

Японское Агентство Международного Сотрудничества (ЯАМС)

Кабинет Министров

Исполнительная Власть г. Баку, Азербайджан

**ИССЛЕДОВАНИЕ ПО УЛУЧШЕНИЮ СИСТЕМЫ
ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА В ГОРОДЕ БАКУ
АЗЕРБАЙДЖАНСКОЙ РЕСПУБЛИКИ**

ОКОНЧАТЕЛЬНОГО ОТЧЕТА

Март 2002 г.

**CENTRAL CONSULTANT INC.
NIPPON KOEI CO., LTD.**

1 доллар США = 4 700 манат
(октябрь 2001 год)

ПРЕДИСЛОВИЕ

В ответ на запрос правительства Республики Азербайджан правительство Японии решило провести Изучение Проекта улучшения системы городского транспорта в г. Баку Республики Азербайджан и поручило провести данное Изучение Японскому агентству международного сотрудничества (JICA).

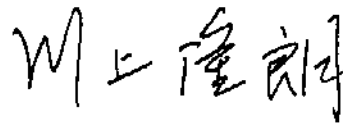
Японское агентство международного сотрудничества пять раз направляло Группу Изучения в Азербайджан в период между октябрем 2000 г. и мартом 2002 г. Группа Изучения была возглавлена господином Накамура и состояла из сотрудников компании Сэнтрал Консалтант Инк. и компании Ниппон Коэй Ко, Лтд.

Группа проводила обсуждения с заинтересованными официальными лицами правительства Республики Азербайджан и осуществляла сбор данных в изучаемом регионе. После возвращения Группы Изучения в Японию были проведены дальнейшие изучения, и был подготовлен данный отчет.

Надеюсь, что данный отчет будет способствовать продвижению проектов и укреплению дружественных отношений между нашими странами.

Позвольте выразить искреннюю признательность заинтересованным официальным лицам правительства Республики Азербайджан за их тесное сотрудничество, оказанное Группе Изучения.

Март, 2002 г.



Такао Каваками

Президент

Японское агентство международного сотрудничества

Март, 2002

Г-н Такао Каваками
Президент
Японское агентство международного сотрудничества
Токио, Япония

АКТ ПЕРЕДАЧИ ОБЪЕКТА

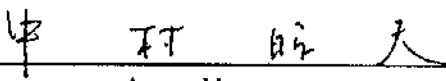
Мы рады представить Вашему вниманию отчет об Изучении Проекта улучшения системы городского транспорта в г. Баку Республики Азербайджан.

Данное Изучение было проведено компанией Сэнтрал Консалтант Инк. в сотрудничестве с компанией Нишюн Козэй Ко, Лтд. на основе договоренности с Японским агентством международного сотрудничества в период между сентябрем 2000 г. и мартом 2002 г. В процессе проведения Изучения мы рассмотрели возможность осуществления и степень рациональности данного проекта в условиях, сложившихся в республике Азербайджан в настоящее время, и составили Проект улучшения системы городского транспорта в г. Баку Республики Азербайджан.

Позвольте воспользоваться предоставленной возможностью и выразить нашу искреннюю благодарность сотрудникам JICA и представителям администрации Республики Азербайджан. Мы также хотели бы выразить свою благодарность заинтересованным официальным лицам Кабинета министров и посольства Японии в Республике Азербайджан за сотрудничество, оказанное в процессе данного Изучения.

Надеемся, что данный отчет будет способствовать дальнейшему продвижению проектов.

С уважением,


Акио Накамура
Глава группы
Изучение Проекта улучшения системы
городского транспорта в г. Баку
Республики Азербайджан

Краткий обзор

Глава 1 Введение

Проектная группа провела полевые исследования с октября 2000 по март 2002 года.

Ниже приводятся цели настоящего исследования:

- (i) Разработка плана по улучшению системы городского транспорта г. Баку (Г/П) на период до 2020 года;
- (ii) Проведение технико-экономического обоснования (ТЭО) по приоритетным проектам; и
- (iii) Проведение передачи технологии через реализацию исследования.

Глава 2 Социально-экономические условия

Были проанализированы данные и информация по социально-экономическим условиям в городе Баку в качестве базы для деятельности городского транспорта и землепользования.

ВВП на человека (2000): 619 долларов США

Население Баку (2000): 2025 тысяч человек (включая 91 тыс. беженцев и 145 тыс. внутренне переселенных лиц)

Темпы роста населения: - 0.3% (1989 - 2000)

Плотность населения: 220 чел/га (центральная часть), 75-90 чел/га (промышленные районы)

Уровень автомобилизации: 75 авт/1000 чел.

Глава 3 Землепользование и экологические условия

Было установлено, что имеются потенциальные возможности для расселения увеличивающегося населения и возможности для перестройки центральной части Баку, потому что 40% жилых районов все еще застроены одноэтажными зданиями, а в микрорайонах и в пос. Ахмедлы и Гюнешли имеются незастроенные площади.

Было установлено, что в Азербайджане процедура ОВОС применяется ко всем видам экономической деятельности, а принципы процесса ОВОС определены в Законе Азербайджанской Республики об Охране Окружающей Среды (1999)".

Глава 4 Характеристики поездок населения

В данном проекте были проведены различные исследования для изучения характеристик движения. Исследование поездок населения выявило, что среднее число поездок на человека в день составляет 2.04 поездок/сут, а среднее число поездок среди мужского населения выше, чем среди женского. Также было установлено, что число поездок среди семей с собственными автомобилями выше, чем среди семей, не имеющих автомобилей. Распределение поездок по видам транспорта: 49% - пешком, 24% - автобусы и микроавтобусы, 17% - легковые автомобили. В сравнении с большими городами в развитых странах было выявлена низкая зависимость от легковых автомобилей.

Глава 5 Транспортные сооружения и уличное движение

Было установлено, что в городской части Баку артериальные дороги, именуемые проспектами, формируют систему радиальных и кольцевых дорог, а дороги в центре города расположены в виде решетки. Также было установлено, что менее 80% дорог имеют асфальтовое покрытие. Однако состояния дорог продолжает ухудшаться из-за недостатка финансовых средств на ремонт и реконструкцию.

Исследование интенсивности движения показало, что крупные магистрали города имеют интенсивность движения свыше 50000 прив. ед./сут.

Система дорог с односторонним движением усилена за счет расположения в виде решетки в центральной части Баку. Широко распространена парковка на дорогах. Было выявлено, что в пиковые часы почти все парковочные места в центральной части города бывают заняты.

Глава 6 Общественный транспорт

Согласно статистическим данным число пассажиров, перевозимых общественным транспортом, исключая железную дорогу и частные автобусы, составила 471 тыс. пасс. в сутки в 1999 году, что составляет 40% от показателей 1995 года.

Было установлено, что в 2000 году в городе функционировало 2700 частных автобусов, которые осложнили работу государственных учреждений, ответственных за общественный транспорт.

После изучения финансового состояния государственных организаций в сфере общественного транспорта было установлено, что эксплуатационные затраты на 1 манат доходов составляют 1.75 манат, 6 манат и 8 манат для государственных автобусов, трамваев и троллейбусов соответственно.

Глава 7 Проблемы и вопросы

Были выявлены следующие проблемы движения: устаревшая транспортная инфраструктура вследствие недостатка средств; проблемы управления в области общественного транспорта; недостаток парковочных сооружений в центральной части Баку; нарушение движения со стороны припаркованных на дорогах автомобилей; пересечения с сужением проезжей части; уличные заторы из-за большого числа микроавтобусов.

На основе анализа транспортных проблем и их причин были установлены следующие важные для Баку транспортные вопросы: мероприятия по управлению спросом на транспорт, создание соответствующей сети общественного транспорта и системы пересадочных сооружений, необходимость увеличения объемов финансовых фондов.

Глава 8 Социально-экономическая база

Перспективная численность населения по прогнозам составит 2200 тысячи человек в 2020 году. ВВП на душу населения вырастет до 1996 долларов США в неизменных ценах 2000 года. Уровень владения автомобилями вырастет до 165 автомобилей на 1000 человек в 2020 году.

Глава 9 Будущая городская структура

Будущая городская структура была предложена в целях ограничения интенсивности движения в будущем и сохранения компактной формы города.

Будущая модель землепользования была составлена на основе предложенной городской структуры. Эта модель землепользования включает расширение центральной деловой части на восток и север, конверсию промышленных территорий в центральной части города в жилые районы, жилищное строительство в юго-западном направлении, развитие новых коммерческих территорий, перестройка территорий с малой плотностью застройки в территории с высокой плотностью.

Глава 10 Будущий спрос на транспорт

Среднее число поездок на человека в день в 2020 году составит 2.71 поездки в сравнении с 2.04 в 2000 году.

Доля легковых автомобилей в пассажироперевозках увеличится к 2020 году с 16.9% до 31.3% (случай «ничего не делать»).

Результаты прогнозирования также показали высокую загруженность дорог движением из-за высокой интенсивности движения в сравнении с пропускной способностью дорог.

Глава 11 Цели планирования

Цели плана по улучшению системы городского транспорта следующие:

- а) Улучшение мобильности и устойчивости
- б) Реализация системы городского транспорта в гармонии с окружающей средой

В дополнение были предложены новая транспортная стратегия и концепции улучшения транспорта для достижения поставленных целей в области транспортных коридоров, системы общественного транспорта в центральной части города, система пересадочных сооружений, парковочных сооружений, снижения интенсивности движения, безопасности уличного движения и системы контроля уличного движения.

Глава 12 Разработка плана по улучшению системы городского транспорта

Была проведена полная оценка мобильности и загрязнения окружающей среды. Была выбрана альтернатива, включающая концептуально ориентированную дорожную сеть, ограничение парковки в центре города и развитие сеть общественного транспорта в том числе строительство двух линий метро.

Глава 13 План улучшения дорожного сектора

Для улучшения пропускной способности, улучшения доступа, снижения интенсивности движения и улучшения дорожной обстановки был предложен план улучшения дорожного сектора, содержащий элементы, описанные ниже:

Сеть:

6 радиальных и 4 кольцевых артериальных дорог, включая Внешне-кольцевую магистраль, обеспечивающую доступ Великого Шелкового Пути к Бакинскому порту.

Дорожные проекты:

проекты развития коридоров, проекты по формированию городской структуры, проекты по территориальному развитию и проекты по улучшению дорожной сети.

Проекты управления движением:

гибкое применение системы одностороннего движения, мероприятия по организации парковки на дорогах и централизованная система управления движением

Глава 14 План по улучшению общественного транспорта

План по улучшению общественного транспорта был предложен для увеличения пассажироперевозок в целях удовлетворения будущего спроса на транспорт.

Проекты по общественному транспорту:

строительство четырех линий метро, восстановление трамвайной и троллейбусной систем, введение в эксплуатацию большестных автобусов, использование железной дороги для городских пассажироперевозок, улучшение общественного транспорта в центральной части города

Проекты пересадочных сооружений:

строительство терминалов для нескольких видов транспорта, обеспечение периферийных терминалов и др.

Глава 15 План действий

После сравнения фондов, дотаций, займов и новых налогов (адресный налог), адресный налог был предложен в качестве предпочтительного варианта для обеспечения долгосрочных инвестиций в транспортный сектор. Для улучшения финансовых условий государственного сектора была установлена необходимость дотаций и увеличения платы за проезд.

Было рекомендовано создать координационный комитет, состоящий из представителей различных транспортных организаций. Этот комитет будет обеспечивать обмен мнениями и разработку транспортной стратегии и политики, а также планов развития транспортной системы.

Глава 16 Оценка плана по улучшению системы городского транспорта

Была проведена оценка увеличения средней скорости транспортного потока и средней скорости общественного транспорта, расширение территориального охвата общественным транспортом, ВЭНП и снижение загрязнения окружающей среды в случае реализации генерального плана. Было установлено, что план по улучшению системы городского транспорта окажет огромное воздействие на улучшение мобильности и улучшение экологической обстановки в городе.

ВЭНП: 20%

Средняя скорость транспортного потока: 32.9км/ч в 2020 году

Средняя скорость общественного транспорта: 25км/ч в 2020 году

Доля общественного транспорта: 29.4% (2020)

Экологический эффект: снижение выбросов CO₂ на 440 тыс. тонн в год

С учетом бюджетных ограничений была разработана программа реализации плана по улучшению системы городского транспорта.

Затем были отобраны приоритетные проекты, реализация которых должна начаться в ближайшие несколько лет.

Глава 17 Введение большеместных автобусов

Этот проект был предложен для замены микроавтобусов на большеместные автобус в целях снижения загруженности центральных улиц движением и уменьшения загрязнения окружающей среды.

Была проведена оценка маршрутов микроавтобусов с экономической точки зрения, с точки зрения состояния дорог, а затем был разработан поэтапный план реализации, состоящий из трех фаз: Фаза I, II и III. Введение большеместных автобусов в Фазе I показало ВЭНП - 19%.

Глава 18 Улучшение суженных участков

Этот проект был предложен для устранения причин заторов и обеспечения свободного движения. Были выбраны пять участков.

В случае с пересечениями были предложены изменение въездов и выездов, выделение достаточной полосы ожидания или устройство пересечений в разных уровнях. Для участков дорог было предложено расширение проезжей части.

ВЭНП по каждому проекту составила от 12% до 116%.

Глава 19 Восстановление трамвайной системы

В данном проекте предлагается реконструкция и восстановление существующей трамвайной системы Баку. Также предлагается внедрение трамваев нового типа, более комфортабельных и быстрых.

Была рассчитана ВЭНП, которая составит 17%. Поэтому этот проект считается обоснованным. Однако финансовые ограничения выявили, что данный проект не будет финансово рентабельным.

Глава 20 Внедрение системы централизованного управления движением

Этот проект предлагается для решения проблемы заторов в центральной части Баку за счет внедрения системы централизованного управления светофорами. В то же время были предложены эффективное использование системы одностороннего движения и стратегия по организации парковки.

ВЭНП составит 11%.

Глава 21 Улучшение пересечения 20 Января

Улучшение пересечений 20 Января и Азизбековского круга было предложено в качестве пакетного проекта, включающего улучшение пропускной способности пересечений и реорганизация функция транспортных узлов.

ВЭНП составит 20%.

Глава 22 Улучшение Азизбековского пересечения

Было предложено перестроить восточный терминал станции для улучшения доступа. Также было предложено устройство пересечения в разных уровнях вдоль Московского проспекта для удовлетворения будущей интенсивности движения. Ожидается, что предлагаемые транспортные улучшения приведут к развитию этого района.

ВЭНП составит 12%.

Глава 23 Заключение и рекомендации

На основе критериев оценки было подтверждено соответствие предлагаемого плана по улучшению системы городского транспорта для достижения поставленных целей. Рекомендуется утвердить план для дальнейшей реализации.

Также предлагаются увеличение фондов для реализации предлагаемого плана по улучшению системы городского транспорта, создание нового комитета, принятие системы районирования для землепользования.

Что касается приоритетных проектов, то по каждому из них была проведена оценка и даны рекомендации. Рекомендуется реализовать предложенный план по улучшению системы городского транспорта.

Содержание и указатель Окончательного Отчета

I. Введение

ГЛАВА 1	ВВЕДЕНИЕ	1-1
1.1	Введение в исследование	1-1
1.2	Краткое содержание Исследования	1-7
1.3	Организационная структура Исследования	1-10

II. Существующие условия

ГЛАВА 2	СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ	2-1
2.1	Изменения ВВП	2-1
2.2	Социально-экономическая ситуация на территории исследования	2-5
2.3	Современные условия институциональной организации	2-9

ГЛАВА 3	ЗЕМЛЕПОЛЬЗОВАНИЕ И ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ	3-1
3.1	Существующая институциональная система городского планирования	3-1
3.2	Модели землепользования	3-4
3.3	Экологические условия	3-19

ГЛАВА 4	ХАРАКТЕРИСТИКА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ ЧЕЛОВЕК	4-1
4.1	Виды проведенных исследований транспорта	4-1
4.2	Исследование передвижения человек	4-5
4.3	Исследование уровня занятости транспорта пассажирами	4-30
4.4	Опрос пассажиров поездов	4-33
4.5	Исследование конечных автобусных станций	4-38
4.6	Исследование движения на перекрестках	4-46
4.7	Исследование режима передвижения	4-47
4.8	Исследование парковки автомобилей	4-71
4.9	Исследование такси	4-76
4.10	Исследование грузовых автомобилей	4-79

ГЛАВА 5	ДОРОЖНЫЕ СООРУЖЕНИЯ И ДВИЖЕНИЕ	5-1
5.1	Общая часть	5-1
5.2	Существующее состояние дорог в Баку	5-6
5.3	Существующее уличное движение	5-34
5.4	Состояния автостоянок	5-64
5.5	Система регулирования движения	5-70

ГЛАВА 6	ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ	1
6.1	Общая часть	6-1
6.2	Метрополитен (Метро)	6-1

6.3	Автобусы, трамваи и троллейбусы	6-12
6.4	Такси	6-22
6.5	Железнодорожный транспорт	6-22
6.6	Аэропорт	6-26
6.7	Транспортные сооружения	6-27
6.8	Будущая стратегия, предложенная Департаментом Транспорта при Исполнительной Власти г. Баку	6-38
6.9	Проблемы и вопросы общественного транспорта	6-39

ГЛАВА 7 ПРОБЛЕМЫ И ВОПРОСЫ 7-1

7.1	Причины транспортных проблем.....	7-1
7.2	Вопросы улучшения городской транспортной системы.....	7-8

III. Будущий спрос на транспорт

ГЛАВА 8 СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКАЯ БАЗА 8-1

8.1	Прогноз численности населения	8-1
8.2	ВВП и Семейный Доход	8-4
8.3	Семейный доход и владение автомобилями	8-7
8.4	Уровень занятости и распределение по секторам	8-10

ГЛАВА 9 БУДУЩАЯ ГОРОДСКАЯ СТРУКТУРА 9-1

9.1	Существующая городская структура.....	9-1
9.2	Возможные формы городского роста	9-2
9.3	Рекомендуемые городские структуры	9-4
9.4	Распределение жилой площади и рабочих мест	9-12

ГЛАВА 10 БУДУЩИЙ СПРОС НА ТРАНСПОРТ10-1

10.1	Введение	10-1
10.2	Прогнозирование производства поездок.....	10-1
10.3	Прогнозирование генерации поездок	10-4
10.4	Прогнозирование распределения поездок.....	10-8
10.5	Прогнозирование распределения поездок по видам транспорта	10-13
10.6	Спрос на транспорт во внешней зоне	10-18
10.7	Будущее распределение по транспорту.....	10-19
10.8	Спрос на транспорт в 2010 году	10-26

IV. План улучшения городского транспорта

ГЛАВА 11 ПРОЕКТНЫЕ ЦЕЛИ 11-1

11.1	Проектные цели	11-1
11.2	Новая концепция уличного движения	11-4

ГЛАВА 12	ФОРМУЛИРОВКА ПЛАНА ПО УЛУЧШЕНИЮ СИСТЕМЫ ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА.....	12-1
12.1	Требуемая пропускная способность сети.....	12-1
12.2	Возможные меры.....	12-8
12.3	Ограничения для планирования.....	12-17
12.4	Альтернативные варианты транспортной сети.....	12-23
12.5	Оценка альтернатив.....	12-33
12.6	Генеральный план по улучшению транспортной системы.....	12-48
ГЛАВА 13	ПЛАН УЛУЧШЕНИЯ ДОРОЖНОГО СЕКТОРА.....	13-1
13.1	Обзор.....	13-1
13.2	План улучшения дорог.....	13-3
13.3	План управления дорожным движением.....	13-45
13.4	Другие дорожные сооружения.....	13-78
13.5	Список проектов по дорожному сектору.....	13-86
ГЛАВА 14	ПЛАН ПО УЛУЧШЕНИЮ СИСТЕМЫ ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА	14-1
14.1	Обзор.....	14-1
14.2	План по улучшению системы общественного транспорта.....	14-3
14.3	Список проектов по общественному транспорту.....	14-42
ГЛАВА 15	ПЛАН ДЕЙСТВИЙ.....	15-1
15.1	План финансовых средств.....	15-1
15.2	План эксплуатации и управления.....	15-13
15.3	План институциональных реформ.....	15-23
ГЛАВА 16	ОЦЕНКА ПЛАНА ПО УЛУЧШЕНИЮ ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА	16-1
16.1	Экономическая оценка.....	16-1
16.2	Финансовый анализ.....	16-5
16.3	Экологическая оценка.....	16-10
16.4	Приоритетные проекты.....	16-25

V. Исследование приоритетных проектов

ГЛАВА 17.	ПЛАНИРОВАНИЕ ВВЕДЕНИЯ БОЛЬШИХ АВТОБУСОВ	17-1
17.1	Введение.....	17-1
17.2	План улучшения.....	17-6
17.3	Оценка проекта.....	17-21
17.4	Заключение.....	17-35
ГЛАВА 18	УЛУЧШЕНИЕ СУЖЕННЫХ УЧАСТКОВ ДОРОГ	18-1
18.1	Цели.....	18-1
18.2	План улучшения.....	18-3

18.3	Оценка проекта	18-47
18.4	Заключение.....	18-63

ГЛАВА 19 ВОССТАНОВЛЕНИЕ ТРАМВАЙНОЙ СИСТЕМЫ19-1

19.1	Цели проекта	19-1
19.2	План улучшения	19-4
19.3	Оценка проекта	19-8
19.4	Заключение.....	19-19
	Условия	19-21

ГЛАВА 20 ВНЕДРЕНИЕ СИСТЕМЫ ЦЕНТРАЛИЗОВАННОГО УПРАВЛЕНИЯ ДВИЖЕНИЕМ.....20-1

20.1	Цели проекта	20-1
20.2	План улучшения	20-15
20.3	Проектная оценка	20-29

ГЛАВА 21 УЛУЧШЕНИЕ ПЕРЕСЕЧЕНИЯ "20 ЯНВАРЯ"21-1

21.1	Задачи	21-1
21.2	План улучшения	21-4
21.3	Оценка проекта	21-35
21.4	Заключение.....	21-42

ГЛАВА 22. УЛУЧШЕНИЕ АЗИЗБЕКОВСКОГО ПЕРЕСЕЧЕНИЯ.....22-1

22.1	Задачи	22-1
22.2	План улучшения	22-4
22.3	Оценка проекта	22-39
22.4	Заключение.....	22-45

VI. Заключение и рекомендации

ГЛАВА 23 ЗАКЛЮЧЕНИЕ И РЕКОМЕНДАЦИИ.....23-1

Список Таблиц

Таблица 2.1.1	Основные показатели экономической активности	2-1
Таблица 2.1.2	Изменение ВВП по секторам экономики: индекс изменения за предыдущий год (в сопоставимых ценах)	2-2
Таблица 2.1.3	Платежный баланс (ед. изм.: тыс. долл. США)	2-2
Таблица 2.1.4	Занятость населения в разрезе по секторам экономики (ед. изм.: тыс. работников)	2-4
Таблица 2.1.5	Изменения основных макро-показателей	2-4
Таблица 2.2.1	Численность населения территории Исследования	2-5
Таблица 2.2.2	Объемы промышленного производства в 1999 году	2-7
Таблица 2.2.3	Доля негосударственного сектора в промышленном производстве	2-7
Таблица 2.2.4	Сравнительная таблица степени моторизации	2-9
Таблица 2.3.1	Сфера распространения ответственности главы и заместителя главы ИВ г. Баку	2-21
Таблица 3.2.1	Землепользование на Абшеронском полуострове	3-9
Таблица 3.2.2	Землепользование в г. Баку	3-13
Таблица 3.2.3	Плотность населения в городе	3-14
Таблица 3.2.4	Формы собственности на недвижимость в Азербайджане	3-15
Таблица 3.3.1	Данные по качеству воздуха	3-21
Таблица 3.3.2	Распределение беженцев и временно перемещенных лиц	3-23
Таблица 3.3.3	Рассматриваемые экологические параметры	3-24
Таблица 3.3.4	Экологическое законодательство	3-25
Таблица 3.3.5	Экологические параметры, рассматриваемые при проведении ОВОС	3-26
Таблица 4.1.1	Краткое описание проведенных исследований транспорта	4-1
Таблица 4.2.1	Число опрошенных семей по районам	4-6
Таблица 4.2.2	Опрошенные отдельные лица старше 5 лет	4-6
Таблица 4.2.3	Распределение исследованных семей по размерам	4-8
Таблица 4.2.4	Наличие автомобилей у исследованных семей	4-9
Таблица 4.2.5	Доступ к общественному транспорту	4-9
Таблица 4.2.6	Собственность на недвижимость	4-10
Таблица 4.2.7	Статус проживания исследованных семей	4-10
Таблица 4.2.8	Период проживания исследованных семей	4-10
Таблица 4.2.9	Распределение исследованного населения по роду занятий	4-11
Таблица 4.2.10	Распределение поездок по целям	4-15
Таблица 4.2.11	Зональная генерация поездок по целям	4-18
Таблица 4.2.12 (1)	Матрица ОН по районам по видам передвижения	4-22
Таблица 4.2.12 (2)	Матрица ОН по районам по видам передвижения	4-23
Таблица 4.2.13	Матрица ОН по районам по всем видам передвижения	4-24
Таблица 4.2.14	Число поездок по видам и целям передвижения	4-25
Таблица 4.2.15 (1)	Зональная генерация и привлечение поездок по видам транспорта	4-28
Таблица 4.2.15 (2)	Зональная генерация и привлечение поездок по видам транспорта	4-29
Таблица 4.3.1	Дневная служба движения поездов метро по направлениям	4-30
Таблица 4.3.2	Средняя занятость поездов метро пассажирами по направлениям	4-31
Таблица 4.3.3	Общее число пассажиров метро	4-32
Таблица 4.4.1	Частота работы поездов в Баку	4-33
Таблица 4.4.2	Общее число респондентов и их распределение по половому признаку	4-33

Таблица 4.4.3	Цель поездки респондентов.....	4-34
Таблица 4.4.4	Режимы прибытия на станции и отъезда со станций по видам поездов	4-35
Таблица 4.4.5	Средняя продолжительность поездки пассажиров поездов	4-36
Таблица 4.4.6	Средняя занятость поездов и общее количество пассажиров	4-37
Таблица 4.5.1	Расположение основных станций смены автобуса или пересадки на другой вид транспорта	4-38
Таблица 4.5.2	Процентное соотношение автобусов по виду исследованных автостанций	4-39
Таблица 4.5.3	Частота работы автобусов по типу работы	4-41
Таблица 4.5.4	Виды автобусов, используемых респондентами	4-44
Таблица 4.5.5	Цели поездок респондентов.....	4-44
Таблица 4.5.6	Виды транспорта, используемые для прибытия на станции	4-45
Таблица 4.5.7	Виды транспорта, используемые для отъезда со станций	4-45
Таблица 4.6.1	Результаты исследования движения на перекрестках.....	4-47
Таблица 4.7.1	Общее число прибывающих и отъезжающих автобусов на обследованных площадях	4-51
Таблица 4.7.2	Прибывающие и отъезжающие автобусы по видам и по территориям на площади 28 Мая.....	4-52
Таблица 4.7.3	Прибывающие и отъезжающие автобусы на площади 20 Января	4-53
Таблица 4.7.4	Прибывающие пассажиры, опрошенные на площади 28 Мая	4-55
Таблица 4.7.5	Прибывающие пассажиры, опрошенные на площади 20 Января	4-55
Таблица 4.7.6	Режим смены транспорта на площади 28 Мая.....	4-59
Таблица 4.7.7	Режим смены транспорта на площади 20 Января.....	4-60
Таблица 4.7.8	Число пассажиров, делающих пересадку на другой вид транспорта на площади 28 Мая.....	4-61
Таблица 4.7.9	Число пассажиров, делающих пересадку на другой вид транспорта на площади 20 Января.....	4-61
Таблица 4.7.10	Результаты исследования интенсивности движения на площади 28 Мая.....	4-63
Таблица 4.7.11	Результаты исследования интенсивности движения на площади 20 Января.....	4-64
Таблица 4.7.12	Состав транспорта, въезжающего на площадь 20 Января и 28 Мая	4-65
Таблица 4.7.13	Спрос на парковку по участкам на площади 20 Января	4-67
Таблица 4.7.14	Спрос на парковку по участкам на площади 28 Мая	4-68
Таблица 4.7.14	(продолжение) Спрос на парковку по территориям на площади 28 Мая.....	4-69
Таблица 4.8.1	Распределение автомобилей по целям парковки	4-74
Таблица 4.8.2	Продолжительность парковки на ул. С. Вургун и Бюль-Бюля.....	4-74
Таблица 4.8.3	Частота парковки на ул. С. Вургун и Бюль-Бюля.....	4-75
Таблица 4.8.4	Плата за парковку на ул. С. Вургун и Бюль-Бюля.....	4-75
Таблица 4.8.5	Желание платить за парковку	4-75
Таблица 4.9.1	Таксомоторные компании, действующие в Баку.....	4-76
Таблица 4.9.2	Число исследованных такси по таксомоторным компаниям.....	4-77
Таблица 4.9.3	Число пассажиров в такси.....	4-77
Таблица 4.9.4	Средняя продолжительность рейсов такси	4-78
Таблица 4.9.5	Цели использования такси.....	4-78
Таблица 4.10.1	Список действующих компаний и количество грузовиков	4-80
Таблица 4.10.2	Общее число исследованных грузовиков и среднее количество передвижения	4-81
Таблица 4.10.3	Средняя продолжительность времени передвижения на грузовиках	4-81
Таблица 5.1.1	Длина дорог по видам покрытия в Азербайджане.....	5-2
Таблица 5.1.2	Процентное соотношение дорог по категориям	5-2

Таблица 5.1.3	Классификация городских дорог.....	5-5
Таблица 5.1.4	Классификация пригородных дорог	5-5
Таблица 5.2.1	Длина дорог и площадь асфальтового покрытия в 11 районах Баку	5-19
Таблица 5.2.2	Платежи, взимаемые с грузовиков, прибывающих из зарубежных стран	5-21
Таблица 5.2.3	Объем грузооборота в Бакинском порту (в 1000 т).....	5-22
Таблица 5.2.4	Финансовое положение Бакинского порта (1999).....	5-22
Таблица 5.2.5	Ежегодные расходы на дороги в Баку	5-31
Таблица 5.3.1	Данные по суточной интенсивности движения	5-34
Таблица 5.3.2	Интенсивность движения через линию исследования	5-39
Таблица 5.3.3	Интенсивность движения на участках кордонного исследования.....	5-41
Таблица 5.3.4	Состав транспортного движения на основных станциях.....	5-43
Таблица 5.3.5	Распределение поездов на кордонных линиях.....	5-44
Таблица 5.3.6	Матрица ОН по видам транспорта на кордонных линиях исследования.....	5-46
Таблица 5.3.7	Средняя скорость передвижения.....	5-47
Таблица 5.3.8	Происшествия по типу (общее число ДТП, смертных случаев и раненых).....	5-56
Таблица 5.4.1	Территории, где запрещена стоянка (На улицах установлены запретные знаки).....	5-67
Таблица 5.5.1	Список дорог с односторонним движением.....	5-73
Таблица 5.5.2	Зарегистрированные машины по районам по виду	5-76
Таблица 6.1.1	Виды транспорта в Баку	6-1
Таблица 6.2.1	Объем пассажироперевозок в Бакинском метрополитене.....	6-2
Таблица 6.2.2	Число пассажиров по станциям метро (1999 год, на входе).....	6-5
Таблица 6.2.3	Годовой доход Бакинского метрополитена.....	6-8
Таблица 6.2.4.	Доходы/Затраты Бакинского метрополитена.....	6-10
Таблица 6.3.1	Изменения в работе Департамента транспорта за последние годы	6-15
Таблица 6.3.2	Лицензирование частных микроавтобусов	6-15
Таблица 6.3.4	Данные по эксплуатации трамваев и троллейбусов, 2000 (2)	6-17
Таблица 6.3.5	Объем пассажироперевозок всеми видами государственного транспортом	6-19
Таблица 6.3.6	Финансовые условия работы государственного автобусного транспорта	6-20
Таблица 6.3.7	Финансовые условия работы трамвайного транспорта.....	6-21
Таблица 6.3.8	Финансовые условия работы троллейбусного транспорта	6-21
Таблица 6.3.9	Финансовые условия в Департаменте транспорта.....	6-22
Таблица 6.5.1	Пригородные железнодорожные линии	6-23
Таблица 6.5.2	Число пассажиров на пригородных линиях	6-24
Таблица 6.5.3	Число пассажиров по направлению из и в Баку	6-24
Таблица 6.5.4	Финансовые условия на пригородных линиях АГЖД	6-24
Таблица 6.6.1	Транспортная статистика Бакинского Аэропорта	6-26
Таблица 6.7.1	Число автобусов, прибывающих на каждую остановку на площади 20 января.....	6-31
Таблица 6.9.1	Организации, контролирующие уровень тарифов	6-43
Таблица 8.1.1	Численность населения Бакинского административного района и	8-2
Таблица 8.1.2	Прогноз численности населения	8-3
Таблица 8.2.1	Основные показатели экономической деятельности (1990=100,0).....	8-4
Таблица 8.2.2	Прогноз темпов роста ВВП, произведенный различными организациями.....	8-5
Таблица 8.2.3	Прогноз темпов роста ВВП.....	8-6
Таблица 8.2.4	Среднемесячный семейный доход (долларов США)	8-6

Таблица 8.2.5	ВВП на душу населения в 2000 году	8-7
Таблица 8.3.1	Существующий и прогнозируемый уровень владения автомобилями	8-9
Таблица 8.4.1	Число работающего населения Баку по секторам	8-10
Таблица 8.4.2	Занятость по секторам	8-11
Таблица 9.3.1	Нормативы Азербайджана для расчета плотности населения (чел/га)	9-5
Таблица 9.4.1	Прогнозы численности населения по плотности населения	9-12
Таблица 9.4.2	Существующее землепользование по зонам движения и основным категориям землепользования	9-15
Таблица 9.4.3	Землепользование по предлагаемой городской структуре Баку	9-16
Таблица 10.2.1	Результаты проверки модели производства поездок	10-3
Таблица 10.2.2	Вводные данные для модели производства автомобилей	10-3
Таблица 10.2.3	Число поездок на человека в зависимости от наличия автомобиля в семье	10-4
Таблица 10.3.1	Параметры модели распределения поездок	10-5
Таблица 10.4.1	Параметры межзональной модели	10-8
Таблица 10.4.2	Показатели внутризональных поездок	10-9
Таблица 10.5.1	Модель пешеходного движения	10-14
Таблица 10.5.2	Внутризональное распределение по видам транспорта	10-15
Таблица 10.5.3	Исходные данные для моделирования времени поездки	10-16
Таблица 10.5.4	Исходные данные для моделирования стоимости поездки	10-16
Таблица 10.5.5	Параметры модели автомобиль – общественный транспорт и модели рельсовый транспорт - автобус	10-16
Таблица 10.5.6	Число поездок по видам транспорта в 2000 году	10-18
Таблица 10.5.7	Число поездок по видам транспорта в 2020 (случай "ничего не делать")	10-18
Таблица 10.6.1	Фактор роста для моделирования спроса во внешней зоне	10-19
Таблица 10.7.1	Уровень занятости и единицы, приведенные к легковому автомобилю	10-19
Таблица 10.7.2	Число приращений	10-19
Таблица 10.7.3	Скорость свободного потока и идеальная пропускная способность дорожных звеньев	10-20
Таблица 10.8.1	Поездки по видам транспорта в 2000, 2010, 2020 гг. ("случай ничего не делать")	10-26
Таблица 12.1.1	Требуемая пропускная способность для главных участков	12-1
Таблица 12.1.2	Сравнение пассажироместимости и будущего пассажиропотока	12-5
Таблица 12.3.1	Бюджетные затраты на транспорт и связь	12-20
Таблица 12.3.2	Бюджетные затраты на транспорт и связь	12-20
Таблица 12.3.3	Бюджетные затраты на транспорт и связь	12-20
Таблица 12.3.4	Предусловия для планирования с экологической точки зрения	12-21
Таблица 12.4.1	Альтернативные варианты	12-33
Таблица 12.5.1	Затраты на эксплуатацию автомобиля	12-34
Таблица 12.5.2	Результаты оценки альтернатив	12-36
Таблица 12.5.3	Средняя скорость движения (результаты моделирования)	12-38
Таблица 12.5.4	Распределение числа поездок по видам транспорта	12-41
Таблица 13.2.1	Сравнение проектов со случаем "ничего не делать"	13-3
Таблица 13.2.2	Длина дорог по генеральному плану дорожной сети	13-3
Таблица 13.2.3	Классификация дорог	13-8
Таблица 13.2.4	Классификация пересечений	13-9

Таблица 13.2.5	Проектные пакеты	13-14
Таблица 13.2.6	Проекты развития транспортных коридоров	13-14
Таблица 13.2.7	Проекты по созданию структуры городской дорожной сети	13-14
Таблица 13.2.8	Проекты территориального развития	13-15
Таблица 13.2.9	Проекты улучшения дорожной сети	13-16
Таблица 13.2.10	Проблемы на существующих пересечениях и меры по их решению	13-17
Таблица 13.2.11 (1)	Описание улучшения пересечения (1)	13-21
Таблица 13.2.11 (2)	Описание улучшения пересечения (2)	13-22
Таблица 13.2.11 (3)	Описание улучшения пересечения (3)	13-23
Таблица 13.2.11 (4)	Описание улучшения пересечения (4)	13-24
Таблица 13.2.11 (5)	Описание улучшения пересечения (5)	13-25
Таблица 13.2.12	Перечень проектов улучшения пересечения	13-26
Таблица 13.2.13	Проведенные работы	13-29
Таблица 13.2.14	Распределение главных дорог по группам	13-30
Таблица 13.2.15	Распределение по группам третичных и подъездных дорог	13-31
Таблица 13.2.16	Распределение дорог по группам ремонтных работ	13-32
Таблица 13.2.17	Параметры дорожных одежд по группа ремонтных работ	13-33
Таблица 13.2.18	Описание альтернативных вариантов ремонтных работ	13-34
Таблица 13.2.19	Детали текущего ремонта	13-34
Таблица 13.2.20	Объем работ	13-34
Таблица 13.2.21	Подробности альтернатив капиталовложений	13-35
Таблица 13.2.22	Расходы на единицу работ (\$США)	13-35
Таблица 13.2.23	Общие затраты по каждой альтернативе (2002-2020)	13-36
Таблица 13.2.24	Сеть пешеходных дорог	13-37
Таблица 13.2.25	Обобщение предлагаемых пешеходных переходов	13-44
Таблица 13.3.1	Показатели прив.ед.-км и прив.ед.-час в центральной части города перед и после реализации планов улучшения	13-52
Таблица 13.3.2	Обобщение предлагаемых пунктов расположения стоянок	13-61
Таблица 13.3.3	Эффект от введения синхронизации светофоров	13-68
Таблица 13.5.1	Список проектов в дорожном секторе	13-86
Таблица 14.2.1	Информация по существующим трамвайным маршрутам	14-10
Таблица 14.2.2	Использование разных видов транспорта населением (2000)	14-14
Таблица 14.2.3 (1)	Автобусный пассажиропоток по маршрутам (2020)	14-18
Таблица 14.2.3 (2)	Автобусный пассажиропоток по маршрутам (2020)	14-19
Таблица 14.2.4	Данные по главным автобусным маршрутам	14-20
Таблица 14.2.5	Эффект от внедрения системы главных автобусных маршрутов	14-22
Таблица 14.2.6	Сравнение альтернативных схем пл. 20 Января	14-26
Таблица 14.2.7	Информация по предлагаемым автобусным терминалам	14-34
Таблица 14.2.8	Рекомендации по существующим автобусным терминалам	14-36
Таблица 14.2.9	Сводная информация по предлагаемым терминалам ЖДОТ	14-41
Таблица 14.3.1	Список проектов (общественный транспорт)	14-42
Таблица 15.1.1	Финансовое состояние общественного транспорта государственного сектора	15-3
Таблица 15.1.2	Расчет общего фонда за 2002 г.	15-7
Таблица 15.2.1	Доходы Бакинского Метрополитена при различной плате за проезд и различных долях пассажиров с бесплатным проездом	15-15

Таблица 15.2.2	Финансовое положение Бакинского Метрополитена при различной плате за проезд и различных долях пассажиров с бесплатным проездом	15-15
Таблица 15.2.3	Финансовые условия работы автобусного, трамвайного и троллейбусного транспорта в 1999 году.....	15-17
Таблица 15.2.4 (1)	Доходы в зависимости от уровня тарифов и доли бесплатных пассажиров (автобусный транспорт Бакинской ИВ).....	15-18
Таблица 15.2.4 (2)	Финансовый баланс (автобусный транспорт Бакинской ИВ)	15-18
Таблица 15.2.5 (1)	Доходы в зависимости от уровня тарифов и доли бесплатных пассажиров (трамвай).....	15-18
Таблица 15.2.5 (2)	Финансовый баланс (трамвай).....	15-19
Таблица 15.2.6 (1)	Доходы в зависимости от уровня тарифов и доли бесплатных пассажиров (троллейбусы)	15-19
Таблица 15.2.6 (2)	Финансовый баланс (троллейбусы)	15-19
Таблица 15.2.7	Финансовое состояние Бакинского метрополитена	15-22
Таблица 15.2.8 (1)	Финансовое состояние государственного автобусного транспорта	15-22
Таблица 15.2.8 (2)	Финансовое состояние государственного автобусного транспорта	15-22
Таблица 15.2.8 (3)	Финансовое состояние государственного автобусного транспорта	15-22
Таблица 15.3.1	Виды общественного транспорта на территории Баку и ответственные организации.....	15-23
Таблица 15.3.2	Преимущества и недостатки альтернатив	15-25
Таблица 16.1.1	Список проектов по улучшению системы городского транспорта.....	16-2
Таблица 16.1.2	Выгоды от проекта по улучшению системы городского транспорта	16-1
Таблица 16.1.3	Экономическая оценка проекта по улучшению системы городского транспорта	16-3
Таблица 16.1.4	Анализ чувствительности	16-3
Таблица 16.2.1	Результаты финансовых анализов.....	16-10
Таблица 16.3.1	Прогноз по объемам выбросов СО и NOx от автомобилей в 2020 г.....	16-11
Таблица 16.3.2	Расчет объемов выбросов СО2 и экологической выгоды в 2020 г.....	16-11
Таблица 16.3.3	Экологические параметры, рассмотренные при НИОС.....	16-13
Таблица 16.3.4	Предлагаемые проекты и основные факторы, влияющие на окружающую среду	16-14
Таблица 16.3.5 (1)	Описание местности	16-15
Таблица 16.3.5 (2)	Описание местности	16-16
Таблица 16.3.6	Результаты отбора	16-17
Таблица 16.3.7	Результаты обзора.....	16-19
Таблица 16.3.8	Результаты исследования по каждому проекту	16-20
Таблица 16.3.9	Евростандарты для средних и больших дизельных автомобилей.....	16-21
Таблица 17.1.1	Сравнение преимуществ и недостатков микроавтобусов и больших автобусов в г. Баку.....	17-3
Таблица 17.2.1	Поэтапный план системы магистральных автобусов	17-8
Таблица 17.2.2	Отбор приоритетных магистральных автобусных маршрутов	17-9
Таблица 17.2.3	Улучшение автобусных станций.....	17-12
Таблица 17.2.4	Маршрутная частота и интервал в часы пик в 2005 году	17-13
Таблица 17.3.1	Выгоды от внедрения больших автобусов	17-21
Таблица 17.3.2	Краткая информация по проекту.....	17-22
Таблица 17.3.3	Проектные затраты	17-23
Таблица 17.3.4	Экономические затраты	17-24

Таблица 17.3.5	Прогноз пассажиропотока	17-25
Таблица 17.3.6	Эксплуатационные расходы за 1999 год	17-26
Таблица 17.3.7	Индекс потребительских цен.....	17-26
Таблица 17.3.8	Случаи установки платы за проезд	17-27
Таблица 17.3.9	Факторы, которые окажут воздействие на окружающую среду после осуществления проекта	17-29
Таблица 17.3.10	Предлагаемые приоритетные маршруты.....	17-30
Таблица 17.3.11	Воздействие на окружающую среду в результате введения больших автобусов	17-30
Таблица 17.3.12	Число автобусов в часы пик	17-33
Таблица 17.3.13	Рекомендуемые меры по снижению отрицательного воздействия на окружающую среду	17-34
Таблица 18.2.1	Отбор суженных участков дорог.....	18-5
Таблица 18.2.2	Результаты расчетов фаз движения (существующие и в 2010 г.)	18-9
Таблица 18.2.3	Результаты расчетов фаз движения (2020 г.)	18-9
Таблица 18.2.4	Результаты геологических исследований почвы	18-10
Таблица 18.2.5	Геометрические параметры	18-11
Таблица 18.2.6	Геометрические параметры	18-15
Таблица 18.2.7	Список объектов	18-16
Таблица 18.2.8	Геометрические параметры	18-23
Таблица 18.2.9	Список объектов	18-23
Таблица 18.2.10	Результаты геотехнических тестов почвы.....	18-33
Таблица 18.2.11	Условия геометрической структуры.....	18-33
Таблица 18.2.12	Список объектов	18-33
Таблица 18.2.13	Результаты.....	18-39
Таблица 18.2.14	Условия геометрической структуры.....	18-39
Таблица 18.2.15	Список объектов	18-40
Таблица 18.3.1	Краткое описание стоимости проекта	18-48
Таблица 18.3.2	Выгоды от улучшения суженных участков.....	18-48
Таблица 18.3.3	Экономические выгоды от улучшения суженных участков.....	18-49
Таблица 18.3.4	Экономические затраты	18-49
Таблица 18.3.5	Факторы, которые повлияют на окружающую среду после реализации проекта.....	18-51
Таблица 18.3.6	Воздействие на окружающую среду при реконструкции улицы Сарайкина.....	18-54
Таблица 18.3.7	Воздействие на окружающую среду в результате расширения	18-56
Таблица 18.3.8	Воздействие на окружающую среду вследствие расширения среднекольцевой дороги	18-57
Таблица 18.3.9	Воздействие на окружающую среду вследствие строительства пересечения в разных уровнях на Тбилисском пр. и ул. Саламзаде.....	18-58
Таблица 18.3.10	Воздействие на окружающую среду вследствие строительства пересечения в разных уровнях проспектов Азадлыг и З. Буниятов.	18-59
Таблица 18.3.11 (1)	Рекомендуемые контрмеры по снижению отрицательного воздействия на окружающую среду при расширении ул. Самеда Вургуня	18-61
Таблица 18.3.11 (2)	Рекомендуемые контрмеры по снижению отрицательного воздействия на окружающую среду при расширении ул. Самеда Вургуня	18-62
Таблица 19.2.1	Будущий спрос на трамваи по существующим маршрутам	19-4

Таблица 19.3.1	Преимущества восстановления трамвайной системы.....	19-8
Таблица 19.3.2	Краткое описание восстановления трамвайных линий.....	19-9
Таблица 19.3.3	Краткое описание стоимости проекта	19-10
Таблица 19.3.4	Выгоды от восстановления трамвайной системы.....	19-10
Таблица 19.3.5	Экономические затраты	19-11
Таблица 19.3.6	Предполагаемое число пассажиров	19-12
Таблица 19.3.7	Данные по эксплуатационным доходам и расходам	19-13
Таблица 19.3.8	Предположительный уровень платы	19-14
Таблица 19.3.9	Баланс торговых операций.....	19-14
Таблица 19.3.10	Факторы, влияющие на окружающую среду при реализации проекта	19-16
Таблица 19.3.11	Воздействие на окружающую среду в результате восстановления трамвайной системы.....	19-16
Таблица 19.3.12	Уровень снижения загрязнения воздуха после восстановления трамвайных линий.....	19-18
Таблица 19.3.13	Меры, рекомендуемые для снижения отрицательного воздействия на окружающую среду	19-19
Таблица 20.1.1	Средняя скорость по направлениям и по видам транспорта	20-1
Таблица 20.1.2	Скорость движения в центральной части Баку (в центр).....	20-4
Таблица 20.1.3	Скорость движения в центральной части Баку (от центра).....	20-5
Таблица 20.1.4	Скорость движения по пр. Азадлыг (легк. автомобили).....	20-6
Таблица 20.1.5	Исследование скорости движения на пр. Р. Бейбутова (легк. авт.)	20-6
Таблица 20.3.1	Стоимость системы централизованного управления светофорами	20-30
Таблица 20.3.2	Прямая выгода от внедрения системы централизованного управления светофорами.....	20-32
Таблица 20.3.3	Расчетная скорость после реализации проекта.....	20-32
Таблица 20.3.4	Сокращение времени передвижения (сравнение между результатами исследований, проведенных за 3 месяца до 3 месяца после внедрения).....	20-33
Таблица 20.3.5	Снижение числа ДТП (сравнение между результатами исследований, проведенных до и после внедрения системы).....	20-33
Таблица 20.3.6	Факторы, воздействующие на окружающую среду	20-35
Таблица 20.3.7	Экологическое воздействие от внедрения системы централизованного управления светофорами	20-36
Таблица 20.3.8	Снижение объема выбросов от автотранспорта	20-37
Таблица 20.3.9	Рекомендуемые мероприятия по снижению воздействия на окружающую среду.....	20-38
Таблица 21.2.1	Интенсивность движения по направлениям на площади 20 Января	21-4
Таблица 21.2.2	Результаты расчета фаз движения.....	21-5
Таблица 21.2.3	Расчет фаз движения на 2010 год в случае "ничего не делать"	21-5
Таблица 21.2.4	Расчет фаз движения (реализация Генерального плана).....	21-6
Таблица 21.2.5	Номера автобусных маршрутов на каждой автобусной остановке.....	21-7
Таблица 21.2.6	Автобусные маршруты.....	21-8
Таблица 21.2.7	Расположение автобусных остановок.....	21-11
Таблица 21.2.8	Проектная скорость движения и число полос.....	21-13
Таблица 21.2.9	Геометрические параметры	21-14
Таблица 21.2.10	Спецификации стандартного автомобиля	21-16
Таблица 21.2.11	Размер парковочного места	21-16
Таблица 21.2.12	Список объектов	21-17

Таблица 21.2.13	Сравнительный анализ альтернативных планов пересечения.....	21-20
Таблица 21.2.14	Сравнение альтернативных трамвайных маршрутов	21-25
Таблица 21.3.1	Проектные затраты (в долларах США)	21-35
Таблица 21.3.2	Выгода реализации проекта.....	21-36
Таблица 21.3.3	Экономическая выгода	21-36
Таблица 21.3.4	Экономические затраты (ед. изм: долл. США)	21-36
Таблица 21.3.5	Факторы, воздействующие на окружающую среду в результате реализации проекта	21-38
Таблица 21.3.6	Экологическое воздействие в результате улучшения пересечения 20 Января	21-39
Таблица 21.3.7	Рекомендуемые меры по смягчению воздействия на окружающую среду	21-42
Таблица 22.2.1	Интенсивность движения по направлениям на Азизбековском пересечении.....	22-4
Таблица 22.2.2	Результаты расчетов светофорной сигнализации.....	22-6
Таблица 22.2.3	Расчет светофорной сигнализации (при существующей интенсивности движения)	22-7
Таблица 22.2.4	Расчет светофорной сигнализации.....	22-8
Таблица 22.2.5	Расчет светофорной сигнализации (без путепровода, 2020 г.).....	22-9
Таблица 22.2.6	Расчет светофорной сигнализации (пересечение в разных уровнях, 2020 г.)	22-9
Таблица 22.2.7	Общее число автобусов на Азизбековском пересечении.....	22-10
Таблица 22.2.8	Номера автобусных маршрутов на каждой автобусной остановке.....	22-11
Таблица 22.2.9	Чистота автобусных маршрутов на Азизбековском пересечении (планируемая)	22-12
Таблица 22.2.11	Геометрические параметры	22-17
Таблица 22.2.12	Результаты геотехнического исследования почвы	22-17
Таблица 22.2.13	Список объектов	22-18
Таблица 22.2.14	Альтернативные варианты улучшения пересечения.....	22-20
Таблица 22.2.15	Расчет станционной площади.....	22-24
Таблица 22.2.16.	Сравнение планов улучшения станционной площади	22-25
Таблица 22.2.17	Улучшение Азизбековского пересечения (сравнение вариантов)	22-26
Таблица 22.3.1	Проектные затраты	22-39
Таблица 22.3.2	Выгода реализации проекта.....	22-40
Таблица 22.3.3	Экономическая выгода.....	22-40
Таблица 22.3.4	Экономические затраты	22-40
Таблица 22.3.5	Факторы, воздействующие на окружающую среду в результате реализации проекта	22-41
Таблица 22.3.6	Воздействие на окружающую среду в результате улучшения Азизбековского пересечения	22-44
Таблица 22.3.7	Рекомендуемые меры по смягчению воздействия на окружающую среду	22-45

Список Рисунков

Рисунок 1.1.1	Территория проведения планирования	1-3
Рисунок 1.2.1	График работ	1-8
Рисунок 2.2.1	Объем промышленного производства по городам	2-6
Рисунок 2.2.2	Изменение объемов промышленного производства	2-7
Рисунок 2.2.3	Промышленное производство по 11 районам г. Баку	2-8
Рисунок 2.3.1	Организационная структура Центрального Правительства	2-11
Рисунок 2.3.2	Организационная структура Кабинета министров	2-12
Рисунок 2.3.3	Организационная структура государственных комитетов	2-15
Рисунок 2.3.4	Организационная структура Азеравтойол	2-16
Рисунок 2.3.5	Организационная структура Азеравтонаглият	2-17
Рисунок 2.3.6	Организационная структура Администрации г. Баку	2-20
Рисунок 2.3.7	Организационная структура транспортного департамента	2-22
Рисунок 2.3.8	Управление наземного общественного транспорта	2-23
Рисунок 2.3.9	Организационная структура Бакинского метрополитена	2-25
Рисунок 2.3.10	Организационная структура Бакинского Института городского планирования (Бакгипрогор)	2-27
Рисунок 3.1.1	Генеральный план Баку	3-3
Рисунок 3.2.1	Существующая городская структура	3-5
Рисунок 3.2.2	Абшеронский полуостров и г. Баку	3-10
Рисунок 3.2.3	Существующее землепользование	3-12
Рисунок 4.1.1	Пункты линейных исследований, интенсивности движения и автостанций ..	4-3
Рисунок 4.1.2	Пункты кордонного исследования	4-4
Рисунок 4.2.1	Сравнение распределения выборки и всего населения Баку по половому признаку	4-7
Рисунок 4.2.2	Сравнение распределения выборки и всего населения Баку по возрастному признаку	4-7
Рисунок 4.2.3	Процентное соотношение исследованных семей по размерам	4-8
Рисунок 4.2.4	Распределение исследованного населения по роду занятий	4-11
Рисунок 4.2.5	Распределение исследованного работающего населения по секторам занятости	4-12
Рисунок 4.2.6	Средний показатель поездок по половому признаку в различных городах ..	4-13
Рисунок 4.2.7	Средний показатель распределения поездок по занятости	4-14
Рисунок 4.2.8	Средний показатель поездок в зависимости от уровня доходов	4-14
Рисунок 4.2.9	Средний показатель распределения поездок в зависимости от наличия личных автомобилей	4-15
Рисунок 4.2.10	Распределение поездок по целям	4-16
Рисунок 4.2.11	Генерация поездок по зонам	4-16
Рисунок 4.2.12	Состав целей поездок по зонам	4-17
Рисунок 4.2.13	Распределение поездок по времени отправления	4-19
Рисунок 4.2.14	Линии интенсивности движения всех видов транспорта	4-20
Рисунок 4.2.15	Линии интенсивности движения легковых автомобилей	4-20
Рисунок 4.2.16	Линии интенсивности движения автобусов	4-21
Рисунок 4.2.17	Линии интенсивности движения рельсового транспорта	4-21
Рисунок 4.2.18	Распределение по видам передвижения	4-25

Рисунок 4.2.19	Распределение поездок по видам передвижения в различных городах	4-26
Рисунок 4.2.20	Распределение поездок по видам транспорта в зависимости от наличия личных автомобилей	4-26
Рисунок 4.2.21	Зональное распределение поездок по видам транспорта.....	4-27
Рисунок 4.3.1	Занятость поездов метро по часам на пункте исследования	4-31
Рисунок 4.4.1	Цели поездок пассажиров по видам поездов	4-34
Рисунок 4.4.2	Средняя продолжительности поездки пассажиров поездов	4-36
Рисунок 4.4.3	Распределение пассажиров поездов по направлениям.....	4-37
Рисунок 4.5.1	Частота работы автобусов по их видам на пунктах исследования	4-40
Рисунок 4.5.2	Частота работы автобусов по видам передвижения на пунктах исследования.....	4-41
Рисунок 4.5.3	Виды автобусов, используемые респондентами.....	4-42
Рисунок 4.5.4	Цели поездок респондентов.....	4-43
Рисунок 4.7.1	Пункты смены автобусов на площади 20 Января.....	4-49
Рисунок 4.7.2	Пункты смены такси и метро на площади 20 Января	4-49
Рисунок 4.7.3	Пункты смены общественного транспорта на площади 28 Мая	4-50
Рисунок 4.7.4	Общее число прибывающих и отъезжающих автобусов на исследованных площадях	4-51
Рисунок 4.7.5	Прибывающие и отъезжающие автобусы по видам на площади 28 Мая.....	4-53
Рисунок 4.7.6	Прибывающие и отъезжающие автобусы по видам и по территориям на площади 20 Января.....	4-54
Рисунок 4.7.7	Сравнение пассажиров, делающих пересадку и идущих пешком на площади 28 Мая.....	4-56
Рисунок 4.7.8	Сравнение пассажиров, делающих пересадку и идущих пешком на площади 20 Января.....	4-57
Рисунок 4.7.9	Спрос на парковку по участкам на площади 20 Января	4-66
Рисунок 4.7.10	Спрос на парковку по территориям на площади 28 Мая	4-66
Рисунок 4.7.11	Почасовое распределение спроса на парковку на площади 20 Января	4-70
Рисунок 4.7.12	Почасовое распределение спроса на парковку на площади 28 Мая	4-70
Рисунок 4.8.1	Территория исследования парковки в ЦДЧ города.....	4-72
Рисунок 4.8.2	Почасовое изменение спроса на парковку в ЦДЧ города.....	4-73
Рисунок 5.1.1	Дорожная сеть основных магистралей в Азербайджане.....	5-3
Рисунок 5.2.1	Существующая дорожная сеть в Баку	5-12
Рисунок 5.2.2	Результаты инвентаризации дорог (дорожное положение)	5-13
Рисунок 5.2.3	Результаты инвентаризации дорог (односторонная система)	5-14
Рисунок 5.2.4	Результаты инвентаризации дорог (ширина дорог)	5-15
Рисунок 5.2.5	Результаты инвентаризации дорог (Зеленые насаждения вдоль дорог).....	5-16
Рисунок 5.2.6	Результаты инвентаризации дорог (Условия парковки автомобилей)	5-17
Рисунок 5.2.7	Результаты инвентаризации дорог (Установка водоотводных устройств) ...	5-18
Рисунок 5.2.8	Расположение станций грузовых автомобилей	5-20
Рисунок 5.2.9	Среднесрочный план улучшения дорог.....	5-25
Рисунок 5.2.10	Существующие и текущие дорожные проекты	5-29
Рисунок 5.2.11	Существующие и текущие дорожные проекты	5-30
Рисунок 5.3.1	Временная структура интенсивности движения на периферийных радиальных автодорогах	5-36
Рисунок 5.3.2	Временная структура интенсивности движения на магистральных дорогах ЦДЧ.....	5-36
Рисунок 5.3.3	Временная структура интенсивности движения на дорогах в центре города.....	5-37

Рисунок 5.3.4	Состав транспортного движения на обследованных участках магистральных дорог.....	5-38
Рисунок 5.3.5	Сезонные изменения интенсивности движения	5-39
Рисунок 5.3.6	Состав транспортного потока, пересекающего линию исследования	5-40
Рисунок 5.3.7	План проведения кордонного исследования.....	5-42
Рисунок 5.3.8	Временные колебания интенсивности движения на трех блокпостах	5-43
Рисунок 5.3.9	Распределение поездок на кордонных линиях.....	5-44
Рисунок 5.3.10	Интенсивность движения по видам транспорта на кордонных линиях исследования.....	5-45
Рисунок 5.3.11	Скорость передвижения во время утреннего пика (легковые автомобили)..	5-48
Рисунок 5.3.12	Скорость передвижения во время утреннего пика (автобусы).....	5-49
Рисунок 5.3.13	Интенсивность движения в пиковые часы на площади 20 Января.....	5-52
Рисунок 5.3.14	Интенсивность движения в пиковые часы на пересечении ул. Р. Бейбутова и Физули	5-55
Рисунок 5.3.15	ДТП по временной шкале	5-57
Рисунок 5.3.16	Число ДТП по маршрутам (1999).....	5-58
Рисунок 5.3.17	Число ДТП по маршрутам (2000).....	5-59
Рисунок 5.3.18	Маршруты с высокой частотой смертных случаев (4 маршрута)	5-60
Рисунок 5.3.19	Участки с высокой частотой происшествий по районам (4 района).....	5-61
Рисунок 5.4.1	Территории, где запрещена стоянка	5-66
Рисунок 5.4.2	Территория исследования автостоянок и число машин, припаркованных на улицах	5-69
Рисунок 5.5.1	Распределение циклов установленных светофоров	5-70
Рисунок 5.5.2	Расположение установленных светофоров	5-72
Рисунок 5.5.3 (1)	Система дорог с односторонним движением в центре Баку	5-74
Рисунок 5.5.3 (2)	Система дорог с односторонним движением в центре Баку	5-75
Рисунок 5.5.4	Зарегистрированные машины по районам (31 октября 2000 г.).....	5-76
Рисунок 5.5.5	Территории, запрещенные для въезда грузовых автомобилей.....	5-79
Рисунок 6.2.1	Система метро в г. Баку	6-3
Рисунок 6.2.2	Развитие системы метрополитена (1976 – настоящее время).....	6-4
Рисунок 6.2.3	Объем пассажироперевозок (1995-1999).....	6-5
Рисунок 6.2.4	Число пассажиров по станциям метро (1999).....	6-7
Рисунок 6.2.5	Показатели бюджета метрополитена.....	6-9
Рисунок 6.3.1	Сеть маршрутов автобусов, находящихся на балансе Департамента транспорта	6-14
Рисунок 6.3.2	Автобусы, находящиеся на балансе Департамента транспорта	6-13
Рисунок 6.3.3	Сеть маршрутов частных автобусов	6-16
Рисунок 6.3.4	Сеть трамваев и троллейбусов	6-18
Рисунок 6.3.5	Соотношение различных видов государственного транспорта	6-20
Рисунок 6.5.1	Сеть пригородных железнодорожных линий.....	6-25
Рисунок 6.6.1	Объем пассажироперевозок в Бакинском Аэропорту	6-27
Рисунок 6.7.1	План-схема площади 20 Января.....	6-30
Рисунок 6.7.2	Движение автобусов, прибывающих на остановки No.2 и No.4 на площади 20 Января.....	6-32
Рисунок 6.7.3	Движение автобусов, прибывающих на остановки No.5 и No.6, 9 на площади 20 Января.....	6-33
Рисунок 6.7.4	Движение автобусов, прибывающих на остановку No.8 на площади 20 Января.....	6-34

Рисунок 6.7.5	План площади 28 Мая.....	6-36
Рисунок 6.9.1	Координация маршрутов (Метро– Трамваи – Троллейбусы).....	6-41
Рисунок 7.1.1	Существующие проблемы сети общественного транспорта	7-2
Рисунок 7.1.2	Проблемы дорожной сети	7-3
Рисунок 7.1.3	Проблемы уличного движения	7-4
Рисунок 7.1.4	Проблемы организации уличного движения	7-5
Рисунок 7.1.5	Структура проблем в сфере транспорта	7-6
Рисунок 7.1.6	Проблемы в сфере транспорта.....	7-7
Рисунок 7.2.1	Вопросы транспортной сети	7-13
Рисунок 7.2.2	Вопросы дорожной сети.....	7-14
Рисунок 7.2.3	Вопросы уличного движения	7-15
Рисунок 7.2.4	Вопросы организации уличного движения	7-16
Рисунок 8.3.1	Показатель владения автомобилями по уровню семейного дохода	8-7
Рисунок 9.3.1	Существующее землепользование.....	9-6
Рисунок 9.3.2	Существующая городская структура.....	9-7
Рисунок 9.3.3	Будущая городская структура – Альтернатива 1	9-8
Рисунок 9.3.4	Будущая городская структура – альтернатива 2.....	9-9
Рисунок 9.3.5	Предлагаемая городская структура.....	9-10
Рисунок 9.3.6	Будущее землепользование	9-11
Рисунок 10.2.1	Число поездок в зависимости от семейного дохода и наличия личных автомобилей	10-2
Рисунок 10.3.1	Численность населения по зонам в 2000 и 2020 гг.....	10-6
Рисунок 10.3.2	Численность работающего населения по зонам в 2000 и 2020 гг.	10-6
Рисунок 10.3.3	Генерация поездок по зонам в 2000 и 2020 гг.....	10-7
Рисунок 10.4.1	Распределение длины поездок в 2000 и 2020 годах	10-11
Рисунок 10.4.2	Распределение поездок в 2000 году (в виде паутины)	10-12
Рисунок 10.4.3	Распределение поездок в 2020 году – случай "ничего не делать".....	10-12
Рисунок 10.5.1	Структура модели распределения поездок по видам транспорта	10-13
Рисунок 10.5.2	Модель пешеходного передвижения	10-14
Рисунок 10.5.3	Модель "легковой автомобиль – общественный транспорт"	10-17
Рисунок 10.5.4	Модель "модель ж-д - автобус"	10-17
Рисунок 10.7.1	Функция интенсивность – задержка	10-20
Рисунок 10.7.2	Распределение потока легковых автомобилей в 2000 году	10-22
Рисунок 10.7.3	Распределение потока легковых автомобилей в 2020 году (случай "ничего не делать").....	10-22
Рисунок 10.7.4	Распределение автобусного потока в 2000 году	10-23
Рисунок 10.7.5	Распределение автобусного потока в 2020 году (случай "ничего не делать").....	10-23
Рисунок 10.7.6	Распределение пассажиропотока на рельсовом транспорте в 2000 г.	10-24
Рисунок 10.7.7	Распределение пассажиропотока на рельсовом транспорте в 2020 г. (случай "ничего не делать").....	10-24
Рисунок 10.7.8	Показатели перегруженности дорог в 2000 году.....	10-25
Рисунок 10.7.9	Показатели перегруженности дорог в 2020 (случай "ничего не делать") ...	10-25
Рисунок 10.8.1	Модель распределения поездок в 2010 году (в виде паутиной сети)	10-26

Рисунок 10.8.2	Распределение потока легковых автомобилей в 2010 году (случай "ничего не делать").....	10-27
Рисунок 10.8.3	Распределение автобусного потока в 2010 году (случай "ничего не делать").....	10-27
Рисунок 10.8.4	Распределение пассажиропотока на рельсовом транспорте в 2010 г. (случай "ничего не делать").....	10-28
Рисунок 10.8.5	Перегруженность дорог в 2010 году (случай "ничего не делать").....	10-28
Рисунок 11.2.1	Концепция планирования системы общественного транспорта	11-9
Рисунок 11.2.2	Содержание общественного транспорта в центральной части Баку.....	11-11
Рисунок 11.2.3	Концепция расположения терминалов	11-13
Рисунок 11.2.4	Коридор Великого Шелкового Пути	11-14
Рисунок 11.2.5	Предполагаемые дороги Великого Шелкового Пути.....	11-14
Рисунок 11.2.6	Региональная сеть дорог на Абшеронском полуострове	11-15
Рисунок 11.2.7	Три транспортных коридора, идущих к г. Баку	11-16
Рисунок 11.2.8	Концепция восточно-западного коридора.....	11-16
Рисунок 11.2.9	Кольцевые маршруты в г. Баку	11-17
Рисунок 11.2.10	Базовая структура будущей дорожной сети.....	11-19
Рисунок 11.2.11	Схематичное изображение артериальных дорог в виде решетки	11-20
Рисунок 11.2.12	Концепция дорожной сети в центральной части Баку	11-21
Рисунок 11.2.13	Концепция управления уличным движением в центре города	11-23
Рисунок 12.1.1	Участки проверенных пунктов	12-2
Рисунок 12.1.2	Спрос на парковку в ЦДЧ	12-4
Рисунок 12.1.3	Участки анализа вместимости автобусов	12-7
Рисунок 12.3.1	Возможный объем капиталовложений в транспортный сектор Баку	12-20
Рисунок 12.4.1	Концептуально ориентированная дорожная сеть	12-26
Рисунок 12.4.2	Ограниченная дорожная сеть	12-27
Рисунок 12.4.3	Альтернативы для общественного транспорта(1)	12-29
Рисунок 12.4.4	Альтернативы для общественного транспорта(2)	12-30
Рисунок 12.5.1	ВЭНП по альтернативам	12-37
Рисунок 12.5.2	Территория в пределах 40 мин. езды на общественном транспорте (автобусы, рельсовый транспорт) в 2020 г. (случай «ничего не делать») ...	12-39
Рисунок 12.5.3	Территория в пределах 40 мин. езды на общественном транспорте (автобусы, рельсовый транспорт) в 2020 году Случай G, GG).....	12-39
Рисунок 12.5.4	Объемы выбросов СО по альтернативам	12-44
Рисунок 12.5.5	Объемы выбросов NOx по альтернативам	12-44
Рисунок 12.5.6	Объемы выбросов CO2 по альтернативам	12-45
Рисунок 12.6.1	План по улучшению системы городского транспорта	12-49
Рисунок 13.2.1	Генеральная схема дорожной сети.....	13-4
Рисунок 13.2.2.	Дорожная сеть по числу полос	13-5
Рисунок 13.2.3	Интенсивность движения на предлагаемой сети	13-6
Рисунок 13.2.4	Коэффициент загруженности дорог движением в 2020 году по Генеральному Плану	13-7
Рисунок 13.2.5	Поперечное сечение дороги.....	13-10
Рисунок 13.2.6	Соединение парков линейного типа	13-11
Рисунок 13.2.7	Предлагаемая пешеходная сеть	13-13
Рисунок 13.2.8	Расположение пунктов исследования по улучшению пересечений	13-19

Рисунок 13.2.9	Интенсивность движения на перегруженных участках	13-20
Рисунок 13.2.10	Дорожная фрезерная машина	13-28
Рисунок 13.2.11	Принцип планирования ремонтных работ	13-30
Рисунок 13.2.12	Средний показатель шероховатости по каждой альтернативе	13-36
Рисунок 13.2.13	План восстановления дорог	13-38
Рисунок 13.2.14	Расположение отобранных пешеходных пересечений	13-39
Рисунок 13.3.1	Планы улучшения системы с односторонним движением	13-51
Рисунок 13.3.2	Центральный Деловой Район	13-54
Рисунок 13.3.3	Расположение светофоров	13-66
Рисунок 13.3.4	Маршруты, предлагаемые для синхронизации работы светофоров	13-67
Рисунок 13.3.5	Территориальная система регулирования движением	13-70
Рисунок 13.3.6	Меры по обеспечению безопасности движения (уличное освещение и защитное ограждение)	13-72
Рисунок 13.3.7	Подземные пешеходные переходы в центральной части города	13-72
Рисунок 13.3.8	Концепция функционирования АСУД	13-73
Рисунок 13.3.9	Блок-схема системы управления движением	13-75
Рисунок 13.3.10	Система управления парковкой	13-76
Рисунок 13.3.11	Система преимущественного проезда общественного транспорта	13-77
Рисунок 13.4.1	Проект по улучшению условий на центральной территории	13-80
Рисунок 13.4.2	Концептуальная иллюстрация системы грузовых перевозок	13-83
Рисунок 13.4.3	Предлагаемое расположение грузовых терминалов	13-84
Рисунок 13.4.4	План грузового терминала	13-85
Рисунок 13.5.1	Расположение проектов дорог	13-87
Рисунок 14.2.1	План будущего расширения системы метро	14-5
Рисунок 14.2.2	Пригородная железная дорога и прогнозируемый пассажиропоток в 2020 году (100/сут)	14-8
Рисунок 14.2.3	Предлагаемый маршрут ЖДОТ (железная дорога облегченного типа) в центральном районе	14-11
Рисунок 14.2.4	Существующие трамвайные линии, рекомендуемые для реконструкции, и троллейбусные маршруты	14-13
Рисунок 14.2.5	Классификация автобусных маршрутов	14-17
Рисунок 14.2.6	План маршрутов магистральных автобусов	14-21
Рисунок 14.2.7	Концепция улучшения площади 28 Мая	14-28
Рисунок 14.2.8	Расположение предлагаемых новых автобусных станций	14-29
Рисунок 14.2.9	Расположение существующих автобусных станций	14-35
Рисунок 16.3.1	Процедура НИОС	16-13
Рисунок 16.3.2	Основная территория, на которой должен быть определен уровень отрицательного воздействия на окружающую среду	16-18
Рисунок 16.3.3	Взаимодействие в области контроля за загрязнением воздуха в г. Баку	16-22
Рисунок 16.4.1	Общая процедура программы реализации	16-25
Рисунок 16.4.2	Программа реализации	16-26
Рисунок 16.4.3	Процесс отбора приоритетных проектов	16-30
Рисунок 17.2.1	Схема планирования введения автобусов большой вместимости	17-7
Рисунок 17.2.2	Приоритетный магистральный автобусный маршрут (No.101)	17-10
Рисунок 17.2.3	Приоритетный магистральный автобусный маршрут (No.98)	17-11

Рисунок 17.2.4	Пример автобуса.....	17-13
Рисунок 17.2.5 (1)	Система магистральных и вспомогательных транспортных линий (Альтернатива I).....	17-17
Рисунок 17.2.5 (2)	Система магистральных и вспомогательных транспортных линий (Альтернатива II)	17-18
Рисунок 17.3.1	Объемы выбросов в атмосферу	17-32
Рисунок 17.3.2	Расчетный уровень загрязнения воздуха	17-33
Рисунок 18.1.1	Расположение суженных участков дорог в местах скопления микроавтобусов.....	18-1
Рисунок 18.1.2	Процедура отбора суженных участков.....	18-3
Рисунок 18.2.2	Расположение предлагаемых проектов	18-4
Рисунок 18.2.3	Расположение выявленных суженных участков.....	18-7
Рисунок 18.2.4	Дневная интенсивность движения на суженных участках пересечений.....	18-8
Рисунок 18.2.5	Карта расположения	18-9
Рисунок 18.2.6	План реконструкции ул. Сарайкина.....	18-12
Рисунок 18.2.7	Профиль реконструкции ул. Сарайкина.....	18-13
Рисунок 18.2.8	Поперечное сечение реконструкции ул. Сарайкина.....	18-14
Рисунок 18.2.9	Расположение участка расширения ул. Самеда Вургуна.....	18-17
Рисунок 18.2.10	Расположение общественных сооружений ул. Самеда Вургуна.....	18-18
Рисунок 18.2.11	План расширения ул. Самеда Вургуна	18-19
Рисунок 18.2.12	Профиль расширения ул. Самеда Вургуна.....	18-20
Рисунок 18.2.13	Поперечное сечение	18-21
Рисунок 18.2.14	Расположение общественных сооружений ул. Ингилаба –Московский пр-т.....	18-25
Рисунок 18.2.15	Расположение проектных дорог ул. Ингилаба –Московский пр-т	18-26
Рисунок 18.2.16 (1)	План средне-кольцевой дороги (1/3).....	18-27
Рисунок 18.2.16 (2)	План средне-кольцевой дороги (2/3).....	18-28
Рисунок 18.2.16 (3)	План средне-кольцевой дороги (3/3).....	18-29
Рисунок 18.2.17	Профиль средне-кольцевой дороги.....	18-30
Рисунок 18.2.18	Поперечное сечение средне-кольцевой дороги	18-31
Рисунок 18.2.19	Расположение общественных сооружений пересечения Тбилисского пр-та и ул. А. Саламзаде	18-34
Рисунок 18.2.20	План пересечения (пересеченияТбилисского пр-та и ул. А. Саламзаде)	18-35
Рисунок 18.2.21	Профиль Тбилисского проспекта.....	18-36
Рисунок 18.2.22	Поперечное сечение (пересеченияТбилисского пр-та и ул. А. Саламзаде)	18-37
Рисунок 18.2.23	Расположение общественных сооружений проспектов Зии Буниятова и Азадлыг	18-41
Рисунок 18.2.24	План пересечения	18-42
Рисунок 18.2.25	Профиль пересечения проспекта Зии Буниятова.....	18-43
Рисунок 18.2.26	Поперечное сечение	18-44
Рисунок 18.2.27	Общий вид моста Азадлыг.....	18-45
Рисунок 18.2.28	Поперечное сечение моста Азадлыг	18-46
Рисунок 18.3.1	Предлагаемая процедура осуществления переселения жителей.....	18-55
Рисунок 19.1.1	Расположение существующих трамвайных линий.....	19-2
Рисунок 19.1.2	Трамвайные остановки на существующих трамвайных линиях	19-3
Рисунок 19.2.1	План трамвайных линий	19-5

Рисунок 19.2.2	Организационная структура Трамвайного Депо Транспортного Департамента	19-7
Рисунок 20.1.1	Скорость транспортного потока в центральной части Баку (легк. авт.)	20-2
Рисунок 20.1.2	Спрос на парковку и парковочное пространство в центральных районах (4 зоны по исследованию поездок населения).....	20-10
Рисунок 20.1.3	Предлагаемое расположение периферийных стоянок в 2020 году	20-11
Рисунок 20.1.4	Схема целей проекта	20-14
Рисунок 20.2.1	Территория, охватываемая системой централизованного управления движением	20-16
Рисунок 20.2.2	Блок-схема системы централизованного управления движением.....	20-17
Рисунок 20.2.3	Контролируемые сегменты и суб-территории на территории централизованного управления движением	20-19
Рисунок 20.2.4	Функции и оборудование системы централизованного управления светофорами	20-19
Рисунок 20.2.5	План расположения детекторов автомобилей	20-21
Рисунок 20.2.6	Светофоры.....	20-22
Рисунок 20.2.7	Расположение мониторингового оборудования (кабельное ТВ)	20-22
Рисунок 20.2.8	Определение параметров сигнализации.....	20-24
Рисунок 20.2.9	Территория, предлагаемая для централизованного управления светофорами.....	20-26
Рисунок 20.2.10	График реализации проекта.....	20-27
Рисунок 21.1.1	Местонахождение пересечения.....	21-1
Рисунок 21.1.2	Мемориал на площади 20 Января	21-1
Рисунок 21.2.1	Автобусные маршруты.....	21-9
Рисунок 21.2.2	Расположение предлагаемых автобусных остановок.....	21-10
Рисунок 21.2.3	Стандартный профиль.....	21-13
Рисунок 21.2.4	Стандартный размер автобусов.....	21-15
Рисунок 21.2.5	Спецификации автобусных остановок	21-16
Рисунок 21.2.6	Расположение общественных сооружений пересечения 20 Января.....	21-18
Рисунок 21.2.7	Реорганизация маршрутов междугородних автобусов	21-22
Рисунок 21.2.8	План улучшения северного пересечения.....	21-23
Рисунок 21.2.9	Сравнение трамвайных маршрутов	21-24
Рисунок 21.2.10	План улучшения транспортных сооружений.....	21-28
Рисунок 21.2.11 (1)	План улучшения пересечения 20 Января	21-29
Рисунок 21.2.11 (2)	План улучшения пересечения 20 Января	21-30
Рисунок 21.2.11 (3)	План улучшения пересечения 20 Января	21-31
Рисунок 21.2.12	План улучшения южного пересечения.....	21-32
Рисунок 21.2.13	Профиль Тбилисского проспекта.....	21-33
Рисунок 21.2.14	Поперечное сечение	21-34
Рисунок 22.1.1	Карта расположения пересечения	22-1
Рисунок 22.1.2	Проблемы пересечения	22-3
Рисунок 22.2.1	Интенсивность движения по направлениям в 2001 году	22-4
Рисунок 22.2.2	Перспективная интенсивность движения по направлениям в 2010 и 2020 гг.	22-5
Рисунок 22.2.3	Автобусные маршруты.....	22-13
Рисунок 22.2.4	Предлагаемое расположение автобусных остановок.....	22-14
Рисунок 22.2.5	Стандартный профиль.....	22-16

Рисунок 22.2.6	Расположение общественных сооружений	22-19
Рисунок 22.2.7	Профиль расширения ул.Гара Гараева	22-21
Рисунок 22.2.8	Сравнение вариантов пересечения в разных уровнях по Московскому проспекту.....	22-22
Рисунок 22.2.9 (1)	План улучшения Азизбековского пересечения	22-29
Рисунок 22.2.9 (2)	План улучшения Азизбековского пересечения	22-30
Рисунок 22.2.9 (3)	План улучшения Азизбековского пересечения	22-31
Рисунок 22.2.10	План восточной автостанции.....	22-32
Рисунок 22.2.11	Профиль Московского проспекта.	22-33
Рисунок 22.2.12	Профиль восточной автостанции	22-34
Рисунок 22.2.13	Профиль проспекта Микаила Алиева.....	22-35
Рисунок 22.2.14	Поперечное сечение	22-36
Рисунок 22.2.15	Общий вид Азизбековского Моста	22-37
Рисунок 22.2.16	Поперечное сечение моста.....	22-38

СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ

ГСИД	Годовая Среднесуточная Интенсивность Движения
АСГО	Асфальтовая Смесь на Гранулярной Основе
Д/И	Отношение дохода к издержкам
ГИВ	Городская Исполнительная Власть
СЭП	Строить-эксплуатировать-передавать
СНГ	Содружество Независимых Государств
Д/П	Детальный Проект
ЕБРР	Европейский Банк Реконструкции и Развития
ОВОС	Оценка Воздействия на Окружающую Среду
ВЭНП	Внутренняя Экономическая Норма Прибыли
ЕС	Европейский Союз
ВФНП	Внутренняя Финансовая Норма Прибыли
ТЭО	Технико-экономическое обоснование
БСС	Бывший Советский Союз
ВВП	Валовой Внутренний Продукт
МПОА4	Модель Проектирования и Обслуживания Автострад (версия 4)
ВПЛ	Внутренне Перемещенные Лица
ПЭО	Предварительная экологическая оценка
МИШ	Международный Индекс Шероховатости
АСУД	Автоматизированная Система Управления Движением
ЯБМС	Японский Банк Международного Сотрудничества
ЯАМС	Японское Агентство Международного Сотрудничества
ЖДОТ	Железная Дорога Облегченного Типа
ГРБ	Главная Распределительная База
Г/П	Генеральный План
ЧПС	Чистая Приведенная Стоимость
NO _x	Оксиды азота
Прив. Ед.	Единица, приведенная к легковому автомобилю
ЧФИ	Частная финансовая инициатива



Презентация



Ичери Шехер



Пересечение 20 Января



Площадь 28 Мая



Регион промышленности в центре города
Баку



Интенсивность движения



микроавтобус



Интенсивность движения



Пересечение дороги и
железнодорожной линии



Метро «Хатаи»



Железнодорожный вокзал



Трубы нефтепровода



Улица Низами



Трамвай



Сегодняшнее депо



Переход (Нефтичляр)