

“FÜZULİ MƏRKƏZİ PARKI”



RAHAT VƏ İNKLÜZİV İDMAN İNFRASTRUKTURUNUN YARADILMASINA DAİR ARAYIŞ

QARABAĞ DİRÇƏLİŞ FONDU

BAKI – 2023

"Füzuli Mərkəzi Parkı"nda rahat və inklüziv idman infrastrukturunun yaradılmasına dair ARAYIŞ

Bu sənəddə əks olunan təkliflər Qarabağ Dirçəliş Fondunun təşəbbüsü ilə 19 yanvar 2023-cü il tarixində keçirilən steykholderlərlə görüş zamanı Füzuli Mərkəzi Parkının (bundan sonra Park) layihələndirilməsinə dair idman ictimaiyyəti nümayəndələrinin səsləndirdikləri fikirlər, eləcə də qabaqcıl şəhərsalma standartlarına uyğun olaraq müxtəlif ölkələrdə tətbiq olunan beynəlxalq təcrübənin təhlili əsasında hazırlanmışdır.

1. Piyada, velosiped və qaçış yollarının bir arada layihələndirilməsi

1.1. Piyadaların və velosipedçilərin toqquşması üzrə statistikanın təhlili

Dünyada baş verən yol-nəqliyyat hadisələrinin statistikasına görə, bir tərəfdən velosipedçilər, digər tərəfdən qaçışçılar və piyadalar bir-biriləri üçün ciddi təhlükə yarada bilər.

Bu kontekstdə yaşlı insanlar və azyaşlılar ən yüksək risk qrupuna aiddir.

Finlandiya alimlərinin [araşdırmasına](#) əsasən, velosipedçilər və piyadalar arasında toqquşmaların **40%**-dən çoxu bu iki istifadəçi qrupu tərəfindən ortaq istifadə üçün nəzərdə tutulan və hər hansı xüsusi ayırmaları olmayan yollarda baş verir.

Araşdırmaya keçid (skan edin):



Toqquşmaların daha **21%**-i yalnız piyadalar üçün nəzərdə tutulan yollarda, təxminən **13%**-i isə piyada və velosiped zolaqlarının kəsişmələrində və ya birləşdikləri yerlərdə baş verir.

Piyadalar və velosipedçilər üçün ortaq, lakin hər ikisi üçün ayrı-ayrı zolaqları olan yollarda toqquşmalar **15,2%**, velosipedçilər üçün xüsusi yollarda (piyadalar üçün ümumiyyətlə, nəzərdə tutulmayan) isə cəmi **6%** təşkil edir.

Onu da qeyd edək ki, ən böyük təhlükə həm velosipedçinin, həm də piyadanın eyni istiqamətdə hərəkət etməsi zamanı yaranır (toqquşmaların 43,6%-i). Bununla belə, tərəflər bir-birinə doğru hərəkət etdikdə belə, toqquşma riski yüksək olaraq qalır (hadisələrin təxminən 20%-i bu halda

baş verir). Qalan hadisələr kəsişmələrdə, dönüş zamanı və bu kimi digər hallarda baş verir.

Tədqiqat çərçivəsində aparılan sorğu nəticəsində məlum olub ki, həm piyadaların, həm də velosipedçilərin əksəriyyəti **ayrı zolaqlı ortağ yolları təhlükəsiz hesab edir** və onlardan gəzinti və velosiped sürmək üçün istifadə etməyə hazırdır.

Eyni zamanda, sorğu iştirakçılarının əksəriyyəti ayrı-ayrı zolaqları olmayan ortağ yolları təhlükəsiz hesab etmədiklərini və onlardan istifadə etmək istəmədiklərini qeyd ediblər.

Onu da qeyd etmək istərdik ki, İsveçli tədqiqatçıların eksperimenti müxtəlif enli velosiped yollarında velosipedçilərin fərqli davranışını sübut edir.

Mənbəyə keçid (skan edin):



Xüsusilə, velosiped yolunun eni 2.4 m-dən az olduğu təqdirdə, velosipedçilər qarşıdan gələn digər velosipedçiləri gördükdə özlərini aktiv şəkildə yolun kənarına sıxmağa çalışırlar.

Bunu "riskin kompensasiyası" kimi şərh etmək olar ki, bu da yolun eninin velosipedçilər üçün tam rahat olmadığını göstərir.

1.2. Velosiped zolaqları üzrə beynəlxalq standartlar

Qeyd edilməlidir ki, müxtəlif ölkələrdə velosiped zolaqlarının eni ilə bağlı müxtəlif standartlar mövcuddur.

Aşağı-orta hərəkət intensivliyi olan ikitərəfli velosiped zolaqları üzrə aşağıdakı standartlara nəzər salmaq olar ([mənbə](#)):

Ölkə	Yolun eni (metr)
• İsveç Krallığı	2.25
• Danimarka Krallığı	2.05
• Norveç Krallığı	2.50
• Finlandiya Respublikası	2.25
• Niderland Krallığı	2.50
• Rusiya Federasiyası	2.50

Mənbəyə keçid (skan edin):



Qeyd: bu standartlar icazə verilən minimumdur və normal şəraitdə tikinti üçün tətbiq edilir (bəzi ölkələrdə dar şərait üçün digər standartlar tətbiq olunur).

1.3. Beynəlxalq təcrübəyə əsaslanan mülahizə

- 1.3.1. Beləliklə, ikitərəfli **velosiped zolaqlarının eni** üçün ən əlverişli ölçü **2.4 – 2.5 metr** hesab edilə bilər.
- 1.3.2. Piyadalar, qaçışçılar və velosipedçilər üçün nəzərdə tutulan yollar (bu mümkün olduqda) ayrı olmalıdır;
- 1.3.3. Ortaq istifadə üçün nəzərdə tutulan yollarda aşağıdakı şərtlərə riayət etməklə piyadalar, qaçışçılar və velosipedçilər üçün ayrıca zolaqlar nəzərdə tutulmalıdır:

- a) zolaqlar fərqlənməlidir (rəngi, örtüyü, işarələr və s. ilə);
- b) zolaqlarda təyinatı barədə müvafiq işarələr aydın şəkildə göstərməlidir;
- c) velosiped zolaqları digər zolaqlardan eni 0.5-0.75 m-dən az olmayan çiçəkliklərlə (stormwater planter) ayrıla bilər;
- d) Qaçış və velosiped yolları elə layihələndirilməlidir ki, yağış zamanı onların üzərinə su yığılmasın (məsələn, yağış suyunu hopdurmaq üçün yolların uzunluğu boyu bordyur əvəzinə çiçəkliklər (stormwater planter) və digər müvafiq həllər nəzərdə tutula bilər (məs. bax "Urban bikeway design guide", Nacto, IslandPress, səh. 209).

1.4. İdman ictimaiyyətinin təklifləri

- 1.4.1. Ayrı-ayrı zolaqları olmayan ortaq yolların arzu olunmadığı, xüsusi velosiped və piyada yollarının kəsişmələrinin isə mümkün qədər az sayda olması;
- 1.4.2. Parkın ərazisindən keçən piyada, velosiped və qaçış yollarının şəbəkəsi elə layihələndirilməlidir ki, Parkın əsas və köməkçi girişləri istiqamətlərində asanlıqla, təhlükəsiz və rahat şəkildə hərəkət etmək mümkün olsun;

- 1.4.3. Velosipedçilər üçün səmərəli və maraqlı gəzintini təmin etmək üçün **velosiped yollarının uzunluğu ümumilikdə 10 km-dən** az olmamalıdır;
- 1.4.4. Velosiped yollarında kəskin döngələrin və enmə-qalxmaların sayı minimuma endirilməlidir, ümumiyyətlə, bu zolaqlar layihələndiriləndə relyef xüsusiyyətləri nəzərə alınmalıdır;
- 1.4.5. Ayrı-ayrı gəzinti/qaçış və velosiped yolları arasında kəsişmələrin sayı minimuma endirilməlidir;
- 1.4.6. Velosiped və qaçış yolları boyunca istirahət zonaları nəzərdə tutulmalıdır (məs. skamyaları olan kiçik meydançalar formasında);
- 1.4.7. Velosiped yolları heç bir halda sürüşkən materialdan olmamalıdır (xüsusilə yaş olduqda);
- 1.4.8. Velosiped və qaçış yollarında müfaviq nişan və yer üzərində işarələr nəzərdə tutulmalıdır. O cümlədən:
- a) Azərbaycan Respublikasının qanunvericiliyi ilə nəzərdə tutulan nişan və yerüstü işarələr,
 - b) Azərbaycan qanunvericiliyinə zidd olmayan, beynəlxalq praktikada istifadə olunan nişan və işarələr (o cümlədən rahat naviqasiyanın təmin olunması məqsədi ilə). Məs. bax "Urban bikeway design guide", Nacto, IslandPress, səh. 119, 125, 139)
- Qeyd: Yerüstü işarələrin çəkilməsi üçün istifadə olunan boya keyfiyyətli və qaranlıqda parlayan olmalıdır;
- 1.4.9. Müvafiq yerlərdə velosipedlər və skuterlərin icarəsi, idman inventarının satışı və ya kirayəsi üçün köşklər nəzərdə tutulmalıdır;
- 1.4.10. Səmərəli qaçışı təmin etmək üçün **qaçış yollarının uzunluğu** ən azı **4,5 km, eni isə 2.0–2.4 m** arasında olmalıdır;
- 1.4.11. Velosiped və piyada yollarının layihələndirilməsi "Dövlət şəhərsalma norma və qaydaları"-na aid olan "[Şəhər, qəsəbə və kənd yaşayış məskənlərinin planlaşdırılması və tikilib abadlaşdırılması](#)" üzrə AzDTN 2.6 -1 ilə tənzimlənir və Parkın layihələndirilməsində nəzərə alınmalıdır.

Standartla tanış olmaq üçün skan edin:



- 1.4.12. Yuxarıda qeyd olunan [“Urban bikeway design guide” \(Nacto, IslandPress, 2014\) adlı kitabın rəqəmsal nüsxəsini](#) aşağıdakı QR kodu skan etməklə yükləyə bilərsiniz:



2. İdman meydançalarının layihələndirilməsi

İclas iştirakçılarının idman meydançaları ilə bağlı təkliflərini aşağıdakı kimi qruplaşdırmaq olar:

- 2.1. Mümkün sıxlığın qarşısının alınması üçün idman və əyləncə meydançaları Parkın ən azı iki fərqli zonasında yerləşdirilə bilər;
- 2.2. İnsanları cəlb etmək məqsədi ilə idman və əyləncə meydançalarında ictimai Wi-Fi şəbəkəsinin qurulması üçün müvafiq infrastrukturun öncədən layihələndirilməsi məqsədəuyğundur;
- 2.3. İdman meydançaları əlçatan və rahat (istirahət edənlər, qaçışla məşğul olanlar və velosipedçilər üçün maneəçilik törətməyən, parklama yerlərinə yaxın) ərazilərdə yerləşdirilməlidir;
- 2.4. Multifunksional idman meydançalarında futbol, basketbol (o cümlədən 3x3 formatlı) və masaüstü tennis üçün şərait yaradılmalıdır;
- 2.5. İdman meydançalarında yaşlılar və fiziki imkanları məhdud insanlar üçün xüsusi avadanlıq nəzərdə tutulmalıdır;
- 2.6. Parkın ərazisində yerüstü şahmat oyunu nəzərdə tutulmalıdır;
- 2.7. Park ərazisi boyunca (və xüsusən idman və uşaq meydançalarının yanında) ilkin yardımın göstərilməsi üçün xüsusi qutular nəzərdə tutula bilər;
- 2.8. Füzuli şəhərində böyük idman mərkəzinin yaradılmasını nəzərə alaraq, Parkın ərazisində ödənişli fitnes zalının layihələndirilməsi əvəzinə, açıq havada idman meydançalarının nəzərdə tutulması daha məqsədəuyğundur.