



TÜRKİYƏ STANDARTI

TURKISH STANDARD

TS 11783

Yanvar 2014

ICS 93.080.30

**ŞƏHƏRDAXİLİ YOLLAR — AVTOBUS DAYANACAQ
MƏNTƏQƏLƏRİ NÖQTƏLƏRİNİN SEÇİLMƏSİ
QAYDALARI**

Criteria for bus stops and locations on urban roads

TÜRKİYƏ STANDARTLAR İNSTİTUTU
Necatibey Caddesi No.112 Bakanlıklar/ANKARA

- Bu standart cari üsul və təcrübə əsasında hazırlandığı üçün vaxtaşırı düzəliş və dəyişikliklərə uyğunlaşdırıla bilər. Buna görə, aidiyyəti şəxslərdən nəşrləri izləməyi və standartın tətbiqi zamanı aşkarlanan çatışmazlıqları institutumuzda bildirmələrini xahiş edirik.
- Bu standartı tərtib edən mütəxəssis qrupu üzvlərinin səyləri, layihələrlə bağlı fikirlərini bildiren elm, sosial və özəl sektor müəssisələrinin nümayəndələrinə dərin minnətdarlığımızı bildiririk.



Keyfiyyət sistemi sertifikatı

İstehsal və xidmət sektorlarında fəaliyyət göstərən müəssisələr öz sistemlərini TS EN ISO 9000 keyfiyyət standartlarına uyğun qurduqda TSE tərəfindən verilən sənəddir.



Türkiyə standartlarına uyğunluq nişanı (TSE nişanı)

TSE nişanı üzərinə və ya qablaşdırılmasına əlavə edildiyi mal və ya xidmətin müvafiq Türkiyə standartına uyğun olduğunu, məhsul və ya xidmətlə bağlı problem yarandığı təqdirdə Türkiyə Standartlar İnstitutunun zəmanəti ilə əhatə edildiyini bildirir.



Meyarlara uyğunluq sertifikatı (TSEK nişanından istifadə hüququ)

Meyarlara uyğunluq sertifikatı Türkiyə standartlarının şamil edilmədiyi mövzularda şirkətlərin məsullarının əlaqədar beynəlxalq standartlar, eyni qəbildən olan Türkiyə standartları, digər ölkələrinin milli standartları, texniki ədəbiyyata istinad edilərək Türk Standartları İnstitutu tərəfindən qəbul edilən Keyfiyyət amili və dəyərlərinə uyğunluğunu göstərən və bağlanmış müqavilə əsasında TSEK nişanından istifadə hüququ verilən şirkət üçün hazırlanan və üzərində TSEK nişanı istifadə ediləcək məhsulların əmtəə nişanı, cinsi, sinfi, tipi və növünü müəyyənləşdirən, etibarlılıq müddəti 1 ili əhatə edən sənəddir.

DİQQƏT!

TS nişanı və yanında qeyd olunan rəqəm (məsələn, TS 4600) istehsalçının məhsulun Türkiyə standartına uyğun istehsal edildiyinə dair təsdiqini bildirir. **Türk Standartları İnstitutu tərəfindən hər hansı bir zəmanət verilmir.**

Standartlar və standartlaşdırma məsələlərinə dair ətraflı məlumat Institutumuzdan əldə edilə bilər.

TÜRKİYƏ STANDARTLARININ NƏŞR HÜQUQU QORUNUR.

Ön söz

- Bu standart Türkiyə Standartları İnstitutunun İnşaat İxtisas Şurası nəzdində TK11 izolyasiya, örtük və köməkçi tikinti materialları üzrə Texniki Komitəsi tərəfindən TS 11783: 1995 sənədinin yenidən işlənmiş versiyası kimi hazırlanmış və TSE Texniki Şurasının 02 yanvar 2014-cü il tarixli iclasında qəbul edilərək nəşr edilməsinə qərar verilmişdir.
- Bu standartın hazırlanması zamanı yerli ehtiyac və imkanlarımızın ön planda olması ilə yanaşı millətlərarası standartlar və iqtisadi münasibətlərimizin olduğu xarici ölkələrin standartlarının prinsipləri də nəzərə alınmış, faydalı ola biləcək məsələlərdə mümkün oxşarlıqların təmin edilməsinə və bu prinsiplərin ölkəmizdəki mövcud şərtlərlə uyğunlaşdırılmasına səy göstərilmişdir.
- Standartın yekun versiyası hazırlanmazdan əvvəl elmi təşkilatlar, istehsalçı və istehlakçı qismində aidiyyəti tərəflərlə lazımi əməkdaşlıq qurulmuş və onların rəyləri əsasında sənədin hazırlanması tamamlanmışdır.
- Bu standartın əvvəlki nəşrləri qüvvədən düşmüş hesab edilir.
- Bu standartda istifadə edilən bəzi söz və (və ya) ifadələr patent hüquqlarının predmeti ola bilər. Belə bir patent hüququnun müəyyənləşdirilməsi halında TSE məsuliyyət daşımır.

Mündəricat

0	Giriş	7
1	Əhatə dairəsi	7
2	İstinad edilən standart və (və ya) sənədlər	7
3	Terminlər və anlayışlar	7
4	Ümumi qaydalar	7
5	Tikinti qaydaları	14
6	İstisna qaydaları	23

Şəhərdaxili yollar — Avtobus dayanacaq məntəqələri nöqtələrinin seçilməsi qaydaları

0 Giriş

Bu standart şəhərdaxili avtobus dayanacaq məntəqələri nöqtələrinin seçilməsi, layihələndirilməsi və istismarı qaydalarını əhatə edir.

1 Əhatə dairəsi

Bu standart ümumi nəqliyyata nəzərən magistral üzərində şəhərdaxili avtobus dayanacaq məntəqələrinin yerinin seçilməsini, seçiləcək dayanacağın növünü, layihə və istismar qaydalarını əhatə edir. Lakin şəhər daxildən keçən tranzit yollarda şəhərlarası avtobus dayanacaq məntəqələri bu standartla əhatə edilmir.

2 İstinad edilən standart və (və ya) sənədlər

Bu standartda digər standart və (və ya) sənədlərə istinad edilmişdir. Bu istinadlar mətnə müvafiq yerlərdə qeyd edilmiş və aşağıdakı siyahıda göstərilmişdir. * simvolu ilə qeyd olunanlar bu standartın nəşr edildiyi tarixdə ingilis dilində dərc edilən Türkiyə Standartlarını bildirir.

TS №	Azərbaycan dilində adı	İngilis dilində adı
TS 9111	Əlillər və hərəkət məhdudluğu olan şəxslər üçün əlçatanlığa dair tələblər	The requirements of accessibility in buildings for people with disabilities and mobility constraints
TS 12576	Şəhərdaxili yollar – Səki və piyada keçidlərində əlçatanlığın təmin edilməsi məqsədilə struktur tədbirlər və nişanlanmaların layihələndirilməsi qaydaları	Urban roads - Structural preventive and sign design criteria on accessibility in sidewalks and pedestrian crossings

3 Terminlər və anlayışlar

Bu standartın məqsədləri üçün aşağıdakı termin və anlayışlardan istifadə edilir.

3.1 Avtobus dayanacaq məntəqəsi

Avtobus zolağında sərnişinlərin düşüb-minməsi məqsədilə avtobusların dayandığı yer.

3.2 Avtobus dayanacaq məntəqəsinin cibi

Nəqliyyatın sıx və hərəkət sürətinin yüksək olduğu yollarda avtobusların yol hərəkətinə mane olmadan dayanması üçün dayanacaq məntəqələrində magistralın xarici kənarında yaradılan cibşəkilli sahələr.

3.3 Yaşıl dalğa

Eyni yol üzərində müəyyən sürət həddində fasiləsiz hərəkət edən nəqliyyat vasitələrinin ardıcıl yol qovşaqlarından yaşıl işıqda keçməsinin təmin edilməsi.

3.4 Yol qovşağı təhlükəsizlik üçbucağı

Yol qovşaqlarından hərəkət edən nəqliyyat vasitələrinin digər nəqliyyat vasitələrini görərək dayanmalarını təmin edən sahədə görmə qabiliyyətini məhdudlaşdıran elementlərin olmadığı ərazi.

4 Ümumi qaydalar

Avtobus dayanacaq məntəqələri nöqtələrinin seçilməsi zamanı ən vacib amillər rəşional idarəçilik, enerjiyə qənaət, təhlükəsizlik tələblərinin qarşılınması, ətraf mühitə minimum mənfi təsir və ən əlverişli nəqliyyat axınının təmin edilməsidir. Sərnişinlərin təhlükəsizliyi və sürücünün məsuliyyəti nöqtəyi-nəzərindən avtobusların dayanacaq məntəqəsinə asanlıqla daxil olması və oradan asanlıqla çıxması təmin edilməlidir. Sərnişinlərin səkidən düşmədən birbaşa avtobusa minməsi və təhlükəsiz formada avtobustan səkiyə düşməsi təmin edilməlidir.

Bundan əlavə, dayanacaq məntəqələrinin sürücü və sərnişinlər tərəfindən asanlıqla görülməsi və tanınması təmin edilməlidir.

4.1 Dayanacaq məntəqəsi nöqtələrinin seçim meyarları

Dayanacaq məntəqəsi nöqtəsi avtobus marşrutu xətti ilə kəsişən piyada yollarına yaxın ərazilərdə seçilməli, piyadanın avtobus dayanacaq məntəqəsinə asanlıqla çata bilməsini təmin etməlidir.

Yol hərəkəti şəraitindən asılı olaraq dayanacaq məntəqələri yol qovşaqlarına yaxın ərazilərdə təşkil olunmalıdır. Bu, mümkün olmadığı halda dayanacaq məntəqəsi iki qovşaq arasındakı piyada keçidinə ən yaxın və təhlükəsiz məsafədə yerləşdirilməlidir.

Adətən avtobus dayanacaq məntəqələri qovşaqdan sonra yerləşdirilməlidir. Lakin yol qovşağından əvvəl dayanacaq məntəqəsinin təşkili məcburi olduğu halda, sola dönmədən əvvəl təşkil ediləcək dayanacaq məntəqələrinin qovşaqdan ən az 100 m arxada yerləşdirilməsi tələb olunur.

Qovşaqlardan əvvəlki və sonrakı dayanacaq məntəqələri "yol qovşağı təhlükəsizlik üçbucağı" xaricində yerləşdirilməlidir. Dayanacaq məntəqələri mümkün hallarda magistralda hərəkət edən nəqliyyat vasitələrinə maneə törətməyəcək ölçülərdə magistral kənarında cib formasında təşkil edilməlidir.

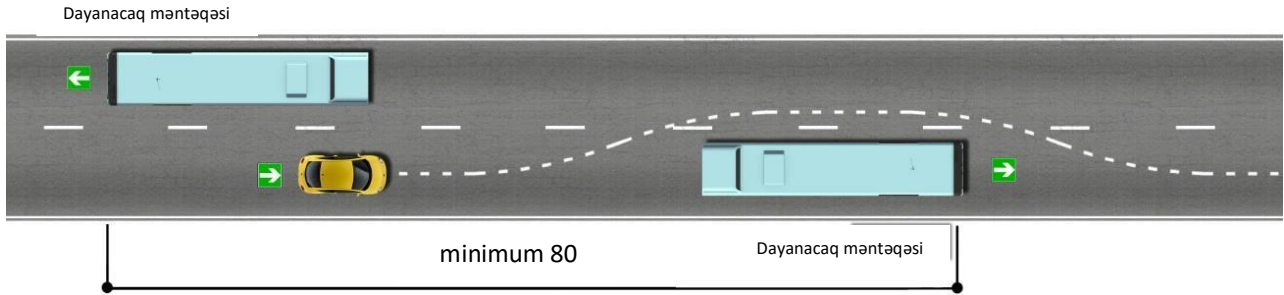
Yolda hərəkət sürətinin azalmaması üçün iki dayanacaq məntəqəsi arasındakı məsafə ən az 400 m olmalıdır. Magistral şəhər yollarında isə bu məsafə 600 m olmalıdır. Sərnişin sıxlığının yüksək olduğu hissələrdə bu məsafələr 100 m azaldıla bilər. Dayanacaq məntəqələri hərəkət sürətinin nəzərə alınması ilə kafi görmə məsafəsini təmin edəcək yerlərdə təşkil edilməlidir.

4.2 Ayırıcı zolağı olmayan yollarda dayanacaq məntəqəsi nöqtələri

Ayırıcı zolağı olmayan yolların kənarında dayanacaq məntəqələri təşkil edildikdə eyni istiqamətdə hərəkət edən nəqliyyat vasitələri üçün ən az bir zolaq saxlanmalıdır. Bunu təmin edilməsi üçün dayanacaq məntəqəsinin təşkil ediləcəyi yol örtüyünün eni az 9 m olmalıdır. Yol örtüyünün eni 9 m-dən azdırsa və bu yolda dayanacaq məntəqəsinin təşkili zəruridirsə, yol biristiqamətli olmalıdır.

Nəqliyyat vasitələrinin hərəkətinə maneə törətməmək üçün ayırıcı zolağı olmayan yolların iki fərqli istiqamətində yerləşən dayanacaq məntəqələri üz-üzə yerləşdirilməməlidir. Dayanacaq məntəqələri gediş istiqamətində bir-birindən ən az 80 m məsafədə yerləşdirilməlidir.

Ölçülər metrle verilmişdir.



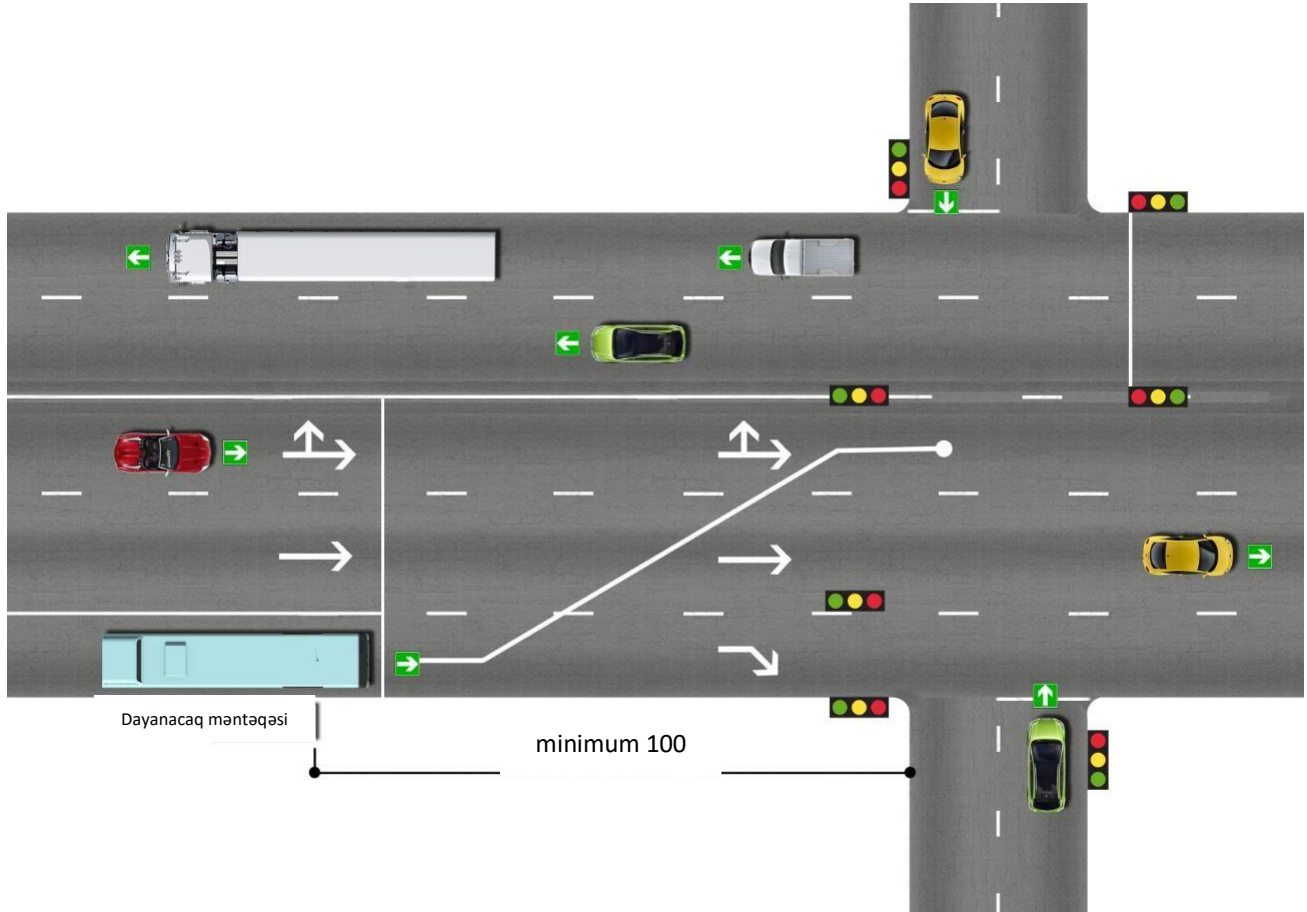
Şəkil 1 - Ayırıcı zolağı olmayan yollarda dayanacaq məntəqələri

4.3 Yol qovşağı girişində dayanacaq məntəqələri

4.3.1 İşıqforla idarə olunan qovşaqlarda dayanacaq məntəqələri

İşıqforla idarə olunan qovşaqlarda avtobuslara hərəkət üstünlüyü verən işarə yoxdursa, sola döən avtobusların hərəkətində rahatlıq təmin etmək məqsədilə dayanacaq məntəqələri qovşaqdan ən az 100 m əvvəl yerləşdirilməlidir (Şəkil 2a).

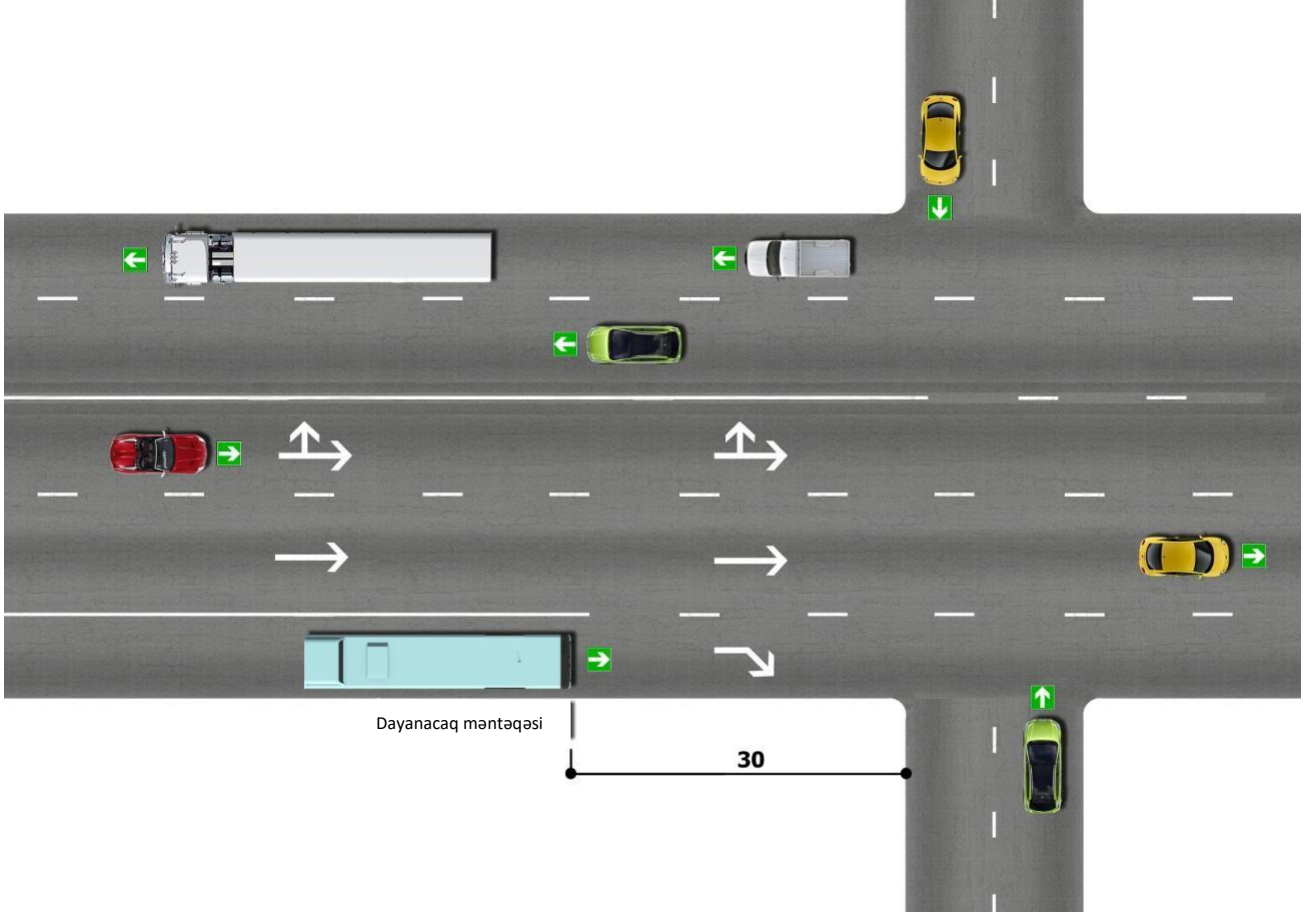
Ölçülər metrle verilmişdir.



Şəkil 2a - İşıqforla idarə olunan qovşaqlarda sola döən avtobusların dayanacaq məntəqələri

Qovşaqdan sağa döən avtobuslar üçün dayanacaq mntəqələri qovşaqdan ən az 30 m əvvəl quraşdırılmalıdır (Şəkil 2b).

Ölçülər metrle verilmişdir.



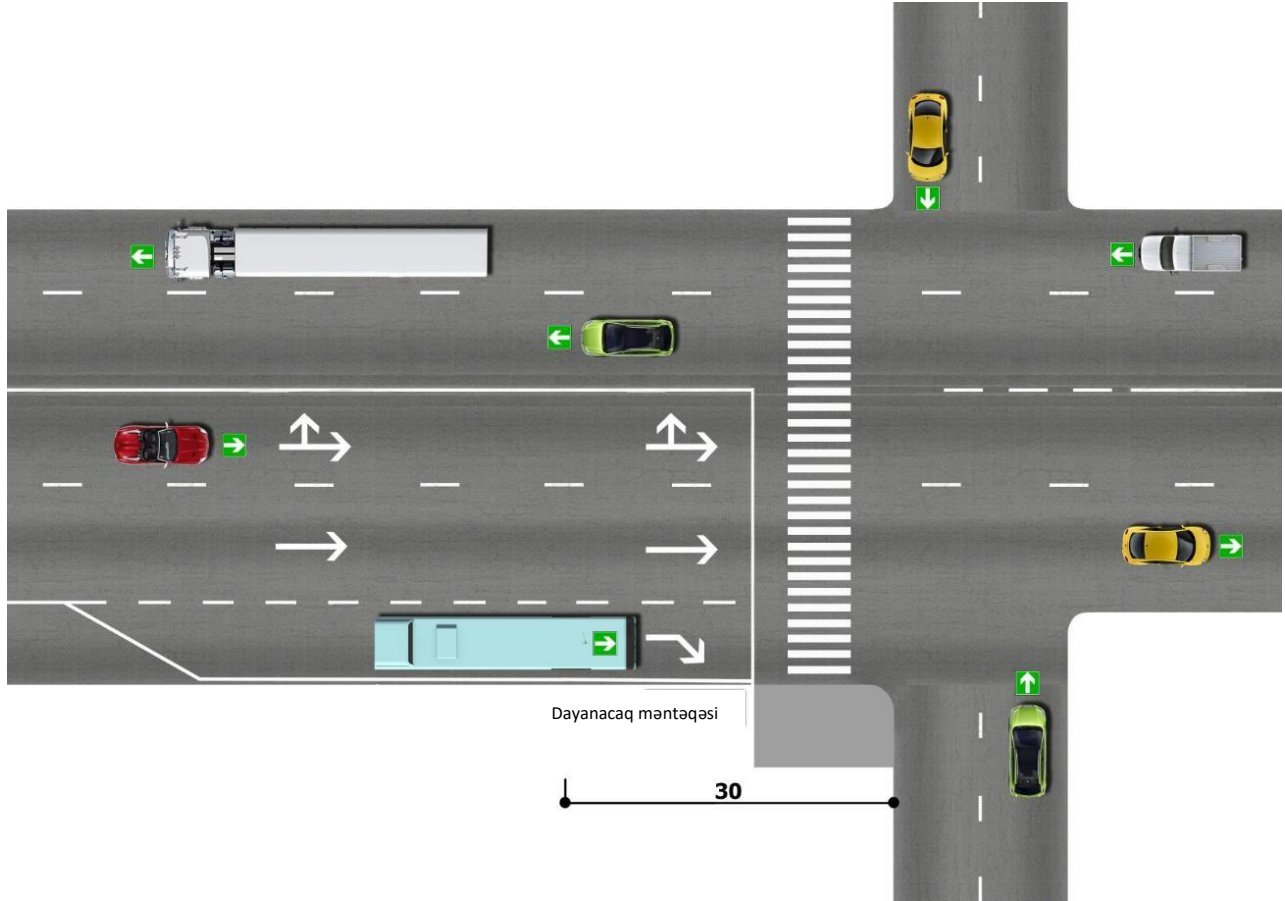
Şəkil 2b - Işıqforla idarə olunan qovşaqlarda sağa döən avtobusların dayanacaq mntəqələri

Qovşaqdan həm sağa, həm sola döən avtobuslar üçün qovşağın giriş hissəsindəki dayanacaq mntəqəsi qovşaqdan ən az 100 məsafədə yerləşməlidir.

4.3.2 Avtobusa hərəkət üstünlüyü verən işıqforla idarə olunan qovşaqlarda dayanacaq məntəqələri

Sola döənən avtobuslar üçün qovşaqlarda "xüsusi və hərəkət üstünlüyünə malik" işarə sistemi varsa, qovşağa giriş yolunun sağında cibli dayanacaq məntəqəsi təşkil edilə bilər (Şəkil 3).

Ölçülər metrle verilmişdir.

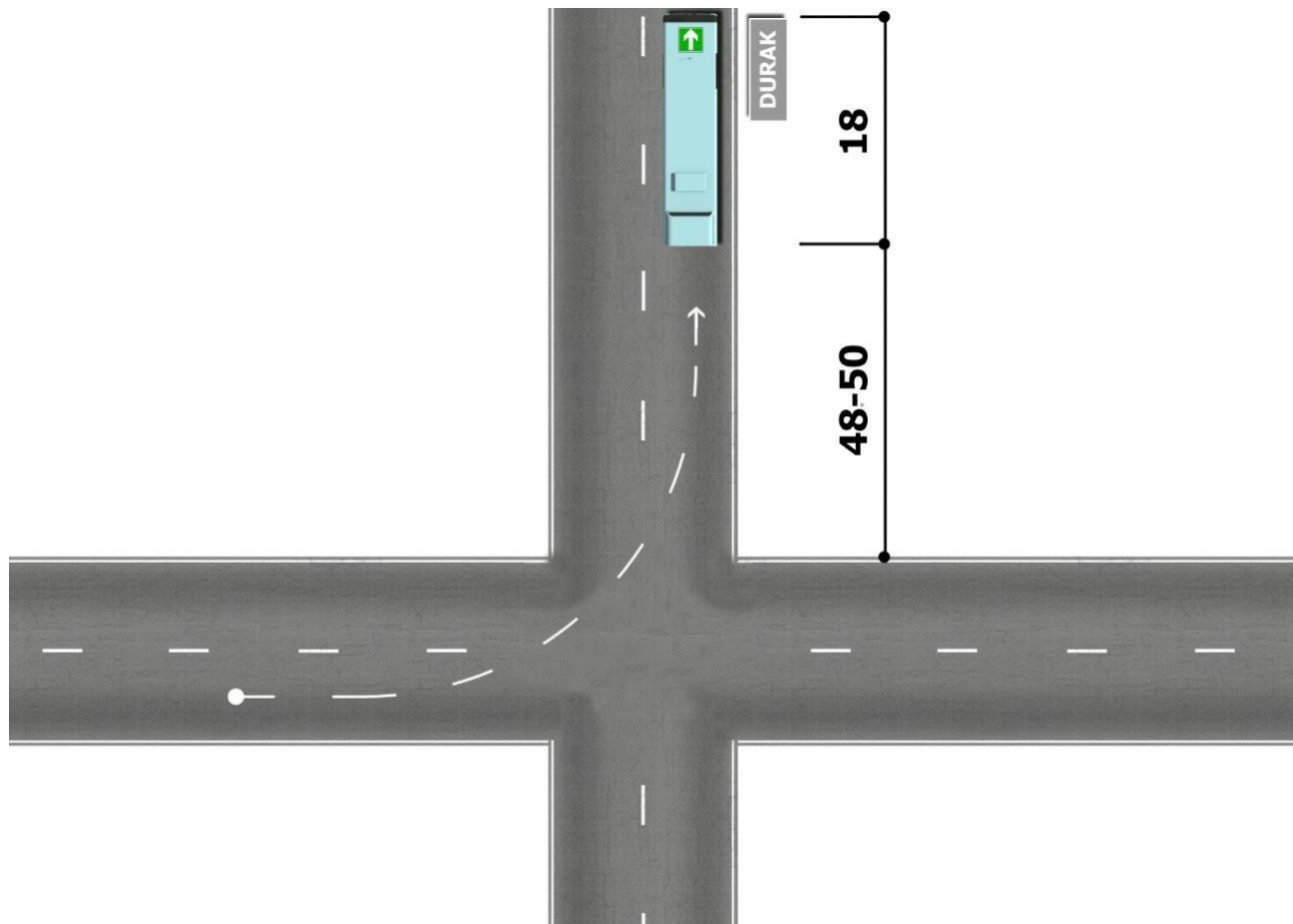


Şəkil 3 - Avtobusa hərəkət üstünlüyü verən işıqforla idarə olunan qovşaqlarda dayanacaq məntəqələri

4.4 Yol qovşağı çıxışında dayanacaq məntəqələri

Solan dönən avtobuslar üçün hərəkət üstünlüyü verən işarə sistemi yoxdursa və sola döndükdən sonra qovşağın çıxış tərəfində hərəkət sıxlığı azdırsa, dayanacaq məntəqəsi burada təşkil oluna bilər. Bu cür dayanacaq məntəqələri qovşaq çıxışından ən az (66-68) m irəlində təşkil edilməlidir (Şəkil 4).

Ölçülər metrle verilmişdir.

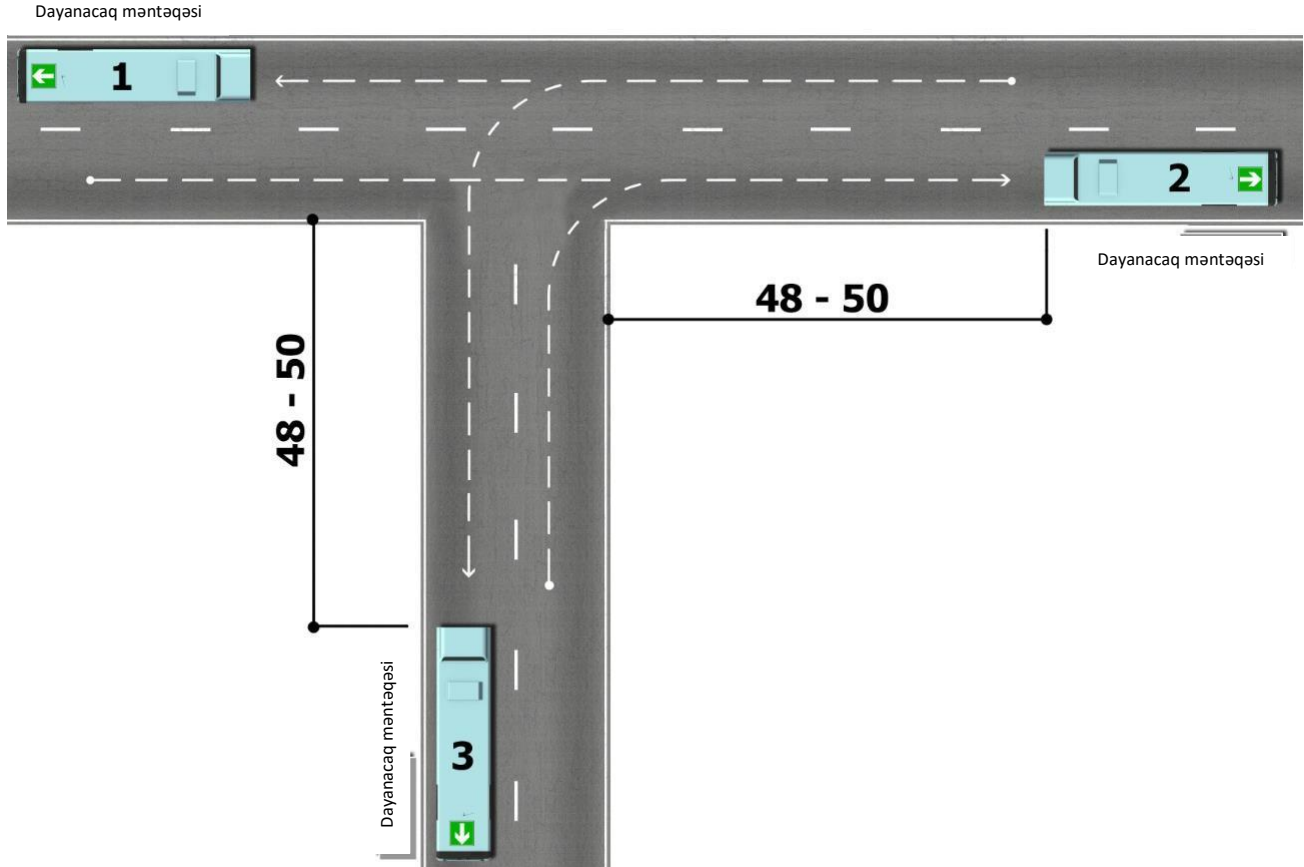


Şəkil 4 - Qovşağın çıxış tərəfində avtobus dayanacaq məntəqələri

4.5 Üçtərəfli qovşaqlarda dayanacaq məntəqələri

Üçtərəfli qovşaqlarda dayanacaq məntəqəsi nöqtələri qəti şəkildə qovşaqdan sonra, qovşağın çıxış tərəfində yerləşdirilməlidir. Dayanacaq məntəqəsinə daxilolma məsafəsində digər nəqliyyat vasitələrinin dayanması və parklanması qadağan edilməli və ya mümkün hallarda, avtobuslar üçün cibli dayanacaq məntəqələri yaradılmalıdır (Şəkil 5).

Ölçülər metrle verilmişdir.



Şəkil 5 - Üçtərəfli qovşaqlarda dayanacaq məntəqəsi nöqtələri

5 Tikinti qaydaları

5.1 Avtobus dayanacaq məntəqəsinin cibi

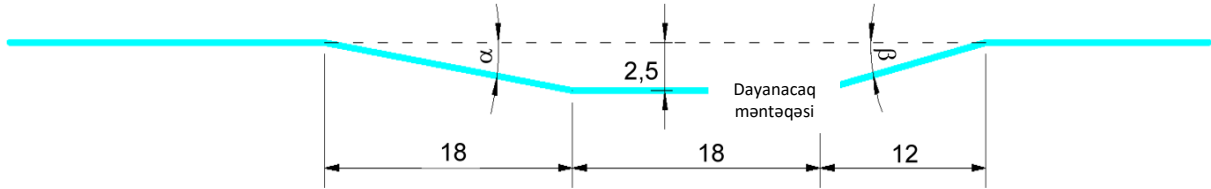
Avtobusların təkər və ox asqılarında aşınmanı azaltmaq, dayanacaq məntəqəsinin çıxışında avtobusların ikinci zolağa keçməyinin qarşısını almaq və ikiseksiyalı avtobusların hərəkətini asanlaşdırmaq üçün zolağın daxilə doğru çəkilməsi eni və dönmə radiusu hesablanmalı, bununla, avtobusların ciblərə rəvan giriş-çixışı təmin edilməlidir.

Dayanacaq məntəqəsinin ölçüləri hərəkət sürətindən asılı olaraq Cədvəl 1-də göstərilən dəyərlərə uyğun olmalıdır.

Cədvəl 1 - Avtobus dayanacaq məntəqəsi cib ölçüləri

Sürət (km/s)	Cibin eni (m)	Cibin giriş uzunluğu (m)	Cibin çıxış uzunluğu (m)	Cibin uzunluğu (bir avtobus üçün) (m)
50	2,5	18	12	18
	2,7	19	13	
	3,0	20	14	
70	3,0	24	18	18

Ölçülər metrle verilmişdir.

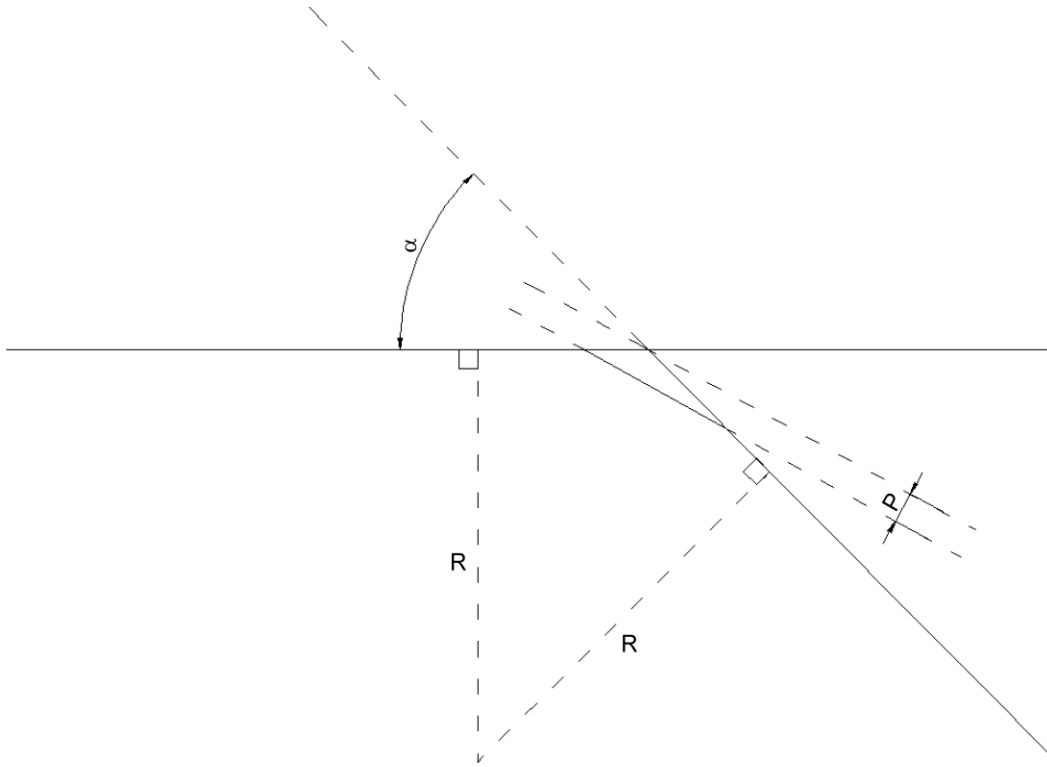


Şəkil 6 - Avtobus dayanacaq məntəqəsi cibinin minimum ölçüləri

5.1.1 Dayanacaq məntəqəsinin giriş bucağında bordürün dəyirmiləşdirilməsi

Dayanacaq məntəqəsi cibinin başlanğıc və bitiş nöqtələrində səkinin dönmə radiusundan asılı olaraq zolağın daxilə doğru çəkilməsi eni aşağıdakı düsturla hesablanmalıdır (Şəkil 7):

$$P = R \left(\begin{array}{c} 1 \\ \cos 1/2 \alpha \end{array} \right) \quad (1)$$



Burada;

P Zolağın çəkilmə məsafəsi
R Əyilmə radiusu

Şəkil 7 - Dayanacaq məntəqəsi cibinin giriş bucağındakı səkinin dönmə radiusu

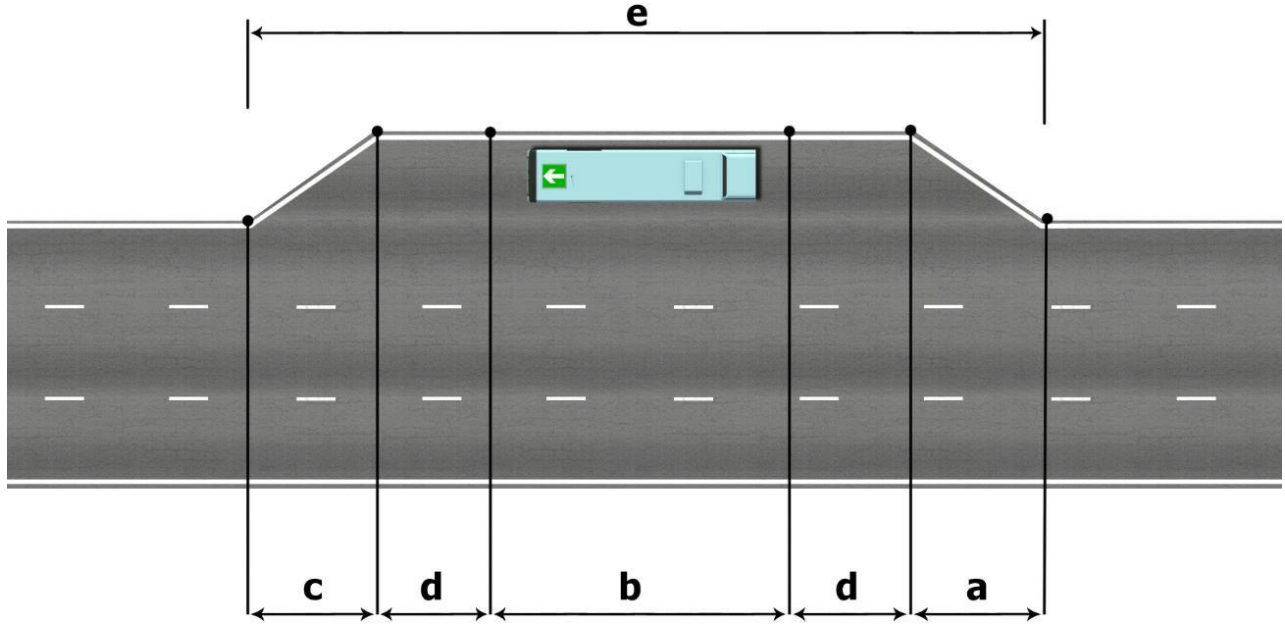
Düstur (1) əsasında hesablanan dönmə radiusu dəyərləri Cədvəl 2-də göstərilmişdir.

Cədvəl 2 - Səkinin dönmə radiusundan asılı olaraq zolağın daxilə doğru çəkilməsi eni (P)

tan α	α	P		
		R = 15 m	R = 40 m	R = 80 m
1:4	14° 02'	11	30	60
1:6	9° 28'	5	14	27
1:8	7° 07'	3	8	15

5.1.2 Yüksək hərəkət sürətli yollarda cibli dayanacaq məntəqələri

Cibdən çıxan avtobusun dayanacaq məntəqəsi daxilində sürət yığaraq digər nəqliyyat vasitələrinin hərəkət sürətinə çatmasının təmin edilməsi üçün hərəkət sürətinin yüksək olduğu yollarda avtobus dayanacaq məntəqəsi cibinin giriş və çıxış uzunluqları Şəkil 8-də göstərilmiş ölçülərə uyğun olmalıdır.



Burada;

a Cibə giriş uzunluğu (24 - 27) m

b Avtobus dayanacaq
məntəqəsinin uzunluğu (18 - 21) m

c Cibdən çıxış uzunluğu (14 - 18)

m

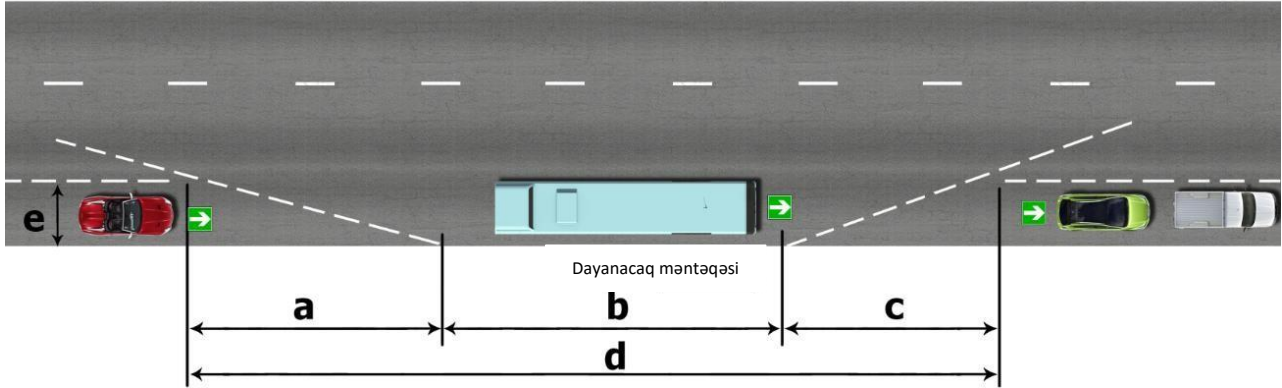
d Sürətin artırılması və azaldılması məsafəsi i (14

- 16) m e Ümumi uzunluq (70 - 82) m

Şəkil 8 - Yüksək hərəkət sürətli yollarda cibli dayanacaq məntəqələri ciblərinin ölçüləri

5.1.2 Yolkənarı avtobus dayanacaq məntəqələri

Hərəkət sürətinin az və piyada səkilərinin dar olduğu, dayanacaq məntəqəsi cibinin təşkil edilmədiyi yollarda "yolkənarı avtobus dayanacaq məntəqəsi" yaradıla bilər (Şəkil 9). Lakin bu halda, dayanacaq məntəqəsinin uzunluğunun hesablanması zamanı giriş və çıxışda parklanan nəqliyyat vasitələrinin eni nəzərə alınmalıdır (Cədvəl 3).



Burada;

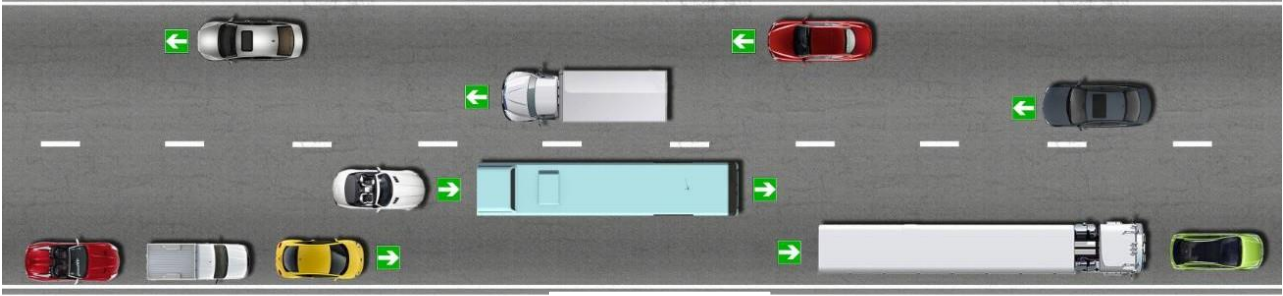
- a Giriş uzunluğu (m)
- b Avtobusun dayanma uzunluğu (m)
- c Çıxış uzunluğu (m)
- d Dayanacaq məntəqəsinin ümumi uzunluğu (m)
- e Parklanan nəqliyyat vasitəsinin en ölçüsü (m)

Şəkil 9 - Yolkənarı avtobus dayanacaq məntəqəsi

Cədvəl 3 - Səkilənarı dayanacaq məntəqəsi ölçüləri

Hərəkət sürəti (km/s)	Parklanan nəqliyyat vasitəsinin en ölçüsü (m)	Giriş (a) (m)	Dayanacaq məntəqəsi (b) (m)	Çıxış (c) (m)	Cəmi (d) (m)	Dayanacaq məntəqəsinin giriş və çıxışında nəqliyyat vasitəsinin en ölçüsü (m)	Ümumi cəm (m)
50	2,0	12	18 + 4	8	42	Nəzərə alınmadan	42
						2/3-si nəzərə alındıqda $2/3 \times 4,5 = 3,0$ $3,0 + 3,0 = 6,0$	48
						Hamısı nəzərə alındıqda $4,5 + 4,5 = 9,0$	51

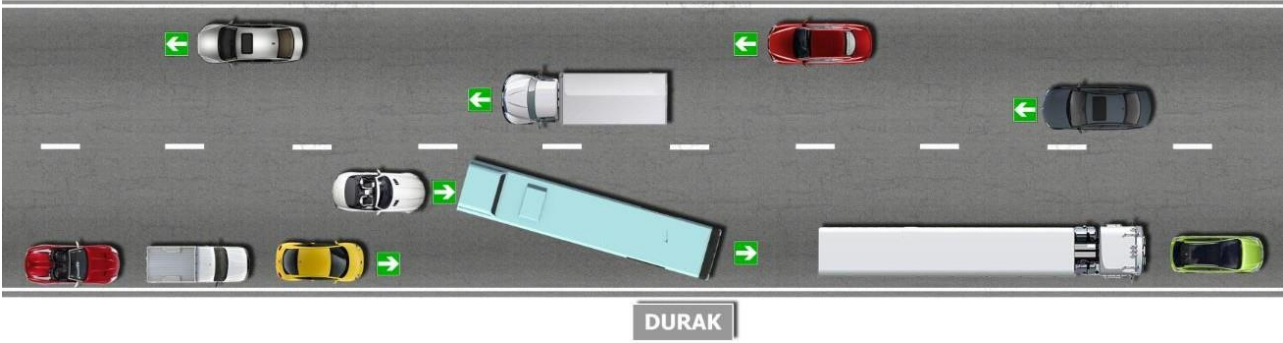
Dayanacaq məntəqəsinin uzunluğunun təsadüfi seçildiyi hallarda, avtobuslar səkiyə minimum məsafədən paralel yaxınlaşa bilməyəcəyi üçün dayanacaq məntəqəsinin giriş və çıxışında parklanmış nəqliyyat vasitələrinin eni nəzərə alınmalı və dayanacaq məntəqəsinin uzunluğu ən az 40 m olmalıdır. Dayanacaq məntəqəsi uzunluğu 40 m-dən az olduqda müşahidə edilən çətişməzliklər Şəkil 10a və Şəkil 10b-də göstərilmişdir.



Dayanacaq məntəqəsi

Şəkil 10a - Motosiklet və velosipedlərin hərəkət yolları ilə sərnişin yollarının kəsişməsi halı

Qeyd Dayanacaq məntəqəsi tərəfində hərəkət üçün ayrılmış ən sağdakı zolaqda mövcud nəqliyyat vasitələri yuxarıdakı "Dayanacaq məntəqəsinin giriş və çıxışında parklanmış nəqliyyat vasitələrinin eni nəzərə alınmalı və dayanacaq məntəqəsinin uzunluğu ən az 40 m olmalıdır" cümləsindən də aydın olduğu kimi parklanmış vəziyyətdədir. Bu halda, yolda hərəkət vəziyyətində olan motosiklet və velosipedlər parklanmış nəqliyyat vasitələrinin solundan, avtobusun sağından hərəkət edəcək.



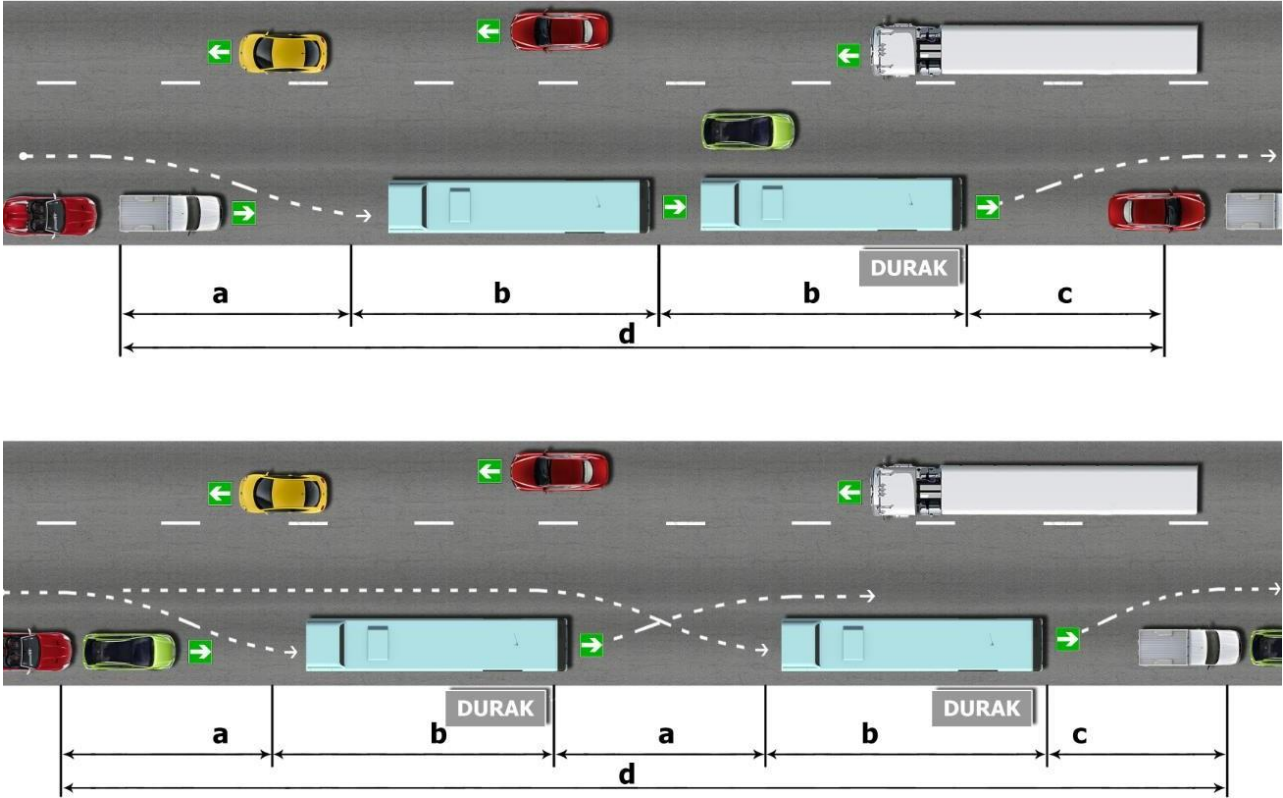
DURAK

Şəkil 10b - Sürücünün dayanacaq məntəqəsindən çıxarkən digər nəqliyyat vasitələrinə nəzarət edə bilmədiyi vəziyyət

Qeyd - Bu, dayanacaq məntəqəsinin uzunluğu 40 m-dən az olması səbəbindən avtobusun dayanacaq məntəqəsinə tam daxil ola bilmədiyi haldır və bu halda, yola çıxmaq istəyən avtobus sol tərəfindəki nəqliyyat vasitələrinə nəzarət edə bilməyəcək. Şəkildə avtobusun dayanacaq məntəqəsinə giriş vəziyyəti görünür, lakin problemlidir və vurğulanan hal avtobusun çıxışı ilə bağlıdır.

5.1.3 Yolkənarı geniş avtobus dayanacaq məntəqələri

Bəzi avtobus dayanacaq məntəqələri qısa müddətdə birdən çox marşrut xətti üzrə istifadə edilməli olduqda dayanacaq məntəqəsinin uzunluğu ən az 50 m olmalıdır. İki müxtəlif xətt üzrə sənişinlərin düşüb-minmə tezliyi və marşrut sayı fərqli olduğu üçün eyni dayanacaq məntəqəsi ərazisində fərqli dayanacaq məntəqəsi nöqtələri təşkil edilməlidir (Şəkil 11).



Qeyd - Ölçülər üçün Cədvəl 3-ə istinad edilməlidir.

Şəkil 9 - Yolkənarı geniş avtobus dayanacaq məntəqələri

5.1.4 Yolkənarı geniş avtobus dayanacaq məntəqələri

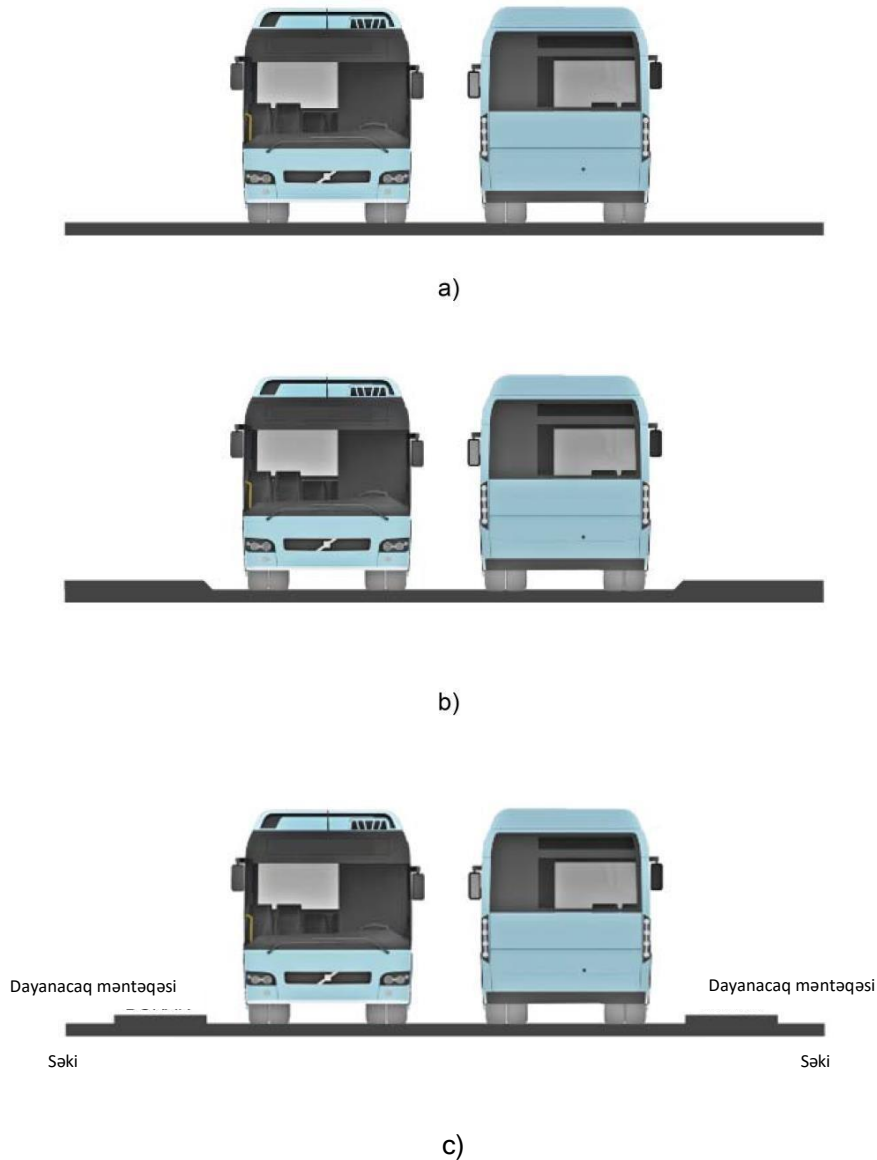
Piyadalar üçün ayrılmış sahələrdə dayanacaq məntəqəsi nöqtələri üçün üç növ seçim mövcuddur. Bu seçimlərin hər üçündə avtobus və sərnişinlərin dayandığı yer yol boyası və ya digər materialların istifadəsi ilə işarələnməlidir (Şəkil 12).

Piyadalar üçün ayrılmış sahələrdə təşkil ediləcək avtobus dayanacaq məntəqələrində Şəkil 12-də göstərilən üç növdən biri istifadə edilə bilər:

"a" seçimində yol və piyada səkisi bərabər səviyyədədir. Burada sərnişinlərin və əlillərin asanlıqla düşüb-minməsinin təmin edilməsi məqsədilə avtobusların pillələri xüsusi mexanizmlə aşağı endirilməlidir (TS 9111 və TS 12576).

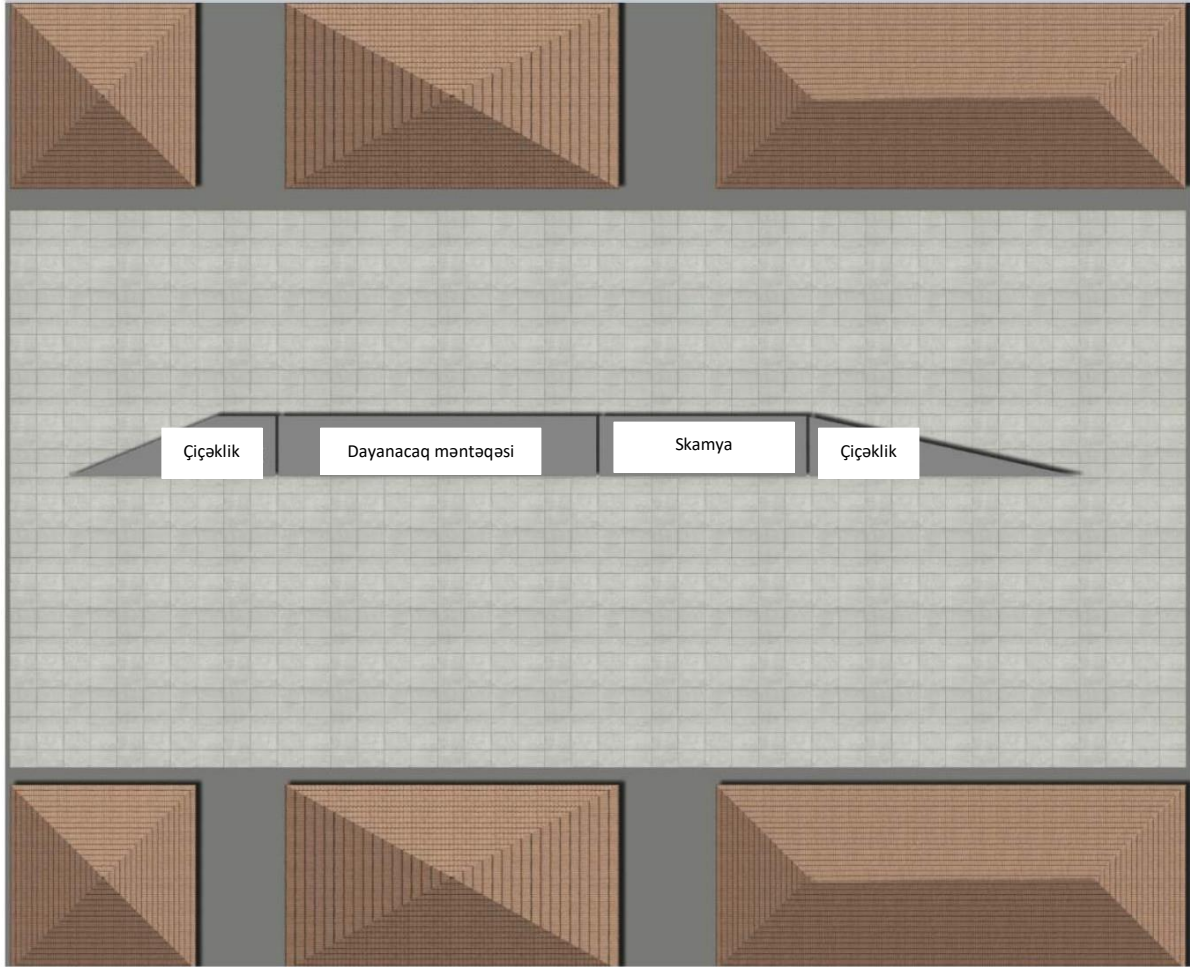
"b" seçimində yol və səkinin bir-birindən ayrılması planlaşdırıldığı halda piyada səkisinin hündürlüyü maksimum 8 sm olmalı, lakin TS 9111 və TS 12576 üzrə tələblər nəzərə alınmalıdır.

"c" seçimində yol və piyada səkisi bərabər səviyyədədir. Burada dayanacaq məntəqəsi nöqtələrinin hündürlüyü artırılmalı, piyadalar üçün ayrılmış sahədə digər piyadaların dayanacaq məntəqəsi ərazisindən istifadəsinin qarşısı alınmalıdır. Bundan əlavə, TS 9111 və TS 12576 üzrə tələblər nəzərə alınmalıdır.



Şəkil 12 - Piyadalar üçün ayrılmış sahələrdə dayanacaq məntəqəsi növlərinin en kəsikləri

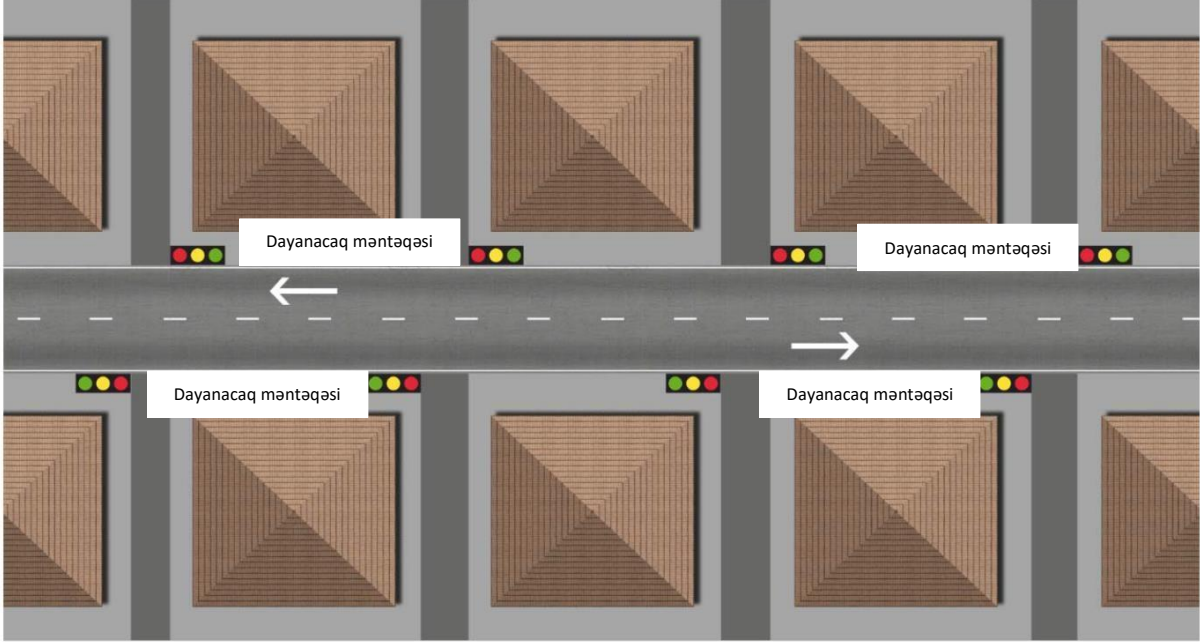
"c" seçimində hündürlüyü artırılmış dayanacaq məntəqəsi nöqtələrinin qarşısında və arxasında çiçəklilik, skamya və s. elementlərin yerləşdirilməsi ilə dayanacaq məntəqəsinə digər piyadaların girişinin məhdudlaşdırılması ilə sıxlığın yaranmasının qarşısı alınmalıdır.



Şəkil 13 - Hündürlüyü artırılmış dayanacaq məntəqəsinin planı

5.1.5 Yaşıl dalğa sistemində dayanacaq məntəqəsi nöqtələri

Yol hərəkəti sistemində təkrarlanan qovşaqlarda yol hərəkəti işarəverməsi "yaşıl dalğa" sistemi ilə işləyirsə və avtobus dayanacaq məntəqələri Şəkil 14-də göstərilədiyi kimi təşkil olunubsa, avtobusların dayanacaq məntəqəsindən çıxarkən növbəti yaşıl dalğaya çata bilməsi nəticəsində bir yaşıl fazada 2 qovşağı birdən keçməsi təmin edilməlidir.



Şəkil 14 - Yaşıl dalğa sistemində dayanacaq məntəqəsi nöqtəsinin seçilməsi

6 İstisnar qaydaları

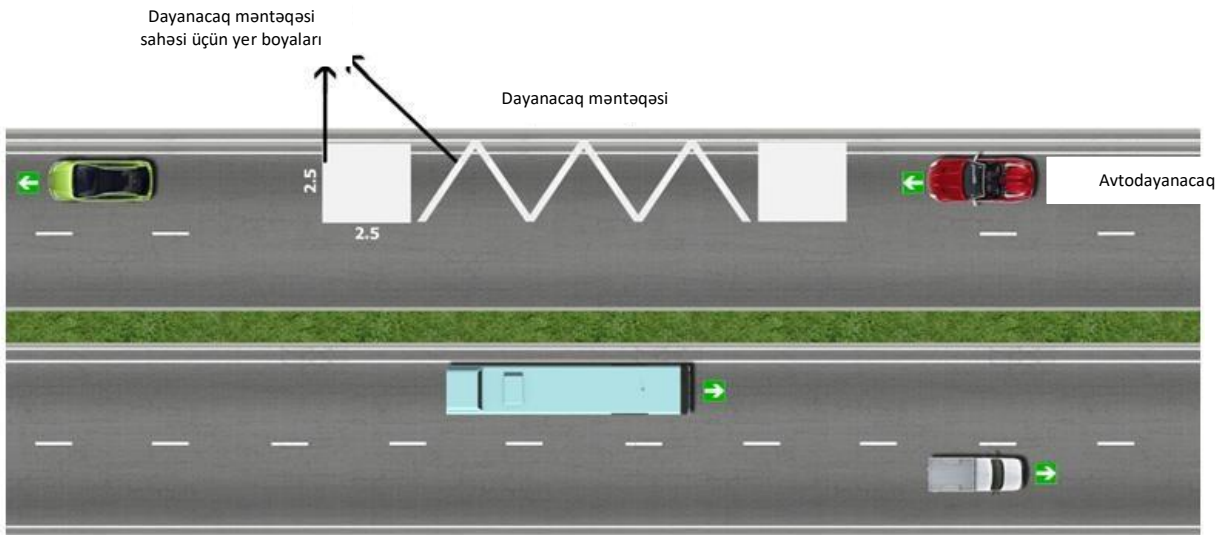
6.1 Dayanacaq məntəqəsi nöqtələrinin görünmə qabiliyyətinin təmin edilməsi

Dayanacaq məntəqəsi sahələrinin müəyyənləşdirilməsi və görünmə qabiliyyətinin təmin edilməsi üçün dayanacaq məntəqələrindən əvvəl və sonra (10-20) m məsafədə xəbərdarlıq lövhələri quraşdırılmalıdır. Dayanacaq məntəqəsi boyunca avtobusun dayanacaq məntəqəsi nöqtəsindəki sahəsi, yol üçbucaq formasında qırıq xətlərlə rənglənməli və ya dayanacaq məntəqəsinin başlanğıc və bitiş hissələrində içi dolu kvadrat təsviri ilə dayanacaq məntəqəsinin sahəsi göstərilməlidir (Şəkil 15).

Dayanacaq məntəqəsindəki bordürlər 50 sm intervalla digər sürücülərin asanlıqla görə biləcəyi formada iki fərqli boya ilə rənglənməli və dayanacaq məntəqəsinin sahəsi vurğulanmalıdır. Digər nəqliyyat vasitələrinin (mikroavtobus, taksi, şəxsi avtomobillər və s.) dayanacaq məntəqələrində parklanmasının və dayanmasının qarşısı alınmalıdır. Bu qadağa dayanacaq məntəqəsinə giriş və çıxışlarda ən az 15 m məsafədən etibarən qüvvədə olmalıdır.

Avtobus sürücüləri və sərnişinlərin uzaq məsafədən dayanacaq məntəqəsini görə bilməsi üçün dayanacaq məntəqələri şaquli lövhələrlə göstərilməlidir.

Ölçülər metrle verilmişdir.



Şəkil 15 - Yol kənarı avtodayanacaq icazəsi olan yollarda yol kənarı avtobus dayanacağı məntəqəsi

6.2 Dayanacaq məntəqəsi nöqtələrinin digər nəqliyyat vasitələrindən mühafizəsi

Şəkil 16-da göstərilirdiyi kimi dayanacaq məntəqəsinin başlanğıc və bitişindəki yolun rənglənməsinin əvəzinə bu sahənin bordürlə əhatələnməsi ilə dayanacaq məntəqəsi cibinin yaradılması nəticəsində digər nəqliyyat vasitələrinin dayanacaq məntəqəsi yaxınlığında parklanması və dayanmasının qarşısı alınmalıdır (Şəkil 16). Lakin bu həll üsulu yolkənarı avtodayanacaqdan istifadəyə icazə verilmiş yollar üçün məqbuldur. Bundan əlavə, biristiqamətli yolun eni ən az 9 m olmalıdır.

Ölçülər metrle verilmişdir.

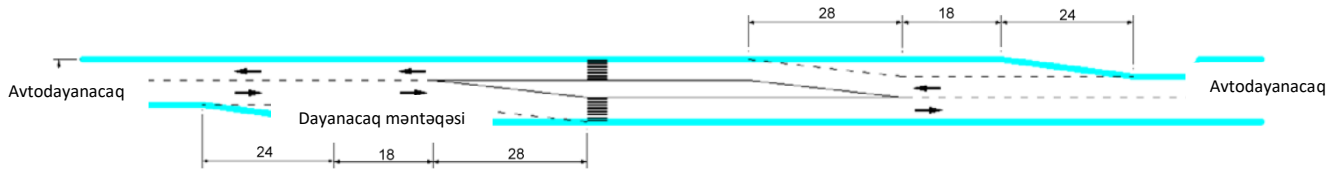


Şəkil 16 - Bordürlə əhatələnmiş ciblərin yaradılması ilə dayanacaq məntəqəsinin yolkənarı avtodayanacaqdan istifadəyə icazə verilmiş yollarda parklanmış digər nəqliyyat vasitələrindən mühafizəsi

Yolun platforma eninin iki istiqamətdə 9 m ölçüdə dar olması, yolkənarı avtodayanacaqın yaradılması və ikiistiqamətli dayanacaq məntəqələrinin üzbəüz olması halında Şəkil 17-də göstərilmiş həll üsulu tətbiq edilməlidir.

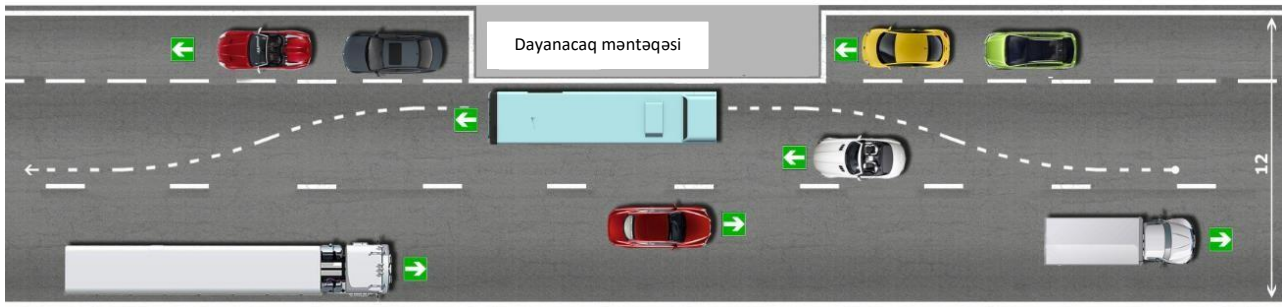
Yolkənarı avtodayanacaqdan istifadəyə icazə verilmiş yollarda avtobus dayanacaqları Şəkil 18-ə uyğun olmalıdır. Lakin burada yol örtüyünün eni bir istiqamətdə ən az 12 m olmalıdır.

Ölçülər metrle verilmişdir.



Şəkil 17 - İkiistiqamətli, 9 m en ölçülü, yolkənarı avtodayanacaq imkanına malik yollarda avtobus dayanacaq məntəqələri

Ölçülər metrle verilmişdir.



Şəkil 18 - Biristiqamətli, 12 m en ölçüsünə malik yollarda tərs cib qaydasının tətbiqi