

KART SİSTEMİ..

Bu tətbiq olunmayana qədər müxtəlif marşrutlarda baş verə biləcək qəzalar qaçılmazdır

Son on-on beş gündə avtobuslarla bağlı qəzaların baş verməsi birmənalı olaraq ictimaiyyəti və əlaqədar qurumları narahat edib. Başqa cür də ola bilməz! Çünki bu qəzalar zamanı tək avtobuslar əzilmir, bu qəzalar baş verəndə insanlar, daha doğrusu, sənişinlər dünyasını dəyişir və çoxlu sayda adam xəsarət alır. Və hadisə də baş verəndən sonra əlaqədar qurumlar bir-birini ittiham etməyə başlayırlar. Bununla da təbii ki, ölənlər yenidən dünyaya qayıdan deyil. Ən yaxşı halda hadisəni törətmiş sürücü cinayət məsuliyyətinə cəlb edilir və o da iki-üç il həbsxana həyatı yaşayandan sonra azadlığa çıxır.

Həç uzağa getməyək, bir il bundan əvvəl Bakı-Quba avtomobil yolunun Masazır ərazisində keçən hissəsində yüksək sürətlə hərəkət edən "Ford" markalı mikroavtobus yük maşını ilə toqquşmuşdu. Nəticədə sənişinlərdən 6 tələbə dünyasını dəyişmiş, 17 sənişin isə müxtəlif dərəcəli bədən xəsarəti almışdı. Sözü-müzün canı ondan ibarətdir ki, həmin yol-qəza hadisəsini törətmiş sürücüyə 9 il məhkəmə tərəfindən cəza təyin edilib. Həç bundan artıq da mümkün deyil. Çünki yol-nəqliyyat hadisəsi ilə bağlı elə ən böyük cəza bu qədərdir. Hərçənd ki, zərərçəkmiş tərəfin adamları bu cəzadan razı qalmamışdılar və yuxarı instansiya məhkəməsinə müraciət etmişdilər. Deməli, bütün mənalarda ölənini geri qaytarmaq mümkün deyil. Ölənini geri qaytarmaq mümkün olmasa da, amma bizim düşüncəmizlə baş verə biləcək qəzaların qarşısını bu və ya digər dərəcədə almaq o qədər də çətinlik yaratmır. Sadəcə olaraq, hər kəs öz üzərinə düşən missiyanı yerinə yetirməlidir.

Ilk növbədə daşıyıcı şirkətlər mövcud qanunlara, qaydalara və təlimatlara əməl etməlidirlər. Ən azından onlar hər hansı bir sürücünü işə qəbul edərkən əmək müqaviləsi bağlamalı, o sürücünün "D" kateqoriyası olmalı və yüksək təcrübəsi nəzərə alınmalıdır. Bununla yanaşı, işə qəbul olunan şəxs tibbi müayinədən keçirilməlidir. Yeni onun sağlamlığı və psixoloji durumu yerində olmalıdır. Təəssüf ki, bu sadaladığımız məqamlara həç də bütün daşıyıcı şirkətlər əməl etmirlər. Və əməl etməyəndə avtobusların iştirakı ilə baş verən qəzalar qaçılmaz olur.

Həç kimə sirr deyil ki, Bakı şəhərində əksər marşrutlar kart sistemi ilə deyil, nağd pulla işləyirlər. Nağd pul olan yerdə isə hər gün sürücüyə plan qoyulur. Sürücü də o planı ödəmək və özünə çörəkpulu qazanmaq üçün də-

ridən-qabıqdan çıxır, avtobusu harda gəldi saxlayır, sürət həddini aşır və hətta dayanacağına çatmaq üçün digər avtobusla ötürməyə belə meylli olur. Bu cür hallarda isə demək olar hər an qəzanın baş verməsi mümkündür.

Ekspertlər bildirirlər ki, kart sistemi ilə işləyən avtobuslarda çox nadir hallarda qəzalar baş verir. Xüsusən də ölüm halları bu avtobusların iştirakı ilə minimuma endirilib. Həç uzağa getməyək, "BakBus"un avtobusları ilə bağlı indiyə kimi həç bir ağır qəza yaranmayıb. Hələ biz onu demirik ki, ölüm və yaralanma halları baş verməyib. Bu nə ilə

siyasına kimi 50 nömrəli marşrutda hərəkət edən avtobuslara minirik. Bu avtobuslarda elə sürücülər var ki, yol hərəkəti qaydasına əməl edir, avtobusu normal sürətlə sürür. Amma bəzi sürücülər də var ki, qrafikdə boşluq yaranmaq üçün sürəti artırır, digər avtobusla ötürür və hətta dayanacağına sənişinlərə deyir ki, tez düşün, tələsirəm! Bəzi yaşlı sənişinlər də xəstəliklə əlaqədar avtobusdan düşəndə əziyyət çəkir, yıxılırlar. Amma bu sürücünü qətiyyənlə düşündürmür.

Bu cür marşrutlar Bakı şəhərində kifayət qədərdir. On-



bağlıdır? Təbii ki, sürücülərin peşəkarlığı və daşıyıcı şirkətlərin məsuliyyəti ilə əlaqədardır. "BakBus"a işə qəbul olunan sürücülər öncədən ətraflı yoxlanılır, tibbi müayinədən keçirilir, peşəkarlıqları diqqət mərkəzində saxlanılır. Bütün bu mərhələlərdən sonra onlar işə qəbul edilir.

Bakı Şəhər Dövlət Yol Polisi İdarəsinin əməkdaşı, polis polkovnik-leytenantı Rasim Abdullayev bildirir ki, kart sisteminə keçməyin çox böyük üstünlükləri var. Bu sistemə keçən marşrutlarda demək olar ki, qanun pozuntuları bir o qədər də qeydə alınmır. Yəni onlar avtobusları dayanacağına saxlayır, nəqliyyat vasitəsində gigiyenik və sanitariya qaydalarına əməl olunur, sürücünün sağlamlığı bir an belə unudulmur. Başqa sözlə demiş olsaq, həmin marşrutlarda yüksək nizam-intizam və məsuliyyət var. Üstəlik də daşıyıcı şirkətlər hər səhər texniki işçilərlə və sürücülərlə maarifləndirici söhbətlər aparırlar. Təbii ki, bu cür izahat işlərinin və söhbətlərin aparılması sənişinlərin təhlükəsiz mənzilbaşına çatdırılmasında önəmli rol oynayır. Birmənalı olaraq deyə bilirik ki, Bakı şəhərində bütün marşrutlar kart sistemində keçsə, avtobusların iştirakı ilə baş verən qəzalar da əsaslı surətdə aşağı enər. Çünki bir çox qəzalar sürücülər tələsdiyinə və yüksək sürətlə avtobusu idarə etdiyinə görə yaranır.

Bu sətirlərin müəllifi də hər gün ictimai nəqliyyatdan istifadə eləyir. Yeni Günəşlindən metronun "Xalqlar dostluğu" stan-

ların nömrəsini sadalasaq, uzun bir siyahı alınır. Hər dəfə daşıyıcı şirkətlər il başa çatanda bildirir ki, onlar kart sistemində keçəcəklər. Yeni il gəlir, kart sistemində keçməyirlər, köhnə metodla işləyirlər. Bu işə sözün açığı, daşıyıcı şirkətlərə sərf eləmə də, sənişinlərə sərf eləmir. Ən azından ona görə ki, köhnə sınıq-salxaq avtobuslarda, özü də yüksək sürətlə idarə olunan avtobuslarda mənzilbaşına getmək çox təhlükəlidir. Bu il də bəzi daşıyıcı şirkətlər bildirirlər ki, yeni ildən kart sistemində keçəcəklər. Məsələ ilə bağlı 50 nömrəli marşrutda da söz-söhbətlər gəzir. Deyilir ki, guya Yeni Günəşliyə işləyən 50 və 64 nömrəli marşrutlar da yeni ildən kart sistemində keçəcəklər.

Amma sözün açığı, camaat abuna inanmır. Çünki o qədər vəd verib yalan danışmışlar ki, bu sözlərin həqiqət olduğuna inam azalıb. Bakı Nəqliyyat Agentliyi toxunduğumuz məsələləri diqqət mərkəzində saxlamalı, sənişinlərin təhlükəsizliyini təmin etmək üçün ciddi addım atmalıdır. Əks təqdirdə 160 nömrəli marşrutda baş verən hadisələr digər marşrutlarda və o cümlədən 50 nömrəli avtobuslarda baş verə bilər. Sadəcə olaraq biz "Ədalət" qəzeti olaraq problemi qaldırdıq və məsələnin həlli yollarını göstərdik. Qaldırılan problemlərin həlli isə Bakı Nəqliyyat Agentliyindən və bir də daşıyıcı şirkətlərdən asılıdır.

Faiq QİSMƏTOĞLU



ƏDALƏT •

11 oktyabr 2018-ci il