

BAKİ ŞƏHƏRİNDƏ NƏQLİYYAT SİXLİYİNİN ARADAN QALDIRILMASI VƏ NƏQLİYYAT SİSTEMİNİN TƏKMİLLƏŞDİRİLMƏSİ ÜZRƏ KONSEPTUAL YANAŞMALAR VƏ İRƏLİ SÜRÜLƏN ƏSAS TƏKLİFLƏR

Piriyev Yaqub Maksim oğlu- t.e.n., dosent, Azərbaycan Respublikası Elm və Təhsil Nazirliyi, yakub_piriyev@mail.ru

Bayramov Razim Paşa oğlu- t.e.n., dosent, Nəqliyyat logistikası və hərəkətin təhlükəsizliyi kafedrası, Azərbaycan Texniki Universiteti, bprazim@gmail.com

Şərifov Valeh Lətif oğlu- t.ü.f.d., baş müəllim, Nəqliyyat və logistika kafedrası, AzMİU, vhsharifov@gmail.com

Xülasə. Bakı şəhərində avtomobilləşmə səviyyəsi Avropa və MDB ölkələri ilə müqayisədə o qədər də yüksək həddə deyil və bu göstərici Bakı şəhərində müşahidə olunan tıxac probleminin əsasını təşkil etmir. Bakı şəhərində küçə-yol şəbəkəsinin sıxlığı nəqliyyat vasitələrinin sayına adekvat deyildir. Yəni, yol təsərrüfatı aşağı səviyyədədir və yolların sıxlığı azdır. Həmçinin, parking yerləri məhduddur və şəxsi minik avtomobillərinin sayı çoxdur. Bu araşdırma, Bakı şəhərində nəqliyyat sıxlığının aradan qaldırılması və nəqliyyat sisteminin təkmilləşdirilməsi üzrə konseptual yanaşmaların müəyyənəşdirilməsi və bir sıra təkliflərin irəli sürülməsi məqsədi daşıyır.

Açar sözlər: sistem, sıxlıq, avtomobilləşmə, baş plan, metrobus, ictimai nəqliyyat, nəqliy yat, planlaşdırma strukturu

CONCEPTUAL APPROACHES AND MAIN SUGGESTIONS FOR ELIMINATING TRAFFIC CONGESTION AND IMPROVING THE TRANSPORTATION SYSTEM IN THE CITY OF BAKU

Piriyev Yakub Maksim- PhD in tech.sc., ass.prof., Ministry of Science and Education of the Republic of Azerbaijan, yakub_piriyev@mail.ru

Bayramov Razim Pasha- PhD in tech.sc., ass.prof., department of Transport logistics and traffic safety, Azerbaijan Technical University, bprazim@gmail.com

Sharifov Valeh Letif- doctor in tech.sc., senior lecturer, department of Transport and Logistics, AzUAC, vhsharifov@gmail.com

Abstract. the level of automobile use in Baku is not so high compared to European and CIS countries, and this indicator does not constitute the basis of the congestion problem observed in Baku. The density of the street-road network in Baku city is not adequate for the number of vehicles. That is, the road infrastructure is at a low level and the road density is low. Also, parking spaces are limited and the number of private cars is high. This study aims to identify conceptual approaches to eliminate traffic congestion and improve the transport system in Baku and put forward a number of proposals.

Keywords: system, density, motorization, master plan, metrobus, public transport, transport yacht, planning structure

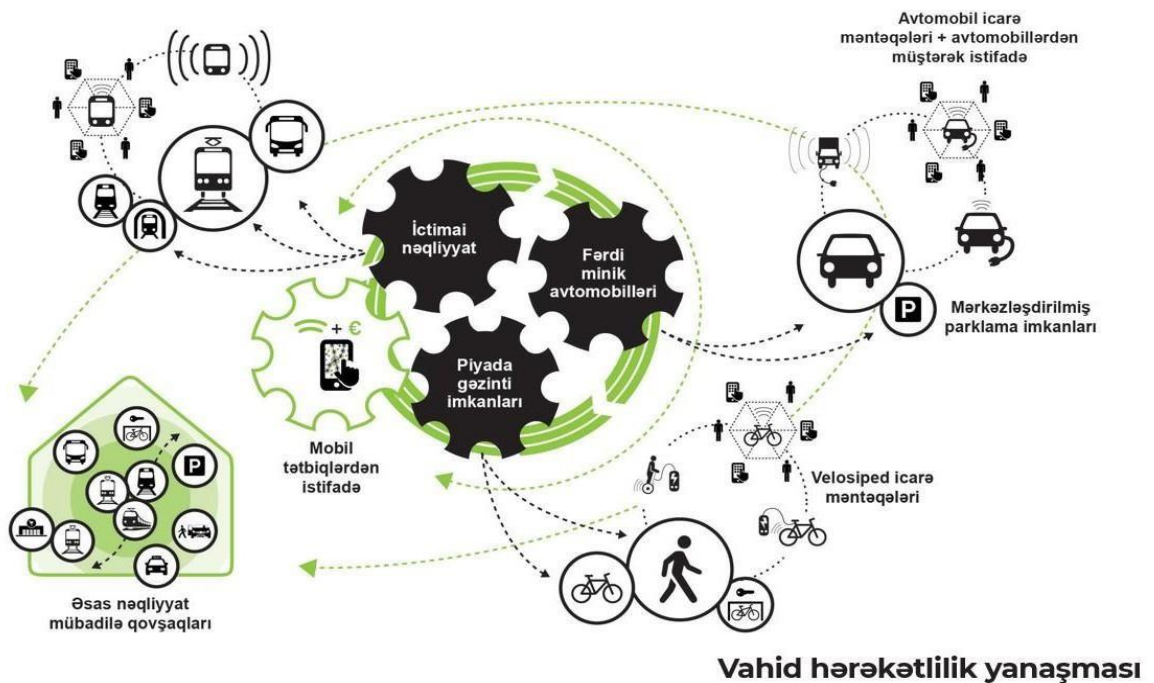
Giriş. Bu araşdırmada Bakı şəhərində avtomobil yollarında nəqliyyat sıxlığının aradan qaldırılması və nəqliyyat sisteminin təkmilləşdirilməsi məsələləri ilə bağlı müvafiq təhlillər aparılaraq qeyd edilən məsələlərlə bağlı əsas konseptual yanaşmalar və həll yollarına dair müvafiq təkliflər hazırlanmışdır. Qeyd edilməlidir ki, hazırda Bakı şəhərinin mövcud nəqliyyat problemlərinin əsas səbəbləri kimi tarixən formalaşmış nəqliyyat planlaşdırma strukturunun tamamlanmamış olması, radial-həlqəvi sxem üzrə nəqliyyat marşrutlarının fiziki və məntiqi sonluğunun təmin edilməmiş olması, müəyyən istiqamətlərdə nəqliyyat marşrutlarının tamamlanmamış qalması, habelə çoxnövlü ictimai nəqliyyatın olmaması və mərkəzi hissənin nəqliyyatla yüklənməsi kimi məsələlərdir. Digər

tərəfdən coğrafi mövqe baxımından Bakı şəhərinin dəniz sahilində, buxta ətrafında və yarımada yerləşməsi paytaxtın üç tərəfdən fiziki məhdudlaşmasına səbəb olur.

Bakı şəhərində nəqliyyat sıxlığının aradan qaldırılması və nəqliyyat sisteminin təkmilləşdirilməsi üzrə konseptual yanaşmalar. Son illər ərzində paytaxtın nəqliyyat sisteminin inkişafı və küçə-yol şəbəkəsinin genişləndirilməsi istiqamətində bir sıra tədbirlərin həyata keçirilməsinə baxmayaraq, artan avtomobilləşmə səviyyəsi, habelə ölkə iqtisadiyyatının sürətli inkişafı fonunda əhalinin artan nəqliyyat tələblərinin qarşılınması və mövcud nəqliyyat problemlərinin həlli məsələləri paytaxtın nəqliyyat sistemində yeni yanaşmanı labüd edir [2,3]. Bu yanaşma, paytaxtın ictimai nəqliyyat sisteminin daha təkmil inkişafını və genişləndirilməsini, nəqliyyat yerdəyişmələrinin təmin edilməsində ictimai nəqliyyatın xüsusi payının artırılmasını, şəhərin nəqliyyat planlaşdırma strukturunun tamamlanmasını və əsas nəqliyyat marşrutları arasında fiziki bağlılığının təmin edilməsini tələb edir.

Qeyd edilən yanaşmalar əsas götürülməklə Bakı şəhərinin Baş planında paytaxt ərazisində nəqliyyat sıxlığının aradan qaldırılması ilə bağlı bir sıra tədbirlər nəzərdə tutulmalıdır ki, bununla da şəhərdə nəqliyyat sisteminin təkmilləşdirilməsi və mobilliyin artırılması hədəflənməlidir.

MOBİLLİK



Şəkil 1. Mobillik - vahid hərəkətlilik yanaşması [3]

Bakı şəhərində nəqliyyat sıxlığının aradan qaldırılması və nəqliyyat sisteminin təkmilləşdirilməsi üzrə konseptual yanaşmalar və irəli sürülən əsas təkliflər aşağıdakı əsas nəqliyyat məsələləri üzrə müxtəlif həll variantlarını əhatə etməlidir:

- metro nəqliyyatı sisteminin inkişafını;
- dəmir yolu, o cümlədən tramvay nəqliyyatı şəbəkəsinin inkişafını;
- küçə-yol şəbəkəsinin təkmilləşdirilməsini və inkişafını;
- velosiped yolları şəbəkəsinin yaradılmasını və inkişafını;
- tranzit qovşaqlarlarının, o cümlədən metrobus şəbəkəsinin yaradılmasını və inkişafını;
- xüsusi avtobus zolaqları şəbəkəsinin genişləndirilməsini və inkişafını.

Bununla yanaşı qeyd edilməlidir ki, hazırda paytaxtın nəqliyyat sıxlığının aradan qaldırılması istiqamətində bir sıra taktiki tədbirlərin görülməsi ilə yanaşı Bakı şəhərinin Baş planı ilə uzlaşdırılmış, əsasən strateji planlama və dayanıqlı inkişaf tədbirlərinin həyata keçirilməsi ilə qeyd

edilən çətinliklərin əsaslı və planlı həlli zəruridir.

Yaranmış vəziyyətdən çıxış yolu yüksək sərnəşindəşmə qabiliyyətinə malik ictimai nəqliyyat sistemlərinin tətbiqi və mövcud sistemlərin gücləndirilməsi istiqamətində ciddi tədbirlərin görülməsidir. İctimai nəqliyyat sisteminin səmərəli fəaliyyətinin təmin edilməsi, o cümlədən artan tələbatın ödənilməsi, fərdi nəqliyyat vasitələrinin xüsusi çəkisinin azaldılması yalnız metro sisteminin intensiv inkişaf etdirilməsi, sürətli/tranzit Metrobus (BRT - "Bus Rapid Transit") nəqliyyatının tətbiqi, ictimai nəqliyyat qovşaqlarının yaradılması, şəhəratrafi dəmir yolları sistemlərinin daha da inkişaf etdirilməsi və bu sistemlər arasında güclü integrasiyaşın yaradılması yolu ilə mümkün ola bilər.

İctimai nəqliyyat qovşaqları/nəqliyyat mübadilə mərkəzləri sərnəşindəşmə proseslərinin əlaqələndirilməsi, ictimai nəqliyyatdan istifadənin təşviqini, sürətli ictimai nəqliyyat sistemlərinin (metro, dəmir yolu, metrobus və s.) integrasiyasını və yaxud fərdi avtomobil nəqliyyatından ictimai nəqliyyata keçid imkanlarını bir mərkəzdə cəmləşdirməyə təkan verə bilər.

İctimai nəqliyyat qovşaqları müxtəlif nəqliyyat növlərindən istifadəni təklif etməklə ictimai nəqliyyat yönümlü və tranzit təyinatlı şəhər inkişafını, yerdəyişmələr zamanı şəxsi avtomobillərdən ictimai nəqliyyata keçidin asanlaşdırılması və "parkla və davam et" tipli yerdəyişmələri təmin edəcəkdir [5].

Sürətli sərnəşin daşımaqlarının təmin edilməsi, ictimai nəqliyyat sisteminin müasir çağırışlar əsasında təşkil edilərək yüksək sərnəşin daşıma xidmətinin göstərilməsi və nəqliyyat sıxlığının azaldılması məqsədilə xərclər və icra müddətinin tezliyi baxımından ən perspektivli alternativ həll yolu kimi paytaxtın bəzi əsas magistral küçə və yollarında Metrobus (BRT) sisteminin təşkili məqsədəuyğun hesab edilir. Baş plan çərçivəsində BRT nəqliyyatının təşkili sürətli sərnəşin daşımaqlarının təmin edilməsi çərçivəsində əsas görülməli tədbirlərə aid edilməlidir. BRT marşrutları sistemin tətbiqi ilə bağlı hazırlanacaq layihə həlləri ilə müəyyənəşdirilməlidir.

Bakı şəhərinin Baş planına uyğun olaraq müəyyən olunmuş qrafik əsasında yeni metro stansiyalarının nəzərdə tutulmuş müddətlərdə inşa olunaraq istismara verilməsinin təmin edilməsi, yeni metro stansiyalarının inşasının sürətləndirilməsi, bu məqsədlərlə investisiya qoyuluşunun prioritetləşdirilməsi ictimai nəqliyyatın daşımaqlardakı payının artırılmasında xüsusi rol oynamış olacaqdır.

Baş plan çərçivəsində 2027-ci ilədək 6, 2040-cı ilədək isə 14 yeni metro stansiyasının istismara verilməsi və yeni dəstəkləyici infrastrukturun yaradılması, 2040-cı ilədək metro xətləri şəbəkəsinin ümumi uzunluğunun hazırkı 38,8 km-dən 76,6 km-ə, stansiyaların sayının isə 26-dan 46-ya çatdırılması nəzərdə tutulur ("28 May" stansiyasının yenidən qurulması daxil). Qeyd edilən tədbirlərin görülməsi nəticəsində metro nəqliyyatı ilə sərnəşin daşımaqlarının hazırkı gündəlik orta hesabla 633 min və ya ildə 231 milyon nəfərdən 2040-cı il üzrə gündəlik orta hesabla 1,37 milyon və ya illik 499,3 milyon nəfərə çatması proqnozlaşdırılır.

Baş plan çərçivəsində perspektivdə Xırdalan şəhərinə metro xəttinin çəkilməsinin planlaşdırılması olduqca zəruridir.

Bununla yanaşı qeyd edilməlidir ki, "Avtovağzal" metro stansiyasının daha səmərəli fəaliyyət göstərməsi, paytaxtın şimal giriş-çıxışı üzrə nəqliyyat yükünün azaldılması məqsədilə M-1 "Bakı-Quba-Rusiya Federasiyası ilə dövlət sərhədi" avtomobil yolu vasitəsilə ictimai nəqliyyat, o cümlədən taksi minik avtomobilləri ilə yerinə yetirilən daşımaqların adıçəkilən metro stansiyasına yönləndirilməsi, bu məqsədlə stansiya ətrafında nəqliyyat habının/qovşağının formalaşdırılması, bu istiqamətdə çevik və işlək infrastrukturun və tənzimləmə mexanizminin yaradılması, metro stansiyaları üzrə keçidlərin adekvat təşkilini məqsədəuyğun hesab edirik. Sərnəşinlərin "Avtovağzal" metro stansiyası istiqamətində intensiv və komfortlu keçidlərini təmin etmək üçün "Memar Əcəmi" metro stansiyasında optimal stansiya keçidinin yaradılması təmin edilməlidir.

Baş planın layihəsinə əsasən metronun "Avtovağzal" stansiyasının ətrafi çoxmərtəbəli və çoxmənzilli yaşayış binalarının yerləşdiyi yüksək sıxlıqlı şəhər ərazisi və mühüm ictimai-işgüzar zona kimi nəzərdə tutulmadığından, qeyd edilən stansiyanın fəaliyyətinin ümumilikdə Bakı Beynəlxalq Avtovağzal Kompleksinin və yaradılması təklif edilən ictimai nəqliyyat qovşağının fəaliyyəti ilə sıx integrasiya olunmuş çoxmodallı sistem şəklində təşkil edilməsi zəruridir. Bununla yanaşı qeyd edilməlidir ki, Baş planın layihəsinə əsasən metronun Xocasən stansiyasının fəaliyyətə

başlaması və yaxın gələcəkdə qeyd edilən ərazidə yeni dəmir yolu sənişin stansiyasının yaradılması nəzərdə tutulmalıdır ki, bununla da sözügedən ərazidə ictimai nəqliyyat qovşağının yaradılması, ərazinin ictimai məkan kimi inkişafı hədəflənməlidir.

1. Bakı şəhərinin yeni nəqliyyat planlaşdırılma sxemi

Gələcəkdə də fərdi minik avtomobillərinin nəqliyyat sistemində mühüm paya sahib olmağa davam edəcəyi proqnozlaşdırıldığından bu məsələ eyni zamanda şəhərin küçə-yol şəbəkəsi sisteminin yenidən qurulmasını zəruri edir.

Bakı şəhərinin Baş planının layihəsində 2020-ci il üzrə avtomobilləşmə səviyyəsi əhalinin hər 1000 nəfərinə 220 fərdi minik avtomobili hesabı ilə qəbul edilmişdir.

Bakı şəhərinin və onun ətraf ərazilərinin nəzərdə tutulan iqtisadi inkişafı ilə bağlı ərazidə avtomobilləşmə səviyyəsinin 2013-cü il üzrə maksimum həddini üstələyən əhəmiyyətli artım səviyyəsinə çatmazdan əvvəl 2024-cü ilə qədər orta templo artacağı gözlənilir.

Avtomobilləşmə səviyyəsinin proqnoz edilən artımı adambaşına düşən ÜDM (alıcılıq qabiliyyəti pariteti) göstəricisinə və Dövlət Statistika Komitəsinin təqdim etdiyi məlumatlara əsaslanır.

Ümumi nəqliyyat tələbatının artımı gözlənilən ÜDM artımı ilə mütənasibdir. ÜDM-in 1% artımınəqliyyat tələbatının 0,7% artımına səbəb olur. Tətbiq edilmiş Nəqliyyat Çeviklik Əmsalı 0,7-yə bərabərdir.

2019-2040-cı illər arasında nəqliyyat tələbatının 48% artacağı gözlənilir.

Nəqliyyat tələbatının orta illik artım tempi (OİAT) 2.7%-ə bərabər olacağı qəbul edilir. Yükdəşmə tələbatı ümumi nəqliyyat tələbatının OİAT-na bərabər qəbul olunur: 2.7%. Hər bir nəqliyyat vasitəsi ilə sənişin daşımalarının sayı müvafiq infrastrukturun inkişaf səviyyəsindən asılıdır.

2040-cı ildə avtomobilləşmə səviyyəsinin əhalinin hər 1000 nəfərə 340 fərdi minik avtomobili nisbətində olacağı ehtimal edilir.

Yeni şəhər inkişaf əraziləri istisna olmaqla yalnız avtomobilləşmə səviyyəsinin artması hesabına 2040-cü ildə fərdi minik avtomobillərinin parklanma həcmi 50% artacaqdır.

Fərdi minik avtomobilləri ilə həyata keçirilən səfərlərin sayı bir tərəfdən ictimai nəqliyyat sisteminin keyfiyyətinin, inkişafının və əlçatanlıq səviyyəsinin artım dərəcəsindən, digər tərəfdən küçə- yol şəbəkəsinin inkişaf etdirilməsi istiqamətində görülən tədbirlərin səviyyəsindən asılı olacaq. 2018-ci il: illik 686,9 milyon səfər, gündəlik orta hesabla 1,88 milyon səfər (orta illik artım tempinin 2001-2008-ci illər arasında qeydə alınan nisbətdə (7,8%) qalacağı ehtimal olunmaqla).

2040-cı il:

Ssenari 1 - İctimai nəqliyyat sistemi inkişaf etməzsə və fərdi minik avtomobilləri ictimai nəqliyyat yükünü öz üzərinə götürərsə:

- illik 1 511,6 milyon səfər (gündəlik orta hesabla 4,14 milyon səfər) - 2018-ci ildən etibarən OİAT-in 3,7%-ə bərabər olacağını göstərir;

2040-cı ilədək ümumi artım təxminən 120%.

Hazırda paytaxtın küçə-yol şəbəkəsi əsasən radial-həlqəvi nəqliyyat marşrutları üzrə təşkil edilmişdir və bu marşrutlar şəhəratrafi ərazilərlə şəhər mərkəzinin birbaşa nəqliyyat əlaqələndirilməsinin təmin edilməsinə xidmət edir.

Küçə- yol şəbəkəsi üzrə təkmilləşdirmə tədbirləri yalnız yolların genişləndirilməsi deyil, mövcud sistemlərdən səmərəli istifadə, alternativ yolların/dəhlizlərin yaradılması, şəhər planlaşdırma strukturlarının əsas prinsiplial həndəsi sxemlərinin üstün xüsusiyyətləri əsasında paytaxtın gələcək yeni nəqliyyat planlaşdırılma sxeminin hazırlanması, mövcud əsas nəqliyyat arteriyalarının şəhər mərkəzindən kənar keçməklə davam etdirilərək tangensial və diaqonal marşrutlara çevirməsi ilə məntiqi tamamlandırılması nəzərdə tutulmalıdır [6,7].

Qeyd edilən mühüm prinsiplər əsas götürülərək Baş plan çərçivəsində paytaxtın yeni nəqliyyat planlaşdırılma sxemi hazırlanmış, paytaxtın yol-nəqliyyat problemlərinin həlli və nəqliyyat sisteminin inkişafı məqsədilə küçə-yol şəbəkəsinin sıxlığının optimallaşdırılması və strateji əhəmiyyət daşıyan yeni yol əlaqələrinin yaradılması üçün mühüm tədbirlər nəzərdə tutulmuşdur.

Paytaxtın mərkəzi ərazisində nəqliyyat sıxlığının azaldılması, şəhərin şərq və qərb hissələri arasındakı nəqliyyat yerdəyişmələri zamanı əsas nəqliyyat axınlarının mərkəzə daxil olmadan

şəhərkənarı həlqəvi magistrallara çıxışlarının təmin edilməsi, habelə mövcud yolların perspektivdə ifrat yüklənmələrinin qarşısının alınması məqsədilə yeni alternativ yolinfrastrukturalarının yaradılması nəzərdə tutulmuşdur.

Paytaxtın küçə-yol şəbəkəsinin inkişafı üzrə təklif edilən bəzi prioritet tədbirlər aşağıdakılardan ibarətdir:

- paytaxtın şimal giriş-çıkış nəqliyyat probleminin əsaslı həll edilməsi məqsədilə Bakı və Sumqayıt şəhərlərini birləşdirən yeni magistral avtomobil yolunun inşası ilə paytaxtın yeni strateji 2-ci şimal giriş-çıkış yolunun yaradılması;

- xarici həlqəvi marşrutların tamamlanması və yarımadaanın şimal-şərqə ilə M-1, M-2 və M-4 avtomobil yolları arasında birbaşa magistral yol bağlantısının yaradılması məqsədilə “Xarici dairəvi yolu-Böyükşor-Ziya Bünyadov prospekti” yeni həlqəvi marşrutunun, habelə “Lökbatan- Qobu-Xırdalan-Novxanı-Fatmayı-Pirşağı” kənar xarici həlqəvi yolunun və “Lökbatan-Xocasən- Binəqədi-Böyükşor-Sabunçu” yeni xarici həlqəvi yolunun yaradılması;

- “Zığ-Aeroport” şosesi vasitəsilə şəhərin şərq və şimal-qərb hissələrinin həlqəvi birləşmə marşrutunun tamamlanmasının təmin edilməsi, eləcə də Heydər Əliyev adına Beynəlxalq Hava Limanının Sumqayıt şəhəri ilə və M-1 avtomobil yolu ilə birbaşa nəqliyyat bağlantısının yaradılması məqsədilə “Xırdalan şəhəri-M-1 avtomobil yolu-Digah-Zabrat-Hava Limanı” həlqəvi magistralın yaradılması;

- paytaxtın mərkəzi hissəsinin əlavə nəqliyyat yükündən qorunması, bu yükün mərkəzə daxil olmadan şəhərin şimal və şimal-qərb istiqamətlərinə doğru birbaşa yönləndirilməsi məqsədilə “Mehdiabad-Dərnəgül-Ziya Bünyadov prospekti-Keşlə-Babək prospekti- “Ağ şəhər”- Nobel prospekti” yeni diaqonal nəqliyyat marşrutunun yaradılması;

- “Bakı-Sumqayıt şosesi”ndə, Xırdalan və “20 Yanvar” dairələrində nəqliyyat sıxlığının azaldılması, Xırdalan şəhərinin alternativ giriş-çıkış yolunun yaradılması məqsədilə M-1 və M-4 avtomobil yollarını Xocasən qəsəbəsindən keçməklə Yasamal rayonu ərazisində “Xarici dairəvi yol” ilə birləşdirən paytaxtın strateji 3-cü şimal-qərb yeni giriş-çıkış yolunun yaradılması;

- “Lökbatan-Xocasən” həlqəvi yolu ilə Sabunçu yol qovşağını birləşdirən xarici həlqəvi şəhər magistralının tamamlanması məqsədilə Səttar Bəhlulzadə küçəsi ilə “Zığ-Hövsan” şosesini birləşdirən yeni həlqəvi avtomobil yolunun, o cümlədən Bülbülə gölünün qərbindən keçməklə Sabunçu dairəsi ilə Zığ şosesini birləşdirəcək yeni həlqəvi şəhər magistralının yaradılması.

Təklif edilən tədbirlərin həyata keçirilməsi nəticəsində 2040-cı ilədək Bakı şəhərində küçə-yol şəbəkəsinin ümumi uzunluğunun təqribən 360,8 km-dək artırılması, habelə küçə-yol şəbəkəsinin ümumi uzunluğunun 2300 km-dən 2660,8 km-ə, şəbəkənin orta sıxlığının isə 1,02 km/km²-dən 1,2 km/km²-ə çatdırılması planlaşdırılmışdır.

Bununla yanaşı qeyd edilməlidir ki, Bakı şəhərində effektiv və səmərəli parklanma sisteminin təmin edilməsi zərurətinin aktuallığı nəzərə alınaraq, dayanacaq/parklanma yerlərinin həmahəng təşkilinə nail olmaq üçün hazırda fəaliyyət göstərən parklanma zonalarının ərazi üzrə təşkili müəyyən edilməli, çoxtutumlu avtomobil duracaqlarının və parklanma yerlərinin sahibkarlıq subyektlərinin cəlb edilməsi ilə inşası nəzərdə tutulmalıdır.

Eyni zamanda, küçə və prospektlərdə nəqliyyat vasitələrinin dayanma, durma və parklanma ilə bağlı mövcud problemlərin həll edilməsi məqsədilə parklanmanın idarə olunması strategiyasının hazırlanması, habelə dayanacaq/duracaq yerlərindən səmərəli istifadənin təmin edilməsi məqsədilə şəhər ərazisində nəqliyyat vasitələrinin dayanma, durma və parklanma yerlərinin idarəçiliyi sisteminin tətbiq edilməsi zəruridir.

Baş planın layihəsinə əsasən artan tələbatı ödəmək üçün 2027-ci ilə qədər Mərkəzi Planlaşdırma Rayonu ərazisində təxminən 9 parklanma zonası üzrə əlavə 4500 parklanma yerinin yaradılması təklif olunur.

Sahibkarlıq subyektlərinin cəlb edilməsi ilə inşası təklif edilən çoxtutumlu avtomobil duracaqlarının və parklanma yerlərinin siyahısı tərəfimizdən hazırlanmışdır. (yeraltı avtomobil duracaqlarının inşası üçün şəhərdaxili yaşıllıq sahələrinin yeraltı hissəsi də nəzərdə tutula bilər).

Bakı şəhərinin əsasən şəhərdən kənarda əsas giriş-çıkış magistral yollara (avtomobil və dəmir yolları) yaxın ərazilərdə anbar təsərrüfatı və logistika zonalarının təşkil edilməsi təklif edilir və böyük yük

partiyalarının və əsas malların dəmir yolları ilə daşımalarının yerinə yetirilməsi və bu istiqamətdə stimullaşdırıcı tədbirlərin görülməsi də əsas hədəflərə aid edilir. Bakı şəhəri üçün malların tədarükünü, o cümlədən beynəlxalq daşımalar üzrə əməliyyatlarının logistika mərkəzli vətərminal texnologiya prinsiplərində təşkili məqsədilə beynəlxalq təcrübə nəzərə alınmaqla müasir yanaşmaların reallaşdırılması, bunun üçün institusional işlərin aparılması əsas tədbirlərə aid edilməlidir.

Beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri üzrə daşımaların və bu daşımalar zamanı müxtəlif nəqliyyat-logistika əməliyyatlarının paytaxtın Lökbatan qəsəbəsinin ərazisində yerləşən anbar təsərrüfatı və logistika mərkəzlərindən kənarlaşdıraraq Ələt qəsəbəsində cəmləşdirilməsi, o cümlədən bu məqsədlər üçün əsasən “Şimal-Cənub” beynəlxalq nəqliyyat dəhlizi üzrə daşımaların və logistika əməliyyatlarının R-6 “H.Z.Tağıyev qəsəbəsi-Sahil qəsəbəsi” avtomobil və dəmir yolları üzrə təşkilinin həyata keçirilməsi və bu istiqamətdə stimullaşdırıcı tədbirlərin görülməsi də əsas hədəflərə aid edilməlidir. Qeyd edilən avtomobil və dəmir yollarının da genişləndirilməsi və yenidən qurulması nəzərdə tutulmalıdır. Bakı şəhərində və şəhəratrafi ərazilərdə inşası nəzərdə tutulan yük terminallarının yerlərinin siyahısı hazırlanmışdır.

Nəticə. Qeyd edilən məsələlər və əsas konseptual yanaşmalar nəzərə alınmaqla Bakı şəhərində nəqliyyat sıxlığının aradan qaldırılması və nəqliyyat sisteminin təkmilləşdirilməsi məsələləri ilə bağlı tərəfimizdən “Bakı şəhərində və Abşeron yarımadasının ərazisində nəqliyyat sıxlığının aradan qaldırılması üçün yeni avtomobil yollarının, yol ötürücülərinin və müxtəlif səviyyəli piyada keçidlərinin inşasına dair Bakı şəhərinin Baş Planının layihəsi ilə uzlaşdırılmış 2022-2027-ci illər üzrə Tədbirlər Planı” və “Bakı şəhərində nəqliyyat sisteminin təkmilləşdirilməsi və nəqliyyat sıxlığının aradan qaldırılmasına dair əlavə Təkliflər” hazırlanmışdır.

Ədəbiyyat

1. Piriyeu Y.M. Avtomobil yolları. Bakı, Azərbaycan, 558s, 1999
2. Tağızadə Ə.H., Bayramov R.P. Yol hərəkətinin təşkili və təhlükəsizliyi. Bakı, Çarşıoğlu, 248s. 2002
3. Rəhimov Ç.H. Beynəlxalq avtomobil daşıma əməliyyatlarında iqtisadi çözümlər və inzibati optimallaşdırma (Azərbaycan və Türkiyə təmsalında). Bakı: BMU-nun nəş., 60-85 s. 2019
4. Rəhimov C.H. Beynəlxalq avtomobil daşıma əməliyyatlarında iqtisadi çözümlər və inzibati optimallaşdırma - economical solutions and administrative optimization in the international road transportation operations. Bakı: AzTU-nun nəş., 31-40s. 2019
5. Rəhimov C.H. (Chingiz Rehimov) Методы определения требуемого количества легковых автомобилей такси и практика мировых стран в этой области. <https://referat.ilkaddimlar.com/r/referatlar/neqliyyat/info-1883.html>.
6. Rəhimov C.H. Böyük şəhərlərdə avtomobil sərnişin daşımalarının təşkili keyfiyyətinin sistemli idarə edilməsinin elmi əsaslarla işlənməsi, AzTU, 2019. [beu.edu.az/downloads/publications/Conferance_Book_Economy\(3\).pdf](http://beu.edu.az/downloads/publications/Conferance_Book_Economy(3).pdf).
7. Rəhimov C.H. Trafik sorunlarına innovativ yanaşma, innovasyon sürecinde oyunla trafik eğitiminin önemi ve Azerbaycanda uygulanma potensiyeli. 2017
8. Çingiz Rəhimov. Nəqliyyat tələbatı-mövcud və proqnozlaşdırılana göstəricilər, AzMİU.2022

References

1. Piriyeu Y.M. Avtomobil yolları. Baki, Azerbaijan, 558s, 1999
2. Taghizade A.H., Bayramov R.P. Yol hereketinin teshkili ve tehlu kesizliyi. Baki, Chashioghlu, 248s. 2002
3. Rehimov C.H. Beynelxalq avtomobil dashima emeliyyatlarinda iqtisadi chozumler ve inzibati optimallashdirma (Azerbaijan ve Turkiye timsalinda). Baki: BMU- nun nesh., 60-85s. 2019
4. Rehimov C.H. Beynelxalq avtomobil dashima emeliyyatlarinda iqtisadi chozumler ve inzibati optimallashdirma- economical solutions and administrative optimization in the international road transportation operations. Baki: AzTU-nun nesh., 31- 40s. 2019
5. Rehimov C.H. Metody opredeleniya trebuemogo kolichestva legkovykh avtomobilej taksi i praktika mirovyh stran v etoj oblasti <https://referat.ilkaddimlar.com/r/referatlar/neqliyyat/info-1883.html>

6. Rehimov C.H. Boyuk sheherlerde avtomobil sernishin dashimalarinin teshkili keyfiyyetinin sistemli idare edilmesinin elmi esaslarla ishlenmesi, AzTU, 2019
beu.edu.az/downloads/publications/Conferance_Book_Economy (3). pdf.
7. Rehimov C.H. Trafik sorunlarına innovativ yanashma, innovasyon sürecinde oyunla trafik eğitiminin onemi ve Azerbaycanda uygulanma potensiyeli. 2017
8. Rəhimov C.H. Neqliyyat telebati- movcud ve proqnozlashdirilan gostericiler, AzMİU. 2022

Redaksiyaya daxil olma/Received 17.10.2022

Çapa qəbul olunma/Accepted for publication 17.11.2022

Məqaləyə istinad: Piriyeu Y.M., Bayramov R.P., Şərifov V.L Bakı şəhərində nəqliyyat sıxlığının aradan qaldırılması və nəqliyyat sisteminin təkmilləşdirilməsi üzrə konseptual yanaşmalar və irəli sürülən əsas təkliflər. Elmi Əsərlər jurnalı AzMİU, s. 144- 151, N2, 2022

For citation: Piriyeu Y.M., Bayramov R.P., Sharifov V.L Conceptual approaches and main suggestions for eliminating traffic congestion and improving the transportation system in the city of Baku. Journal of Scientific works/ Elmi eserler. AzUAC, p. 144- 151, N2, 2022