

IV. План улучшения городского транспорта

Глава 11 Проектные цели

11.1 Проектные цели

11.1.1 Цели проекта по улучшению системы городского транспорта

Хотя бывшая система городского и транспортного планирования с основным ударением на промышленное развитие, которая применялась во времена централизованной экономики, более не используется, до сих пор новые цели и концепции не были представлены. Необходимо поставить ясные цели городского и транспортного планирования с различных точек зрения, включая жизнь жителей города, промышленную деятельность и культуру.

Существующие и будущие проблемы и вопросы городского транспорта Баку уже определены. На их основе и с учетом тенденций планирования городского транспорта в рамках данного исследования были поставлены следующие цели плана будущего улучшения системы городского транспорта Баку:

1) Улучшение мобильности и устойчивости

Повышение способности транспортной системы удовлетворять спрос на перевозки, возникающий в ходе повседневной жизни и экономической деятельности (мобильность), должно быть достигнуто путем реализации плана по улучшению системы городского транспорта. Улучшение мобильности означает создание для каждого человека возможности быстрого, безопасного и удобного передвижения до пункта назначения в любое время по низкой цене. Мобильность зависит от следующих элементов:

- Наличие транспорта
- Комплексность
- Скорость
- Безопасность
- Комфортабельность
- Рентабельность

Экономическое развитие г. Баку и повышение благосостояния жителей будет достигнуто путем улучшения транспортного сектора. Ключевым моментом в системе городского транспорта является стабильное развитие.

Чтобы добиться успеха в долгосрочном плане, стабильное развитие системы городского транспорта должно осуществляться с учетом баланса между государственным и частным секторами, ресурсами и затратами, строительством и реконструкцией. Учитывая тяжелое финансовое состояние и управление общественным транспортом, следует усилить управление предприятий общественного транспорта, которые должны

стать прибыльными и самостоятельными предприятиями.

Посредством институциональных преобразований и механизмов следует создать надежную систему для составления, планирования, координации и реализации проектов.

2) Создание системы городского транспорта в гармонии с окружающей средой

При реализации плана следует принять во внимание не только воздействие отдельных компонентов на жизнь граждан и состояние зданий, например шума, вибрации и загрязнения воздуха, но также и глобальное влияние на экологическую обстановку в регионе.

Следует уменьшить, насколько возможно, воздействие на окружающую среду путем эффективного использования имеющихся преимуществ компактной формы урбанизированной территории (компактный и экологически чистый город). Далее, следует создать систему городского транспорта, не наносящей вреда историческим и культурным ценностям в центре города, которые признаны национальным достоянием.

Ниже описываются критерии оценки плана улучшения городской транспортной системы.

Показатель	Критерий оценки	Объяснение
ВЭНП	15%	Обычно для проектной оценки используется показатель 12%. Однако в случае оценки всего плана улучшения городской транспортной системы оценочный критерий должен устанавливаться на уровне, при котором каждый отдельный проект будет экономически обоснованным.
Средняя скорость движения транспортных средств	32.5 км/ч	Средняя скорость движения транспортных средств зависит от размера города и центральной части. В данном исследовании оценочный критерий установлен с учетом отсутствия уличных заборов в городской зоне с населением 2 млн. человек.
Средняя скорость движения общественного транспорта	25 км/ч	<p>Эмпирически были приняты следующие значения средней скорости: 35 км/ч для метро, 25км/ч для ЖДОТ (новый вид трамвая) и 17.5км/ч для автобусов.</p> <p>В данном исследовании значения средней скорости движения общественного транспорта были приняты без учета доступа к общественному транспорту.</p>
Территория охвата услугами общественного транспорта	Территория планирования должна покрываться общественным транспортом в пределах 40 минут из центральной части Баку.	Так как приблизительный радиус территории планирования от центра составляет около 10 км, оценочный критерий был принят с учетом размера территории планирования.
Виды транспорта	Доля частных автомобилей в общем объеме пассажироперевозок меньше, чем доля общественного транспорта.	В настоящее время в мире наблюдается тенденция планирования и развития транспортной системы без особой зависимости от частных автомобилей.
Воздействие на окружающую среду	Общий объем выброса CO ₂ от автотранспорта на магистральных дорогах составит менее 1 млн. т/год в 2020 году, т.е. 70% от объема выбросов в случае "ничего не делать".	<p>Согласно расчетам Министерства Энергетики США общий объем выбросов в атмосферу, вызывающий возникновение парникового эффекта, в 1998 году составил 11 млн. тонн.</p> <p>Необходимо снизить объем выбросов в атмосферу для ликвидации парникового эффекта и остановки глобального потепления, что является главной экологической проблемой в этом веке.</p> <p>В случае "ничего не делать" общий объем выброса CO₂ автотранспортом на магистральных дорогах составит в 2020 году 1.39 млн. т/год.</p> <p>В случае реализации предлагаемого плана системы городского транспорта общий объем выбросов CO₂ автотранспортом на магистральных дорогах в 2020 году составит менее 1 млн. т/год, т.е. 70% от случая "ничего не делать".</p>

11.1.2 Стратегия по достижению поставленных целей

В данном исследовании для эффективного достижения поставленных целей была определена стратегия в виде основных принципов для программы, инвестиционной деятельности и институциональной организации.

Программа

- 1) Реализация проектов с высокой степенью экономической осуществимости
- 2) Координация реализации проектов с другими национальными проектами
- 3) Реализация проектов с учетом функциональных отношений и взаимоподдерживающего эффекта.

Инвестиционная деятельность

- Инвестиции в транспортный сектор
- Эффективные инвестиции в целях достижения минимальных требований в дорожном секторе
- Эффективное использование существующих транспортных сооружений
- Необходимые инвестиции на поддержание основных функций существующих сооружений
- Четкое разграничение инвестиций между государственным сектором и частным сектором, чтобы ограничить капиталовложения со стороны государственного сектора

Институциональная организация

- Унификация принципов разработки стратегии и планирования городского транспорта
- Эффективное использование частного сектора при реализации проектов в сфере городского транспорта
- Проведение реформы налоговой и финансовой систем на самом раннем этапе
- Создание рыночной конкуренции в целях повышения уровня обслуживания в сфере эксплуатации и управления городским транспортом
- Использование различных финансовых источников, включая страны-доноры и международные финансовые организации

11.2 Новая концепция уличного движения

11.2.1 Общая часть

1) Интеграция соответствующих политических факторов

Все относящиеся к данному вопросу политические факторы, включая стратегию по землепользованию, социальную политику, транспортную инфраструктуру, управление уличным движением, систему получения фондов и институциональную систему, должны быть улучшены в комплексе в целях реализации системы городского транспорта с особым ударением на общественный транспорт.

2) Уменьшение нагрузки на транспортную систему и окружающую среду за счет эффективной городской структуры

Для уменьшения нагрузки на транспорт и окружающую среду в будущем следует сохранить существующую компактную и эффективную городскую структуру. Для этого следует придерживаться схемы землепользования, которая включает:

- i) развитие жилых и коммерческих объектов вдоль коридоров общественного транспорта;
- ii) содействие развитию коммерческих объектов и плотной жилищной застройки в центральной части Баку;
- iii) полицентрическое промышленное развитие;
- iv) создание коммерческих центров для ежедневных покупок и бытового обслуживания населения;
- v) создание и содержание кольцевого зеленого пояса вдоль пригородных районов.

Следует улучшить условия для пешеходов путем создания пешеходных зон, увеличения числа парков, которые должны сформировать сеть зеленых территорий, и реставрации исторической зоны в центре города, которая является привлекательной как торговый и туристический район.

3) Улучшение системы районирования для землепользования и контроля движения

Следует улучшить систему районирования и контроля за плотностью застройки в целях реализации планов городского землепользования. В то же время, для успешной реализации планов землепользования следует стремиться к созданию благоприятных институциональных условий, включая поощрение уменьшения плотности застройки, благоприятные условия налогообложения и оценку воздействия уличного движения на окружающую среду.

4) Функциональная интенсификация общественного транспорта

Роль системы общественного транспорта, включая систему метрополитена, должна быть установлена в иерархическом порядке как быстрый массовый вид общественного транспорта, главный вид транспорта, вспомогательный транспорт, транспорт кольцевой связи и городской общественный транспорт в центральной части города. Также следует четко обозначить и обеспечить дорожными сооружениями коридоры общественного транспорта. Следует создать объединенную систему транспортного обслуживания и удобную систему пересадки с одного вида транспорта на другой, включая парковочные сооружения для легкового транспорта. В сфере транспортного обслуживания должен применяться принцип "потребитель платит".

5) Улучшение дорожной сети

Приоритет в пользовании дорогами должен отдаваться в следующем порядке: пешеходы, общественный транспорт, грузовой транспорт, частные легковые автомобили. В этом контексте функции дорожной сети будут распределены иерархически и с определенными целями. Должны применяться способы ограничения уличного движения, такие как установление маршрутов движения грузового транспорта и обеспечение системы сигналов, устанавливающих приоритет движения общественного транспорта.

6) Формирование систематической дорожной сети

Следует стремиться к созданию дорожной сети с особым ударением на кольцевую дорогу, строительство недостающих звеньев для лучшего соединения между районами и строительство пересечений на разных уровнях на перегруженных перекрестках в целях повышения пропускной способности. Требуется строительство сооружений для грузового транспорта на территориях, прилегающих к центральной части города. Следует обеспечить свободное уличное движение путем обеспечения комплексной и современной системы дорожных знаков и светофоров. В будущем следует рассмотреть возможности снижения интенсивности движения и сглаживания пиковых часов.

7) Применение управления спросом на транспорт

На основе опыта можно признать, что увеличение пропускной способности дороги всегда ведет к увеличению интенсивности движения, в результате чего создаются уличные пробки и повышается загрязнение окружающей среды. Поэтому должна быть внедрена система управления парковкой как часть системы управления спросом на уличное движение, чтобы снизить до минимального уровня приток транспортных средств в центральную часть города. Следует ограничить использование собственных легковых автомобилей в центральной части города.

Следует определить требуемое минимальное и максимальное пространство для парковки.

Следует усилить контроль за незаконной парковкой и систему сбора платы и штрафов.

8) Улучшение институциональной базы

Следует улучшить институциональную базу для обеспечения финансовых фондов в транспортном секторе. Например, следует рассмотреть возможность внедрения система налогообложения на потребление топлива и систему оплаты за строительство в городской зоне, а собранные средства должны быть направлены на реконструкцию дорог или улучшение общественного транспорта. Также следует улучшить систему управления общественным транспортом в целях повышения эффективности его работы.

9) Совместная работа с общественностью

Для соответствующего городского и транспортного планирования и для успешной реализации разработанных планов, включая организационные изменения, следует добиться консенсуса и одобрения общественности путем проведения информационной кампании и разъяснительной работы среди населения.

11.2.2 Концепция по секторам

Ниже описываются концепции по секторам.

(1) Общественный транспорт

Коридор общественного транспорта

На основе результатов прогнозирования существующей и будущей интенсивности движения были определены следующие главные транспортные коридоры:

- Транспортный коридор в Аэропорт
- Восточно-западный транспортный коридор
- Сумгайтский коридор
- Юго-западный транспортный коридор

На этих коридорах предлагается использование рельсового транспорта (скоростной вид массовых перевозок, главный вид транспорта) с основным упором на метрополитен, чтобы снизить интенсивность автомобильного движения на этих направлениях. В особенности, следует обеспечить множественные соединения при помощи рельсового транспорта между центральной частью Баку и восточными жилыми районами, где прогнозируется высокий спрос на транспорт в будущем.

Роль общественного транспорта и сети

Следует добиться расширения обслуживаемой территории и повышения уровня обслуживания в системе метрополитена как главного массового и скоростного вида транспорта. В этом отношении необходимо завершить начатое строительство новых участков и модернизировать оборудование в целях сокращения интервала движения поездов. Более того, метро должно играть роль кольцевого вида общественного транспорта.

Трамваи и железная дорога облегченного типа (ЖДОТ) должны играть роль вспомогательного вида общественного транспорта в дополнение к системе метрополитена. Железная дорога должна быть реконструирована и усилена, чтобы также стать основным видом общественного транспорта для удовлетворения спроса на транспорт на большинстве существующих направлений. Для повышения уровня обслуживания железная дорога также должна играть важную роль на региональных транспортных коридорах в Сумгайыт, Азизбековский и Сабунчинский районы (Рисунок 11.2.1).

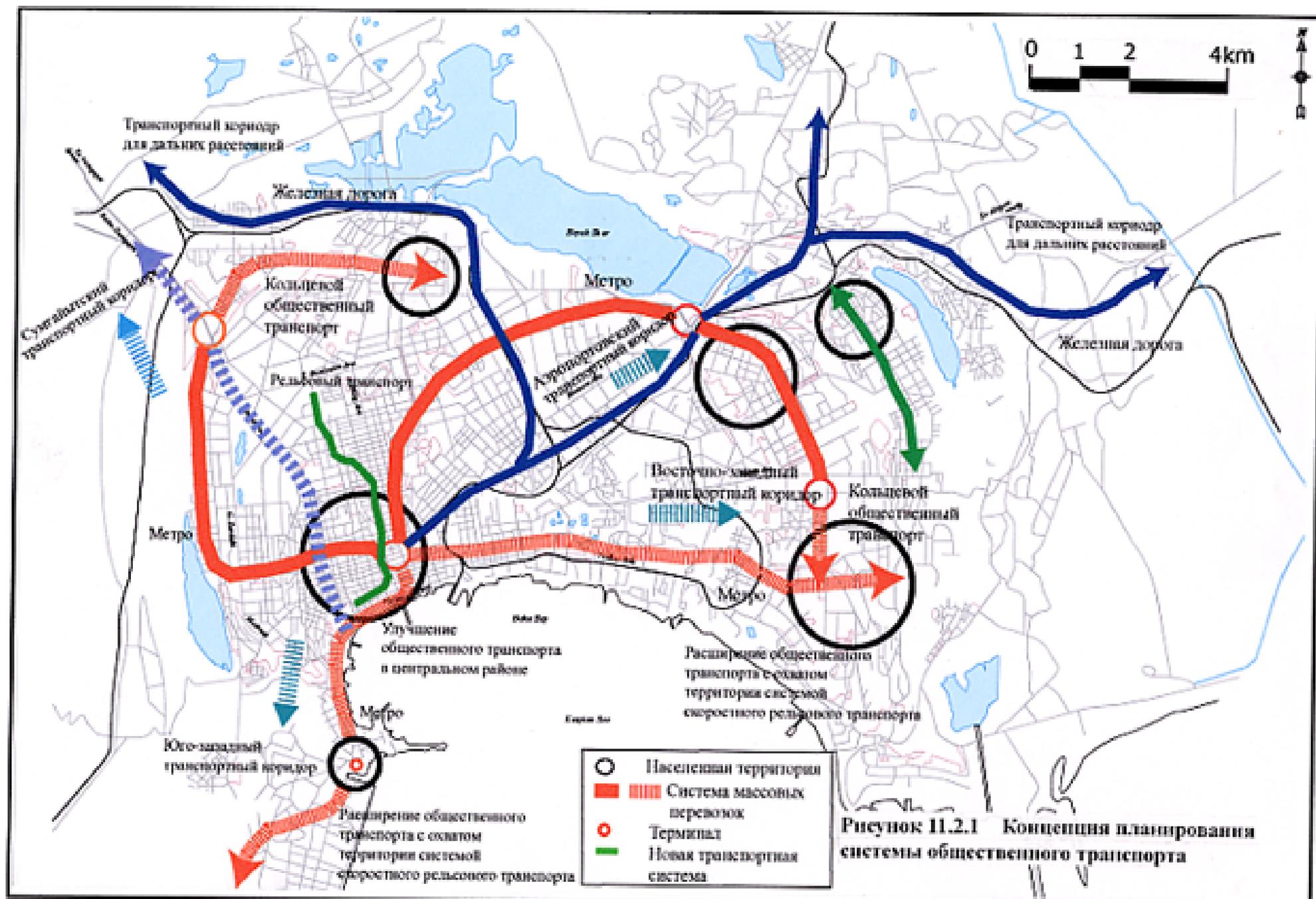
Следует обеспечить внедрение ЖДОТ, которая в отличие от существующих трамваев имеет такие преимущества, как пунктуальность, комфортабельность и большая пассажироместимость. Учитывая опыт европейских стран, где устаревшие трамваи были заменены на железную дорогу облегченного типа, в Баку вначале следует провести реконструкцию существующей трамвайной системы, а затем следует поэтапно заменить трамвайную систему на железную дорогу облегченного типа. ЖДОТ также будет функционировать как основной вид общественного транспорта в центральной части города.

Что касается автобусного транспорта, то следует обеспечить использование больших автобусов и микроавтобусов в соответствии с их функциональными характеристиками. Большие автобусы будут обслуживать территории за пределами зоны действия рельсового транспорта с учетом экономической эффективности соединения с центром города. Они также будут функционировать, как вспомогательный транспорт в тех районах, где будет существовать спрос на такой вид услуг. Существующие троллейбусные маршруты следует сохранить.

Микроавтобусы будут обеспечивать транспортные услуги на территориях, которые не будут обслуживаться автобусами большой вместимости. В настоящее время большинство завозимых микроавтобусов подержанные, и, поэтому, требуемые начальные капиталовложения небольшие, а период окупаемости короткий, несмотря на маленькую плату за проезд. Микроавтобусы конкурентоспособны из-за небольших эксплуатационных затрат и расходов на персонал. Пассажиры могут сесть на микроавтобус возле своего дома и сойти рядом с пунктом назначения, т.е. микроавтобусы работают как коллективные такси, но по относительно низкой цене. Поэтому и пользователь, и владелец могут извлечь выгоду от использования микроавтобусов. Существует большая доля вероятности, что микроавтобусы сохранят конкурентоспособность на транспортном рынке в будущем, даже несмотря на повышение требуемого уровня обслуживания и эксплуатационных затрат. Микроавтобусы будут функционировать как коллективно используемые такси на фиксированных или не фиксированных маршрутах на территориях, чтобы эксплуатировать большие автобусы. Ниже приводятся задачи микроавтобусов в будущем:

- i) пассажироперевозки в центре города
- ii) вспомогательные транспортные услуги до станций метро
- iii) пассажироперевозки на территориях, расположенных вне зоны рельсового транспорта.

Троллейбусы используются в качестве вспомогательного транспорта между станциями метро, как, например, Баки Совети, 28 Мая, им. Нариман Нариманов и Гянджлик. Хотя в настоящее время троллейбусы эксплуатируются на очень немногих маршрутах, следует сохранить этот вид общественного транспорта с экологической точки зрения.



Система общественного транспорта в центральной части

В центре города транспортные услуги будут предоставляться системой метрополитена, ЖДОТ и автобусами с учетом зоны обслуживания, доступа и качества обслуживания каждого вида транспорта. В настоящее время в центре города расположены четыре станции метро: 28 Мая, Сахиль, Бақы Совети и Низами. Однако расстояние между станциями слишком большое для ходьбы, в среднем 1,5 км, а платформы расположены на глубине до 40 метров. Эти обстоятельства затрудняют пользование и удобный доступ пассажиров к конечным пунктам назначения. В будущем следует внедрить систему ЖДОТ, которая является удобным для пассажиров видом транспорта, в особенности, в центре города, и которая будет обеспечивать доступ к центральной торговой части и Ичери Шехер. Система общественного транспорта должна быть усилена на западе центральной части города, где в настоящее время ощущается недостаток в транспортных услугах. При помощи автобусов и микроавтобусов следует обеспечить кольцевые маршруты общественного транспорта, которые будут проходить через периферийные терминалы, чтобы увеличить мобильность и улучшить доступ к пешеходным зонам в центре города. (Рисунок 11.2.2).

Система пересадки

Для повышения удобства для пассажиров общественного транспорта следует улучшить пересадочные пункты, а также пересмотреть и изменить автобусные маршруты. Пересадочные сооружения будут играть следующую роль:

- соединение между вспомогательными и основными видами общественного транспорта
- соединение между автобусами дальнего следования, городскими автобусами и основными видами общественного транспорта (рельсовые виды транспорта)
- соединение и оптимизация маршрутов общественного транспорта.

Теоретически расположение пересадочных сооружений в центре города считается наиболее удобным для пользователей. Однако такие сооружения требуют значительной площади и могут затруднить уличное движение из-за скопления автобусов и микроавтобусов. После тщательного рассмотрения пересадочные сооружения будут расположены в центре города и на периферии планируемой территории с предварительным изучением спроса транспорт и будущей городской структуры.

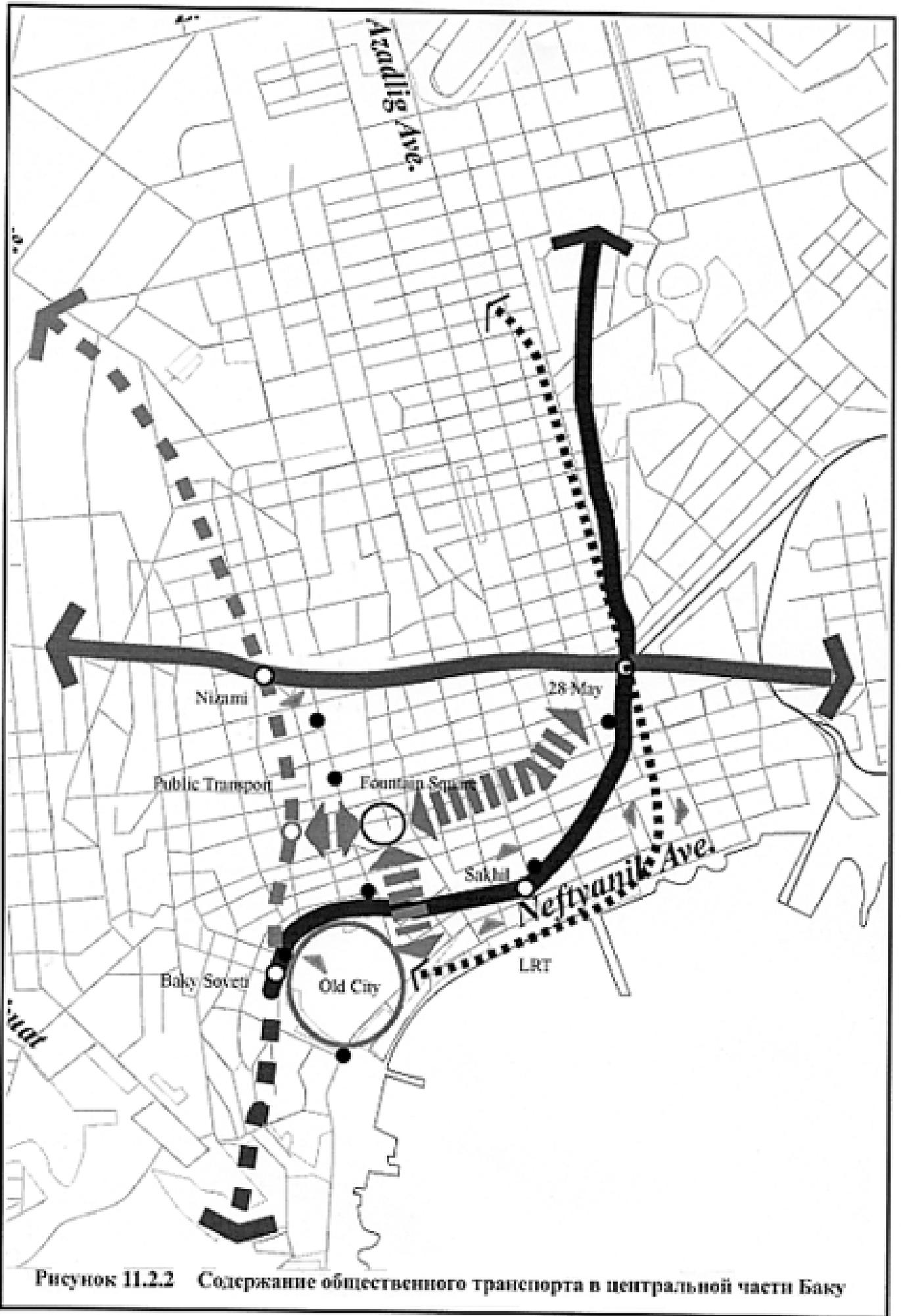


Рисунок 11.2.2 Содержание общественного транспорта в центральной части Баку

Будут использованы следующие четыре вида пересадочных сооружений:

- i) Терминал для различных видов транспорта
- ii) Терминал для вспомогательных видов транспорта
- iii) Периферийный терминал
- iv) Терминал для пересадки с автобуса на автобус

Терминалы для разных видов транспорта обеспечивают пересадку между городскими автобусами, такси, метро, междугородними автобусами и железной дорогой. Терминал для вспомогательного транспорта обеспечивает пересадку между вспомогательным транспортом и рельсовыми видами транспорта, которые в совокупности обеспечивают транспортное сообщение между жилыми районами и коммерческой частью в центре города.

В Баку предлагается расположить центральный терминал для разных видов транспорта на площади 28 Мая и вспомогательные терминалы для разных видов транспорта на площади 20 Января для Сумгайытского коридора и на Азизбековском круге для аэропортового транспортного коридора. Терминал для транспорта дальнего следования будет расположен на площади 28 Мая, где в роли такого транспорта выступает железная дорога, а другой такой терминал будет расположен на площади 20 Января. Площадь 28 Мая также имеет характеристики периферийного терминала и может ограничивать приток автобусов в центральную часть города.

Терминал вспомогательного транспорта будет расположен на станциях системы массовых перевозок, в основном, на станциях системы метро и железнодорожных станциях на периферии территории планирования, где может быть достигнута высокая экономическая эффективность за счет использования таких сооружений вследствие компактной городской структуры Баку. Терминал вспомогательного транспорта обеспечит пересадку с автобуса на автобус и внедрение системы машина-поезд с парковкой и машина-поезд без парковки.

Периферийные терминалы предназначены для пересадки с пригородных и междугородных автобусов на городской транспорт, что уменьшит число автобусов в центре города.

Пересадочный автобусный терминал предназначен для пересадки между разными маршрутами и будет расположен между периферийным терминалом и терминалом вспомогательного транспорта, чтобы пассажиры могли сменить маршрут без въезда в центр города.

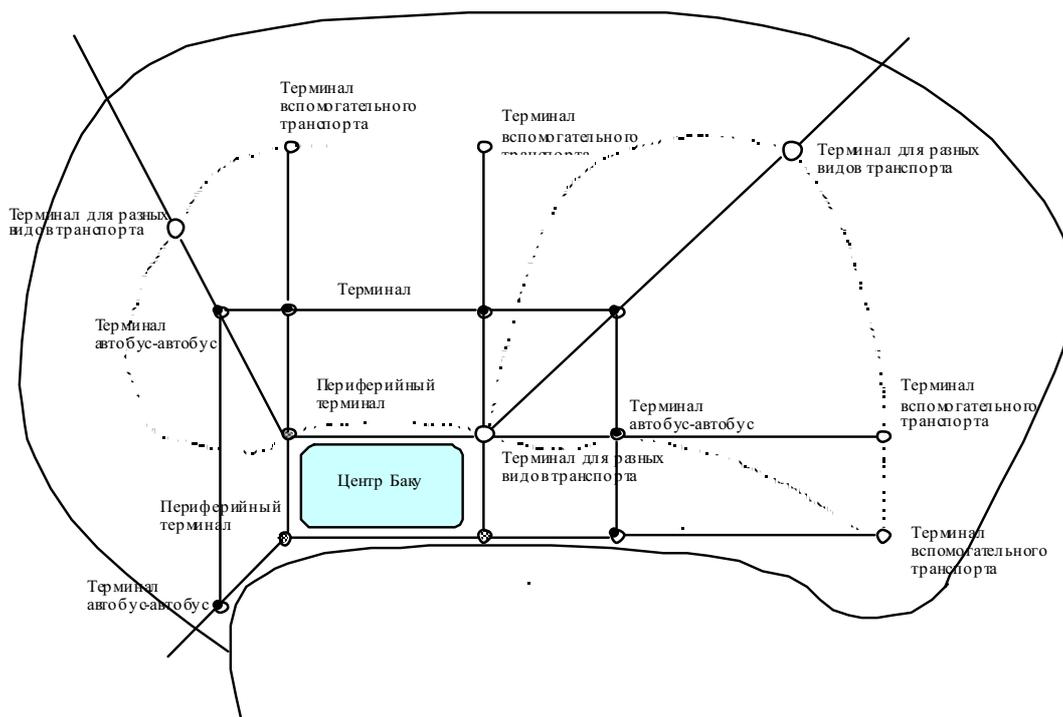


Рисунок 11.2.3 Концепция расположения терминалов

(2) Дороги

Великий шелковый путь

Великий шелковый путь – это международный транспортный коридор, который соединяет Европу, Кавказ и Азию при помощи автомобильной дороги, железной дороги и морского пути. Баку играет важную роль вследствие стратегического местоположения на пересечении двух морских и двух наземных маршрутов. Поэтому очень важным фактором для формирования будущей дорожной сети является соединение Бакинского порта с международной автомагистралью и железной дорогой, идущими в Грузию, Турцию и другие страны. Необходимо обеспечить подъездной путь к Бакинскому порту для грузового автотранспорта (Рисунки 11.2.4 и 11.2.5)



Рисунок 11.2.4 Коридор Великого Шелкового Пути

	<p>(А) Строительство автомагистрали, проходящей через город. Магистраль будет использоваться не только для международного транспорта, но и для внутригородских перевозок.</p>
	<p>(В) Строительство кольцевой дороги и ответвления от к Бакинскому порту. Эта ветка будет проходить через промышленную зону, чтобы отделить грузовой транспорт от городского.</p>
	<p>(С) Строительство автомагистрали вдоль берега моря. В этом случае будет обеспечено прямое и короткое сообщение с портом.</p>

Рисунок 11.2.5 Предполагаемые дороги Великого Шелкового Пути

Автомобильное движение между Баку и Сумгайытом осуществляется по Сумгайытскому шоссе и Тбилисскому проспекту. Транспортное соединение между Баку и южными городами принимает все большее значение. Ожидается, что интенсивность движения между территорией планирования и Азизбековским районом (северо-восток Абшеронского полуострова) будет с годами расти. Следует отметить, что аэропорт Бина расположен вдоль этого маршрута (Рисунок 11.2.6).

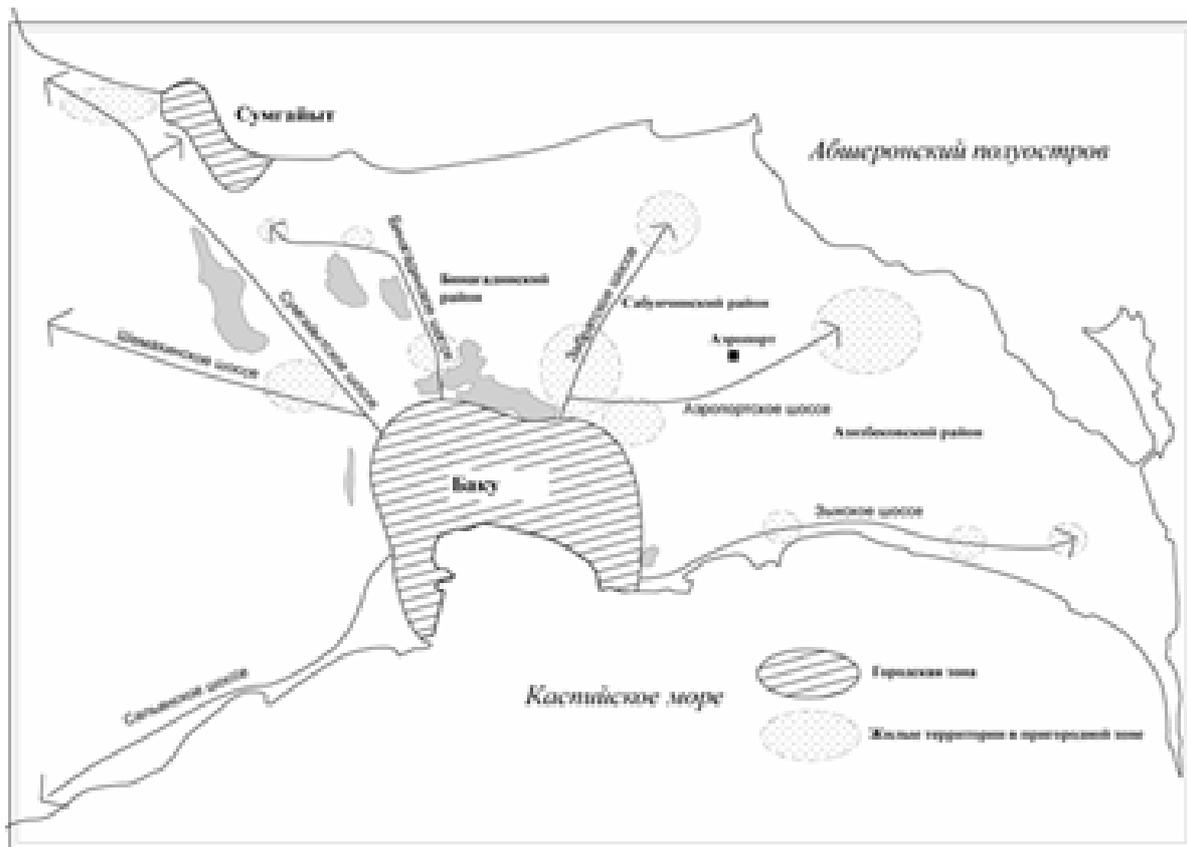


Рисунок 1.2.6 Региональная сеть дорог на Абшеронском полуострове

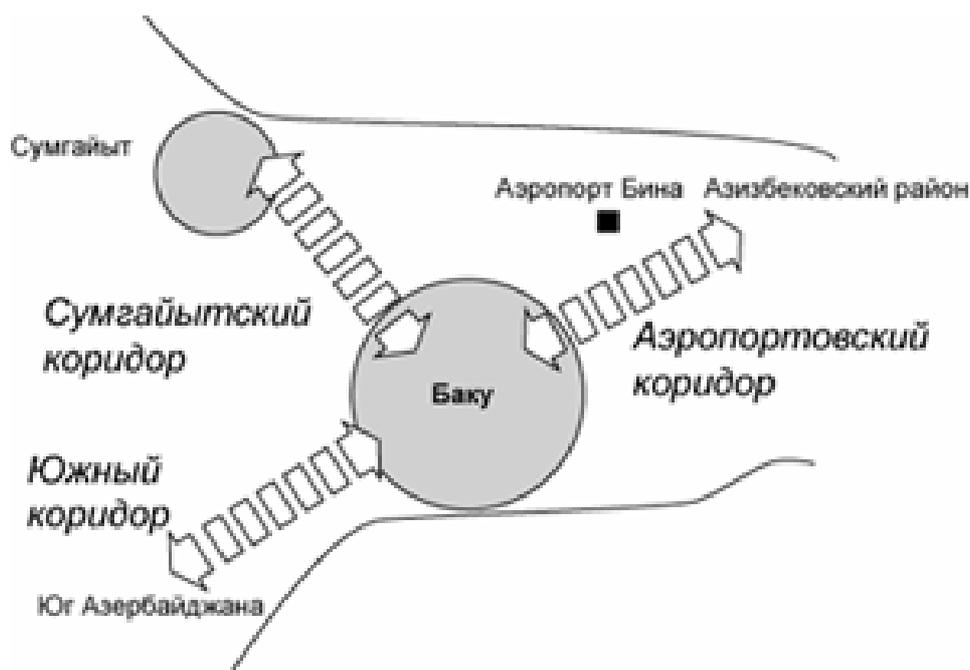


Рисунок 11.2.7 Три транспортных коридора, идущих к г. Баку

Транспортные коридоры на территории планирования

Результаты анализа будущей интенсивности движение показали очень высокую интенсивность движения между центром города и восточным жилым районом. Поэтому ключевым моментом является усиление этого коридора для удовлетворения будущего спроса на движение. В будущем этот транспортный коридор должен иметь пропускную способность 500 000 прив.ед/сут.

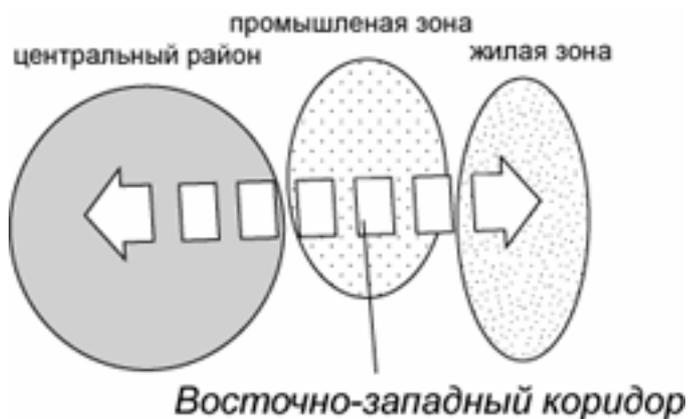


Рисунок 11.2.8 Концепция восточно-западного коридора

Для улучшения доступа и пропускной способности дорожной сети на территории планирования следует обеспечить три кольцевых маршрута: внутренняя кольцевая магистраль, внешне-кольцевая магистраль и обходная дорога (Рисунки 11.2.8 и 11.2.9). Таким образом, базовая структура будущей дорожной сети будет сформирована с учетом обеспечения важных транспортных коридоров и кольцевых маршрутов, описанных выше. В нашем исследовании рассматриваются следующие транспортные коридоры (Рисунок 11.2.10).

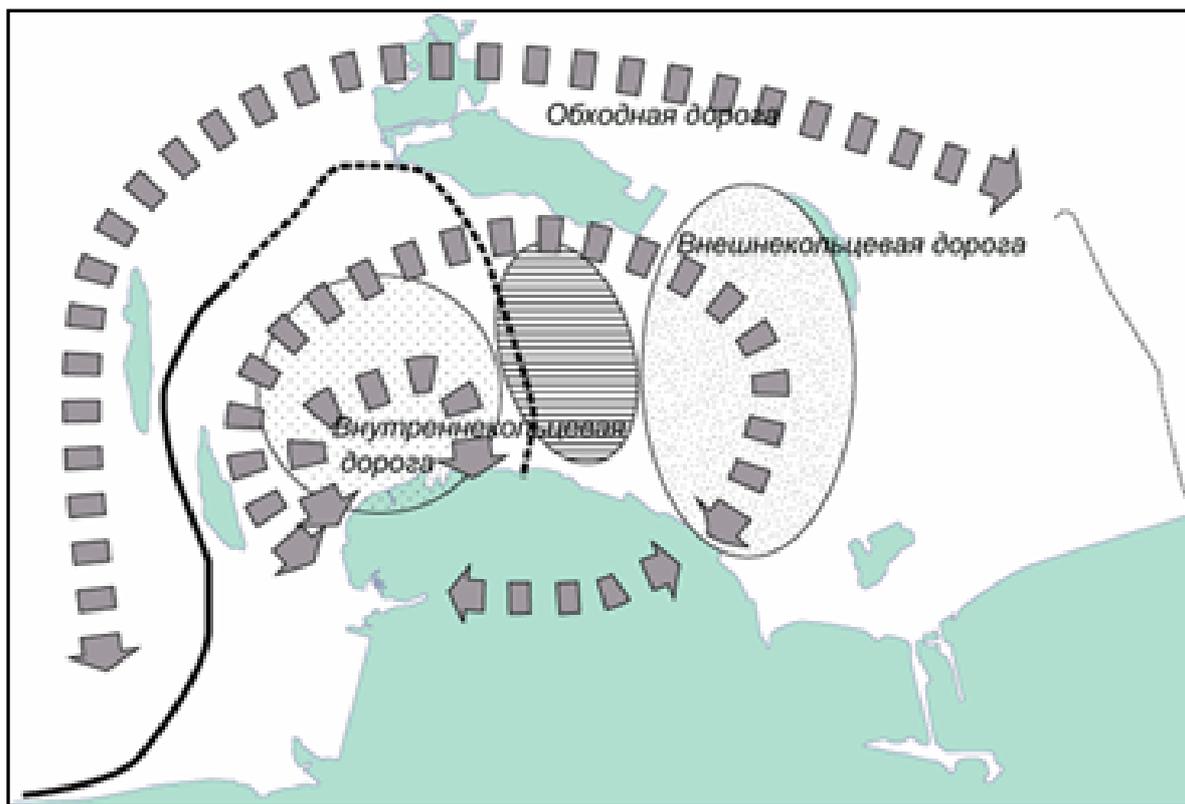


Рисунок 11.2.9 Кольцевые маршруты в г. Баку

- Коридор Шелкового пути
- Аэропортовский транспортный коридор
- Сумгайытский транспортный коридор
- Юго-восточный транспортный коридор
- Восточно-западный транспортный коридор
- Внешне-кольцевая магистраль
- Внутренняя кольцевая магистраль
- Обходная дорога

Эти транспортные коридоры и кольцевые дороги можно отнести к высшему классу магистральных дорог. Для удобства в нашем исследовании к такому классу отнесены кольцевые и радиальные магистрали.

Каждая кольцевая дорога будет иметь вид полукруга, а дорога вдоль берега моря будет объединять их в круг. Соответственно, предполагается, что по прибрежной дороге будет проходить сквозное движение.

Во избежание чрезмерной концентрации движения на прибрежной дороге, могут быть рассмотрены следующие контрмеры.

- а) Строительство моста через Бакинскую бухту между Шихово и Ахмедлы для образования кольцевой дороги в виде круга.
- б) Строительство новой магистрали вдоль прибрежной линии для усиления кольцевой дороги в виде полукруга.

Первый вариант был предложен для предотвращения въезда грузового транспорта в центральную часть города.

В случае если будет сложно осуществить эти варианты, возможна альтернатива переноса существующего Бакинского порта, включая паромный терминал. В настоящее время перенос не планируется, а идея переноса Бакинского порта на юг в Аляты была предложена Азербайджанской стороной. Однако, так как движение, связанное с портом, тесно связано с промышленной деятельностью Баку, то перенос промышленных территорий должен быть рассмотрен вместе с переносом Бакинского порта.

Для осуществления идеи каждого проекта требуются огромные финансовые средства, и осуществление на раннем этапе маловероятно с экономической точки зрения. Эти проекты рассматриваются не как компоненты Генерального Плана по улучшению системы городского транспорта до 2020 года, а как более долгосрочные проекты.

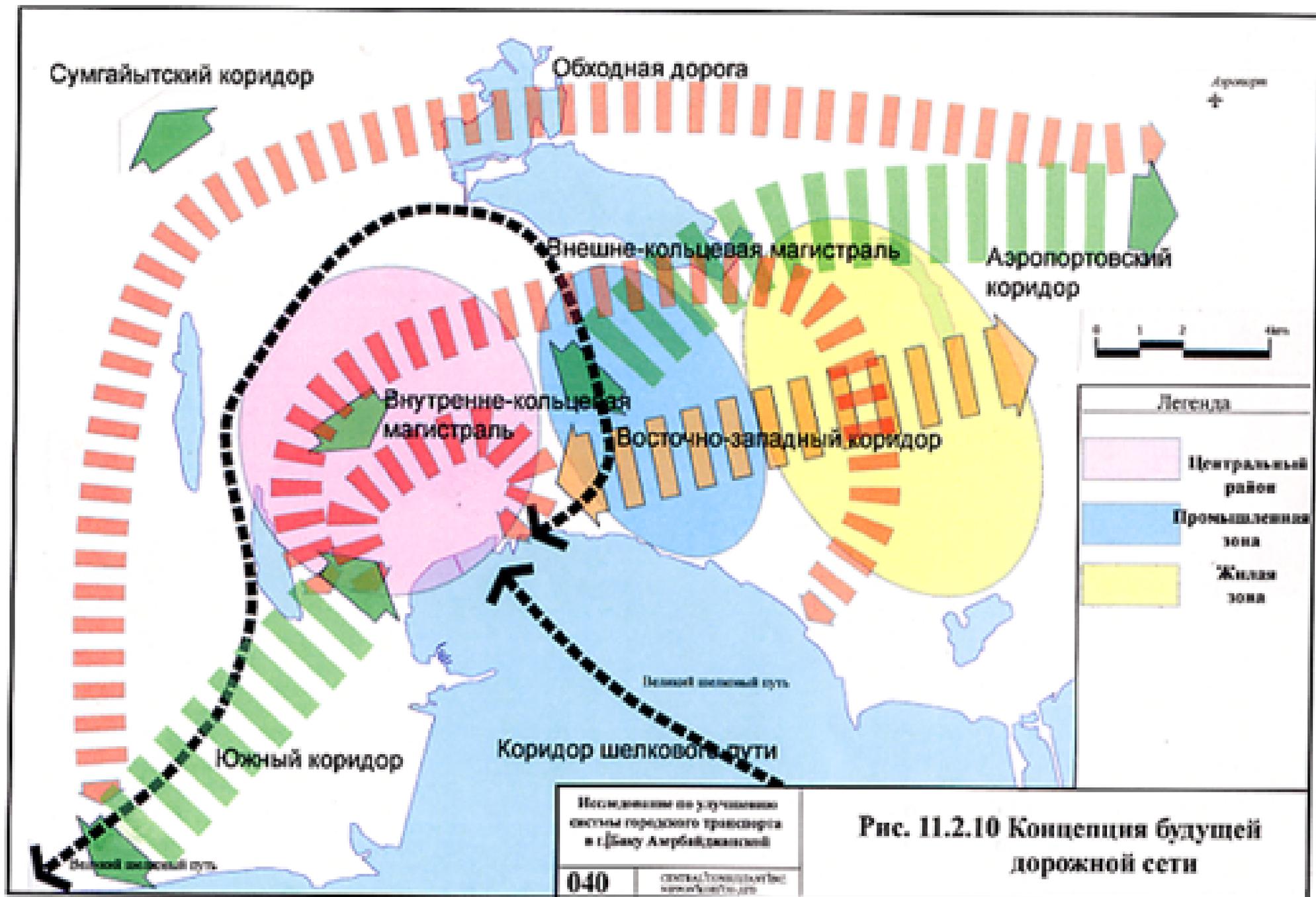


Рис. 11.2.10 Концепция будущей дорожной сети

Дорожная сеть в различных зонах

i) Система дорог в виде решетки

Желательно, чтобы территория исследования была покрыта артериальными дорогами с соответствующей пропускной способностью. Хотя базовая структура сформирована кольцевыми и радиальными дорогами, решетчатая сеть дорог будет применена для каждой категории территории (Рисунок 11.2.11).



Рис. 11.2.11 Схематичное изображение артериальных дорог в виде решетки

ii) Центральная зона

В центральной части города необходимо обеспечить эффективную сеть дорог с односторонним движением. Хотя центр города имеет хорошо развитую сеть дорог в виде решетки, некоторые участки недостаточно обеспечены дорогами. Решетчатое расположение дорог должно быть сохранено, насколько возможно (Рисунок 11.2.12).

iii) Промышленная зона

Будущее землепользование на промышленной территории в подробностях не обсуждалось. Однако можно сказать, что плотность сети артериальных дорог в промышленной зоне отличается от плотности в других зонах. Так как трудно предсказать будущие формы землепользования на территориях, где в настоящее время функционируют фабрики, дороги должны планироваться таким образом, чтобы избежать их прохождения через промышленные зоны. Учитывая эти обстоятельства, предлагается решетчатая сеть дорог, включая недостающие звенья, дороги для общественного транспорта и дороги для увеличения пропускной способности восточно-западного коридора.

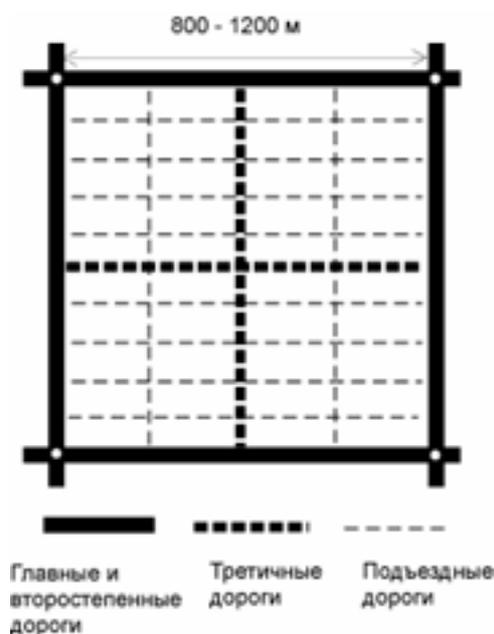


Рисунок 11.2.12 Концепция дорожной сети в центральной части Баку

iv) Жилая зона

Одним из наиболее важных факторов, который следует учесть при создании дорожной сети в жилых районах, является ландшафт Баку. Возвышенности и низменности мешают прямому соединению между жилыми районами. Также важным моментом является доступ из центра города в каждый жилой район. Для соединения жилых районов с другими зонами потребуется строительство артериальных дорог.

(3) Управление уличным движением

Управление парковкой

Система управления парковкой должна быть разработана в целях ограничения общего числа поездок транспортных средств.

Дороги в центральной части Баку также будут использоваться для парковки автомобилей, и расширение пространства для парковки на дорогах будет проводиться вместе с организацией внедорожных парковочных сооружений. Из-за исторически сформировавшихся кварталов в центре города крайне сложно обеспечить территорию для организации стоянок за счет сноса зданий. Несмотря на относительно высокую стоимость, следует стремиться к строительству подземных стоянок. В случае использования всех возможностей для обеспечения парковочных сооружений необходимо стремиться к ограничению притока автотранспорта в центр города до минимального уровня.

Использование легковых автомобилей в центре города будет разрешено только для деловых, коммерческих поездок и для передвижения жителей. Поэтому следует обеспечить парковочные сооружения в соответствии с целями поездок. Собственность жителей центра города на автомобиль должна подтверждаться сертификатом о наличии парковочного места. Хотя внедорожные парковочные сооружения в основном обеспечиваются частным сектором, периферийные стоянки должны быть организованы государственным сектором. Будут определены максимальные и минимальные возможности для парковки на дорогах. Следует разработать систему наказания и взимания штрафа за незаконную парковку.

Снижение интенсивности движения

Будут проведены мероприятия по уменьшению интенсивности движения в центре города. Следует реализовать концепцию секционного уличного движения, периферийную парковку и полностью использовать систему одностороннего движения. В то же время, следует обеспечить установку необходимых дорожных устройств, как, например, дорожные знаки и сферические зеркала (Рисунок 11.2.13).

Безопасность уличного движения

Будут разработаны мероприятия по безопасности движения пешеходов и транспортных средств. В частности, необходимо спланировать мероприятия по обеспечению безопасности пешеходов и транспортных средств в ночное время, включая обеспечение уличного освещения. Для предотвращения столкновения транспортных средств с пешеходами на пересечениях дорог необходимо правильно спланировать установку светофоров и нанесение дорожной разметки, включая остановочную линию и пешеходный переход типа "зебра".

Регулирование уличного движения

В центре города безопасность пешеходов будет обеспечена путем создания пешеходной зоны и снижения интенсивности уличного движения. Следует обеспечить переходы на разных уровнях для пешеходов в центре города, где наблюдается большая интенсивность пешеходного движения. Учитывая городской ландшафт для разделения пешеходного и транспортного движения будут применены подземные переходы. Однако не следует тщательно изучать целесообразность обеспечения подземных переходов, если затраты на строительство и техническое обслуживание будут высокие, и возникнет вероятность совершения преступлений в переходах. Мероприятия по регулированию уличного движения будут в первую очередь разработаны для наиболее проблематичных участков. Будет рассмотрена возможность организации в центре города подземных переходов, как часть пешеходной зоны, с установкой в них торговых точек и магазинов.

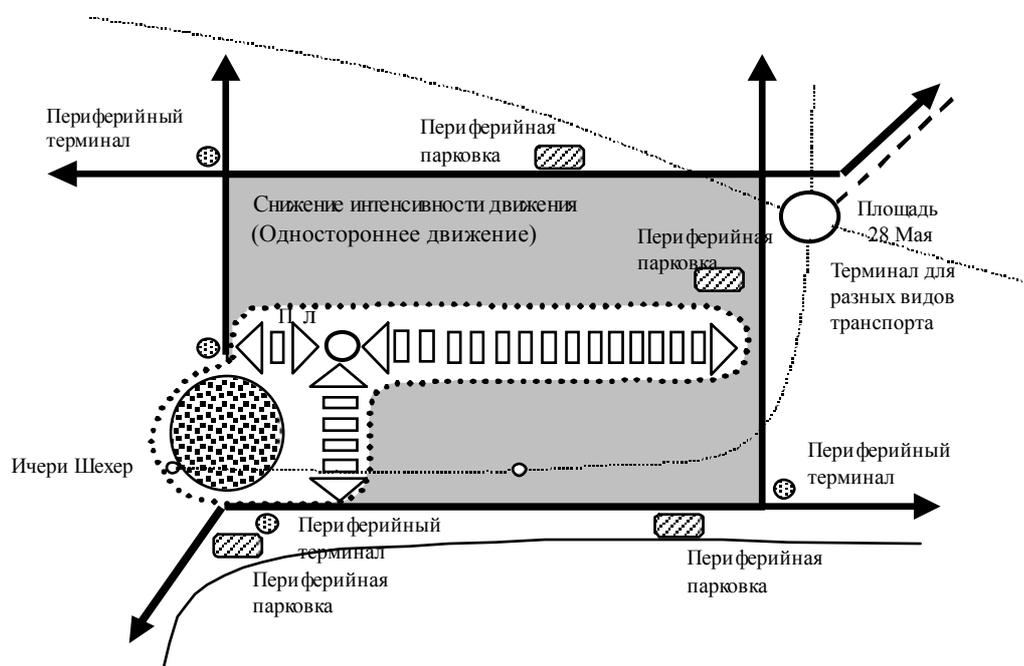


Рисунок 11.2.13 Концепция управления уличным движением в центре города

Планируется разработать систему комплексного контроля за уличным движением. Будут рассмотрены приоритеты для общественного транспорта, установлены маршруты движения ограничения въезда для грузового автотранспорта. Условия уличного движения в городе будут контролироваться в реальном времени при помощи датчиков, а центральная контрольная систем будет осуществлять контроль за систематизированным светофорным регулированием.