

Yol hərəkəti qaydaları

Ümumtəhsil məktəbləri müəllimləri üçün metodik vəsait

Müəllif: **Ərəstun Məcidov**

Buraxılış: **Bakı - 2001**

Dili: **Azərbaycan**

Təsviri: **Ümumtəhsil məktəbləri müəllimləri üçün metodik vəsait**

Sponsor: **BP şirkəti.**

Mündəricat

[Haqqında](#)

[Giriş](#)

[Yol hərəkəti qaydalarını bilmək və onlara riayət etmək hamı üçün vacibdir](#)

[Yol hərəkəti qaydalarının yaranma tarixi](#)

[Piyadaların küçə və yollarda davranma qaydaları. Küçə və yolları keçərkən təhlükəsizlik tədbirləri](#)

[Ümumi istifadədə olan nəqliyyatdan istifadə etmək qaydaları](#)

[Velosiped sürmə qaydaları](#)

[Sürücülərin, svetoforun və nizamlayıcının verdiyi xəbərdarlıq işarələri](#)

[Yol nişanları və yolların nişanlanması](#)

[Dövlət Yol polisinin vəzifələri](#)

[Yol-nəqliyyat hadisəsi barədə ümumi anlayış](#)

[Yol hərəkəti qayda pozuntuları](#)

[Piyadalar və yol hərəkətinin başqa iştirakçıları tərəfindən yol hərəkəti qaydalarının pozuntuları](#)

Haqqında

Bu vəsaitdə Yol hərəkəti qaydalarının yaranma tarixi, "Yol hərəkəti haqqında" 28.07.1998-ci il tarixli Azərbaycan Respublikası Qanununun bir sıra müddəaları verilmiş, piyadaların xüsusilə uşaqların küçə və yollarda davranış qaydaları şərh edilir, ictimai nəqliyyat vasitələrindən istifadə qaydaları, küçələrdə hərəkəti nizamlayan texniki vasitələr, nizamlayıcı polis nəfərinin işarələri və s. haqqında məlumat verilir. Vəsait məktəblərdə yol hərəkəti qaydalarının tədrisi üzrə müəllimlər üçün nəzərdə tutulur.

«Azərbaycan Respublikası Təhsil Nazirliyinin Elmi-Metodik Şurası «İbtidai məktəb və məktəbəqədər tərbiyə» bölməsinin 04 may 2001-ci il tarixli 05 sayılı protokolu ilə təsdiq edilmişdir»

Giriş

Məktəbyaşlı uşaqların, yol hərəkəti qaydalarını öyrənmələri ilk növbədə onları əhatə edən mühitə düzgün münasibətin formalaşmasına xidmət edir. Uşaqlar küçə və yollarda bir növ sərbəst olur və təbiidir ki, onların hərəkətlərinə nə valideynlər, nə də müəllimlər nəzarət edə bilirlər. Odur ki, uşaqların yol hərəkəti qaydalarını bilmələri və küçədə ona əməl etməklə intizamlı olmaları çox vacibdir.

Yol-nəqliyyat hadisələrinin təhlili göstərir ki, uşaqların hadisələrdə zərər çəkmələri onların davranışından asılıdır. Məktəblərdə yol hərəkəti qaydalarının öyrədilməsi və məktəbdənkənar pedaqoji tədbirlərin müntəzəm keçirilməsi uşaqların küçədə intizamlı olmalarına və bədbəxt hadisələrin azalmasına kömək edə bilər.

İntizamlı piyada olmaq üçün hər şeydən əvvəl uşaqlarda təhlükə haqqında təsəvvür yaradılmalıdır. Bu sahədə təsəvvürü olmayan uşaq küçədə istədiyi kimi hərəkət edir. Bədbəxt hadisənin nə olduğunu bilməyən uşaq diqqətsizliyinin nə ilə nəticələncəyini təsəvvür edə bilmir. O belə zənn edir ki, çox cəld hərəkət edə bilər, hətta son anda belə hərəkət edən nəqliyyatın qabağından qaçıb keçə bilər.

Yaxud ona elə gəlir ki, sürücü nəqliyyatı istədiyi anda dayandıra və ya onun yanından keçə bilər. Bu baxımdan uşağa küçələrdə nəqliyyatla əlaqədar baş vermiş hadisələrdən danışdıqda o qorxur, buna oxşar hadisənin baş verməməsi üçün intizamlı olmağa çalışır.

Azərbaycan Respublikası Təhsil Nazirliyi məktəblilərin yol hərəkəti qaydalarının öyrənmələrinə, onların küçə və yollarda intizamlı olmalarına ciddi əhəmiyyət verərək məktəblərdə müvafiq proqram üzrə yol hərəkəti qaydalarının öyrənilməsinə dair məşğələlərin keçirilməsini qərara almışdır. Bu məşğələlərin keçirilməsində məqsəd uşaqlara yol hərəkəti qaydalarını öyrətmək və bu qaydalara əməl etmək vərdişini aşılamaqdan ibarətdir.

Yol hərəkəti qaydalarını bilmək və onlara riayət etmək hamı üçün vacibdir

Son illər respublikamızda avtomobil parkının inkişafı nəticəsində yollarda və küçələrdə hərəkətin intensivliyinin artması avtomobil nəqliyyatının təhlükəsiz hərəkətinin təmin edilməsi mühüm dövlət problemi kimi ön plana çəkilməsini tələb edir.

İqtisadiyyatın elə bir sahəsi yoxdur ki, orada avtomobil nəqliyyatından istifadə edilməsin. Əhalinin şəxsi istifadə üçün lazım olan minik avtomobillərinə ehtiyacı daim artır. Belə bir şəraitdə təhlükəsizliyi təmin etmək və yol-nəqliyyat hadisələrinin qarşısını almaq üçün təkə sürücülərin deyil, bütün yol hərəkəti iştirakçılarının «Yol hərəkəti haqqında» Azərbaycan Respublikası Qanununun (3 iyul 1998-ci il tarixdə qəbul edilmişdir) bilmələri və riayət etmələri tələb olunur. Çox zaman yalnız sürücülərin təqsiri üzündən deyil, həmçinin piyadaların, xüsusilə uşaqların yol hərəkəti qaydalarını bilməmələri, yaxud onlara əməl etməmələri səbəbindən bədbəxt hadisələr baş verir.

Uşaqların qəzalar nəticəsində bədən xəsarəti almaları barədə xəbərdar olunması yalnız ailənin deyil, məktəblərin, digər təşkilatların və bütün ictimaiyyətin diqqət mərkəzində olmalıdır. Bədbəxt hadisənin nə olduğunu bilməyən uşaq diqqətsizliyinin nə ilə nəticələncəyini təsəvvür edə bilmir. O, elə zənn edir ki, çox cəld hərəkət edə bilər, hətta son anda belə hərəkət edən nəqliyyatın qabağından qaçıb keçə bilər. Yaxud da, ona elə gəlir ki, sürücü nəqliyyatı istədiyi anda dayandıra və yandan sürə bilər.

Hadisələrin təhlili göstərir ki, uşaqların küçədə nəqliyyatdan xəsarət almaları onların davranışından asılıdır. Odu ki, məktəblərdə və məktəbdənkənar pədoqoji tədbirlərin müntəzəm həyata keçirilməsi uşaqların küçədə intizamlı olmalarına və bədbəxt hadisələrin azalmasına kömək edə bilər. İntizamlı piyada olmaq üçün uşaqlarda ən əvvəl təhlükə haqqında təsəvvür yaradılmalıdır. Bu sahədə təsəvvürü olmayan uşaq küçədə istədiyi kimi hərəkət edir. Uşağa küçələrdə nəqliyyatla əlaqədar baş vermiş hadisələrdən danışdıqda o qorxur, buna oxşar hadisənin baş verməməsi üçün intizamlı olmağa çalışır. Bunu, istər valideynlər, istərsə də tərbiyəçilər, müəllimlər və hamı yaxşı bilməlidir.

Odu ki, bizim məktəblərdə uşaqların yol hərəkəti qaydalarını öyrənmələrinə, onların küçədə intizamlı olmalarına ciddi əhəmiyyət verilməli, yol hərəkəti qaydalarına dair məşğələlər keçirilməlidir. Həmin məşğələlərin dərsləndənkənar vaxtlarda yuxarı sinif şagirdləri ilə keçirilməsi daha məqsədəuyğundur. Bununla əlaqədar şagirdlərə yol hərəkəti qaydalarında olan əsas terminlər və anlayışlar izah olunmalıdır. Eyni zamanda hərəkəti nizamlayan texniki vasitələrin tətbiqi, yol nişanları, yol hərəkəti iştirakçılarının qarşılıqlı əlaqələri və intizamı, yol ayrıclarının keçilməsi qaydaları, düzülüş, ötür keçmə, dayanma, gözləmə qaydalarının da şagirdlərə öyrədilməsi vacibdir.

Yol hərəkəti qaydalarının yaranma tarixi

Yol hərəkəti təhlükəsizliyinin təmin edilməsi problemi hələ qədimdən də mövcud olmuşdur.

İlk dəfə yol Roma imperiyasında eramızdan 312 il əvvəl salınmışdır və ona Sezar Apiy Klavdiy adı verilmişdir. Elə o vaxtlar "bütün yollar Romaya aparır" ifadəsi yaranmışdır. Romaya aparan yolların örtüyü daşdan olmaqla, onun kənarında hər 1 km-dən bir daş dirək qoyulurdu.

Yolda hərəkətin sadələşməsi məqsədilə onlar tarix boyu təkmilləşdirilmiş, yolların müvafiq örtük və digər elementlərlə təhciz edilməsi məsələləri yaranmışdır.

Yolların və körpülərin tikintisi üçün ilk inşaat-mühəndis korpusu 17-ci əsrdə fransız kralı IV Henrix tərəfindən təşkil edilmişdir.

Hələ ilk vaxtlardan yollarda hərəkət sol tərəfli olmuşdur. Bunun da yaranma səbəbi ta qədimdən yolla gedən atlıların və ya piyadaların qarşı-qarşıya rastlaşdıqları anda özlərini müdafiə etmək üçün sağ əllərinə daha çox sərbəstlik şəraiti yaradılması olmuşdur. Belə ki, insan öz silahını (qılınc, nizə və.s) əsasən sağ əlində gəzdirmişdir. Hətta Roma Papasına ziyarətə gedən zəvvarlara da yolun sol tərəfi ilə getmək tövsiyə olunurdu.

İlk dəfə 1756-cı ildə Britaniya Parlamenti London körpüsündən sol tərəfli keçidi qanuniləşdirmişdir. Bu qaydanı pozan şəxs 1 gümüş funt məbləğində cərimə olunurdu. Bundan 20 il sonra yollarda hərəkət edən arabaların sayının artması ilə əlaqədar yollar barəsində tarixi akt qəbul edilmişdir.

1798-ci ildə Fransız imperatoru Napoleonun hakimiyyəti dövründə Fransada ilk dəfə sağ tərəfli hərəkət qəbul olunmuşdur. Sonradan sağtərəfli hərəkətə Avropanın digər dövlətləri də tədricən qoşulmuş və bu proses Avropada Britaniya istisna olmaqla || Dünya müharibəsi ərəfəsində başa çatmışdır.

ABŞ-da isə sağ tərəfli hərəkətə keçid avtomobilşəmənin inkişaf etdiyi 1920-ci illərə təsadüf edir.

Cəmiyyətdə gedən elmi-texniki inkişaf yollarda hərəkət edən at arabalarından təkmilləşmiş özü hərəkət edən qurğulara keçilməsi zərurəti yaratdı.

Dünyada ilk dəfə avtomatik hərəkət ideyası hələ XV əsrdə yaşamış Leanordo Da Vinçiyə məxsusdur.

XVII əsrdə İsaak Nyuton avtomobil barədə ilk anlayış vermişdir. "Avtomobil" latın və yunan sözlərindən ibarət

olub "özü yeriyən" deməkdir.

XVIII-ci əsrdə, yeni 1769-cu ildə fransız alimi Nikolas Cozef Nyutonun anlayışları əsasında ilk buxarla işləyən avtomobil quraşdırılmışdır.

1875-ci ildə Amedey Bolle çəkisi 4800 kq, buxar mühərriki ilə təhciz olunmuş oturacaq yeri 12 nəfərdən ibarət avtomobildə Parislə La-Manş arasındakı məsafəni 18 saata qət etmişdir.

1859-cu ildə fransız mühəndisi Etyen Lenor avtomobildə tətbiq olunacaq ilk daxiliyanma mühərriki hazırlamışdır.

1876-cı ildə alman klerki Nikolas Otto Lenoron hazırladığı mühərriki təkmilləşdirərək prinsipcə bu günkü formaya çatdırmışdır.

1886-cı ildə alman mühəndisləri Kerl Bens və Qotlib Daymler ilk dəfə olaraq daxiliyanma mühərrikli avtomobili icad etmişlər. Daymler-Bens adlandırılan bu avtomobilin mühərrikinin gücü (400 dövr/dəqiqə) 0,89 at qüvvəsi, sürəti 15 km/saat olmuşdur.

Bens və Daymler avtomobillərinin satışı üçün öz dostu çex taciri Yelinekə müraciət etmişlər. 1900-ci ildən etibarən «Daymler-Bens» Yelinekin qızı Mercedesin adı ilə satışa çıxarılaraq alıcılara Mercedes-Bens markası ilə təklif edilmişdir.

İlk avtomobilin sürəti 15 km/saat idi. Mercedes-Bens 1900-cü ildə artıq 76 km/saat sürətlə hərəkət edə bilirdi. 1909-cu ildə Bensin avtomobili 102 km/saat sürət həddinə çatdı. Bu gün isə Mercedes-Bens idman avtomobillərinin hərəkət sürəti 320 km/saat-dır.

Təbii ki, avtomobildə təkmilləşmə getdikcə onun konstruksiya hissələrində də yeniləşmələr yaranmışdır.

Birinci praktiki akkumulyatorla işləyən avtomobil 1887-ci ildə Türk sultanı Abdul Həmidin sifarişinə hazırlanmışdır.

XX əsrdə avtomobilləşmənin inkişafı amerikalı Qenri Fordun adı ilə bağlıdır. 1908-1927-ci illər onun «Ford-T» markalı 15 min ədəd avtomobili buraxılmışdır. Bu avtomobillərin bir ədədinin qiyməti 250-900 dollara qədər idi.

Bu gün bacarıqlı argentinalı Korsi, bütün köhnə fordları alıb, yenidən bərpa edərək hər birini 30 min dollara satır.

İlk hidravlik tormoz sistemi avtomobillərdə 1923-cü ildə tətbiq edilmişdir.

İçərisinə hava doldurulmuş ilk rezin təkər 1895-ci ildə Mişelin qardaşları tərəfindən tətbiq olunmuşdur.

Avtomobiləşmə inkişaf etdikcə artıq yollarda hərəkətin təhlükəsizliyinin təmin olunması tədbirlərinə ehtiyac yaranırdı. Bu cür tədbirlərin həyata keçirilməsi zərurəti hələ keçmişdən də mövcud olmuşdur.

Avtomobil və onun hərəkəti zamanı təhlükəsizlik problemləri üzrə birinci beynəlxalq konfrans 1909-cu ildə Paris şəhərində açılmışdır. Bu konfransda ilk avtomobil Konvensiyası qəbul edilmişdir. Konfransda müzakirə olunan əsas məsələlər avtomobillərin təhlükəsiz istismarı üçün beynəlxalq tələblər, yol nişanlarının tətbiqi və avtomobillə sərhədlərin keçilməsi barədə olmuşdur.

Konfrans avtomobilin istismarı üçün ilk tələblərdən biri kimi onun texniki baxışdan keçməsinə tövsiyə etmişdir. Bu məsələnin həlli əksər dövlətlərdə avtomobilin sahibi və polis orqanlarına tapşırılmışdır. Buraxılan avtomobilin şassi nömrəsinin və istehsalçı firmanın adının həkk olunması da tələb olunmuşdur.

Konfransda qəbul olunmuş qaydalara əsasən sürücülərin yaşı 18 olmalı idi. Beynəlxalq Yol hərəkətində iştirak edən sürücünün avtomobili sürmək hüququ texniki baxışdan keçəndən sonra bir il uzadılırdı.

Həmin konfransda ilk dəfə olaraq yol hərəkətini tənzimləyən 4 yol nişanı qəbul edilmişdir. Bunlar yol ayrıcı, şlaqbaum, nahamar yol və əyri yol nişanları idi. Bu nişanlar maneələrdən 250 metr qabaqda qurulmalı idi.

Fransada ilk Yol hərəkəti qaydaları 14 avqust 1893-cü ildə qəbul olunmuşdur. İlk qaydaları pozan adam Hersoqinya De Yuzes olmuşdur. O, Bulon meşəsində avtomobili 13 km/saat sürətlə idarə etmişdir.

Polis tərəfindən hərəkətin jezlə nizamlanması ilk dəfə 1908-ci ildə Peterburqda tətbiq olunmuşdur. Onu yuxarı qaldıranda hamı dayanmalı, aşağı buraxıldıqda hərəkət davam etdirilməli idi.

Hərəkətin svetoforla nizamlanması ilk dəfə Amerikada 1914-cü ildə tətbiq edilib, o vaxt iki signal (qırmızı və yaşıl signal) nəzərdə tutulmuşdur.

Avtomobillərin sayının durmadan artması 20-ci əsrin ortalarında artıq onun təhlükəsizliyinin təmin olunmasını problemə çevirmiş və onun hamılıqla həlli yollarının araşdırılmasını tələb edirdi. Odur ki, 1949-cu ildə Cenevrə şəhərində Yol hərəkəti ilə bağlı Beynəlxalq Konvensiya qəbul olunmuş, dünyanın əksər ölkələri bu Konvensiyaya qoşulmuşdur.

Keçmiş Sovetlər Birliyi 1959-cu ildə həmin Konvensiyaya qoşulmuşdur.

1968-ci ildə Vyanada yol hərəkəti sahəsində növbəti Konvensiya qəbul olunmuş, Azərbaycan müstəqil dövlət kimi 1997-ci ildə həmin konvensiyaya qoşulmuşdur.

Yol hərəkəti sahəsində beynəlxalq norma və qaydaların qəbul edilməsi onların yerinə yetirilməsinə nəzarət mexanizminin yaradılmasını tələb edirdi. Bu məqsədlə keçmiş SSRİ-də 1935-ci ildə Dövlət Avtomobil Müfəttişliyi yaranmış, 1936-cı ildə Daxili İşlər Xalq Komissarlığının tərkibinə verilmiş və Dövlət Avtomobil Müfəttişliyinin ilk Əsasnaməsi 1936-cı ilin 3 iyun tarixində təsdiq edilmişdir.

Hal-hazırda hərəkətin təhlükəsizliyi problemi ümumdünya xarakteri almışdır. Bütün sivil dövlətlər bu sahədə regional dövlət proqramlarını qəbul edir, öz normativ bazalarını möhkəmləndirirlər.

Müstəqil Azərbaycan dövlətində də bu məsələ ümummilli səviyyəyədək yüksəldilmiş, 1998-ci ildə "Yol hərəkəti haqqında" Qanun qəbul edilmişdir.

Bu gün ABŞ-da və Avropanın 55 dövlətində 492 mln avtomobil istismar olunur. Dünyada son zamanlar hər ildə 57 milyon avtomobil istehsal olunur.

Hal-hazırda dünyanın bir çox ölkələrində yüksək səviyyəli yük, minik və xüsusi təyinatlı avtomobillər istehsal edilir. İndiki avtomobillərin bir çoxu hərəkət sürətini saatda 200 km-ə qədər artırmaqla yanaşı, avtomobilin texniki sazılığına nəzarət edən, eləcə də sürücü və sənişinlərin təhlükəsizliyini təmin edən kompüter sistemləri ilə təhciz edilmişlər. Almaniyanın «Mercedes-Bens», «BMV», «AUDİ», «Folksvaqen», Böyük Britaniyanın «Yaquar», «Rols-Roys», «Rover», İtaliyanın «Fiat», «Lyança», «Ferrari», «Alfa-Romeo», Yaponiyanın «Toyota», «Subaru», «Nissan», «Mazda», Amerikanın «General-Motors» «Ford», «Kraysler» və s. markalı avtomobilləri dünya bazarında özünə xüsusi yer tutur. Yaddan çıxarmaq olmaz ki nəqliyyat vasitələri, xüsusilə avtomobil həyatımızda mühüm yer tutmaqla

yanaşı, eləcə də təhlükə mənbəyidir. Xeyli sayda avtomobillərin gündəlik həyatımıza daxil olması ilə bir sıra problemlər də qarşıya çıxır. İldən-ilə dünyada yol-nəqliyyat qəzalarında ölənlər və yaralananların sayının artması ciddi narahatlıq doğurur. III minilliyin əvvəllərində dünyada hər il avtomobil qəzaları nəticəsində 260 mindən çox insan həlak olur, ondan 30 dəfə artıq isə xəsarət alır.

Hazırkı dövrdə yollarda nəqliyyat vasitələrinin və piyadaların təhlükəsiz və rahat hərəkətini təşkil etmək, yol hərəkəti ilə bağlı insanların həyat və sağlamlığının qorunması, ətraf mühitin və əmlakın mühafizəsi, yol-nəqliyyat hadisələrinin qarşısının alınması və onların ağırlıq dərəcəsinin aşağı salınması kimi ümumdövlət və sosial-iqtisadi vəzifələrin yerinə yetirilməsində heç kəs kənarda qala bilməz. Yadda saxlamalıyıq ki, küçə və yollarda hər bir hərəkət iştirakçısı yol hərəkəti qaydalarına əməl etməklə intizamlı olmaqla özünün və digərlərinin həyatını qorumuş olur. Yolda bizə onlarca gözəl o cümlədən uşaqlar baxır. Onlar həmişə böyükklərdən nümunə götürürlər. Uşaqların kiçik yaşlarından yol hərəkəti qaydalarını öyrənməsi və onlara əməl etməsi çox vacib məsələdir.

Piyadaların küçə və yollarda davranma qaydaları. Küçə və yolları keçərkən təhlükəsizlik tədbirləri

Küçə və yollarda, gecə və gündüz, istidə və soyuqda nəqliyyat vasitələri fasiləsiz hərəkət edir. İlbəil ölkəmizdə nəqliyyat vasitələrinin sayının artdığı kimi hərəkətin intensivliyi də artır. İndi yollarda yeni, yüksək sürətlə hərəkət edən Mercedes, BMW, Audi, Toyota, Ford, Pejo və s. markalı avtomobillər mövcuddur.

Yolun hərəkət hissəsində avtomobil, motosikl, traktor, velosiped, at arabası hərəkət edərsə, onların qarşısına çıxmaq çox təhlükəlidir. 20 km/saatdan yüksək sürətlə hərəkət edən nəqliyyat vasitəsi insana ciddi bədən xəsarəti yetirə bilər. Bunun səbəbi nəqliyyat vasitəsinin qarşısına çıxan maneənin vurmamaq üçün, onu saxlayarkən tormoz sistemindən istifadə edəndəki müəyyən məsafəni qət etməsidir. Bu məsafə sürücünün maneəni gördüyü andan baş verə biləcək təhlükəni qavrayaraq müəyyən tədbir görməyə başladığı ana qədər keçən vaxta bərabərdir. Sürücü təhlükəni görüb ayağını akselerator pedalından çəkərək tormoz pedalını (əyləci) sıxmağa başladığı ana qədər keçən vaxta sürücünün dərketmə vaxtı deyil. Sürücünün dərketmə vaxtı onun ümumi psixi-fizioloji vəziyyətindən, əhatə edən mühitindən yolun şəraitindən, hərəkətin sürətindən və intensivliyindən, həmçinin başqa amillərdən asılı olub 0,7-1,5 saniyə təşkil edir. Sürücü əyləci basdıqdan sonra avtomobilin yolda sürüşməsi baş verir ki, bu da avtomobilin sürətindən asılı olaraq ətalet hesabına hərəkətini davam etməsidir. Bu hərəkət sürətindən asılı olaraq tam dayanma 80 m məsafəyə qədər ola bilər. Ona görə uşaqlara hərəkətdə olan nəqliyyat vasitəsinin təhlükə mənbəyi olmasının aşılması çox vacibdir.

Şəhər və qəsəbələr inkişaf edib genişləndikcə piyadaların da sayı artır. Küçə və yollarda hərəkət şəraiti gündə-gündən mürəkkəbləşir. Xüsusilə pik saatlarında, səhərlər böyükklər işə tələsir, uşaqlar isə məktəbə gedirlər, axşamlar isə hamı işdən və məktəbdən qayıdır. Bu saatlarda piyadalar və sürücülər xüsusilə diqqətli və ehtiyatlı olmalıdırlar. Nəqliyyatın və piyadaların hərəkətini tənzimləmək və onların təhlükəsizliyini təmin etmək məqsədi ilə şəhərlərin küçələrində və prospektlərdə, yollarda yol məlumatverici və göstəricilər, nişanlar quraşdırılır.

Hərəkətin təhlükəsizliyinin təmin edilməsinin əsas şərti hərəkət iştirakçıları tərəfindən yol hərəkəti qaydalarını bilmək və onlara dəqiq əməl etməkdir. Yol hərəkəti qaydalarını sürücülərin bilməsi ilə iş bitmir, piyadalar, böyükklər və uşaqlar öz növbəsində onu bilməli və hər zaman ona əməl etməlidirlər.

Küçə və yollarda nəqliyyat vasitələrinin və piyadaların eyni zamanda hərəkət etməsi hərəkətin mürəkkəbləşməsinə səbəb olur. Odur ki, hərəkətin təhlükəsizliyinin təmin edilməsi piyadaların diqqətli olmalarından, onların yolda davranış qaydalarını bilmələrindən və bu qaydalara əməl etmələrindən asılıdır. Əks təqdirdə bu bədbəxt hadisələrin baş verməsinə səbəb ola bilər.

Piyadalar küçələrdə səki ilə və ya piyadalar üçün ayrılmış yol ilə, şəhərdən kənar yollarda isə, yolun sol kənarı ilə hərəkət etməlidirlər.

Əşya daşıyan və ya aparan piyadaların, habelə əlil arabalarında gedən şəxslərin səki və ya yolun kənarı ilə getməsinə icazə verilir. Əgər onların belə hərəkəti başqa piyadalar üçün maneə yaradırsa, onlar yolun hərəkət hissəsinin kənarı ilə hərəkət edə bilərlər.

Səki olmadıqda mütəşəkkil piyada dəstələrinə yalnız nəqliyyat vasitələrinin hərəkəti istiqamətində, yolun hərəkət hissəsinin sağ tərəfi ilə, bir cərgədə dörd nəfərdən çox olmamaq şərti ilə getməyə icazə verilir. Dəstənin qabağında və arxasında sol tərəfdə müşayiətçilər getməlidir. Müşayiətçilərin əlində sutkanın işıqlı vaxtı qırmızı bayraqçılar, qaranlıq və məhdudiyyətli görünmə şəraitində isə yandırılmış fənərlər olmalıdır. Qabaqda gedən müşayiətçi ağ rəngli, arxada gedən müşayiətçi isə qırmızı rəngli fənəri yandırılmış vəziyyətdə sürücülərin görməsi üçün əlində tutmalıdır.

Uşaqların isə dəstə halında yalnız sutkanın işıqlı vaxtı və böyükklərin müşayəti ilə ancaq səki ilə, piyada yolu ilə, bunlar olmadıqda isə yolun çiyini ilə aparmağa icazə verilir.

Yaşayış məntəqələrində səkisi və piyadalar üçün yolu olmayan küçələrdə, həmçinin şəhər ətrafında kənarları olmayan yollarda piyadaların küçənin (yolun) sol tərəfi ilə hərəkət etməlidirlər.

Piyadalar belə hərəkət etdikdə onlar qarşıdan gələn nəqliyyatı görər və təhlükəsizliyin təmin edilməsi üçün vaxtında lazımı tədbirlər görə bilərlər.

Əl arabaları və velosipedlərlə ancaq yolun sağ kənarı ilə hərəkət etmək lazımdır. Uşaq kolyaskalarını isə səki ilə ya da yolun sağ kənarı ilə aparmağa icazə verilir.

Səkinin üzərində hər hansı bir maneə olduqda, ya da orada piyadalar toplandıqda piyada, hərəkətin təhlükəsizliyini yəqin etdikdən sonra səkidən yolun hərəkət hissəsinə düşməli, maneəni keçdikdən sonra isə yenidən səkiyə çıxaraq hərəkəti davam etdirməlidir.

Piyadalar küçəni, yaxud yolu keçmək üçün yalnız bu məqsədlə ayrılmış xüsusi yerlərdən, körpülərdən, yaxud yeraltı və yerüstü keçidlərdən, göstəricilər, yol nişanları və ya xətlərlə ayrılmış piyada keçidlərindən keçməlidirlər.

Əgər görünmə zonasında piyada keçidi və ya yol ayrığı olmadıqda yolun hərəkət hissəsinə ayırıcı zolaq olmayan və sədd çəkilməyən hər iki tərəfdən yaxşı görünən sahələrdə çəpinə deyil, düzünə keçmək lazımdır.

Küçəni belə keçdikdə piyada ancaq hərəkət hissəsinin eni qədər yol qət etmiş olur. Hərəkət hissəsini çəpinə keçdikdə isə piyadanın yolu və bu yolu keçməyə sərf etdiyi vaxt artıq olur. Bundan başqa yolu çəpinə keçdikdə piyadanın arxası müəyyən dərəcədə nəqliyyatın hərəkəti istiqamətinə tərəf çevrilir ki, bu da həyat üçün təhlükəlidir.

Əgər piyada keçidlərində nizamlayıcı yoxdursa, yalnız yaxınlaşmaqda olan nəqliyyat vasitələrinə qədər olan məsafəni, onların sürətini qiymətləndirdikdən və bu halda yolu keçməyin onun üçün təhlükəsiz olduğunu yəqin etdikdən sonra piyada yolun hərəkəti hissəsinə çıxaraq yolu keçə bilər.

Yolun hərəkət hissəsinə çıxmazdan əvvəl piyada sol tərəfə baxıb nəqliyyatın yaxınlaşmadığını yəqin etməli, yalnız bundan sonra yolun hərəkət hissəsinə çıxaraq yolu ortaya qədər keçməli, sonra sağ tərəfə baxmalıdır. Əgər nəqliyyat yaxınlaşarsa piyada ox xəttinin (və ya təhlükəsizlik adacığının) üzərində dayanaraq nəqliyyatın keçməsinə gözlədikdən sonra ləngimədən yolu keçməyi davam etdirməlidir.

Piyadalar bütün hallarda qırmızı və ya göy sayrışan və xüsusi səs signalı qoşulmuş nəqliyyat vasitələrinə yol verməlidirlər. Hərəkət hissəsində olduqda isə bu nəqliyyat vasitələrinə yol verərək hərəkət hissəsini dərhal boşaltmalıdırlar.

Eyni ilə nizamlanmayan keçidlərdə, yaxud yanib-sönən sarı işıqlı svetofor qoyulmuş yerlərdə piyadalar bütün hallarda yaxınlaşmaqda olan nəqliyyata yol verməlidirlər.

Küçənin, yolun hərəkət hissəsini yaxınlaşmaqda olan nəqliyyatın qabağından keçmək piyada üçün təhlükəlidir. Bu qaydalara riayət edilməyindən Bakı şəhərində çoxlu sayda yol nəqliyyat qəzaları baş verir ki, nəticədə insanlar həlak olur, əksər hallarda isə şikəst qalırlar. Yadda saxlamaq lazımdır ki, hərəkətdə olan nəqliyyatı birdən-birə dayandırmaq mümkün deyil.

Yolun sürücülərə çətin görünən yerlərində (döngələrdə, yoxuşlarda və s.) piyadaların dayanmasına və yolu keçməsinə icazə verilmir. Yolu yalnız hər iki tərəfdən aydın görünən yerlərdən keçmək olar.

Piyadalar küçəni hərəkət nizamlanan yerlərdə küçənin (yolun) keçid hissələrində svetoforun yaşıl işığı, yaxud nizamlayıcının müvafiq icazəverici signalında keçməlidirlər. Yadda saxlamaq lazımdır ki, əgər nizamlayıcının sinə və arxa tərəfləri piyadaya çevrilibse, onda yol ayrıcını keçmək olmaz. Nizamlayıcının sinəsi və kürəyi (arxası) svetoforun qırmızı işığına müvafiqdir. Həmin istiqamətdə nəqliyyatın və piyadaların hərəkəti qadağandır. Nizamlayıcının yan tərəfi (çiyi) piyadaya tərəf çevrilməsi yolu keçməyə icazə verir. Nizamlayıcının sağ əlini yuxarı qaldırması svetoforun sarı işığına müvafiq olduğu üçün piyadalar yol ayrıcına girməyə icazə verilmir.

Svetoforla nizamlanan keçidlərdə piyadalar üçün qoyulmuş «keçin», «dayanın» işıq göstəricilərinə ciddi əməl edilməlidir.

Sutkanın qaranlıq vaxtı piyadalar xüsusilə diqqətli olmalıdırlar. Piyada bilməlidir ki, qarşıdan gələn nəqliyyat vasitəsinin işığı sürücünün gözüne düşdüyünə görə o, yolun işıqlanmayan hissəsində yolu keçən piyadanı görmür. Buna görə də sutkanın qaranlıq vaxtı yolun işıqlanmayan hissələrində yalnız görünüş dairəsində nəqliyyat vasitəsi olmadıqda yolu keçmək olar.

İşıq göstəriciləri əksər hallarda döənən nəqliyyatın hərəkətini nizamlamaq üçün əlavə bölmələri olan svetoforlarla birlikdə tətbiq edilir. Belə svetoforlar qoyulan yolaçırlarında nəqliyyat vasitəsi onun əsas işarəsindən asılı olmayaraq əlavə bölmədəki yaşıl işıq yandığı vaxt ox işarəsinin istiqamətində dönə bilər. Deməli, əlavə bölmələrdə işıq yanmasa, piyadalar küçənin hərəkət hissəsini təhlükəsiz keçə bilərlər.

İnzibati Xətlər Məcəlləsində piyadaların yol hərəkəti qaydalarını pozmalarına görə məsuliyyət nəzərdə tutulur.

Belə ki, piyadalar:

- piyada svetoforlarına və nizamlayıcının işarələrinə riayət etməməyə görə;
- yolun hərəkət hissəsini, dəmir yolunu müəyyən olunmayan yerdən keçməyə görə;
- küçə və yolda yaxınlaşmaqda olan nəqliyyat vasitələrinin qarşısına qəflətən çıxmağa görə;
- qırmızı və ya sayrışan işıq və xüsusi səs signalı qoşulmuş nəqliyyat vasitəsi yaxınlaşan zaman yolun hərəkət hissəsini tərk etməməyə görə;

şərti maliyyə vahidinin 3 misli miqdarında cərimə edirlər.

Ümumi istifadədə olan nəqliyyatdan istifadə etmək qaydaları

Ümumi istifadədə olan nəqliyyat dedikdə, sənşinlərin sərəncamında olan - tramvay, trolleybus, avtobus və taksi başa düşülür.

Ümumi istifadədə olan nəqliyyatın ən qədim növü tramvaydır. Lap əvvəllər vaqonları atlar çəkərdi. Sonralar atları benzin ilə işləyən mühərrik əvəz etdi. Nə vaxt sərnişin az olurdu, mühərrikin ağırlığından vaqonun qabaq tərəfi aşağı əyilirdi. Sərnişinlər çox olduqda isə qabaq tərəfi qalxıb, arxa tərəf aşağı enirdi.

1831-ci ildə Böyük Britaniyanın parlamentində xüsusi Komissiya yaradıldı ki, buxar qüvvəsi ilə işləyən maşınla tanış olsunlar. Komissiya müəyyən etdi ki, bu avtobus kəskin olmayan yoxuşları keçir, rahat və təhlükəsizdir, saatda 16 mil (1 mil-1609 m) sürətlə gedir və 14 sərnişin tutur.

Azərbaycanda ən çox yayılmış ictimai nəqliyyat növü avtobusdur.

Trolleybus Bakının küçələrində son zamanlar geniş istismar edilən nəqliyyat növüdür. Tramvay kimi o da elektrik enerjisinin köməyi ilə hərəkət edir. Fərq ondadır ki, trolleybusa rels lazım deyil. O, səssiz hərəkət edir, ətraf mühiti işlənmiş qazlarla çirkləndirmir.

Yol hərəkəti qaydalarına əməl etmək yol-nəqliyyat hadisələrinin qarşısının alınmasının ən əsas amilidir. Yol-nəqliyyat hadisələrinin qarşısını almaq üçün təkə sürücülərin deyil, piyadaların və sərnişinlərin də yol hərəkəti qaydalarını bilmələri və ona riayət etmələri vacibdir.

Çox zaman yalnız sürücülərin təsiri üzündən deyil, piyadaların, sərnişinlərin xüsusilə də uşaqların, yol hərəkəti qaydalarının bilməmələri, yaxud onlara əməl etməmələri üzündən bəxbəxt hadisələr baş verir.

Küçə və yollarda nəqliyyat vasitələri ilə piyadaların eyni zamanda hərəkət etməsi hərəkətin mürəkkəbləşməsinə səbəb olur. Odur ki, hərəkətin təhlükəsizliyinin təmin edilməsi piyadaların diqqətli olmalarından, onların hərəkət

qaydalarının bilmələrindən və bu qaydalara əməl etmələrindən çox asılıdır.

Ümumi istifadədə olan nəqliyyatda, (yəni avtobus, trolleybus, tramvay və s.) müəyyən olunmuş qaydalara əməl olunması hər birimizin təhlükəsizliyinin qorunmasının əsas şərtlərindən biridir. İndi isə həmin bu qaydalarla tanış olaq.

Bu qaydalar "Yol hərəkəti haqqında" Azərbaycan Respublikası Qanununun 40; 41-ci maddələri ilə müəyyən olunmuşdur.

Sərnişinlərin minib-düşməsi üçün sürücülər tramvay, avtobus və trolleybusu dayanacaq adlanan yerlərdə saxlayırlar. Dayanacaqlarda marşrutların nömrələri yazılmış göstəricilər asılır. Sərnişinlər avtobusu, trolleybusu, tramvayı yalnız minmə meydançalarında, onlar olmadığı yerdə isə səkidə və ya yol kənarında gözləməlidirlər. Səkinin lap kənarında durmaq olmaz, çünki bürəyib və ya qışda sürüşüb maşınların təkəri altına düşə bilərsiniz.

Tramvaya oturmaq üçün əvvəlcə küçənin hərəkət hissəsini keçmək lazımdır. Relslərin küçədə yerləşməsindən və hərəkətin istiqamətindən asılı olaraq müxtəlif vəziyyətlərlə üzləşirsiniz.

- Tramvay yolu və dayanacağı yolun hərəkət hissəsinin ortasındadır.

Bu halda yolun hərəkət hissəsinə çıxmamışdan qabaq yolun sol tərəfinə baxmaq lazımdır ki, nəqliyyat vasitələri yaxınlaşır, ya yox.

Əgər yolun hərəkət hissəsində iki tərəfli hərəkət varsa, küçəni keçmək üçün əvvəlcə sola, küçənin ortasında isə sağa baxmaq lazımdır.

Ümumi istifadədə olan nəqliyyat vasitəsinə minmə və ya ondan düşmə yolun hərəkət hissəsində və ya orada yerləşən minik meydançasında aparılır. Sürücü dayanacaqda duran ümumi istifadədə olan nəqliyyat vasitəsinə doğru gedən və ya ondan düşüb gedən sərnişinlərə yol verməlidir (qapılar tərəfdən).

İki qapılı avtobuslarda arxa qapıdan minib, qabaq qapıdan düşmək lazımdır. Bir çox böyük avtobuslarda, xüsusən, şəhərdaxili daşımalarda üç qapı olur. Belə halda orta qapıdan minib, arxa və qabaq qapıdan düşürlər. Axırncı dayanacaqda bütün qapılardan minib düşməyə icazə verilir. Kənd yerlərində bir qapılı avtobuslardan daha çox istifadə olunur. Bu cür avtobuslarda minməyə düşmə tam qurtardıqdan sonra icazə verilir.

Avtobusa qabaq qapıdan minmək hüququna aşağıdakılar malikdirlər:

- a) hamilə qadınlar,
- b) əlillər,
- v) yanında 7 yaşına qədər uşaq olanlar,
- q) ibtidai sinif şagirdləri,
- d) qocalar.

Tramvaydan sərnişinlər düşdükdən sonra birinci vaqonun qabaq qapısı istisna olmaqla bütün qapılardan minməyə icazə verilir.

Trolleybusa minməyə ancaq arxa qapıdan icazə verilir.

Ümumi istifadədə olan nəqliyyat növlərindən-tramvaydan, trolleybusdan, avtobusdan istifadə qaydalarına riayət etmək vacibdir. Onlardan minib düşərkən tələsmək olmaz, sakit və müştəkkil olmaq lazımdır. Hansı qapıdan gəldi düşmək və ya düşmək istəyənlər vaqonlardan çıxmamış minmək bir-birinə maneçilik yaradır, nəticədə avtobus, tramvay və trolleybus dayanacaqda xeyli vaxt itirir. Növbəti dayanacağa müəyyən edilmiş vaxtda çatmaq üçün sürücü sürəti artırmalı olur. Bütün avtobus, tramvay və trolleybusların öz marşrut cədvəlləri olur. Gecikmədən vaxtında dayanacaqlarda olub və oradan vaxtında yola düşməlidirlər.

Biz küçələrdə gəzərkən piyada, lakin nəqliyyat vasitəsinə mindikdə artıq sərnişin oluruq. Sərnişinlər qapıların bağlanmasına mane olmamalı, yaxud nəqliyyat vasitəsi tam dayanana kimi onları açmamalıdır. Avtobus, tramvay və trolleybusda yavaş-yavaş o qapıya tərəf yaxınlaşmalısan ki, oradan düşəcəksən. Hər dəfə sürücü səs ucaldan vasitəsi ilə sərnişinlərdən qabaq tərəfə yaxınlaşmağı xahiş edir.

Aşağıdakı hallarda avtobus, tramvay və trolleybusda getmək qadağandır:

- vətəndaş sərxoş vəziyyətdədirsə,
- vətəndaş özü ilə tez alışan və zəhərli maddə aparırsa, daşınan əşyaların ölçüsü 100x60x60 sm-dən (tramvayda) və 100x50x30 sm-dən (avtobusda, trolleybusda) böyükdürsə,
- vətəndaşın paltarları və ya apardığı əşya başqa sərnişinlərin paltarlarını və ya tramvay, avtobus və trolleybusun daxilini çirkəndirib korlayacaqsas.

Ümumi istifadədə olan nəqliyyat vasitələrində aşağıdakılara icazə verilmir:

- Siqaret çəkmək, zibilləmək;
- Bədbəxt hadisə və qəzalar istisna olmaqla avtomaşının saxlanması üçün işarə verməyə;
- Oturacaqda uşaqları ayaq üstə qoymağa;
- Nəqliyyat vasitəsinin xarici hissələrində getməyə, qapı və pəncərələri sürücünün icazəsi olmadan açmağa, qapı və pəncərələrdən əl və ya başını çıxarmağa, qapıların bağlanmasına mane olmağa;
- Hərəkət vaxtı minmə və düşməyə.

Bunu hamı bilməlidir:

- Dayanmış avtomobilin, trolleybusun və avtobusun yalnız arxasından, tramvayın isə qabağından adlayıb keçmək lazımdır. Bu qaydanı pozarkən siz yolu keçərkən düşdüyünüz nəqliyyatı ötüb keçən avtomaşını, yaxud qarşıdan gələn tramvayı görməz və nəticədə təhlükə ilə üzləşərsiniz.

Bakını Zaqluba istirahət zonasında baş vermiş yol-nəqliyyat hadisəsi çox illər keçməsinə baxmayaraq, heç vaxt yaddan çıxmır. Zaqluba yolunda Daxili İşlər Nazirliyinin İstirahət evinin yanında «İkarus» markalı avtomaşın dayandı. Anasından tez düşən Nigar dayanmış avtobusun qabağından tələsik yolun o biri tərəfində duran atasının yanına qaçmaq istədi. Bu vaxt avtobusu ötüb keçən göy rəngli «Jiquli» markalı avtomobil Nigarı vurub qarşıdan gələn başqa bir maşının təkərləri altına atdı. Köməyə gələn yol polisi əməkdaşları yaxınlaşdıqda Nigar artıq aldığı zərbdən ölmüşdü. O, ata-anasının tək balası idi. Anası nalə çəkib ağlayırdı. «Jiquli»nin sürücüsü isə özünü itirmişdi. Ana ona deyirdi: «Sizin günahınız yoxdur. Günah mənimdir». Nigar 4-cü sinif şagirdi idi. Həqiqətən də bu hadisədə günahkar Nigar və onun anası idi. Ona görə də bütün valideynlərə müraciət edib deyirik.

Hörmətli valideynlər!

Yol hərəkəti qaydalarını həmçinin bu qaydaları pozmağın təhlükəsini öz uşaqlarınıza aydınlaşdırmaq Sizin ümdə vəzifənizdir. Uşaqlarınıza küçədə oynamağa icazə verməyin. Onları nəzarətsiz qoymayın.

Velosiped sürmə qaydaları

1867-ci ilə Parisdə müasir velosipedə oxşayan mexanizm sənaye sərgisində nümayiş etdirildi. Sonralar bu təzə mexanizm bütün dünyada geniş yayıldı.

İki təkərli velosipedi asanlıqla sürmək olur. Lakin asanlıqla da aşır. Yolda gözlənilməz bir nahamarlıq olduqda, qəflətən tormozladıqda bu, müvazinətin itməsinə gətirir və təhlükə yaradır. Velosiped ən təhlükəli və müvazinətsiz nəqliyyat vasitəsidir.

Velosipedi avtomobil kimi ani saxlamaq olmur. Onun tormoz yolu avtomobilin tormoz yolundan uzundur. Deməli, təhlükəli zona uzundur. Tormoz vaxtı müvazinəti itirmək olar.

Hesablamalar göstərir ki, velosiped avtomobildən 10 dəfə təhlükəlidir. Buradan nəticə çıxır ki, velosipedi idarə etmək üçün ağıl və böyük vərdiş tələb olunur. Velosipedçi yol hərəkəti qaydasını yaxşı bilib yerinə yetirməlidir ki, onunla və ya başqa birisi ilə heç bir bədbəxt hadisə baş verməsin. Azərbaycan Respublikasında 14 yaşdan aşağı oğlan və qızlara avtomobil yollarında velosiped sürmək qadağandır. Asma mühərrikli velosipedi 16 yaşdan sonra sürməyə icazə verilir.

Velosipedi sürməyə başlamazdan əvvəl müvazinətini saxlamağı öyrənmək lazımdır. Velosipedlə yavaş getmək tez getməkdən çətindir. Yavaş getməyi öyrənmək lazımdır. Yavaş getməyi öyrənəndən sonra sürətlə getməyi öyrənməli, tormozları yoxlamalı, lakin birdən tormoz etməməlidir ki, yıxılmasın. Sonra tək əl ilə velosipedi sürməyi öyrənmək lazımdır. Növbə ilə gah sağ əli, gah da sol əli buraxıb, velosipedi idarə etməyi öyrənmək lazımdır. Bu ona görə vacibdir ki, döngələrdə bir əl ilə signal vermək lazım gəlir. Bir çox uşaqlar öz «igidlilik»lərini göstərmək üçün sükandan iki əlini də buraxırlar. Lakin belə «akrobat»ları küçə sevmir.

Ən aşağı sürətlə velosipedi sürmək onu sürməyi bacarmağın ən yaxşı göstəricisidir.

Velosipedi sürməyə başlamazdan əvvəl onun sazlığını yoxlamaq lazımdır.

Velosipeddə aşağıdakılar olmalıdır:

- Tormoz- hər bir velosipeddə ayaq tormozu olmalıdır.

- Səs signalı, adətən, zəng olur. Vaxtlı-vaxtında zəngin qapağını açıb ora yağ tökmək lazımdır.

Bir çox uşaqlar elə hesab edirlər ki, fit və ya qışqırıq zəngi əvəz edir. Lakin küçədə fit çalmaq və ya qışqırıq ayıb sayılır, ona görə də bunlar səs signalını əvəz edə bilməz.

Velosiped texniki cəhətdən saz olmaqla bərabər lazımcına təhciz olunmalıdır.

Velosipedin qabaq tərəfində ağ işığı olan fanar, arxasında isə qırmızı işığı olan fanar və ya işıq əks etdirən qırmızı rəngli şüşə ilə təhciz olmalıdır. Günün qaranlıq vaxtında yanmayan fanarla velosipedi idarə etmək qadağandır. Velosipedin qırmızı rəngli arxa işıq əks etdirəni günün qaranlıq vaxtı və pis görünüşlü hava şəraitində sürücülərə imkan verir ki, vaxtında qarşıda gedən velosipedi görə bilsinlər.

Yan tərəflərində qırmızı rəngli və ya sarıya çalan işıq əks etdirənləri olmalıdır ki, velosipedçi yaxşı görünsün.

Pis olmaz ki, velosipeddə arxanı görmək üçün güzgü olsun.

Yolun hərəkət hissəsi ilə velosipedlərin bir sıra ilə hərəkət etməsinə icazə verilir. Bu zaman yolun sağ tərəfindən 1 m-dən çox olmayan məsafə saxlamaq lazımdır.

Sağa və sola dönrəkən, ötmə əməliyyatı apararkən velosipedçi 30-40 m məsafədən xəbərdarlıq signalı verməlidir.

Sağa dönrəkən sağ əl, sola dönrəkən sol əl müvafiq olaraq çiyin bərabərində qaldırılır. Manəvr qurtaranadək əl qaldırılmış vəziyyətdə olmalıdır. Ən təhlükəli manəvr sola və geriye dönməkdir. Velosipedçi daha çox bu halda yol hərəkəti qaydasını pozur və nəticədə qəza baş verir.

Velosipedçiyə getdiyi istiqamətdə bir hərəkət zolağı olduqda sola və geriye dönməyə icazə verilir. Adətən, avtomobilin bir hərəkət zolağının eni 3,5 m olur. Deməli, yolun eni 7-8 m olduqda velosipedçiyə sola dönmək olar. Sola dönrəkən mərkəz xəttinə yaxın vəziyyət tutmaq lazımdır. Əgər bir istiqamətdə bir neçə hərəkət zolağı varsa, velosipedçi sola və geriye dönmək üçün ondan düşüb piyadaların yol kəsişməsini keçərkən əməl etdiyi yol hərəkəti qaydasına uyğun hərəkət etməlidir.

Bütün təhlükəsizlik qaydalarına əməl etmək velosipedçinin xeyrinədir. Kim ki, yoldadır bu atalar sözünü yadından çıxarmamalıdır: «Yeddi dəfə ölç, bir dəfə biç».

Yadda saxlayın:

- Yolun hərəkət zolaqlarının sayından asılı olmayaraq velosipedçiyə yol kəsişməsini keçərkən düz istiqamətdə, ya da sağa dönməyə icazə verilir.

- Velosipeddən düşmədən sola dönməyə o vaxt icazə verilir ki, yolda ancaq bir hərəkət zolağı vardır.

Velosipedçiyə aşağıdakılar qadağandır:

- Bulvar, bağ, parkların piyada yollarında, səkidə velosiped sürmək;

- Sükanı tutmadan sürmək;

- Dartılmaq üçün hərəkət edən nəqliyyatdan yapışmaq;

- Avtobus, trolleybus və başqa avtomaşınların arxası ilə bilavasitə sürmək. Çünki həmin avtomaşın tormozladıqda toqquşma qaçılmazdır;

- Velosipedi idarə etməyə mane olan yük və sərnişin daşımaq;

- Texniki cəhətdən nasaz və lazımcına təhciz olunmayan velosipeddən istifadə etmək;

- Velosipedi yol hərəkət qaydasını bilməyən başqa şəxsə vermək;

- Günün qaranlıq vaxtlarında velosipedin qabaq və arxa fanarları olmadan sürmək;

- Xəstə və çox yorğun vəziyyətdə velosiped sürmək.

Sürücülərin, svetoforun və nizamlayıcının verdiyi xəbərdarlıq işarələri

Müasir avtomobillər səs və işıq xəbərdaredicisi vasitələri ilə təhciz edilmişdir ki, bunların köməyi ilə sürücü digər nəqliyyat vasitələrinə və piyadalara yaxınlaşdığını, hansı istiqamətdə hərəkət edəcəyini qabaqcadan xəbər verir.

Yaxınlaşmanı bildirmək üçün səs signalından, hərəkətin istiqamətinin dəyişdirilməsi üçün «dönmə» göstəricilərindən, sürətin azaldılması isə «dayan» işarəsindən istifadə edilir.

Sürücü sola dönməzdən, yaxud maneəni sol tərəfdən keçməzdən əvvəl «sola dönmə» işığını yandırmaqlı, əgər bu göstərici yoxdursa və ya işləmirsə, sol qolunu yana uzatmalıdır.

Motosikl, motoroller, moped, velosiped və arabaların sürücüləri də sol qolunu yana uzatmalı, yaxud sağ qolunu dirsekədən yuxarı qatlamalıdır.

Sağa dönməzdən qabaq nəqliyyat vasitələrinin göstəriciləri yoxdursa və ya işləmirsə, onda sağ qolu yana uzatmaq lazımdır. Sağa dönməzdən qabaq sol qolu dirsekədən yuxarı qatlamaqla da işarə vermək olar.

Tormozlama zamanı «dayan» işarəedicisi yandırılır. «Dayan» işarəsi olmaqdıqda, yaxud nasaz olduqda tormozlama əməliyyatı aparmazdan əvvəl sürücü qolunu yuxarı qaldırmalıdır.

Sürücülərin xəbərdarlıq işarələri vermələri, heç də onlar üçün hərəkət üstünlüyü vermir. Bu işarələr ən azı maneərdən 5 saniyə əvvəl verilməlidir.

Yaşayış məntəqələrində sürücülərə səs signalı vermək, bəzi xüsusi hallar istisna olmaqla qadağan edilir.

Sürücülər xəbərdaredicisi işarələr verərkən piyadalar bu işarələrə diqqət yetirməlidirlər. Əgər sürücü bu işarələrə uyğun manevrə başlamışdırsa, ona bu hərəkəti sona çatdırmağa şərait yaratmalıdırlar.

Yol hərəkətinin nizamlanması, texniki nizamlaşdırma vasitələri və nizamlayıcı vasitəsilə həyata keçirilir.

Texniki nizamlaşdırma vasitələrinə svetoforlar, yol nişanları, nişanlaşdırma xətləri, piyada çəpərləri və s. aiddir.

Texniki nizamlaşdırma vasitələrinin bir növü svetoforlardır. Svetoforlar vasitəsilə yollarda, yolaçılarındı və digər yerlərdə yol hərəkəti nizamlanır.

Svetoforlar vasitəsi ilə verilən signallarda yaşıl, sarı, qırmızı və ağ sarımtıl rənglər tətbiq olunur.

Təyinatından asılı olaraq svetofor signalları dairəvi formalı, ox (oxlar) piyadanın və ya velosipedin silueti şəklində və «X» formalı ola bilər.

Svetoforun dairəvi signalının aşağıdakı mənalrı vardır:

1) Yaşıl rəngli işığın yanması - bu signal hərəkətə icazə verir.

2) Yaşıl rəngli işığın yanıb sönməsi - bu signal hərəkətə icazə verir və bildirir ki, onun vaxtı qurtarır, tezliklə qadağan signalı yanacaq (yaşıl signalın sönməsinə qədər qalan müddəti sürücülərə bildirmək üçün rəqəmli tablo tətbiq edilə bilər).

3) Sarı rəngli işığın yanması - bu signal hərəkəti qadağan və tezliklə signalın dəyişəcəyi barədə xəbərdarlıq edir.

4) Sarı rəngli işığın yanıb-sönməsi hərəkətə icazə verir və nizamlaşdırmayan yolaçıının və ya piyada keçidinin olduğunu bildirir, təhlükə barədə xəbərdarlıq edir.

5) Qırmızı rəngli işığın yanması və ya yanıb-sönməsi-bu signal hərəkəti qadağan edir.

6) Qırmızı və sarı rəngli işıqların eyni vaxtda yanması-bu signal hərəkəti qadağan edir və tezliklə yaşıl signalın yanacağını bildirir.

Svetoforun oxlar şəklində qırmızı, sarı və yaşıl rəngli işıqlarının mənası müvafiq rəngli dairəvi işıqların mənası ilə eynidir, lakin onların qüvvəsi yalnız oxlarla göstərilən istiqamətlərə şamil edilir. Dairəvi signallı svetoforların yaşıl ox (oxlar) şəklində bir və ya iki əlavə bölməsi ola bilər. Həmin bölmələr dairəvi yaşıl signalın səviyyəsində yerləşdirilir.

Əlavə bölmənin işığının sönməsi və bu bölmənin nizamlaşdırıldığı istiqamətdə hərəkətin qadağan edilməsi deməkdir.

Svetoforun işığı piyada (velosiped) silueti şəklindədirsə, onun qüvvəsi yalnız piyadalara (velosipedçilərə) şamil edilir. Bu zaman yaşıl işıq piyadaların (velosipedçilərin) hərəkətinə icazə verir, qırmızı işıq isə onların hərəkətini qadağan edir.

Piyadaların hərəkətinin təşkilində istifadə olunan əlavə avadanlıqlar

Respublikamızda baş vermiş yol-nəqliyyat hadisələrinin təhlili göstərir ki, onların xeyli hissəsi piyadaların vurulması ilə bağlıdır. Bu cür hadisələrin sayının azaldılması və piyadaların təhlükəsizliyini təmin etmək məqsədilə müxtəlif üsul və vasitələrdən istifadə edilir.

İstifadə edilən üsul və vasitələr əsasən piyadaların küçəni, yolu istədiyi yerdən keçməsinin qarşısını almaq məqsədi üçündür.

Bunlara «piyada keçidi» yerini, yeraltı və yerüstü piyada keçidləri, çağırış svetoforlarını, piyada çəpərləri və müxtəlif konstruksiyalı maneələri misal göstərmək olar.

- «Piyada keçidi» yolun hərəkət hissəsində piyadaların yolu keçməsi üçün nəzərdə tutulan sahədir. Bu sahə xətlərlə nişanlanır.

- Böyük şəhərlərdə piyadaların və nəqliyyat vasitələrinin ən çox hərəkət etdikləri küçələrin kəsişmələrində piyadaların təhlükəsizliyini təmin etmək məqsədilə yol ayrıcının şəraitindən asılı olaraq yeraltı və ya yerüstü piyada keçidləri tikilir.

- Çağırış svetoforlarından bir çox yerlərdə, xüsusən, təhsil ocaqlarının qarşısında istifadə edilir. Belə svetoforda nəqliyyat vasitələri üçün daimi yaşıl işıq yanır ki, lazım gəldikdə küçəni keçməzdən qabaq səkidə qoyulmuş sütundakı düyməni basaraq svetoforda qırmızı işıq yandırılır və nəqliyyat vasitələri dayanır. Qırmızı işığın yanma müddətində piyadalar yolu rahat keçə bilirlər.

- Hərəkətin şəraitindən asılı olaraq, piyadaların küçənin və yolun işlək hissəsinə qəflətən çıxması ehtimalı olan və çox təhlükəli yerlərdə səki boyunca çəpərlər və ya müxtəlif konstruksiyalı maneələrdən istifadə olunur.

Nizamlayıcının signalı, onların əhəmiyyəti və yolaçıını keçmək qaydaları

Yollarda, yolayırclarında və digər yerlərdə yol hərəkəti qaydalarına nəzarəti həyata keçirmək, yol hərəkətinin gərginliyini aradan qaldırmaq məqsədilə nizamlayıcı tərəfindən verilən siqnallardan istifadə olunur.

Nizamlayıcının siqnallarının aşağıdakı mənalıdır:

1. Bütün nəqliyyat vasitəsi sürücülərinə və piyadalara aid olan siqnallar:

a) «Diqqət. Hərəkət dayandırılın» siqnalı hərəkəti qadağan edir, lakin siqnal verildikdən sonra yolayırclarında olan sürücülərə və piyadalara hərəkətlərini davam etməyə icazə verir,

b) «Müəyyən istiqamət üzrə hərəkət» siqnalı nizamlayıcının sinə və arxa tərəfindən gələn nəqliyyat vasitələrinin və piyadaların hərəkətini qadağan edir. Sol və sağ tərəfindən gələn tramvayların düzünə, relssiz nəqliyyat vasitələrinin düzünə və sağa hərəkət etməsinə, sinə və arxa tərəfindən isə piyadalara yolun hərəkət hissəsini keçməyə icazə verir.

v) «Sola dönmə» siqnalı nizamlayıcının sol tərəfindən gələn tramvayların sola dönməsinə, relssiz nəqliyyat vasitələrinə bütün istiqamətlərdə hərəkət etməyə, sinə tərəfindən gələn nəqliyyat vasitələrinə sağa dönməyə, arxa tərəfindən piyadalara hərəkət hissəsini keçməyə icazə verir, sağ və arxa tərəfindən gələn nəqliyyat vasitələrinin hərəkətini isə qadağan edir.

2. Konkret nəqliyyat vasitəsi sürücüsünə və piyadaya aid olan siqnallar:

a) «Sürəti azaldın» siqnalı nizamlayıcı əli ilə yuxarı-aşağı hərəkətlər edərsə, hərəkətə icazə verilən istiqamətlərdə sürücüdən öz nəqliyyat vasitəsinin sürətinin azaldılmasını tələb edir.

b) «Sürəti artırın» siqnalı nizamlayıcı əli ilə üfüqi vəziyyətdə (saat əqrəbi istiqamətində) dairəvi hərəkətlər edərsə, hərəkətə icazə verilən istiqamətlərdə sürücüdən öz nəqliyyat vasitələrinin sürətini artırmaq, piyadalardan isə yolu keçməsinə tələb edir,

v) «Dayanın» siqnalı nizamlayıcı tərəfindən hər hansı nəqliyyat vasitəsinə tərəf yönəldilmişdirsə, onun sürücüsündən öz nəqliyyat vasitəsinin yolun hərəkət hissəsinin kənarında dayandırılmasını tələb edir.

Nizamlayıcı siqnalları verərkən fətdən də istifadə edə bilər.

Nizamlayıcı yol ayırıcında ehtiyat yerdə dayanmalıdır ki, bütün hərəkət iştirakçıları onu görsünlər. Sütkanın qaranlıq vaxtı nizamlayıcı işıq düşən yerdə dayanmalıdır və ya istifadə edilən jezl işıq saçan və yaxud işıq verən olmalıdır.

Yol hərəkətinin nizamlanması Azərbaycan Respublikası Daxili İşlər Nazirliyi Dövlət Yol Polisi İdarəsinin əməkdaşları (müfəttişləri) vasitəsilə həyata keçirilir.

Yol nişanları və yolların nişanlanması

Yol nişanları XIX əsrin sonlarında ilk avtomobillərlə birlikdə yollarda meydana çıxmışdır. 1969-cu ildə Parisdə keçirilmiş avtomobil hərəkətinə aid birinci beynəlxalq konfransda yol hərəkətinin və avtomobilə verilən tələblərin əsas prinsiplərini göstərən beynəlxalq razılaşma qəbul edilmişdir. Burada yol nişanlarına aid ilk tövsiyələr qəbul edilmişdir.

03 iyul 1998-ci il tarixdə qüvvəyə minmiş "Yol hərəkəti haqqında" Azərbaycan Respublikası Qanununun 15-ci maddəsi ilə yol hərəkətinin nizama salınmasının vahid qaydaları, yəni yol hərəkəti qaydaları təsdiq olunmuşdur.

Yollarda yol hərəkətinin qaydaları və şəraiti barədə müəyyən məlumat verən və yol hərəkətini nizamlayan əsas vasitələrdən biri yol nişanlarıdır.

Yol nişanları 7 qrupa bölünür:

Xəbərdarlıq;

Üstünlük;

Qadağan;

Məcburi hərəkət istiqaməti;

Məlumatverici-göstərici;

Servis;

Əlavə məlumat (lövhəciklər) nişanları.

Hər bir yol nişanının öz nömrəsi olur ki, onun birinci rəqəmi qrupun nömrəsinə uyğun olur, sonrakı rəqəmlər qrupda ardıcıl nömrəni və müxtəliflik mövcud olduqda onun ardıcıl nömrəsinə əks etdirir. Müxtəlif qruplardan toplanan, üstünlük nişanlarından başqa, hər qrup yol nişanlarının özünə məxsus rəngi və forması vardır. Bu nişanın uzaq məsafədən yaxşı dərk edilməsinə imkan verir. Sütkanın qaranlıq vaxtlarında nişanların aydın görünməsi üçün şəhərlərdə onlar işıqlandırılır, yaşayış məntəqələrindən kənar yollarda isə nişanlara işıq əks etdirici materiallar tətbiq edilir.

Nişanların qoyulmasında mühüm şərtlərin yaxşı görünməsi və ən azı 100 m məsafədən təyin edilə bilməsidir.

Nişanları əsasən yolun sağ tərəfindən qoyurlar. İki və ya artıq zolaqlarda bir istiqamətdə hərəkət olan yollarda yol nişanları vaxtılı-vaxtında sürücü tərəfindən çətinliklə qavranılarsa, onlarda olan məlumat nəzərə alınmaqla nişanlar təkrar qurulur.

Yolun solunda yerləşdirilən yol nişanının görünməsinin təmin olunması mümkün deyilsə və ya əks istiqamətli hərəkət üçün üç və artıq hərəkət zolağı varsa, onda yol nişanları yolun hərəkət hissəsinin üstündə qurulur.

Yol nişanları Nazirlər Kabinetinin Hərəkətin Təhlükəsizliyi Komissiyasının müvafiq qərarı ilə qurulur və ya çıxarılır.

1. Xəbərdarlıq nişanları hərəkət zamanı şəraitə uyğun tədbirlər görülməsini tələb edilən yolun təhlükəli sahəsinə yaxınlaşma və təhlükənin xarakteri barədə yol hərəkəti iştirakçılarına məlumat verir. Xəbərdarlıq nişanlarının əsas fərqləndirici əlamətləri (1.3, 1.4 və 1.31 qrupları istisna olmaqla) onların ağ fonlu üçbucaqlı və qırmızı haşiyəli formasıdır. Onlar heç bir məhdudiyyət nəzərdə tutmurlar. Lakin belə nişanları gören sürücü diqqətini artırmalı və şəraitə uyğun təhlükəsizlik tədbirləri görməyə hazır olmalıdır.

2. Üstünlük nişanları yolayırclarını, yolun hərəkət hissəsinin kəsişmələrini, habelə əks istiqamətlərdə hərəkət edən iki nəqliyyat vasitəsinin eyni zamanda keçməsinə imkan verməyən dar sahələrini keçmək növbəliyini göstərir.

Üstünlük nişanları başqa qruplardan toplandığına görə vahid forma və rəng fonuna malik deyildirlər.

3. Qadağan nişanları yol hərəkəti iştirakçılarının hərəkətinə müəyyən məhdudiyyətlər qoyur, yaxud ləğv edir. Onların dairəvi forması, ağ fonu, 3.27-3.30 işarələrinin mavi və qırmızı haşiyəsi vardır.

3.1, 3.21, 3.23, 3.25, və 3.31 nişanları rəngli tərtibatla fərqlənilir.

Qadağan nişanları müvafiq məhdudiyyətin qoyulduğu küçə və yolların sahələrinin bilavasitə qabağında və ya onun ləğv edildiyi yerlərdə quraşdırılır.

4. Məcburi hərəkət istiqaməti nişanları sürücülərə nəqliyyat vasitələrinin hərəkətinin icazə verilmiş istiqamətini, sürətini, müvafiq nəqliyyat vasitələrinin hərəkətini, eləcə də piyadaların hərəkəti üçün nəzərdə tutulan yolları göstərir. nişanların dairəvi forması və mavi fonu vardır.

5. Məlumatverici-göstərici nişanlar hərəkətin müəyyən rejimini tətbiq və ya ləvğ edirlər. Eləcə də yaşayış məntəqələrinin və başqa obyektlərin yerləşməsi barədə məlumat verirlər.

Bu nişanların düzbucaq forması vardır, sürücülərin və hərəkətin digər iştirakçılarının yolun vəziyyətinin xüsusiyyətləri, yaşayış məntəqələrinin adları, onları keçmə qaydaları, küçələrin və yolların ayrı-ayrı sahələrində hərəkət rejiminin müəyyələşdirilməsi üçün nəzərdə tutulmuşdur.

Bu qrup nişanların müxtəlif fonları vardır. Yaşıl fon avtomagistral, göy fon bütün başqa avtomobil yolları, ağ fon yaşayış məntəqəsi əlaməti deməkdir. Nişanların sarı fonu yolun təmir olunan hissələrinin yanından keçmə üçün tətbiq olunur.

6. Servis nişanları yollarda müvafiq obyektlərin yerləşməsi barədə məlumat verir.

Servis nişanlarının düzbucaq forması, enli mavi haşiyəsi vardır. Müvafiq rəmlər ağ fon üzərində təsvir olunur.

7. Əlavə məlumat nişanları (lövhəcikləri) birlikdə tətbiq olunduğu nişanların təsirini dəqiqləşdirir və ya məhdudlaşdırırlar.

Lövhəciklər birlikdə tətbiq olunduqları yol nişanının bilavasitə altında yerləşdirirlər. Yolun hərəkət hissəsinin qırağında və ya səkinin üstündə asıldıqda, 7.2.2-7.2.4, 7.13 əlavə məlumat nişanları yol nişanlarının yan tərəfində yerləşdirilir.

Yolun nişanlanması yol hərəkətinin nizamlanmasının səmərəli vasitələrindən biri olmaqla, nəqliyyat axınının qaydaya salınmasına və yolun buraxılış qabiliyyətinin yüksəldilməsinə xidmət edir.

Yol nişanlanmasına hərəkət təhlükəsizliyini artırmaq məqsədi ilə yol hərəkəti qaydalarını müəyyənləşdirən, yol qurğularının ölçülərini və ya yolun istiqamətini bildiren, yolun hərəkət hissəsinə yolun və ya yol qurğularının digər elementlərinə çəkilən xətlər, yazılar və digər qeydlər aiddir. Yol nişanlanması müstəqil şəkildə, habelə yol nişanları və svetoforlarla birlikdə tətbiq olunur.

Yolun nişanlanmasının aşağıdakı formaları vardır:

1. Üfüqi:

- a) uzununa,
- b) köndələnə,
- v) digərləri,

2. Şaquli.

Nişanlanma xəttləri və onların əhəmiyyəti

Nəqliyyatın və piyadaların hərəkətini yaxşı təşkil etmək və sürücülərə yolu düzgün göstərmək, bununla da hərəkətin təhlükəsizliyini təmin etmək üçün yolları və küçələri nişanlayırlar.

Yol nişanlanmasına hərəkət təhlükəsizliyini artırmaq məqsədi ilə yol hərəkəti qaydalarını müəyyənləşdirən, yol qurğularının ölçülərini və ya yolun istiqamətini bildiren, yolun hərəkət hissəsinə, yolun və ya yol qurğularının digər elementlərinə çəkilən xətlər, yazılar və digər qeydlər aiddir.

Üfüqi nişanlanma sarı rəngdə və ağ rənglə çəkilir.

Sarı rənglə çəkilən xətlər aşağıdakılardır:

1.10. 1.17.

Ağ rənglə çəkilən xətlər aşağıdakılardır:

1.1, 1.2, 1.5, 1.6, 1.7, 1.8, 1.9, 1.11, 1.12, 1.13, 1.14.1, 1.14.2, 1.14.3, 1.15, 1.16.1, 1.16.3, 1.18, 1.19, 1.20, 1.21, 1.22, 1.23,

Üfüqi nişanlanma xətlər, oxlar, yazılar və hərəkət hissəsinin üstündəki, başqa işarələr müəyyən rejimləri və hərəkət tərzini təyin edir.

Şaquli nişanlanma xətlər aşağıdakılardır:

2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 2.7.

Yol qurğuları və yol avadanlığı ünsürlərini üzərində birgə qara və ağ rəngli zolaqlar şəklində çəkilmiş şaquli nişanlanma onların qabaritlərini göstərir və görünən səmtləşmə vasitəsi rolunu oynayır.

Yol ayırıcı və meydanlar

Yol ayırıcı - yolların bir səviyyədə hər hər hansı kəsişməsi, birləşməsi və ya şaxələnməsi, o cümlədən bunların əmələ gətirdiyi ərazidir.

Yolayrıcının sərhədi səkilərin və ya yol kənarlarının xarici sərhədlərinin birləşdirən xəyalı xətlərlə məhdudlaşır. Yol ayırıcıları öz konfigurasiyasına görə «+», «X», «T» və «Y» şəklində ola bilər.

Kəsişən və ya qovuşan yolların xəyalı ox xətlərinin kəsişdiyi nöqtə yolayrıcının mərkəzi adlanır.

Bəzən beş və daha çox yolun kəsişdiyi yer böyük ərazi təşkil edir ki, belə yerlər meydan adlanır. Meydanlarda çox sıralı hərəkət təşkil edilir, həmçinin avtobusların, trolleybusların və taksi avtomobillərin müvafiq dayanacaqları və gözləmə yerləri yerləşir. Bir çox hallarda meydanlardan nəqliyyat axınlarını paylamaq məqsədilə istifadə edilir.

Belə meydanların arxasında ayırıcı-istiqamətləndirici adacıqlar yerləşdirilir və meydana dairəvi hərəkət təşkil

edilir.

Nəqliyyat vasitələrinin sürücüləri meydanlarda kəsişmə yerlərində rast gəldikləri hər bir svetoforun, yol nişanları və nişanlama xətlərinin tələbinə ayrılıqda tabe olmalıdırlar. Əgər meydanların kəsişmə yerlərində svetoforun, yol nişanları və nişanlama xətləri yoxdursa, sürücülər eynidərəcəli yolların yol ayrıcını keçmək qaydasını rəhbər tutaraq hərəkət etməlidirlər.

Meydançalar, əhatə etdiyi ərazinin böyüklüyü ilə, eləcə də həmin ərazidə küçələrin tikinti xətlərinin xəyali uzadılması nəticəsində yarana bilən sahələrin olması ilə yolayrıcılarından fərqlənir.

Küçə və yolların elementləri

Şəhərin və s. yaşayış məntəqəsinin, mədəni-məişət binalarının, ya da hərəkət olan park məhəllələri arasında yerləşən hissəyə küçə deyirlər.

Binalar, onların tikinti xətləri və ya çəpərləri arasında qalan məsafəyə küçənin eni deyilir. Küçənin əsas elementləri aşağıdakılardır:

- 1) piyadaların hərəkət etmələri üçün düzəldilmiş səkilər;
- 2) küçənin ortasında, yaxud kənarında yerləşdirilmiş tramvay xətləri;
- 3) relssiz nəqliyyatın hərəkəti üçün küçənin işlək hissəsi;
- 4) küçənin ortasında, yaxud səkilərdə işlək hissə və ya tikinti binaları arasında yaşıllıqlar salınması üçün olan sahə;
- 5) geniş küçələrdə işlək (hərəkət) hissəni ayıran ehtiyat adacıqları;
- 6) iri şəhərlərdə geniş prospektlərdə və küçələrdə revers zolaqları.

Yol hərəkəti qaydalarına, dövlət standartlarına və digər normativ-hüquqi aktlara uyğun olan ölçülərə və kütləyə malik avtomobillərin, avtobusların və digər nəqliyyat vasitələrinin müəyyənləşdirilmiş sürətlə təhlükəsiz və rahat hərəkətini təmin etmək üçün nəzərdə tutulur.

Yolun elementləri aşağıdakıdır:

1. Yolun hərəkət hissəsi.
2. Yolun ox hissəsi.
3. Yolun ayrıcı zolağı.
4. Yolun döşənməsi.
5. Arx
6. Yolun çiyi.
7. Yolun kəsiyi.
8. Torpaq döşəməsi.
9. Velosiped yolu.
10. Piyadalar yolu.
11. Yeraltı və yerüstü piyadalar üçün keçid.
12. Yerəti azaldan və sürəti gücləndirən zolaqlar.

Bu yol elementləri avtomobil yolunun dərəcəsiindən asılı olaraq yolda mövcud olur.

Hərəkətin təhlükəsizliyinin təmin olunmasında sürücünün ustalığından, onun düzgün sürət seçməsiindən çox asılıdır.

Nəqliyyat vasitəsinə etibarlı və təhlükəsiz sürmənin əlamətləri aşağıdakı şərtlərlə təyin olunur:

1. Sürətin hərəkət şəraitinə və avtomobilin istismar xüsusiyyətlərinə görə düzgün seçilməsi;
2. Sürücünün yol şəraitinə uyğunlaşma bacarığı.

Sürücünün idarə etdiyi avtomobilin hərəkət sürətini düzgün təyin etmək bacarığı, yalnız onun avtomobili müəyyən vaxtda hansı sürətlə idarə etməsi ilə deyil, həmçinin, avtomobilin hərəkətə başlanması və tam dayandırılması, onların sürətlə əlaqələndirmək bacarığı ilə qiymətləndirilir.

Hərəkət şəraitini təyin etmək bacarığı əlverişli sürət və tam dayandırma anının seçmək bacarığından az əhəmiyyətli deyildir. Yollarda, küçələrdə hərəkət edərkən qəza baş verməməsi üçün hərəkət ritminə uyğunlaşmağa bacarmaq lazımdır. Yəni sürücü təkcə öz idarə etdiyi avtomobilin deyil, digər nəqliyyat vasitələrinin də hərəkət sürətini təyin etməyi bacarmalıdır.

Dövlət Yol polisinin vəzifələri

Yol hərəkətinin təhlükəsizliyinin təmin edilməsi, yol-nəqliyyat hadisələrinin qarşısının alınması və yol hərəkəti qaydalarına riayət edilməsinə nəzarət dövlət yol polisinin qarşısında duran əsas vəzifələrdir.

Bu vəzifələrin yerinə yetirilməsi üçün Dövlət yol polisi:

- Nəqliyyatın və piyadaların hərəkətini nizamla salır, sürücülər və piyadalar tərəfindən yol hərəkəti qaydalarına riayət olunmasına nəzarət edir;

- Yolların təmiri, tikintisi, layihələşdirilməsi, istismarı və onlara xidmət zamanı yol hərəkəti təhlükəsizliyinin tələbləri ilə bağlı qüvvədə olan qaydalara, normativlərə və standartlara əməl olunmasına nəzarət sahəsində öz səlahiyyətləri daxilində müvafiq tədbirlər görür;

- Nəqliyyat vasitələrinə dövlət texniki baxışının keçirilməsini təmin edir;

- Təşkilati-hüquqi formasından asılı olmayaraq bütün müəssisələr, təşkilatlar, idarələr və fiziki şəxslər tərəfindən yol hərəkəti təhlükəsizliyinin təmin olunmasını, avtonəqliyyat vasitələrinin texniki vəziyyətinə, qazların zərərli tullantılarından ətraf mühitin qorunması sahəsində qüvvədə olan qaydaların, normativlərin və standartların tələblərinə riayət edilməsinə nəzarətini təmin edir.

- Yol hərəkəti qaydalarının pozulması və yol-nəqliyyat hadisələri üzrə təhqiqat aparır, səlahiyyətləri çərçivəsində inzibati tənbeh tədbirləri tətbiq edir;
- Yol hərəkəti qaydaları və sürücülük vədişləri üzrə imtahanlar qəbul edir və nəqliyyat vasitələrini idarə etmək hüququ verən sürücülük vəsiqələrini verir;
- Nəqliyyat vasitələrinin və onun qoşqularının dövlət qeydiyyatını aparır və onlara dövlət qeydiyyat nişanları verir.

Yol-nəqliyyat hadisəsi barədə ümumi anlayış

Yol-nəqliyyat hadisəsi - hərəkətdə olan ən azı bir nəqliyyat vasitəsi ilə əlaqəli, adamların həlak olmasına, yaralanmasına və ya nəqliyyat vasitələrinin, yüklərin, yolların, yol qurğularının və digər qurğuların və ya başqa əmlakın zədələnməsinə səbəb olmuş hadisədir.

Yol-nəqliyyat hadisələrinə aşağıdakılar aid edilir:

- **Toqquşma** - hərəkətdə olan nəqliyyat vasitələrinin öz aralarında və ya qatarla toqquşması zamanı baş verən hadisədir. Bu növə qəflətən dayanmış nəqliyyat vasitəsi ilə hərəkətdə olan digər nəqliyyatın, həmçinin dəmir yolunda dayanmış nəqliyyat vasitəsi ilə qatarın toqquşması da aid edilir.

- **Aşma** - hərəkətdə olan nəqliyyat vasitəsinin çevrilməsi hadisəsidir. Digər növ hadisələrin baş verməsi nəticəsində nəqliyyatın aşması bu növə aid edilmir.

- **Dayanmış nəqliyyat vasitəsinin vurma** - hərəkətdə olan nəqliyyat vasitəsinin dayanmış nəqliyyat vasitəsinə, həmçinin qoşqu və ya yarımqoşqunu vurma hadisəsidir.

- **Maneəni vurma** - nəqliyyat vasitəsinin hər hansı bir hərəkətsiz əşyaya (körpü dirəyi, sütun, ağac, darvaza, tikinti materialı, hasar və s.) dəyməsi və ya onu vurma hadisəsidir.

- **Piyadanı vurma** - nəqliyyat vasitəsinin piyadanı vurma və ya piyadanın hərəkətdə olan nəqliyyat vasitəsinə dəyməsi hadisəsidir. Nəqliyyat vasitələrinin daşdığı yük və əşyaların piyadalara xəsarət yetirməsi də bu növ hadisələrə aid edilir.

- **Velosipedçini vurma** - nəqliyyat vasitəsinin velosipedçini vurma və ya velosipedçinin nəqliyyat vasitəsinə dəyməsi hadisəsidir.

- **Qoşqunu (arabanı) vurma** - nəqliyyat vasitələrinin qoşqu heyvanlarını və ya onlara qoşulmuş arabanı vurma, həmçinin qoşqu heyvanlarının və ya onlara qoşulmuş arabanın hərəkətdə olan nəqliyyat vasitəsinə dəyməsi hadisəsidir.

- **Heyvanları vurma** - nəqliyyat vasitələrinin quşları, heyvanları vurma və ya bu heyvanların və quşların hərəkətdə olan nəqliyyat vasitələrinə dəyməsi hadisəsidir.

- **Sərnişinin yığılması** - hərəkətdə olan nəqliyyat vasitəsindən sərnişin yığılması hadisəsidir. Hərəkət zamanı nəqliyyatın altından çıxan əşyanın adama, heyvana və ya başqa nəqliyyat vasitəsinə dəyməsi, hərəkət iştirakçısı olmayan şəxsləri vurma qəflətən yaranmış maneəyə dəymə (düşmüş yük, qopmuş təkər və s.) hadisələrə aid edilir.

Hərəkətin təhlükəsizliyi hər bir insanın həyatı ilə bağlıdır. İnkişaf etmiş ölkələrdə yol-nəqliyyat hadisəsində bir nəfərin həlak olması cəmiyyətə vurulan 200-500 min dollar ziyan kimi hesablanır. ABŞ-da bu rəqəm 1.500.000 dollar sayılır. Adları çəkilən dövlətlərdə həlak olanların sayı bu rəqəmlərə vurulur və yol hərəkətinin təkmilləşdirilməsi alınan rəqəm miqyasında maliyyələşdirilir.

Yollarda nəqliyyat vasitələrinin və piyadaların təhlükəsiz və rahat hərəkətinin təmin edilməsi, yol hərəkəti ilə bağlı insanların həyat və sağlamlığının qorunması, ətraf mühitin qorunması, yol-nəqliyyat hadisələrinin qarşısının alınması işində nəinki dövlət orqanları, eləcə də hər bir vətəndaş kənarda qala bilməz.

Yol-nəqliyyat hadisələrini araşdırarkən dəqiq nəticələr əldə etmək məqsədi ilə müəyyən dövr ərzində baş vermiş bütün hadisələrin miqdarı və xarakteri nəzərə alınır, tədqiq və təhlil edilir.

Miqdarca araşdırmada ilin müxtəlif dövrlərində baş vermiş yol-nəqliyyat hadisələrinin və onlardan zərər çəkmiş adamların sayı keçən ilin müvafiq dövrü ilə müqayisədə götürülür.

Xaraktercə araşdırmada hadisələrin baş verməsi səbəbləri və onların baş verməsinə imkan yaradan amillər öyrənilir. Bunun əsasında yol-nəqliyyat hadisələrinin qarşısını almaq məqsədi ilə əməli tədbirlər işlənib hazırlanır və həyata keçirilir.

Yol hərəkəti qayda pozuntuları

«Yol hərəkəti haqqında» Azərbaycan Respublikası Qanunu ilə müəyyən edilmiş Yol hərəkəti qaydalarına əməl edilməməsi və İnzibati Xətalər Məcəlləsi ilə məsuliyyətə səbəb olan əməl (hərəkət və ya hərəkətsizlik) yol hərəkəti qayda pozuntusu hesab olunur.

Yol hərəkəti qayda pozuntuları subyektinə görə 2 qrupa bölünür:

1. Sürücülər tərəfindən yol verilən pozuntular.

2. Yol hərəkətinin başqa iştirakçıları tərəfindən yol verilən pozuntular.

Burada yol hərəkətinin başqa iştirakçıları dedikdə, piyadalar sərnişinlər velosiped (moped) idarə edən şəxslər, at arabalarını idarə edən və ya mal qaranı otürən şəxslər nəzərdə tutulur.

Sürücülər tərəfindən törədilən pozuntuları özlüyündə 8 qrupa bölünür:

1. Yolda müəyyən edilmiş hərəkət sürətinin 10-30 km/saat həddində aşılması; 2-ci bənddə göstərilən hallar istisna olmaqla, yol nişanlarının və yolların hərəkət hissəsinin işarələrinin tələblərinə riayət edilməməsi; nəqliyyat

vasitəsinin yolların hərəkət hissələrində yerləşdirilməsi və ya piyada keçidlərinin keçilməsi, habelə dayanma, durma, yedəyə alma, yük daşıma, işıq cihazlarından, səs siqnallarından, təhlükəsizlik kəmərlərindən və motodəbilqələrdən istifadə qaydalarının pozulması. Bu pozuntular yerində cərimə edilir,

2. Svetoforun və ya nizamlayıcının qadağanedici işarəsi verilərkən hərəkətin davam etdirilməsi; 3.1 «Giriş qadağandır» 3.2 «Hərəkət qadağandır» yol nişanları tələblərinin və ya sərnişinin daşıma qaydalarının pozulması; xüsusi səs, qırmızı və ya göy sayrışan işıq siqnalı verən, keçid üstünlüyü hüququna malik olan nəqliyyat vasitələrinə yol verilməməsi;

3. Yolda müəyyən edilmiş hərəkət sürəti həddinin 30 km/saat və artıq aşılması; dəmir yol keçidlərinin keçilmə qaydalarının pozulması; qəza şəraitinin yaradılmasına, yəni hərəkətin başqa iştirakçılarının sürəti və hərəkətin istiqamətinin məcburi dəyişməsinə səbəb olan pozuntular törədilməsi; yol hərəkəti təhlükəsizliyinə nəzarəti həyata keçirən Dövlət Yol Polisi əməkdaşının nəqliyyat vasitəsinə saxlamaq tələbinin yerinə yetirilməməsi;

4. Nəqliyyat vasitəsinin alkoqoldan, narkotik vasitələrdən və ya güclü təsir göstərən digər maddələrdən istifadə olunması nəticəsində sərxoş vəziyyətdə idarə edilməsi; nəqliyyat vasitəsində olan sahibi tərəfindən bu nəqliyyat vasitəsinə idarə etmək üçün sərxoş vəziyyətdə olan şəxsə verilməsi; sərxoşluq vəziyyətinin yoxlanılması üçün müəyyən edilmiş qaydada müayinədən boyun qaçırılması;

5. İdarə etmək hüququ olmadan nəqliyyat vasitəsinin idarə edilməsi, nəqliyyat vasitəsində olan sahibi tərəfindən bu nəqliyyat vasitəsinə idarə etmək hüququ olmayan şəxsə idarə etmək üçün verilməsi,

6. İdarə etmək hüququ olmayan və alkoqoldan, narkotik vasitələrdən və ya güclü təsir göstərən digər maddələrdən istifadə olunması nəticəsində sərxoş vəziyyətdə olan şəxs tərəfindən nəqliyyat vasitəsinin idarə edilməsi;

7. 5-ci və 6-cı bəndlərdə nəzərdə tutulan pozuntuların 1 il ərzində təkrar törədilməsi;

8. 1-6-cı bəndlərdə nəzərdə tutulan pozuntular nəticəsində zərər çəkən şəxsə maddi ziyan vurulması və ya onun bədənində yüngül xəsarət yerləşməsi.

Yol hərəkəti qaydalarının pozuntusu haqqında məsələlərə İnzibati Xətalər Məcəlləsi ilə nəzərdə tutulan qaydaya uyğun olaraq baxılır.

Aşağıda göstərilən qayda pozuntularına yol verilməsi inzibati tənbeh tətbiq edildikdən sonra sürücülərə cərimə balları təyin edilir:

- svetofor və ya nizamlayıcının qadağanedici işarəsi verilərkən hərəkətin davam etdirilməsi, «Giriş qadağandır»; «Hərəkət qadağandır» yol nişanlarının tələblərinin, sərnişin daşıma qaydalarının pozulması, xüsusi səs, qırmızı və ya göy sayrışan işıq siqnalı verən, keçid üstünlüyü hüququna malik olan nəqliyyat vasitələrinə yol verilməməsi; - 3 balla;

- yolda müəyyən edilmiş hərəkət sürətinin 30 km/saat həddindən artıq aşılmasına, dəmiryol keçidlərinin keçilmə qaydalarının pozulması, qəza şəraitinin yaradılmasına, nəqliyyat vasitəsinin saxlamaq tələbinin yerinə yetirilməməsinə, dövlət qeydiyyat nişanları və ya onlardan birinin olmamasına, saxta və ya mövcud standartlara uyğun olmayan dövlət qeydiyyat nişanları ilə nəqliyyat vasitələrini idarə etməyə görə; - 4 balla;

- nəqliyyat vasitəsinin alkoqoldan, narkotik və ya güclü təsir göstərən digər maddələrin istifadə olunması nəticəsində sərxoş vəziyyətdə idarə edilməsinə, nəqliyyat vasitələrini idarə etmək üçün ona sahiblik hüququ olan şəxs tərəfindən sərxoş vəziyyətdə olan şəxsə verilməsinə, sərxoşluq vəziyyətinin yoxlanılması üçün nəqliyyat vasitəsinə idarə edən şəxsin müayinədən boyun qaçırması 5 balla qiymətləndirilir.

Sürücülər bir il ərzində cəmi 10 və daha çox cərimə balı topladıqda onların sürücülük hüququ 2 aydan 1 ilədək müddətə məhdudlaşdırılır. Digər yol hərəkəti qayda pozuntularına görə cərimə yerində ödənilir.

Cərimə balı ilə qiymətləndirilən qayda pozuntularının uçotu yerli Dövlət yol polisi bölmələrində və Respublika DYP idarəsində aparılır.

Piyadalar və yol hərəkətinin başqa iştirakçıları tərəfindən yol hərəkəti qaydalarının pozuntuları

I. Piyadalar tərəfindən törədilən və məsuliyyətə səbəb olan pozuntular aşağıdakılardır:

1) yolun hərəkət hissəsinə çıxdıqda piyada svetoforlarına və nizamlayıcının işarələrinə riayət edilməməsi;

2) yolun hərəkət hissəsinin, dəmir yol keçidinin müəyyən olunmayan yerdən keçilməsi;

3) yolda yaxınlaşmaqda olan nəqliyyat vasitələrinin qarşısına qəflətən çıxılması;

4) qırmızı və ya göy sayrışan işıq və ya xüsusi səs siqnalı qoşulmuş nəqliyyat vasitəsi yaxınlaşan zaman yolun hərəkət hissəsinin tərk edilməməsi.

II. Yol hərəkətində iştirak edən nəqliyyat vasitəsinə minmə və düşmə qaydalarının sərnişin tərəfindən pozulması məsuliyyətinə səbəb olan pozuntudur.

III. Velosipedçilər və moped idarə edən şəxslər tərəfindən törədilən və məsuliyyətə səbəb olan pozuntular aşağıdakılardır:

1) svetoforların və nizamlayıcının işarələrinə riayət edilməməsi;

2) sərnişin daşınması;

3) idarə etməyə mane olan yükün daşınması;

4) yol nişanlarının və ya yolun hərəkət hissəsinin nişanlanmasının tələblərinin pozulması;

5) yolda sükani tutmadan idarə edilməsi;

6) piyadaların hərəkəti üçün nəzərdə tutulmuş sahədə onların hərəkətinə bu Qanunun tələblərinə zidd olaraq maneə yaradılması;

7) üstün hərəkət hüququ olan nəqliyyat vasitələrinə yol verilməməsi.

IV. At arabaları (kirşəni) idarə edən və ya mal-qara ötürənlər tərəfindən törədilən və məsuliyyətə səbəb olan pozuntular aşağıdakılardır:

- 1) mal-qaranın yolda nəzarətsiz qoyulması;
- 2) mal-qaranın, at arabasının (kirşənin) dəmir yol xətlərinin və ya yolların üstündən nəzərdə tutulmayan yerlərdən, habelə sutkanın qaranlıq vaxtı və ya məhdud görünmə şəraitində keçirilməsi;
- 3) mal-qaranın, asfalt və sement-beton örtüklü yollarda ötürülməsi;
- 4) işıq əks etdirən qurğularla təhciz edilməmiş at arabalarının (kirşənin) sürülməsi;
- 5) at arabalarını (kirşəni) idarə edən şəxs tərəfindən svetofor və ya nizamlayıcının işarələlərinə, habelə yol nişanları və ya yol nişanlanması tələblərinə riayət edilməməsi.

<http://www.kitablar.com>
<http://www.kitablar.org/>