



BAKI ŞƏHƏRİNDƏ YOL HƏRƏKƏTİNİN TƏŞKİLİ VƏ TIXAC PROBLEMİ

**Dövlət və bələdiyyə idarəetməsi ixtisası üzrə
(Azərbaycan dilində) Magistr qrupunun
tələbələri:**

**A.F. Hüseyinli
X.A. Musayev
Ü.C. Zeynalov**

MÜNDƏRİCAT

I. Giriş	3
II. Əsas hissə	12
2.1. Yol hərəkətinin təşkilində rast gəlinən problemlərin obyektiv və subyektiv səbəbləri	12
2.2. Avtobus zolaqları	13
2.3. Yol nişanları və nişanlanma xətləri	20
2.4. Parklanma.....	30
2.5. Yol hərəkətində qayda pozuntuları	34
III. Nəticə və Təkliflər	39

I. Giriş

Yol hərəkətinin təşkilindən danışarkən ilk növbədə onu tənzimləyən qanunvericilik bazasına diqqət yetirməliyik. Bu, 3 iyul 1998-ci ildə təsdiq edilmiş Azərbaycan Respublikasının Yol Hərəkəti Haqqında Qanunudur.

Araşdırmamızın obyektini olan mövzuya giriş edərkən yəqin ki, əvvəlcə “Yol hərəkətinin təşkili nədir?” sualına cavab verməli, yol hərəkətinin təşkilinin tərifini verməliyik. Beləliklə, yol hərəkətinin təşkil edilməsi - nəqliyyat vasitələrinin və ya piyadaların təhlükəsizliyini, fasiləsiz və rahat hərəkətini, optimal sürətini təmin etmək məqsədilə küçə-yol şəbəkəsində həyata keçirilən və yol hərəkətinin ayrılmaz hissəsi olan mühəndisi və təşkilati tədbirlər sistemidir.¹

Yol hərəkətinin qeyri-düzgün təşkili dedikdə, buraya işıqfor dirəklərinin, yol nişanlarının düzgün quraşdırılmamasından tutmuş yolların doğru işarələnməməsinə qədər bütün problemlər aid edilməlidir. Çünki bunlara əməl edilmədikdə nəticə eyni olur: yol hərəkəti düzgün təşkil olunmur və insanlar da bundan əziyyət çəkir. Bir qayda olaraq, bu hallar küçələr qəbul olunmuş modellər prinsipinə uyğun yox, “necə gəldi” layihələndirildikdə baş verir.

Dünyanın əhalisi çox olan böyük şəhərlərində yol hərəkətinin təşkili sahəsində qarşıya çıxan əsas problemlərdən biri tıxac məsələsidir. Ümumilikdə isə nəqliyyat sıxlığı şəhər yerlərində hərəkətliliyi və həyat keyfiyyətini yaxşılaşdırmaq üçün çoxşaxəli yanaşma tələb edən mürəkkəb və inkişaf edən problem olaraq qalır ki, bu da özündə infrastrukturun inkişafını, siyasət dəyişikliklərini və texnoloji irəliləyişləri birləşdirir. Bu yerdə qlobal nəqliyyat sıxlığı ilə bağlı bəzi əsas məqamları qeyd etmək istərdik:

- Urbanizasiya: Şəhərlərin ərazi və əhali baxımından sürətli artımı avtomobil sahibliyinin çoxalmasına və yol sahəsinə tələbatın yüksəlməsinə gətirib çıxarır ki, bu da əksər hallarda nəqliyyat infrastrukturunun inkişafını üstələyir.
- İqtisadi inkişaf: İqtisadiyyatlar böyüdükcə avtomobil sahibliyi artır və bu da yolda daha çox avtomobilin olmasına gətirib çıxarır.
- Qeyri-adekvat ictimai nəqliyyat: İctimai nəqliyyatın məhdud və ya etibarsız olduğu şəhərlərdə insanlar daha çox şəxsi avtomobillərdən istifadə edirlər ki, bu da sıxlığa səbəb olur.
- Zəif yol dizaynı və infrastruktur: Qeyri-adekvat yol şəbəkələri, düzgün təşkil olunmayan nəqliyyat idarəçiliyi və yolun genişləndirilməsi üçün yetərsiz ərazi tıxacları daha da gücləndirə bilər.
- Qəzalar və yol işləri: Yol-nəqliyyat hadisələri və tikinti yolun tutumunu müvəqqəti olaraq azaldar və bu da darboğazlıqlara səbəb olar.

¹ “Yol hərəkəti haqqında” Azərbaycan Respublikası Qanununun 1-ci maddəsinin 2-ci bəndi

- İqtisadi xərclər: Tıxaclar milyardlarla dollar dəyərində məhsuldarlığın itirilməsinə, yanacaq sərfiyyatının artmasına və mallar üçün daha yüksək nəqliyyat xərclərinin çəkilməsinə səbəb olur.
- Ətraf mühitə təsir: Nəqliyyat vasitələrinin uzun müddət boşuna işləməsi nəticəsində tıxaclar havanın daha çox çirklənməsinə və istixana qazı effektinin artmasına səbəb olur.
- Sağlamlıq və həyat keyfiyyəti: Avtomobil emissiyaları adlanan işlənmiş zəhərli qazlara uzun müddət məruz qalma tənəffüsdə problemlər yaradar, eyni zamanda, uzun gediş-gəlişlər psixi sağlamlığa və iş-həyat balansına mənfi təsir göstərə bilər.

Qlobal miqyasda nəqliyyat sıxlığına dair məlumatlar bu problemin miqyasını və ciddiliyini göstərməyə kömək edir. Son məlumatlara əsaslanan bəzi başlıca statistik məlumatları təqdim edirik:

1. TomTom Trafik İndeksi (2022)

“TomTom”un illik trafik indeksi şəhərləri tıxac səviyyələrinə əsasən sıralayır ki, bu da sərbəst axın şərtləri ilə müqayisədə yaşanan əlavə səyahət vaxtı olaraq ölçülür. 2022-ci ildə ən çox tıxaclı şəhərlər bunlar olub:

- İstanbul, Türkiyə: sıxlıq səbəbindən ildə 142 saat əlavə səyahət vaxtı sərf edilib.
- Boqota, Kolumbiya: 122 saat əlavə səyahət vaxtı.
- Mumbai, Hindistan: 121 saat əlavə səyahət vaxtı.
- Manila, Filippin: 119 saat əlavə səyahət vaxtı.
- Banqalor, Hindistan: 110 saat əlavə səyahət vaxtı.
- Qlobal Orta Tıxac Səviyyəsi: Qlobal miqyasda orta tıxac səviyyəsi 29% təşkil edib ki, bu da sərbəst axın şərtləri ilə müqayisədə səyahət vaxtının 29% artması deməkdir.

2. INRIX Global Traffic Scorecard (2022)

INRIX həmçinin, iri şəhərlərdə tıxacların illik reytingini təqdim edir. Həmin göstərici üzrə ən tıxaclı şəhərlər bunlardır:

- London, Böyük Britaniya: 2022-ci ildə tıxac səbəbindən hər sürücü üçün 156 saat zaman itirilib ki, bu da onu dünyanın ən sıx şəhərlərindən birinə çevirir.
- Çikaqo, ABŞ: hər sürücü üçün 155 saat itki.
- Paris, Fransa: hər sürücü üçün 138 saat itki.
- Boston, ABŞ: hər sürücü üçün 134 saat itki.

- ABŞ-da tıxaclar baxımından Los-Anceles, Nyu-York və San-Fransisko daha yüksək yer tutub, pandemiyadan əvvəlki səviyyələrlə müqayisədə nəqliyyat gecikmələrində 10% artım müşahidə olunub.

Yol-nəqliyyat tıxacı səbəbindən dəyən iqtisadi zərərdən (xərclərdən) danışdıqda isə bunları söyləmək olar: ABŞ-ın böyük şəhərlərində məhsuldarlığın itirilməsi, yanacaq sərfi və səyahət vaxtının artması səbəbindən tıxacın illik dəyəri 87 milyard dollardan çox qiymətləndirilir. Avropada nəqliyyat sıxlığından iqtisadiyyatlara dəyən zərərin ÜDM-in təxminən 1%-nə çatacağı təxmin edilir ki, bu da milyardlarla iqtisadi dəyərin itirilməsi deməkdir.

Pekin və Şanxay kimi böyük şəhərlərdə isə tıxaclar əhəmiyyətli iqtisadi itkilərlə müşayiət edilir, eləcə də havanın keyfiyyəti ilə bağlı ciddi narahatlıqlara səbəb olur.

Bu məlumat nöqtələri göstərir ki, nəqliyyat sıxlığı təkəcə geniş yayılmış problem deyil, həm də bütün dünyada mühüm iqtisadi, ekoloji və sosial problemdir. Vəziyyət şəhərdən şəhərə dəyişir, bəzi şəhər ərazilərində əhalinin sıxlığı, infrastrukturun keyfiyyəti və şəxsi nəqliyyat vasitələrinə güvənmə kimi amillərin birləşməsi səbəbindən daha ciddi tıxac problemi yaşanır.

Bakı meqapolisi üçün bu cür hesablamalar aparılmayıb, amma şübhəsiz ki, bu şəhərin sakinləri də tıxaclarda xeyli vaxt itirirlər.

Respublikamızda avtomobilləşmənin səviyyəsinin durmadan artması mövcud küçə-yol şəbəkəsində hərəkətin sıxlaşmasına, nəqliyyat ləngimələrinin artmasına, yol-nəqliyyat hadisələrinin sayının, nəqliyyat səsələrinin çoxalmasına və şəhərlərin hava hövzəsinin çirklənmə səviyyəsinin yüksəlməsinə səbəb olur. Avtomobilləşmə göstəricisinin artması ilə bağlı Daxili İşlər Nazirliyinin Baş Dövlət Yol Polisi İdarəsindən (DİN BDYPI) əldə etdiyimiz 2022 və 2023-cü illər üzrə müqayisəli cədvəli təqdim edirik:

	2022-ci il	2023-cü il	Müqayisə
Yol hərəkətində qayda pozuntularının ümumi aşkar olunma sayı	4 767 768	6 978 791	+ 2 211 023 (artma)
Bakı şəhəri üzrə baş vermiş yol-nəqliyyat hadisələrinin qeydə alınma sayı	437	434	-3 (azalma)
Bakı şəhəri üzrə yol-nəqliyyat hadisələrinin baş verməsi nəticəsində həlak olanların sayı	188	214	+ 26 (artma)
Bakı şəhəri üzrə yol-nəqliyyat hadisələrinin baş verməsi nəticəsində xəsarət alanların sayı	355	322	-33 (azalma)
Respublika üzrə avtomobil sayı	1 674 287	1 774 077	+ 99 790 (artma)
Bakı şəhəri üzrə avtomobil sayı	1 004 572	1 064 446	+ 59 874 (artma)

Cədvəldən də görüldüyü kimi, respublikamızda ildən-ilə avtomobil sayının artan dinamikası yol hərəkətində qayda pozuntularının, yol-nəqliyyat hadisələrinin, tıxacların və s. baş verməsinə zəmin yaradır.

Bu cür mənfi halları aradan qaldırmağın ən rəşional üsulu mövcud küçə-yol şəbəkəsinin genişləndirilməsi, yenidən qurulması və inkişaf etdirilməsidir. Ancaq qeyd edək ki, dünyanın bütün ölkələrində olduğu kimi, bu məqsədi həyata keçirmək üçün külli miqdarda əsaslı vəsait qoyuluşu tələb olduğundan, küçə-yol şəbəkəsinin inkişafı avtomobilləşmənin inkişaf səviyyəsindən həmişə geri qalır. Mövcud imkanlar daxilində hərəkət şəraitlərinin yaxşılaşdırılmasının və beləliklə də hərəkətin təhlükəsizliyinin yüksəldilməsinin qismən ucuz üsulu nəqliyyat və piyada axınlarının hərəkətinin nizamlanması və müxtəlif təyinatlı idarəetmə sistemlərinin tətbiqidir.

Bu sistemlərin yaradılması, tətbiqi və istismarını həyata keçirmək üçün Azərbaycan Texniki Universitetində, Azərbaycan Memarlıq və İnşaat Universitetində və bir sıra özəl universitetlərdə “Yol hərəkətinin təşkili” üzrə bakalavr və magistr pillələrində mütəxəssislər hazırlanır. Həmin ixtisasın tədris planında “Yol hərəkətinin təşkilinin texniki nizamlama vasitələri” fənninin tədrisi nəzərdə tutulur. Bu fənn hərəkət iştirakçıları hesab olunan nəqliyyat və piyada axınlarının hərəkət xarakterinin öyrənilməsi, onların nizamlanması üsulları və bu üsulları həyata keçirmək üçün lazım olan texniki vasitələri və onların tətbiqinin səmərəliliyinin qiymətləndirilməsi məsələlərini əhatə edir.²

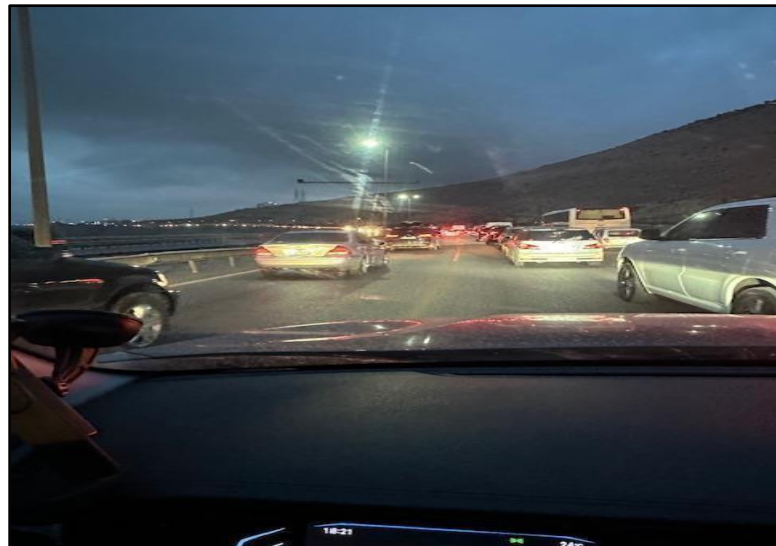
² Razim Bayramov. Yol hərəkətinin təşkilinin texniki nizamlama vasitələri. – Bakı: “Təhsil” NPM, 2004

Yol hərəkəti sahəsində qanunvericiliyin təkmilləşdirilməsi və beynəlxalq standartlara uyğunlaşdırılması xüsusi əhəmiyyət kəsb edir. Azərbaycan Respublikası öz müstəqilliyini bərpa etdikdən sonra bir sıra beynəlxalq nəqliyyat təşkilatlarına üzv olmuş, beynəlxalq nəqliyyat konvensiyalarına qoşulmuş və nəqliyyat daşımaları sahəsində bir çox dövlətlərlə müvafiq sazişlər bağlamışdır.

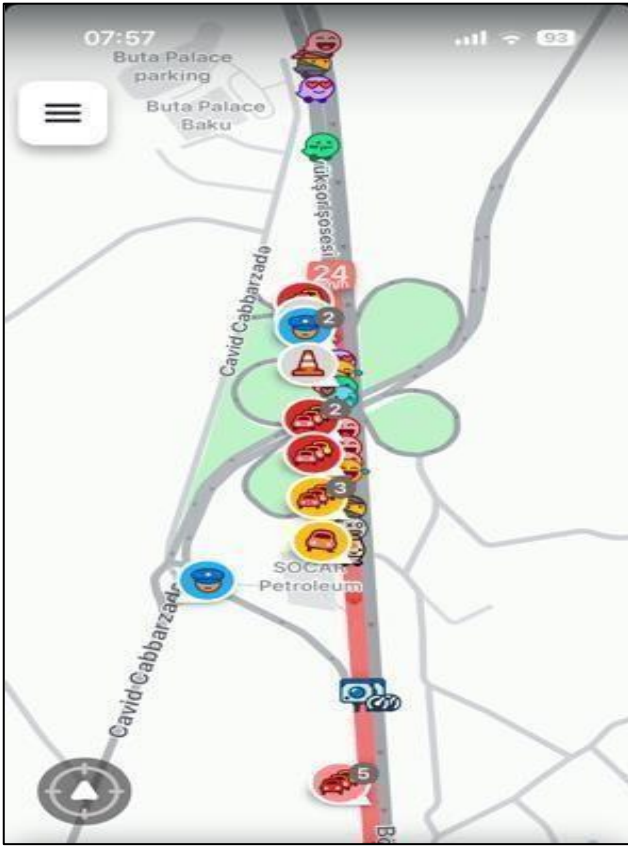
Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyevin yürütdüyü uğurlu siyasət kontekstində yol hərəkətinin təhlükəsizliyinin etibarlı şəkildə təmin edilməsi istiqamətində mühüm tədbirlər görülmüş, yol infrastrukturu müasirləşmiş və yeni informasiya-kommunikasiya texnologiyaları tətbiq olunmuşdur.

Mövzuda qeyd etdiyimiz kimi avtomobilləşmənin sürətli artımı sahəsində insanların tıxac və sıxlıqlarda qalmaları, vaxt itkiləri, ekoloji balansın pozulması, əsəbin, stresin yaranması, yol-nəqliyyat hadisələrinin sayının artması və s. hallar müşahidə edilməkdədir. Xüsusən avtomobilləşmənin sürətli inkişafı nəticəsində yaranan tıxaclar müasir dövrdə daha aktual məsələlərdən hesab edilir. Avtonəqliyyat vasitələrinin tıxac probleminin dünyanın əksər ölkələrində özünü kəskin şəkildə göstərməsinə baxmayaraq, onun həll edilməsində hər zaman yeni metod və yanaşmalar axtarılmaktadır.

Paytaxtın ən böyük problemlərindən birinə çevrilən tıxaclar günümüzün ən aktual məsələlərindəndir. Şəhəratrafi qəsəbələrdən mərkəzə gələn insanların vaxtının çoxu tıxaclarda keçir. Tıxacla bağlı “Waze” proqram təminatından təsvir kimi götürdüyümüz ekran görüntülərini təqdim edirik:

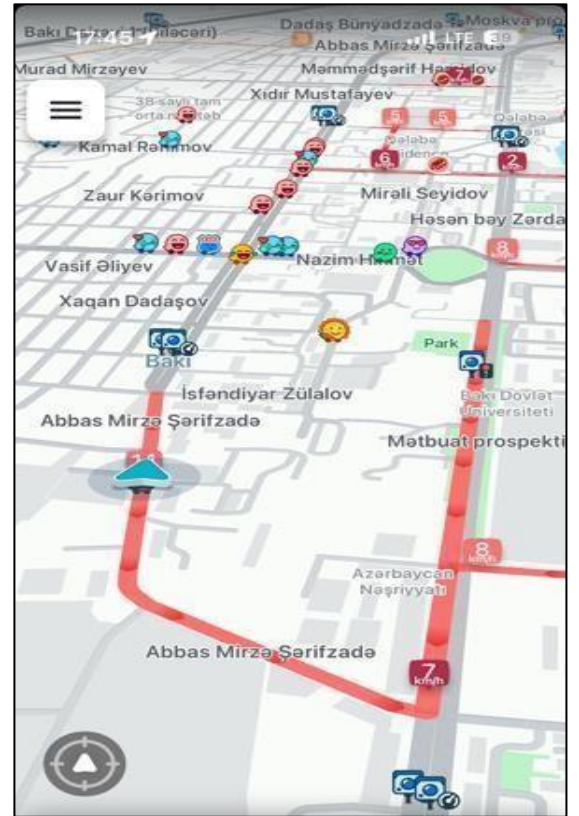


Kənar dairəvi yol



Aparadığımız müşahidələr əsasında görüntülərdən də aydın olduğu kimi tıxac əsasən günün pik vaxtlarında aşağıda qeyd etdiyimiz küçələrdə baş verir:





Bu hal əhalinin səhhətinə, psixologiyasına da müəyyən qədər təsir edir.

“Avtosfer.az” internet resursu xəbər verir ki, “Oxu.az” saytı bu məsələ ilə bağlı ekspertlərin fikirlərini öyrənib.³

Psixoloq Elmir Əkbər qeyd edib ki, tıxaclar bütün insanlara ciddi psixoloji əziyyət verir. “Xüsusilə perfeksionizmə meyilli insanlar tıxaclardan daha çox əziyyət çəkirlər. Bu səbəbdən sonradan onlarda panik ataklar meydana çıxır, şüuraltı olaraq idarəetməni itirdiklərini düşünür, çox ciddi təşviş və həyəcan yaşayırlar.

Klinik psixoloq Fuad Əsədov isə bildirib ki, uzun müddət tıxacda qalmağın psixologiyaya bir neçə mənfi təsiri var: “Ən birincisi, stres və əsəb səviyyəsinin artmasıdır. Tıxacda insanlar hərəkət edə bilmədikləri üçün nəzarəti itirmə təşvişini yaşayırlar. Zaman narahatlığı və gecikmə qorxusu da stressi gücləndirən amillərdəndir. İkincisi, tıxacda aqressivlik və qəzəb artır. Hərəkətsiz vəziyyətdə olmaq digər insanlarla münaqişələrə səbəb olur. Bundan əlavə, insanlar tıxacda qaldıqca özlərini səmərəsiz hiss edirlər ki, bu da motivasiyaya və ümumi psixoloji rifaha mənfi təsir göstərir. Nəhayət, tıxacda fiziki yorğunluq və təklilik hissi də yarana bilər. Uzun müddət eyni pozisiyada oturmaq bədəndə sosial izolyasiya hissini gücləndirir”.

Əhalinin hərəkətinin və nəqliyyatın effektiv idarə olunmasını təmin etmək üçün Bakı şəhərində Azərbaycan Respublikası Daxili İşlər Nazirliyinin Nəqliyyatı İntellektual İdarəetmə Mərkəzi (DİN NİİM) fəaliyyət göstərir. Bu mərkəz, dünya təcrübəsinə uyğun olaraq, avtomobil nəqliyyatının sürətli və effektiv idarə olunması üçün inkişaf etdirilmişdir.

Şəhərin yol-küçə şəbəkəsində yol hərəkətinin təşkilinin və təhlükəsizliyinin səmərəliliyinin artırılması məqsədilə iki əsas yanaşma müəyyənləşdirmək olar: 1. Avtomobil nəqliyyatı infrastrukturunda obyektlərinə dəyişikliklərin tətbiqi; 2. Yol hərəkətinin tənzimlənməsi. Birinci seçim böyük investisiyaları əhatə edir və nəticədə həmişə, xüsusən də büdcəsi məhdud olan şəhərlər üçün tətbiq edilmir. Bu səbəbdən hər şəhərə uyğun olaraq düzgün çıxış yolları araşdırılmalı və mövcud şəraitdə hansı metodların kömək edə biləcəyi müəyyənləşdirilməlidir. Kifayət qədər büdcəsi olmayan şəhərlərin problemlərini həll etmək üçün, həmçinin yol şəraiti barədə məlumatları avtomatik toplama vasitələrindən, nəqliyyat axınlarının kifayət qədər çevik riyazi modellərindən və onların əsasında hazırlanmış proqram təminatlarından istifadə edilməlidir. Avtomobil tıxaclarını yüngülləşdirmək, eləcə də şəhər nəqliyyat sisteminin səmərəliliyini və xidmət səviyyəsini artırmaq üçün inkişaf etmiş nəzarət və idarəetmə üsulları hər zaman effektiv olmuşdur. Yol sıxlığını qiymətləndirmək üçün avtonəqliyyat vasitələrinin orta sürətinin müəyyənləşdirilməsi çox vacib göstəricidir. Avtonəqliyyat vasitələrinin orta hərəkət sürəti haqqında statistik məlumatların böyük həcmi loop detektorlar vasitəsilə toplanılır. Bakı şəhərində avtonəqliyyat vasitələrinin orta hərəkət sürəti və sayı barədə düzgün və ətraflı məlumatlar aşkarlayıcı

³ <https://avtosfer.az/az/gundem/tixaclarin-yaratdigi-dehsetli-xestelikler-nelerdir-aciqlama-256771>

videokameralar vasitəsilə toplanılır. Tıxacların yaranma səbəbləri araşdırılan zaman müşahidə olunmuşdur ki, əlaqələndirilmiş nizamlama qrafikinə ("yaşıl dalğa") pozulması nəticəsində nəqliyyat vasitələri günün hətta qeyri-pik saatlarında belə tıxacla üzləşirlər. Yaşıl dalğanın pozulmasının əsas səbəbləri qrafik qurulan küçə və prospektlərdə tövsiyə edilmiş hərəkət sürətinin düzgün müəyyənəndirilməməsi, nizamlanmayan piyada keçidlərinin olması, baxılan küçə və prospektlərdə olan nizamlanan yol ayrıcılarında fazaların müxtəlif olması əsas şərtlərdən biridir. Tıxac problemi dünyanın əksər şəhərlərində mövcuddur. Dünyada, o cümlədən Azərbaycanda mövcud bir problemin yaranma səbəbləri, niyə hələ də mövcud olması və onun qarşısının alınması üçün nələrin edilməsini lüzumlu edən aktual mövzulardır.

Qeyd edək ki, mövzu üzrə apardığımız araşdırmalar sentyabr və oktyabr aylarına təsadüf edir.

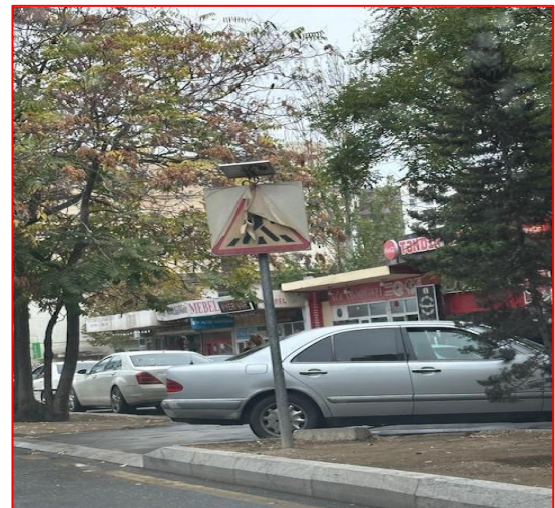
II. Əsas hissə

2.1. Yol hərəkətinin təşkilində rast gəlinən problemlərin obyektiv və subyektiv səbəbləri

Bakı şəhərinin yollarında hərdən yol nişanlarında və nişanlanma xətlərində qüsurlar görürük.



Space TV-nin yanı, Ələsgər Ələkbərov küçəsinə çıxış ("Stop" nişanının rəngi solub)



20 Yanvar küçəsi (Piyada keçidi xəbərdarlıq nişanı yararsız vəziyyətə düşüb)



Gülərə Qədərbəyova küçəsi (nişanlanma xətti çəkilib, lakin xətti kəsib parklanma etmək üçün qırıq-qırıq xətt yoxdur)



Xocalı prospekti (nişanlanma xətti çəkilib, lakin parklanma yerinə daxil olub və oranı tərk etmək üçün qırıq-qırıq xətt yoxdur)

Bəzən unuduruq ki, yol nişanları və nişanlanma xətləri yollarda təhlükəsiz, münaqişəsiz, rahat və fasiləsiz hərəkətin təmin olunması kimi vacib təyinatla malikdir. Onlara məsuliyyətsiz münasibət hər saniyə insan taleyinə təsir edən fəsadlar doğura bilər. Hüquqşünas Ərşad Hüseynovun çəkdiyi sadə bir misalı diqqətinizə yetirək: “Tutaq ki, vətəndaş dövlətə məxsus torpağı zəbt edib, orada qanunsuz yolla özünə bir ev tikib və yenə də qanunsuz (heç bir qeydiyyatı olmadan) orada yaşayır. Həmin vətəndaşın bu evdə olmadığı vaxtda biri onun qapısını sındırır və əlinə keçəni oğurlayır. Zərərçəkmiş vətəndaşın bütün hərəkətləri qanundan kənar olsa da, onun evini talayanın əməlinə oğurluq cinayəti kimi qiymət verməkdə heç bir problem yoxdur. Çünki həmin oğru özgəsinin yaşayış yerinə qanunsuz daxil olaraq onun əmlakını talamışdır. Oğrunun bu qanunsuz evdən və ya tam qanuni əsaslarla inşa olunmuş dəbdəbəli imarətdən oğurluq etməsi arasında hər hansı hüquqi fərq yoxdur.

İndi isə cinayət xarakterli yol-nəqliyyat hadisəsinə misal: Müxtəlif istiqamətlərdən iki avtomobil hərəkət edərək yolayrıcında toqquşur və bu, ölümə nəticələnir. Sürücülərdən hansının bu hadisədə təqsirli olmasını həll edəcək yeganə hal, məsələn, 2.4 “Yol verin” və 2.1 “Baş yol” nişanları olacaq. Hansı sürücünün qarşısında 2.4 nişanı varsa, o, birmənalı olaraq təqsirli sayılır. Deməli, sadə bir metal parçası və onun harada olması cinayət xarakterli hadisəyə hüquqi qiymət verilməsində həlledici rol oynayır.⁴



Ona görə də yol hərəkətinin təşkili ilə bağlı bütün tələblərə çox ciddi yanaşmaq lazımdır. Yol nişanlarının, nişanlanma xətlərinin, digər texniki vasitələrin tətbiqində hər hansı qüsur, ziddiyyət və hətta bir neçə dəqiqəlik çatışmazlıq da ən ağır nəticələrə gətirə bilər. Yollardakı nişanlar, nişanlanmalar və digər texniki vasitələr qanunvericiliyə uyğun tətbiq edilməlidir. Qeyd edək ki, qanunvericiliyə uyğun olaraq Azərbaycan Respublikası “Yol nişanları və siqnalları haqqında” 1968-ci il Vyana Konvensiyasını tamamlayan və “Yolların nişanlanması barədə” 1973-cü il martın 1-də Cenevrə şəhərində imzalanmış Avropa Sazişinə qoşulmuşdur. Bu da bir daha onu sübut edir ki, yol hərəkətinin təşkili beynəlxalq standartlara cavab verməli və ziddiyyətsiz olmalıdır.

2.2. Avtobus zolaqları

Yolun nişanlanması nəqliyyat axınının qaydaya salınmasına və yolun buraxıcılıq qabiliyyətinin yüksəldilməsinə xidmət edir. Bu nişanlanmalar yol hərəkət qaydalarını müəyyənləşdirir, yolun istiqamətini və ya yol qurğularının ölçülərini bildirir. “Yol hərəkəti haqqında” Azərbaycan Respublikası Qanununun (YHQ) 69-cu maddəsinə uyğun olaraq buraya yolun nişanlanmasına, onun hərəkət hissəsinə, yolun və yol qurğularının digər elementlərinə çəkilən xətlər, yazılar aiddir.

⁴ Ərşad Hüseynov Yol nişanı adı dəmir parçası deyil – İnsan taleyini həll edir // <https://avtosfer.az/az/yazarlar/yol-nisani-adi-demir-parcasi-deyil-insan-taleyini-hell-edir-26357>

Bakıda ictimai nəqliyyatın effektivliyini artırmaq və yollarda hərəkəti tənzimləmək məqsədilə avtobuslar üçün xüsusi zolaqlar ayrılıb. Bu zolaqlar əsasən avtobusların hərəkətini sürətləndirmək və sərnişinlərin vaxtında çatdırılmasını təmin etmək üçün nəzərdə tutulub. Avtobus zolaqlarına daxil olmaq isə müəyyən qaydalar çərçivəsində tənzimlənir. “Yol hərəkəti haqqında” Azərbaycan Respublikası Qanununun 48-ci maddəsinə əsasən 5.9 (Ümumi istifadədə olan nəqliyyat vasitələri üçün zolaq) nişanı və 1.23 (“BUS” yazısı) nişanlanması ilə işarələnən zolaqlarda digər nəqliyyat vasitələrinin hərəkəti məhdudlaşdırılır. Zolaq 1.1 bütöv nişanlanma xətti ilə digər hərəkət zolaqlarından ayrılmışdırsa, digər nəqliyyat vasitələrinin bu zolağa bütün hallarda daxil olması qadağandır.

Əks istiqamətli və ya eyni istiqamətli nəqliyyat axınlarını ayıran 1.1  və 1.11  nişanlanma xətləri



Lakin istisnalar var:

1) Əgər zolaq digər zolaqlardan 1.5 qırıq-qırıq nişanlanma xətti ilə ayrılırsa, başqa nəqliyyat vasitələrinin bu zolaqla hərəkəti qadağan edilsə də, ümumi istifadədə olan nəqliyyat vasitələrinə maneə yaratmadan yalnız sərnişini mindirmək və ya düşürmək üçün bu zolağa keçib dayanmaq və dərhal da hərəkətə başlayıb zolağı tərk etmək olar.

1.5  Tək qırıq-qırıq xətt

2. Yalnız yoldan çıxış və yola giriş yerlərində 1.11 nişanlanma xətti ilə işarələnən yerlərdə bu zolağa qismən daxil olub oradan müvafiq manevri etmək mümkündür. Digər nəqliyyat vasitələrinin sürücüləri giriş-çıxış yerlərində tətbiq edilmiş 1.11 xəttini kəsərək həmin zolağa daxil olduqda mütləq yoldan çıxmalıdırlar. Həmin zolağa daxil olub giriş-çıxış yerini düz keçərək bu zolaqla hərəkəti davam etdirmək, o cümlədən növbəti 1.11 xətti olan yerdə həmin zolaqdan çıxanadək davam etdirmək qadağandır.

1.11  Nişanlanma xətti

Hansı ərazidə, küçədə qoyulmuş nişanda saat qeyd edilibsə, həmin yerdə qadağa yalnız həmin saatlarda qüvvədədir. Hazırda quraşdırılan nişanlarda avtobus zolağına

giriş səhər saat 07:00-10:00 və saat 17:00-20:00-da qadağandır. Saatın qeyd edildiyi nişanlar olmayan küçələrdə qadağa bütün gün üçün qüvvədədir.

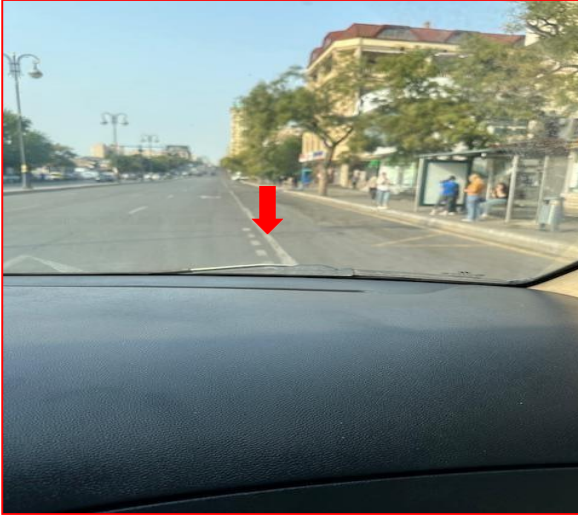
Xatırladaq ki, avtobus zolağına qaydalardan kənar daxil olan şəxslərə 100 manat məbləğində cərimə və 2 cərimə balı qeydə alınır. “Baki-Xeber.com” saytı tərəfindən verilən məlumata görə Bakıda yeni avtobus zolaqlarının tətbiqi çərçivəsində hazırda 26 küçə və prospektə uzunluğu 77 km-dən çox xüsusi hərəkət zolağı təşkil edilib. Növbəti mərhələdə daha 106 km avtobus zolaqları şəbəkəsinin təşkili nəzərdə tutulub.⁵

Avtobus zolaqları ilə bağlı izahlardan sonra bu zolaqların Bakı şəhərinin bəzi küçə və prospektlərində tıxac və narazılıqlara gətirib çıxaran bir neçə səbəbini qeyd etmək istərdik. Xüsusi zolaqların çəkilməsi insanların taksi və digər minik avtomobilləri ilə mənzil başına çatmasında problem yaradıb. Sıxlıq olan küçələrin bir hissəsini bağlayıb avtobus xətləri üçün istifadəyə vermək həmin küçələrdə nəqliyyatın hərəkətini iflic vəziyyətinə salıb. Avtobus zolaqları effektiv olmaq əvəzinə əlavə problemlər yaradıb. Bu zolaqlar tıxacları artırıb. Avtobuslar gecikir, çəkilən zolaqlar faydalı nəticə vermir. Belə ki, bununla bağlı bir neçə taksi sürücüsü “1news.az” saytının redaksiyasına müraciət edərək bildirişlər ki, onlar xüsusilə də Abbas Mirzə Şərifzadə küçəsində yeni avtobus zolağının çəkilməsindən sonra sənişinləri mindirib düşürə bilmirlər. Avtobus zolağına girsələr 100 manat, avtomobili avtobus zolağının yanındakı zolaqda saxlasalar da yenə də 100 manat cərimə olunacaqlar.⁶

⁵ https://avtosfer.az/az/gundem/avtobus-zolaqlari-problemi-hell-edir-yoxsa-yeni-tixaclar-yaradir-arasdirma-254492?fbclid=IwZXh0bgNhZW0CMTEAAR3gG-u9D2F161HW9d_jnYINabZsJqr3j9ECBrj5WPA_wR-pgB7aG568sI4_aem_2fwrqBj7ym710SiYSsMi1Q

⁶ <https://1news.az/az/news/20240911125854126>

⁷ <https://bizim.media/az/cemiyyet/211233/yol-kenarindaki-obyekt-sahibleri-avtobus-zolaqlarindan-sikayet-edirler-ldquoziyana-isleyirikrdquo-vdeo/https://bizim.media/az/cemiyyet/211233/yol-kenarindaki-obyekt-sahibleri-avtobus-zolaqlarindan-sikayet-edirler-ldquoziyana-isleyirikrdquo-vdeo>



Abbas Mirzə Şərifzadə küçəsi (yeni çəkilmiş avtobus zolaqları)

Zolağın ümumi uzunluğu 4 km-dən çoxdur. Məsələ ilə bağlı Azərbaycan Yerüstü Nəqliyyat Agentliyindən (AYNA) “Xəzər Xəbər” saytına bildirilib ki, zolaqların təşkili avtobusların, eyni zamanda, operativ nəqliyyat vasitələrinin fasiləsiz və intensiv hərəkətinin təminatıdır. Avtobus zolağına şəxsi nəqliyyat vasitələrinin daxil olması qadağandır. Zolağa daxil olan şəxsi minik avtomobilləri onlarla avtobusun hərəkəti ilə yanaşı minlərlə sərnişinin də vaxtında təyinat yerinə çatmasına maneə yaradır.⁸ Bildirilən məlumatdan da görünür ki, Yerüstü Nəqliyyat Agentliyi narazılığın olduğu hər belə bir məsələyə yuxarıda göstərilən qaydaya uyğun olaraq şablon xarakterli cavablar verir və bu kimi qərəzli məsələlər həllini tapmamış qalır.

Bəzi küçələrdə avtobuslar arasında intervalların uzun olması, dayanacaqda yaxınlaşan avtobuslarda sərnişinlərin hədindən artıq çox olması saatlarla gözləyən insanların narazılığına səbəb olur. Belə ki, bu məsələ ilə bağlı həmkarımız Ülvi Zeynalov kiçik bir araşdırma aparmaq məqsədilə insanların sıx topladığı Moskva prospekti və 20 Yanvar küçəsinin kəsişməsində yerləşən avtobus dayanacağına yollanıb. O, dayanacaqda yaranmış sıxlıqla və insanların saatlarla gözləmələri ilə bağlı bir neçə nəfərdən müsahibə alıb.

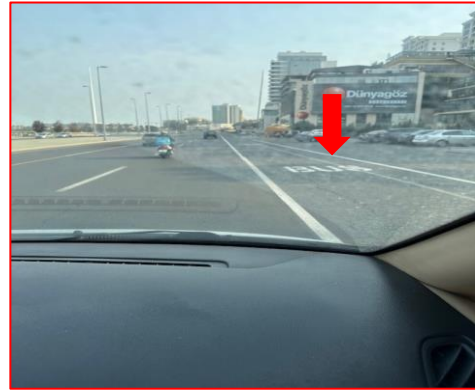


Moskva prospekti və 20 Yanvar küçəsinin kəsişməsi

⁸ <https://baku.ws/social/avtobuslar-uchun-chekilən-zolaq-obyekt-sahiblerini-narahat-edir-vdeo>

Müşahibə verən şəxslər: Səmayə Ağayeva, Leyli Qafarzadə, Esmira Qarayeva, Gülnar Seyidova, Sahibə Cavadova qeyd ediblər ki, “avtobuslar arasında intervallar çoxdur, xüsusilə də Bakı-Sumqayıt istiqamətində işləyən nəqliyyat vasitələri arasında interval daha çox olur. Sürücülərə sual verdikdə ki, niyə gec gəlibsiz, cavabında deyirlər ki, tıxacdır, gəlib çıxma bilmirik və bu da öz növbəsində dayanacaqda izdihamın, səs-küyün artmasına səbəb olur. Bu kimi halların qarşısını almaq üçün tövsiyə edərdik ki, xüsusilə Bakı-Sumqayıt istiqamətində hərəkət edən mikroavtobusların arasında interval müddətləri qısaldılsın, bunların qrafiklərində zəruri dəyişikliklər edilsin və xətlərdəki mikroavtobusların sayı artırılınsın.

Eyni zamanda belə bir halı da qeyd etmək istərdik: elə avtobus zolaqları mövcuddur ki, müşahidə nəticəsində bu zolaqlardan saatlarla avtobusun keçmədiyi məlum olur. Buna misal kimi, Neftçilər prospekti - Bayraq Meydanı istiqamətini göstərmək mümkündür. Tövsiyə edərdik ki, bu kimi avtobus zolaqları AYNA tərəfindən bir daha müşahidələr aparılaraq tədqiq edilsin və onlara qanuni qiymət verilsin. Əgər avtobuslar bu kimi zolaqlardan təyinatı üzrə intensiv istifadə etmirlərsə və onlar sıxlığa səbəb olursa onda fikrimizcə, bu zolaqların qüvvədə qalması məqsədə müvafiq deyil.



Neftçilər prospekti

Qeyd edək ki, bəzi ərazilərdə avtobus dayanacaqlarının təyinatı üzrə salınmasında da ziddiyyətlər var. Misal üçün, Səbail rayonundakı Mehdi Hüseyn və Yasamal rayonu ərazisindəki Abbas Mirzə Şərifzadə küçələrində avtobus dayanacağına yaxınlaşıb sərnişinləri düşürdükdən arxadan yaxınlaşan digər hərəkət iştirakçılarının maneə yaradır və bu hal sıxlığa, qayda pozuntularının baş verməsinə səbəb olur.



Abbas Mirzə Şərifzadə küçəsi
(avtobus dayanacağı)



Mehdi Hüseyn küçəsi (avtobus
dayanacağı)

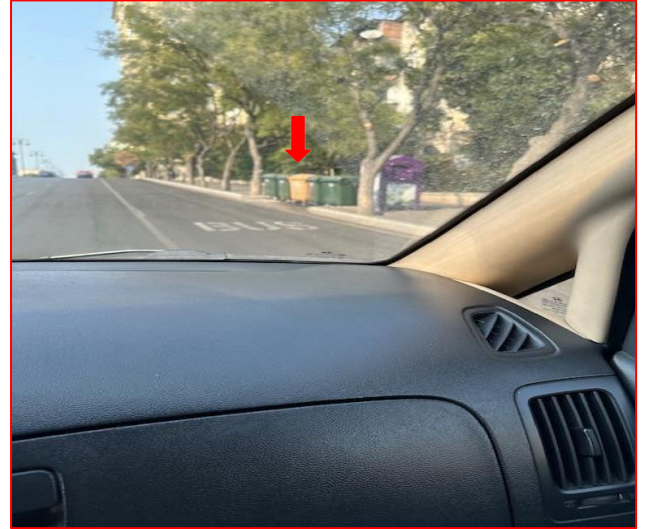
Avtobus zolaqlarının çəkildiyi bəzi küçə və prospektlərdə iki və ya bir bu cür zolağın yaradılması nəticəsində hərəkət darlaşıb və tıxaca səbəb olur. Misal olaraq,

Yasamal rayonundakı Abdulla Şaiq və Mirzağa Əliyev küçələrinin kəsişməsini göstərmək olar. Analoji hallara Xocalı prospektində və Moskva prospekti ilə 20 Yanvar küçələrinin kəsişməsində şimal istiqamətli hərəkətdə də rast gəlmək olur.

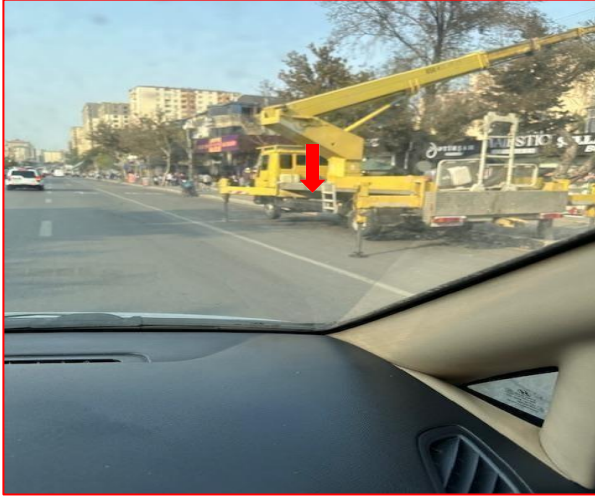


Abdulla Şaiq və Mirzağa Əliyev küçələrinin kəsişməsi

Eyni zamanda qeyd etmək istərdik ki, avtobus zolaqları çəkilərkən buna məsul olan qurumlar arasında əlaqələndirmə, koordinasiya işləri zəif aparılır. Buna misal kimi yeni salınmış avtobus zolaqlarında hələ də zibil qutularının mövcud olması, ağac budaqlarının yolun hərəkət hissəsinə uzanaraq maneə yaratması, yükqaldırıcı avtomaşınların təhlükəsizlik qaydalarına əməl etməyərək, avtobus zolaqlarında binaların fasad örtüyündə təmir işləri aparması bu məsələyə bariz nümunədir.



Abbas Mirzə Şərifzadə küçəsindən fotolar



Abbas Mirzə Şərifzadə küçəsindən fotolar

Qeyd edilməlidir ki, ATV televiziyasının Yasamal rayonundakı Abbas Mirzə Şərifzadə küçəsindən hazırladığı video reportajı yayımladıqdan ⁹ sonra misal çəkdiyimiz ikinci məsələ (ağacın budaqlarının yolun hərəkət hissəsinə uzanaraq maneə yaratması) artıq öz həllini tapmışdır. Lakin paytaxtın Zərifə Əliyeva küçəsindəki (Hökumət Evidən Sahil metrosuna düşən yolda) oxşar məsələ hələ də həllini tapmayıb.

Belə ki, mövcud problemlə bağlı sürücülərdən biri “Avtosfer.az” saytının Qaynar xəttinə videomaterial göndərmişdir. Onun sözlərinə görə, sözügedən küçədə salınmış avtobus zolağı ilə hərəkət etmək mümkün deyil. Görüntüdə də aydın olduğu kimi, irigövdəli ağaclar zolağa sarı əyilərək avtobusların hərəkətinə əngəl törədir. ¹⁰



Zərifə Əliyeva küçəsi

⁹ <https://youtu.be/8a4cuSkRA2M>

¹⁰ https://avtosfer.az/az/gundem/bu-kucedede-agaclar-zolaqla-herketi-cetinlesdirir-suruculer-qayda-pozmali-olur-aciqlama-vi%CC%87deo-258893?fbclid=IwY2xjawGAmTNleHRuA2FlbQIxMQABHYh8Xa1Vn5WE71kfNUZwq7oZUqQymx7mM CaiwCJSjaAZWUHcX5If9ebu2g_aem_9dea5wQqXiId6LMMkW6Hpq

Sürücülər vəziyyətdən çıxış yolu kimi, buradan ötürkən avtobusu sol zolağa keçməklə idarə etdiklərini, lakin bu halda da digər avtomobilləri sıxışdırdıqlarını bildiriblər. Onun iddiasına əsasən, bir müddət əvvəl hətta sürücülərdən biri avtobusu “BUS” zolağı ilə idarə etdiyi üçün qəza törədib. Belə ki, nəqliyyat vasitəsinin damı ağaca dəyərək yararsız vəziyyətə düşüb.

Dövlət Ekoloji Ekspertiza Agentliyinin mətbuat katibi Elnur Ağayev “Avtosfer.az” saytının sorğusuna cavab olaraq bildirib ki, yaşıllıqların budanması üçün Dövlət Ekoloji Ekspertiza Agentliyinin rəyinin alınmasına ehtiyac yoxdur: “Torpaq mülkiyyətçiləri - yerli və mərkəzi icra hakimiyyəti orqanları, həmçinin bələdiyyələr mütəmadi olaraq öz ərazilərindəki ağac və kolların qurumuş, qəzalılı, yol hərəkətinə, mühəndis-kommunikasiya xətlərinə maneə yaradan budaqlarını müvafiq qaydada budaya bilirlər”.

Bakı Şəhər Yaşıllaşdırma Təsərrüfatı Birliyindən isə sorğuya cavab olaraq bildirildi ki, paytaxt ərazisində bu proses aidiyyəti qurumların müraciəti əsasında gündəlik olaraq aparılır. Sözügedən küçədə isə yaxın günlərdə lazımi tədbirlər görülməkdir.

Əlavə olaraq qeyd edək ki, “Yol hərəkəti haqqında” Azərbaycan Respublikası Qanununa əsasən “eyni yol sahəsində tətbiq edilmiş nişanlanma xətlərinin tələbləri, habelə müvəqqəti yol nişanları və nişanlanma xətləri istisna olmaqla nişanlama xətləri ilə digər texniki vasitələrin tələbləri arasında ziddiyyət və ya uyğunsuzluq yolverilməkdir. Aşkar olunmuş hər hansı ziddiyyət və ya uyğunsuzluq təxirə salınmadan aradan qaldırılmalıdır”.

2.3. Yol nişanları və nişanlanma xətləri

“Yol hərəkəti haqqında” Azərbaycan Respublikası Qanununun 61-ci maddəsinə müvafiq olaraq “Yollarda yol hərəkətinin qaydaları və şəraiti barədə müəyyən məlumat verən və yol hərəkətini nizamlayan əsas vasitələrdən biri yol nişanlarıdır.

Yol nişanlarının vəzifəsi avtomobil yollarında və küçələrdə qəbul edilmiş hərəkət sxemlərinin işini və ya hərəkətin təhlükəsizliyini təmin etməkdir. Onlar qayda-qanun yaradır, sürücü və sərnəşinlərə onların hərəkət marşrutundakı şəraitlər haqqında məlumat verir və hərəkətin nizamlanmasında əsas rol oynayır. Yol nişanları müxtəlif əlamətlərinə görə təsnif olunurlar. “Yol nişanları və siqnalları haqqında” 1968-ci il Vyana Konvensiyasına görə yol nişanları informasiya-məna mahiyyətinə görə üç qrupa bölünmüşdür. Bunlar xəbərdarlıq, məcburi hərəkət istiqaməti və göstərici yol nişanlarıdır. 1971-ci il Avropa müqaviləsinə görə yol nişanlarının bütövlükdə 7 qrupu müəyyən edilmişdir:

1. Xəbərdarlıq
2. Üstünlük
3. Qadağan

4. Məcburi hərəkət istiqaməti
5. Məlumat-göstərici
6. Servis
7. Əlavə məlumat (lövhəciklər) nişanları

Qrupun adı onların funksional vəzifələrini göstərir. Qanunvericiliyin tələblərinə görə yol nişanlarının sutkanın hər bir vaxtı fərqləndirilməsi və oxunması üçün, onlar daxili və xarici işıqlandırılma, yaxud da işıqqaytarıcı səthlə (nəqliyyat vasitələrinin işıq cihazlarının işığını əks etdirən xırda şüşə kürəciklər əsaslı xüsusi nazik pərdə ilə) təchiz edilirlər. Daxildən işıqlandırılmış nişanlar yolun süni işıqlandırılmış yerlərində qurulur. Süni işıqlandırılmanın olmadığı yollarda işıqqaytarıcı səthli nişanlar tətbiq edilir. İşıqqaytarıcı səthli nişanların 100 metrdən az olmayan məsafədən görünməsi təmin edilərsə, onlar stasionar işıqlandırılmış yollarda da qurula bilər.



Daxildən işıqlandırılan nişan

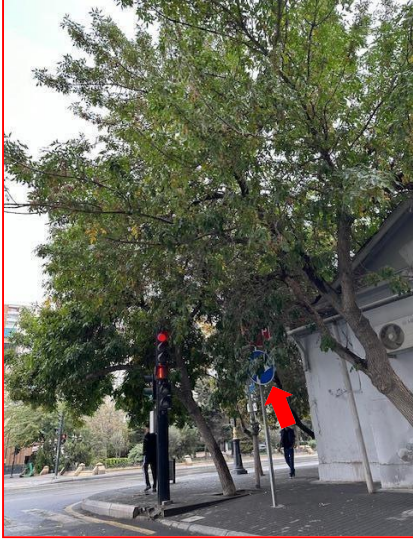
Nişanlanma xətləri dedikdə yolun hərəkət hissəsinə və yol qurğuları elementlərinə çəkilərək, sürücü və piyadalara hərəkət şəraitləri barədə məlumat verən xətlər, yazılar və digər işarələr başa düşülür. Nişanlanma xətləri nəqliyyat və piyada axınlarının hərəkətinin ümumi təşkili sxeminin tərkib hissəsi olduğuna görə, onlar tətbiq olunan yol nişanları, işıqforlar və digər texniki nizamlama vasitələrinə uyğun olmalıdır. Nişanlanma xətləri üçün istifadə edilən materiallara müəyyən tələblər qoyulur və onlar aşağıdakı xassələrə malik olmalıdırlar:

- Möhkəmlik
- Kələ-kötürlük
- Dayanıqlıq
- Rəng dayanıqlığı və yüksək əksetdiricilik qabiliyyəti
- Çəkilmə məhsuldarlığı
- Tez quruma qabiliyyəti
- Səthin nişanlanmaya hazırlanması vaxtı¹¹.

Yol nişanları və nişanlanma xətləri haqqındakı məlumatlardan sonra ziddiyyətli, düzgün və standartlara cavab vermədikdə, bunların Bakı şəhərinin küçələrində

¹¹ Razim Bayramov. Yol hərəkətinin təşkilinin texniki nizamlama vasitələri. – Bakı: “Təhsil” NPM, 2004

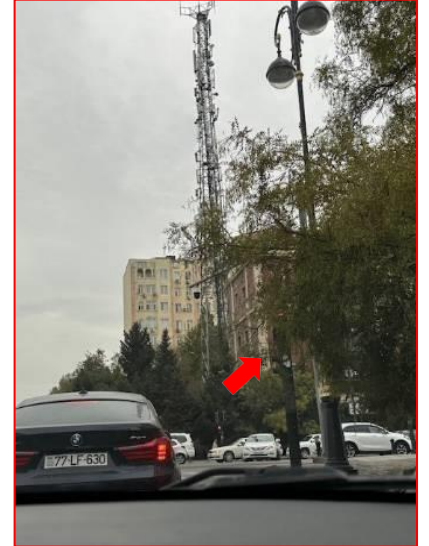
yaratdığı bəzi problemləri vurğulamaq istərdik. Silinmiş nişanlanma xətləri və ağacların arxasında qaldığından görünməsi məhdud olan yol nişanları və işıqfor obyektləri var. Belə hallara misal olaraq aşağıdakıları göstərmək mümkündür:



Fəzail Bayramov küçəsi və Xocalı prospektinin kəsişməsi ("Stop" və "Düzünə sağa" yol nişanı)





Qurban Abbasov küçəsi (ışıqfor obyekti)

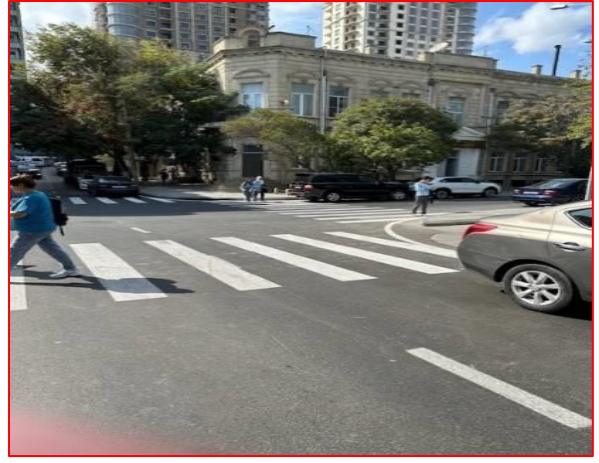


Akim Abbasov və Abbas Mirzə Şərifzadə küçələrinin kəsişməsi (ışıqfor obyekti)

Analoji hallar: Moskva prospekti və Rövşən Cəfərov küçəsinin kəsişməsi, Səbail rayonu, Parlament prospekti və Yasamal rayonu, 20 nömrəli məktəbin qarşısı, eləcə də Əbdürrəhim Bəy Haqverdiyev və Şəfayət Mehdiyev küçələrinin kəsişməsi və s. belə hallar bəzi ərazilərdə olan uyğunsuzluqlardan xəbər verir.

Mövzuda qeyd etdiyimiz kimi, nişanlar və nişanlanma xətləri hərəkət iştirakçıları üçün tam aydın şəkildə görünən olmalıdır. Onların quraşdırılması və ya şəffaf şəkildə asfalt üzərinə çəkilməsi təmin edilməlidir. Sürücü həmin nişanları azı 50-100 metr məsafədən rahat şəkildə görməlidir. Burada hər hansı bir qüsurlarsa, bu məsuliyyət həmin işi görən qurumun üzərinə düşür.

Səbail rayonu 49 nömrəli orta məktəbin yerləşdiyi ərazidə, Mikayıl Useynov və Mirzə Mustafayev küçələrinin kəsişməsində nizamlanmayan yol ayrıcında piyada nişanlanma xətləri ("Zebra", 1.14.1) çəkilməmişdir. Bu nişanlanma 5.16.1 - 5.16.2   "Piyada keçidi" nişanları ilə birlikdə tətbiq edilir (YHQ, maddə 66 və 69). Yuxarıda qeyd etdiyimiz kimi, həmin ərazidə məktəbin mövcud olmasına və bu nişanlanma xətlərindən gün ərzində şagirdlərin, valideynlərin istifadə etməsinə baxmayaraq, hələ də sözügedən ərazidə heç bir nişan quraşdırılmamışdır.

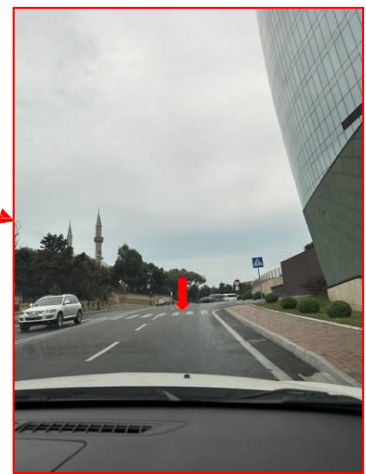
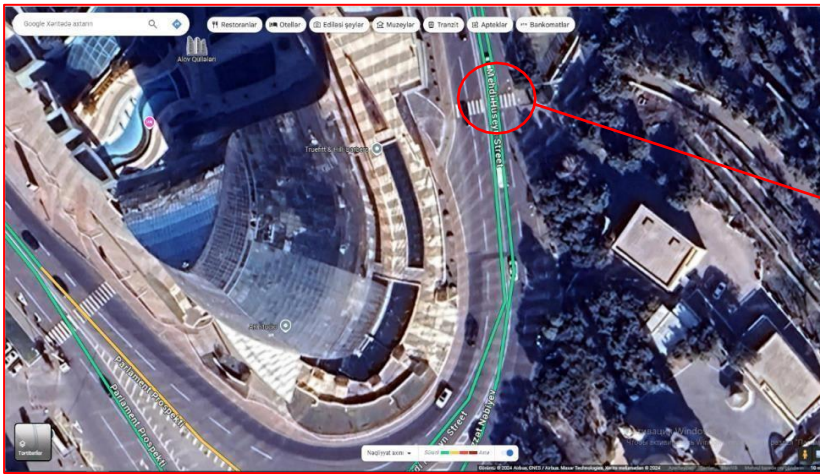


Mikayıl Useynov və Mirzə Mustafayev küçələrinin kəsişməsi


Bu da öz növbəsində həmin ərazidə təhlükəli vəziyyətin əmələ gəlməsinə zəmin yaradır. Analoji hallar Səbail rayonu, Saraykin küçəsində, Yasamal rayonu, Abbas Mirzə Şərifzadə küçəsinin ARB televiziya kanalı istiqamətində, Xətai rayonu, Cavanşir küçəsində də və s. də mövcuddur. Belə ki, həmin ərazilərdə piyada keçidi nişanları var, lakin bəzi hallarda onların üzərini ağac yarpaqları örtüdüüyü üçün tam şəkildə seçmək olmur, yaxud da piyada keçidinin nişanlanma xətləri silinib və görünmür.

Elə piyada keçidləri də var ki, həm piyadalar, həm də nəqliyyat vasitələri üçün təhlükəli vəziyyətin, sıxlığın yaranmasına zəmin yaradır. Bu tipli təhlükəli vəziyyətlərə misal olaraq Mehdi Hüseyn küçəsindəki piyada keçidini göstərmək olar. Belə ki, relyef səbəbindən sürücülər buradakı piyada keçidi zolaqlarını yaxşı görə bilmirlər, çünki piyada keçidi düz yoxuşda, Şəhidlər Xiyabanına çatmamışdır. Bu da öz növbəsində görünmə bucağını pisləşdirir və nəticədə qeyd etdiyimiz kimi, təhlükəli vəziyyət əmələ gətirir, sıxlığın baş verməsinə zəmin yaradır.

Misal olaraq, “Google”dəki xəritədən əldə etdiyimiz və həmçinin, ərazidən çəkdiyimiz fotonu təqdim edirik:



Mehdi Hüseyn küçəsi

Eyni zamanda qeyd edək ki, Səbail rayonu, İzzət Nəbiyev və Abbasqulu Abbaszadə küçələrinin kəsişməsində 3.19  ”Geriye dönmək qadağandır” nişanı quraşdırılmışdır. Nişan geriye dönməyi qadağan edir.

Qalan üç istiqamətdə düzünə, sağa və sola getmək olar. Nişan bütün yolayrıcına aid olur (YHQ, maddə 64). Yəni ki, kəsişən yolda ayırıcı zolaq olsa da nişan yolayrıcındakı hər iki kəsişməyə aid olur və hər iki kəsişmədən geriye dönməyi qadağan edir. Bu nişan geriye dönməyin çətin olduğu və bu maneərlə digər nəqliyyatların hərəkətinin çətinləşdiyi hallarda yolayrıcılarında quraşdırılır. Ancaq ağac yarpaqları sözü gedən nişanın üzərini örtüyü üçün görünməz hala düşmüşdür.





İzzət Nəbiyev və Abbasqulu Abbaszadə küçələrinin kəsişməsi

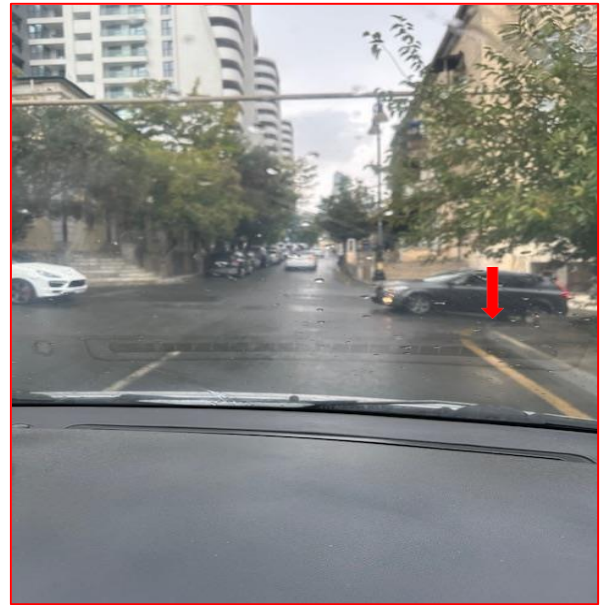
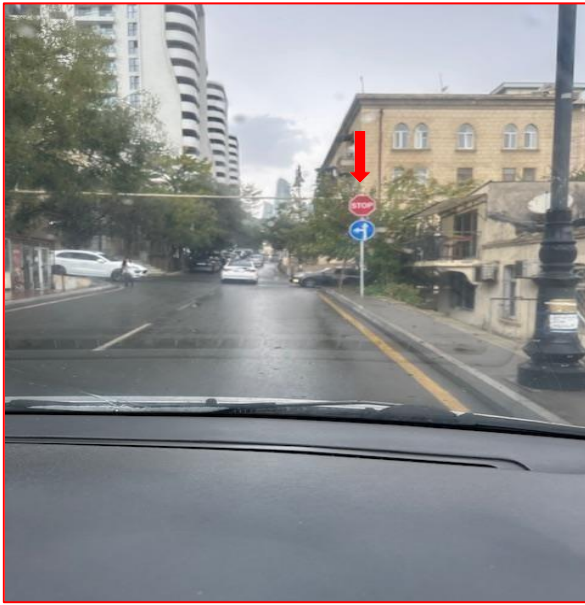
Bu da öz növbəsində mövzuda qeyd etdiyimiz kimi, hərəkətin digər iştirakçıları üçün maneələr, sıxlıq yaradır və qayda pozuntularının baş verməsinə səbəb olur.

Analoji hallar Yasamal rayonu, Əbdürrəhim bəy Haqverdiyev küçəsi və Hüseyn Cavid prospekti; Binəqədi rayonu, Cavadxan və Mirmahmud Kazımovski küçələrinin kəsişməsində də mövcuddur. Belə ki, qeyd olunan küçələrdə işıqfor obyektlərinin üzərlərini də ağac yarpaqları örtmüşdür.


Ağac yarpaqlarının yaratdığı problemlərdən danışarkən bir daha qurumlar arasında koordinasiyanın zəif olmasını vurğulamaq istərdik. Buradan da belə bir fikir formalaşır ki, ağac kölgəsi altında qalan nişanlar mövsümi xarakter daşıyır. Ağac yarpaqları nə vaxt solub düşəcəklərsə, o zaman onlar yararlı olacaqlar.

Səbail rayonu, Xanlar küçəsi və Sara Qədimova küçələrinin kəsişməsində yol ayırıcına yaxınlaşarkən 2.5  (“Dayanmadan keçmək qadağandır”) nişanı quraşdırılmışdır. Bu nişanda 1.12  stop xətti nişanlanması ilə birlikdə tətbiq olunur (YHQ, maddə 63 və 69). Lakin həmin ərazidə heç bir stop nişanlanması xətti hələ də mövcud deyil və eyni zamanda nişan yol ayırıcından bir neçə metr məsafədə

geridə quraşdırılmışdır ki, bu da yol ayrıcına yaxınlaşan sürücülərə ciddi şəkildə görünmə məhdudiyəti yaradır.




Xanlar və Sara Qədimova küçələrinin kəsişməsi

Səbail rayonu, Xanlar və Qurban Abbasov küçələrinin kəsişməsində 3.1 “Giriş qadağandır” nişanı quraşdırılmışdır. Bu ərazidə də ziddiyyət ondan ibarətdir ki, nişanı sürücülər tam aydın şəkildə görə bilmirlər. 






Xanlar və Qurban Abbasov küçələrinin kəsişməsi

Eyni zamanda qeyd edək ki, sözü gedən kəsişmədə Xanlar küçəsində bir müddət əvvəl hərəkət istiqaməti ikitərəfli olub və orada  1.19 “İkitərəfli hərəkət” xəbərdarlıq nişanı quraşdırılmışdır. (YHQ, maddə: 62 və 64). Lakin qeyd edək ki, hazırda həmin kəsişmədə hərəkətin birtərəfli olmasına baxmayaraq 1.19 nişanı Xanlar küçəsində hələ də qalmaqdadır. Bu da öz növbəsində həmin ərazidən keçən, xüsusilə də əraziyə bələdçiliyi olmayan sürücülər arasında çəşqınlıq, anlaşılmazlıq yaradır.



Xanlar küçəsi

Səbail rayonu, Teymur Elçin küçəsi, Teleteatrın qarşısından üzü Lermontov küçəsinə sarı kəsişmədə 1.18  yolayrıcında zolaqlar üzrə hərəkətə icazə verilməsini bildirən “Düz sola” və “Yalnız düzünə” istiqamətlərini göstərən yer nişanlanması xətləri mövcuddur. Bu nişanlanma müstəqil, yaxud 5.8.1-5.8.2   “Zolaqlarda hərəkət istiqamətləri” nişanları ilə birlikdə tətbiq edilir (YHQ, maddə 66 və 69). Apardığımız müşahidələrə əsasən qeyd edə bilərik ki, sözügedən ərazidə, xüsusən günün birinci yarısı səhər və axşam saatlarında sıxlıq yaşanır və buranı keçməkdə çətinlik yaranır. Burada tıxaca səbəb olan hal kimi qeyd etmək istərdik ki, Teymur Elçin küçəsi Teleteatrın qarşısından Lermontov küçəsi ilə kəsişməyə qədər ərazidə yuxarıda qeyd etdiyimiz saatlarda nəqliyyatın sıxlığı ucbatından sürücülər yerdəki nişanlanma xətlərini aydın görə bilmirlər.

Bu da öz növbəsində onların düzgün zolaqla hərəkət etmələrinə mane olur. Bu kimi hallar hərəkət iştirakçıları arasında nizamsızlığa, çəşqınlığa, çoxsaylı zolaq dəyişmələrinə gətirib çıxarır və sıxlığa səbəb olur. Belə halların qarşısını almaq üçün həmin ərazidə əlavə olaraq yuxarıda qeyd etdiyimiz 5.8.1 – 5.8.2 Məlumatverici Göstərici nişanların (Zolaqlarla hərəkət istiqamətləri üzrə) quraşdırılmasını və eyni zamanda birinci zolaqda nişanlanmanın yalnız sola, olmasını tövsiyə edərdik.



Teymur Elçin və Lermontov küçələrinin kəsişməsi

Həmin yolayrıcında işıqfor da quraşdırmaq məqsədə müvafiq olardı ki, pik saatlarda Nəqliyyatın İntellektual İdarəetmə Mərkəzinin nəzarəti ilə işıqforu fasilələrlə müəyyənləşdirilmiş vaxt rejimində idarə edib nəqliyyat axınıni effektiv yönəltmək mümkün olsun. Analoji hallara Yasamal rayonu, Mətbuat prospektinin Abbas Mirzə Şərifzadə küçəsi ilə kəsişməsində; Tbilisi prospekti və Əbdülvahab Salamzadə küçələrinin kəsişməsində; Abbas Mirzə Şərifzadə və Məhəmməd Xiyabani küçələrinin kəsişməsində də rast gəlinir. Bu yerlərdə zolaqlar üzrə hərəkətə icazə verilməsini göstərən yer-nişanlanma xətləri mövcuddur. Lakin əlavə olaraq burada “Zolaqlarda hərəkət istiqamətləri” nişanlarının quraşdırılmasını da tövsiyə edərdik. Belə ki, Abbas Mirzə Şərifzadə və Məhəmməd Xiyabani küçələrinin kəsişməsində üç hərəkət zolağından birində “Yalnız sola”, “Sola düzünə” və “Düzünə sağa”, Tbilisi prospekti və Əbdülvahab Salamzadə küçələrinin kəsişməsində isə üç hərəkət zolağından birində “Yalnız düzünə”, “Düzünə sağa” və “Yalnız sağa” işarəsinin tətbiqi məqsədəuyğun sayılardı.



Abbas Mirzə Şərifzadə və Məhəmməd Xiyabani küçələrinin kəsişməsi



Tbilisi prospekti və Əbdülvahab Salamzadə küçəsinin kəsişməsi

Qeyd edək ki, bəzən paytaxtın küçə və prospektlərində ehtimal ki, yol nişanlanması xətlərinə də rast gəlinir ki, bunlar sürücülərdə çəşqinliq yaradır. Misal üçün, Fətəli Xan Xoyski küçəsindən fotonu təqdim edirik:




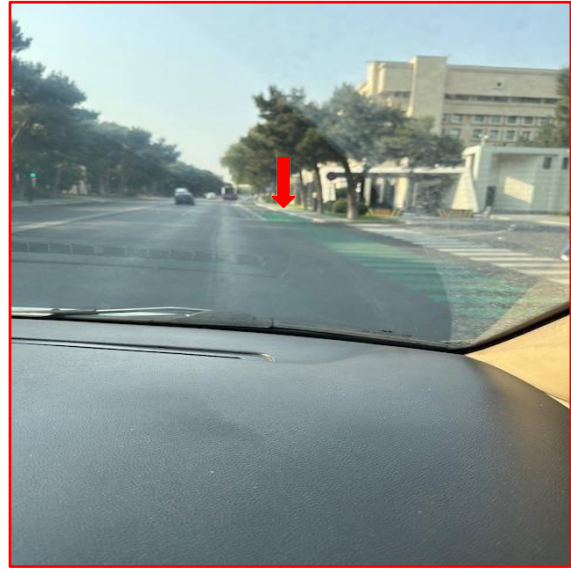
Fətəli Xan Xoyski küçəsi

1.25 Yolun hərəkət hissələrinin kəsişmə yerini göstərir.

Bu nişanlanma sarı haşiyə daxilində xətlərdən ibarət xanalar şəklində tətbiq olunur və YHQ 75-ci maddəsinin II hissəsində göstərildiyi kimi, “Əgər yolayrıcında, o cümlədən yolun hərəkət hissələrinin kəsişmə yerində, yaxud yolayrıcından və ya kəsişmə yerindən bilavasitə sonra tıxac yaranıbsa və bu, sürücünü dayanmağa məcbur edərək digər istiqamətlərdən nəqliyyat vasitələrinin hərəkəti üçün maneə yaradacaqsə, sürücünün belə yolayrıcına və ya 1.25 nişanlaması ilə işarələnmiş kəsişmə yerinə daxil olması qadağandır”.

Velosiped zolaqları ilə də bağlı çatışmazlıqlar mövcuddur. Zolaqlar bir tərəfdən avtomobillərin hərəkətinə problem yaradır, digər tərəfdən isə velosipeddən istifadə edən şəxslərin təhlükəsizliyi tam təmin olunmur.

Belə ki, Səbail rayonu, Parlament prospektində üzü 20 nömrəli məktəbə tərəf üçzolaqlı hərəkətdən velosiped zolağı ayrılaraq yol iki hərəkət istiqaməti zolağına keçirilmişdir. Bu da öz növbəsində günün pik saatlarında sıxlığa zəmin yaradır. Qeyd edək ki, həmin ərazidə də zidiyyətli məqamlar var. Misal üçün, velosiped zolağı ayrılıb, lakin Məcburi Hərəkət İstiqamətini bildirən 4.5  nişanı həmin ərazidə hələ də mövcud deyil.



Parlament prospekti

Bu nişan zolaqda velosipedlərin və mopedlərin hərəkətinə icazə verir. Digər nəqliyyat vasitələrinin bu zolaqla hərəkətini qadağan edir. Səki və piyada zolağı olmadıqda velosipedçilərin hərəkətini çətinləşdirməmək şərti ilə piyadalar da bu zolaqdan istifadə edə bilərlər (YHQ, maddə 65 və 69). Eyni zamanda ərazidə apardığımız müşahidələr, xüsusən günün birinci yarısının nəticələri onu deməyə əsas verir ki, velosiped üçün ayrılmış zolaqda ümumiyyətlə velosiped istifadə edilmir və belə olan halda həmin zolaq nəqliyyat vasitələrinə sıxlıq yaratmaqdan başqa bir işə yaramır. Analoji hallar Xətai rayonu, Xocalı prospekti və Səbail rayonu, Zərifə Əliyeva küçəsində də mövcuddur. Qeyd edəki ki, Zərifə Əliyeva küçəsində ümumiyyətlə velosiped zolağının təyinatı dəyişdirilib. Belə ki, bir neçə ay əvvəl salınan velosiped zolağı hazırda sürücülər tərəfindən zəbt edilib. Sözü gedən zolaqdan sürücülər parklanma yeri kimi istifadə edirlər.

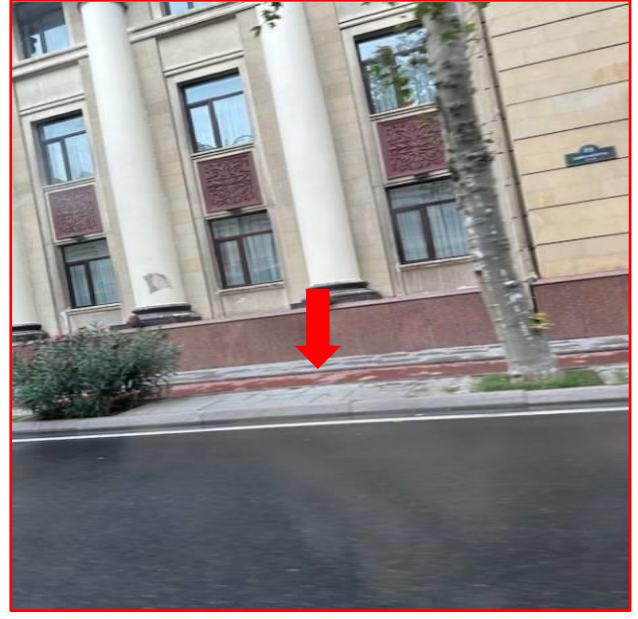


Zərifə Əliyeva küçəsi

Məsələyə münasibət bildiren nəqliyyat eksperti Elməddin Muradlı deyib ki, sıxlığın çox olduğu ərazidə salınan velosiped zolağı tıxacların artmasına səbəb olur. Avtobus zolaqları çəkilib, onlar bu zolaqlarda rahat sürətdə hərəkətlərini davam etdirir, lakin digər nəqliyyat vasitələri velosiped yollarının mövcudluğu səbəbindən yolda qalır. Elməddin Muradlı əlavə edib ki, bəzi küçələrdə yolun sağ hissəsi velosiped zolağı kimi istifadə olunur. Ondan sonrakı zolaq parkinq, digəri isə nəqliyyat vasitələrinin hərəkəti üçün nəzərdə tutulub: “Hesab edirəm ki, bu yanaşma təhlükəsizlik baxımından düzgün deyil. Təsəvvür edin ki, maşınlar yolun ortasında dayanır. Sol tərəfdə avtomobillər hərəkət edir, sağ tərəfdən isə ayda bir dəfə bir velosiped keçir. Doğrudur, bu xətlənmənin əhəmiyyəti var. Velosiped zolaqları olmalıdır. Lakin bu formada tətbiq etmək düzgün yanaşma deyil. Fikrimcə, sağ hərəkət hissəsi birbaşa parkinq olmalı, velosiped zolağı isə solda yerləşməlidir. Vətəndaşlar avtomobillərini rahat şəkildə park edib çıxma bilməlidirlər”¹².

¹² <https://avtosfer.az/az/gundem/velosiped-zolaqlari-duzgun-salinmayib-ekspertden-aciqlama-257438>

Zolaqlar çəkilmərkən öncə təhlillər, araşdırmalar aparılmalıdır. Baxmaq lazımdır ki, bu istiqamətdə hərəkətin intensivliyi necədir, nə qədər velosipedçi var, zolaqlar nə dərəcədə əhəmiyyətlidir və s. Bəlkə velosiped zolağı geniş səki və parkların ərazisindən salınmalıdır ki, yola təsir etməsin. Nümunə kimi Üzeyir Hacıbəyov küçəsində üzvi Azadlıq prospektinə sarı tətbiq edilmiş velosiped zolaqlarını göstərmək istərdik.



Üzeyir Hacıbəyov küçəsi

Velosiped istifadəçilərinin təhlükəsiz hərəkəti üçün bu cür zolaqların salınması bəzi küçələrdə zolaqları kəşib hərəkəti darlaşdırmaq və avtomobilləri saatlarla tıxacda saxlamaqdan daha məqsədəuyğundur. Biz də bunu tövsiyə edirik.

2.4. Parklanma

Azərbaycan Yerüstü Nəqliyyat Agentliyinin (AYNA) parklama siyasəti ciddi narazılıqlar yaradır. Belə ki, qurum həll olunmalı səbəbi qoyub, nəticə ilə məşğuldur. Bakının yol-nəqliyyat infrastrukturunu formalaşdırılmadan parkinq məsələsi gündəmə gəlir ki, bu da böyük yanlışlıqdır. Amma nədənsə AYNA bu yanlış mövqeyindən geri çəkilmir, bütün küçələri xətləyib, pullu dayanacaqlar yaradır. Vətəndaş isə haqlı olaraq həm narazı, həm də narahatdır.

“Globalinfo.az” saytı xəbər verir ki, Milli Məclisin deputatı Naqif Həməzəyev parlament iclasındakı çıxışı zamanı parklanma mövzusunun gündəmə gətirib. O bildirib ki, əvvəllər vətəndaşlar parklanma üçün gün ərzində 1-2 manat ödəyirdisə, indi bu, 8-10 manata başa gəlir: “Avtomobili parklamaq üçün yer tapa bilməyən vətəndaşlar isə maşınları binaların həyətlərində saxlayırlar. Bu da bina sakinlərinə əlavə problemlər

yaradır. Hesab edirik ki, gələcəkdə aidiyyəti qurumlarla ictimai dinləmələr keçirə və problemlərin həlli üçün işlər görə bilərik”¹³.

Məlum olduğu kimi, ötən il avqustun 7-dən etibarən nəqliyyat vasitələrinin parklanmasına görə nəzərdə tutulan qaydalar dəyişib. Yeni qaydalara görə, Bakı şəhərinin mərkəzində parklanmanın bir saati 1 manat, digər zonalarda müvafiq olaraq 1 saati 70, 40, 30 qəpik məbləğində müəyyən edilib.

Təsdiqlənmiş yeni qərara görə, ödənişli parklanma yerlərində nəqliyyat vasitələrinin 15 dəqiqəyədək parklanması üçün ödəniş tələb olunmur. Nəqliyyat vasitəsi 15 dəqiqədən artıq parklandıqda ödəniş tam məbləğdə hesablanır. Nəqliyyat vasitələrinin parklanması üçün saat 22:00-dan 07:00-dək, eləcə də həftənin bazar günləri ödəniş tələb olunmur.

Bakıda binaların haradasa, 80 faizinin yanındakı parkinqlərdə vəziyyət yuxarıda qeyd etdiyimiz kimidir. O cümlədən, bəzi iş yerlərinin, marketlərin, məktəblərin və s. ərazilərində də analogi vəziyyət hökm sürür. Əksər binaların yeraltı qarajı yoxdur. Problem həm də ondadır ki, Bakı şəhərində pulsuz parkinq əraziləri yoxdur. Əgər varsa belə onun yeri ictimaiyyətə açıqlanmır.

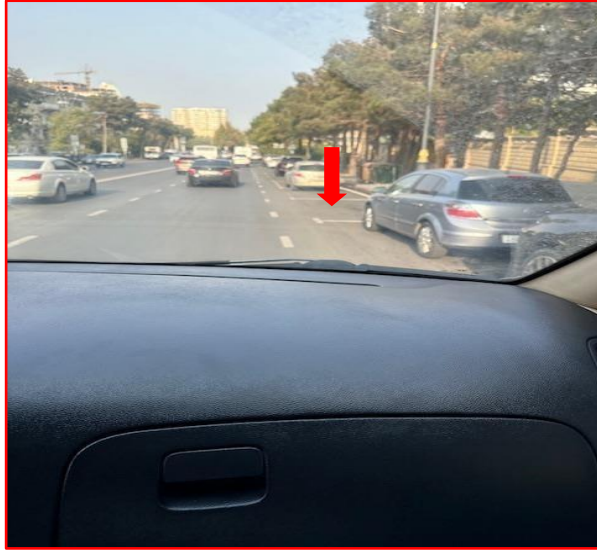
Mövzu ilə bağlı “Globalinfo.az” saytına danışan Azərbaycan Texniki Universitetinin dosenti, texnika elmləri üzrə fəlsəfə doktoru Fərhad Eyyubov deyib ki, ümumiyyətlə, hərəkət hissəsində olan parklanma məsələlərini həll etmək üçün birinci növbədə yolların və yol hərəkətinin təşkili nəzərdə tutulmalıdır: “Bu, elmi cəhətdən əsaslanmış, dəqiq məsələlərin kompleks yanaşmasını tələb edən işdir. Əgər o iş elmi cəhətdən əsaslandırılıbsa, dəqiqdirsə, işin axırına qədər getmək olur. Orada dəqiqlik yoxdursa, elmi cəhətdən əsaslanmayıbsa, həmin parklanma tıxaqlara səbəb olursa, o zaman parklanmanı yığışdırmaq lazımdır. Bakı şəhərində 1 milyondan artıq nəqliyyat vasitəsi var ki, bunlar da haradasa dayanmalıdır. Amma dayanmaq üçün əlavə parklanma yerləri yoxdur. İndi AYNA istəyir ki, həmin parklanma məsələsini həll etsin, lakin ortaya başqa problemlər çıxır. Bir məsələni həll edən zaman gərək digərlərini də nəzərə alasan ki, həmin məsələlər tıxaqların daha da artmasına səbəb olmasın”.¹⁴

Yasamal rayonu, Badamdar şossesi üzü Fövqaladə Hallar Nazirliyi istiqamətində və Xətai rayonu, Xocalı prospektində bir məsələni, yəni parklanmanı həll ediblər, lakin bu zaman digər problemlərə: sıxlığa, tıxaca və qayda pozuntularına zəmin yaradıblar.

Belə ki, Yasamal rayonu, Badamdar şossesi üzü Fövqaladə Hallar Nazirliyi istiqamətində üç zolaqlı hərəkətdən parklanma zolağı ayrılaraq iki hərəkət istiqaməti zolağına keçirilmişdir. Bu da öz növbəsində günün pik vaxtlarında nəqliyyatın maneəli keçidinə və sıxlığa səbəb olur.

¹³ <https://globalinfo.az/bakinin-derdi-var-ayna-nin-bitmeyen-parking-problemi/>

¹⁴ <https://globalinfo.az/bakinin-derdi-var-ayna-nin-bitmeyen-parking-problemi/>



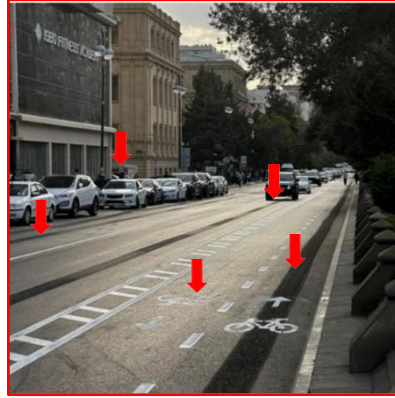
Yasamal rayonu, Badamdar şossesi

Xətai rayonu Xocalı prospektində ümumiyyətlə vəziyyət qənaətbəxş deyil. Aşağıda təqdim etdiyimiz fotodan da görüldüyü kimi, ağ rəngli minik avtomaşını park edildiyi ərazidən çıxmaq istəyərkən, arxa tərəfdən yaxınlaşan avtobusa qəza şəraiti yaradaraq onun hərəkət və sürət istiqamətini dəyişməyə məcbur etmişdir.



Xocalı prospekti

Qeyd etmək istərdik ki, Xocalı prospektində üstəlik velosiped zolaqları da tətbiq edilmişdir. Belə olan halda isə bu prospektdə həm avtobus zolaqları, parklanma yerləri, velosiped zolaqları və üstəlik də digər nəqliyyat vasitələri üçün hərəkət zolaqlarının da tətbiqini görə bilərik. Bu da adı çəkilən həmin prospektdə vəziyyətin necə sıxıca olmasına bir işarədir.



Xocalı prospekti

AYNA-nın, bu kimi hallara yenidən baxaraq, bir daha müşahidələr, araşdırmalar aparmasını və yuxarıda sadaladığımız bəzi küçə və prospektlərdə yol nişanlanmasında bir sıra zəruri tədbirləri həyata keçirməsini tövsiyə edərdik.

Ümumiyyətlə narazılıqlar zaman-zaman araşdırılmalı və bütün nöqsanlar aradan qaldırılmalıdır.

Azərbaycan Texniki Universitetinin dosenti, texnika elmləri üzrə fəlsəfə doktoru Fərhad Eyyubov deyir: “AYNA sxemi iki modeldə tərtib edir. Bunlardan biri statik, digəri dinamik sxemdir. Statik sxemdə parklanma və hərəkət üçün yerlər ayrılır. Dinamik sxemdə isə intensivlik, hərəkətin canlanması, ləngimələr, yolun buraxıcılıq qabiliyyəti və s. tam nəzərə alınır. Əlbəttə ki, bunlar nəzərə alınsa, çox yaxşı olar. Hesab edirəm ki, insanlar özləri də yaranan nöqsanları AYNA-ya deməlidirlər ki, qurum da uyğun olan yeni sxemləri tərtib etsin. Həm özəl, həm də digər parklanma məsələsinə kompleks yanaşama şərtidir. Ondan sonra ola bilər ki, müəyyən çətinliklər araşdırılıb aradan qaldırılsın. Amma hazırda nöqsanlar çoxdur”.

Təbii ki, yeni tətbiq edilən hər bir işdə problemlər yarana bilər. Amma bunların aradan qaldırılması üçün bu istiqamətdə monitorinqlər aparılmalı, istifadəçilərin rəyləri, şikayətləri qeydə alınmalı, araşdırılmalıdır ki, zamanla hər biri öz həllini tapsın. Doğrudur, hamısının həlli mümkün görünməsə də, böyük qismini aradan qaldırmaq olar. Amma məsələnin kökündə elə bu şikayətlərin nəzərə alınmaması, yeni sürücülərin öz müşküllərini bildirməyə heç kimi tapa bilməməsi, zənglərinin, məktublarının cavabsız qalması durur.

2.5. Yol hərəkətində qayda pozuntuları

Bu gün insanların həyatını nəqliyyatsız təsəvvür etmək mümkün deyil. Bütün yeni texnologiyalar kimi nəqliyyatın inkişafı da özünəməxsusluğu ilə müşayiət olunur. Bu özünəməxsusluğun təməlində isə yol hərəkəti təhlükəsizliyinin təmin edilməsi dayanır.

Avtomobil tıxaclarının obyektiv səbəblərlə (avtomobillərin və yolların kəmiyyəti, keyfiyyəti, parklanma şəraiti və s.) yanaşı, subyektiv səbəbləri (yol hərəkətinin təşkili, sürücülərin peşəkarlığı, mədəniyyəti və s.) də olur. Bakı sürətlə inkişaf edən və böyüyən şəhərlərdən biri olduğundan, yollarda hər gün tıxac və sıxlıq halları ilə qarşılaşırıq. Təbii ki, əhalinin sayının, məskunlaşma ərazilərinin və nəqliyyat vasitələrinin sürətlə artması da bu məsələdə mühüm rol oynayır. Eyni zamanda sürücülərin yol hərəkəti qaydalarına riayət etməməsi, bu qaydalara etinasız yanaşmaları, yollarda nəqliyyat sayının çoxalması və avtoqəzaların baş verməsi yollarda tıxacların yaranmasına səbəb olan amillərdəndir. Bir və ya bir neçə nəqliyyat vasitəsinin yol hərəkəti qaydalarını pozmasını tıxacların yaranmasına əsas səbəblərdən biri kimi götürə bilərik. Yol mədəniyyətinin yüksəldilməsi də ən vacib şərtlərdən biridir. Tıxaclar əsasən günün pik saatlarında, yol ayrıcılarında qeydə alınır. Təəssüf ki, bir çox hallarda tıxacların yaranmasına əsas səbəb elə sürücülərin özləri olur. Hamı tələsir, hər kəsdən əvvəl getmək istəyir və bunun nəticəsində də sıxlıq, qarmaqarışıqlıq yaranır, yol bağlanır və nəticə etibarilə heç kim istədiyi ünvana vaxtında yetişə bilmir. Yol ayrıcını keçə bilməyəcəyini bilsə də özünü ora “toxuyan”, tıxacda qalmamaq üçün qarşı yola çıxan, həmçinin 5 saniyə “qabağa düşəcək” deyərək hərəkətin digər iştirakçılara süni sıxlıq yaradan sürücülər az deyil. Nümunə kimi aşağıdakı fotonu təqdim edirik:



Suraxanı rayonu, Əmircan qəsəbəsi. Bu sürücü tıxacda qalmamaq üçün hərəkətin əksi istiqamətinə çıxaraq yol hərəkəti qaydasını pozur. **Qeyd:** Xatırladaq ki, bu qayda pozuntusuna görə İnzibati Xətalar Məcəlləsinin 327.4-cü maddəsinə əsasən 4 bal və 150 manat məbləğində cərimə nəzərdə tutulub.

Xüsusilə vurğulamaq istərdik ki, Bakı şəhərinin sıxlıq olan prospekt və küçələrində hərəkətin əksi istiqamətinə çıxmaqla törədilən yol hərəkəti qayda pozuntuları yetərincə çoxdur və bu demək olar ki, dəb halını alıb.

Tıxacların yaranma səbəbləri ilə bağlı nəqliyyat məsələləri üzrə ekspert Azər Allahverənov “İki sahil” qəzetinə açıqlamasında bildirib ki, bu gün tıxac artıq bir mövzu kimi çox aktualdır: “Əslində bu problem bir deyil, bir neçə istiqamət üzrə həll olunmalıdır. Fikrimcə, başlıca səbəb məhz dayanma-durma qaydalarının pozulmasıdır. Nəticədə bu hal bəzi küçələrdə özünü daha qabarıq büruzə verir. Dayanma-durmanı

qadağan edən nişanlar olsa da, sürücülər çox zaman avtomobillərini həmin yerlərdə saxlayırlar¹⁵. Nümunə kimi aşağıdakı fotonu təqdim edirik:



Moskva prospekti və Rövsən Cəfərov küçəsinin kəsişməsi

Təqdim etdiyimiz fotodan görüldüyü kimi sürücü “Dayanmaq qadağandır” yol nişanının tələbini pozmuşdur. Belə ki, nəqliyyat vasitəsini düz işıqfor obyektinin yanında qadağan edilmiş yerdə saxlamışdır. Əlavə olaraq qeyd edək ki, sözü gedən ərazidə “Dayanmaq qadağandır” nişanının tətbiq edildiyi yerdə nəqliyyatın sağa hərəkət istiqaməti işıqfor signalının “sağa dönmək” seksiyası vasitəsilə tənzimlənir.

Hətta bəzi sürücülər tərəfindən iki və ya üçzolaqlı yolların sağ və ya sol kənarının dayanma-durma üçün məşğul edilməsi günün istənilən saatında tıxac və avtonəqliyyat idarə edənlərdə aqressiyaya, əsəbə səbəb olur. Sürücülər məcbur olub alternativ yollar axtarmalı olur, paralel küçələrlə hərəkət etməyə çalışırlar. Bunu ən çox peşəkar sürücülər edə bilir. Əksəriyyət isə məcbur olub sonadək tıxacda gözləməli olur.

Tıxacı sırf nəqliyyatın çoxluğu ilə əlaqələndirmək olmaz. Çünki insanlar da bəzən tıxac yarada bilirlər: Bəli, tıxacın yaranmasının digər bir səbəbi də məhz insanların yol hərəkəti qaydalarını pozmalarıdır. Bəzən mərkəzi küçələrdə deyil, ikinci dərəcəli yollarda da tıxac yaranır. Xüsusən ticarət, satış mərkəzlərinin qarşısında, məktəblərin önündə də tıxac yarana bilir. Bəzi obyektlərin avtodayanacağı olsa da, kiçik və orta müəssisələrdə, eləcə də məktəblərdə bunlar yoxdur. Valideynlər övladlarını məktəbə gətirib apararkən, insanlar satış mərkəzlərindən, mağazalardan çıxarkən avtomobildən minib-düşmək müəyyən qədər vaxt alır. Digər tərəfdən piyadaların keçidlərdən istifadə etməməsi vəziyyəti daha da çətinləşdirir. Sürücülərin piyadalara keçiddən kənarında yol verməsi isə həm özünün, həm digər avtomobil sürücülərinin gözləməsinə və ləngiməsinə, həm də avtomobillərin sıxlığına səbəb olur.

¹⁵ <http://e-kitab.ameanb.nmr.az/QezetSekilleri/52.pdf>

Qeyd edək ki, “Yol hərəkəti haqqında” Qanunun 54-cü maddəsinin I hissəsinə əsasən, piyada keçidində nəqliyyat vasitələrinin hərəkəti nizamlayıcı tərəfindən və ya işıqfor vasitəsilə nizamlanmırsa, sürücü keçidə yaxınlaşarkən sürəti lazımınca azaltmalı, yolu keçməyə başlamış piyadaları təhlükəyə məruz qoymamalıdır. Əgər piyada keçidə daxil olmuşdursa və ya daxil olmaqdadırsa, sürücü nəqliyyat vasitəsini dayandırmalı və piyadaya yol verməlidir. Digər bir hal isə qanunun 75-ci maddəsinin I-ci hissəsində göstərilir: sağa və ya sola dönmə sürücüsü dönməyə yolun hərəkət hissəsini keçməkdə olan piyadalarə yol verməlidir. Buradan görünür ki, sürücü hətta döndüyü yolda piyada keçidi olmasa da, piyadaya yol verməlidir. Bu səbəbdən də piyadalar xüsusi işarələnmiş keçidi qrup şəklində deyil, tək-tək keçdikdə tıxacların yaranmasına səbəb olurlar.

Bunlarla yanaşı qeyd etmək istərdik ki, yollarda sürücülərin sayının çoxalması qəzaların baş vermə səbəblərini nisbətən artırır. Avtomobil idarə etməsində bir çox tələblər vardır ki, hər bir sürücü həmin tələbləri çox yaxşı bilməlidir. Hətta yüksək dərəcədə peşəkar olmayan sürücülər də ən azından instinktiv səviyyədə bu tələblərə əməl etməyə çalışmalıdır. Belə ki, yağış yağanda yollar islanır. Yollarda təkərin asfalta ilişməsi pisləşir. Avtomobil yaş yolda sürüşə bilir. Ona görə də, sürücülük təlimləri zamanı sürücülərə yaş yolda yavaş sürmək lazım olduğu öyrədilir.

Yağıntılar yollarda bir çox problemlər yaradır ki, bu da tıxacların yaranmasına və nəticədə qəzaların baş verməsinə gətirib çıxarır.

Təəssüf ki, bizim yollarımızın konstruksiyası suyun yollardan qısa müddətə çəkilməsinə imkan vermir. Gölməçələrin bir neçə sm dərinliyi olsa belə, onlar təhlükəlidir. Sürücü əyləc pedalına basdıqda problem yaranar, yüksək sürətdə isə idarəetmə itirilə bilər. Sürücülərin əksəriyyəti gölməçələrin dərinliyinin nə qədər olduğunu hesablaya bilmirlər. Bu da sürəti endirməyə məcbur edir. Nəticədə yollarda hərəkət intensivliyi aşağı düşür. Müəyyən nöqtələrdə tıxaclar artmağa başlayır. Müşahidələr göstərir ki, insanlar xüsusən yağışlı havalarda şəhərin daxilində öz avtomobillərində getməyə üstünlük verirlər. Yağışlı havalarda piyada gəzintiləri çətin olduğuna görə, yaxın məsafələr üçün belə, nəqliyyatdan istifadə yollarda maşınların sayının çoxalmasına səbəb olur. Dünyanın inkişaf etmiş ölkələrində hətta kəskin yağışlar zamanı küçələrdə gölməçələr olmur. Su dərhal çəkilir. Yollarda suötürmə sistemləri mükəmməl şəkildə qurulur. Yolun səthi hamar və elə formada olmalıdır ki, yağın yağış yolun hərəkət hissəsində yığılıb qalmasın, dərhal kənarlara axsın.

Əlavə olaraq qeyd edək ki, paytaxt yollarında yol nəqliyyat hadisələrinin də sıxlığa təsiri yan ötürmür. Belə ki, Nəqliyyatı İntellektual İdarəetmə Mərkəzinin paytaxt yollarında quraşdırılmış videomüşahidə kameralarının əhatə dairəsində ötən 9 ay ərzində 1463 yol-nəqliyyat hadisəsi baş verib və müvafiq tədbirlər görülməsi üçün aidiyyəti üzrə Bakı şəhər DYPİ-nin əməkdaşlarına dərhal məlumat verilib. Qeydə alınan qəzaların təhlili göstərib ki, bəzi sürücülər nəqliyyat vasitəsini yüksək sürətlə idarə etməklə yanaşı, ara məsafəsinə də düzgün əməl etmirlər, yol nişanlarının

tələblərini pozurlar. Nəticədə qəza hadisələri qaçılmaz olur və bu səbəbdən yollarda sıxlıq yaranır. Cari dövr ərzində 1557 texniki nasaz nəqliyyat vasitəsinin yollarda qalması da digər nəqliyyat vasitələrinin sərbəst və fasiləsiz hərəkət etməsinə mane olub.

Daxili İşlər Nazirliyinin Nəqliyyatı İntellektual İdarəetmə Mərkəzi tərəfindən sıxlıqların qarşısının vaxtında alınması və yollarda nəqliyyat axınının intensivliyini təmin etmək məqsədilə 55 küçə və prospekt üzrə 53 mindən çox “yaşıl dalğa” əmri tətbiq edilib. Yol hərəkəti iştirakçılarının rahat və təhlükəsiz hərəkətini təmin etmək məqsədilə hazırda bu istiqamətdə işlər davam etdirilir.

III. Nəticələr

“Bakı şəhərində yol hərəkətinin təşkili və tıxaclara səbəb olan obyektiv və subyektiv səbəblər“ mövzusunda araşdırmalarımızın gedişində apardığımız müşahidələr, istifadə etdiyimiz məqalələr, video süjetlər və digər ədəbiyyatdan belə nəticəyə gəlmək olar ki, paytaxtın tıxac problemi yaxın vaxtlarda həll olunan məsələyə oxşamır. Bu məsələnin həlli üçün aidiyyəti qurumlar və yol hərəkəti iştirakçıları birgə mübarizə aparmalıdır. Belə bir deyim də var: “Tək əldən səs çıxmaz”. Yəni ki, hər kəs öz səlahiyyəti daxilindəki məsələlərə tam məsuliyyətlə yanaşmalı və onların həllində maraqlı olmalıdır. Belə olmayan təqdirdə biz heç nəyə nail ola bilməyəcəyik. Paytaxt küçələrində tıxacın səviyyəsini azaltmaq məqsədilə ən azından biz həmrəy olmalıyıq. Belə ki, küçə və prospektlərdəki yol nişanlarında, yol xətlənməsində, işıqfor obyektlərində və s. aşkar etdiyimiz nöqsanları və ziddiyyətləri dərhal, təxirə salmadan aidiyyəti quruma çatdırmalı və onların icrasında ısrarlı olmalıyıq. Bu nöqtəyi-nəzərdən də biz - Anar Hüseynli, Xaliq Musayev və Ülvi Zeynalov paytaxtın küçə və prospektlərində aşkar etdiyimiz nöqsanları, ziddiyyətləri diqqətə çatdırır və bunların həllinə yönəlik təkliflərimizi təqdim edirik. Bu nöqsan və ziddiyyətlərin aradan qaldırılmasına dair təkliflərimizi qeyd etməzdən öncə vurğulayaq ki, küçə və prospektlərdə yol hərəkətinin təşkilində aşkarladığımız nöqsan və ziddiyyətlər demək olar ki, paytaxt küçələrinin əksəriyyətində mövcuddur.

Təkliflərimiz:

- Avtobus zolaqlarında hərəkətə maneə yaradan zibil qutularının götürülməsinə, ağac budaqlarının budanmasına və yol zolaqlarında bina fəsadlarında təmir işləri ilə bağlı yükqaldırıcı nəqliyyatın fəaliyyətinə nəzarət aidiyyəti qurumlar tərəfindən təşkil edilsin (AYNA; digər aidiyyəti qurumlar).
- Verilən qərarların, tətbiq edilən qaydaların səmərəliliyi üçün yol hərəkətinin təşkilində aidiyyəti qurumlarla birgə koordinasiya işi aparılsın (AYNA; digər aidiyyəti qurumlar).
- Parkinqlə bağlı: yuxarıda qeyd etdiyimiz kimi, bir daha paytaxtın küçə və prospektləri AYNA tərəfindən yenidən tədqiq edilsin, müşahidələr aparılsın və sıxlığa səbəb olan, avtobus zolaqlarında təhlükəli vəziyyət yaradan parkinq yerlərinin ləğvi və təyinatı barədə yeni qərar qəbul etsin.
- Müvafiq qaydalar çərçivəsində taksi sürücülərinin də avtobus zolaqlarından istifadəsinə icazə verilsin. Qeyd edək ki, bu hal dünya təcrübəsində də mövcuddur.

Misal üçün: taksi sürücülərinin zolaqlara yalnız “TAKSİ” tanınma nişanları və avtomasında sərnişin olduğu halda daxil olmasına icazə verilsin (AYNA).

- Paytaxtın küçə və prospektlərində yol nişanları, yol nişanlanma xətlərində mövcud olan qüsurlar və ziddiyyətlər aşkarlanaraq aradan qaldırılsın. Mövzuda qeyd etdiyimiz kimi, aşkar olunmuş hər hansı ziddiyyət və ya uyğunsuzluq təxirə salınmadan aradan qaldırılmalıdır (Bakı şəhəri DYPİ; AYNA).
- Günün pik vaxtlarında sıxlığın müəyyən dərəcədə aradan qaldırılması üçün, dövlət tədris müəssisələri və iş yerlərinin rəhbərlərinə aidiyyəti müraciətlər ünvanlayıb, həmin müəssisə və iş yerlərinin gündəlik qrafiklərinə uyğun olaraq iş və tədris saatları nəzərə alınmaqla müəyyən dəyişikliklər edilsin.

Misal üçün: saat 08:00-dan saat 17:00-dək, 09:00-dan saat 18:00-dək və s. Yaxud da iş yerlərinə, tədris müəssisələrinə hər kəsin öz şəxsi istifadəsində olan nəqliyyat vasitələri ilə gəlib sıxlıq yaratmamaları üçün ayrıca nəqliyyat servisi təşkil etmək olar ki, tədrisə və işə gələnləri müvafiq bir ərazidən mindirib və sonra da həmin əraziyə düşürsün (AYNA; digər aidiyyəti qurumlar).

- Paytaxtın küçə və prospektlərində, xüsusən də yol ayrıcılarında işıqfor obyektlərinin düzgün yerdə quraşdırılması və onların işləmə rejimləri bir daha yenidən tədqiq edilsin (DİN NİİM; AYNA).
- Yeni tətbiq edilmiş avtobus zolaqlarında avtobus sürücülərinin təhlükəsiz və maneəsiz manevr etmələri üçün zolaqlara müvafiq qaydada daxildən 1.5 tək qırıq-qırıq yol nişanlanması xətti tətbiq edilsin (AYNA; BDYPİ)
- Paytaxtın küçə və prospektlərində yol ayrıcılarına və dönəcəkləri istiqamətə yaxınlaşan avtomobil sürücülərinin yeni tətbiq edilmiş avtobus zolaqlarında təhlükəsiz manevr etmələri üçün müvafiq qaydada 1.11 yol nişanlanması xətti tətbiq edilsin (AYNA; BDYPİ).
- Yeni tətbiq edilmiş avtobus zolaqlarında vaxt məhdudiyyətini bildirən yol nişanları yenidən tədqiq edilsin, əsasən də günün pik vaxtlarında, sıxlıq yaranan küçə və prospektlərdə müvafiq qaydada uyğun olan yeni vaxt məhdudiyyətini bildirən saatlar tətbiq edilsin.

Misal üçün: avtobus zolağına giriş səhər saat 08:00-09:00 və saat 18:00-19:00-da qadağandır (AYNA).

- Paytaxtın küçə və prospektlərində sürücülərin görünüş dairəsindən məhdud görünən, təhlükə yarada bilən və sıxlığa səbəb olan piyada keçidləri yenidən tədqiq edilərək, salınma yerləri müvafiq qaydada dəyişdirilsin və yaxud onların ləğvi barədə yeni qərar qəbul edilsin (AYNA; Bakı şəhəri DYPİ).
- Paytaxtın küçə və prospektlərində təyinatına görə uyğun salınmayan, əsasən də işıqfor obyektlərinə yaxın, yolun hərəkət hissəsində, enişdə və yoxuşda olan avtobus dayanacaqları yenidən tədqiq edilsin və onların yerləri müvafiq qaydada dəyişdirilsin (AYNA; digər aidiyyəti qurumlar).

- Paytaxtın küçə və prospektlərində velosiped zolaqları yenidən müşahidə və tədqiq edilsin, tələbata uyğun olmayan, velosiped istifadəçiləri azlıq təşkil edən, sıxlıq yaradan velosiped zolaqlarının ləğvi barədə yeni qərar qəbul edilsin (AYNA).
- Paytaxtın küçə və prospektlərində əsasən də günün pik vaxtlarında təmir-tikinti işlərinin aparılması, eləcə də körpülərin yuyulması, yolun hərəkət hissəsindən qar örtüyünün təmizlənməsi və s. bu kimi tədbirləri hərəkətin intensiv vaxtında yox, günün uyğun saatlarında icra edilsin.

Misal üçün: gecə saatlarında 02:00-dan sonra və s. (Aidiyyəti qurumlar).

- Mütəmadi olaraq sıxlıqla qarşılaşdığımız paytaxtın küçə və prospektlərində qarşıda tıxacın olmasını göstərən məlumat lövhələrinin quraşdırılması məqsədə müvafiq olardı.

Misal üçün: Bibiheybət yolunun Su İdmanı Sarayının qarşısından Azneft dairəsi istiqamətində olan hissəsi (DİN NİİM; AYNA).

- Paytaxtın küçə və prospektlərində zolaqlar üzrə sürət məhdudiyyətləri qoyulub. Həmin zolaqlar üzrə aşağı sürət məhdudiyyətlərinin də tətbiq edilməsi məqsədə uyğun olardı.

Misal üçün: Böyükşor şossesinin üzü Aeroport şossesi istiqamətində 90 km sürət həddi qoyulmuş zolaqda minimum 80 km sürət həddi ilə hərəkət tətbiq edilsin. Qeyd edək ki, belə hal dünya təcrübəsində də mövcuddur (DİN BDYPİ; AYNA).

- Paytaxtın küçə və prospektlərində, əsasən də günün pik vaxtlarında nizamlanan yol ayrıclarında nəqliyyatın intensivliyini onların arasındakı keçidləri müvafiq qaydada hesablayıb, yaşıl dalğanın verilməsində, tənzimlənməsində daha təcrübəli və peşəkar əməkdaşların xidmətə cəlb edilməsinə bir daha diqqət yetirilsin (DİN NİİM).
- Ümumiyyətlə paytaxtın küçə və prospektlərində yol hərəkəti ilə bağlı tətbiq edilmiş hər hansı bir yeni qaydalar, nişanlar və s. dərhal mətbuat vasitəsi ilə ictimaiyyətə çatdırılsın və bununla bağlı təbliğat işləri aparılaraq, yol hərəkəti iştirakçılarına bu barədə ətraflı məlumatlar verilsin (Bakı şəhəri DYPI; AYNA).

- ❖ Sonda qeyd etmək istərdik ki, ictimai nəqliyyata olan tələbatı daha da yaxşılaşdırmaq, onu fasiləsiz və səmərəli etmək üçün paytaxtın küçə və prospektlərində, xüsusilə də Bakı - Sumqayıt və Aeroport şossesi - Heydər Əliyev prospekti istiqamətində “Metrobus” sisteminin qurulması təqdirə layiq olardı.

Misal üçün: qardaş Türkiyə respublikasında, İstanbul şəhərində metrobus gündə orta hesabla 950 min insanı daşıyır və şəhərin müasir nəqliyyat sistemində əhəmiyyətli yerlərdən birini tutur. Halbuki qurulduğu zaman tənqidlərə məruz qalan bu sistem aşağı xərcə və yüksək səmərəliliklə həyata keçirilib.

Gündə təxminən 950 min adamı daşıyan metrobusun illik 165 milyon dollar gəlir əldə etdiyi bildirilib. Onun gündəlik dövryyəsinin 450 min dollar olduğu, cəmi 2,5 ildə öz maya dəyərinə bərabər dövryyəyə çatdığı qeyd edilib.



İstanbul şəhəri, metrobus

Araşdırmamızın sonunda paytaxt ərazisində tıxacların yaranmasının daha bir səbəbi olan Bakı şəhərinə şimal giriş-çıxış magistralının hazırkı vəziyyəti və bu sahədə qayda yaradılması ilə bağlı dövrü mətbuatda rastlaşdığımız təkliflərdən ikisini diqqətə çatdırmaq istərdik. Bunlardan birincisi müəllif Ş.Səlimlinin “Memar” elmi və analitik-informasiya jurnalının sentyabr, 2014-cü il 6-cı sayında (səh.187-190) dərc edilmiş “Yol qovşaqlarından ikimərtəbəli yollara. Bu, tıxaclardan qurtuluş ola bilər” yazısıdır. Tıxacların aradan qaldırılması sahəsində dünya təcrübəsinə diqqət çəkən müəllif paytaxta şimal istiqamətindən əsas giriş-çıxış arteriyası olan Bakı-Sumqayıt avtomagistralının “Şamaxı yolu” enişi – Xırdalan dairəsi hissəsində yolun ikinci mərtəbəsinin tikilməsini təklif edir və relyefin də buna imkan verdiyini vurğulayır. Müəllif həmçinin, tıxacların daha sıx olduğu başqa nöqtələrdə də ikimərtəbəli yolötürücülərin tətbiqini mümkün hesab edir.¹⁶

“Memar” jurnalının mart, 2016-cı il 11-ci sayında (səh.136-141) verilmiş təcrübəli memar və şəhərsalma mütəxəssisi, alim və pedaqoq Əzimxan Həsənovla aparılan “Azərbaycan memarlığı yeni inkişaf dövrünü yaşayır” başlıqlı müsahibədə Ə.Həsənovun Bakıda tıxac probleminin həlli ilə bağlı təklifləri arasında paytaxtın 9-cu mikrorayon hissəsindən Biləcəri qəsəbəsinə doğru və Alatava qəsəbəsindən Xocasən istiqamətinə tunellərin qazılması yolu ilə ölkənin əsas şəhərinə alternativ giriş-çıxış yollarının ərşəyə gətirilməsi məsələsini önə çəkir...¹⁷

¹⁶ <https://drive.google.com/file/d/0B2uBHnrqexWoNFVsUlktNU52RGs/view?resourcekey=0-GT0eoF0i8vLO0z9XuvQ83Q>

¹⁷ https://drive.google.com/file/d/0B2uBHnrqexWoRmd6R05DWmZYRkk/view?resourcekey=0-Z2OZji5G8hPj_SOLpI-zbQ

Əlbəttə, bu sahədə çoxlu sayda səmərəli təkliflər irəli sürmək mümkündür. Ancaq əsas olan bunların icrasını sürətləndirmək, bu aktual məsələnin tez bir zamanda aradan qaldırılması istiqamətində atılan əməli addımları artırmaqdır.