

5.2 Существующее состояние дорог в Баку

5.2.1 Существующая дорожная сеть

В г. Баку имеется сеть дорог протяженностью 2013 км, расположенных вдоль берега Каспийского моря. Также имеется ряд кольцевых дорог, окружающих дороги в виде сетки в центре города. Общая длина главных дорог города составляет 1053 км. В Генеральном Плане (1985) было предложено строительство Бакинской кольцевой дороги, которая необходима в Баку для рассредоточения городского транспорта. Существующая дорожная сеть города Баку показана на Рисунке 5.2.1.

В Старом Городе и на периферийной территории этого города концентрируется много различных коммерческих зданий. Однако дороги здесь очень узкие, потому что они строились в 18 веке. Другие дороги обслуживались систематически в Советские времена, ширина главных дорог была увеличена, и ширина вспомогательных дорог также была расширена.

После исследования функций и ролей существующих дорог, вместо применения “СНиП”, проектная группа определила новые классификации в соответствии с действительной ситуацией дорог города Баку следующим образом:

Сеть региональных дорог	Скоростные автомагистрали
	Шоссе
Сеть основных магистральных дорог	Главные городские дороги
	Главные пригородные дороги
Сеть дорог местного назначения	Дороги местного назначения
	Подъездные дороги
Сеть пешеходных дорог	Пешеходные дороги

По таким автомагистралям как Сумгайытская дорога, соединяющим отдаленные города и поселки, передвигается большое количество машин с большой скоростью, и эти дороги играют роль дорог региональной значимости. Такие дороги нами были определены, как “Скоростные автомагистрали”. С другой стороны, интенсивность движения на других автомагистралях, таких как Зыхское шоссе, не так высока, как на “Скоростных автомагистралях”, хотя базовая функция этих дорог сходна. Такие автомагистрали были определены как “шоссе” в данном исследовании. “Скоростные автомагистрали” и “Шоссе” формируют сеть региональных дорог.

В пределах города Баку основные дороги, обычно называемые “Шоссе”, формируют сеть радиальных и кольцевых дорог. Радиальные дороги отходят от “Скоростных дорог” и “Шоссе” и тянутся к центру города. Кольцевые дороги примыкают к радиальным дорогам и формируют круговой коридор города. Так как эти дороги служат основной структурой города, они были определены как “Основные городские дороги”. Другие

дороги примыкают к каждой “Основной городской дороге” и формируют основной коридор для каждого района. Некоторые из них играют роль внутренних кольцевых дорог. Такие дороги были определены как “Основные пригородные дороги”. Эти дороги формируют сеть основных дорог.

Кроме вышеназванных дорог, дороги в центральной части Баку формируют сетчатую систему и позволяют автомобилям двигаться по кругу в пределах данной территории. Дороги в жилых районах, отходящие от основных дорог, также позволяют совершать круговые маршруты в пределах территории. Такие дороги были определены как “Дороги местного назначения”. Другие небольшие дороги, позволяющие автомобилям подъехать к определенному месту назначения были определены как “Подъездные дороги”. Эти дороги формируют сеть дорог местного назначения.

В городе имеется несколько улиц подобно ул. Низами, на которые запрещен въезд автомобилей. Такие дороги были определены как “Пешеходные дороги”, которые и формируют сеть пешеходных дорог.

Несомненно, не все дороги точно соответствуют данной классификации, в особенности дороги на застроенных территориях города Баку. Большинство таких неприметных дорог были отнесены к классу дорог местного назначения. Хотя по СНиП определены промышленные дороги, в данном исследовании этот вид дорог не применялся, так как таких дорог, которые служили бы только в промышленных целях не было обнаружено.

а) Сеть региональных дорог

На Абшеронском полуострове находится два крупных города: Баку (население в 2 млн.) и Сумгайыт (240 тыс.). Баку расположен в южной части полуострова, а Сумгайыт – в северо-западной части, и несколько маленьких деревень расположены в пригородных территориях. Сумгайыт, другие города и международный аэропорт, который расположен в 20 км от центра города, соединены с Баку несколькими автомагистралями.

Сумгайытская дорога тянется с северо-запада Баку в сторону Сумгайыта и северной части Азербайджана вдоль Каспийского моря. Эта дорога имеет шесть полос движения и играет важную роль в соединении крупных городов. Аэропортская дорога тянется в сторону аэропорта и нескольких поселков в Азизбековском районе. Бинагадинская дорога соединяет Баку и поселки в Бинагадинском районе. Горшоссе соединяет центр Баку с поселком Сабунчи. Обе дороги играют важную роль в соединении Баку с нефтепромыслами, расположенными в северной части озера Беюк-Шор. Сальянское шоссе тянется вдоль Каспийского моря в южной части полуострова и ведет к городам центральной равнины Азербайджана. Этот маршрут изучался TRACECA. Зыхское шоссе соединяет Баку с восточно-южной частью полуострова.

б) Сеть главных дорог

Радиальные и кольцевые дороги формируют базовую структуру дорожной сети города Баку.

Такие проспекты, как Тбилисский, Московский, пр-т Бабека, Азадлыг, Нефтчиляр играют роль главных радиальных дорог. Тбилисский пр-т, который является продолжением Сумгайытской дороги, тянется с северо-запада города Баку в центр города, охватывая круг 20 января и пересекая ул. Бакиханова, где проспект делится на две улицы. Московский пр-т., который имеет дополнительную полосу, выходит на дорогу, ведущую в Беюк-Шор на Азизбековском кругу. Проспект Бабека, длина которого 10 км, соединяет восточные жилые районы с центром города. Проспект Нобеля тянется вдоль восточного побережья, а проспект Нефтчиляр – вдоль западного побережья. Из-за присутствия ж/д линии, два проспекта не соединяются напрямую. Проспект Азадлыг тянется через город в северном и южном направлениях и формирует основу решетчатой сети дорог города.

Проспекты Метбуат, Али Мустафаева, Гасанбека Зардаби, Зии Буниятова и ул. Беюк Шор формируют кольцевую дорогу. Эти улицы и проспекты являются частью одной кольцевой дороги, называемой Карл Маркс. Вероятно, ул. Гара Гараева и Магомеда Хаджи являются восточной частью кольцевой дороги. Однако, лучше рассматривать эти улицы в другом пункте классификации из-за отсутствия прямого сообщения к кольцевой дороге и существующей функции улиц.

с) Сеть дорог местного назначения

Дороги местного назначения были определены как дороги, которые позволяют совершать круговые маршруты автомобилям в пределах территорий, окруженных основными дорогами. В дополнение, дороги местного назначения облегчают торговую и коммерческую деятельность придорожных зданий; поэтому было бы желательно построить терминалы для разгрузки и загрузки грузов вдоль дорог. Например, ул. Хагани, Зорге, Низами, Алиева, Пушкина и Джавада являются типичными дорогами местного назначения в центральной части города. На других территориях, дороги местного назначения играют роль коридора в под-районных территориях.

Подъездные дороги обычно можно встретить в жилых районах с небольшими кварталами, в то время как дороги местного назначения играют роль подъездных дорог на территориях с большими кварталами. Функция подъездной дороги заключается в распределении автомобилей по конечным пунктам назначения.

d) Сеть пешеходных дорог

Сеть пешеходных дорог состоит из пешеходных дорог, тротуаров, парков и переходов (подземных переходов). В общем, приоритет отдается движению транспорта и пешеходы терпят неудобства при переходе дорог. Однако, существует хорошо спланированная сеть пешеходных дорог на Площади Фонтанов, от которой отходит ул. Низами в качестве пешеходной дороги. Существуют также подземные переходы на станциях метро подобно 20 января.

е) Система дорожной сети

Можно сказать, что в центральной части Баку широко распространена сеть дорог с односторонним движением, и автомобили свободно совершают круговые маршруты по

дорогам с односторонним движением. Такая сеть дорог облегчает систему дорожных знаков на перекрестках. Дороги с односторонним движением функционируют в паре: проспект Азадлыг – ул. Бейбутова, ул. Дж. Джабарлы – ул. З. Ахмедбекова, ул. Г. С. Бейли – ул. М. Гусейнова, проспект Азербайджана – проспект Нефтчиляр и т.д.. Однако, есть одиночные дороги с односторонним движением. Например, ул. Г. Гаджиева с односторонним движением, которая тянется с юга на север.

Приоритетное отношение к общественному транспорту является также важной деталью в существующей системе дорожной сети. Например, микроавтобусам разрешается ездить в противоположном направлении на проспекте Азадлыг. Это говорит о том, что система дорог с односторонним движением иногда создает неудобства для движения автомобилей, и есть основания для дискуссий на эту тему.

f) Отсутствие связи в иерархии дорог

Иерархия дорог не совершенна из-за нехватки адекватных дорог в некоторых местах. Хотя такой вид несовершенства зависит от класса иерархии, следующие части дорог рассматриваются как отсутствующие части кольцевой дороги:

- Между проспектом Гара Гараева и Азизбековским кругом.
- Между проспектом М. Гаджи и проспектом Нобеля (или Зыхским шоссе)
- Между проспектом Нефтчиляр и Патамдартским шоссе

Это не означает, что существует обязательная необходимость строительства новых дорог.

Сеть дорог не адекватна в промышленной зоне, которая охватывает как некоторые центральные части, так и восточные жилые районы.

Общая площадь асфальтового покрытия составляет 19,6 млн.кв.м. Длина дорог и площадь асфальтового покрытия в 11 районах города Баку показана в нижней Таблице (Таблица 5.2.1).

5.2.2 Инвентаризация дорог

(1) Цели и методы исследования

1) Цели

Инвентаризация дорог была проведена в январе и феврале 2001 для сбора следующих базовых данных:

- Создание связанных данных для анализа движения в формате “JICA STRADA”
- Изучение существующей структуры сети дорог
- Классификация дорог
- Изучение существующих проблем и аспектов
- Планирование программы по улучшению дорог

2) Исследованные дороги

Дороги были выбраны с учетом вышеуказанных целей и подразделены на секции на перекрестках. Исследованные дороги включали в себя:

- Существующие дороги, обозначенные в “Генеральном Плане”
- Дороги, по которым проходят маршруты общественного транспорта (автобусы, микроавтобусы и трамваи)
- Подъездные дороги в зонах движения

3) Исследованные параметры

Для того, чтобы подготовить данные необходимо определить вместимость дорог, которая зависит от ширины дороги, числа полос движения, парковки и т.д.. Вдобавок, направление движения и состояние асфальтового покрытия также является важной информацией. С точки зрения охраны окружающей среды, необходимо изучить состояние зеленых насаждений. Поэтому, были исследованы следующие параметры:

- Число дорожных полос по направлениям
- Ширина проезжей части по каждому направлению
- Ширина фронтальной дороги по направлениям (имеются или нет)
- Ширина центральной полосы и тротуара (имеются или нет)
- Зеленые насаждения (имеются или нет)
- Состояние асфальтового покрытия (хорошее, норм., плохое или совсем плохое)
- Парковка (с двух сторон, левая или правая сторона, или парковка запрещена)
- Дорожные знаки на перекрестках (имеются или нет)

4) Методика

В то время как в Сабаильском районе существуют данные по инвентаризации дорог, в других районах такие данные отсутствуют. Для подтверждения точности существующих данных, проектной группой были выбраны некоторые данные и проверены при проведении полевых исследований, которые показали, что данные вполне надежные и их можно использовать в целях данного исследования. С другой стороны, длина других дорог была измерена специальными аппаратами с инфракрасным излучением.

Длина дорог была измерена с использованием карты масштабом 1/25000. Что касается зеленых насаждений, если вдоль дорог встречалось более одного дерева, то производилась запись “Зеленые насаждения есть”. Что касается парковки, то если встречались машины, остановленные вдоль дорог, то делалась запись “Парковка есть”, не зависимо от того, разрешена или нет парковка. Каждый изыскатель оценивал состояние асфальтового покрытия. Определить число дорожных полос было трудно, так как на многих дорогах линии полос стерлись. Парковка и свободное движение машин на широких дорогах также затрудняли определить число дорожных полос.

(2) Результаты

1) Состояние асфальтового покрытия

В общем, главные дороги с высокой интенсивностью движения находятся в хорошем техническом состоянии, и наоборот небольшие дороги – в плохом состоянии. Состояние асфальтового покрытия показано на Рисунке 5.2.2.

Состояние асфальтового покрытия хорошее на таких проспектах как Нефтчиляр, Азербайджан, Москва, Тбилисси, пр-те Бюль-Бюля, на улице С. Вургуна и т.д. Проспект Бабека в плохом состоянии, несмотря на значимость этой магистральной дороги. Дополнительные полосы на проспекте Зии Буниятова в плохом состоянии. Улица Дж. Гаджиева является типичным примером улицы, которая находится в плохом состоянии. Трамвайные линии находятся в плохом техническом состоянии, и на проезжей части видны углубления. Небольшие улицы в центре находятся в плохом состоянии.

Дороги в пригородных зонах в очень плохом состоянии и некоторые дороги в жилых районах даже не покрыты асфальтом.

2) Тротуары и сооружения для пешеходов

Тротуары являются базовым элементом улиц и на многих дорогах имеются тротуары с зелеными насаждениями, которые позволяют безопасно ходить пешеходам вдоль улиц. С другой стороны, во многих местах неудобно переходить дорогу из-за недостатка пешеходных переходов. Также в проекте тротуаров не учтены удобства для инвалидов, а эта проблема является серьезной в настоящее время из-за большого количества инвалидов войны.

3) Зеленые насаждения вдоль дорог

Почти на всех улицах в центре города вдоль тротуаров посажены деревья. Напротив, в пригородных районах мало дорог с зелеными насаждениями. Наличие зеленых насаждений вдоль дорог показано на Рисунке 5.2.5.

4) Парковка на дорогах

В центре города парковка на дорогах является распространенным явлением. На некоторых дорогах имеются специальные места, отведенные для парковки автомобилей, в то время как на других дорогах таких мест нет. Обычно, парковка личных автомобилей хорошо организована и не мешает движению машин на дорогах. Однако, имеется несколько улиц, таких как Низами, где машины, остановленные на тротуарах мешают ходьбе пешеходов. С другой стороны, парковка микроавтобусов также затрудняет движение машин. Условия парковки показаны на Рисунке 5.2.6.

5) Водоотведение

На улицах не установлены водоотводные устройства, но дождевая вода течет вдоль бордюров. Водоприемники обычно установлены вблизи перекрестков. На большинстве пригородных дорог нет водоотводных устройств. Расположение водоотводных устройств показано на Рисунке 5.2.7.

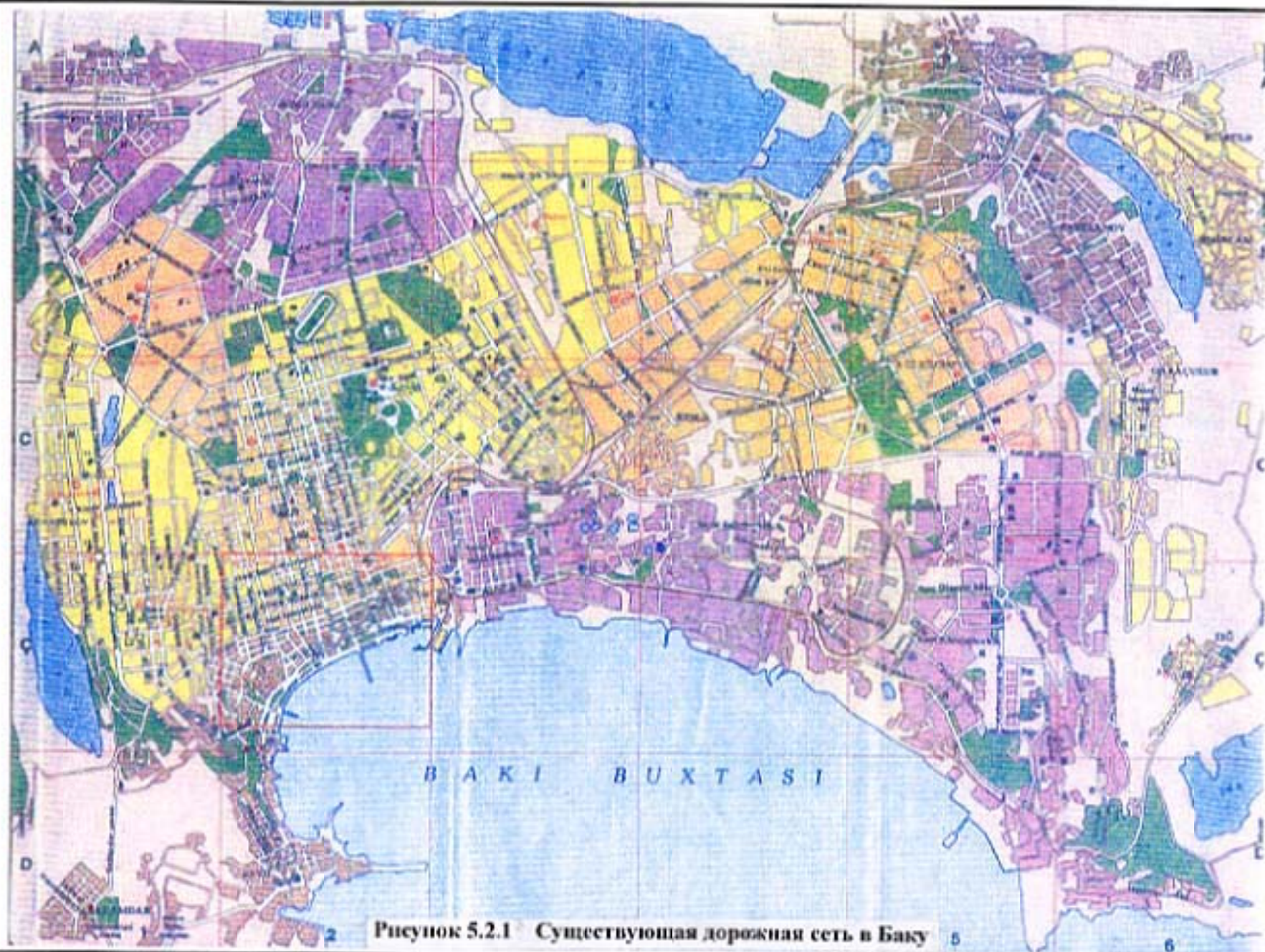


Рисунок 5.2.1 Существующая дорожная сеть в Баку

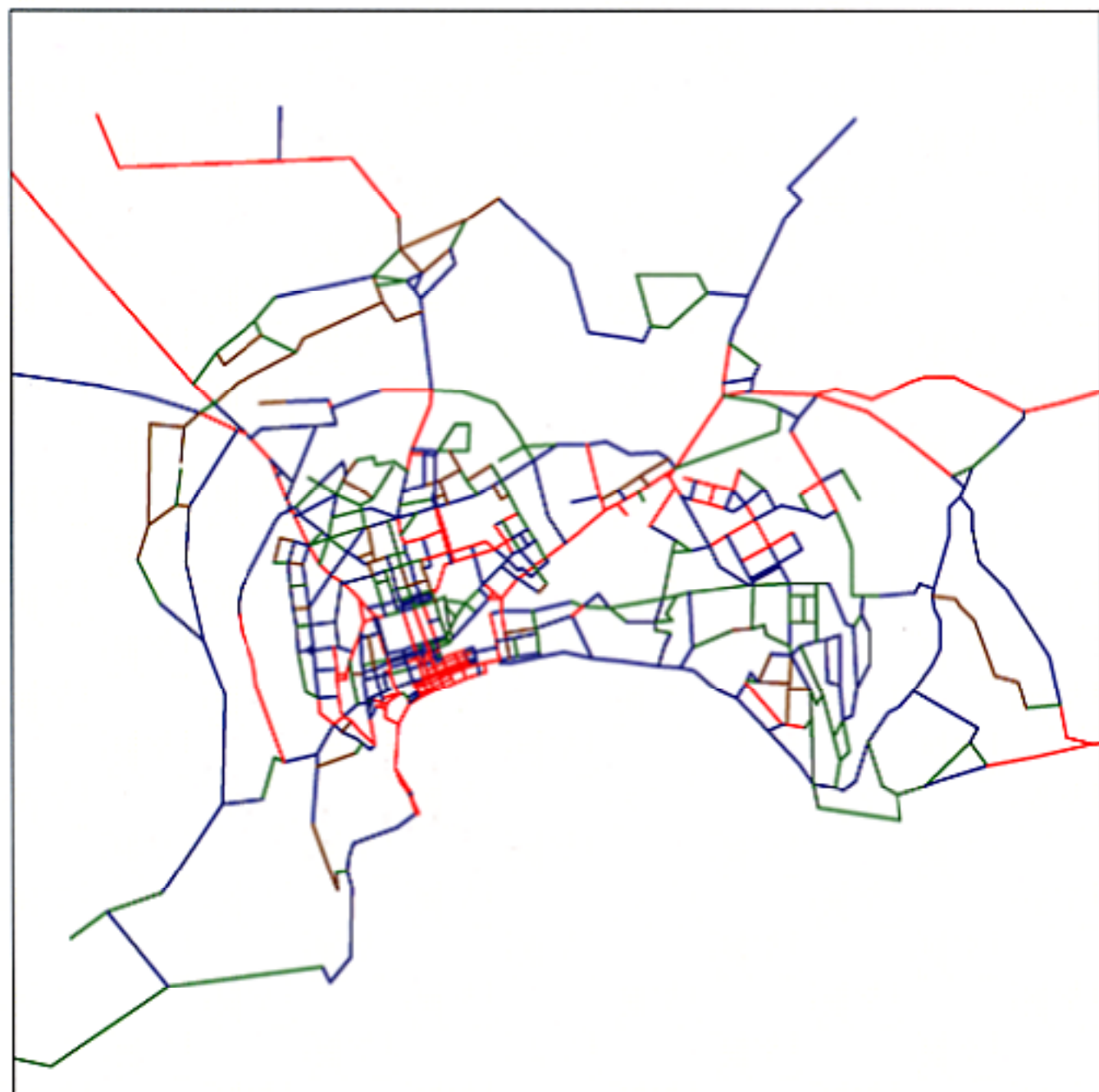


Рисунок 5.2.2

Результаты инвентаризации дорог(дорожное положение)

Результаты исследования по инвентаризации дорог

Исследование по улучшению системы городского транспорта в г. Баку Азербайджанской Республики

Японское Агентство Международного Сотрудничества (ЯАМС)

ЛЕГЕНДА

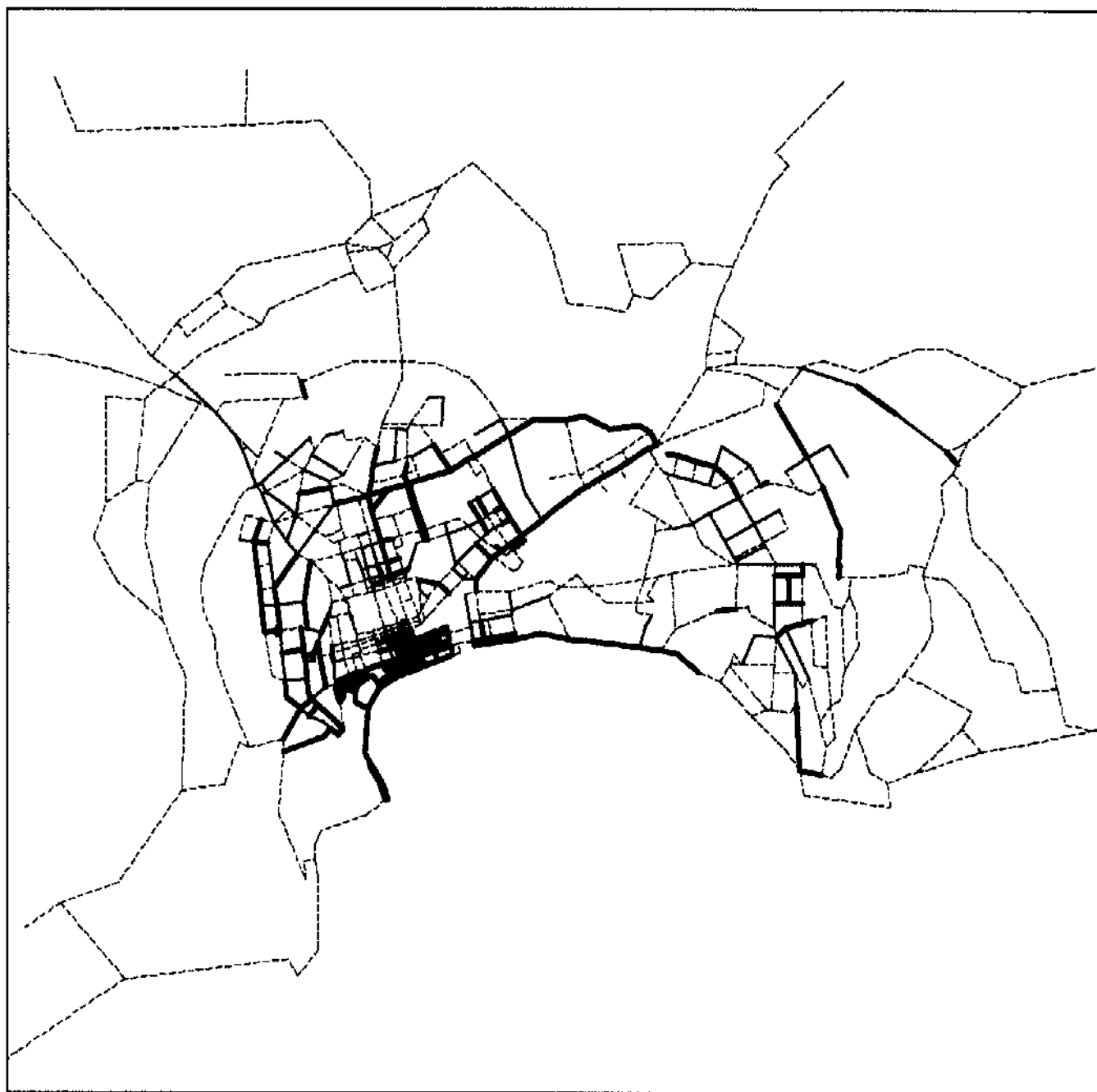
- Хорошее
- Среднее
- Плохое
- Очень плохое



Рисунок 5.2.3 Результаты инвентаризации дорог(односторонняя система)



Рисунок 5.2.4 Результаты инвентаризации дорог(ширина дорог)



**Рисунок 5.2.5 Результаты инвентаризации дорог
(Зеленые насаждения вдоль дорог)**

Результаты исследования по инвентаризации дорог

Исследование по улучшению системы городского
транспорта в г. Баку Азербайджанской Республики

Японское Агентство Международного Сотрудничества
(ЯАМС)

ЛЕГЕНДА

- Двустороннее
- Одностороннее
- - - Деревьев нет



**Рисунок 5.2.6 Результаты инвентаризации дорог
(Условия парковки автомобилей)**

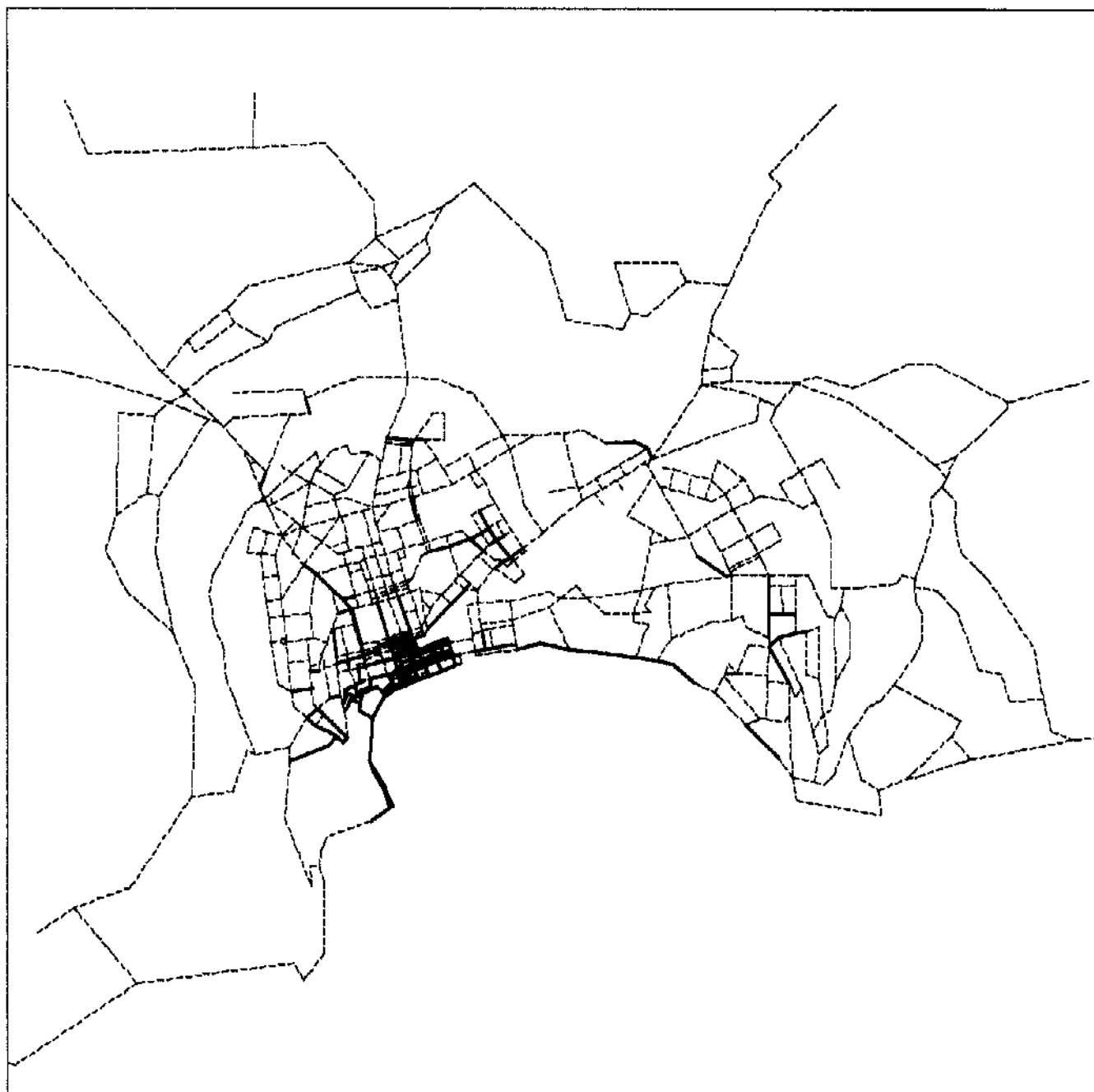
Результаты исследования по инвентаризации дорог

Исследование по улучшению системы городского транспорта в г. Баку Азербайджанской Республики

Японское Агентство Международного Сотрудничества (ЯАМС)

ЛЕГЕНДА

- Двусторонняя
- Односторонняя
- Парковки нет



**Рисунок 5.2.7 Результаты инвентаризации дорог
(Установка водоотводных устройств)**

Результаты инвентаризации дорог

Исследование по улучшению системы городского
транспорта в г. Баку Азербайджанской Республики

Японское Агентство Международного Сотрудничества
(ЯАМС)

ЛЕГЕНДА

————— Имеется
----- Не имеется

Таблица 5.2.1 Длина дорог и площадь асфальтового покрытия в 11 районах Баку

№	Район	Длина дорог (км)	Площадь асфальтового покрытия (млн. м2)
1	Бинагади	198,4	1,6
2	Карадаг	141,8	1,1
3	Азизбеков	377,1	2,8
4	Ясамал	128,3	1,5
5	Нариманов	141,5	2,1
6	Насими	100,0	1,6
7	Низами	110,0	1,2
8	Сабунчи	313,6	2,6
9	Сабаил	147,8	1,9
10	Сураханы	200,3	1,3
11	Хатаи	154,2	1,9
Всего		2013,0	19,6

Источник - ДорРемСтрой

Стандарты в области классификации, геометрического проектирования, строительства, улучшения, технического обслуживания и контроля дорог в Азербайджане основаны на нормах, подготовленных бывшим Министерством Автомобильных Дорог.

5.2.3 Дорожные сооружения

(1) Станции грузовых автомобилей

1) Введение

Перед обретением независимости, управление грузовыми станциями было централизованным. Государство контролировало станции грузовых автомобилей, расход топлива, расстояния транспортировки и др. Однако госконцерн Азеравтонаглият контролировал только 30% станций. Остальные станции контролировались Министерством Сельского Хозяйства, Министерством Торговли и другими министерствами. И эти министерства все еще управляют станциями.

Госконцерн Азеравтонаглият осуществлял 80% грузовых перевозок по автомобильным дорогам. Однако в настоящее время эта сфера приватизирована. Азеравтонаглият является единственной организацией, выдающей лицензии на осуществление автомобильных грузоперевозок.

2) Существующее состояние станций грузовиков

Расположение станций грузовиков показано на Рисунке 5.2.8.

На станциях отсутствуют погрузочные / разгрузочные устройства. В основном, на них имеются только места для парковки грузовиков.

3) Сбор платежей

С грузовиков, прибывающих с зарубежных стран с грузом более 20 т, взимается налог на границе Азербайджана. Размер платежей показан в нижней таблице.

Таблица 5.2.2 Платежи, взимаемые с грузовиков, прибывающих из зарубежных стран

Сумма налога (в долларах США)	Пребывание в Азербайджане
180	Первый день
Дополнительные 20 %	От двух до шести дней
Дополнительные 30 %	От семи до тридцати дней
Дополнительные 40 %	Более тридцати дней

Налоги поступают в государственную казну и 15% суммы выделяются госконцерну Азеравтонаглият.

Также плата в 25 долларов США взимается с грузовиков, проезжающих через Баку, Гянджу и Сумгайыт, но транспортные маршруты ограничиваются маршрутами, разрешенными полицией.

(2) Грузовой/паромный терминал в Бакинском порту

В 1994 году “Бакинский международный торговый морской порт”, самый крупный порт в регионе, стал независимым от “Каспийской Пароходной Компании”. Бакинский Международный Торговый Порт является государственной организацией и генеральный директор порта назначается Кабинетом Министров. Основным сооружением Бакинского Международного Торгового Морского Порта является нефтяной терминал, расположенный в 50 км к северо-западу Баку на Абшеронском полуострове. Сооружения порта состоят из четырех причалов, включая четыре терминала, которые вмещают 4 судна одновременно.

1) Описание Бакинского порта

Бакинский порт является единственным международным портом в Азербайджане, связанным с Прикаспийскими странами. В последние годы через него стали переправлять такой сухой груз, как цемент (Иран), заготовки (Россия) и зерно (Казахстан) и т.д.. Также паром является основной связью между Туркменбаши в Туркменистане.

2) Существующее состояние Бакинского порта

Грузооборот в Бакинском порту показан в Таблице 5.2.3.

Объем грузооборота в Бакинском порту начал резко сокращаться с 1990 года. Грузооборот в 1990 году составил 11,5 млн. т. Однако, он сократился до 1,8 млн. тонн в 1994 году и 1,0 млн. тонн в 1995 году. И в 1999 году грузооборот вновь стал повышаться и достиг 3,6 млн. тонн.

Таблица 5.2.3 Объем грузооборота в Бакинском порту (в 1000 т)

Год/ Вид груза	1987	1991	1992	1993	1994	1995	1996*	2000
Сухой груз	1,238.1	897.4	688.5	518.4	407.3	142.0	299.0	50.0
Паромные перевозки	5,850.0	1,920.0	1,094.8	638.5	553.7	781.5	800.0	1,500.0
Жидкий груз	данных нет	8,671.5	3,556.0	3,370.7	869.4	91.0	100.0	3,200.0
Общий объем грузооборота	данных нет	11,489.0	5,339.3	4,527.3	1,848.4	1,014.5	1,199.0	4,750.0

В Таблице 5.2.4 показаны эксплуатационные доходы и расходы Бакинского порта в 1999 году. Эксплуатационные доходы Бакинского порта составили 21,4 млрд. ман., а расходы – 15,8 млрд. ман., в результате чего доход составил 5,6 млрд. ман.

Таблица 5.2.4 Финансовое положение Бакинского порта (1999)

Доходы	(млн.ман)	Затраты	(млн.ман.)
Эксплуатационные доходы	6,325	Персонал	4,300
Пошлины	14,354	Техническое обслуживание	1,374
Другие	717	Амортизация	5,504
		Дноуглубительные работы	2,152
		Другие	2,490
Всего	21,396	Всего	15,820

Источник: Бакинский порт

Источник: “Реорганизация транспортного сектора в Азербайджане”, Отчет о ходе работ, Том 2, май 2000г., ТАСИС.

В последние годы ТАСИС оказывает содействие новым независимым странам в области развития экономических и политических связей между Европейским Союзом и этими странами.

Азербайджан находится в центре ТРАСЕКА (Транспортный Коридор между Европой и Кавказом), и ТАСИС имеет Координационный Отдел в Азербайджане.

В 1998 году Бакинский порт провел переговоры с ЕБРР для получения займа на проведение исследования в области улучшения порта. Разработка проекта реконструкции была поручена консультантам из Великобритании.

Правительство Азербайджана в 2000 году подписало договор на получения кредита в сумме 10 млн. долл. США от ЕБРР на реконструкцию паромного терминала. Технико-экономическое обоснование уже завершено.

5.2.4 План улучшения существующих дорог в Баку

(1) Среднесрочный план улучшения дорог

В Бакинской Исполнительной власти имеется план по развитию дорог путем улучшения и/или строительства при наличии свободных денежных средств. Расположение проектов плана показано на Рисунке 5.2.9.

- a) Строительство кольцевой дороги от Локбатанской дороги до Тбилисского проспекта.

Длина дороги : 14,0 км.

Ширина дороги : 15,0 м.

Основные работы : реконструкция асфальтового покрытия.

Оценочная стоимость : 112,500 млн. ман.

- b) Улучшение проспекта К. Маркса для того, чтобы он играл роль “кольцевой дороги”. Это включает в себя очистку местных дорог и создание связи с основными магистральными дорогами.

Длина дороги : 9,6 км.

Ширина дороги : 33,0 м .

Основные работы : Работы по замене верхнего слоя асфальтового дорожного покрытия

Оценочная стоимость : 20592 ,0 млн. ман.

- c) Улучшение аэропортской дороги.

Длина дороги : 12,5 км.

Ширина дороги : 18,0 м.

Основные дороги : Работы по замене верхнего слоя асфальтового дорожного покрытия

Оценочная стоимость : 10125,0 млн. ман.

- d) Реконструкция автомобильной дороги Патамдарт.

Длина дороги : 9,0 км.

Ширина дороги : 14,0 м.

Основные работы : Работы по замене верхнего слоя асфальтового дорожного покрытия, водопропускной трубы и подпорных стен.

Оценочная стоимость : 5670,0 млн. ман.

- е) Улучшение проспекта Бабека, который служит местом транзитного движения машин из центра города к поселкам Ахмедлы, Гюнешли и Бакиханов.

Длина дороги : 9,8 км.

Ширина дороги : 30,0 м.

Основные работы : Работы по замене верхнего слоя асфальтового дорожного покрытия

Оценочная стоимость : 13230,0 млн. ман.

- ф) Улучшение “Шелкового Пути” (Тбилисский проспект~проспект Матбуат~Ул. Саламзаде~ул.К.Маркса~переезд”Азизбеков”~ул. Внешнекольцевая~проспект Бабека ~Причал паромной переправы).

Общая длина дорог : 25,5 км.

Основные работы : Работы по замене верхнего слоя асфальтового дорожного покрытия

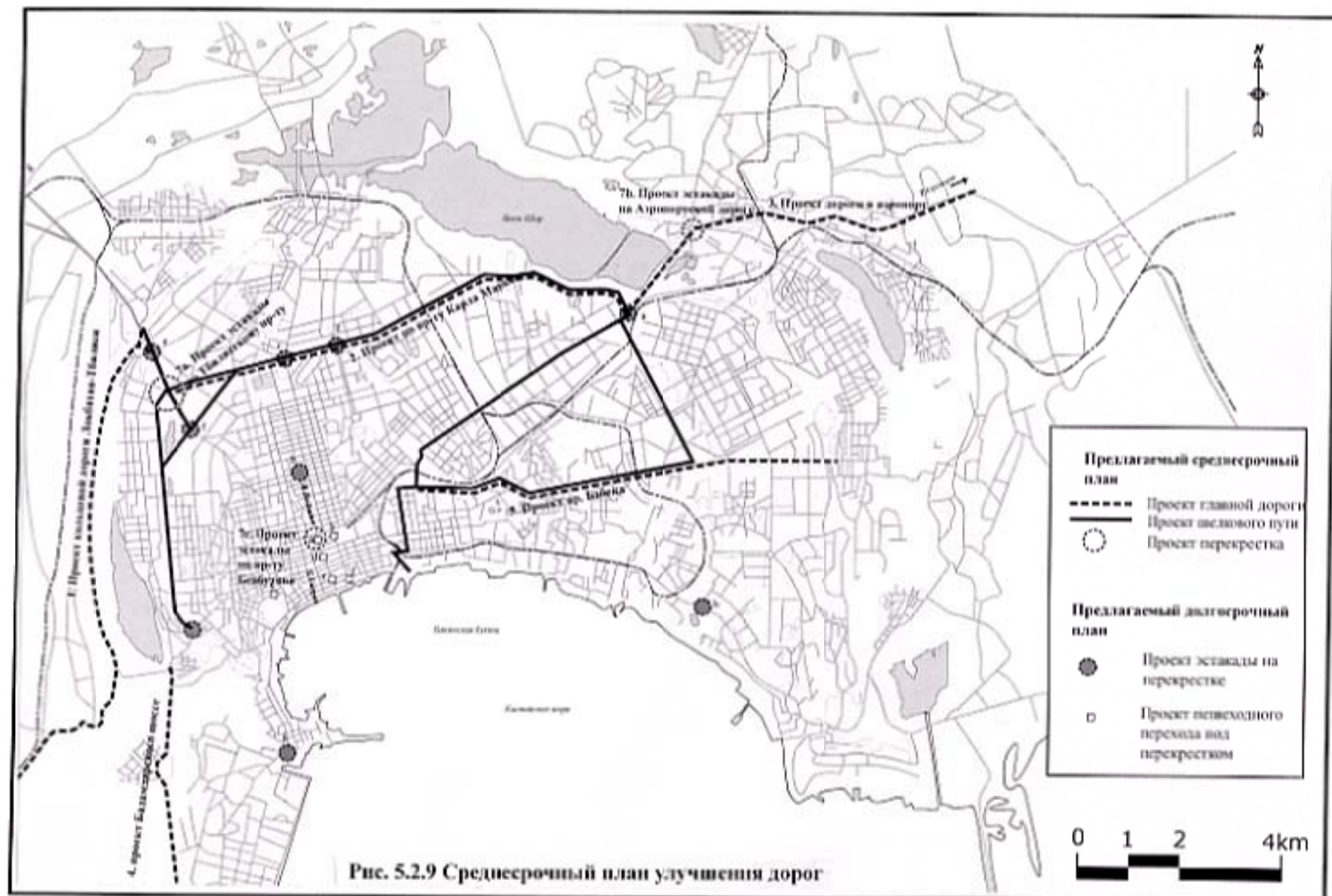
Оценочная стоимость : 17212,5 млн. ман.

- г) Строительные работы для обеспечения гладкого движения на перекрестках. На этих перекрестках необходимо построить эстакаду;

- пересечение Тбилисского проспекта и Бакинской кольцевой дороги.

- пересечение аэропортской дороги и Сураханской дороги (пересечение в разных уровнях).

- пересечение ул. Бейбутов и ул. Физули/С. Бадалбейли.



(2) Долгосрочный план улучшения дорог

В период между 2010 г. и 2020 г., принимая во внимания интенсивный рост движения, Бакинская Исполнительная Власть считает целесообразным установить эстакады на различных уровнях.

- a) Аэропортская дорога,
 - * пересечение в области метро “Азизбеков” (типа кольцевой дороги).
 - * пересечение на Сабунчинском кругу.
 - * криволинейный участок дороги в сторону аэропорта со стороны Мардакянской дороги.
- b) пересечение ул. Бакиханова и ул. С. Вургуна.
- c) пересечение проспекта Азадлыг и ул. К. Маркса.
- d) пересечение ул. Ататюрка и ул. К Маркса.
- e) пересечение Тбилисского проспекта и ул. 20 января.
- f) пересечение Тбилисского проспекта и ул. Саламзаде.
- g) пересечение дороги Биби-Эйбат и Сабаильского проспекта.
- h) пересечение проспекта Нобеля и ул. Мамедова.
- i) пересечение проспекта Матбуат и ул. А. Султановой.

Также, предусматривается строительство пешеходных туннелей на следующих перекрестках.

- a) пересечение ул. Р. Бейбутова и ул. Физули.
- b) пересечение проспекта Азадлыг и ул. Физули.
- c) пересечение ул. Истиглалият и ул. Г. Гаджиева.
- d) пересечение ул. Р. Бейбутова и ул. 28 мая.
- e) пересечение ул. Р. Бейбутова и проспекта Азербайджан.
- f) пересечение проспекта Нефтчиляр и проспекта Азадлыг.

Расположение предлагаемых проектов показано на Рисунка 5.2.9.

Исполнительная Власть г. Баку имеет следующие планы и стратегии для улучшения состояния транспорта в городе Баку:

- a) Строительство станций для грузовиков
Строительство станций для грузовиков на въезде в город (вне города) для международных грузовых перевозок, включая таможенный контроль, сооружения для хранения грузов и дальнейшее распределение партий груза по назначенным адресам.
- b) Лицензирование и грузовые транспортные услуги
Предоставление прав на лицензирование и организацию грузовых транспортных услуг населению и торговым сетям города.
- c) Права для крупных грузовых автомобилей
Предоставление прав на выдачу разрешений грузовым автомобилям въезжать в город.

Необходимо принимать во внимание связи между деятельностью порта и его влияние на городской транспорт города Баку. Из-за существующего расположения порта, крупные грузовики, въезжающие в и выезжающие из грузового терминала создают скопление транспорта на существующих дорогах. Для избежания такой ситуации и для того, чтобы грузовые автомобили могли беспрепятственно достичь главной автомагистрали, руководители порта внесли предложение включить следующие два проекта в Генеральный план по улучшению системы городского транспорта (проект ЯАМС).

- Расширение подъездной дороги к парому (приблизительно 400 м).
- Перемещение входа в основной грузовой терминал в другое место рядом с паромом.

Карта расположения данных проектов показана на Рисунке 5.2.10.

(3) Существующие и текущие дорожные проекты

Существующие и текущие проекты по улучшению дорог представлены ниже. Информация была предоставлена ДорРемСтроем в ноябре 2000 года. Расположение проектов показано на Рисунке 5.2.11.

- 1) Реконструкция ул. Т. Алиева, которая соединяет проспект Ататюрка и проспект Азадлыг (завершен)
 - Длина дороги : 1025 м.
 - Ширина проезжей части : 20 м (двухсторонняя).
 - Основные работы : Обновление асфальтового покрытия, работы по установке водоотводных устройств, обочин и земляные работы.
 - Стоимость реконструкции: 1844 млн. ман.
- 2) Улучшение ул. Шарифлы, которая соединяет ул. Рустамова с ул. Давина в поселках Низаминского района. Движение на этой дороге было приостановлено в течении 10 лет из-за непроходимости дорог (завершен).
 - Длина дороги : 1025 м.
 - Ширина проезжей части : 20 м (двухсторонняя).
 - Основные работы : Замена верхнего слоя асфальтового покрытия, обочин и земляные работы.
 - Стоимость улучшения : 708 млн. ман.
- 3) Восстановление подземной части пешеходного туннеля на ул. Бакиханова в центре города (завершен).
 - Площадь асфальтового покрытия : 13000 кв. м.
 - Основные работы : Замена асфальтового покрытия.
 - Стоимость восстановления : 585 млн. ман.

- 4) Реконструкция автомобильной дороги Биби-Эйбат в Сабаильском районе, которая предоставляет выход движения из города в южном направлении. Проезжая часть была расширена до 18 м.
 - Длина дороги : 1025 м.
 - Ширина проезжей части : 18 м(двухсторонняя).
 - Основные работы : Обновление асфальта, обочин и земляные работы.
 - Стоимость реконструкции : 2710 млн. ман.
- 5) Реконструкция части дороги, соединяющей Бинагадинскую дорогу с Сумгайытской дорогой в Бинагадинском районе. Эта дорога предоставляет выход из города в северном направлении в качестве кратчайшего пути.
 - Длина дороги : 1100 м.
 - Ширина проезжей части : 12 м (двухсторонняя)
 - Основные работы : Обновление асфальтового покрытия, обочин и земляные работы.
 - Стоимость реконструкции : 484 млн. ман.
- 6) Реконструкция части проспекта Нефтчиляр (400 м). Она была повреждена в результате оползня. Необходимо удалить почву, произвести очистные работы и покрыть асфальтом.
 - Длина дороги : 400 м.
 - Ширина проезжей части : 18 м (двухсторонняя)
 - Основные работы : Обновление асфальта, обочин и земляные работы.
 - Стоимость реконструкции : 1032.8 млн. ман.
- 7) Ремонт дороги, соединяющей Бинагадинскую автодорогу с поселком Баладжары в Бинагадинском районе.
 - Длина дороги : 2780 м.
 - Ширина проезжей части : 10 м (двухсторонняя)
 - Основные работы : Замена верхнего слоя асфальтового покрытия.
 - Стоимость улучшения : 745 млн. ман.

Более того, в настоящее время реализуется проект Бакинской обходной дороги. Посредством этой дороги планируется привлечь сквозное движение и способствовать мобильность в пределах различных частей Баку. Она расположена на границе амфитеатра центрального Баку с длиной в 16,0 км. Этот проект включает строительство шести полосной автомагистрали, включая реконструкцию 7,1 км существующей дороги Баку-Астара. Техничко-экономическое обоснование, финансируемое Кувейтским фондом, было завершено.

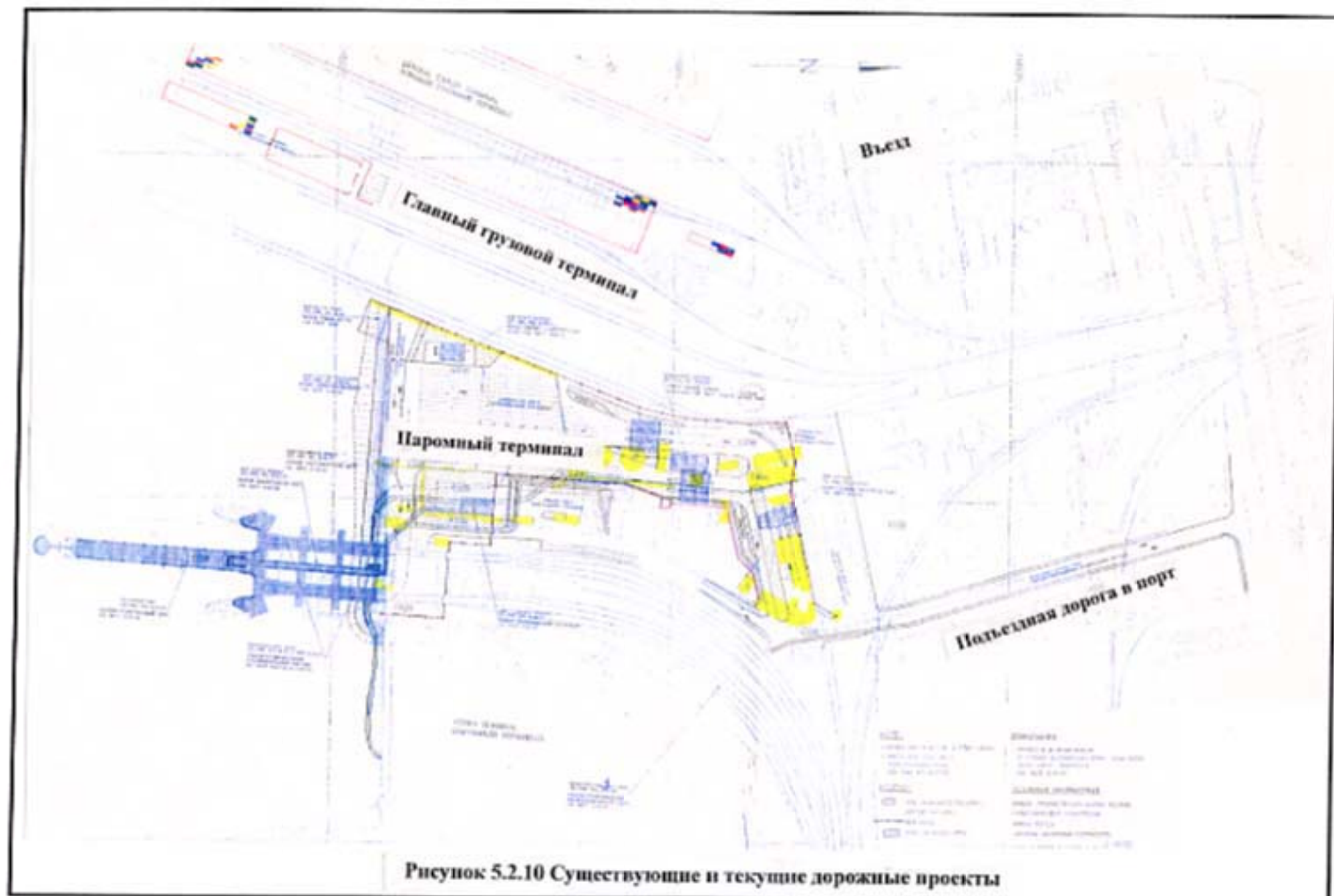


Рисунок 5.2.10 Существующие и текущие дорожные проекты

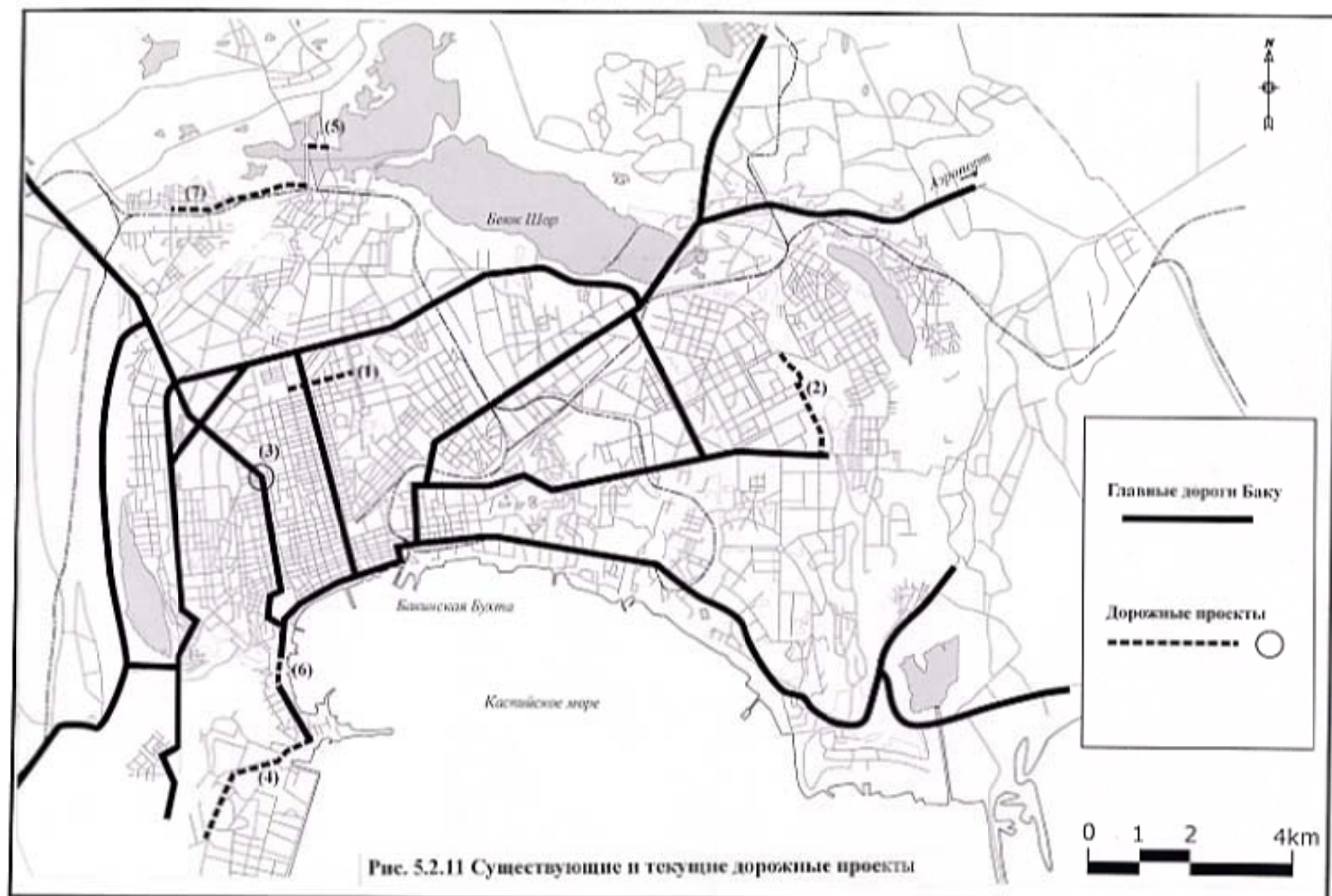


Рис. 5.2.11 Существующие и текущие дорожные проекты

5.2.5 Источники денежных средств и система эксплуатации и технического обслуживания

(1) Источники финансирования проектов по улучшению дорог

Техническое обслуживание, ремонт, реконструкция и строительство дорог проводятся за счет внебюджетных средств, Дорожного Фонда и бюджетных средств, выделяемых Бакинской Исполнительной Властью. Закон Азербайджанской Республики “О Государственных Дорожных Фондах” был введен в действие в феврале 1994 года.

В результате изменений, внесенных в Закон Азербайджанской Республики “О Государственных Дорожном Фонде” в июне 1995 года, 25% денежных средств, предназначенных для дорог государственного значения, было выделено на строительство, ремонт и техническое обслуживание дорог и 75% денежных средств на дороги, которые находятся в распоряжении муниципалитета.

Ежегодные расходы на строительство, восстановление и техническое обслуживание дорог Баку за последние 5 лет показаны в Таблице 5.2.5.

Таблица 5.2.5 Ежегодные расходы на дороги в Баку

Финансовый источник	По годам				
	1996	1997	1996	1999	2000 (10 месяцев)
Дорожный фонд (млн. ман.)	2 960,0	8 425,8	5 714,0	9 241,0	9 294,0
Бюджет (млн. ман.)	4 350,0	3 490,0	1 880,0	6 340,0	5 863,0
Всего (млн.ман.)	7 310,0	11 915,8	7 594,0	15 581,0	15 157,0

Источник – ДорРемСтрой при Бакинской Исполнительной Власти

(2) Система управления/технического обслуживания

Техническое обслуживание дорог города Баку производилось организацией ДорРемонтСтрой. Процесс заключался в следующем.

С целью ремонта, реконструкции и строительства дорог в городе Баку, клиент (Городское Управление Использования Дорог) должен подготовить список с точным указанием названия улиц, объема работ, оценки стоимости ремонта и период завершения. Этот список должен быть согласован между районными исполнительными властями, ДорРемонСтроем и утвержден Бакинской Исполнительной Властью. Общий бюджет для таких работ состоит из Дорожного Фонда и обычного бюджета. Контрольные цифры этих ресурсов должны быть установлены Министерством Финансов Азербайджанской Республики и переданы Бакинской Исполнительной Власти.

Фактическое финансирование в течение года осуществляется Финансовым Отделом Бакинской Исполнительной Власти клиенту. Клиент несет расходы на работу, сопровождающуюся Управлением Ремонта Дорог.

Однако после того, как проектная группа провела полевое исследование в 2001 году, организационная структура службы по техническому обслуживанию и ремонту дорог в Исполнительной Власти Баку, включая систему финансирования, изменилась. Этот вопрос обсуждается далее в Главе 15.

5.2.6 Проблемы и вопросы

Основываясь на наблюдениях и исследовании по инвентаризации дорог были установлены следующие проблемы.

а) Поврежденное асфальтовое покрытие

Состояние асфальтового покрытия основных дорог Баку относительно хорошее, кроме некоторых районов, где верхний слой дорожного покрытия в плохом состоянии. Однако, ухудшение коллективных дорог и вспомогательных дорог в жилых районах продолжает увеличиваться трещины. Можно сказать, что ухудшение почти продолжается до уровня реконструкции покрытия. Дорожное покрытие на окраинах города уже ухудшенные и в плохом состоянии.

б) Недостаток денежных средств на ремонт и реконструкцию

Имеющиеся денежные средства для технического обслуживания и восстановления дорог города Баку намного ниже требуемого уровня, что приводит к ухудшению состояния дорог. Хотя были предприняты меры в данной области в виде издания закона “О Государственных Дорожных Фондах”, выделяемые денежные средства все же не на достаточном уровне. И по-видимому, выделение достаточных бюджетных средств не ожидается, так как существует хроническая нехватка бюджетных средств в Бакинской ИВ.

с) Узкие дороги в Старом городе, как исторически сложившееся явления

В Старом городе сохранились старые дороги. Некоторые дороги на этой территории узкие, изогнутые и извилистые, которые образуют блоки со многими каменными домами. Эти дороги уменьшают дорожную и парковочную площадь в центральной части

д) Сложная сеть дорог в центральной части города

В центральной промышленной зоне сеть дорог затрудняет сквозное движение, в особенности, в северо-южном направлении Хатаинского района.

е) Отсутствие связи в сети магистральных дорог

После 1989 в Баку приостановились почти все проекты по строительству дорог. Проблема отсутствия связи в сети магистральных дорог не решена. Некоторые дороги

устроены так, что водители вынуждены ездить в объезд, а на некоторых перекрестках образуются пробки.

Существуют следующие проблемы грузовых станций,

а) Проблемы станций грузовых автомобилей

Нет учрежденной организации, ответственной за грузовой транспорт и большинство грузовых автомобилей принадлежат отдельным лицам или владельцам мелких предприятий.

Очень мало погрузочных / разгрузочных устройств, кроме некоторых частных станций. Это приводит к тому, что большое количество грузовых автомобилей прямо едут в Баку и припарковывают и разгружают или загружают грузовики напротив зданий клиентов, что приводит к образованию пробок на дорогах Баку.

Большие территории дорожного покрытия в Баку повреждены тяжеловесными грузовиками. Но существует нехватка денежных средств для ремонта этого покрытия.

б) Проблемы терминала в Бакинском порту

Главной проблемой является доступ к Бакинскому порту. Существующий вход в Бакинский Порт находится в изогнутой части проспекта Нефтичильяр. Он не достаточно широкий для въезда и выезда грузовых автомобилей на или из станции и также такси и частные машины всегда останавливаются напротив въезда.

Бакинский Порт уже предложил новый въезд, который расположен к востоку от железной дороги, ведущей к терминалу и соединенной с ул. А. Джалилова. Основное направление движения из Бакинского порта идет в западном направлении Баку. Однако, проезд по центру Баку не разрешается Дорожной Полицией. Поэтому, транспортный маршрут идет в восточную сторону на проспекта Нобеля, затем проезжает через пару дорог и это движение может вызвать пробки из-за движения крупных грузовиков и поврежденного дорожного покрытия.