

Azərbaycan Prezidenti İlham Əliyevin 2018-ci ilin dekabrında imzaladığı yol hərəkətinin təhlükəsizliyi haqqında dövlət proqramına əsasən, ölkədə yol hərəkətinin təhlükəsiz vəziyyətə gətirilməsi, burada ətraf mühitin yaxşılaşdırılması, avtomobillərdən atılan zəhərli qazların miqdarının azaldılması, bir sözlə, respublika üzrə hərəkətin nizamlaşdırılması nəzərdə tutulub. Həmin sənəddə, eyni zamanda avtomobil yollarında, küçə-yol şəbəkəsində velosiped zolaqlarının və duracaqlarının yaradılması, ekoloji təmiz nəqliyyat vasitələrinin istismarının stimullaşdırılması məsələləri də öz əksini tapıb. Dövlət başçısının imzaladığı sərəncama uyğun olaraq artıq Azərbaycan Yerüstü Nəqliyyat Agentliyi (AYNA) tərəfindən Bakı şəhərində velosiped yollarının salınması istiqamətində hazırlanan layihənin icrasına başlanılıb.

Söhbət velosipeddən düşdüynə görə, tarixə nəzər yetirib bu barədə bəzi dəyərli məlumatlar öyrəndik. Öyrəndik ki, velosiped sözü fransızca "velocipede" "tez ayaq" deməkdir. İkitəkərli, özəl qüvvəsi ilə pedalla hərəkətə gətirilən nəqliyyat vasitəsidir. Velosiped tikiş maşınından sonra dünyada kütləvi istehsal edilərək ya-

yaradılmasına başlanılıb. Görəsən, ötən müddət ərzində bu istiqamətdə hansı işlər görülmüş, hansı addımlar atılıb? Azərbaycan Yerüstü Nəqliyyat Agentliyinin mətbuat katibi Tural Orucov sualımızı cavablandıraraq bildirdi ki, agentlik tərəfindən Bakı şəhərində mikromobillik infrastrukturunun inkişaf etdirilməsi məqsədilə hə-

Mətbuat prospektində də velosiped zolaqları ayrılıb. Gün ərzində buradan keçərkən ayrılmış yollarda elə də çox velodipedçi görmürük. Bu da başqa sahələrə baxanda, bizim velosiped sürməyə marağımızın az olduğunu, daha çox avtomobillərə üstünlük verdiyimizi göstərir. Yəqin ki, bu da milli mentalitetdən irəli gələn xüsusiyyətdir. Amma bizdən fərqli olaraq bir çox Avropa ölkələrində insanlar işə velosipedlə gedib-gəlirlər. Artıq onlar bunu özlərinin həyat tərzinə çeviriblər. Ölkəmizdə isə velosipedlə işə gedib-gələn çox azdır, onları barmaqla saymaq olar. Biz əsla velosiped zolaqlarının ayrılmasının əleyhinə deyilik. Təbiidir ki, həvəskar velosipedçilər üçün bu, mütləq lazımdır. Çünki bu sahəyə yaşlı nəsilədən çox gənclərimiz maraq göstərilir. Velosiped həm də idmanın bir növüdür. Bu sahəyə ma-

mirik. Çünki bizim məşqlərimiz üçün bu zolaqlar uyarlı deyil. Velosipedçilərimiz peşəkarlıqlarını artırmaq üçün uzun məsafə qət etməlidirlər. Şəhərdəki velosiped zolaqları əsasən həvəskarlar üçün nəzərdə tutulub. Bizim üçün bu yolların məsafəsi çox qısadır, işıqforlar var, nəqliyyat intensiv hərəkət edir. Ona görə də biz bu velosiped zolaqlarından istifadə etmirik. İdmançılarımız daha çox Salyan yolu, Mərdəkan, Buzovna, Müşfiqabad qəsəbələri istiqamətində velosiped sürür, məşq edib vərzişlərini təkmilləşdirirlər.

Deməli, şəhərimizin müxtəlif yerlərində ayrılmış velosiped zolaqları dünyanın müxtəlif ölkələrində respublikamızın idman şərəfini layiqincə qoruyan idmançıların işinə yaramır. Onlar federasiyanın ərazisindəki xüsusi olaraq tikilmiş stadionda məşq



yılan ikinci texniki vasitədir. Təxmini hesablamalara görə, hazırda dünyada yarım milyardə qədər velosiped var. Yəqin çoxlarımız bilmirik ki, velosipedin tarixi 500 il bundan əvvəl görkəmli rəssam Leonardo da Vinçinin velosiped şəklini təsvir etməsi ilə başlayır. Bəzi məlumatlara görə, velosipedin ixtirası 1816-cı ildə vulkan püskürməsi nəticəsində atların kütləvi şəkildə məhv olmasından sonra yeni nəqliyyat vasitəsinin yaranmasını zəruri etmişdir. Almanıyanın Mahhaym şəhərində yaşayan Baron fon Drays tərəfindən ilk velosiped 1817-ci ildə ixtira edilmişdir. Bu, demək olar ki, tamamilə taxtadan düzəldilmiş, lakin pedallara malik olmayan bir velosiped olmuşdur. 1842-ci ildə velosipedlərin təkərlərinə rezin şinlər taxmaq ideyası ortalığa çıxanda artıq onların görünüşü indi gördüyümüz müasir forma-ya düşmüşdür.

Velosipeddən ən çox istifadə olunan ölkə Niderlanddır

Velosipedin yaranması kimi, onun üçün çəkilən zolaqların tarixi də maraqlı hadisələrlə yadda qalıb. Bəzi tarixi mənbələrdə ilk velosiped zolağının 1885-ci ildə Niderlandda inşa edildiyi barədə məlumatlar yer alıb. 1890-cı illərdə isə bu ölkədə xüsusi velosiped zolaqları yaradılmağa başlanılıb. Əvvəllər velosiped zolaqları daha hamar və rahat olduğuna görə at arabaları və faytonlar da bu yolla gətirmiş. 1905-ci ildə isə hökumət velosiped zolaqlarında digər nəqliyyat vasitələrinin hərəkətini qadağan edib. Beləliklə, Niderland o vaxtdan dünyanın ən çox velosiped istifadə olunan ölkəsinə çevrilib. İnsanların getdikcə velosipedə artan marağını nəzərə alan BMT 2018-ci ilin aprel ayında keçirilən 72-ci sessiyasında 3 iyun tarixinin Dünya Velosiped Günü elan olunması ilə bağlı qətnamə qəbul edib.

Ölkəmizdə velosipeddən istifadənin tarixi 1930-cu ildən başlayır. Həmin ildə ilk dəfə olaraq Azərbaycanda velosipeddən nəqliyyat vasitəsi kimi istifadə olunub. O zamanlar velosipedlər Azərbaycana əsasən Rusiyadan gətirilirdi. İlk vaxtlarda velosiped məktəbli və tələbələr arasında çox populyar olub. Bu populyarlığa görə müntəzəm olaraq məktəblərarası və universitet daxilində yarışlar keçirilmiş. 1980-ci ildə Ümummilli Lider Heydər Əliyevin müvafiq sərəncamı ilə Bakıda dünya standartlarına uyğun Respublika Velotreki tikilib istifadəyə verilib.

Qeyd etdiyimiz kimi, 2018-ci ildən ölkəmizdə də yol hərəkətinin təhlükəsizliyi haqda dövlət proqramına əsasən, küçə-yol şəbəkəsində velosiped zolaqlarının və duracaqlarının



yata keçirilən layihə çərçivəsində davamlı mikromobillik zolağı təşkil edilir. Kəsintisiz mikromobillik zolağının təşkili üçün mərhələli qaydada paytaxtın küçə və prospektlərində salınan velosiped yolları bir-biri ilə əlaqələndirilir. Görülən işlər çərçivəsində müvafiq nişanlanma işləri aparılıb, təhlükəsizlik məqsədilə yol nişanları quraşdırılıb, əlçatanlığın təmin edilməsi üçün panduslar inşa olunub. Avtomobillərlə yaranan biləcək toqquşma nöqtələrinin aradan qaldırılması üçün təhlükəsizlik sədləri quraşdırılıb. İstifadəçilərin təhlükəsizliyini artırmaq məqsədilə işıqforlarda velosiped bölmələri yaradılıb. AYNAtərəfindən mikromobilliklə bağlı təhlillər aparılır, əsas cəlbətmə məntəqələri, insanların gündəlik olaraq ən çox səfər etdiyi ərazilər müəyyənəndirilir. Həmin ərazilərdə mikromobillik vasitələri üçün parklanma yerləri təyin olunur. Qeyd edək ki, hazırda paytaxtda mikromobillik vasitələri üçün 484 parklanma məntəqəsi müəyyən edilib. 8 ay ərzində (sentyabr-aprel) mikromobillik vasitələrindən 1 milyon 518 min dəfə istifadə olunub. Bu müddət ərzində 3 milyon 890 min kilometrə yaxın məsafə qət edilib.

Mətbuat xidmətinin rəhbəri daha sonra bildirdi ki, agentliyimiz əhali arasında velosiped və skuterlərdən istifadəyə artan marağı, eləcə də bu nəqliyyat növünün geniş istifadəsinin nəqliyyat sıxlığının azaldılması, ətraf mühitin qorunması, fiziki fəallığın artırılması və sağlam həyat tərzı baxımından əhəmiyyətini nəzərə alaraq, mikromobillik zolaqları şəbəkəsi genişləndirilir. Məqsəd xüsusilə yaxın məsafələrə səfərlər zamanı mikromobillik vasitələrini yol hərəkəti iştirakçıları üçün nəqliyyat vasitəsinə çevirməkdir. 2030-cu ilədək şəhər konsepsiyası çərçivəsində mikromobillik zolaqlarının uzunluğunun 100 kilometrə çatdırılması planlaşdırılır.

Velosipedçi idmançılar bu zolaqlardan istifadə etmirlər

Şəhərimizin başqa ərazilərində olduğu kimi, iş yerimizə yaxın olan

raq göstərən gənclərimiz sağlam böyüyür, pis vərdislərdən uzaq olurlar. Ona görə də başqa sahələrlə yanaşı, bu istiqamətdə də müvafiq işlər görülməli, zəruri addımlar atılmalıdır. Amma bu addımlar atılarkən şəhərdəki nəqliyyatın sıxlığı da mütləq nəzərə alınmalıdır. Ayrılan velosiped zolaqları nəqliyyatın intensiv hərəkətinə mane olmamalı, tıxaclar yaratmamalıdır. Gənclərimizin velosiped sürməyə maraq göstərməsindən söz düşmüşkən qeyd edək ki, Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyevin diqqət və qayğısı nəticəsində Azərbaycan Velosiped Federasiyasında bu idman növünün inkişaf etdirilməsi üçün əlverişli şərait yaradılıb. Gənclər arasında velosiped idmanının kütləviləşdirilməsi, bu sahəyə marağın daha da artması, həmçinin onların sağlam ruhda böyüməsi Azərbaycan Velosiped Federasiyasının fəaliyyətinin prioritet istiqamətlərini təşkil edir. Bəs, görəsən, velosiped idmanı ilə məşğul olan gənclərimiz şəhərimizdə yaradılmış zolaqlardan bəhrələnilib, burada məşq edib təcrübə və səriştələrini artırırırlarmı?

Sualımıza cavab tapmaq üçün Azərbaycan Velosiped Federasiyasına üz tutduq. Federasiyanın ərazisinə daxil olanda idmançıları xüsusi olaraq düzəldilmiş meydançada məşq edən gördük. Onlara müvafiq göstəriş və tapşırıqlar verən velosiped məşqçisi, idman ustası Elçin Qasimovla görüşüb söhbət etdik. Məşqçi bildirdi ki, Qazaxıstan Respublikasının Astana şəhərində beynəlxalq velotrek yarışları keçiriləcək. İndi idmançılarımız həmin yarışlara hazırlaşırlar. Biz ilk dəfə deyil ki, belə yarışlarda iştirak edirik. İdmançılarımız kifayət qədər təcrübəlidirlər. Amma buna baxmayaraq, yenə də məşq edir, peşəkarlıqlarını artırır-lar. Əminliklə deyə bilərəm ki, həmişəki kimi biz bu beynəlxalq yarışda da ölkəmizə idman şərəfini layiqincə qoruyacağıq.

Söhbət zamanı idman ustası Elçin Qasimovdan idmançıların məşq etməsi üçün şəhərimizdə yaradılmış velosiped zolaqlarından istifadə edib-etmədiklərini də soruşduq. Məşqçi bildirdi ki, biz bu zolaqlardan istifadə et-

dir, təcrübələrini artırır, iştirak edə-cəkləri idman yarışlarına hazırlaşırlar. Söhbət zamanı onu da öyrəndik ki, federasiyanın 300-dən çox üzvü var. Onların məşq etmələri, yarışlara hazırlaşmaları üçün ərazidə hərtərəfli şərait yaradılıb.

Velosipedlər az istehsal olunsada, zolaqların məsafəsi uzadıılır

Azərbaycan Yerüstü Nəqliyyat Agentliyinin mətbuat katibi Tural Orucovun verdiyi məlumatda qeyd olunurdu ki, 2030-cu ilədək şəhər konsepsiyası çərçivəsində mikromobillik zolaqlarının uzunluğunun 100 km-ə çatdırılması planlaşdırılır. Deməli, velosiped zolaqlarının məsafəsi uzadıldıqca, həvəskar velosipedçilərin sayı daha da çoxalacaq. Təbiidir ki, həvəskarlar çoxaldıqca, velosipedlərə də ehtiyac artacaq. Bəs, görəsən, son illər ərzində ölkəmizdə nə qədər velosiped istehsal olunub? İstehsal olunan velosipedlər həvəskarların ehtiyacını ödəyirmi? Dövlət Statistika Komitəsindən verilən məlumatda göstərilir ki, 2022-ci il ərzində ölkədə 650 ədəd velosiped istehsal edilib. Yəqin ki, bu qədər velosiped heç bir qəsəbənin əhalisinə də bəs etməz. Növbəti il, 2023-cü ildə velosiped istehsalı artırılaraq 2055 ədədə çatdırılıb. Haradasa, iqiqat artım olub. 2024-cü ildə isə bu rəqəm 3186-ya yüksəlib. Deməli, başqa sahələrdə olduğu kimi, velosiped istehsalında da irəliləyişlər əldə olunub. Yerli istehsalla yanaşı, respublikamıza başqa ölkələrdən də velosipedlər gətirilir. Təbiidir ki, istehsal olunan və gətirilən bu velosipedlərin hamısı Bakı şəhərində satılmır, bölgələrə də daşınır. Həm də on milyondan çox əhalinin hamısı da velosiped sürmür axı. Yəni bu qədər az sayda velosipedlər üçün şəhərdə zolaqların artırılmasına nə ehtiyac var? Çünki artırılan velosiped zolaqları nəqliyyatın hərəkətinə mane olur, pik saatlarında bəzi küçə və prospektlərdə tıxaclar yaradır.

Şəhərimizdə yaradılmış velosiped zolaqları ilə bağlı sakinlərlə və sürücülərlə söhbət etdik, bu barədə onların fikirlərini öyrəndik. İlk həmsöhbətimiz olan taksi sürücüsü Zülfüqar Süleymanov dedi ki, uzun illərdir Mətbuat prospektində dayanıram. Ötən il yolun bir kənarını velosiped zolağı üçün ayırdılar. Nəqliyyatın da həmin zolağa girməsinə qadağa qoydular, cərimə tətbiq etdilər. Əvvəlkinə baxanda yolun enliliyi azaldı, nəqliyyatın hərəkətində sıxlıq yarandı. Mən bir taksi sürücüsü, bir vətəndaş kimi yeniliyin əleyhinə deyiləm. Anlayırıq ki, həvəskarlar üçün velosiped zolaqlarının ayrılması da lazımdır.

Əvvəli 9-cu səh.

Amma yaxşı olardı ki, ərəzilərdə zolağı ayırmazdan əvvəl müəyyən müşahidələr aparılsın. Müəyyənləşdirilsin ki, burada velosiped zolağı ayırmaq lazımdır, yoxsa yox? Demək olar ki, gün ərzində müştəri gözləyərkən zolağın yanında dayanıram. Bu müddət ərzində buradan ya üç, ya dörd velosipedçi keçər, ya da heç keçməz. Üç-dörd həvəskar velosipedçiyə görə günün pik saatlarında burada sıxlıq yaranır. Sürücülər də, sənişinlər də xeyli əziyyət çəkir, mənzil başına gec çatırlar. Yaxşı olardı ki, velosiped zolaqları üçün yeri daha münasib ərəzilərdə, nəqliyyatın intensiv olmadığı küçə və prospektlərdə ayırınsınlar.

Şəhər sakini Mətin Hacıadə dedi ki, həvəskarlar üçün velosiped zolaqlarının ayrılmasına münasibətim pis deyil. Bu, şəhər sakinləri üçün bir yenilikdir. Bəlkə də yeni yaradıldığına görə hələ bizim buna gözü-müz öyrəşməyib. Amma inanıram ki, zaman keçdikcə yavaş-yavaş buna alışacağıq. Zolaqlarda velosipedçilərin sayı getdikcə çoxalacaq.

Zolaqlarda velosipedçilər az gözə dəyir

Velosiped zolağının izi ilə Mətbuat prospektindən Məmməd Rahim küçəsinə tərəf döndük. Burada velosiped zolağı və parklanma üçün ayrılmış yer yolu xeyli daraldı. Yolu bir tərəfi ilə velosiped zolağı uzanır, bir tərəfində isə parklanma üçün yer ayrılıb. Yolda nəqliyyat vasitələrinin hərəkəti üçün bir avtomobilin yerləşəcəyi qədər yer qalıb. Təbiidir ki, bu da adi vaxtlarda olmasa da, pik saatlarında nəqliyyatın hərəkətinə mane olur, tıxac yaradır.

Məmməd Rahim küçəsində müştəri gözləyən taksi sürücüsü Əli Mirəliyev dedi ki, üç ali məktəbin - Azərbaycan Memarlıq və İnşaat Universitetinin, Bakı Dövlət Universitetinin və Azərbaycan Texniki Universitetinin qapıları bu küçəyə açılır. Dərslər başlayanda və sona çatən ərəfələrdə burada böyük sıxlıq yaranır. Çünki yolun bir hissəsi velosiped zolağı, bir hissəsi də parklanma üçün ayrılıb. Nəqliyyatın hərəkəti üçün yol çox daralıb. İki məşin yanaşı gedə bilmir. Tıxac səbəbindən müştərilərimizi mənzil başına vaxtında çatdırı bilmirik. Velosiped zolaqlarında isə velosipedçilər gözə dəymir. Bu zolaqlar yalnız və yalnız tıxac yaradır, nəqliyyatın hərəkətinə mane olur.

Azərbaycan Memarlıq və İnşaat Universitetinin tələbəsi Nihad Əliyev dedi ki, velosiped zolaqlarının ayrılmasını dövlətimizin gənclərə göstərilən diqqət və qayğısı kimi qiymətləndirirəm. Amma təəssüflər olsun ki, bu zolaqlarda onları velosiped sürən görmürük. Nə universitetə girəndə, nə də dərslərimizi bitirib çıxanda zolaqlarda velosiped sürənlər gözə dəymir. Qoy velosiped həvəskarları dövlətimizin yaratdığı bu imkandan səmərəli istifadə etsinlər.

- Düşünürəm ki, velosiped zolaqlarının ayrılması dövrün, zamanın tələbidir. Məlumdur ki, Avropa ölkələrində hələ illərcə əvvəldən velosiped zolaqları mövcuddur, - deyər Azərbaycan Texniki Universitetinin tələbəsi Rəşad Məmmədli söhbətimizə qoşuldu. - Amma zolaqlar ayrılrsa da, mən həvəskarların velosipedlərini parklarda, geniş meydançalarda sürmələrinin tərəfdarıyam. Çünki belə həm təhlükəsizdir, həm də velosipedçilər nəqliyyatın hərəkətinə mane olmur, tıxac yaratmır. Məlumdur ki, zolaqla hərəkət edəndə qəza hadisəsi də baş verə bilər. Təbiidir ki, bundan qaçmaq lazımdır.

"Saatlarla tıxacda qalıq, müştəriləri mənzil başına vaxtında çatdırı bilmirik"

Məmməd Rahim küçəsindən Hüseyn Cavid prospekti ilə metronun "Elmlər Akademiyası" stansiyasına tərəf dönürük. Hüseyn Cavid prospekti ilə də üzü metro stansiyasına tərəf həvəskarlar üçün velosiped zolağı ayrılıb. Burada da velosipedçilər gözə dəymir. "Elmlər Aka-

demiyası" stansiyasından Bakı Dövlət Universitetinə tərəf uzanan Bəxtiyar Vahabzadə küçəsində də velosiped zolağı var. Məmməd Rahim küçəsində olduğu kimi, burada da eyni mənzərədir. Yolu bir tərəfi parklanma, avtobus dayanacağı, digər tərəfi isə velosiped zolağı üçün ayrılıb. Nəqliyyatın hərəkəti üçün yol xeyli daralıb. Buna görə də günün pik saatlarında burada tıxac yaranır.

Bəxtiyar Vahabzadə küçəsində həm də şəhər sakinlərinə xidmət göstərən taksilər dayanır. Yolu bir hissəsinin velosiped zolağı üçün ayrılmasına münasibətini öyrənmək üçün sürücülərlə də söhbət etdik. Taksi sürücüsü Rövşən Mahmudov dedi ki, velosiped zolaqlarının yaradılması özlüyündə pis ideya deyil. Amma baxır ki, onu harada, hansı is-



tiqəmətdə yaratmaq. Dayandığımız bu küçədə nəqliyyatın hərəkətində həmişə sıxlıq olur. Çünki yaxınlıqda həm Bakı Dövlət Universiteti, həm Elmlər Akademiyası, həm də bir sıra idarə, müəssisə, banklar və müxtəlif təhsil ocaqları yerləşir. Bu yolla ictimai nəqliyyat da müntəzəm olaraq hərəkət edir. Belə sıxlıq olan küçədə velosiped zolağının ayrılması nəqliyyatın hərəkətini bir az da çətinləşdirir. Ona görə də çox da uzun olmayan məsafəni qət etmək üçün saatlarla tıxacda qalıq, müştəriləri mənzil başına vaxtında çatdırı bilmirik. Yaxşı olar ki, həvəskarlar üçün velosiped zolaqları hərəkətin seyrək olduğu küçələrdə ayrılınsın. Elə olsun ki, zolaqlar nəqliyyatın intensiv hərəkətinə mane olmasın, tıxac yaratmasın. Şəhər ertədən axşama qədər vaxtımızın çoxunu burada dayanırıq. Gün ərzində zolaqda yalnız beş-altı nəfərin velosiped sürdüyünü görürük. Belə olan halda burada tıxac səbəb olan velosiped zolağı ayırmağa ehtiyac varmı?

Daha sonra şəhər sakinlərindən və sürücülərdən Ramin Əhmədov, Cəfər Cəfərzadə, Alim Zeynalov, Emin İmaməliyev, Elçin Qurbanov, Səbinə İsmayılova, Şirindil Osmanov və başqaları ilə də velosiped zolaqlarının yaradılması ilə bağlı söhbət etdik. Onlar velosiped zolaqlarının ayrılmasını elə də müsbət qarşılamadılar. Şəhərin bəzi yerlərində bu zolaqların nəqliyyatın hərəkətini məhdudlaşdırdığını, tıxacların yarandığını bildirdilər.

Söhbət edə-edə üzüyuxarı qalxıb Mətbuat prospektinə çıxdıq. Buradakı velosiped zolağında da hərəkətdə olan kimsə gözə dəymirdi. Avtobus dayanacağının yaxınlığında icarəyə verilmək üçün qoyulmuş velosipedlər də boynubükük vəziyyətdə qalmışdı.

Şəhərimizin mərkəzi küçə və prospektlərində də velosiped zolaqları ayrılıb. Başqa yerlərə baxanda Bülbül prospekti, 28 May küçəsi, İstiqlaliyyət küçəsi, Azərbaycan küçəsi və başqa yerlərdəki zolaqlarda velosiped və skuter sürənlərin çox olduğunu gördük.

Bəs ekspertlər bu barədə nə fikirləşirlər?

Görəsən, şəhərimizdə velosiped zolaqlarının ayrılmasını bu sahənin ekspertləri necə qiymətləndirirlər? Avtosfer.az saytının rəhbəri, nəqliyyat məsələləri üzrə ekspert Elməddin Muradlı ilə bu mövzuda söhbət etdik. Ekspert küçə və prospektlərdə çəkilmiş velosiped zolaqları ilə bağlı fikirlərini bizimlə bölüşərək dedi ki, şəhərimizdə velosiped yollarının ayrılması zərurəti illərdir mövcud idi. Çünki son zamanlar velosipedçilərin sayında getdikcə artım müşahidə olunurdu. Onlar da hərəkət iştirakçısı olaraq, öz hüquqlarını tələb edərək deyirdilər ki, nəqliyyat vasitəçiləri üçün, piyadalar, avtobuslar üçün yollar var. Bəs nə üçün velosi-

olardı. Biz müəyyən bir dövrdə hansısa addımı atırıq, sonradan əks-təsirlər çox olanda onun qarşısını almaq üçün müəyyən tədbirlər görürük. Təbiidir ki, bu, bütün küçələrə aid deyil. Bəzi problemlər yaşanan küçələrdə istiqaməti dəyişmək və yaxud velosiped zolaqlarını parkların içindən salmaq olar. Yaxşı haldır ki, son dövrlər zolaqlar parkların içindən salınır. AYNA-ya bu barədə müəyyən təkliflər də vermişəm. Bildirmişəm ki, velosiped zolaqları şəhərimizdə yeni salınacaq parkların içindən salınsa yaxşı olar. Artıq bunu təcrübədə görmüşük. Nərimanov heykəlinin yanından keçən velosiped zolağı bir az qabağa gedəndən sonra sağa burularaq Mərkəzi parkın içindən keçib üzü Füzuli meydanına tərəf şəxələnir. Əlbəttə, bu yaxşı bir



təklif və addımdır. Çünki parkların içindən keçən velosiped zolaqları nəqliyyatın hərəkətinə heç bir əngəl törətmir, tıxac yaratmır.

Avropa ölkələrində velosipedlərə relyefi düz olan yerlərdə üstünlük verilir

Ekspert daha sonra sözüne davam edərək xarici ölkələrdə yaradılmış velosiped zolaqlarından da danışdı. Dedi ki, Avropa və dünya ölkələrində, ümumiyyətlə, velosiped zolaqları daha çox relyefi düz olan küçə və prospektlərdə çəkilir. Bakı şəhəri üçün mən bunu optimal saymazdım. Yeni, velosipedlərin bəzi küçə və prospektlərdə olmasına hansısa bir zərurət görmürəm. Çünki relyef elədir ki, burada hərəkət etmək çətinliklər yaradır. Məsələn, əgər Yasamal rayonunun ərazisində velosiped zolağı yaradılsaydı, burada yaşayanlar bu zolaqdan ərəzini tərk etməmək şerti ilə istifadə etsə, yaxşı olar. Əgər Yasamalda yaşayan velosipedçi zolaqla Bayıl qəsəbəsinə, yaxud Azneft meydanına düşübsə, yenidən oradan geri qayıtmaqda xeyli çətinliklər çəkəcək. Çünki di-ki, yoxuşu velosipedlə qalxmaq elə də asan məsələ deyil. Buna görə də bir çox Avropa ölkələrində velosipedlərə daha çox o halda üstünlük verirlər ki, relyef düzdür, eniş-yoxuş sərt deyil. Deməli, təhlükə və çətinlik də yox dərəcəsindədir. Ancaq Bakı şəhərində eniş-yoxuş da çoxdur. Ona görə də velosipedçilər belə sərt və eniş-yoxuşlu yollara maraq göstərirlər. Nə qədər çalışsaq da, gələcəkdə insanların kəmərinə, qalstukda velosipeddə gəzintiye çıxdığını görmək bizə qismət olmayacaq! Təbiidir ki, tək-tük hallarda buna rast gəlirik. O da zərurətdən irəli gələn məsələlərdir. İşlər zamanla necə tənzimlənəcəksə, onu biz gələcək illərdə görəcəyik.

Ekspertin də qeyd etdiyi kimi, doğrudan da velosiped zolaqlarının sərt enişli, yoxuşlu yerlərdən keçməsi onu idarə edənlərdə müəyyən çətinliklər yaradır. Çünki velosiped

sürənlərin hamısı gənclər deyil, aralarında hərdən yaşlı adamlara da rast gəlirik. İstər cavan, istərsə də yaşlı adam üçün dik yoxuşlarda velosiped sürmək müəyyən fiziki çətinliklər yaradır. Azərbaycan Velosiped Federasiyasında olarkən uzun illərdən bəri burada həkim işləyən Leyla Cahanlı ilə bu mövzuda da söhbət etdik. Həkim dedi ki, yaşla bağlı olaraq bütün idman növlərində müəyyən kateqoriyalar var. Başqa idman növlərindən fərqli olaraq velosiped sürmək bütün yaşlarda mümkündür. Məsələn, elə insan var ki, yetmiş yaşında da velosiped sürür, çünki artıq buna vərdiş edib. Şəhərimizdə yaradılmış velosiped zolaqları peşəkar idmançılar üçün deyil, həvəskarlar üçün nəzərdə tutulub. Həvəskarlar üçün də heç bir kateqoriya və yaxud yaş həddi yoxdur. Yəni onu heç kim məcbur edə bilməz ki, sən burada velosiped sür, ya sürmə? Seçim onun özünündür. Əgər velosipedçi özünə güvənmirsə, sərt yoxuşlu yollarla hərəkət etməməlidir. Çünki istər cavan, istərsə də yaşlı adamlar üçün belə yollarda velosiped sürmək hərəkət zamanı müəyyən çətinliklər yaradır.

Vəziyyətdən çıxış yolları var, sadəcə olaraq, onu axtarılıb tapmaq lazımdır

Qeyd olunduğu kimi, şəhərimizin bir çox küçə və prospektlərində velosiped zolaqları yaradılıb, rənglənilib və işarələnib. Təbiidir ki, bütün bunlar alqışlanmalı işlərdir. Çünki gənclərimiz asudə və istirahət vaxtlarında onlar üçün ayrılmış bu yollarda velosiped sürərək fiziki hazırlıqlarını artırırılar. Amma təəssüflər olsun ki, yolları daraldan bu velosiped zolaqlarında hərəkət edənlər seyrək görünür. Sürücülərin də dedi ki, velosiped zolaqları var ki, gün ərzində buradan beş-on velosipedçi və ya skuter sürən keçir, ya da heç keçmir. Velosiped və skuter sürmək üçün ayrılmış zolaqlarda hərəkət edənlər az olsa da, bu yollar nəqliyyatın hərəkətinə mane olur, bir çox ərəzilərdə həm pik saatlarda, həm də başqa zamanlarda tıxac yaradır. Nəticədə sürücülər həm vaxt itirir, həm də yanacaq sərfiyyatı ilə üzləşirlər. Müştərinə mənzil başına vaxtında çatdırı bilmirlər. Üstəgəl, əsəb gərginliyi də bir tərəfdən insanları hövsələdən çıxarır. Gedəcəyi ünvana tələsən sürücülər velosiped zolağına daxil olanda cərimələnirlər. Ona görə də tıxacda gözləməkdən başqa yolları qalmır. Sürücülər, sənişinlər yollarda xeyli ləngiyib əziyyət çəkir. Yollarda hərəkət etməyən, olmayan velosipedlər tıxac yaradır. Bəs bu vəziyyətdən çıxış yolları tapmaq olarmı?

Təbiidir ki, istənilən çətin bir vəziyyətdən qurtulmaq üçün çıxış yolları var. Sadəcə olaraq, onu axtarılıb tapmaq lazımdır. Təklif kimi qeyd edək ki, nəqliyyatın intensivliyini təmin etmək tıxacın qarşısını almaq məqsədilə velosipedçilərin az, seyrək görüldüyü zolaqlarda günün pik saatlarında sürücülərin bu yollarda hərəkətinə icazə verilməsi pis olmazdı. Yaxud da, günün pik saatlarında velosipedçilərin hərəkətini məhdudlaşdırmaq da tıxacın aradan qaldırılmasına az da olsa köməyi dəyər. Hər halda nəqliyyatın intensivliyini təmin etmək üçün ən optimal yol tapılmalıdır ki, sürücülər, sənişinlər mənzil başına tez çatınsınlar. Yanacaq və vaxt itkisi ilə üzləşməsinlər. Ən başlıcası isə əsəbiləşməsinlər, səbiərləri sınağa çəkilməsin. Ekspert Elməddin Muradlının da təklif etdiyi velosipedlərin, mopedlərin, skuterlərin, motosikllərin, eyni zamanda taksilərin avtobus zolaqlarında hərəkət etməsi məsələsinə də nəzərdən keçirmək olar. Əl-ələ verib çalışmaq lazımdır ki, şəhərimizin yollarında həm velosipedçilər rahat hərəkət etsin, həm də nəqliyyatın hərəkətində sıxlıq yaranmasın, tıxac problemi aradan qaldırılsın. Yollar üst-üstə düşüb kəsişməsin, problemlər yaranmasın.

Vahid MƏHƏRRƏMOV,
İlham BABAYEV (foto),
"Azərbaycan"