



Dayanıqlı nəqliyyat siyasəti

təhlil, təcrübə, tövsiyyələr



Bu nəşr ATƏT Bakı ofisinin
Təhlükəsizlik və ətraf mühit üzrə vətəndaş fəaliyyəti proqramı
çərçivəsində ayırdığı maliyyə yardımı ilə
“Ekoleks” Ekoloji Hüquq Mərkəzi tərəfindən həyata keçirilən
“Bakıda nəqliyyatın ekoloji cəhətdən dayanıqlığı üzrə hökumət-biznes-VCT
dialoqunun qurulması” layihə üzrə aparılmış seminar və dəyirmi masada
dövlət vəzifəli şəxsləri, biznes, vətəndaş cəmiyyəti nümayəndələrinin
iştirakı ilə aparılan müzakirənin nəticəsi olaraq hazırlanmışdır.

Nəşrin məzmunu ATƏT Bakı ofisinin
Təhlükəsizlik və Ətraf mühit üzrə vətəndaş fəaliyyəti proqramının
mövqeyindən fərqli ola bilər.

Qiymətləndirmə və tövsiyələr
“Ekoleks” Ekoloji Hüquq Mərkəzinin eksperti Samir İsayev
tərəfindən hazırlanmışdır.

Ekoleks ekoloji hüquq mərkəzi © 2013-cü il

Mündəricat

1. Mövcud vəziyyət:	4
1.1 Tarixə baxış	4
1.2 Siyasət və qanunvericilik.....	6
1.3 Nəqliyyat infrastrukturu	8
1.4 Nəqliyyat növləri.....	8
1.5 Şəhərsalmada nəqliyyat inkişafı	10
2. Nəqliyyatın dayanıqlı inkişafı.....	11
2.1 Dayanıqlı nəqliyyat siyasəti.....	11
2.2 Dayanıqlı nəqliyyat infrastrukturu.....	12
2.3 Yaşıl nəqliyyat.....	13
2.4 Dayanıqlı şəhər inkişafı	14
3. Təvsiyələr	16
3.1 Nəqliyyat infrastrukturu	16
3.2 Nəqliyyatdan istifadənin səmərəliliyinin artırılması, məhdudiyyətlər.....	20
3.3 Yaşıl nəqliyyat növləri	21
3.4 Qiymət strategiyası.....	21

1. Mövcud vəziyyət:

1.1 Tarixə baxış

Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat infrastrukturunun və şəhərsalmanın əsasları qədim Azərbaycan şəhərsalma mədəniyyətinə, Rus İmperiyası və SSRİ dövrlərində hazırlanmış tikinti norma və standartlarına, şəhərsalma planlarına uyğun formalaşmışdır.

Orta əsrlər Bakısı Qalada (indiki İçəri şəhər) yerləşirdi və şəhərin quruluşu iri meydanlardan və şəhərin içərilərinə doğru getdikcə geometrik planda kiçilib sıxlaşan küçələrdən ibarət idi. Şəhərin əsas küçələri yaşayış massivinin kənarı və qala divarlarının kənarı ilə uzanırdı. Əsas nəqliyyat vasitələri olan at və arabalar da məhz bu küçələrdə hərəkət edirdi. İri meydanlar əsasən karvansara və ictimai binaların qarşısında yerləşirdi. Şəhərin daxili məhəllələri ilə əsa ən piyada hərəkət nəzərdə tutulmuşdu. Mühüm nəqliyyat vasitəsi qala kənarındakı körpülərə yan alan dəniz nəqliyyatı idi.



19-20 əsrlərin Bakısı Qala ətrafında salınmış Ağ şəhərdən ibarət idi. Avropa şəhərsalma normativlərinə uyğun salınan enli küçələr, bulvarlar, meydanlar, şəhərdə canlı dartqı qüvvəsi ilə hərəkət gətirilən rels və araba nəqliyyatı şəhərin gələcək inkişafına şərait yaradırdı. Qala divarlarının sökülərək geniş prospektin və şəhər bulvarının salınması, habelə yanılma körpüləri (portun) salınması, Bakıya Avropanın dəniz şəhərlərinin görkəmini verirdi. Bakıda Rus imperiyasında ilk dəfə şəhəri mədənlərlə birləşdirən şəhərkənarı elektrik qatarı xətti çəkildi.



SSRİ dövründə Bakıda şəhər inkişafı alman şəhərsalma mədəniyyətinə əsaslanan rus-sovet şəhərsalma məktəbi tərəfindən inkişaf etdirildi. Bakının Ağ şəhər ərazisindəki at dartı qüvvəsinə əsaslanan rels nəqliyyatını şəhərin ekoloji təmizliyini və şəhər mühitinin səs-küyünün azalmasını



təmin edən tramvay və trolleybus xətləri əvəz etdi. Bu xətlər sonrakı illərdə şəhərin yeni yaşayış məntəqələrinə qədər uzadıldı. Bakıda metropoliten salındı. Avropa şəhərlərindəki metropolitendən fərqli olaraq, Bakı metropoliteni tranzit daşımalar həyata keçirən nəqliyyat vasitəsi kimi formalaşmışdı. Metropoliten stansiyalarından ətraf ərazilərə insanların daşınmasını təmin edəcək ictimai nəqliyyat marşrutları hərəkət edirdi. Metropoliten stansiyaları şəhərin bir neçə yerində şəhər kənarı elektrik qatarlarının stansiyalarına yaxın yerlərdə quraşdırılmaqla,

insanların qısa müddətdə uzaq məsafələrə daşınmasını təmin edir, şəhərin küçələrini daxili yanma mühərrikli ictimai nəqliyyatın hərəkətindən azad edirdi. Bakı, Gəncə Sumqayıt və Əli-Bayramlı (indiki Şirvan) şəhərləri tranzit təyinatlı layihələndirməyə əsaslanırdı. Şəhər ərazisində toplayıcı və paylayıcı yerlər – Azneft meydanı və əsas metro stansiyaları üzərində ictimai avtobus nəqliyyatı qovşaqları formalaşdı.

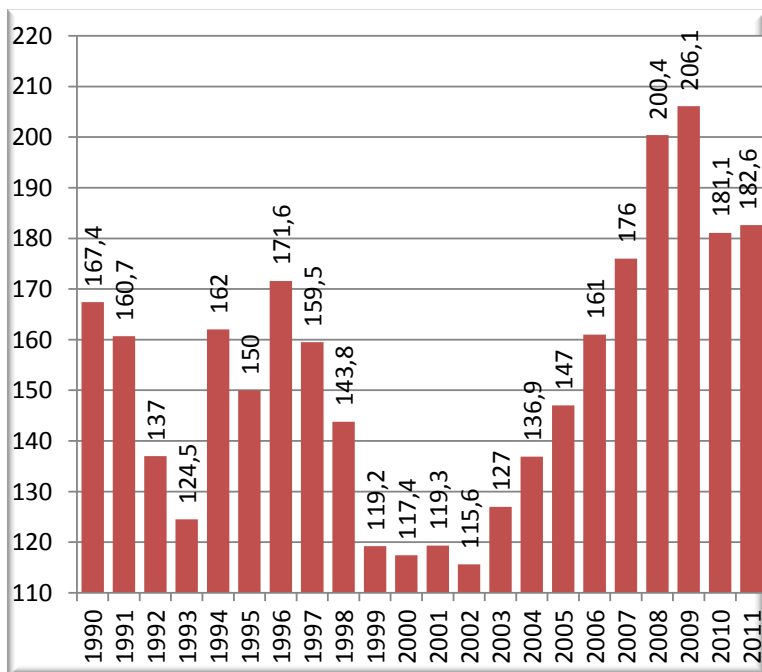


Şəhərdə nəqliyyat planlaşdırılması elektrik nəqliyyatından maksimal istifadəyə və tranzit təyinatlı layihələndirməyə əsaslanmaqla nəqliyyatın dayanıqlığını təmin edirdi.

Müstəqillik illərində şəhər elektrik nəqliyyat şəbəkəsi dağıldı, şəhərdə nəqliyyatın layihələndirilməsi tranzit təyinatlı layihələndirmədən nəqliyyat yollarına əsaslanan inkişafa keçid aldı. Bu isə nəqliyyatın dayanıqlı idarəedilməsindən bir addım geriləmək idi.

2000-ci illərin əvvəllərində həmin dövr üçün şəhərdə formalaşmış nəqliyyat infrastrukturunu, nəqliyyatın həcmi və onun idarə olunmasındakı nöqsanlar, şəhərdə əhalisinin və gün ərzində şəhərə daxil olan maşınların miqdarının artması şəhərdə böhran vəziyyətinə gətirib çıxardı.

Bu Bakı şəhər İcra Hakimiyyətini və Nəqliyyat Nazirliyinin rəhbərliyini kardinal addımlar atmağa sövq etdi. Şəhərə yük maşınlarının girişi məhdudlaşdırıldı, şəhərdə yol infrastrukturunun yenidənqurulması və inkişafı ilə bağlı layihələr hazırlandı və hazırda da həyata keçirilməkdədir. Şəhərdə ictimai nəqliyyatın rolunun artırılmasını təmin etmək məqsədilə iri tutumlu Avro 4 standartının tələblərinə uyğun avtobuslar gətirildi, şəhərdə sənişin daşınmasının səmərəliliyinin artırılması üçün tədbirlər görüldü, şəhərdə nəqliyyatın intellektual idarəetmə sistemi quruldu, yollarda hərəkətin tənzim edilməsi ilə bağlı inzibati məsuliyyət sərləşdirildi. Hazırda bu istiqamətdə işlər davam etdirilir.



Bakı metropolitenində daşınan sənişinlərin

Bakı metropolitenində sənişin daşınmasını dinamikasından görüldüyü kimi şəhərdə 1990-cı illər sonunda və 2000-ci illərin əvvəllərində Bakı şəhərində metro xətlərinə paralel avtobus nəqliyyatından istifadə metropolitenə sənişin daşınmasının azalmasına səbəb olmuşdur. Sonrakı illərdə tıxacların artması yenidən metroda istifadə edən sənişinlərin sayının artmasına gətirib çıxarmışdır. Nəhayət 2010-2011-ci illərdə iri tutumlu avtobusların marşrutlara buraxılması yenidən sənişin sayının azalması ilə müşahidə edilmişdir. Bu dinamika şəhərdə nəqliyyatın kompleks idarə edilməsinin olmamasının bariz nümunəsidir.

1.2 Siyasət və qanunvericilik

Azərbaycan Respublikasının dayanıqlı nəqliyyat siyasətini ifadə edən vahid siyasət sənədi yoxdur. Buna baxmayaraq nəqliyyatın dayanıqlı inkişafı ilə bağlı dövlətin və hökumətin siyasi iradəsi müəyyən qədər aşağıdakı sənədlərdə ifadə edilmişdir:

Azərbaycan Respublikasının Nəqliyyat Nazirliyi tərəfindən hazırlanmış Azərbaycan Respublikasının Nəqliyyat Strategiyası nəqliyyat sisteminin inkişaf istiqamətlərini, dövlətin nəqliyyat sahəsində fəaliyyətinin əsas vəzifələrini, forma və məzmununu müəyyən edir, nəqliyyat kompleksi üçün vahid prioritetlər sistemini təyin edir və spesifik xüsusiyyətləri nəzərə alınmaqla ayrı-ayrı nəqliyyat növlərində bu prioritetlərin həyata keçirilmə istiqamətlərini müəyyənləşdirir, dövlət nəqliyyat siyasəti sahəsində qərarların qəbul edilməsi, nəqliyyatda və iqtisadiyyatın nəqliyyatla sıx əlaqədar olan sahələrində məqsədli proqramların hazırlanması, nəqliyyatdan asılı sosial, müdafiə və digər problemlərin həll edilməsində əsas istinad kimi qəbul edilir.

Bu Strategiyaya əsasən, Avtomobil nəqliyyatının infrastrukturunun inkişafının prioritet istiqamətləri aşağıdakı kimi müəyyən olunmuşdur:

- ölkə ərazisindən keçən nəqliyyat dəhlizlərində avtomobil yollarının yenidənqurulması,
- rayonlararası yolların müasirləşdirilməsi,
- yol hərəkətinin təşkili və tənzimlənməsi sisteminin təkmilləşdirilməsi;
- avtomobil nəqliyyatı vasitələrinin texniki və ekoloji tələblər baxımından beynəlxalq standartlara uyğun yeniləşdirilməsi,
- avtomobil və şəhər sərnişin nəqliyyatında standartlaşdırma və sertifikatlaşdırma sistemlərinin yaradılması və tətbiq edilməsi

Nəqliyyatın dayanıqlı inkişafının baza prinsiplərinə əsasən nəqliyyat ehtiyaclarının ödənilməsi məsələlərinin həlli vətəndaşların sağlamlığı və ətraf mühitin qorunması prioritetləri ilə ziddiyyət təşkil etmir və gələcək nəsillərin maraqlarına toxunmur. Bu prinsiplərin həyata keçirilməsi aşağıdakıları nəzərdə tutur:

- nəqliyyat sisteminin inkişafı və nəqliyyat fəaliyyətinin tənzimlənməsi sahəsində qərarlar iqtisadi səmərəlilik baxımından necə qiymətləndirilsə, eləcə də ekologiya və təhlükəsizlik baxımından qiymətləndirilir, yəni bütün qeyd edilən prioritetlər eyni dərəcədə qiymətlidir;
- hakimiyyət orqanları və vətəndaşlar nəqliyyat sahəsində ekoloji baxımdan ən yaxşı qərarların seçilməsi üçün məsuliyyət daşımalıdırlar. Nəqliyyat, ilk növbədə avtomobil nəqliyyatı sahəsində idarəçilik qərarları qəbul edilən zaman, ekoloji nəticələrin tam nəzərə alınması zəruridir;
- «çirkləndirən ödəyir» prinsipinin həyata keçirilməsi çərçivəsində nəqliyyat xidmətinin istehlakçısı resursların istehlakından tutmuş nəqliyyat vasitələrinin təkrar istehsalına kimi, onun təqdim edilməsi ilə əlaqədar bütün neqativ ekoloji nəticələrin haqqını ödəməlidir;
- növlərarası rəqabətin tənzimlənməsində ekoloji baxımdan «daha təmiz» nəqliyyat növlərinə keçirilməsi nizamlanmalıdır,
- vergi goyma siyasəti istiqamətini əməliyyatların vergilənməsindən istehlakın vergilənməsinə yönəldir.

Azərbaycan Respublikası Nəqliyyat Nazirliyi tərəfindən "Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sisteminin inkişafına dair Dövlət Proqramının (2006–2015-ci illər)" və "Azərbaycan Respublikasının avtomobil yolları şəbəkəsinin yeniləşdirilməsinə və inkişafına dair Dövlət Proqramının (2006-2015-ci illər)" layihələri hazırlanmış və dövlət qurumları ilə razılaşdırılmışdır.

"Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sisteminin inkişafına dair Dövlət Proqramının (2006–2015-ci illər)" əsas məqsədi əhalinin və iqtisadiyyatın nəqliyyat xidmətlərinə artan tələbatının təmin edilməsi, dayanıqlı nəqliyyat sisteminin yaradılması, nəqliyyatla dövlətin müdafiə ehtiyaclarının təmin olunması, ölkənin tranzit potensialının artırılması, nəqliyyat xidmətlərinin keyfiyyətinin artırılması, sərnişin və yük daşımalarda nəqliyyat xərclərinin azaldılması yolu ilə ölkədə yüksək sosial-iqtisadi inkişafın təmin olunmasından ibarətdir.

Nəqliyyat infrastrukturalarının və nəqliyyat vasitələri parklarının müasir tələblərə uyğun yeniləşdirilməsinə dair layihələrin həyata keçirilməsi, Bakı və respublikanın digər şəhərlərində nəqliyyat vasitələrinin müasir tələblərə uyğun yeniləşdirilməsi və ekoloji tarazlığın təmin edilməsi bu Dövlət Proqramının vəzifələrindəndir.

"Azərbaycan Respublikasında ekoloji cəhətdən dayanıqlı sosial—iqtisadi inkişafa dair" Milli Proqram ölkənin atmosfer havasının mühafizəsində avtomobil nəqliyyatından atılan zərərli qazların miqdarının artması xüsusi narahatlıq ifadə edərək bunun həlli üçün tələblərə cavab verməyən köhnə nəqliyyat vasitələrinin utilizə edilməsinin təşkilini, ekoloji təmiz sərnişin nəqliyyat növlərinin tətbiqi, şəhər daxilində «piyada» zonalarının genişləndirilməsini, ölkəyə idxal olunan avtomobillərin mühərriklərinin katalitik qaz neytralizatorları ilə təmin edilməsinə və Avropa Şurası ölkələri üçün müəyyən edilmiş toksiklik normalarına uyğunluğuna nail olunmasını zəruri tədbirlər kimi müəyyən etmişdir.

2008-2015-ci illərdə Azərbaycan Respublikasında yoxsulluğun azaldılması və davamlı inkişaf Dövlət Proqramı ölkədə ətraf mühitə təsirlərin azalması, əhalinin nəqliyyat ilə təmin olunması, nəqliyyat infrastrukturunun inkişafı üzrə dövlət maliyyələşdirilməsinin həyata keçirilməsini nəzərdə tutur.

Azərbaycan Respublikası regionlarının 2009-2013-cü illərdə sosial-iqtisadi inkişafı Dövlət Proqramı 2009-2013-cü illərdə nəqliyyat bu sahəsinin kompleks inkişafına nail olunması və nəqliyyat xidmətlərinin inkişafının daha da yaxşılaşdırılması üçün nəzərdə tutduğu istiqamətlər sırasında ölkənin yol-kommunikasiya kompleksinə daxil olan müxtəlif nəqliyyat növlərinin ahəngdar inkişafı, yolların, kommunikasiya xətlərinin və digər infrastruktur obyektlərinin inşasının, yenidənqurulmasının və inkişafı layihələrinin həyata keçirilməsinin davam etdirilməsi və təsərrüfatlararası mal mübadiləsinə gerçəkləşdirən yükdaşıma nəqliyyatının və əhalinin əsas sosial tələbatlarından birini təmin edən sərnişin nəqliyyatının tarazlı inkişafı da vardır.

Göründüyü kimi kifayət qədər çox siyasət sənədlərində nəqliyyatın dayanıqlı inkişafı ilə bağlı müddəalara olmasına baxmayaraq, bu inkişafı təmin edəcək tədbirlər sistemi nəqliyyatın bütün növlərinin inkişafına kifayət qədər diqqət ayırmamışdır.

Azərbaycan Respublikasında Nəqliyyat sahəsində mühüm qanunlar qəbul edilmiş və Azərbaycan Respublikası beynəlxalq yollar, onlarda hərəkətin təşkili ilə bağlı mühüm öhdəliklərə qoşulmuşdur.

Azərbaycan Respublikasında bu sahədə aşağıdakı qanunlar qəbul edilmişdir:

- "Yol Hərəkəti Haqqında" Azərbaycan Respublikasının Qanunu
- "Avtomobil yolları haqqında" 22 dekabr 1999-cu il tarixli Azərbaycan Respublikası Qanunu,
- "Avtomobil Nəqliyyatı haqqında" 1 aprel 2008-ci il tarixli Azərbaycan Respublikası Qanunu

Azərbaycan Respublikası aşağıdakı beynəlxalq müqavilələrə qoşulmuşdur:

- "Beynəlxalq avtomaqistrallar haqqında" 15 noyabr 1975-ci il tarixli Avropa Sazişi ("Beynəlxalq avtomaqistrallar haqqında" Sazişə qoşulmaq haqqında Azərbaycan Respublikasının 31 may 1996-cı il tarixli Qanunu)
- "Yol hərəkəti haqqında" 8 noyabr 1968 il tarixli BMT AİK Konvensiyası (Vena), Azərbaycan Respublikası 3 iyul 2002-ci il tarixdən konvensiyaya qoşulmuşdur,

- “Yol nişanları və siqnalları haqqında” 8 noyabr 1968 il tarixli BMT AİK Konvensiyası (Vena), Azərbaycan Respublikası 11 iyul 2011-ci il tarixdən konvensiyaya qoşulmuşdur.

Azərbaycan qanunvericiliyində nə yollar nə də bu yollarda hərəkət edən nəqliyyat vasitələri baxımından velosiped nəqliyyat vasitəsi, velosipedçi isə yol hərəkəti iştirakçısı kimi qeyd olunmamış, velosipedlərin hərəkət xətti və ya velosiped cıdırı barədə heç bir tənzim etmə müəyyən edilməmişdir. Baxmayaraq ki, Azərbaycan Respublikası qeyd edilən beynəlxalq müqavilələrə qoşularkən, onlar üzrə götürdüyü öhdəliklərini yerinə yetirməli idi.

Bu öhdəliklər ilk növbədə avtomobil yollarında və ya ayrıca velosiped cıdırılarının qurulmasının və velosiped hərəkət xəttinin, yol hərəkəti qaydalarında velosipedçilərlə bağlı tənzimləyici qaydaların müəyyən edilməsini nəzərdə tutur.

1.3 Nəqliyyat infrastrukturu

Bakı şəhərinin nəqliyyat infrastrukturu şəhər baş planına müvafiq inkişaf etdirilmişdir. Tarixən Bakının bir neçə Baş planı olmuşdur ki, bu planların uğurla həyata keçirilməsi şəhərin müasir nəqliyyat infrastrukturunun formalaşmasına səbəb olmuşdur. Son 20 ildə şəhərin Baş planından ciddi kənarlaşmalar baş vermiş, Baş plana müvafiq olmayan qanunsuz tikililər artmış, belə tikililər qanunsuz yollarla rəsmiləşdirilmiş və nəticədə nəqliyyat infrastrukturunun inkişafı üçün ciddi maneələr yaranmışdır.

Şəhərdə Nəqliyyat infrastrukturunu inkişaf etdirmək üçün 2000-ci illərdə görülmə işlər iki istiqamətdə aparılmışdır. Bir tərəfdən elektrik nəqliyyatının infrastrukturu dağıdılmış, tramvay yolları, trolleybus xətləri və şəhərkənarı elektrik qatarlarının yolları sökülmüş, digər tərəfdən yeni körpülər, yol ayırıcıları, müasir avtomobil yolları, dairəvi yollar, yeraltı və üstü piyada keçidləri, sürətli avtomobil yolları (avtoban), yeni metro stansiyaları, yeni beynəlxalq avtovağzal tikilmişdir.

Bu işlər əksər hallarda şəhərsalma, ekoloji, texniki və iqtisadi əsaslandırma aparılmadan həyata keçirildiyi üçün müəyyən problemlərin də yaranmasına səbəb olmuşdur. Məsələn, beynəlxalq avtovağzalın tikintisi şəhər daxilində nəqliyyat yükünü azaltsa da şəhərin şimal girişində ciddi nəqliyyat problemləri yaratmışdır. İnfrastrukturun inkişafı nəqliyyat və şəhərsalmanın inkişafı ilə uzlaşdırılmadığı, idarəetmənin pərakəndəliyi səbəbindən eyni ərazidə infrastruktur layihələrinin təkrarən keçirilməsi ilə nəticələnmiş, bəzi hallarda isə ümumiyyətlə məqsədə çatmayan layihələrin icrasına səbəb olmuşdur. Nümunə kimi 3-cü mikrorayon dairəsində ölkə əhalisini gülüş hədəfinə dönmüş, üzərindən avtomobil hərəkət etməyən körpünü, tikilmiş körpülərdə giriş çıxış yollarının azlığını (məsələn, Salamzadə küçəsindəki körpü, 20 yanvar dairəsindəki körpü), görülmə işlərin sonradan sökülməsini (məsələn, Salamzadə küçəsindəki yerüstü keçid), küçə və prospektlərin bəzilərinin demək olar ki, mütəmadi aparılan əsaslı təmir işlərini (məs. Neftçilər prospekti, Tbilisi prospekti və.s.), layihələndirmədəki qüsurları (məs. 20 Yanvar dairəsində tikilməsi mümkün olmayan tunel) qeyd edə bilərik.

1.4 Nəqliyyat növləri

Nəqliyyat Nazirliyi tərəfindən 2020-ci ilədək Bakıda sənişin nəqliyyatının təkmilləşdirilməsi üzrə Baş plan hazırlanıb. Plan şəhər yollarının reabilitasiyası və yeniləşməsi üzrə layihələrin reallaşması, yeni körpü və yol qovşaqlarının çəkilməsini nəzərdə tutur. Bundan əlavə, plan avtobus parkı strukturunun təkmilləşdirilməsini və onun tənzimlənməsini, həmçinin elektrik nəqliyyatının reabilitasiyası və inkişafını, metronun yeni xətlərinin inşasını nəzərdə tutur. Bakı şəhərində əsas nəqliyyat vasitələri avtobus, metro, taksi nəqliyyatı və piyada hərəkətidir.

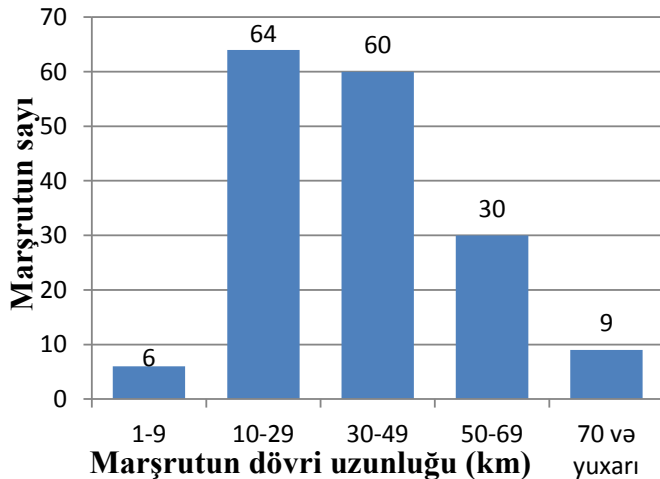
Avtobus nəqliyyatı. Bakıda Avtobus marşrutlarının təkmilləşdirmə və optimallaşdırma prosesinin həyata keçirilməsi nəticəsində avtobus marşrutları 310-dan 169-ə qədər azaldılmış, yerüstü ictimai nəqliyyat üçün 600-dən çox avtobus dayanacağı düzəldilmişdir. Bakı sənişin nəqliyyat MMC-nin məlumatına görə, hazırda 169 marşrutda təxminən 2853, o

cümlədən 1587 iritutumlu, 953 orta tutumlu, şəhər ətrafı marşrutlarda isə habelə 23 kiçik tutumlu avtobuslar istismar olunur. Avtobus nəqliyyatının idarə olunması məqsədilə Nəqliyyatın İntelektual İdarəetmə sistemi (<http://www.niim.az>) yaradılmışdır.

Avtobus marşrutlarının uzunluğu xüsusilə narahatlıq doğuran haldır. Məsələn, 194 sayılı marşrut Q.Qarayev prospektindəki Laçın ticarət Mərkəzindən Lökbatan qəsəbəsi yaxınlığındakı Sədərək ticarət mərkəzinə və geriye dövrələmə 62 km məsafəni 160 dəqiqəyə qət edir, avtobuslar arası 12 dəqiqəlik intervalı təmin etmək üçün



marşruta 27 avtobus buraxılır. Bu əksər marşrutlara aiddir.



Şəhərin nəqliyyat hərəkətinin sıx olduğu istiqamətlərdə avtobus marşrutlarının süni sıxlığı mövcuddur. Məsələn, Bakı Beynəlxalq Avtovağzalında son dayanacağı olan 32 avtobus marşrutundan 27 avtobus marşrutu 20 Yanvar Metro stansiyasında yerləşən avtobus dayanacağından keçir. Bu kimi hallara 20 Yanvar metro stansiyası – Beynəlxalq Avtovağzal və əksinə olan istiqamətdə nəqliyyat sıxlığının yaranmasına gətirib çıxarır.

Taksi. Şəhərdə taksi xidmətinin yenidənqurulması və inkişafı üçün müəyyən işlər görülmüşdür. Bakı Taxi MMC (*9000), Motor Taxi şirkətləri (*189) və s. yaradılmışdır. Taksi dayanacaqları açılmışdır. Lakin şəhərdə yüzlərlə qeyri-rəsmi taksi dayanacaqları vardır. Taksilər yolun hərəkət hissəsinin kənarında toplaşaraq, nəqliyyatın hərəkətinə çətinlik törədən problemlərdən biridir.



Metropoliten. Hazırda Bakı metropoliteni 2 xətdən (İçərişəhər-Həzi Aslanov və Dərnəgül-Xətai), 23 stansiya və 34,56 km dəmir yol xəttindən ibarətdir. Metro ilə 2011-ci ildə 186 mln. Sərnişin daşınmışdır.

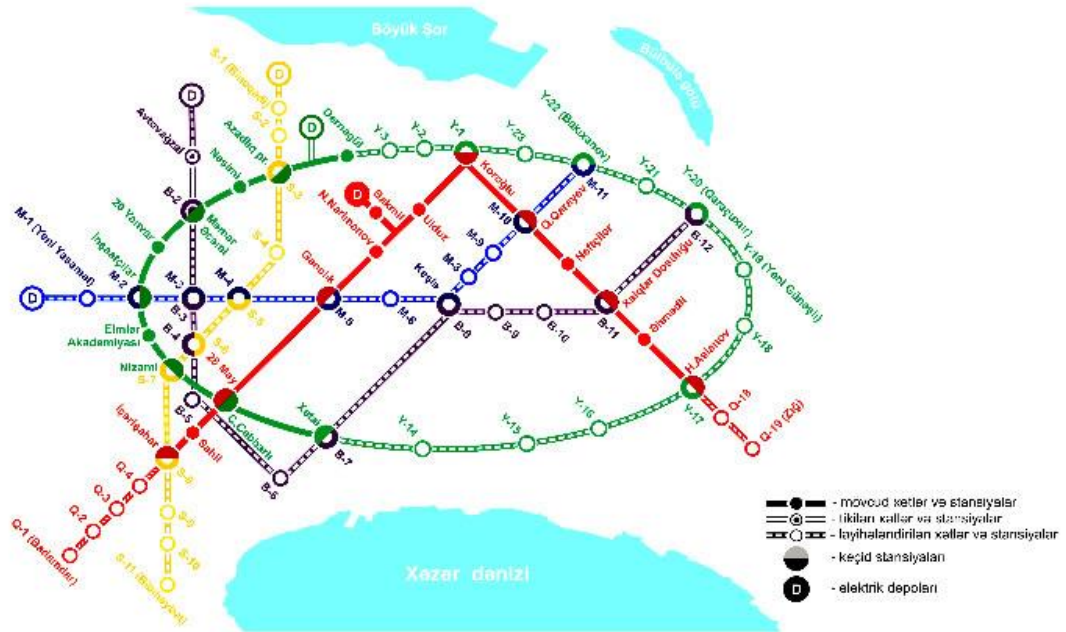
“Bakı Metropoliteninin perspektiv inkişafı ilə bağlı bəzi tədbirlər haqqında” Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 2008-ci il 10 noyabr tarixli 34 nömrəli Sərəncamı ilə verilmiş tapşırıqə uyğun olaraq, ixtisaslaşmış xarici şirkətlərin iştirakı ilə əhalinin məskunlaşma coğrafiyası, hərəkətin intensivliyini yaradan amillər, həmçinin digər nəqliyyat vasitələri ilə uzlaşma imkanları nəzərə alınmaqla, Bakı şəhərinin yeraltı nəqliyyat şəbəkəsinin uzunmüddətli Konseptual İnkişaf Sxemi hazırlanmışdır.

Konseptual İnkişaf Sxemi Bakı Metropoliteninin mövcud şəbəkəsinin 2030-cu ilədək olan müddətdə mərhələlərlə genişləndirilməsini və nəhəng metro şəbəkəsinin yaradılmasını nəzərdə tutur.

Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 18 mart 2011-ci il tarixli Sərəncamı ilə “Bakı Metropoliteninin 2011-2015-ci illərdə inkişafına dair Dövlət Proqramı” qəbul edilmiş, proqramda digər işlərlə yanaşı yeni III xətt üzrə 5 yeni stansiyanın və 1 elektrik deposunun inşa olunması, mövcud II xətt üzrə 1 elektrik deposunun və 3 yeni stansiyanın tikilməsi nəzərdə tutulmuşdur.



BAKİ METROPOLİTENİ XƏTLƏRİNİN KONSEPTUAL İNKİŞAF SXSİMİ



1.5 Şəhərsəlmədə nəqliyyat inkişafı

Bakı şəhərində nəqliyyat sisteminin inkişafının və səmərəli işinin təşkil edilməsi, yeni müasir yolların və yol qurğularının, körpülərin, yeraltı və yerüstü keçid və dayanacaqların tikilməsi, ictimai nəqliyyatın fəaliyyətini tənzimləyən normativ hüquqi bazanın təkmilləşdirilməsi və bu istiqamətdə digər zəruri tədbirlərin işlənilib hazırlanmasını və həyata keçirilməsini təmin etmək məqsədilə Azərbaycan Respublikası Prezidenti “Bakı şəhərində nəqliyyat sisteminin təkmilləşdirilməsi üzrə 2006-2007-ci illər üçün Tədbirlər Planı”nın təsdiq edilməsi haqqında 1 fevral 2006-cı il tarixli Sərəncamı ilə kompleks tədbirlər, o cümlədən aşağıdakılar müəyyən edilmiş və həyata keçirilmişdir:

- Şəhərin mərkəzi hissəsinə xüsusi təyinatlı, qəza-xilasedici xidmətlərə aid yük avtomobilləri istisna olmaqla, yükləmə qabiliyyəti 5 tondan artıq olan yük avtomobillərinin hərəkətinə saat 08.00-dan 21.00-a qədər məhdudiyyət qoyulması,
- Şəhərdaxili sərnişindəşma marşrutlarının yenidən müəyinə edilməsi, nəqliyyatın hərəkət istiqamətinin əksinə olan sərnişindəşma marşrutlarının dəyişdirilməsi;
- bütün ictimai nəqliyyat dayanacağı yerlərinin yenidən müəyyən edilməsi, onların küçə kəsişmələrindən və nəqliyyat qovşaqlarından uzaqlaşdırılması, avtobusların qrafik üzrə hərəkətinin tətbiq edilməsi;
- avtobus dayanacaqlarının genişləndirilməsi;
- şəhərdaxili sərnişindəşmalarında istifadə olunan mikroavtobusların iritutumlu avtobuslarla əvəz edilməsi istiqamətində tədbirlərin görülməsi;
- şəhəratrafi qəsəbələrdən sərnişin daşıyan avtobusların son dayanacaqlarının metro stansiyalarına ən yaxın yerləşən ərazilərə keçirilməsi,
- Zirzəmilərində avtomobillərin parklanma yerləri nəzərdə tutulmayan və tikintisinə başlanılmamış yaşayış binalarının layihələrinə yenidən baxılması, binanın layihəsində

nəzərdə tutulmuş mənzillərin sayına uyğun sayda avtomobillərin parklama yerləri layihəyə daxil edildikdən sonra tikintiyə icazə verilməsi;

- avtomobillər üçün parklama yerləri olmayan yeni yaşayış və qeyri-yaşayış binalarının, ticarət obyektlərinin tikilməsinin qadağan edilməsi;
- mövcud yaşayış binalarındakı sakinlərin normal yaşayışı üçün ərazisi və şəraiti olmayan həyətlərdə, habelə idman meydançalarında, təhsil və səhiyyə müəssisələrinin ərazilərində, həyətlərə giriş və çıxış yollarında yeni binaların və digər təyinatlı qurğuların tikintisinin qadağan edilməsi

“Bakı şəhərində nəqliyyat sisteminin təkmilləşdirilməsi üzrə 2008-2013-cü illər üçün əlavə tədbirlər Planı”nda 17 yeni yol qovşağının, 75 piyada keçidinin, yeni avtomobil yollarının, avtomobillər üçün parklama yerlərinin tikilməsi və mövcud yol qovşaqlarının təmiri, Bakı şəhərinin müxtəlif yerlərində çoxmərtəbəli avtomobil dayanacaqlarının tikintisi həyata keçirilir.

Nəqliyyat Nazirliyi tərəfindən “2030-cu ilə qədər Bakı şəhərinin nəqliyyat şəbəkəsinin (infrastrukturunun) inkişaf Sxemi” hazırlanmışdır.

2. Nəqliyyatın dayanıqlı inkişafı

2.1 Dayanıqlı nəqliyyat siyasəti

Dayanıqlı nəqliyyat (və ya yaşıl nəqliyyat) - ətraf mühitə təsirləri azaldan istənilən növ hərəkət üsulu və təşkilatı formasıdır. Buna qənaətcil, mühitin qorunmasına və sağlam həyat tərzinin təbliğini şərtləndirən piyada və velosipedlə hərəkət, ekoloji avtomobillər, tranzit yönümlü layihələndirmə, nəqliyyat vasitələrinin icarəsi, habelə şəhər nəqliyyatı sistemi aiddir.

Dayanıqlı nəqliyyat sistemləri xidmət etdikləri cəmiyyətin ekoloji, sosial və iqtisadi dayanıqlılığına pozitiv töhfə verirlər. Nəqliyyat sistemləri sosial və iqtisadi əlaqələrin təmin edilməsi məqsədilə mövcuddurlar.

Nəqliyyat sistemləri ətraf mühitə əhəmiyyətli təsir edirlər, dünyada istehlak edilən enerjinin və kükürd qazının tullantısının 20-25%-i məhz onların payına düşür. Nəqliyyatın fəaliyyəti nəticəsində istixana qazlarının tullantıları enerji sektorunun digər sahələrinə nisbətən daha sürətlə artır. Avtomobil nəqliyyatı, habelə, atmosfer havasının lokal çirklənməsinin və hisin əmələ gəlməsinin əsas səbəblərindən biridir.



Nəqliyyatın fəaliyyəti nəticəsində sosial məsrəflərə yol-nəqliyyat hadisələri, atmosfer havasının çirklənməsi, fiziki fəallığın zəifləməsi, şəhərdaxili miqrasiya dövründə ailədən kənar keçirilən vaxtın artması və yanacaqın qiymətinin artmasına həssaslıq aiddir. Bu neqativ nəticələrin çoxu qeyri proporsional olaraq avtomobil əldə etmək və onda hərəkət etmək imkanından məhrum sosial qrupların üzərinə düşür. Yol tıxacları iqtisadi xərclərin artması ilə insanların vaxtlarının sərfinə və mal və xidmətlərin çatdırılmasının yavaşmasına səbəb olur.

Ənənəvi olaraq, nəqliyyat planlaması nəqliyyat vasitələrinin mobilliyinin artmasına yönəlməklə daha uzaq nəticələri qeyd edir, adekvat olaraq nəzərə alır. Lakin nəqliyyatın real məqsədi iş, tədris yerinə, mal və xidmətlərə, dostlara və ailəyə çatımlılığın təmin etməkdir və iqtisadi, sosial nəticələri yumşaltmaqla bərabər bu çatımlılığın yaxşılaşdırılması, habelə yol tıxaclarının qarşısının alınması üçün yoxlanılmış metodlar mövcuddur. Nəqliyyat şəbəkələrinin dayanıqlılığını artıran cəmiyyətlər bunu dinamik, yaşayış üçün rahat və stabil şəhərin yaradılması üçün geniş proqram çərçivəsində həyata keçirirlər.

Nəqliyyat və sosial dayanıqlıq. İnsanların yaşayış və iş yerlərinin şəhərin müxtəlif məkanlarında yerləşməsi ciddi sosial problemlər yaratmışdır. Şəhərlərdə ictimai nəqliyyat

şəbəkəsinin qeyri-səmərəliliyi, infrastrukturun zəif inkişafı universitetlərin, dövlət idarələrinin, bank və iri şirkətlərin ofislərinin şəhərin mərkəzində yerləşməsi oraya və evinə hərəkət edən insanlar üçün narahat həyat formalaşdırmışdır. Özəl avtomaşınlarda hərəkət edən insanlar üçün oturmaq həyat tərzini pislənmə problemi yaratmışdır. Bu isə insan səhhəti ilə bağlı problemlər doğurur. Nəqliyyatın hərəkəti nəticəsində atmosfərə atılan toz, his və qazlar insan səhhəti üçün ciddi təhlükə mənbəyinə çevrilmişdir. Azərbaycanda 2011-ci ildə nəqliyyat vasitələrindən atmosfer havasına atılan tullantıların miqdarı stasionar mənbələrdən atılandan 3,4 dəfə çox olmuşdur. Avtomobilləri sayının artması da ilk baxışdan komfortluluq əlaməti kimi görünərsə də, zəif infrastruktur və institusional imkanlar çərçivəsində onların yüksək təhlükə mənbəyinə çevrilməsinə gətirib çıxarmış, ölkədə yol-nəqliyyat hadisələrində yaralanan və ölənlərin sayının hər il 15-20 % artma dinamikasına gətirib çıxarmış olması insan üçün ciddi diskomfort şərait yaradır.



2.2 Dayanıqlı nəqliyyat infrastrukturunu

Piyada zonaları. Piyada zonaları – yalnız piyadaların hərəkəti üçün nəzərdə tutulan və avtonəqliyyat vasitələrinin, xüsusi xidmət avtomobillərinin, kommunal texnikanın, marşrut nəqliyyatının, əlillər üçün nəqliyyatın, mağazaların təminatı üçün nəqliyyatın (alternativ marşrutlar olmadıqda) hərəkətinin qadağan edildiyi şəhər ərazisidir.

Piyada zonaları – şəhər marşrutlarının xüsusiyyətlərindən asılı olaraq nəqliyyat üçün tam bağlı və ya qismən bağlı ola bilər.

Dünyada ilk piyada zonaları 1950-ci illərdə Avropada meydana gəlmişdir.

Keçmiş SSRİ-də ilk piyada zonası 1975-ci ildə Şaulayə şəhərinin mərkəzində Vilyus küçəsi (“Şaulayə bulvarı”) və sonra Kaunasda - “Laysves xiyabani”, 1985-ci ildə Moskvada “Arbat” küçəsi yaradılmışdı.

Hazırda Azərbaycanda da belə piyada zonaları yaradılmaqdadır. Bakı Nizami küçəsinin, Sumqayıtda Heydər Əliyev prospektinin, Gəncədə Cavadxan küçəsinin bir hissəsində “piyada zonaları” yaradılmışdır.

Velosiped cığırı. Velosiped cığırı ümumi istifadədə olan yolu ya bir hissəsi, ya müstəsna olaraq velosipedlərin hərəkəti üçün nəzərdə tutulmuş xüsusi yollardır.

Velosiped cığırı ümumi istifadədə olan yolun bir hissəsidirsə, o yolu hərəkət hissəsindən ayrıcı xətlə, bordyur ilə və ya yalnız nişanlama xətti ilə ayrılır.

Velosiped cığırları Avropa ölkələrində geniş yayılmış, nəinki şəhərlərdə, habelə bütün ölkə ərazisində nəqliyyat şəbəkəsi yaradır.

Keçmiş SSRİ ölkələrində velosiped cığırları çox az rast gəlinir. Amma ilk velosiped cığırı Rusiyada 1897-ci ildə yaradılmış, Moskvada müasir Leninqrad prospekti boyunca keçirdi.

Sürətli avtobus nəqliyyatı. *Sürətli avtobus, və ya Metrobus* adi avtobus marşrutlarına nisbətən daha yüksək istismar keyfiyyətləri (sürət, etibarlılıq, daşıma qabiliyyəti) ilə seçilən avtobus (trolleybus) nəqliyyatının təşkili üsuludur. Bəzi parametrlərinə (xüsusən sürətinə) görə sürətli avtobus nəqliyyatı yüngül relsli nəqliyyat (sürətli tramvay) sistemi ilə müqayisə edilir.

Adi avtobus sistemlərindən sürətli avtobus sistemlərinin fərqləri:

- Sürətli avtobus nəqliyyatının yolu xüsusi ayrılmış xətlərlə (tam və ya əsasən) həyata keçirilir. Yolaçıları belə avtobuslar üstün hərəkət hüququna malik olurlar.

- Əsasən, qeyri-standart avtobuslardan, məsələn çoxseksiyalı avtobuslardan istifadə edilir,
- Bəzi sistemlərdə dayanacaqlar rels nəqliyyatının stansiyalarını xatırladır: onlar hər tərəfdən bağlıdır, bilet və məlumat kassalarına malikdirlər, turniketlərlə təchiz olunublar (sərnişinlərin avtobusa daha tez minməyi təmin edir, çünki biletlərin alınması və yoxlanılması avtobuslara minməkdən əvvəl həyata keçirilir),
- Bəzi sistemlərdə istiqamətləndirilmiş avtobuslardan (bu tramvayın avtobusla kombinə edilmiş forması və ya tramvay yolları ilə hərəkət edən avtobus marşrutlarıdır) istifadə edilir.



İctimai şəhər dəmiryol nəqliyyatı.

Tramvay – əsasən şəhərlərdə sərnişinləri müəyyən olunmuş marşrutlarla daşımaq üçün elektrik dərzi qüvvəsinə əsaslanan küçə və ya qismən küçə rels ictimai nəqliyyatıdır.

Metropoliten – hər hansı digər nəqliyyat vasitələri və piyada hərəkətindən ayrılmış marşrut qatarları ilə sərnişin daşımaq üçün nəzərdə tutulmuş şəhər dəmir yoludur. Metropoliten xətləri həm yeraltı (tunellərdə), həm yer üzərində, həm də estakadalarda yerin üstündə ola bilər.

Yüngül rels nəqliyyatı – adi küçə tramvayından artıq, metro və dəmiryolundan aşağı sürətə və buraxıcılıq qabiliyyətinə malik şəhər dəmiryol nəqliyyatıdır. Yüngül rels nəqliyyatının sürətli tramvay, yeraltı tramvay, şəhər dəmir yolu kimi növləri vardır. Bu nəqliyyat növünün metropolitendən və şəhər dəmir yolundan fərqi böyük deyildir. Bu nəqliyyat növü adətən, yolayrıcıları istisna olmaqla, ümumi hərəkət axınından ayrılmış yollarda hərəkət edir və bunun hesabına yüksək sürət əldə etmək mümkün olur.

2.3 Yaşıl nəqliyyat

Nəqliyyat sistemləri parnik effekti yaradan qazların tullantılarının əsas mənbəyi olmaqla, 2004-cü ildə parnik effekti yaradan qaz tullantılarının 23%-i nəqliyyat sistemi və onun $\frac{3}{4}$ -ü isə avtomobil nəqliyyatı tərəfindən atmosfərə atılır. Nəqliyyat tərəfindən istehlak edilən enerjinin 95 %-i neft məhsulları hesabına əldə edilir. Enerji istehsal, nəqliyyatdan istifadə, habelə, nəqliyyat infrastrukturunun – avtomobil yollarının, körpülərin, dəmir yolların tikintisi zamanı da istehlak edilir.

Şəhərlərdə piyada və velosiped hərəkətinin yaxşılaşması hesabına, habelə ictimai nəqliyyatın, xüsusən də dəmir yolunun rolunun güclənməsi yolu ilə nəqliyyatın ekoloji təsiri azala bilər.



Ekoloji avtomobillər müvafiq avtomobil nəqliyyatına nisbətə daha az ekoloji təsir göstərir, lakin bütün fəaliyyəti dövrünü qiymətləndirdikdə ekoloji təsir az olmaya da bilər. Elektromobillər, elektrik enerjisinin mənbəyi nəzərə alınmaqla, potensial olaraq, CO₂ tullantılarının azalmasına gətirib çıxarır. Artıq hibrid nəqliyyat vasitələri yayılmaqdadır. Onlar daxili yanma mühərriki ilə yanaşı elektrik mühərrikindən də istifadə etməklə daha yaxşı yanacaq səmərəliliyinə nail olurlar. Təbii qaz daxili yanma mühərriki üçün yanacaq kimi istifadə olunur. Bioyanacaq hələki az istifadə olunur, lakin onun istifadə arealı genişlənir. Braziliya 2007-ci ildə özünün nəqliyyat yanacağına olan tələbatının 17%-ni bioetanol hesabına ödəyirdi. Yerli şərait



nəzərə alınmaqla uğur qazanan bu yanacaq dünyada geniş tətbiqi ətraf mühitə yeni təsirlərsiz ötürə bilməyəcəkdir.

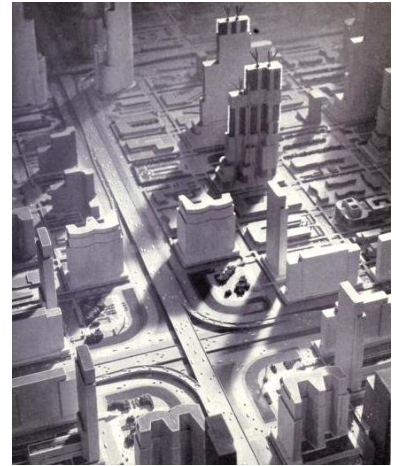
Təcrübədə dayanıqlıq variantından asılı olaraq sürüşən yaşıl nəqliyyat şkalası mövcuddur. Yaşıl nəqliyyat vasitələri standart nəqliyyat vasitələri ilə müqayisədə böyük yanacaq səmərəliliyinə malikdirlər və onlar da yollarda nəqliyyat hadisələrinin və tıxacların əmələ gəlməsinə şərait yaradırlar. Ənənəvi dizel avtobuslarına əsaslanan

ictimai nəqliyyat şəbəkələri hər sənişinə nisbətə daha az yanacaq sərf edirlər, bir qayda olaraq təhlükəsizdirlər və şəxsi nəqliyyat vasitələrinə nisbətən daha az yol sahəsi tuturlar. Yaşıl ictimai nəqliyyat, elektroqatarlar, tramvaylar və trolleybuslar da daxil olmaqla yaşıl nəqliyyat vasitələrinin üstünlüklərini birləşdirir. Ətraf mühitə az təsir edən digər nəqliyyat variantları velosiped və insanın fiziki gücü ilə hərəkətə gətirilən digər nəqliyyat vasitələrində hərəkətdir. Ətraf mühitə ən az təsir edən yaşıl nəqliyyat gəzintidir.

2.4 Dayanıqlı şəhər inkişafı

Şəhərlər qədim dövrlərdən meydan ətrafında, piyada yolları ilə kəsişərək formalaşmış, sonradan şəhərsalmaya su (dəniz) və dəmiryol nəqliyyatının inkişafı təsir etmişdir. Bu təsir limanlar və vağzalların şəhər planlaşdırılmasına müdaxiləsi yüklərin və insanların hərəkəti üçün adekvat yol infrastrukturunun qurulmasına gətirib çıxarmışdır.

Avtomobil sənayesinin inkişafı şəhərlərin görkəmini dəyişmişdir. 1939-cu ildə Nyu-Yorkda Ümumdünya sərgisində təqdim edilən müasir şəhərin avtomobil yolları və körpülər ilə qovuşmuş sxemi 1970-ci illərə qədər şəhərsalmanın əsas qayəsini təşkil etmişdir. Şəhərlərdə əsas nəqliyyat vasitəsi olan minik avtomobillərinin komfortlu hərəkəti və yerləşməsinə uyğun şəhər planlaşdırılması aparılmışdır. Avropada isə əksinə şəhər planlaşdırılmasında şəxsi avtomobilin əsas yer tutmadığı müşahidə olunmuş və 1970-ci illərdən şəhərsalmaya münasibət dəyişmiş və ilk növbədə Avropa şəhərlərində ictimai nəqliyyatın inkişafına əsaslanan şəhər planlaşması aparılmağa başlanmışdır. Məsələn, Niderlandın şəhər inkişafı üzrə planında “ümumi rifah tələb etdikdə avtomobillərin sayının artırılmasına yol verilməsi” nəzərdə tutulurdu. 1990-cı illərdən isə Niderlandda şəhər avtomobil nəqliyyatının 2 dəfə azaldılması üzrə kurs götürülmüşdür. Bir sıra qeyri-Avropa ölkələrində də, Braziliyada Kuritiba, ABŞ-da Portlend, Kanadada Vankuver şəhərlərində də belə uğurlu planlama həyata keçirilmişdir.



Müxtəlif ölkələrdə nəqliyyatda enerji sərfəsinin miqdarında da fərq vardır. Məsələn orta ABŞ sakini özəl nəqliyyat üçün Çin şəhərlərinin orta sakinindən 24 dəfə çox, Avropa şəhərlərinin sakinlərindən 4 dəfə çox enerji sərf edir. Bu heç də maddi imkan səviyyəsi ilə deyil, ilk növbədə piyada gəzmək və velosipedlə hərəkət etmək vərdisləri ilə izah olunur. Bu göstərici habelə şəhərlərin xüsusiyyətlərinə, o cümlədən şəhərsalmanın sıxlığına və şəhər planlaşdırılmasına da təsir edir.

Nəqliyyat sisteminin əsası kimi avtomobilə üstünlük verən ölkələr və şəhərlər adambaşına enerji sərfi hesabı ilə ekoloji cəhətdən daha az dayanıqlıdırlar. Avtomobilə əsaslanan şəhərlərin sosial və iqtisadi dayanıqlığı da hazırda böyük şübhələr doğurur. Şəxsi avtomobillərdən istifadəyə əsaslanan şəhərlərin sakinlərinə nisbətən piyada və ya ictimai nəqliyyatdan istifadə edən şəhərlərin sakinləri iqtisadi cəhətdən qənaət də edirlər. Müəyyən edilmişdir ki, Nyu-York əhalisi avtomobildən az istifadə hesabına ildə 19 mld. dollar qənaət edir.

2007-ci ildə Avropa əhalisinin 72% şəhərlərdə yaşamış, Aİ-nın Ümumdaxili məhsulunun 85%-i şəhərlərdə formalaşmışdır. Bu baxımdan şəhərlərdə iqtisadiyyatın və əhalinin rifahının saxlanması üçün səmərəli nəqliyyat sisteminin olması zəruridir. Şəhərlər hazırda nəqliyyatı rəqabət qabiliyyətli (tıxaclar) və ekoloji dayanıqlı (karbon qazı emissiyasının azalması, atmosfer havasının çirkənlənməsi, səs) etməyə çalışır, bu zaman bütün bunların sosial problemlərin həllinə yönəldiyini dərk edirlər. Avropa Komissiyası 2009-cu ildə şəhərlərdə mobil fəaliyyəti təmin edən plan qəbul etmişdir.

Bu planın əsas tədbirləri aşağıdakılardır:

Ekoloji yanacaq və avtomobillər

- hibrid avtomobilləri,
- biodizel yanacağı,
- bioqaz/sıxılmış təbii qaz,
- elektromobillər,
- sıxılmış karbon qazları,
- hidrogen yanacaqlı nəqliyyat,
- insan gücünə əsaslanan nəqliyyat,
- heyvanın dartı qüvvəsinə əsaslanan nəqliyyat.

Ekoloji təmiz (yaşıl) nəqliyyat infrastruktur

- ekoloji cığırılar,
- velosiped cığıruları (yolları),
- sürətli avtobus nəqliyyatı,
- dəmiryol nəqliyyatı

Kompleks qiymət strategiyası

- pik saatlarında tariflər,
- bir neçə nəqliyyat növünə vahid biletlər,
- parkinqin idarə olunması

Avtomobildən az istifadə etməklə yaşayış stili

- avtomobillərdən birgə istifadə,
- car/ driver licence exit strategies
- velosipedlə hərəkət
- velosipedlərdən birgə istifadə

Hərəkət barədə məlumat

- hərəkət cədvəli,
- səyahət planlaşdırma.

Kollektiv sərnəşin nəqliyyatı

- ictimai nəqliyyat,
- tranzit avtobuslar,
- sürətli avtobus nəqliyyatı,
- dəmiryol nəqliyyatı,
- kompleks sərnəşin xidməti,
- müxtəlif növ nəqliyyat vasitələrinə vahid bilet,
- marketinq,
- toplayıcı parkovkalar,
- tələb üzrə nəqliyyat,
- əlyətər nəqliyyat sistemləri,
- paratranzit,
- xidmət keyfiyyəti,
- təhlükəsizlik.

Giriş məhdudiyyəti

- girişin idarə olunması/ictimai qaydaya riayət etmə
- avtomobillər üçün qadağan olunmuş ərazilər/yaşayış zonaları
- çox funksionallıq sahələr,
- parkovrakının idarə olunması,
- piyada zonaları,
- yol hərəkətinin sürətlənməsi/sürət məhdudiyyəti

Tranzit təyinatlı layihələndirmə şəhərsalmada sərnəşinlərin ictimai nəqliyyata asan çıxışını təmin edən və tranzit sərnəşinlər üçün cəlbedici olan çoxfunksiyalı yaşayış və kommersiya zonasıdır. Tranzit təyinatlı layihələndirmə şəhərsalmanın layihələndirməsinin istiqamətlərindən biridir.

Tranzit təyinatlı layihələndirmənin mərkəzində dəmiryol və ya metropoliten stansiyası, tramvay, trolleybus və avtobus dayanacağı yerləşir. Mərkəz nisbi sıx tikinti ilə əhatə olunur, mərkəzdən

uzaqlaşdıqca bu sıxlıq azalır. Tranzit təyinatlı tikintilər tranzit stansiya və ya dayanacaqdan 400-dən 800 metrədək məsafədə, yəni yetərli piyada zonasında yerləşir. İkinci dünya müharibəsindən sonra salınan əksər Avropa şəhərləri tranzit təyinatlı layihələndirmə xüsusiyyətlərinə malikdir.

Tranzit təyinatlı layihələndirmədən nəqliyyat yollarına təyinatlanmış inkişafdan fərqləndirmək lazımdır. Birinci ictimai nəqliyyat sisteminin genişlənməsi umun daha çox şərait yaradır və tikintilərin həddən geniş əraziyə yayılmasını məhdudlaşdırır. Tranzit təyinatlı layihələndirmə əsas diqqəti piyadalar üçün daha komfort şərait yaradılmasına yönəldir. Rahat piyada keçidləri, darlaşdırılmış hərəkət hissəsinin təşkili, nəqliyyat mərkəzlərindən kənarlaşdıqca binaların mərtəbəsinin azalması bunu şərtləndirir. Tranzit təyinatlı layihələndirmədən nəqliyyat yollarına təyinatlanmış inkişafdan bir fərqi də şəxsi istifadədə olan avtomaşınlar üçün saxlanma yerlərinin azalmasıdır.

Parkinqlərin idarə olunması.

Toplayıcı parkinqlər – şəhər kənarından şəhərə daxil olan əsas magistral yolların üzərində yerləşən və şəxsi nəqliyyatı ilə hərəkət edən insanların avtomasını saxlayaraq ictimai nəqliyyatla hərəkət etməsinə imkan yaradan dayanacaqlardır. Belə parkinqlər bir qayda olaraq, şəhərin giriş “qapılarında” və ya şəhərin mərkəzinə aparan yolların giriş “qapılarında” yerləşdirilir. Məqsəd şəhərdə və onun mərkəzində şəxsi nəqliyyatın sayının azalmasına nail olmaqdır. Bir qayda olaraq, belə parkinqlər dəmiryol və metropoliten stansiyalarının, digər nəqliyyat vasitələrinin dayanacaqlarında yerləşdirilir. Bəzi ölkələrdə belə parkinlərdə avtomaşınların saxlanması ya pulsuz, ya da çox aşağı qiymətə olmaqla şəhər daxilində hərəkətə və saxlamaq üçün sərf edilən parkinq xərcinə qənaət etmək imkanı da yaradır.



Paralel parkinqlər – şəhər mərkəzində nəqliyyatın pik saati ötəndən sonra və ya birtərəfli yolların kənarında nəqliyyatın hərəkətinə paralel avtomaşınların ödənişli saxlanması üçün dayanacaqlar. Belə dayanacaqlarda quraşdırılan xüsusi kassalarda ödəniş olunmaqla avtomasını müəyyən edilən vaxt ərzində saxlamaq mümkündür. Əksər şəhərlərdə bu saat 17-dən 09-dək olan dövrü əhatə edir, yəni iş saati bitəndən, yeni iş saati başlayana qədər olan dövr.

Adi parkinqlər – formasından, texniki təminatından asılı olmayaraq, parkinqlər ödəniş əvəzində avtomaşınların saxlanmasını təmin edən dayanacaqlardır. Belə parkinlər binaların altında, içərisində, üstündə, həyətlərində xüsusi ayrılmış ərazilərdə yerləşdirilə bilər.

3. Təvsiyələr

3.1 Nəqliyyat infrastruktur

Piyada zonalarının inkişafı. Bakı şəhərində Azərbaycan prospekti – Rəşid Behbudov küçəsi, Füzuli küçəsi – Neftçilər prospekti arasında olan ərazidə nəqliyyatsız hərəkət sahəsinin yaradılması. Həmin ərazinin sərhədlərində mövcud və əlavə parkinqlərin tikintisi hesabına əraziyə yaxınlaşan nəqliyyatın vasitələrinin parklama imkanları müəyyən edilə bilər. Piyada zonalarında xüsusi nəqliyyat vasitələrinin – yanğınsöndürən, polis, təcili tibbi yardım və şəhər kommunal xidmətlərinin maşınları istisna olmaqla hər hansı nəqliyyat vasitəsinin hərəkəti tam qadağan edilməlidir. Sağlamlığı kifayət səviyyədə olmayan insanların hərəkətinə şərait yaratmaq üçün piyada zonalarında sosial həssas (əlillər, qocalar, uşaqlar, xəstələr) əhali qrupları üçün pulsuz, digər şəhər sakinləri üçün isə ödənişli elektrik nəqliyyat vasitələrinin hərəkətini təşkil etmək olar.

Bu ərazidə habelə velosiped cığıruları yaratmaq, velorent xidmətini də təşkil etmək də mümkündür.

Bununla yanaşı şəhərin müxtəlif ərazilərin şənbə və bazar günlərində nəqliyyatın hərəkətini tam məhdudlaşdırmaq mümkündür. Belə məhdudlaşmanı əsasən iri ticarət obyektləri yerləşən ərazilərdə, park və istirahət zonalarının ətrafında təşkil etmək məqsədmüvafiqdir.

Məsələn, şənbə və bazar günlərində Cavid prospektinin Cavid və Elmlər Akademiyası parklarından Parlament prospektinə - 21 sayılı məktəbin qarşısında sabiq Əzizbəyovun abidəsi olan bağa qədər zonanı müvəqqəti piyada zonaları elan etmək, burada küçə ictimai iaşə, ticarətini təşkil etmək, velosiped cığıralarını yaratmaq mümkündür. Bakının müxtəlif ərazilərində oxşar - tam və ya həftənin istirahət və bayram günlərində nəqliyyat üçün bağlı zonalarını müəyyən etmək olar.



Velosiped cığıralarının salınması. Şəhərin bütün park və bağlarında velosiped hərəkəti üçün cığıraların salınmasını həyata keçirmək məqsədmüvafiqdir. İri park-bağ infrastrukturunda velorent xidmətinin təşkil edilməsini dəstəkləmək də mümkündür. İlk olaraq, belə velocığıruları Fontanlar meydanı, Nizami küçəsinin piyada zonasında, Dənizkənarı Milli Parkda, Filarmoniya bağında, İstiqlaliyyət və BMT-nin 50 illiyi küçələrində, Dağüstü parkda, Gənclər Meydanı da daxil olmaqla marşrutlarda təşkil etmək mümkündür. Yaxın ərazilərdə tikilən parkinqlər, yolların kənarlarında avtomaşınaların saxlanması qadağan edilməsi velosiped cığıralarının salınmasına imkan verir.



Sürətli avtobus nəqliyyatının tətbiqi. Bakıda sürətli avtomobil nəqliyyatının yaradılması üçün şərait vardır. Bakıda “Ekspress” adlanan avtobus marşrutlarının hərəkəti orta nəslin yadındadır.



Həmin marşrutlar metro xətlərinin olmadığı ərazilərdə səmərəli ola bilər. Məsələn, Sədərək və Bina ticarət mərkəzlərindən yeni avtobanla Əcəmi və Z.Bünyadov prospekti ilə Koroğlu metro stansiyalarına qədər sürətli avtobus xətti quraşdırıla bilər. Qeyd olunan ərazi bərpa və yeni salınan yollardan keçdiyi üçün avtobus qatarından istifadə etməyə imkan verir. Bu çoxlu sayda avtobus marşrutlarının daha qısa marşrutlarla əvəz edilməsinə şərait yaradacaqdır.

Habelə, şəhərin cənubunda (Binə ticarət mərkəzi ilə üzbəüz ərazidə) iri toplayıcı parking tikildiyi halda, həmin parkingdən şəhərin qonaqlarını və ticarət mərkəzinə gəlmiş insanları sürətli hərəkət etməyə imkan verən Salyan şosesi, Neftçilər və Heydər Əliyev prospekti vasitəsilə Sahil və



Koroğlu metro stansiyalarına, eyni yolla Xətai metro stansiyasına və Günəşli massivinə avtobus qatarlarının hərəkət edəcəyi sürətli avtobus yolları salmaq və ya mövcud yolların bir hissəsini bu məqsəd üçün ayırmaq mümkündür. Sürətli avtobus nəqliyyatını şəhəratrafi dəmiryol qatarlarının hərəkəti bərpa olunana qədər Koroğlu metro stansiyası – Mərdəkan istiqamətində də həyata keçirmək səmərəli olar. Bu həmin istiqamətlərdə hərəkət edən marşrutları sürətli avtobus nəqliyyatının dayanacaqları ilə bağlamaq imkanı verəcəkdir.

Şəhərkənarı dəmiryol nəqliyyatının (elektrikçə) bərpası. Şəhəratrafi dəmiryol nəqliyyatının bərpası Bakının 2030-cu ilədək regional inkişaf konsepsiyasında nəzərdə tutulmuşdur.

Tramvay xətlərinin bərpası. Bakıda tramvay xətlərini bərpa etmək və yaxın gələcəkdə hissə-hissə şəhərin mərkəzindən avtobus nəqliyyatını çıxarmaq lazımdır. Bu şəhərin ətraf mühitinə və



tarix-mədəniyyət abidələrinin vəziyyətinə müsbət təsir edən amildir. Habelə, avtobusların şəhərin mərkəzindən çıxarılması şəhərin mərkəzinin biznes mərkəzinə çevrilməsinə imkan verəcəkdir.

Tramvay xətləri iki mərhələdə bərpa edilə bilər. İlk olaraq, şəhərin Nərimanov – İnşaatçılar – Bakıxanov – Azadlıq prospektləri sərhəd olmaqla, şəhərin mərkəzində ictimai nəqliyyatı tam tramvaylarla, ola bilsin ki, o cümlədən

elektrobuslarla (elektrik mühərrikli avtobus) təmin edilə bilər. Paralel olaraq, Əhmədli - Günəşli – Bakıxanov qəsəbələrində tramvay xətlərinin bərpası həyata keçirilsin. Tramvay xətlərinin inkişafı Babək və Nobel prospektləri boyunca Ağ şəhərə qədər də həyata keçirilə bilər.

İkinci mərhələdə, Mətbuat – Həsən Əliyev küçələri – Nərimanov metrostansiyası – Montin bazarı – Ağ şəhər istiqamətində tramvay xətlərinin bərpası ilə şəhərin mərkəzinin ekoloji təmiz dairəsinin genişləndirilməsi mümkündür. Tramvay xətlərinin bərpası ölkə iqtisadiyyatına müsbət təsirsiz ötürməyəcək. Ölkənin azalmaqla olan neft ehtiyatının xaricə satılması əvəzində daha iri ehtiyatlara malik təbii qazdan istifadə etməklə alınan elektrik enerjisi hesabına ətraf mühiti mühafizə etmək və iqtisadi mənfəət əldə etmək də mümkündür.



Vahid parking siyasəti

Toplayıcı, paralel və adi parkinglərin tikintisi. Bakı şəhərində parking sisteminin idarə olunmasına ehtiyac vardır. Bakıda hər 3 tip parkinglər yaradılmalıdır. **Toplayıcı parkinglərin** şəhərin əsas giriş istiqamətlərində:

- 1) şimalda - Bakı Beynəlxalq Avtovağzalının yanında tikilən Avtovağzal metro stansiyasının ətrafında,
- 2) qərbdə Koroğlu stansiyasının yaxınlığında,
- 3) cənubda – Binə Ticarət Mərkəzinin yaxınlığında tikilməsi məqsədəmüvafiqdir.

Toplayıcı parkinglər şəhərə daxil olan avtomaşınların saxlama yeri olmaqla, həmin avtomaşınlarla gələn şəxslərin ictimai nəqliyyatdan istifadə etməklə səfərlərini davam etdirmək imkanı yaradacaqdır. Şimal və qərb istiqamətlərində hərəkəti metro ilə davam etdirmək mümkün olsa da cənubdan gələn avtomaşınlarını toplama parkinglərdə qoyan insanlar sürətli avtobus nəqliyyatından istifadə etməklə ən qısa müddətdə mövcud iki metro xəttlərindən birinə çatmaq imkanı əldə edəcəklər. Bunun üçün sürətli avtobus nəqliyyatını yaratmaq lazım gələcəkdir.

Paralel parkinglər pik saatları başa çatdıqdan sonra şəhərin küçələrində xüsusi quraşdırılmış ödəniş qutularının əhatə dairəsində müəyyən olunan vaxt ərzində istifadə oluna bilər. Paralel parking yol kənarında – yola paralel avtomaşınların tənzim olunan saxlanmasıdır. Dünya təcrübəsində bu adətən saat 19:00-dan 8:00-dək, mərkəzi küçələrdə isə 20:00-dan 7:00-dək həyata keçirilir. Bundan başqa, intensiv hərəkət olmayan küçələrdə gün ərzində paralel parkinglər yaradıla bilər. Şəhər küçələrində saxlama qadağan işarəsi ilə yanaşı günün müəyyən saatlarında, hərəkətin intensivliyinə mane olmayan şəraitdə avtomaşınların yola paralel saxlanmasına yol verilə bilər. Bunun üçün, ilk növbədə, müvafiq yol nişanları hazırlanaraq yollara qoyulmalıdır.



Adi parkinglər bütün dövlət və biznes təşkilatlarının nəzdində və ya müqavilə üzrə istifadəsində olmalıdır. Şəhərdə tikilən bütün yaşayış binalarının hər mənzil hesabı ilə ən azı bir avtomashın yeri həcmində parkinglərin olması şərt kimi müəyyən edilməlidir. Parking tikintisi və istismarı ən azı 5 il ərzində əlavə dəyər vergisindən azad edilməlidir ki, parkinglərin tikintisi bu yolla stimullaşdırılsın.

Sərnişin nəqliyyatında vahid və güzəştli ödəniş kartlarının və tranzit gediş müddətinin müəyyən edilməsi, Bakıda avtobus nəqliyyatının kart ödənişin sistemə keçirilməsi ilə bağlı görülən hazırlıq işlərinin ləngiməsi, kart ödəniş sisteminin 2013-cü ilin may ayında tətbiq edilməli olduğu halda sentyabr ayına və ondan sonrakı müddətlərə təxirə salınması bu sahədə aparılan nöqsanlı idarəetmənin nəticəsidir. Şəhər nəqliyyat sisteminin müxtəlif qurumlar arasında parçalanması (metro – Bakı Metropoliteni tərəfindən, avtobus, dəmir yolu nəqliyyatı Nəqliyyat Nazirliyinə təbə olan müxtəlif qurumlar və onların əməliyyat idarəetməsinə verdiyi şirkətlər tərəfindən idarə olunur) ona gətirib çıxarmışdır ki, Azərbaycan ictimai nəqliyyatda güzəştli tariflərin tətbiq edilmədiyi yeganə sivil ölkələrdən biridir.



Vahid ödəniş kartları. İlk növbədə Bakı şəhərində bütün nəqliyyat növlərini əhatə edən vahid ödəniş kartlarından istifadə təmin edilməlidir. Bu ödəniş kartları taksi istisna olmaqla Bakıda istifadə edilən bütün nəqliyyat növlərində - avtobus, metro, gələcəkdə tramvay, elektrobusda istifadə edilməlidir. Bununla bərabər, sosial həssas əhali qrupları (tələbələr və şagirdlər, məcburi köçkünlər və didərginlər, əlillər və təqaüdüçülər, veteranlar və müxtəlif peşə sahibləri və s.) üçün güzəştli tariflər tətbiq edilməlidir. Habelə, istifadə həcmindən asılı olaraq, güzəştli tariflər tətbiq edilməlidir. Bununla yanaşı konkret nəqliyyat növlərindən istifadə ilə bağlı ödəniş kartları paralel olaraq istifadə edilə bilər, dünya ölkələrində vahid ödəniş kartı ilə konkret nəqliyyat növlərindən istifadə üzrə ödəniş kartlarının paralel işlədiyi halları da məlumdur.



Bundan başqa, vahid ödəniş kartlarından istifadə müxtəlif nəqliyyat növləri və müxtəlif avtobus marşrutları arasında rəqabətin tənzim olunmasına gətirib çıxaracaqdır. Bunun nəticəsində, paralel çoxsaylı marşrutların əvəzinə nəqliyyat şəbəkələri ətrafında nəqliyyat planlaması həyata keçiriləcək, bu isə xərclərin azalmasına, insanların daha rahat və sürətli nəqliyyat növündən istifadə etməklə konkret vaxt ərzində bir neçə nəqliyyat növünü tranzit dəyişməklə və yalnız bir dəfə standart ödəniş məbləğini vahid ödəniş kartı vasitəsilə ödəməklə nəqliyyatdan istifadə etməsinə şərait yaradacaqdır.

Dünyanın əksər ölkələrində tətbiq edilən tranzit ödəniş sistemi ən effektiv ödəniş sistemlərindən biridir.

Pik saatlarında şəhərdaxili yüklərin daşınmasının məhdudlaşdırılması. Baxmayaraq ki, Bakı şəhər rəhbərliyinin sərəncamı ilə şəhərə iri tutumlu yük nəqliyyat vasitələrinin daxil olması saat 20:00-dan sonra mümkündür, şəhərdə aparılan tikinti işlərinin yerinə yetirilməsi məqsədilə avtomaşınları və ağır texnikanı daşıyan nəqliyyat vasitələri şəhərə buraxılırlar və şəhərdə hərəkət edirlər. Bundan başqa gün ərzində Bakı küçələrində ağır tutumlu yük maşınlarının TİR-lərin də hərəkət etdiyini müşahidə etmək mümkündür. Bakı şəhərinə buraxılan yük maşınlarının çəkisi limitləşdirilməlidir. Dünyanın əksər ölkələrində iri şəhərlərə iri tutumlu yük avtomaşınları buraxılırlar. Şəhər ətrafında yerləşən terminallarda yüklər boşaldıqdan sonra az tutumlu yük maşınları ilə şəhərə daşınır. Bu təcrübədən Azərbaycanda da istifadə etmək lazımdır. Bu həm əlavə iş yerlərinin açılmasına, həm də şəhər infrastrukturunun və ətraf mühitin mühafizəsinə səbəb ola bilər.

3.2 Nəqliyyatdan istifadənin səmərəliliyinin artırılması, məhdudiyyətlər

Nəqliyyat infrastrukturalarının tikilməsi, yeni nəqliyyat növlərinin tətbiqi, texniki təminatın artması heç də bütün uğurlu nəticələrə nail olmağa imkan vermir. Bunu son illərin təcrübəsi də göstərmişdir. Odur ki, nəqliyyatdan istifadənin səmərəliliyinin artmasına nail olmaq lazımdır. Bunun üçün, korporativ maraqlardan uzaqlaşaraq, dövlət və ictimai maraqlarından çıxış etməli və şəhərdaxili nəqliyyat növlərinin integrə olunmuş idarəedilməsinə və istifadəsinə nail olmaq lazımdır. Şəhərkənarı marşrutlar istisna olmaqla, şəhər daxilində avtobus nəqliyyatının uzun məsafələrlə hərəkəti məhdudlaşdırılmalıdır. Uzun məsafəli marşrutlar yalnız xüsusi iri tutumlu avtobuslarla və sürətli avtobus yollarında həyata keçirilməlidir. Metronun hərəkət cədvəli avtobus nəqliyyatının hərəkət cədvəli ilə əlaqələndirilməlidir. Tranzit təyinatlı şəhərsalma prinsiplərinə müvafiq olaraq, avtobus nəqliyyatı məhəllədaxili küçələrdən əsas prospekt və küçələrə çıxarılmalı və marşrutların təkrarçılığı aradan qaldırılmalıdır. Avtobus nəqliyyatının

dayanacaqlarında yolun qarşı tərəfində yerləşən yaşayış məntəqələrinə keçidi təmin etmək üçün yeraltı və yerüstü keçidlər sistemi və digər hərəkət təhlükəsizliyini təmin edəcək infrastruktur qurulmalıdır.

Məhdudiyyətlər dayanıqlı nəqliyyat siyasətinin mühüm tərəflərindən biridir. Məhdudiyyətlə həm nəqliyyat infrastrukturuna, həm nəqliyyatdan istifadəyə, həm qiymət siyasətinə, həm də nəqliyyat növlərinin seçiminə aid ola bilər.

3.3 Yaşıl nəqliyyat növləri

Elektrik nəqliyyatı. Ekoloji cəhətdən ən təhlükəsiz nəqliyyat növləri elektrik enerjisi ilə hərəkətə gətirilən və dünyanın əksər ölkələrində şəhər mühitində uğurla tətbiq edilən tramvay, elektrobus, elektromobillər, hibrid avtomobillər, şəhərkənarı və şəhər rels nəqliyyatıdır. Azərbaycanda tramvayların tətbiqi üçün infrastrukturun bərpası ilə yanaşı tətbiq ediləcək tanınmış şirkətlərin istehsal etdiyi tramvayların əldə edilməsi də məqsədmüvafiqdir. Həm orta tutumlu, həm də iri tutumlu tramvaylar əhalinin gür axımını daşıyacaq nəqliyyat vasitələridir.

Velosiped. Bakıda velosiped nəqliyyatından istifadənin genişləndirilməsi dövlət tərəfindən həvəsləndirilməli və stimullaşdırılmalıdır. Həvəsləndirmə velosiped çıxışlarının artması, ölkə nəqliyyat infrastrukturunda velosiped yollarının genişləndirilməsi, ölkədə istehlak malı kimi velosiped istehsalının təşkili, ona vergi güzəştlərinin tətbiqində ifadə olunmalıdır. Bununla yanaşı velosiped idxalı və istehsalı dövlət kreditləri hesabına stimullaşdırılmalıdır. Nəzərə alsaq ki, Qafqaz və Orta Asiya regionunda velosiped istehsalı ilə məşğul olan şirkət yoxdur, bu iqtisadi cəhətdən sərfəli bir iş ola bilər. Eyni zamanda şəhər mühitinin sağlamlaşdırılması, insanların sağlam həyat tərzini üçün əhəmiyyətə malikdir.



Piyada hərəkəti. Piyada hərəkətinin təmin edilməsi dövlətə şəhər əhalisinin ürək-damar xəstəliklərinin profilaktikası, nəqliyyat sıxığı ilə bağlı sosial yükün həlli kimi yükədən xilas olmağa kömək edir.

Piyada hərəkətinin həvəsləndirilməsi üçün şəhər ətraf mühitinin yaşıllaşdırılması, piyada yollarında insanlara zəruri xidmətlərin göstərilməsi, təhlükəsizlik məsələlərinin həlli tələb edilir.

3.4 Qiymət strategiyası

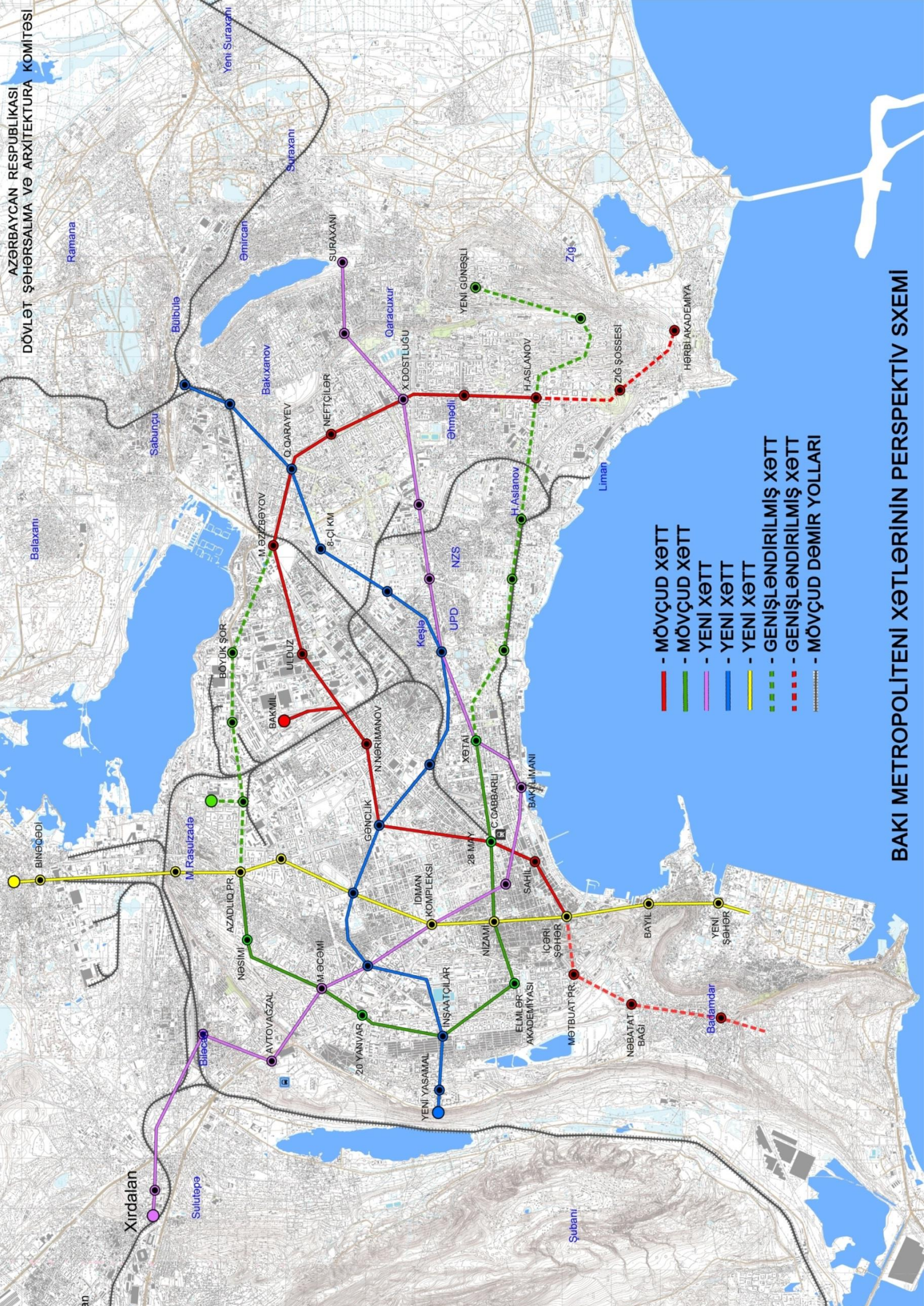
Nəqliyyatın idarəedilməsi sahəsində inteqrə olunmuş siyasətin həyata keçirilməsi nəqliyyat xidməti göstərən şirkətlərin rentabelliyyəni nail olmaq məqsədilə müəyyən qiymət tənzimlənməsinə səbəb ola bilər. Bu tənzimlənmə qiymətlərin artması ilə müşayiət ediləcəkdir.

Aparılacaq siyasət qısa bir zaman kəsiyində müəyyən qiymət artımına səbəb olsa da, sonrakı inkişaf qiymətlərin stabil qalmasına, hətta ümumi iqtisadi artım kontekstində aşağı düşməsinə səbəb olacaqdır.

Məsələn, Avropa ölkələrində Vahid ödəniş kartı ilə nəqliyyatda bir tranzit daxil olmaqla gediş haqqı orta hesabla 1 avro cuvarındadır. Rusiya Federasiyasında vahid ödəniş kartı tətbiq edilməyə hazırlaşarkən orada da təxminən eyni buna yaxın bir qiymət formalaşmışdır. Qiymətlərin zahirən artmasına baxmayaraq, güzəştli paketlər, tarif çeşidlərinin artması hesabına insanlar maddi durumlarının ciddi ağırlaşması ilə qarşılaşmırlar.

2030-cu ilə qədər nəqliyyat infrastrukturun inkişafı





BAKİ METROPOLİTENİ XƏTLƏRİNİN PERSPEKTİV SXEMİ



“Ekoleks” ekoloji hüquq mərkəzi
ətraf mühit hüququ, ekoloji və dayanıqlı inkişaf sahəsində siyasət ilə bağlı
araşdırmalar və təlimlər aparan beyin mərkəzidir

Bakı, AZ1122, Yasamal rayonu, Həsən bəy Zərdabi küçəsi, ev 77a, mənzil 17
tel: 994 55 665 20 00, e-mail: office@ecolex-az.org
internet: <http://ecolex-az.org> və <http://ecowatch-az.org>