanda səkkiz beynəlxalq hava limanı inşa edilib. Onların dördü var idi, amma vəziyyəti qənaətbəxş hesab edilmirdi. Bakı, Naxçıvan, Gəncə və Lənkəran hava limanları yenidən quruldu. Lənkəran hava limanı faktiki olaraq istifadə edilmirdi. Amma Bakı, Naxçıvan, Gəncə istifadə olunurdu. Bu dörd hava limanının hamı zolaqları, həm terminal kompleksləri ən müasir standartlara cavab verir. Bununla bərabər, dörd yeni hava limanı inşa edilmişdir - Qəbələ, Zaqatala, Füzuli və Zəngilan. Doqquzuncu beynəlxalq hava limanı bu il Laçında istifadəyə verilecek. Bütün bu hava limanları istənilən ağırlıqda yük və səmşin təyyarələrini qəbul etməyə qadirdir. Uçuş enmə zolağı minimum üç kilometr səviyyəsindədir. Beləliklə, indi dediyim kimi, doqquzuncu bu il istifadəyə verilecek və bu məsələni də tam bağlayırıq.

Onu da bildirməliyəm ki, Heydər Əliyev Beynəlxalq Hava Limanı keçən il rekord sayda - yeddi milyondan çox səmşin daşıyıb. Mənə verilən məlumata görə, nazirlik tərəfindən aparılan təhlil göstərir ki, bu rəqəm daha da artacaq və təklif verildi ki, yeni terminal kompleksi Heydər Əliyev Beynəlxalq Hava Limanında inşa edilsin. Mən də öz dəstəyimi verdim. İndi bu yeni terminal kompleksinin layihəsi və texniki-iqtisadi əsaslandırılması hazırlanır. Artıq buna start verilmişdir və bu da gələcək səmşinlərin sayını qəbul etmək üçün bizə imkan yaradacaq. Yəni ki, biz, o cümlədən hava nəqliyyatı üzrə beynəlxalq mərkəzə çevriləcəyik. Nəzərə alsaq ki, hazırda Ələtdə böyük yük terminalı inşa edilir, onun yük qəbuletmə imkanları 1 milyon ton olacaq. Yəni təsəvvür etmək çətin deyil ki, biz nəqliyyatın, sadəcə olaraq, bu istiqaməti üzrə hansı işləri görürük.

Son illər ərzində vacib layihələrdən biri də yeni Dəniz Ticarət Limanının inşasıdır. Köhnə limanı biz şəhərin mərkəzindən çıxardıq. İndi o ərazidə abadlıq işləri aparılacaq, istirahət zonaları, müxtəlif obyektlər inşa ediləcək. Yəni bu zona şəhərimizin ümumi inkişafına əlavə töhfə verəcək və vətəndaşlar da bundan faydalanacaqlar. Ağ Şəhər bulvarına bitişik olan bu istiqamətdə masterplan hazırlanır.

Yeni Dəniz Ticarət Limanının birinci fazasının yığılması qabiliyyəti 15 milyon ton nəzərdə tutulurdu. Ancaq biz görürük ki, yüklərin həcmi daha çox olacaq. Artıq göstəriş verildi və biz bu ildən işə başlayırıq. Beynəlxalq məsləhətçilər cəlb edildi ki, ye-

ni layihə hazırlansın, təqdim olunsun. Biz limanın imkanlarını 25 milyon tona çatdırmaqlıq və ola bilsin, bu da bizə yetməyəcək. Çünki Şərq-Qərb nəqliyyat dəhlizi üzrə yüklərin həcmi o qədər sürətlə artır ki, biz bu işləri də bu artıma görə etməliyik. Bütün bu nəqliyyat məsələlərini bir mərkəzdə cəmləşdirmək üçün mənim qərarımla bu yaxınlarda yeni qurum - AZCON qurumu yaradıldı, hansı ki, bütün bu əlaqələndirmə və perspektiv inkişaf planını, o cümlədən sərmayə qoyuluşunu - bütün bu məsələləri nəzərə alacaqdır.

2008-ci ildən bu günə qədər metronun yeddi yeni stansiyası tikilib və qəbul ediləcək Dövlət Proqramında yeni 10 metro stansiyasının tikintisi nəzərdə tutulur. 266 yeni nəsil metro vaqonu alınıb və bu proses davam etdirilir. Ölkəyə yüzlərlə yeni səmşin avtobusu gətirilib və bu ildən başlayaraq ilin sonunda elektrobustların yığılı, ondan sonra lokalizasiyanın artımı işləri də başlanacaq. Şəhərimizə artıq 161 yeni elektrik avtobusu gətirilib və yaxın gələcəkdə Bakı sakinləri bunun keyrini görəcəklər. Çünki havanı ən çox çirkləndirən nəqliyyat vasitələridir, xüsusilə böyük nəqliyyat vasitələridir. Ona görə biz, əlbəttə ki, bu işdə də insanların narahatlığını nəzərə alırıq.

Gəmiqayırma zavodu da son illər ərzində inşa edilmişdi, təqribən 10 il, bəlkə 12 il bundan əvvəl. Əvvəllər biz gəmiləri xaricdən alırdıq və ondan sonra mən qərara gəldim ki, mütləq Bakıda gəmiqayırma zavodu inşa edilməlidir. Yenə də həyat göstərir ki, bu, nə qədər düzgün addım idi. Bu gün ənənəvi mənbələrdən, - haradan ki, biz alırdıq, - gəmi almaq mümkün deyil. Biz indi Gəmiqayırma zavodunun tam gücü ilə işləməsinə nail olduq. Hazırda orada altı müxtəlifölçülü gəmi inşa edilir. Paralel olaraq, Qara dənizdəki fəaliyyətimizi biz yeni səviyyəyə qaldırdıq. Əgər vaxtilə Azərbaycanın Xəzər Gəmiçiliyinə mənsub olan kiçikhəcmli gəmilər orada işləyirdi, hazırda dörd böyük tanker, - "Aframax" tipli tanker, - onun yük-götürmə qabiliyyəti 100 min tondur, - alınıb və bu da bizə həm yeriy gətirir, həm də ölkəmizin imkanlarını genişləndirir.

Azad edilmiş ərazilərdə görülən işlərin əsasını nəqliyyat layihələri təşkil edir. 3400 kilometrə yaxın avtomobil yolu - hələlik cəmi 44 avtomobil yolu layihəsi icra edilib, ya da ki, icra edilməkdədir. Eyni zamanda, 45 tunel, 447 körpü, 16 viadukt nəzərdə tutulub. Bunlardan 28 tunel, 392 körpü və 9 viaduktun tikintisi tamamlanmışdır.

Horadiz-Ağbend dəmir yolunun 60 faizi inşa edilib. Bordo-Ağdam dəmir yolunun 94 faizi inşa edilib. Bu, sadəcə olaraq, əsas layihələrdir ki, mən ictimaiyyətin diqqətinə çatdırıram və bu rəqəmlər hər şeyi deyir, hər şeyi göstərir. Göstərir ki, hansı ölkədə biz nəqliyyat layihələrini icra etmişik. Əgər biz bunları icra etməsəydik, bu gün həm Bakı şəhəri, həm digər şəhərlər, həm də ümumiyyətlə, ölkə şəhərləri arasındakı bağlantılar bizim nəqliyyat imkanlarımızı tamamilə iflic vəziyyətinə sala bilərdi.

Amma yenə də deyirəm, həyat yerində durmur. Biz indi yeni dövlət proqramı qəbul edəcəyik. Ölkə üzrə, o cümlədən azad edilmiş ərazilərdə bütün nəqliyyat layihələri bundan sonra da icra ediləcək. Hər şey plan üzrə gedir. Bu ilin İnvestisiya Proqramında da bu məqsədlər üçün lazımi vəsait ayrılıb.

O ki qaldı, Bakı şəhərinə və onun ətrafında yerləşən ərazilərə, burada yenə də deyirəm, yeni dövlət proqramının qəbul edilməsi zəruridir. Bu, çox böyük proqram olacaq, böyük maliyyə tutumlu proqram olacaq. Bütün aidiyyəti qurumların birgə fəaliyyətini və səmərəli işlərini tələb edən proqram olacaq. Ona görə mən bugünkü müşavirəni çağırmışam ki, bu məsələləri biz müzakirə edək və bizə təqdimat edilsin, ictimaiyyət də bilsin ki, nələr gözlənilir, hansı illərdə hansı işlər görülsün. Eyni zamanda ictimaiyyət nümayəndələri də müvafiq dövlət orqanlarına - Prezident Administrasiyasına, Nazirlər Kabinetinə, Rəqəmsal İnkişaf və Nəqliyyat Nazirliyinə öz tövsiyələrini verə bilərlər. Bəlkə bəzə yeni isə bu proqrama salmamışıq. Yəni yerlərdən də gələn təkliflər nəzərə alınacaqdır.

İndi isə məruzə üçün söz verilir rəqəmsal inkişaf və nəqliyyat naziri Rəşad Nəbiyevə.





nəqliyyat mərkəzlərindən biridir

məsələlərinə həsr olunmuş müşavirə keçirilib

Nazir **Rəşad Nəbiyev** çıxış edərək dedi:
- Möhtərəm cənab Prezident, hörmətli iclas iştirakçıları.

Əvvəlcə, cənab Prezident, vətəndaşlarımızın yüksəkkeyfiyyətli nəqliyyat xidmətləri ilə təmin edilməsi istiqamətində göstərdiyiniz davamlı diqqətə görə Sizə dərin minnətdarlığımı bildirirəm. Sizin rəhbərliyinizlə son 20 ildə nəqliyyat sahəsində əsaslı islahatlar aparılmış, infrastruktur yenidən qurulmuş, sektor ölkə iqtisadiyyatının sürətli inkişafına mühüm töhfə vermişdir. Ölkə iqtisadiyyatının sürətlə böyüməsi və əhalinin rifah səviyyəsinin yüksəldilməsi avtomobilləşmənin koskin artmasına səbəb olmuşdur. Səmişindəşmanın yaxşılaşdırılması, yollarda tıxacların azaldılması, şəhərin ekoloji vəziyyətinin yüngülləşdirilməsi və dövlət investisiyalarının səmərəliliyinin artırılması ilə bağlı verdiyiniz tapşırıqə uyğun olaraq "Bakı şəhərinin mobilliyinin transformasiyası" layihəsinə başlanılmışdır. Layihənin koordinasiyası Sizin müvafiq Formanızla yaradılmış Nəqliyyatı Əlaqələndirmə Şurası tərəfindən həyata keçirilir. Son ilərim ərzində şəhər nəqliyyatı sisteminin yaxşılaşdırılması sahəsində əldə edilmiş uğurlar Şurada təmsil olunan Ekologiya və Təbii Sərvətlər, Daxili İşlər nazirliklərinin, Bakı Şəhər İcra Hakimiyyətinin, Dövlət Şəhərsalma və Arxitektura Komitəsinin və Azərbaycan Avtomobil Yolları Dövlət Agentliyinin konstruktiv əməkdaşlığı sayəsində mümkün olmuşdur.

Möhtərəm cənab Prezident, dünyanın bütün iri şəhərlərində olduğu kimi, iqtisadi və demografik artım fonunda Bakının nəqliyyat sistemi bir çox çağırışlarla üzləşməkdədir. Bu çağırışlara cavab olaraq dünya şəhərləri "avtomobil mərkəzli şəhər" yanaşmasından "insan yönümlü" yanaşmaya keçid etməkdədir. Təbii ki, bu keçid təkcə dövlət tənzimlənməsindən asılı deyil. Burada şəhər sakinlərinin nəqliyyat davranışlarının dəyişməsi də vacibdir. Uzun müddət digər nəqliyyat növlərinə fokuslanan və verdiş halını almış davranışın dəyişməsi isə zaman tələb edir. Lakin şəhərin nəqliyyat sistemində olan tələb və təklifin proaktiv idarə edilməsi bu zamanı qısaldı bilər. Bunun üçün bir tərəfdən nəqliyyat sisteminin yetərli təklifi təmin edilməlidir. Başqa sözlə, kiçik və yol infrastruktur optimal təşkil edilməli, avtobusların sayı yetərli olmalı, demir yolu və metro infrastrukturunu genişləndirilməlidir. Digər tərəfdən isə dövlət tənzimlənməsi vasitəsilə parklanma tariflərinin müəyyənəşdirilməsi, avtobus zolaqlarına riayət olunmasına görə cəzaların tətbiqi və tələbin idarə edilməsinə yönələn digər tələblər yeni nəqliyyat verdişlərinin mənimlənməsinə gətirib çıxarır. Məsələn, mikromobillik, yəni, skuterlər və velosipedlərin uyğun infrastrukturun olmaması mikromobilliyin təhlükəli nəqliyyat vasitəsi kimi qavranılmasına və verdişin, ümumiyyətlə, yaranmasına səbəb olur. Halbuki aparılmış tədqiqatlar göstərməli ki, velosipedlə edilən hər 9 milyon səfərdən yalnız biri ölümə nəticələnir.

Tədqiqatda daha müfəssəl məlumatların veriləcəyinə baxmayaraq, icazənizlə, mobilliyin transformasiyası çərçivəsində görülmüş işlərlə bağlı bir neçə rəqəmi diqqətinizə mürüzə etmək istərdim. Avtobusla səmişindəşma tezliyinin artırılması, hərəkət sürətinin təmin edilməsi və xidmət keyfiyyətinin yüksəldilməsi üçün 112 kilometr uzunluğunda avtobus zolaqları çəkilmişdir. Yollarda hərəkətin tənzimlənməsi ilə əlaqədar qanunvericilik təşəbbüsünə verdiyiniz dəstək nəticəsində avtobus zolaqları tələbinə əməl edilməsi, qanunsuz parklanmanın azaldılması təmin olunmuşdur. Eyni zamanda gündəlik xətə çıxan avtobus sayı 1750-dən 2160-a qədər artırılmışdır. Bu islahatların məntiqi nəticəsi kimi əhali arasında avtobuslara inam artmış, islahatlar başladığı zamanla müqayisədə Bakı və şəhəratrafı ərazilərdə daşınmalar 41 milyon və yaxud 9 faiz artmışdır.

Analoji islahatlar taksi xidməti üzrə də həyata keçirilmişdir. İslahatlardan öncə xidmət keyfiyyəti və təhlükəsizliklə bağlı ictimaiyyətdə haqlı narazılıqlar mövcud idi. İslahatlar nəticəsində taksilərin sayı 67 mindən 30 minə, taksilərin orta yaşı isə 15-dən 8-ə endirilmişdir. Ən başlıcası isə şəhər mərkəzinə doğru sıxlıq yaranan qısa məsafəyə səfərlərin sayı kəskin azalmışdır, təxminən 32 faiz. Avtomobil yönümlü şəhərlərin insan yönümlü şəhərlərə keçidi məqsədilə atılan digər mühüm addım parklar və yaşıl dəhlizlərin yaradılması ilə bağlıdır. Xaqani bağının ərazisi yan yollar hesabına genişləndirilmiş, metronun "28 May" stansiyası ətrafında isə park konseptli hab yaradılmışdır. İçərişəhər və Əziz Əliyev küçəsinə giriş məhdudlaşdırılmışdır.

Nəqliyyatın sürətli inkişafına mühüm töhfə vermişdir. Ölkə iqtisadiyyatının sürətlə böyüməsi və əhalinin rifah səviyyəsinin yüksəldilməsi avtomobilləşmənin koskin artmasına səbəb olmuşdur. Səmişindəşmanın yaxşılaşdırılması, yollarda tıxacların azaldılması, şəhərin ekoloji vəziyyətinin yüngülləşdirilməsi və dövlət investisiyalarının səmərəliliyinin artırılması ilə bağlı verdiyiniz tapşırıqə uyğun olaraq "Bakı şəhərinin mobilliyinin transformasiyası" layihəsinə başlanılmışdır. Layihənin koordinasiyası Sizin müvafiq Formanızla yaradılmış Nəqliyyatı Əlaqələndirmə Şurası tərəfindən həyata keçirilir. Son ilərim ərzində şəhər nəqliyyatı sisteminin yaxşılaşdırılması sahəsində əldə edilmiş uğurlar Şurada təmsil olunan Ekologiya və Təbii Sərvətlər, Daxili İşlər nazirliklərinin, Bakı Şəhər İcra Hakimiyyətinin, Dövlət Şəhərsalma və Arxitektura Komitəsinin və Azərbaycan Avtomobil Yolları Dövlət Agentliyinin konstruktiv əməkdaşlığı sayəsində mümkün olmuşdur.

Möhtərəm cənab Prezident, dünyanın bütün iri şəhərlərində olduğu kimi, iqtisadi və demografik artım fonunda Bakının nəqliyyat sistemi bir çox çağırışlarla üzləşməkdədir. Bu çağırışlara cavab olaraq dünya şəhərləri "avtomobil mərkəzli şəhər" yanaşmasından "insan yönümlü" yanaşmaya keçid etməkdədir. Təbii ki, bu keçid təkcə dövlət tənzimlənməsindən asılı deyil. Burada şəhər sakinlərinin nəqliyyat davranışlarının dəyişməsi də vacibdir. Uzun müddət digər nəqliyyat növlərinə fokuslanan və verdiş halını almış davranışın dəyişməsi isə zaman tələb edir. Lakin şəhərin nəqliyyat sistemində olan tələb və təklifin proaktiv idarə edilməsi bu zamanı qısaldı bilər. Bunun üçün bir tərəfdən nəqliyyat sisteminin yetərli təklifi təmin edilməlidir. Başqa sözlə, kiçik və yol infrastruktur optimal təşkil edilməli, avtobusların sayı yetərli olmalı, demir yolu və metro infrastrukturunu genişləndirilməlidir. Digər tərəfdən isə dövlət tənzimlənməsi vasitəsilə parklanma tariflərinin müəyyənəşdirilməsi, avtobus zolaqlarına riayət olunmasına görə cəzaların tətbiqi və tələbin idarə edilməsinə yönələn digər tələblər yeni nəqliyyat verdişlərinin mənimlənməsinə gətirib çıxarır. Məsələn, mikromobillik, yəni, skuterlər və velosipedlərin uyğun infrastrukturun olmaması mikromobilliyin təhlükəli nəqliyyat vasitəsi kimi qavranılmasına və verdişin, ümumiyyətlə, yaranmasına səbəb olur. Halbuki aparılmış tədqiqatlar göstərməli ki, velosipedlə edilən hər 9 milyon səfərdən yalnız biri ölümə nəticələnir.

Tədqiqatda daha müfəssəl məlumatların veriləcəyinə baxmayaraq, icazənizlə, mobilliyin transformasiyası çərçivəsində görülmüş işlərlə bağlı bir neçə rəqəmi diqqətinizə mürüzə etmək istərdim. Avtobusla səmişindəşma tezliyinin artırılması, hərəkət sürətinin təmin edilməsi və xidmət keyfiyyətinin yüksəldilməsi üçün 112 kilometr uzunluğunda avtobus zolaqları çəkilmişdir. Yollarda hərəkətin tənzimlənməsi ilə əlaqədar qanunvericilik təşəbbüsünə verdiyiniz dəstək nəticəsində avtobus zolaqları tələbinə əməl edilməsi, qanunsuz parklanmanın azaldılması təmin olunmuşdur. Eyni zamanda gündəlik xətə çıxan avtobus sayı 1750-dən 2160-a qədər artırılmışdır. Bu islahatların məntiqi nəticəsi kimi əhali arasında avtobuslara inam artmış, islahatlar başladığı zamanla müqayisədə Bakı və şəhəratrafı ərazilərdə daşınmalar 41 milyon və yaxud 9 faiz artmışdır.

Analoji islahatlar taksi xidməti üzrə də həyata keçirilmişdir. İslahatlardan öncə xidmət keyfiyyəti və təhlükəsizliklə bağlı ictimaiyyətdə haqlı narazılıqlar mövcud idi. İslahatlar nəticəsində taksilərin sayı 67 mindən 30 minə, taksilərin orta yaşı isə 15-dən 8-ə endirilmişdir. Ən başlıcası isə şəhər mərkəzinə doğru sıxlıq yaranan qısa məsafəyə səfərlərin sayı kəskin azalmışdır, təxminən 32 faiz. Avtomobil yönümlü şəhərlərin insan yönümlü şəhərlərə keçidi məqsədilə atılan digər mühüm addım parklar və yaşıl dəhlizlərin yaradılması ilə bağlıdır. Xaqani bağının ərazisi yan yollar hesabına genişləndirilmiş, metronun "28 May" stansiyası ətrafında isə park konseptli hab yaradılmışdır. İçərişəhər və Əziz Əliyev küçəsinə giriş məhdudlaşdırılmışdır.

li dəyişikliklərin də həyata keçirilməsi nəzərdə tutulmuşdur. Bunlar daha az tıxacın yaranması, cazibə mərkəzlərinə daha sürətli çatma imkanları, eyni zamanda daha təhlükəsiz və daha ekoloji mobillik mühitinin yaradılmasıdır. Hesab edirik ki, proqramın icrası nəticəsində əlavə müsbət sosial-iqtisadi effektlər yaranacaqdır. Bütün bu amillər birlikdə Bakı şəhərinin beynəlxalq reytinglərdə ən yüksək reytingə, ən yaxşı şəhərlər reytinginə daxil olmasını təmin edəcəkdir.

Qeyd etmək istərdim ki, proqramın hazırlanması, eləcə də tətbiqi zamanı daha əsaslı qorarlarnı verilməsi üçün yəni də beynəlxalq məsləhətçi şirkət dəvət olunmaqla şəhərin rəqəmsal əkizi yaradılmışdır. Rəqəmsal əkizin yaradılması üçün milyardlarla dollar istifadə edilmişdir. Burada avtobus dataları, metro dataları, hətta mobil operatorların 6 milyardan çox datası istifadə olunmuşdur. Rəqəmsal əkiz həm şəhər axınlarının, eləcə də infrastrukturun bu axınların təsirinə, eyni zamanda yeni infrastruktur layihələrinin səmərəliliyinin qiymətləndirilməsinə imkan yaradır və bundan sonra verilmə qorarlarnı hər biri öncədən rəqəmsal əkizdə simulyasiya edildikdən sonra müvafiq qaydada təqdim edilmişdir.

Rəqəmsal əkizə alınmış ilk rəqəmlər Bakıda olan bütün səfərlərin sayı idi. Burada belə oldu ki, Bakı şəhərində bir il ərzində 2 milyardan çox səfər həyata keçirilir və bu səfərlərin strukturuna baxdıqda biz gördük ki, ictimai nəqliyyatın payı 30 faiz, fərdi nəqliyyat və taksilərin payı isə 50 faiz təşkil edib. Beynəlxalq tendriyə isə 32 faizlik enmə baş vermişdir. Eyni zamanda 2024-cü ilin son aylarında yaradılmış mikromobillik şəbəkəsi və mikromobillik xidmətində 700 mindən çox səfər həyata keçirilmişdir. Bu da tədbirlərin tendrinin dəyişməsinin və bizim istədiyimiz istiqamətdə getməsinin göstəricisidir.

Son dövrlərdə həyata keçirilmiş tədbirlər sayəsində bezi müsbət nəticələr əldə edilmişdir. Onları Sizin diqqətinizə mürüzə edirəm. Belə ki, avtobuslarla 2024-cü ildə 28 milyon olmaqla, 2023-2024-cü illərdə 41 milyon əlavə səmişin, demir yolu və metro ilə 11 milyondan çox əlavə səmişin daşınmışdır. Taksidə daşınmalarında isə 32 faizlik enmə baş vermişdir. Eyni zamanda 2024-cü ilin son aylarında yaradılmış mikromobillik şəbəkəsi və mikromobillik xidmətində 700 mindən çox səfər həyata keçirilmişdir. Bu da tədbirlərin tendrinin dəyişməsinin və bizim istədiyimiz istiqamətdə getməsinin göstəricisidir.

Bu ilkin nəticələrin əldə edilməsi üçün bir neçə istiqamətdə işlər görülmüşdür. Bunlar, ilk növbədə, əlbəttə ki, avtobuslarla bağlıdır. İki il ərzində şəhərdə avtobusların sayı 440 ədəd və ya 25 faiz artırılmışdır. Hazırda bu, rekord səviyyəyə - 2160-a çatmışdır. Eyni zamanda qeyd etmək istəyirəm ki, bu, son say həddi deyil və avtobusların sayının 2800-ə çatdırılması nəzərdə tutulmuşdur.

Şəhərdə avtobuslara əhalinin inamını artırmağa imkan verən xüsusi zolaqlar şəbəkəsi hazırlanmışdır. Bunun sayəsində avtobusların orta sürətinin 18 kilometrədən 22 kilometrə qədər artması müşahidə edilmişdir. Sıxlıq çox olan bözi küçələrdə, - Atatürk prospektində bunu mən nümunə göstərə bilərəm, - sürət 12 dəqiqə azalmışdır, yəni, keçid orada 12 dəqiqə azalmışdır. Bu da vətəndaşların ictimai nəqliyyatdan istifadəsinə keçidində ciddi bir təşviq yaratmışdır.

Qeyd edildiyi kimi, piyada səfərlərinin təşviq edilməsi üçün də layihələr həyata keçirilmişdir. Bunlar, ilk növbədə, Xaqani parkında və metronun "28 May" stansiyasının önündə həyata keçirilmiş layihələrdir ki, hər iki əraziyə avtomobillərin daxil olması məhdudlaşdırılmışdır və bu yerlər piyadaların istifadəsinə verilmişdir. Sizin göstərişinizlə Xaqani parkında və metronun "28 May" stansiyasının önündə piyada zonası, eləcə də avtomobil habı yaradılmışdır. Son layihə isə Qoşa Qala qapısının önü, Əziz Əliyev küçəsi və İçərişəhərin daxilində avtomobillərin hərəkətinin məhdudlaşdırılması idi ki, nəticədə Bakı şəhərində nəhəng bir piyada zonası yaranmışdır. Bu istiqamətdə də işlər davam etdiriləcək. Layihələr hazırlanır və bu iş başa çatdıqdan sonra müvafiq qaydada təqdim ediləcək.

Piyada hərəkətinin təşviq edilməsi üçün səki infrastrukturuna kifayət qədər vacib bir elementdir. Ona görə də Bakıda səki infrastrukturunda da tərəfmizdən təhlil edilmişdir. Bəzi yerlərdə kifayət qədər dar səki infrastrukturunun olması müəyyənəşdirilmişdir. Eyni zamanda piyadalar üçün keçidlərin zəif işıqlandırılması da məlum olmuşdur. Bu istiqamətdə həm beynəlxalq normalara uyğun yeni yanaşma və həm də proseslərin idarə olunması yanaşması hazırlanmışdır. Bu il tamamilə beynəlxalq standartlara uyğun bir pilot layihənin həyata keçirilməsi nəzərdə tutulmuşdur ki, daha sonra yanaşma genişləndirilə bilsin.

Qeyd etdiyim kimi Bakı şəhərində ilk dəfə olaraq mikromobillik zolaqları çəkilmişdir. Hazırda Bakıda 35 kilometrlik əlaqələndirilmiş mikromobillik zolaqları var. Velosiped icarəsi xidməti də artıq vətəndaşlara təqdim edilmişdir. Hazırda ay ərzində Bakı şəhərində velosiped və skuterlərlə 200 min səfər həyata keçirilir. Bu, kifayət qədər müsbət göstəricidir. Halbuki ilk mərhələdə velosipedlərin və sku-

terlərin istifadəsinə kifayət qədər inamsızlıq da var idi. Amma dinamik artım onu göstərir ki, vətəndaşlar tərəfindən istifadə artıracqdır. Proqramın sonunda ay ərzində bu səfərlərin sayının 2 milyon yarıma çatdırılması nəzərdə tutulmuşdur.

Bakı şəhərində digər bir problemli sahə parklanma ilə bağlı idi, nizamı parklanma kifayət qədər geniş yayılmışdı. Bu, kifayət qədər ucuz idi. Ona görə bu, şəhərin mərkəzində bir qavitasiya yaratmışdı, sürücülər şəhərin mərkəzinə daxil olmağa can atırdılar. Parklanmada islahatlar həyata keçirildi, pullu parklanma sistemi təşkil edildi, tamamilə rəqəmsallaşdırıldı. İndi ödənişlər mobil tətbiq vasitəsilə tamamilə şəffaf qaydada həyata keçirilir. Şəhərdə artıq nizamlı parklanma yaranmışdır. Onu da qeyd etmək istəyirəm ki, indi hətta həftənin ən sıx günlərində belə şəhərin mərkəzində parklanma yeri tapmaq mümkündür. Çünki əvvəllər bir avtomobil parklanma yerini 10 saat məşğul edirdisə, indi 10 avtomobilin hərəsi bir saat istifadə etməklə daha çox maşın istifadə edə bilər.

Taksi sahəsində islahatların aparılması həm də fərdi nəqliyyat vasitələrinin şəhər mərkəzində hərəkətinin azaldılmasına yönəlmişdir. Vətəndaşlar tərəfindən bu istiqamətdə çoxlu narazılıqlar var idi, həm xidmətin özündən, həm sürücülərdən, həm də avtomobillərdən. İslahatlar zamanı 35 min sürücü təlimlərə cəlb olundu və bunların hər biri ilə imtahanlar keçirildi. Sürücülərdən 29 mini imtahanlardan keçə bildi. İmtahanlar hazırda Dövlət İmtahan Mərkəzi tərəfindən aparılır.

Təbiiq olunan rəng, il tələbləri nəticəsində avtomobillərin orta yaşı 14 ərindən 8 ilə qədər endirildi. Qeyd etmək istəyirəm ki, bundan əvvəl 67 min avtomobil parkının 40 faizi 15 ildən daha köhnə idi. Hazırda isə ümumiyyətlə 15 ildən köhnə olan avtomobillər xidmətdən kənarlaşdırılıb və şəhərdə eyni rəngdə - ağ rəngdə olan hibrid və elektrik taksi avtomobillərinin sayı bizdən xüsusi icazə almaqla durmadan artmaqdadır.

Möhtərəm cənab Prezident, bir xüsusi məqamı da qeyd etmək istəyirəm. AYNA informasiya sisteminin tərkibində yaradılmış "Etaksi" sistemi vasitəsilə biz artıq taksi xidmətlərinə, taksi hərəkətlərinə tamamilə nəzarətə həyata keçirə bilərik.

Bütün bu işlərin görülməsi sayəsində ilkin müsbət nəticələr əldə edilmişdir. Lakin vətəndaşların mobilliyə olan tələbatının ödənilməsi üçün bütün nəqliyyat vasitələrinin birlikdə fəaliyyətini nəzərə alan yekdill planın hazırlanması zərurət var idi. Sizin göstərişinizlə bu istiqamətdə işlər aparıldı və əvvəlcə şəhərə daxil olan bütün axınlar qiymətləndirildi. Belli oldu ki, gün ərzində 630 mindən çox səmişin-vətəndaş Bakı şəhərinin mərkəzinə doğru yönəlir. Həmin vətəndaşlar təxminən 300 min avtomobilə şəhərin mərkəzinə doğru hərəkət edirlər. İstiqamətləri də belli oldu. Xüsusən də Sumqayıt-Xırdalan istiqaməti burada böyük paya malikdir. Digər istiqamətlər isə Bakı şəhərinin ətrafıdır. Buradan çıxış edərək vahid, əlaqələndirilmiş, integrasiya edilmiş nəqliyyat planı hazırlandı və onun istiqamətlərini diqqətinizə mürüzə edirəm. Burada iki əsas istiqamət var. Birinci istiqamət yol-infrastruktur layihələrinin həyata keçirilməsidir. 50 yol-infrastruktur layihəsi var idi. Bunlar rəqəmsal əkizdə simulyasiya edildi və ən optimal, ən səmərəli 9 layihə prioritet siyahısına alınaraq, diqqətinizə mürüzə edilmişdir. Bu layihələr üç dairəvi yola aiddir: Bilgəh-Novxanı-Xırdalan-

Şamaxı avtomobil yolu, Sabunçu-Sultupə avtomobil yolu və birinci dairəvi yolu Ziya Bünyadov prospektinə birləşdirən dairəvi yoldur. Dairəvi yolların inşası nəticəsində şəhər mərkəzinin əsas arteriyalarının axınlarının bir hissəsi bu yollara keçid edəcək ki, şəhərin mərkəzində boşalma baş versin. Altı digər layihə də şəhər daxilində olan dar boğazların həll olunmasına yönəlmişdir ki, burada nəqliyyat vasitələrinin hərəkəti müəyyən qədər rəvanlaşsın.

Möhtərəm cənab Prezident, istərdim 20 Yanvar layihəsi haqqında əlavə məlumatı burada təqdim edim. Bu, kifayət qədər kompleks mürəkkəb bir problem olduğuna görə Xırdalan dairəsindən başlayaraq Tbilisi prospektinə, 20 Yanvardan başlayaraq Ziya Bünyadov prospektinə birləşənə qədər 15 yol kəsişməsində çəkilişlərə, dataların götürülməsi ilə təhlillər aparılmışdır. Nəticədə böyük bir simulyasiya hazırlanmışdır. Bu simulyasiyanın daxilində həm Xırdalan dairəsində təkmilləşmə işlərinin aparılması, yol qovşaqlarının, yol ötürücülərinin tikilməsi, Ziya Bünyadov prospekti istiqamətində yolların genişləndirilməsi, eləcə də Şamaxı yolundan Xırdalan şəhərinə yeni yolların açılaraq oradan daxil olmasına imkanların yaradılması nəzərdə tutulmuşdur. Bu istiqamətdə layihələndirmə işlərinə qısa müddətdə başlanılacaqdır.

İkinci istiqamət isə kütləvi daşınmalar istiqamətidir. Belə ki, yollar tikildikdən sonra da bütün bu daşınmaları təkcə avtobusların yerinə yetirməsi mümkün deyil. Çünki tələbat çox yüksəkdir və həm də kütləvi daşıyıcıların xidmətlərinin genişləndirilməsi çox vacibdir. Burada metronun inkişaf ssenariləri təhlil olunmuşdur və ən optimal ssenari simulyasiya edilərək seçilmişdir. Diqqətinizə mürüzə edilmişdir ki, 10 yeni stansiya tikiləcək, 4 stansiya isə əlaqələndiriləcəkdir. Bu 10 stansiya "Bənvəşyay xətt" in Babək prospektinə qədər və "Yaşıl xətt" in isə metronun "Həzi Aslanov" stansiyasına qədər uzadılmışdır. Qeyd etmək istərdim ki, "Bənvəşyay xətt" in uzadılması, eyni zamanda, metronun "Avtovağzal" və "Xocason" stansiyalarının istifadəsinin genişləndirilməsi və bir daha "20 Yanvar" metro stansiyasına və həmin dairəyə təzyiqi ciddi şəkildə azaldacaqdır.

"Həzi Aslanov" dan "Yaşıl xətt" in uzanması isə gündəlik əsasda şəhərin mərkəzində istifadə etməklə Xocasonda yerləşən ticarət mərkəzinə gedib-gələn minlərlə vətəndaşa xidmət edəcəkdir. Bu da bir daha şəhər mərkəzinin trafikinin azalmasına səbəb olacaqdır. Bu layihələrin icrası nəticəsində il ərzində metro ilə daha 88 milyon səmişin daşınması mümkün olacaqdır. Metro şəhər daxilində olan daşınmaları həyata keçirəcəkdir.

Lakin bundan başqa, şəhər ətrafından paytaxta gün ərzində 400 min səmişin daxil olmaqdadır və bu səmişnlərə xidmət göstərilməsi üçün demir yolunun xidmətlərinin genişləndirilməsi proqramı da nəzərdə tutulmuşdur. Burada ilk olaraq Ağsəron dairəvi yoluna qatarların əlavə edilməsi, yük qatarlarının dairəvi yola daxil olmasının qarşısının alınması üçün Güzdək-Qaradağ demir yolunun istifadəyə verilməsi nəzərdə tutulmuşdur. Həmçinin mövcud olan, lakin köhnəlik və istifadədən çıxarılmış bəzi demir yollarının da istifadəyə qaytarılması qərar alınmışdır. Bunlar "Zəbrat 2", "Maşağa", "Bağlar", "Albali", Bakıxanov-Binə-Qala-Yeni Suraxanı-Hövsən istiqamətləridir ki, bunlar da səmişin axınına ciddi göstərməyə imkan verəcəkdir. Növbəti mərhələdə Yeni Suraxandan Heydər Əliyev Beynəlxalq Aeroportuna demir yolu xəttinin çəkilməsi nəzərdə tutulmuşdur ki, orada səmişin axını artıqdıqda demir yolu xidmət göstərə bilsin.

Bakıda iki yaşayış sahəsinin - Mehdiabad və "Sea Breeze" ərazilərinin metro və demir yoluna çıxışı yoxdur. Bu ərazilərdə isə artıq tramvay xətlərinin tətbiq olunması nəzərdə tutulmuşdur. "Sea Breeze" dan tramvay xətti çəkilərək Pırışağı stansiyası ilə əlaqələndiriləcək və orada bir hab yaradılacaq. Mehdiabad-Binəqədi istiqamətindən isə metronun "28 May" stansiyası ilə əlaqələndirməklə tramvay xəttinin çəkilməsi nəzərdə tutulmuşdur ki, səmişnlərə xidmət göstərilə bilsin.

Möhtərəm cənab Prezident, bütün bu işlərin görülməsi ilə paralel olaraq avtobus parkı da genişləndiriləcəkdir. Bakı şəhərinə 2800 avtobus lazımdır. Avtobus parklarının sayı da artırılacaqdır. Çünki avtobusların işi də dəyişməlidir. Belə ki, kütləvi daşıyıcılar daşınmaların təmin etməlidirlər. Diqqətinizə görə minnətdaram.

Sonra müzakirələr davam etdirilib.

