

Avtomobil yollarının layihələşdirilməsi, tikintisi, yenidən qurulması, təmiri və avtomobil yollarının qəbul edilməsi zamanı müayinənin, yoxlamanın və sınağın keçirilməsi Qaydalarının təsdiq edilməsi haqqında

AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASI NAZİRLƏR KABİNETİNİN QƏRARI

“Yol hərəkəti haqqında” Azərbaycan Respublikası Qanununun tətbiq edilməsi barədə” Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 1998-ci il 22 noyabr tarixli, 24 nömrəli Fərmanına əsasən Azərbaycan Respublikasının Nazirlər Kabineti **qərara alır**:

1. Azərbaycan Respublikası “Azəravtoyol” Dövlət Şirkətinin təqdim etdiyi, Azərbaycan Respublikasının Daxili İşlər Nazirliyi, Ədliyyə Nazirliyi, Dövlət Tikinti və Arxitektura Komitəsi, “Azəravtonəqliyyat” Dövlət Konserni, Dövlət Ekologiya və Təbiətdən İstifadəyə Nəzarət Komitəsi, Dövlət Standartlaşdırma və Metrologiya Mərkəzi ilə razılaşdırılmış “Avtomobil yollarının layihələşdirilməsi, tikintisi, yenidən qurulması, təmiri və avtomobil yollarının qəbul edilməsi zamanı müayinənin, yoxlamanın və sınağın keçirilməsi Qaydaları” təsdiq edilsin (əlavə olunur).

2. Azərbaycan Respublikasının “Azəravtoyol” Dövlət Şirkəti Dövlət Tikinti və Arxitektura Komitəsi ilə birlikdə bu Qərardan irəli gələn normativ aktları hazırlayıb təsdiq etsinlər.

3. Bu Qərar imzalandığı gündən qüvvəyə minir.

Azərbaycan Respublikasının Baş naziri A.RASİZADƏ

Bakı şəhəri, 7 fevral 2000-ci il
№ 16

Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin
2000-ci il 7 fevral tarixli, 16 nömrəli qərarı ilə
TƏSDİQ EDİLMİŞDİR

Avtomobil yollarının layihələşdirilməsi, tikintisi, yenidən qurulması və təmiri

Q A Y D A L A R I

Tətbiq sahəsi

Bu Qaydalar Azərbaycan Respublikasının ümumi istifadədə olan avtomobil yollarının layihələndirilməsi, tikintisi, yenidən qurulması və təmiri işlərinin aparılmasını tənzimləyir.

I. Avtomobil yollarının layihələndirilməsi

1. Ümumi müddəalar

1.1. Avtomobil yolları hesabi hərəkət şiddətindən, xalq təsərrüfatı və inzibati əhəmiyyətindən asılı olaraq, 1 nömrəli cədvələ uyğun texniki dərəcələrə ayrılırlar.

1 nömrəli cədvəl

Yolun dərəcəsi	Hesabi hərəkət şiddəti, avt./sut.		Avtomobil yollarının xalq təsərrüfatı və inzibati əhəmiyyəti
	minik avtomobilinə çevrilmiş	nəqliyyat vahidində	
Ia	14000-dən çox	7000-dən çox	Respublika əhəmiyyətli magistral avtomobil yolları (o cümlədən beynəlxalq əlaqələr üçün)
Ib	14000-dən çox	7000-dən çox	Respublika əhəmiyyətli avtomobil yolları (Ia dərəcəsinə aid edilməmiş)
II	6000-dən 14000-dək	3000-dən 7000-dək	Respublika əhəmiyyətli avtomobil yolları (Ib dərəcəsinə aid edilməmiş)
III	2000-dən 6000-dək	1000-dən 3000-dək	Respublika əhəmiyyətli avtomobil yolları (II dərəcəyə aid edilməmiş)
IV	200-dən 2000-dək	100-dən 1000-dək	Yerli əhəmiyyətli avtomobil yolları (III dərəcəyə aid edilməmiş)
V	200-ə qədər	100-ə qədər	Yerli əhəmiyyətli avtomobil yolları (IV dərəcəyə aid edilməmiş)

Qeyd: Ümumi nəqliyyat axınında yüngül minik avtomobillərinin miqdarı 30 faizdən az olduqda, hesabi hərəkət şiddəti nəqliyyat vahidində qəbul edilir.

1.2. Sənaye müəssisələrinin giriş yollarına həmin müəssisələri ümumi istifadədə olan avtomobil yolları ilə, digər müəssisələrlə, dəmir yolu stansiyaları və limanlarla birləşdirən avtomobil yolları aid edilir.

1.3. Avtomobil yollarının texniki dərəcələri, həmçinin saat ərzindəki ən böyük perspektiv hərəkət şiddətinin qiymətlərinə uyğun müəyyən edilə bilər:

2400-dən çox çevrilmiş vahid/saat	—	I dərəcə
1600-dən 2400-dək çox çevrilmiş vahid/saat	—	II dərəcə
800-dən 1600-dək çox çevrilmiş vahid/saat	—	III dərəcə

1.4. Hesabi hərəkət şiddətinin qiymətləri texniki-iqtisadi hesabatlar əsasında hər iki istiqamətdəki hərəkət şiddətlərinin cəmi kimi qəbul edilməlidir.

1.5. Hesabi hərəkət şiddətinə görə (1.1 və 1.3.-cü bəndlər) avtomobil yolu müxtəlif dərəcəli olduqda, layihələrdə yolun daha yüksək dərəcəsi qəbul edilməlidir.

1.6. Yolların texniki dərəcələri müəyyən edildikdə, yolun planının, uzununa və eninə profillərinin elementləri layihələndirildikdə perspektiv dövr 20 ilə bərabər qəbul edilməlidir. Sənaye müəssisələrinə giriş avtomobil yolları həmin müəssisələrin layihə gücü ilə işləyəcək müddətə uyğun layihələndirilməlidir.

Yol geyimləri layihələndirildikdə perspektiv dövr onların təmirlərarası xidmət müddətlərini nəzərə almaqla qəbul edilməlidir.

1.7. Ümumi istifadədə olan avtomobil yolları aşağıdakı ölçülərə malik nəqliyyat vasitələrinin buraxılması üçün nəzərdə tutulmalıdır:

tək avtomobillər, uzunluğu	—	12 metrə qədər
bir qoşqulu avtomobil qatarları, uzunluğu	—	20 metrə qədər
iki qoşqulu avtomobil qatarları, uzunluğu	—	24 metrə qədər
bütün növ avtomobillərin eni	—	2,5 metrə qədər
bütün növ avtomobillərin hündürlüyü:		
I—IV dərəcəli yollarda	—	4 metrə qədər
V dərəcəli yollarda	—	3,8 metrə qədər

1.8. I—III dərəcəli avtomobil yolları, bir qayda olaraq, giriş yolları inşa edilməklə, yaşayış məntəqələrinin kənarından keçməlidirlər. Yolların perspektivdə yenidən qurulmasını təmin etmək üçün torpaq yatağının qaşından yaşayış məntəqələrinin tikilələrinə qədər olan məsafə 200 metrdən az olmamalıdır.

Texniki-iqtisadi hesablamalar əsasında I—III dərəcəli yolların yaşayış məntəqələrindən keçməsi məqsəduyğun qəbul edildikdə, onların layihələndirilməsi qüvvədə olan normativ sənədlərin tələblərinə uyğun aparılmalıdır.

1.9. Avtomobil yolları layihələndirildikdə, formalaşmış ekoloji, geoloji, hidrogeoloji və digər təbii şəraitin minimum səviyyədə pozulmasını təmin edən ətraf mühitin mühafizəsi üzrə tədbirlərin nəzərdə tutulması zəruridir.

Nəqliyyat vasitələrinin hərəkətinin ətraf mühitə olan təsiri nəzərə alınmalı, avtomobil yolunun trassasının seçilməsi bir-biri ilə qarşılıqlı əlaqədə olan texniki, iqtisadi, eqronomik, estetik, ekoloji və digər amillərin baxılmasını əhatə edən variantların müqayisəsi əsasında aparılmalıdır.

1.10. Avtomobil yollarının, yol və avtonəqliyyat xidməti binalarının və qurğularının, suötürücü, mühafizə və digər qurğuların, yolun kənarı boyu nəzərdə tutulmuş kommunikasiyaların yerləşməsi üçün torpaq sahəsinin ayrılması qüvvədə olan normativ hüquqi sənədlərə uyğun aparılmalıdır.

Avtomobil yollarının tikintisi dövründə trassayanı karxanaların və ehtiyatların, müvəqqəti tikinti şəhərciyinin, istehsalat bazalarının, giriş yollarının yerləşməsi və tikintinin digər ehtiyacları üçün ayrılan torpaq sahələri qüvvədə olan normativ hüquqi sənədlərə uyğun, avtomobil yolu istismara təhvil verildikdən sonra ilkin yararlı vəziyyətə gətirilməli və torpaqdan istifadə edən hüquqi və ya fiziki şəxsə qaytarılmalıdır.

1.11. Avtomobil yollarının tikintisinə və ya yenidən qurulmasına dair birtipli və ya fərdi layihələrdə yol hərəkətinin təhlükəsizliyinin, ətraf mühitin mühafizəsinin, habelə *əlliliyi olan*

şaxslərin spesifik ehtiyaclarının təmin edilməsi ilə bağlı olan tədbirlər kompleksi nəzərdə tutulmalıdır.^[1]

1.12. Avtomobil yollarında yol konstruksiyasının — torpaq yatağının və yol geyiminin layihələndirilməsi tikinti rayonunun təbii-iqlim və yol şəraitlərini xarakterizə edən Azərbaycan Respublikasının yol-iqlim zonaları əsasında yerinə yetirilməlidir.

1.13. Avtomobil yollarının layihələndirilməsi zamanı yolların tərtibatı və abadlaşdırılması (hərəkətin təşkilinin texniki vasitələri, yaşıllaşdırma və kiçik memarlıq formaları və s.) üzrə zəruri mühəndis tədbirləri, o cümlədən qoruyucu yol qurğularının tikilməsi nəzərdə tutulmalıdır.

1.14. Avtomobil yollarının layihələndirilməsi zamanı müvafiq yol-nəqliyyat xidməti bina və qurğularının (kompleks bina və qurğular, qurğulara xidmət və gözətçi binaları, avtovağzal və dispetçer məntəqələri, avtobus dayanacaqları və pavilyonlar, motellər, istirahət meydançaları, avtomobillər üçün duracaqlar, yeməxanalar, ticarət obyektləri, yanacaqdoldurma məntəqələri, texniki xidmət stansiyaları, baxış qurğuları, qəza xidməti üçün rabitə qurğuları və s.) tikilməsi nəzərdə tutulmalıdır.

1.15. Avtomobil yollarının tikintisinə və yenidən qurulmasına dair birtipli və ya fərdi layihələr bu sahədə mövcud qanunvericiliyə və normativ texniki sənədlərin tələblərinə uyğunluğu baxımından *Azərbaycan Respublikası Prezidentinin müəyyən etdiyi orqandan (qurumdan)*^[2] ekspertizadan keçirilməli və onlarla razılaşdırılmalıdır.^[2]

Ekspertiza keçirilməsi zamanı aşkar edilmiş uyğunsuzluqlar aradan qaldırılmalıdır.

2. Hərəkətin təşkili və təhlükəsizliyi

2.1. Avtomobil yolları layihələndirilərkən aşağıdakılar təmin edilməlidir:

nəqliyyat vasitələrinin hesabi sürətlə rahat və təhlükəsiz hərəkəti;

yol kəsişmələri, qovuşmaları və birləşmələrinin təhlükəsiz yerləşmələri;

nəqliyyat vasitələrinin şinləri ilə yolun hərəkət hissəsi arasında zəruri ilişgənlik;

yolun zəruri abadlaşdırılması və qoruyucu-mühafizə qurğularının tikilməsi;

zəruri yol və avtonəqliyyat bina və qurğularının tikilməsi və s.

2.2. Avtomobil yolunun layihəsi hərəkət sürəti, hərəkətin təhlükəsizliyi və yolun buraxıcılıq qabiliyyəti göstəricilərinə görə qiymətləndirilməlidir.

2.3. Yolların layihələndirilməsi zamanı yol nişanlarının quraşdırılma yerləri və üsulları göstəriləklə quraşdırma və nişanlama sxemləri tərtib edilməlidir. Yolun nişanlanması yol nişanlarının quraşdırılması ilə əlaqələndirilməlidir.

Avtomobil yollarında yol hərəkətinin təhlükəsizliyi tələblərinə cavab verməyən, yol hərəkəti iştirakçıları üçün maneə və təhlükə yaradan, onların həyat və sağlamlığına təhlükə yarada bilən, sürücülərin yol şəraitini qiymətləndirməsini çətinləşdirən, yol hərəkəti nişanlarına və yazılarına bənzərən reklam qurğularının yerləşdirilməsinə yol verilmir. Yol örtüyünün üzərində, yol hərəkəti

nişanlarında, onların dirəklərində və digər tənzimləmə vasitələrində, yol qurğularında reklamın yerləşdirilməsi qadağandır.^[3]

2.4. İşıqsaçan yol örtükləri piyada keçidlərində, avtobus dayanacaqlarında, sürət keçid zolaqlarında, yoxuşlarda, əlavə zolaqlarda, avtomobillərin dayanması üçün nəzərdə tutulan zolaqlarda, tunellərin içərisində və yolüstü körpülərin altında yerləşən hərəkət hissəsində, dəmir yol keçidlərində, kiçik körpülərdə və başqa manelər olan yerlərdə tətbiq edilməlidir.

2.5. Avtomobil yollarının stasionar işıqlandırılması yaşayış məntəqələrində, yaxınlıqda mövcud elektrik paylayıcı xətt olduqda böyük körpülərdə, avtobus dayanacaqlarında, I və II dərəcəli avtomobil yollarının öz aralarında və dəmir yolu ilə kəsişmə yerlərində, bütün yol birləşmələrində və kəsişmələrində və onlara giriş yollarında (250 metr məsafədən az olmayaraq), dairəvi yol kəsişmələrində və böyük sənaye müəssisələrinə giriş avtomobil yollarında texniki-iqtisadi əsaslandırmaya əsasən nəzərdə tutulmalıdır.

Yolda işıqlandırılan qonşu sahələr arasında məsafə 250 metrdən az olduqda, fasiləsiz işıqlandırma nəzərdə tutulmalıdır.

2.6. Yollarda işıqlandırma lampalarının dirəkləri, bir qayda olaraq, yolun qaşından kənarında yerləşdirilməlidir.

İşıqlandırma lampalarının dirəklərini eni 5 metrdən çox olan ayırıcı zolaqlarda, çəpərləmə nəzərdə tutmaq şərti ilə yerləşdirmək olar.

3. Ətraf mühitin mühafizəsi

3.1. Avtomobil yollarının istiqamətinin və konstruksiyalarının seçilməsi zamanı texniki-iqtisadi göstəricilərdən başqa, yolun tikintisi və istismarı zamanı onun ətraf mühitə təsir dərəcəsi müəyyənləşdirilməli, yolun landşaftla uyğunluğu nəzərə alınmalı və ətraf mühitə minimum təsir göstərən layihə həllinə üstünlük verilməlidir.

Avtomobil yolları layihələrinin müqayisəsi zamanı istifadə olunacaq torpağın dəyərliliyi, həmçinin tikinti meydançası üçün müvəqqəti ayrılan torpaq sahəsinin istifadə üçün yararlı hala gətirilməsi xərcləri nəzərə alınmalıdır.

Magistral avtomobil yollarının, körpülərin və tunellərin layihələndirilməsi zamanı "Ətraf mühitə təsirin qiymətləndirilməsi haqqında" Azərbaycan Respublikasının Qanununda nəzərdə tutulmuş qaydada ətraf mühitə təsirin qiymətləndirilməsi təmin olunmalıdır.^[4]

3.2. Yol və yol qurğuları üçün, həmçinin yolun tikintisi zamanı müvəqqəti tutulan torpaq sahələrindən münbit torpaq qatı çıxarılıb meşə təsərrüfatında və ya kənd təsərrüfatı sahələrində istifadə edilməlidir.

3.3. Yaşayış məntəqələrindən kənarında keçən avtomobil yolu layihələndirilərkən küləyin istiqaməti nəzərə alınmalı və avtomobil yolu ilə yaşayış məntəqəsi arasında sanitariya zonanın yaranması təmin edilməlidir.

3.4. Yolun torpaq yatağı tikilən zaman, əgər ətrafdakı torpaq sahəsində su yığılması və ya bataqlıq yaranması ehtimalı varsa, mövcud su axıdıcı qurğular bərpa edilməli və ya yeni qurğular tikilməlidir.

3.5. Avtomobil yolları tikilən zaman tikinti zonasında yerləşən və tikinti üçün yararlı olan sənaye tullantılarından istifadə edilməli və ətraf mühitə olan mənfi təsir nəzərə alınmalıdır.

3.6. Avtomobil yollarının heyvanların köçmə (miqrasiya) yolları ilə kəsişən yerlərində onların köçmə təhlükəsizliyini təmin edən tədbirlər görülməlidir.

3.7. İstehsalat bazaları, yol qurğuları və avtonəqliyyat xidmət obyektləri layihələndirilən zaman ətraf mühitin (havanın, su və torpağın) normadan artıq çirklənməsinə imkan verilməməlidir.

3.8. Avtomobil yolları layihələndirilən zaman ətraf mühitin səs-küydən mühafizəsi məqsədi ilə (əsasən yaşayış məntəqələrinin hüdudlarında) texniki-iqtisadi hesabatlar əsasında müvafiq tədbirlər nəzərdə tutulmalıdır.

4. Əsas texniki normalar və nəqliyyat-istismar göstəriciləri

4.1. Avtomobil yolunun planı, uzununa və eninə profilləri üzrə elementlərinin, o cümlədən hərəkət sürətindən asılı olan digər elementlərin layihələndirilməsi üçün hesabi hərəkət sürətlərinin qiymətləri 2 nömrəli cədvələ uyğun qəbul edilməlidir.

2 nömrəli cədvəl

Yolun dərəcəsi	Hesabi sürət, km/saat	O cümlədən	
		dərə-təpəli yer şəraitində	dağlıq yer şəraitində
I	150	120	80
II	120	100	60
III	100	80	50
IV	80	60	40
V	60	40	30

4.2. Avtomobil yolları layihələndirilərkən hesabi yük (iki oxlu avtomobilin ən çoxu yüklənmiş tək oxuna düşən yük) aşağıdakı kimi qəbul edilməlidir:

I–IV dərəcəli yollarda – 100 (10 t) kN

V dərəcəli yollarda – 60 (6 t) kN

IV dərəcəli yollar üzrə oxuna düşən yükü 60 kN (6 t)-dan böyük olan avtonəqliyyat vasitələrinin hərəkəti nəzərdə tutulmadıqda, həmin yollar 60 (6 t) kN hesabi yükə layihələndirilməlidir.

4.3. Avtomobil yollarının hərəkət hissəsinin və torpaq yatağının eninə profilinin əsas parametrləri 3 nömrəli cədvələ uyğun qəbul edilməlidir.

3 nömrəli cədvəl

Yolun elementlərinin parametrləri	Yolun dərəcələri					
	Ia	Ib	II	III	IV	V
Hərəkət zolaqlarının sayı	4;6;8	4;6;8	2	2	2	1
Hərəkət zolağının eni (metrlə)	3,75	3,75	3,75	3,5	3,0	–
Hərəkət hissəsinin eni (metrlə)	2x7,5; 2x11,25; 2x15,0	2x7,5; 2x11,25; 2x15,0	7,5	7,0	6,0	4,5
Çiyinlərin eni (metrlə)	3,75	3,75	3,75	2,5	2,0	1,75
Çiyinin bərkidilmiş zolağının minimum eni (metrlə)	0,75	0,75	0,75	0,5	0,5	–
Müxtəlif hərəkət istiqamətləri arasında ayırıcı zolağın minimum eni (metrlə)	6,0	5,0	–	–	–	–
Ayırıcı zolaqda bərkidilmiş zolağın minimum eni (metrlə)	1,0	1,0	–	–	–	–
Torpaq yatağının eni (metrlə)	28,5; 36,0; 43,5	27,5; 35,0; 42,5	15,0	12,0	10,0	8,0

4.4. Ia, Ib və II dərəcəli avtomobil yolları layihələndirilərkən, o cümlədən layihə ilə müəyyən edilən və əsaslandırılan yerlərdə, yol kəsişmələrində, qovuşmalarında və keçid-sürət zolaqlarının inşası nəzərdə tutulmayan yol ayırmalarında, hər iki istiqamətdə ən azı 100 metr məsafədə olmaqla, yolun çiyinlərində 2,5 metr enində dayanacaq zolaqları inşa edilməlidir.

4.5. I dərəcəli yollarda hərəkət zolaqlarının sayı hərəkət şiddətindən və yerin relyefindən asılı olaraq 4 nömrəli cədvələ uyğun qəbul edilməlidir.

4 nömrəli cədvəl

Yerin relyefi	Hərəkət şiddəti, çevrilmiş vahid/sutka	Hərəkət zolaqlarının sayı
Düzən və dərə-təpəli yer şəraitində	14000-dən 40000-dək	4
	40000-dən 80000-dək	6
	80000-dən çox	8
Dağlıq yer şəraitində	14000-dən 34000-dək	4
	34000-dən 70000-dək	6
	70000-dən çox	8

4.6. Qarışıq tərkibli nəqliyyat axınında yük avtomobillərinin yoxuş istiqamətində hərəkəti üçün aşağıdakı hallarda hərəkət hissəsinin əlavə təhlükəsizlik zolaqlarının layihələndirilməsi nəzərdə tutulmalıdır:

hərəkət şiddəti 4000 çevrilmiş vahid/sutkadan çox olan II dərəcəli yol sahələrində və III dərəcəli yollarda uzununa maillik 300%-dən çox və yol sahəsinin uzunluğu 1 kilometrden çox olduqda;

uzununa maillik 40%-dən çox və yol sahəsinin uzunluğu 0,5 kilometrden çox olduqda.

Əlavə hərəkət zolağının eni yoxuşun bütün uzunluğu boyu 3,5 metrə bərabər qəbul edilməlidir.

Yoxuşun qurtaracağından sonra əlavə hərəkət zolağının uzunluğu 5 nömrəli cədvələ uyğun qəbul edilməlidir.

5 nömrəli cədvəl

Yoxuş istiqamətində hərəkət şiddəti, çevrilmiş vahid/sutka	4000	5000	6500	8000 və çox
Yoxuşun qurtaracağından sonra əlavə hərəkət zolağının uzunluğu (metrlə)	50	100	150	200

4.7. Əlverişsiz hidrogeoloji şəraiti və asan yuyulan qruntları, azaldılmış enə malik çiyinləri və mailliyi 60%-dən böyük olan V dərəcəli yol sahələrində yol ayırıcılarının inşası nəzərdə tutulmalıdır. Yol ayırıcıları arasındakı məsafə 1 kilometrden çox olmamaq şərti ilə qarşidan gələn avtomobilin görünmə məsafələrinə bərabər qəbul edilməlidir. Yol ayırıcılarında torpaq yatağının və yol geyiminin eni IV dərəcəli yolun normalarına uyğun, yol ayırıcının minimum uzunluğu isə 30 metrə bərabər qəbul edilməlidir. Bir zolaqlı hərəkət hissəsindən iki zolaqlı hərəkət hissəsinə keçidin uzunluğu 20 metrden az olmamalıdır.

4.8. Avtomobil yollarının düz sahələrində, planda əyrilərin radiusu 3000 metrden çox olan I dərəcəli yollarda və radiusu 2000 metrden çox olan digər dərəcəli yollarda hərəkət hissəsinin eninə profili iki mailli layihələndirilməlidir.

Planda kiçik radiuslu əyrilərdə, avtomobillərin ən böyük sürətlə hərəkətinin təhlükəsizliyinin təmin edilməsi şərtləri daxilində, yolun hərəkət hissəsinin eninə profili bir mailli (viraj) layihələndirilməlidir.

4.9. Hərəkət hissəsinin eninə maillikləri (virajların inşası nəzərdə tutulmuş yol sahələrindən başqa) hərəkət zolaqlarının sayından və iqlim şəraitindən asılı olaraq 6 nömrəli cədvələ uyğun müəyyən edilməlidir.

6 nömrəli cədvəl⁵¹

Yolun dərəcəsi	Eninə maillik (‰)				
	yol iqlim zonaları				
	I	II	III	IV	V
<i>I dərəcəli:</i>					
<i>a) hərəkət hissəsinin eninə profili ikimailli olduqda</i>	20	20	25	25	25
<i>b) birmailli profil olduqda:</i>					
<i>ayırıcı zolağın yanında birinci və ikinci zolaqlar</i>	20	20	20	25	25

<i>üçüncü və sonrakı zolaqlar</i>	25	25	25	25	25
<i>II - IV dərəcəli</i>	20	20	20	25	25

4.10. Virajlarda hərəkət hissəsinin eninə maillikləri plandan ayrılərin radiuslarından asılı olaraq 7 nömrəli cədvələ uyğun qəbul edilməlidir.

7 nömrəli cədvəl

Planda ayrılərin radiusları (metrlə)	Virajlarda hərəkət hissəsinin eninə mailliyi, %		
	I–V dərəcəli yollarda	Sənaye müəssisələrinə giriş yollarında	Buzbağlama halları olan dağlıq yer şəraitində
I dərəcəli yollarda 3000-dən 1000-dək	20–30	—	20–30
II–V dərəcəli yollarda:			
2000-dən 1000-dək	20–30	—	20–30
1000-dən 800-dək	30–40	—	30–40
800-dən 700-dək	30–40	20	30–40
700-dən 650-dək	40–50	20	40
650-dən 600-dək	50–60	20	40
600-dən 500-dək	60	20–30	40
500-dən 450-dək	60	30–40	40
450-dən 400-dək	60	40–60	40
400-dən aşağı	60	60	40

4.11. Planda ayrılərin radiusu 1000 metrdən çox olmadıqda, hərəkət hissəsinin eni çiyinlərin hesabına genişləndirilməli və bu zaman çiyinlərin eni I və II dərəcəli yollarda 1,5 və digər yollarda isə 1,0 metrdən az olmamalıdır.

4.12. Avtomobil yollarının plan və uzunluq profillərinin elementlərini müəyyən edərkən, əsas parametrlər kimi aşağıdakılar qəbul edilməlidir:

uzununa maillik 30%-dən az;

avtomobillərin dayandırılması üçün görünmə məsafəsi — 450 metrdən çox;

planda ayrılərin radiusu — 3000 metrdən çox;

uzunluq profilində ayrılərin radiusları:

qabarıq — 70000 metrdən çox;

çökük — 8000 metrdən çox;

uzunluq profilində ayrılərin uzunluğu:

qabarıq — 300 metrədən çox;

çökük — 100 metrədən çox.

4.13. Yerli şəraitə görə 4.12-ci bəndin tələblərini yerinə yetirmək mümkün olmadıqda və ya onların yerinə yetirilməsi böyük həcmdə tikinti işlərinin aparılmasına və tikintinin dəyərinin artmasına gətirib çıxarırsa, yolun layihəsinin müxtəlif variantlarının texniki-iqtisadi müqayisəsi əsasında layihələndirmə normalarının azaldılmasına icazə verilir. Bu zaman 8 nömrəli cədvəldə müəyyən edilmiş həddi buraxıla bilən layihələndirmə normaları qəbul edilməlidir.

8 nömrəli cədvəl

Hesabi sürət (km/saatla)	Ən böyük uzununa mailliklər (%)	Ən kiçik görünmə məsafəsi (metrlə)		Ən kiçik əyri radiusları (metrlə)				
		dayandırılma üçün	qarşılıqlı avtomobil üçün	planda	o cümlədən, dağlıq şəraitində	uzununa profildə		
						qabarıq	çökük	o cümlədən, dağlıq şəraitində
150	30	300	—	1200	1000	30000	8000	4000
120	40	250	450	800	600	15000	5000	2500
100	50	200	350	600	400	10000	3000	1500
80	60	150	250	300	250	5000	2000	1000
60	70	85	170	150	125	2500	1500	600
50	80	75	130	100	100	1500	1200	400
40	90	55	110	60	60	1000	1000	300
30	100	45	90	30	30	600	600	200

4.14. Plandakı əyrilərin radiusları 2000 metrədən və bütün dərəcəli giriş yollarında 400 metrədən çox olmadıqda, keçid əyriləri nəzərdə tutulmalı və onların minimum uzunluqları 9 nömrəli cədvələ uyğun qəbul edilməlidir.

9 nömrəli cədvəl

Dairəvi əyrinin radiusu (metrlə)	30	50	60	80	100	150	200	250	300	400	500	600—1000	1000—2000
Keçid əyrinin uzunluğu (metrlə)	30	35	40	45	50	60	70	80	90	100	110	120	100

5. Avtomobil yollarının kəsişmələri və birləşmələri

5.1. Avtomobil yollarının kəsişmələri və birləşmələri, bir qayda olaraq, açıq meydançalarda, kəsişən və birləşən avtomobil yollarının düz sahələrində yerləşdirilməlidir.

Avtomobilin dayanması üçün görünmə məsafəsinin hüdudları daxilində kəsişməyə yaxınlaşmalarda uzununa maillik 40%-dən yuxarı olmamalıdır.

5.2. Avtomobil yollarının müxtəlif səviyyədə kəsişmələri və birləşmələri aşağıdakı hallarda nəzərdə tutulmalıdır:

Ia dərəcəli avtomobil yolunun bütün dərəcəli avtomobil yolları ilə kəsişmələrində;

Ib dərəcəli avtomobil yolunun Ib, II və III dərəcəli avtomobil yolları ilə kəsişmələrində;

II dərəcəli avtomobil yolunun II və III dərəcəli avtomobil yolları ilə kəsişmələrində;

III dərəcəli avtomobil yolunun, ümumi (cəm) perspektiv hərəkət şiddəti 8000 çevrilmiş vahid/sutkadan çox olmaqla, III dərəcəli avtomobil yolu ilə kəsişmələrində.

Nəqliyyat qovuşmaları elə layihələndirilməlidirlər ki, I və II dərəcəli yollarda, o cümlədən çıxış və girişlərdə sola dönmələr olmasın.

5.3. Avtomobil yollarında piyada keçidləri arasında məsafə və yerüstü və ya yeraltı keçidlərin tikilməsi "Yol hərəkəti haqqında" Azərbaycan Respublikası Qanununun tələblərinə uyğun layihələndirilir.^[6]

5.4. I—III dərəcəli avtomobil yollarında kəsişmə və birləşmələrin sayı mümkün qədər az olmalıdır. Yaşayış məntəqələrinin kənarından keçən Ia dərəcəli avtomobil yollarında kəsişmələr və birləşmələr 10 km-dən Ib və II dərəcəli yollarda 5 km-dən və III dərəcəli yollarda isə 2 km-dən az olmamaq şərti ilə layihələndirilməlidir.

5.5. Əkin və mal-qara yolları I—III dərəcəli yollarda mövcud olan süni qurğuların altından keçirilməlidir. Süni qurğular olmaqda isə, bu yollarda 10 nömrəli cədvələ uyğun keçid qurğuları layihələndirilməlidir.

10 nömrəli cədvəl

Keçid qurğusunun keçdiyi yer	Eni (metrlə)	Hündürlüyü (metrlə)
Kənd təsərrüfatı məqsədli keçidlər	6	4,5
Mal-qara keçidləri	4	2,5

5.6. Eyni səviyyəli yol kəsişmə və birləşmələrində 8 nömrəli cədvələ uyğun görünmə məsafələri təmin olunmalıdır.

5.7. Müxtəlif səviyyəli kəsişmə və birləşmələrdə hərəkət hissəsinin eni sola dönmələrdə 5,5 metr, sağa dönmələrdə isə 5,0 metr qəbul edilməlidir.

5.8. Avtomobil yolu ilə dəmir yolu kəsişməsi dəmir yolu stansiyasından kənarında olmaqla, düz hissələrdə layihələndirilməlidir.

5.9. I—III dərəcəli avtomobil yolları ilə dəmir yolunun kəsişməsi müxtəlif səviyyədə olmalıdır. IV—V dərəcəli avtomobil yolları dəmir yolu ilə aşağıdakı hallarda müxtəlif səviyyədə kəsişməlidir:

3 və daha çox xəfli, hərəkət şiddəti 100 qatar/sutkadan çox olan və ya sürəti 120 km/saatdan çox olan dəmir yolu ilə;

kəsişən dəmir yolu qazmadan keçən halda və 5.10-cu bənddə göstərilən görünmə məsafəsi təmin olunmadıqda;

avtomobil yolu üzərində trolleybusların və tramvayların hərəkəti olduqda.

5.10. Nəzarət olunmayan eyni səviyyədə avtomobil yolu ilə dəmir yolu kəsişmələrində görünmə məsafəsi təmin olunmalıdır — avtomobilin sürücüsü yaxınlaşan qatarı ən azı 400 metrədən görməli, qatarın maşinisti isə kəsişmənin ortasını ən azı 1000 metrədən görməlidir.

5.11. Dəmir yolu ilə eyni səviyyədə kəsişən avtomobil yolunda hərəkət hissəsinin eni kəsişməyə yanaşmadakı hərəkət hissəsinin eninə bərabər, V dərəcəli yolda isə ən azı 6,0 metrə bərabər olmalıdır.

II. Avtomobil yollarının tikintisi və yenidən qurulması

1. Ümumi müddəalar

1.1. Avtomobil yollarının tikintisi və yenidən qurulması zamanı bu “Qaydalar”da müəyyən edilmiş tələblərdən başqa, ətraf mühitin mühafizəsi, sənaye sanitariyası, texniki təhlükəsizlik sahələrində qüvvədə olan normativ texniki sənədlərin və təsdiq olunmuş layihələrinin tələblərinə riayət edilməlidir.

1.2. Avtomobil yollarının tikintisi və yenidən qurulması zamanı ətraf mühitin mühafizəsi üzrə layihədə müvafiq tədbirlər nəzərdə tutulmalıdır. Bu tədbirlərin tərtibində ətraf mühitin mühafizəsi, ekoloji və geoloji şəraitin dəyişilməməsi və sabit təbii balansın saxlanması öz əksini tapmalıdır.

1.3. Yolların tikintisi və yenidən qurulması zamanı istifadə edilən üzvi yapışdırıcı materiallar qızdırıcı sistemlərlə təchiz edilmiş xüsusi anbarlarda saxlanmalıdır.

1.4. Yolun tikintisi və yenidən qurulması üçün zəruri olan daş materialları (çınqıl, qırmadaş), bir qayda olaraq, relsyanı bunkerlərə boşaldılmalıdır. Bu materiallar asfalt-beton və sement-beton zavodların, qarışdırıcı qurğuların, relsyanı bazaların ərazilərinə yığılarkən onların meydançıları bərk və suyukənaredən örtüklə düzəldilməlidir.

1.5. Avtomobil yollarının tikintisi və yenidən qurulması ilə yalnız Azərbaycan Respublikasının Nəqliyyat Nazirliyində Azərbaycan Respublikasının qanunvericiliyi ilə müəyyən edilmiş razılıq almış təsərrüfat subyektləri məşğul ola bilər.

2. Yol-tikinti işlərinin təşkili

2.1. Avtomobil yollarının və ya onun ayrı-ayrı hissələrinin tikintisi axın üsulu ilə yerinə yetirilməlidir.

2.2. Tikilən avtomobil yolu boyunca asfalt-beton və sement-beton zavodlarının yerləşdirilməsi tikinti axınının sürətindən asılı olaraq layihə ilə müəyyən olunmalıdır.

Asfalt-beton və sement-beton zavodları dəmir yolundan uzaqda yerləşdikdə, mövcud dəmir yolunun yaxınlığında yol-tikinti materialları ilə təchiz edilmiş baza təşkil edilməlidir.

2.3. Avtomobil yollarının tikintisi zamanı mərkəzləşdirilmiş yol-tikinti işlərinin yerinə yetirilmə müddəti kompleks axının tikinti sürətini və ritmini təmin etməlidir.

2.4. Avtomobil yollarının tikintisinin texniki-təşkilatı hazırlığı və ətraf mühitin mühafizəsi üzrə tədbirlər mərhələlərlə, layihədə nəzərdə tutulmuş növbəlilik və müddətlərdə həyata keçirilməlidir.

2.5. Qrunt karxanası və ehtiyatların qazılması üçün ayrılmış torpaq sahəsinin sərhəddi yerdə bərkidilməli, sahə təmizlənməli və torpağın daşınması üçün müvəqqəti yollar tikilməlidir.

Karxana və ehtiyat üçün ayrılan sahələrdə qazma işlərinə başlanılana qədər səth sularının kənarlaşdırılması üçün mühafizə tədbirləri görülməlidir.

2.6. Avtomobil yolunun tikintisi yolu kəsən yeraltı kommunikasiyaların tikintisini qabaqladığı halda, əlaqədar təşkilatlarla razılaşdırmaqla, boru və ya başqa qurğu nəzərdə tutulmalı, sonra isə torpaq yatağının bütövlüyünü pozmadan kommunikasiyalar həmin qurğuların altından keçirilməlidir.

2.7. Tikinti qurtardıqdan sonra bütün müvəqqəti ayrılmış torpaq sahələri layihədə nəzərdə tutulan vəziyyətə qaytarılmalı və torpaqdan istifadə üçün müvafiq təşkilatlara təhvil verilməlidir.

3. Yol konstruksiyasının tikilməsi

3.1. Torpaq yatağının tikilməsi qüvvədə olan normativ texniki sənədlərin tələblərinə uyğun həyata keçirilməlidir.

Torpaq yatağının tikilməsi fasiləsiz təşkil olunmalıdır. Torpaq yatağının tikilməsində fasiləyə o sahələrdə yol verilir ki, orada mərkəzləşdirilmiş işlər aparılır və ya süni qurğular yerləşir və ya mövsümi fasilələr nəzərdə tutan (sürüşən sahə, dərin qaya qazmaları və s.) fərdi layihə əsasında yerinə yetirilir.

3.2. Torpaq yatağının tikintisi növbəti yol-tikinti işlərini qabaqlamaqla, yəni ehtiyat işlərini aparmaqla yerinə yetirilməlidir. Ehtiyat işlərinin uzunluğu tikintinin təşkili layihəsi ilə müəyyənləşdirilməklə yol geyimi əsasının və örtüyünün fasiləsiz və bərabər həcmdə tikilməsini təmin etməlidir.

3.3. Ehtiyat işləri aparılan tikinti sahələrində torpan yatağı layihə yüksəkliyinə qədər yerinə yetirilməli, yatağın səthi yamaqlarla birlikdə planlaşdırılmalı, yamaqlar bərkidilməli və suötürücü qurğuların etibarlı işi təmin edilməlidir.

3.4. Torpaq yatağının stabilləşməsi üçün müəyyən edilmiş texnoloji fasilə vaxtı torpaq yatağının üzərindən tikinti nəqliyyatına məhdud sürətlə hərəkət etməyə icazə verilir.

3.5. Yağış sularını, selləri, ərimiş qar sularını yol zolağından kənarlaşdırmaq məqsədi ilə dağ rayonlarının, bəndlərin, suyıqan qurğuların və başqa qurğuların tikintisi torpaq yatağının əsas tikinti işləri başlanana qədər yerinə yetirilməlidir.

3.6. Torpaq yatağının əsasında yerləşən drenajların və müxtəlif kommunikasiyaların qurulması, bir qayda olaraq, tökmələr tikilənə qədər yerinə yetirilməlidir.

3.7. Qazmaların və ehtiyatların qazılması, bir qayda olaraq, relyefin aşağı yerlərindən başlanmalıdır. Tikinti prosesində bütün işçi zonadan səth sularının kənarlaşdırılması təmin olunmalıdır. Səth sularının yığılması və kənarlaşdırılması üçün müvəqqəti qurğular qüvvədə olan normativ sənədlərin tələblərinə müvafiq yerinə yetirilməlidir.

3.8. Dikliyi 1:3-dən çox olan dağ yamaclarında və ya sürüşən yamaclarda qazmanın hazırlanmasına və tökmənin tikilməsinə yalnız xüsusi mühafizə qurğuları tikildikdən sonra icazə verilir.

3.9. Çiyinlərin hamarlanması və bərkidilməsi yol geyiminin tikinsindən sonra yerinə yetirilməli və bütün müvəqqəti giriş və çıxış yolları ləğv edilməlidir. Çiyinlərin tikintisi qüvvədə olan normativ sənədlərin tələblərinə uyğun həyata keçirilməlidir.

3.10. Qırmadaşın və çinqilin daşınaraq, yol geyiminin tikintisində istifadə edilmək məqsədi ilə torpaq yatağında və ya aralıq anbarlarda qalaq şəklində yığılmasına icazə verilir.

3.11. Qırmadaşlı yol geyimi əsaslarının və örtüklərinin tikintisi pərçimləmə üsulu ilə iki mərhələdə aparılmalıdır. Pərçimləmə üsulunun texnoloji ardıcılığı, istifadə olunan materialların ölçüləri, sərf normaları, sıxlaşdırma texnologiyası qüvvədə olan normativ sənədlərin tələblərinə müvafiq olaraq həyata keçirilməlidir.

3.12. Qumlu çinqil və qumlu qırmadaş qarışıqlarından ibarət əsasların və örtüklərin tikintisi vaxtı bu materiallar bilavasitə yolda hazırlana bilər. Optimal qranulometrik tərkibli qarışıqların hazırlanması qüvvədə olan normativ sənədlərin tələblərinə müvafiq yerinə yetirilməlidir.

3.13. Əsas və örtüklərin tikintisinə başlamamışdan əvvəl qüvvədə olan normativ sənədlərin tələblərinə müvafiq olaraq üzvi yapışdırıcının mineral materialların səthinə yapışması yoxlanılmalıdır. Kifayət qədər yapışma olmadıqda, yapışdırıcıya səthi-aktiv maddələri və mineral materiallarla səthi-aktivatorlarını (əhəng, sement) əlavə etmək zəruridir.

3.14. Qara qırmadaşı hazırlamaq üçün özlü və maye neft yol bitumlarından istifadə olunmalıdır. İstifadə olunan mineral materialın (qırmadaşın) mənşəyindən asılı olaraq tikintiyə başlamamışdan əvvəl qırmadaşla bitumun yapışma keyfiyyəti laboratoriyada yoxlanılmalıdır. Sınağın nəticələrindən asılı olaraq müvafiq bitum markası seçilməlidir.

3.15. Bitumla emal olunmuş qızgın və soyuq qara qırmadaşlı örtük və əsasların tikintisi havanın temperaturu +5⁰S-dən yuxarı olduqda həyata keçirilməlidir.

3.16. Əsas və örtüklərin üzvi yapışdırıcı ilə emal olunan qırmadaş, çinqil və qum qarışıqlarından yolda qarışdırmaqla tikilməsi havanın temperaturu +15⁰S-dən yuxarı olduqda yerinə yetirilməli və yağıntılardan başlanılma mövsümünə 15—20 gün qalmış başa çatmalıdır.

3.17. Asfalt-beton qarışıqları asfalt-betonun növündən, tipindən və təyinatından asılı olaraq qüvvədə olan normativ sənədlərin tələblərinə müvafiq olaraq layihələndirilməlidir.

3.18. Asfalt-betonların keyfiyyətini yüksəltmək üçün mineral materialların fiziki-kimyəvi aktivləşdirilməsi üsulları, səthi-aktiv maddələr və ya polimerlər tətbiq edilməlidir.

3.19. Asfalt-beton qarışıqlarının nəqliyyat vasitələri ilə daşınma müddəti qüvvədə olan normativ sənədlərin tələblərinə müvafiq, döşənmə zamanı qarışıqların temperaturundan asılı olaraq müəyyən edilməlidir.

3.20. Asfalt-beton qarışıqlarından ibarət örtüklər və əsaslar quru hava şəraitində tikilməlidir. Qızgın və soyuq qarışıqlar yazda və yayda havanın temperaturu $+5^{\circ}\text{C}$ -dən, payızda $+10^{\circ}\text{C}$ -dən aşağı olmayan, isti qarışıqlar isə havanın temperaturu -10°C -dən aşağı olmayan hava şəraitində döşənməlidir.

3.21. Asfalt-beton qarışıqlarından ibarət örtüklərin və əsasların tikintisi texnologiyasının ardıcılığı, qarışığı təşkil edən komponentlərin sərf normaları, istifadə edilən maşın-mexanizmlərin iş rejimləri və s. qüvvədə olan normativ-texniki sənədlərin tələblərinə müvafiq həyata keçirilməlidir.

3.22. Yolların avadanlıqlarının qurulması torpaq yatağının çiyinlərinin və yamaclarının hamarlanması və bərkidilməsindən, tökmə bermaların tikintisindən sonra yerinə yetirilməlidir.

3.23. Yol nişanlarının, signal dirəklərinin və mühafizə çəpərlərinin quraşdırılması avtomobil yolunun tikintisindən sonra yerinə yetirilməlidir.

3.24. Yol nişanlarının quraşdırılması qüvvədə olan normativ texniki sənədlərin tələblərinə uyğun həyata keçirilməlidir.

3.25. Örtük səthində nişanlanmanın aparılması qüvvədə olan normativ texniki sənədlərin tələblərinə uyğun yerinə yetirilməlidir.

4. Avtomobil yollarının istismara qəbulu

4.1. Tikintisi tamamlanmış avtomobil yolları, onların mərhələləri^[1] və buraxılış kompleksləri* layihədə nəzərdə tutulmuş bina və qurğularla birlikdə Sifarişçi tərəfindən Dövlət Qəbul Komissiyasına qəbul üçün təqdim edilir.

Avtomobil yollarını, onların mərhələlərini və buraxılış komplekslərini Dövlət Qəbul Komissiyasına təqdim etmək üçün onlar işçi komissiyalar tərəfindən qəbul edilməlidir.

4.2. Avtomobil yolunun tərkibinə daxil olan bina və qurğuların tikintisi tamamlanmış olarsa, zəruri hallarda, avtomobil yolunun tikintisi qurtarana kimi həmin obyektlər işçi komissiyalar tərəfindən qəbul edilərək, avtomobil yolunu istismara qəbul edən Dövlət Qəbul Komissiyasına təqdim edilməlidir.

Avtomobil yollarının təmiri, saxlanması və qorunması ilə məşğul olan fəhlələr və qulluqçular üçün evlər, həmçinin körpülərin və tunellərin və digər qurğuların mühafizəsi ilə əlaqədar tikilən tikililər və binalar, mehmanxanalar, motellər, avtovağzallar, yataqxanalar, restoranlar, kafelər və digər oxşar bina və qurğular istismara mülki-yaşayış təyinatlı obyektlər üçün müəyyən edilmiş qaydada qəbul edilməlidir.^[2]

4.3. Yol idarələrinin, yol sahələrinin, yol-təmir məntəqələrinin, yol ustalarının, xətt ustalarının, təmirçilərin binaları, yük avtomobilləri stansiyaları, nəzarət-dispetçer məntəqələri və Dövlət Yol Polisi məntəqələri, texniki xidmət stansiyaları, yanacaqdoldurma

stansiyaları, məişət xidməti stansiyaları, texnoloji rabitə məntəqələri və digər oxşar bina və qurğular, körpülər, yol ötürücüləri, yeraltı keçidlər və digər süni qurğular və s. istehsalat təyinatlı obyektlər üçün müəyyən edilmiş qaydada istismara qəbul edilməlidir.

4.4. Subpodratçı təşkilatlar tərəfindən yol və avtonəqliyyat xidmətləri üçün tikilmiş bina və qurğular, körpülər, yol ötürücüləri, piyada keçidləri və digər obyektlər avtomobil yolunun tikintisi qurtarana qədər işçi komissiyalar tərəfindən aktla qəbul edilərək, Dövlət Qəbul Komissiyasına təqdim olunmalıdır.

4.5. Avtomobil yolunun və onun mərhələsinin tərkibində bir neçə buraxılış obyektləri olarsa, Dövlət Qəbul Komissiyası tərəfindən onlardan axırının qəbul edilməsi bütün avtomobil yolunun (mərhələsinin) istismara qəbul edilməsi kimi sayılmalıdır. Eyni zamanda, axırını buraxılış kompleksinin qəbul edilməsi ilə avtomobil yolunun və ya mərhələnin bütövlükdə qəbul edilməsi üzrə yekun akt tərtib edilməlidir.

4.6. Dövlət Qəbul Komissiyaları avtomobil yolunun xarakterindən və mürəkkəbliyindən asılı olaraq, qabaqcadan təyin edilməlidir. Bu müddət, avtomobil yolunun (mərhələsinin, buraxılış kompleksinin) istismara təhvil verilmə müddəti müəyyən olunan vaxtdan 30 gündən gec olmamalıdır.

Avtomobil yollarının istismara qəbulu üzrə Dövlət Qəbul Komissiyası Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin Yol Hərəkəti Təhlükəsizliyi Komissiyasının sədri tərəfindən Sifarişçinin təqdimatı əsasında təyin edilir.

4.7. Avtomobil yollarının (mərhələlərin, buraxılış komplekslərinin) istismara qəbulu üzrə Dövlət Qəbul Komissiyası aşağıdakı tərkibdə təyin edilir:

Sifarişçinin nümayəndəsi;

Yolların İstismarı üzrə Baş İdarənin və Ərazi Üzrə Yol İstismar İdarəsinin nümayəndələri;

Baş podratçının nümayəndəsi;

Baş layihəçinin nümayəndəsi;

Ərazi üzrə Baş Dövlət Sanitariya Komitəsinin nümayəndəsi;

Fövqəladə Hallar Nazirliyinin nümayəndəsi;

Həmkarlar Komitəsi orqanının nümayəndəsi;

Ərazi üzrə Yol İstismar İdarəsinin həmkarlar təşkilatının nümayəndəsi;

Maliyyələşdirən bankın nümayəndəsi;

Daxili İşlər Nazirliyinin Dövlət Yol Polisi İdarəsinin nümayəndəsi;

Ekologiya və Təbii Sərvətlər Nazirliyinin nümayəndəsi;

Ərazi İcra Hakimiyyətinin nümayəndəsi;

Dövlət Şəhərsalma və Arxitektura Komitəsinin nümayəndəsi.^[8]

Zəruri hallarda komissiyanın tərkibinə onu təyin edən orqan tərəfindən Sifarişçinin təqdimatı əsasında əlavə nümayəndələr də daxil edilə bilər.

Komissiyanın sədri və ya üzvlərindən birinin razılığı olmadan avtomobil yolu (mərhələsi, buraxılış kompleksi) istismara qəbul edilə bilməz.

İstismara qəbul edilən avtomobil yolunun tərkibində yaşayış, mədəni-məişət və istehsalat bina və qurğuları olmadıqda və yolun tikintisi yaşayış məntəqələrinin selitebil (tikinti üçün ayrılmış) zonasından keçmədikdə Dövlət Sanitar Nəzarəti Komitəsinin nümayəndəsi Dövlət Qəbul Komissiyasının tərkibinə daxil edilmir.

4.8. Sifarişçi tərəfindən təyin edilən işçi komissiyalar tikilmiş avtomobil yollarının, süni qurğuların, yol və avtonəqliyyat xidməti bina və qurğuların layihə-smeta sənədlərinə, işlərin icrası üzrə inşaat norma və qaydalarının tələblərinə uyğun olmasını, sadalanan bina və qurğuların avadanlığının və körpülərin sınaq nəticələrini, bu obyektlərin normal istismara hazırlığını, nəqliyyat vasitələrinin və piyadaların hərəkətinin təhlükəsizliyini, əməyin təhlükəsiz şəraitini və ətraf mühitin qorunması üzrə tədbirlərin təmin edilməsini, tikinti-quraşdırma işlərinin (onların qiymətləndirilməsi daxil edilməklə) keyfiyyətini yoxlamalı və bu obyektləri qəbul etməlidir.

İşçi komissiyaların tərkibinə Sifarişçi tərəfindən — komissiyanın sədri, baş podratçı, subpodratçı təşkilatlar, istismar idarəsi, baş layihəçi, dövlət sanitar nəzarəti və yanğından mühafizə təşkilatlarının, həmkarlar təşkilatlarının, Dövlət Yol Polisinin və digər maraqlı təşkilatların nümayəndələri daxil edilir.

İstismara qəbul edilən avtomobil yolunun tərkibində yaşayış, mədəni-məişət və istehsalat bina və qurğuları olmadıqda və yolun tikintisi yaşayış məntəqələrinin selitebil (tikinti üçün ayrılmış) zonasından keçmədikdə, Dövlət Sanitar Nəzarəti Komitəsinin nümayəndəsi işçi komissiyaların tərkibinə daxil edilmir.

4.9. Baş podratçı işçi komissiyalara aşağıdakı sənədləri təqdim edir:

a) tikinti-quraşdırma işlərində iştirak edən təşkilatların siyahısı, onların yerinə yetirdikləri işlərin növləri və həmin işlərə görə məsul olan mühəndis-texniki işçilərin soyadları göstərməlidir;

b) qəbula təqdim edilən avtomobil yolunun (mərhələnin, buraxılış kompleksinin) tikintisi üçün layihə təşkilatları tərəfindən işlənmiş işçi cizgilər kompleksi, həmçinin tikinti-quraşdırma işləri zamanı yerinə yetirilmiş dəyişiklikləri təsdiq edən məsul şəxslər və sənədlər. İşçi cizgilərin bu kompleksi icraçı sənəd rolunu oynayır;

c) sertifikatlar, texniki pasportlar, tikinti-quraşdırma işlərinin icrası zamanı istifadə edilmiş materialların konstruksiya və detalların keyfiyyətini təsdiq edən sənədlər və laboratoriya sınaqlarının nəticələri;

ç) örtülü işlərin aktları və ayrı-ayrı məsul konstruksiyaların aralıq qəbulu aktları;

d) quraşdırılan avadanlığın fərdi yoxlanması və sınağı aktı;

e) işlərin icrası və müəlliflik nəzarəti jurnalları, dövlət və aidiyyəti nəzarət orqanları tərəfindən müayinə və yoxlamanın materialları;

ə) tikinti-quraşdırma işlərinin keyfiyyətini xarakterizə edən ölçmələrin nəticələri və keyfiyyətinin qiymətləndirilməsi hesabatları;

f) quraşdırılmış yol nişanları, texniki nizamlama vasitələri və hərəkət hissəsinin nişanlanması üzrə sxem pasportları.

4.10. Bu Qaydaların 4.9-cu bəndində sadalanan bütün sənədlər, işçi komissiya işini qurtardıqdan sonra Sifarişçidə saxlanmalıdır.

4.11. İşçi komissiyalar tərəfindən tikintisi tamamlanmış avtomobil yollarının (mərhələlərin, buraxılış komplekslərinin) qəbulu tikintisi tamamlanmış avtomobil yolunun hazırlığı barədə aktla Dövlət Qəbul Komissiyasına təqdim edilmək üçün müəyyən edilmiş formada tərtib olunur.

İşçi komissiyanın aktına aşağıdakılar əlavə edilir:

a) subpodratçı təşkilatlar tərəfindən tikintisi tamamlanmış binaların, qurğuların hazırlığı barədə işçi komissiyasının aktları;

b) tikinti üzrə yerinə yetirilmiş işlərin cədvəli;

c) yarımçıq işlərin aradan qaldırılması müddətlərini göstərən cədvəl;

ç) qüsurların düzəldilməsi müddətlərini göstərən cədvəl;

d) yoxlama ölçmələri və sınaqları cədvəli;

e) avtomobil yolunun (mərhələnin, buraxılış kompleksinin) situasiya sxemi;

ə) saxlanmağa verilmiş sənədlərin siyahısı;

f) istismara qəbul edilən avtomobil yolu ilə əlaqədar tikilmiş kiçik körpülərin və suötürücü qurğuların yekun cədvəli (onların yerləşmə yeri, əsas xarakteristikaları və keyfiyyətin qiymətləndirilməsi göstərməklə).

4.12. Dövlət Qəbul Komissiyalarının vəzifələrinə aiddir:

a) işçi komissiyalar tərəfindən aşkar olunmuş yarımçıq işlərin və qüsurların aradan qaldırılmasını və avtomobil yolunun (mərhələnin, buraxılış kompleksinin) istismara hazırlığını yoxlamaq. Göstərilən yoxlama Sifarişçi tərəfindən tərtib olunan və Dövlət Qəbul Komissiyasının təsdiq etdiyi proqram üzrə aparılır;

b) baş podratçı tərəfindən işçi komissiyalara təqdim olunan hesabatlar əsasında və "a" bəndinə əsasən aparılmış yoxlamanın nəticələrini nəzərə alaraq, avtomobil yolu (mərhələsi, buraxılış kompleksi) üzrə yerinə yetirilmiş tikinti-quraşdırma işlərinin keyfiyyətinə qiymət vermək;

c) istismara qəbul olunan avtomobil yolunun (mərhələnin, buraxılış kompleksinin) faktiki dəyərinin (Sifarişçi üçün) təsdiq edilmiş layihə üzrə smeta dəyərinə uyğunluğunu yoxlamaq, uyğunsuzluqlar aşkar olunduqda, onların əmələ gəlmə səbəblərini təhlil etmək. Təhlilin nəticələrini müvafiq təkliflərlə birlikdə komissiyanı təyin edən orqana təqdim etmək.

4.13. Dövlət Qəbul Komissiyaları tikintisi tamamlanmış avtomobil yollarını (mərhələləri, buraxılış komplekslərini) istismara o vaxt qəbul edir ki, onlar istismara hazırdır və aşkar olunan bütün çatışmazlıqlar aradan qaldırılmışdır.

Avtomobil yolları (mərhələləri, buraxılış kompleksləri) istismara qəbul edilərkən iqlim şəraitindən asılı olaraq müəyyən işlər yerinə yetirilməyibsə və həmin işlərin hazır olmaması

avtomobil yolunun təhlükəsiz istismarına maneçilik törətmirsə, onda bu işlərin (bərkitmə işləri, yaşıllaşdırma, hərəkət hissəsinin nişanlanması və s.) yerinə yetirilməsi başqa müddətlərə keçirilir. Bu işlərin qurtarma müddətlərini Dövlət Qəbul Komissiyası aktda göstərir.

Belə hallarda, istismara qəbul edilən avtomobil yolu (mərhələsi, buraxılış kompleksi) üzrə yerinə yetirilmiş tikinti-quraşdırma işlərinə görə tikintinin smeta dəyərinin 95 faiz ölçüsündə pul ödənilir. Bu zaman sonrakı müddətlərə keçirilmiş işlərin tikinti dəyəri çıxılır. Avtomobil yolunun (mərhələsinin, buraxılış kompleksinin) tikintisinin smeta dəyərinin 5 faiz qalığı və sonrakı müddətlərə keçirilmiş işlərin smeta dəyəri bu işlər layihəyə müvafiq olaraq yerinə yetirildikdən və qəbul edildikdən sonra Sifarişçinin və istismar təşkilatının arayışı əsasında ödənilməlidir.

4.14. İstismara o avtomobil yolları və mərhələləri buraxılmır ki, müəyyən edilmiş qaydaların pozulmasına yol verilmiş və təsdiq edilmiş buraxılış komplekslərinin tərkibində dəyişikliklər edilmişdir.

Müstəsna hallarda, dəyişikliklər Dövlət Qəbul Komissiyasının təyinatı üzrə layihəni təsdiq edən orqanlar tərəfindən aparıla bilər. Bu zaman, buraxılış komplekslərinin tərkibindən aşağıdakılar çıxarılmalıdır:

a) istismar xidməti işçilərinə, sürücülərə və sənişinlərə sanitar-məişət xidmətini göstərmək üçün nəzərdə tutulan bina və qurğular;

b) zərərli tullantıların atmosferə, suya və torpağa atılmasının qarşısını almaq üçün səmərəli təmizlənməsi, zərərsizləşdirilməsi və tutulması üçün nəzərdə tutulan qurğular;

c) yaşayış məntəqələrindən keçən avtomobil yollarının və onların sahələrinin kəşimə yerlərinin elektrikle işıqlandırılması;

ç) qar basqınlarını mühafizə edən meşə zolaqları.

4.15. Sifarişçi Dövlət Qəbul Komissiyasına 4.9-cu bənddə göstərilən bütün sənədləri və həmçinin aşağıdakı sənədləri təqdim etməlidir:

a) işçi komissiyasının aktları;

b) təsdiq edilmiş layihə smeta sənədlərini və istismara qəbul edilmiş avtomobil yolunun (mərhələnin, buraxılış kompleksinin) əsas texniki-iqtisadi göstəriciləri haqqında arayış;

c) istismara qəbul edilmiş avtomobil yolunun layihələndirilməsində iştirak etmiş layihə və elmi-tədqiqat təşkilatlarının siyahısı;

ç) torpaq sahələrinin ayrılması barədə sənədlər, yaşayış-mülki təyinatlı obyektlər üzrə işə tikinti-quraşdırma işlərinin aparılmasına yerli Dövlət Arxitektura-Tikinti Nəzarəti orqanının icazəsi;

d) tikinti üçün geodezi bölgü işlərinin aparılması barədə sənədlər;

e) tikinti meydançasının geologiyası və hidrogeologiyası, qruntların sınağı və qrunut sularının analizi barədə sənədlər;

ə) avadanlıq və mexanizmlər üçün pasportlar;

f) qəbul edilən obyektin istismar işləri ilə məşğul olan kadrlarla və onlara xidmət üçün sanitariya-məişət tikililəri, yeməxana məntəqələri, yaşayış və ictimai binalarla təmin edilməsi barədə arayış;

q) işə salınan qurğuların gücünün layihə gücünə uyğun gəlməsi barədə arayış;

ğ) işçi komissiyası tərəfindən aşkar olunan çatışmazlıqların aradan qaldırılması barədə arayış;

h) Sifarişçi və podratçının imzaladığı faktiki tikinti dəyəri barədə arayış.

4.16. Dövlət Qəbul Komissiyası tərəfindən tikintisi tamamlanmış avtomobil yolunun (mərhələnin, buraxılış kompleksinin) istismara qəbul edilməsi barədə akt tərtib edilir və bu akta aşağıdakılar əlavə edilir:

a) yerinə yetirilmiş tikinti işləri barədə cədvəl;

b) yolun layihələndirilməsində və tikintisində iştirak etmiş subpodrat tikinti, subpodrat layihə, elmi-tədqiqat və axtarış təşkilatlarının siyahısı;

c) Dövlət Qəbul Komissiyasına təqim edilmiş sənədlərin siyahısı;

ç) fərdi sınaq və kompleks yoxlamadan sonra avadanlığın qəbulu barədə aktların siyahısı;

d) əməyin mühafizəsi, partlayış təhlükəsinin, yanğın təhlükəsinin, zəlzələ təhlükəsinin aradan qaldırılması və ətraf mühitin mühafizəsi üzrə tədbirlərin təmin edilməsi barədə arayış;

e) ayrı-ayrı tikinti-quraşdırma (hazırlıq işləri, torpaq yatağının, süni qurğuların, yol geyimi əsaslarının və örtüyünün, bina və qurğuların, avadanlıq və yol ləvazimatlarının tikintisi) işlərinin keyfiyyətinin qiymətləndirilməsi barədə siyahı;

ə) "Nəzərdə tutulmayan işlər və xərclər" maddəsi üzrə yerinə yetirilən, layihədə baxılmayan əlavə işlərin siyahısı;

f) işçi komissiyasının aktları.

4.17. Avtomobil yollarının, mərhələlərinin, buraxılış komplekslərinin Dövlət Qəbul Komissiyaları tərəfindən istismara qəbulu zamanı bəzi komissiya üzvlərinin, o cümlədən Dövlət Sanitar Nəzarəti (əgər komissiyanın tərkibində olarsa), Həmkarlar Komitəsi Baş İdarəsinin, istismar təşkilatlarının həmkarlar komitəsinin və Dövlət Yol Polisi nümayəndələrinin imzaları olmazsa, həmin obyektlər istismara qəbul edilmir.

Avtomobil yolunun (mərhələnin, buraxılış kompleksinin) istismara qəbulu barədə aktı Dövlət Qəbul Komissiyasının sədri və bütün üzvləri imzalayırlar. Ayrı-ayrı komissiya üzvlərinin etirazı olarsa, həmin etirazlar yazılı şəkildə olmalı və akta əlavə edilməlidir. Həmin etirazlara komissiya üzvlərinin iştirakı ilə baxılmalı, obyektin qəbulu barədə akt təsdiq olunana qədər müvafiq qərar çıxarılmalıdır.

4.18. Dövlət Qəbul Komissiyasının sədri Dövlət Qəbul Komissiyasını təyin etmiş orqana aşağıdakı sənədləri təqdim etməlidir:

a) avtomobil yolunun (mərhələnin, buraxılış kompleksinin) istismara qəbulu barədə akt;

b) avtomobil yolunun (mərhələnin, buraxılış kompleksinin) istismara normal hazırlığı barədə komissiyanın nəticələrini əks etdirən qısa, yazılı məlumat qəbul aktına əlavə edilir;

c) istismara qəbul edilmiş qurğuların layihələndirilməsi və tikintisi təcrübəsindən gələcəkdə istifadə etmək barədə təkliflər;

ç) avtomobil yolunun (mərhələnin, buraxılış kompleksinin) istismara qəbulu aktının təsdiqi barədə Dövlət Qəbul Komissiyasını təyin etmiş orqanın çıxardığı layihə qərarı.

Avtomobil yolunun (mərhələnin, buraxılış kompleksinin) istismara qəbulu barədə akt və həmin akta yazılı məlumat beş nüsxədə tərtib olunur. Akt təsdiq edildikdən sonra iki nüsxəsi layihə qərarı ilə birlikdə Dövlət Qəbul Komissiyasını təyin etmiş orqana, iki nüsxəsi Sifarişçiyə və bir nüsxəsi baş podratçıya verilir.

4.19. Avtomobil yolunun (mərhələsinin, buraxılış kompleksinin) istismara qəbulu barədə akta baxılması, ayrı-ayrı komissiya üzvlərinin etirazlarına baxılmasının nəticələri ilə əlaqədar qərarın qəbul edilməsi və aktın təsdiq edilməsi komissiyayı təyin etmiş orqanlar tərəfindən bir aydan gec olmayaraq icra olunur. Göstərilən müddətə akt təsdiq edilməzsə, avtomobil yolu (mərhələsi, buraxılış kompleksi) qəbul olunmuş hesab edilmir və onun qəbul edilməsi üçün yenidən Dövlət Qəbul Komissiyası təyin edilir.

4.20. Avtomobil yolunun (mərhələnin, buraxılış kompleksinin) istismara qəbulu tarixi Dövlət Qəbul Komissiyası tərəfindən aktın imzalandığı tarix sayılır.

Avtomobil yolunun (mərhələnin, buraxılış kompleksinin) tərkibinə daxil olan bina və qurğuların istismara təhvil tarixi 4.2-ci bəndə müvafiq olaraq işçi komissiyalar tərəfindən qəbul edildiyi tarix sayılır. Sahə avtomobil yollarının istismara qəbulu tarixi, 4.6-cı bəndə müvafiq olaraq işçi komissiyalar tərəfindən aktın imzalandığı tarix hesab olunur.

Əsas fondların istismara təhvil planının yerinə yetirilməsi hesabatına yalnız o obyektlər daxil edilir ki, həmin obyektlərin istismara qəbul edilməsi barədə aktı komissiyayı təyin edən orqan təsdiq etmiş olsun.

4.21. Avtomobil yolunun ayrı-ayrı mərhələləri istismara təhvil verilərkən tikilən avtomobil yolunun tərkibinə daxil olan buraxılış komplekslərinin və obyektlərinin dəyəri üzrə yekun smeta hesabatı bağlanmır, lakin Dövlət Qəbul Komissiyalarının aktlarında istismar təşkilatlarının əsas fondlarına verilən mərhələlərin, buraxılış komplekslərinin və ya obyektlərin smeta dəyəri qeyd edilir.

Axırncı buraxılış kompleksi istismara qəbul edildikdən sonra Dövlət Qəbul Komissiyasının sədri layihə-smeta sənədlərini təsdiq etmiş orqana yekun smeta hesabatını bağlamaq üçün zəruri sənədləri təqdim edir.

Tikintisi tamamlanmış avtomobil yolları və onların mərhələləri istismara qəbul edildikdən sonra bütövlükdə yekun smeta hesabatları 6 aydan gec olmayaraq bağlanmalıdır.

Əgər avtomobil yolunun axırncı buraxılış kompleksi qəbul edilərkən ayrı-ayrı işlərin sonrakı müddətlərə keçirilməsindən 6 aydan çox vaxt keçirsə, yekun smeta hesabatları bu işlər yerinə yetirildikdən sonra bağlanmalıdır.

III. Avtomobil yollarının təmiri

1. Ümumi müddəalar

1.1. Ümumi istifadədə olan avtomobil yolları respublikanın nəqliyyat kompleksinin ayrılmaz tərkib hissəsi olmaqla, nəqliyyat vasitələrinin hesabi yüklə və müəyyən edilmiş sürətlərlə fasiləsiz, normal və təhlükəsiz hərəkətini təmin etmək üçün nəzərdə tutulmalıdır.

1.2. Avtomobil yolları *xidmət* obyektləri, texniki nizamlama və hərəkətin təhlükəsizliyinin təmin olunması vasitələri ilə təmin edilməlidir. [\[9\]](#)

1.3. Avtomobil yollarının zəruri nəqliyyat-istismar vəziyyətini təmin etmək məqsədi ilə yol xidməti təşkil edilməli və yol xidməti işlərinin növləri və tərkibi avtomobil yollarının təmiri, *saxlanması və qorunması* üzrə işlərin təsnifatına əsasən müəyyən edilməlidir. [\[10\]](#)

1.4. Avtomobil yollarının təmiri ilə yalnız Azərbaycan Respublikasının Nəqliyyat Nazirliyində Azərbaycan Respublikasının qanunvericiliyi ilə müəyyən edilmiş razılıq almış təsərrüfat subyektləri məşğul ola bilər.

2. Yol xidmətinin təşkili

2.1. Yol xidməti bölmələrinə aşağıdakı vəzifələr həvalə olunmalıdır:

avtomobil yollarının və yol qurğularının texniki uçota alınması, pasportlaşdırılması, hərəkət şiddətinin uçotu, yol və körpülərin vəziyyəti haqqında məlumatlar bankının yaradılması;

yol və yol qurğularının texniki səviyyəsi və istismar vəziyyətinin yüksəldilməsi, nəqliyyat vasitələrinin və piyadaların təhlükəsizliyi üzrə illik və perspektiv tədbirlər planlarının hazırlanması və həyata keçirilməsi;

yolların saxlanması, *qorunması*, təmiri, abadlaşdırılması və memarlıq üslubunda tərtibatı işlərinin təşkili; [\[11\]](#)

avtomobil yollarının istismarına ayrılmış dövlət fondlarının səmərəli istifadə olunmasının təmin edilməsi;

yollarda nəqliyyat vasitələrinin normal hərəkətinə olan maneələr haqqında yollardan istifadə edənlərin və maraqlı təşkilatların vaxtında zəruri məlumatlarla təmin edilməsi;

Daxili İşlər Nazirliyi və yerli icra hakimiyyəti orqanları ilə birlikdə yol və yol qurğularının təhlükəsiz mühafizəsinin təşkil edilməsi.

2.2. Süni qurğuların (körpülər, tunellər, bərə keçidləri) təmiri və saxlanması üzrə xidmət sahəsinin strukturu xüsusi ixtisaslaşdırılmış bölmələr kimi yol xidməti bölmələrinin tərkibində tərtib edilməlidir.

2.3. Yol xidməti bölmələri avtomobil yollarının və süni qurğuların təmiri, *saxlanması və qorunması* üzrə işləri yerinə yetirməyə imkan verən müasir maşın və avadanlıqlarla təchiz olunmalıdır.

2.4. Avtomobil yollarında yol-təmir işlərinin operativ idarəetmə məsələlərinin həlli və yol hərəkətinin təhlükəsizliyini yüksəltmək məqsədi ilə yollarda texnoloji və qəza rabitə xidməti sistemləri yaradılmalıdır.

Qəza-çağırış rabitə sistemləri I dərəcəli dövlət əhəmiyyətli və turist marşrutu keçən yollarda nəzərdə tutulmalıdır.

3. Hərəkətin təhlükəsizliyinin təmin edilməsi

3.1. Avtomobil yollarının təmiri, *saxlanması və qorunması* işlərinin yerinə yetirilməsi prosesində yol xidməti bölmələri hərəkətin təhlükəsizliyinin təmin olunmasına və hərəkətin təşkilinin yaxşılaşdırılmasına yönəldilmiş tədbirləri həyata keçirməlidir.

3.2. Yolda hərəkətin təhlükəsizliyinin təmin olunması və hərəkətin təşkilinin yaxşılaşdırılması üzrə aşağıdakı tədbirlər həyata keçirilməlidir:

örtüyün tələb olunan hamarlılığının saxlanması, örtüyün səthində çökmələr, çalalar, çatlar və başqa deformasiyalar şəklində olan qüsurların ləğv edilməsi;

avtomobilin təkəri ilə örtük səthi arasında zəruri ilişməni təmin edən kələ-kötürlü örtük səthinin saxlanması;

vaxtlı-vaxtında örtük səthindən tozun, palçıqın, qumun təmizlənməsi və nəqliyyat vasitələrinin nəzərdə tutulmamış yerlərdə yola çıxmasının qarşısını almaqla yolun səthinin təmiz vəziyyətdə saxlanması;

qışda yol səthində sürüşkənliyin meydana gəlməsinin qarşısının alınması və ləğv edilməsi;

çiyinlərin bərkidilməsi, örtüyün kənarlarının dağılmasının qarşısının alınması, çiyinlərin səthindən suyun kənarlaşdırılması;

təhkim zolağının ağac və kollarından, qar örtüyündən təmizlənməsi və yolun abadlaşdırma elementlərinə aidiyyəti olmayan müxtəlif tikililərin yerləşməsinə qadağan etməklə yolun bütün uzunluğu boyu, o cümlədən qazmalarda, qovuşmalarda, dəmir yolu ilə kəsişmələrdə görünmə məsafəsinin təmin edilməsi;

təmir işlərinin yerinə yetirilməsi yolda hərəkətin təhlükəsizliyini təmin etməklə təsdiq edilmiş layihə-smeta sənədləri əsasında həyata keçirilməlidir;

yol xidməti bölmələrində, xidmət etdikləri yol sahələrində baş verən bütün yol-nəqliyyat hadisələri uçota alınmalıdır;

yolda hərəkətin təhlükəsizliyinin təmin olunması və hərəkətin təşkilinin yaxşılaşdırılması məsələlərində Azərbaycan Respublikasının "Yol hərəkəti haqqında" Qanununun 9-cu maddəsinin doqquzuncu hissəsinin, 10-cu maddəsinin və 61–68-ci maddələrinin müddələri rəhbər tutulmalıdır.

3.3. Relyefin şəraitinə, situasiyaya, iqtisadi və konstruktiv mülahizələrə görə texniki tədbirlər hesabına avtomobil yollarında hərəkətin təhlükəsizliyini təmin etmək mümkün olmadıqda, yollarda hasarlama (çəpərləmə) və istiqamətləndirici qurğular quraşdırılmalıdır.

3.4. Hasarların və istiqamətləndirici qurğuların saxlanılmasında aşağıdakı işlər yol xidməti bölmələrinin vəzifələrinə daxildir:

hasarların normal vəziyyətdə saxlanılması, onların vaxtaşırı rənglənməsi və təmizlənməsi, meydana gələn xırda zədələrin düzəldilməsi, trosların tarım çəkilməsi və bərkidilməsi;

qurulmuş hasarların təkmilləşdirilməsi, gücləndirilməsi və zədələnmiş elementlərinin dəyişdirilməsi.

3.5. Avtomobil yolları yaşayış məntəqələrinin sərhədləri hüdudunda, bir qayda olaraq, işıqlandırılmalıdır. Mövcud elektrik paylayıcı şəbəkəsindən istifadə etmək mümkün olduqda isə böyük körpülər, avtobus dayanacaqları, I və II dərəcəli yolların bir-biri ilə və dəmir yolu ilə kəsişdiyi sahələr, bunlara yanaşmalar ən azı 250 metr məsafədə işıqlandırılmalıdır.

3.6. İşıqlandırıcı qurğuların quraşdırılmasını, saxlanılmasını və təmirini ərazi üzrə xüsusişəkilmiş elektrik istismarı xidməti idarəsi həyata keçirməlidir.

Yol xidməti bölmələri yolun təhlükəli sahələrində işıqlandırma təşəbbüsçüsü kimi maliyyələşdirmədə, yaxud ayrı-ayrı növ tikinti quraşdırma və istismar işlərinin aparılmasında iştirak etməlidir.

3.7. Yolda təmir işləri aparılarkən hərəkətin təhlükəsizliyinin təmin edilməsi üzrə zəruri tədbirlər yerinə yetirilməlidir. Bu məqsədlə iş görülməli sahədə qabaqcadan müvəqqəti yol işarələri, siqnal svetoforları, çəpərləmə, istiqamətləndirici qurğular quraşdırılmalıdır. Yolun hərəkət hissəsi müvəqqəti nişanlanmalı və zəruri hallarda təmir olunan sahədə dolama yol tikilməlidir.

3.8. Ağırçəkili və iriqabaritli yüklərin yollardan və körpülərdən buraxılması qüvvədə olan normativ sənədlərin müddəalarına əsasən həyata keçirilməlidir.

3.9. İriqabaritli və ağırçəkili yüklərin daşınması Dövlət Yol Polisi İdarəsi tərəfindən tərtib edilmiş və yola qulluq edən müvafiq yol xidməti bölməsi ilə razılaşdırılmış marşrut hərəkəti üzrə xüsusi razılıq əsasında həll edilməlidir.

3.10. Süni qurğulardan yüksək normativli yüklü hərəkətin buraxılışının mümkünlüyü və şərtini aydınlaşdırmaq üçün ixtisaslaşdırılmış körpü-sınaq stansiyası tərəfindən aşağıdakılar icra edilməlidir:

qurğunun texniki vəziyyətinin dəqiqləşdirilməsi üçün onun müayinə edilməsi;

qurğunun yükü buraxmaq imkanını təyin etmək məqsədi ilə onun hesablanması;

konstruksiyanın sınağı (zərurət olarsa);

konstruksiyanın yerli şəraitə uyğun hazırlanması;

yükün körpüdən keçid şəraitlərinin tərtib edilməsi.

4. Yolların mövsümi dövrlərdə saxlanılması

4.1. Avtomobil yollarının saxlanılmasında və qorunmasında yol xidməti bölməsinin xüsusi diqqəti mürəkkəb qrunt və hidroloji şəraitdə istismar olunan yol sahələrinə yönəldilməlidir. ^[2]

4.2. Yaz dövrünün sonunda qruntun quruması tamamlanarkən, suötürücü qurğular və drenaj çöküntülərdən və kənar əşyalardan təmizlənməli, ehtiyatlarda qalan su suötürücü borulara axıdılmalı, torpaq yatağının qaşu düzəldilməli, yol çiyinləri hamarlanmalı, yamaclarda əmələ gələn zədələnmələr təmir edilməlidir. Ot örtüyü olan sahələrdə zədələnmələr olarsa, həmin sahələrdə münasib aqrotexniki tələblərə uyğun ot əkilməlidir.

4.3. Yay dövründə ehtiyatlar, yamaclar və yol çiyinləri kənar əşyalardan təmizlənməli, traktor yolları, qrunt dolama yolları hamarlanmalı və zərurət olduqda sıxlaşdırılmalı, bərkitmə və mühafizə qurğularına qulluq edilməlidir. Bu dövrdə yolun konstruktiv laylarının zədələnmiş sahələri təmir edilməli, su novları, sututarlar, suötürücü qanovlar təmizlənməli və qanovların dibində 5% uzununa maillik təmin edilməli, drenaj sistemində olan zədələnmələr təmir edilməli, yol çiyinlərində, yamaclarda, ehtiyatlarda olan otlar və kollar biçilməlidir.

4.4. Payız dövründə qruntların atmosfer yağıntıları ilə minimal islanmasını təmin etmək və yazda onların həddindən artıq islanmasını aşağı salmaq üçün suburaxan qurğulara və qanovlara yığılan çöküntü və digər əşyalar təmizlənməli, yol çiyinləri hamarlanmalıdır.

4.5. Qışda avtomobillərin fasiləsiz və təhlükəsiz hərəkətini təmin etmək üçün yolların qardan təmizlənməsi, sürüşkənliyin qarşısının alınması, yolların qar basqınlarından və uçqunlarından mühafizəsi, buz bağlanmasına qarşı mübarizə işləri yerinə yetirilməlidir.

4.6. Yol xidməti bölmələri sistemativ olaraq yolun hərəkət hissəsini tozdan və palçıqdan təmizləməli, ayrı-ayrı sahələrdə örtüyün səthinə bitum çıxarsa, həmin yerlərə doğranmış və ya iridənəli qum səpilməlidir.

4.7. Örtük səthində olan çalalar qızgın, isti və ya soyuq asfalt-beton qarışıqlarından, bitumla emal olunmuş qırmadaş (çınqıl) materialından istifadə etməklə təmir edilməlidir.

Örtüklərin qızgın və soyuq asfalt-beton qarışıqları ilə təmiri ilin isti və quru vaxtlarında, havanın temperaturu +5°C-dən yuxarı olanda yerinə yetirilməlidir.

5. Torpaq yatağının və suötürücü qurğuların təmiri

5.1. Torpaq yatağının və suötürücü qurğuların təmiri üzrə ayrı-ayrı kiçik sahələrdə dağılmaların qarşısının alınması, çiyinlərin bərpası və bərkidilməsi, tökmə və qazmaların yamaclarının düzəldilməsi və bərkidilməsi, suayırıcı kanalların və küvetlərin təmizlənməsi, sel sularının gətirdiyi maneələrdən yolun təmizlənməsi, lazımi yerlərdə torpaq yatağının genişləndirilməsi işləri yerinə yetirilməlidir.

5.2. Qruntların çökməsi və qabarması əmələ gələn sahələrdə yolların təmiri üzrə zəif qruntlar möhkəm qruntlarla əvəz edilməli, çiyinləri və yamacları bərkitməklə səth suları kənarlaşdırılmalı, suayırıcı kanalların konstruksiyası və yerləşdiyi yerlər təmir edilməli və ya dəyişilməli, tökmə və qazmalarda yeni drenajın yaradılması hesabına qruntların səmərəli

susüzməsi təmin edilməli və kapilyarkəsən, su keçirməyən, istilik izolyasiyası, mühafizə və s. layların quraşdırılması işləri yerinə yetirilməlidir.

5.3. Bərkidilməmiş çiyinlərin təmiri vaxtı onların üst səthi planlaşdırılmalı, eninə maillik 50—60% qədər çatdırılmalı, bərkitmə layının tikilməsi nəzərdə tutulmadıqda isə çiyinlərdə ot əkilməlidir.

5.4. Bərkidilmiş çiyinlərin təmiri vaxtı dağılmış örtüyün, bərkitmənin aşağı qatlarının düzəldilməsi, konstruksiyanın möhkəmləndirilməsi işləri həyata keçirilməlidir.

5.5. Yolların sürüşmə sahələrində kompleks profilaktiki tədbirlər həyata keçirilməklə səth suötürücüləri, qrun sularının yığılmasını təmin etmək üçün yolun əsasında və yamac səthlərində drenaj qanovları quraşdırılmalı, istinad divarları, kontrbanketlər yaradılmalı və sürüşən yamaclar bərkidilməlidir.

6. Yol geyiminin təmiri

6.1. Yol geyiminin təmiri vaxtı yol örtüyünün yeyilmiş (dağılmış) qatının bərpası, örtüyün hamarlığının yaxşılaşdırılması, örtüyün ilişmə keyfiyyətinin və kələ-kötürlüyünün yüksəldilməsi, yol geyimi konstruksiyasının möhkəmliyinin artırılması və zəruri hallarda normativ sənədlərin tələblərinə uyğun olaraq yolun hərəkət hissəsinin genişləndirilməsi işləri yerinə yetirilməlidir.

6.2. Yol geyiminin təmiri üzrə işlərin tərkibi və həcmi yolun vizual və instrumental müayinəsinin məlumatları əsasında təyin edilməlidir.

6.3. Təmir işlərinin aparıldığı yerlərdə hərəkətin təhlükəsizliyini, əməyin mühafizəsini təmin etmək və texniki təhlükəsizlik qaydalarına riayət etmək məqsədi ilə bu cür yerlər hasara alınmalıdır.

6.4. Yol geyiminin təmiri zamanı asfalt-beton və digər qara örtüklərin yeyilmiş qatı və örtüyün ilişmə xassələri özlü bitumdan və ya bitum polimer yapışqanlardan, həmçinin bitum emulsiyasından istifadə etməklə səthi emal üsulu ilə bərpa edilməlidir.

6.5. Hərəkətin açıldığı birinci 10 gün ərzində səth emalının vəziyyətinə xüsusi xidmət edilməli, avtomobillərin hərəkət sürəti 40 km/saata qədər tənzimlənməlidir.

6.6. Çınqıllı və qırmadaşlı yol örtüyünün təmiri zamanı yeyilmiş örtük qatı bərpa edilməlidir.

Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin
2000-ci il 7 fevral tarixli 16 nömrəli qərarı ilə
TƏSDİQ EDİLMİŞDİR

Avtomobil yollarının qəbul edilməsi zamanı müayinənin, yoxlamanın və sınağın keçirilməsi

Q A Y D A L A R I

Tətbiq sahəsi

Bu Qaydalar Azərbaycan Respublikasının ümumi istifadədə olan avtomobil yollarının qəbul edilməsi zamanı müayinənin, yoxlamanın və sınağın keçirilməsini tənzimləyir.

I. Avtomobil yollarının müayinəsi, yoxlanması və sınağı

1. Ümumi müddəalar

1.1. Avtomobil yollarının müayinəsi və sınağı onların faktiki vəziyyətini müəyyən etmək və iş rejimini öyrənmək məqsədi ilə yerinə yetirilir.

1.2. Avtomobil yollarının müayinəsi və sınağı işləri ixtisaslaşdırılmış xüsusi bölmələr tərəfindən yerinə yetirilir.

2. Avtomobil yollarının nəqliyyat-istismar vəziyyətinə olan tələblər

2.1. Avtomobil yollarının əsas nəqliyyat-istismar vəziyyətini xarakterizə edən göstəricilərə təmin olunmuş sürət, yolun buraxıcılıq qabiliyyəti və hərəkətlə yüklənmə səviyyəsi, hərəkətin fasiləsizliyi, rahatlığı və təhlükəsizliyi, yolun texniki dərəcəsinə uyğun olaraq nəqliyyat vasitələrinin oxuna düşən normativ yükləri buraxma qabiliyyəti aid edilməlidir.

2.2. Yolun nəqliyyat-istismar göstəriciləri, hündəsi parametrləri (yolun hərəkət hissəsinin və bərkidilmiş kənar zolaqların eni, çiyinlərin ümumi və bərkidilmiş hissəsinin eni, uzununa mailliklər, planda və profildə ayrıların radiusları, virajların mailliyi və görünüş məsafəsi), hərəkət hissəsinin və çiyinlərin möhkəmliyi, hamarlığı və ilişənliyi, torpaq yatağının və suötürücü qurğuların vəziyyəti və işləmə qabiliyyəti, körpülərin, yol ötürücülərinin və digər süni qurğuların qabaritləri, yükçötürmə qabiliyyətləri, yolun mühəndisi avadanlıqlarının və abadlaşdırma elementlərinin vəziyyəti kimi parametrlərlə müəyyən edilməlidir.

2.3. Avtomobillərin hərəkət sürəti təmin olunmuş hesabi hərəkət sürətinin istismar əmsalı ilə qiymətləndirilməli və istismar olunan yolun hər hansı bir məntəqəsindəki faktiki maksimum hərəkət sürətinin yolun dərəcəsinə və yerin relyefinə görə qəbul edilmiş hesabi sürətə olan nisbəti kimi təyin edilməlidir.

2.4. Yolun hərəkətlə yüklənmə səviyyəsi yüngül minik avtomobilinə çevrilmiş faktiki hərəkət şiddətinin yolun buraxıcılıq qabiliyyətinə olan nisbəti kimi təyin edilməlidir.

Yolun buraxıcılıq qabiliyyəti və hərəkətlə yüklənmə səviyyəsi yolda faktiki hərəkət şiddəti 4000 avtomobil/sutkadan çox olduqda yoxlanılmalıdır.

2.5. Yolda hərəkətin təhlükəsizlik səviyyəsi qəzalılıq, hadisələr və təhlükəsizlik əmsalları ilə qiymətləndirilməlidir. Qəzalılıq və təhlükəsizlik əmsalları ilin müxtəlif dövrləri üçün ayrı-ayrılıqda təyin edilməlidir.

2.6. Yolun həndəsi parametrləri (eninə və uzununa profillər, yatağın hündürlüyü, əyrilərin radiusları, hərəkət hissəsinin və çiyinlərin eni, süni qurğuların ölçüləri) yolun dərəcəsi üçün müəyyən edilmiş normalara uyğun olmalıdır.

2.7. Yol geyiminin möhkəmliyi ehtiyat əmsalı ilə qiymətləndirilməli və yol konstruksiyasının faktiki elastiklik modulunun istismar prosesindəki tələb olunan qiymətlərə olan nisbəti kimi təyin edilməlidir.

2.8. Hərəkət hissəsinin örtüyünün hamarlığına görə vəziyyəti hamarlıq əmsalı ilə qiymətləndirilməli və hamarlığın həddi buraxıla bilən qiymətlərinin faktiki qiymətlərə olan nisbəti kimi təyin edilməlidir.

2.9. Yol örtüyünün ilişkənlik keyfiyyətləri və kələ-kötürlüyü ilişmə əmsalı ilə xarakterizə edilməli və faktiki uzununa ilişmə əmsalının hərəkətin təhlükəsizlik şəraitinə görə buraxıla bilən qiymətinə olan nisbəti kimi təyin edilməlidir.

2.10. Tökmələrin və qazmaların yamacları yerli iqlim amillərinin təsirinə dayanıqlı olmalı, səthi suların tez bir zamanda kənarlaşdırılmasını təmin etməli, istismar şəraitini və tökmələrin (qazmaların) qruntlarını nəzərə almaqla kifayət qədər bərkidilmədirlər. Çox hündür tökmələrin və çox dərin qazmaların yamacları ümumi dayanıqlığa malik olmalıdırlar.

2.11. Drenaj qurğular, səthi və qrunnt sularının toplanması və kənar edilməsi sistemləri daimi işləmə qabiliyyətli vəziyyətdə olmalı, hesabi su həcmələrinin buraxılmasını və kənarlaşdırılmasını təmin etməlidirlər. Su toplama və su kənar edilmə sistemləri olmayan və ya nasaz vəziyyətdə olan yolun istismarı qadağan edilməlidir.

2.12. Körpülərin, yol ötürücülərinin və s. qurğuların yüklənmə qabiliyyətinə görə vəziyyəti onların faktiki yüklənməsinin tələb olunan normativ yüklənməsinə olan nisbəti kimi xarakterizə edilməli və bu nisbət i 0,9 olduqda, qurğuların yüklənmə qabiliyyətləri təmin edilmiş hesab olunmalıdır.

3. Yolların və yol konstruksiyalarının vəziyyətinin qiymətləndirilməsi

3.1. Yolların və yol konstruksiyalarının vəziyyətinin qiymətləndirilməsi cari, vaxtaşırı (dövri) və mövsümi baxışlar, xüsusi və ya müfəssəl müayinə keçirilməklə yerinə yetirilməlidir.

3.2 Yolların və yol konstruksiyalarının müayinəsi zamanı əsas həndəsi elementlərin (hərəkət hissəsinin eni, bərkidilmiş yan zolaq və yol çiyinləri, düz və əyri sahələrin uzunluğu, planda və uzununa profildə radius, keçid əyrilərin parametrləri, eninə maillik, eniş və yoxuşların dikliyi, yol səthinin həndəsi görünüş məsafəsi, torpaq yatağı yamacları) vəziyyəti qiymətləndirilməlidir.

3.3. Yol örtüklərinin hamarlığı və ilişmə keyfiyyəti bütöv və ya seçmə nəzarət üsulundan istifadə etməklə qiymətləndirilməlidir. Bütöv nəzarət uzunluğu 1 kilometrədən çox olan yol sahəsi, seçmə nəzarət isə 1 kilometrədən az olan yol sahəsi üçün nəzərdə tutulmalıdır.

3.4. Bütöv nəzarət zamanı örtüyün hamarlılığı yolun hərəkət hissəsinin hər bir hərəkət zolağında 50 km/saat sürəti ilə hərəkət edən avtomobil-laboratoriyadan istifadə etməklə qiymətləndirilməlidir.

3.5. Seçmə qaydada örtüyün hamarlılığı müayinə olunan yol sahəsinin 300 metr tutumunda 3 metrlik reyka vasitəsi ilə qiymətləndirilməlidir.

3.6. Yol örtüklərinin ilişmə keyfiyyəti islanmış hərəkət hissəsinin səthi ilə avtomobil şinləri arasında yaranan ilişmə əmsalının qiyməti ilə xarakterizə edilməli və hərəkət hissəsinin hər bir zolağında sürəti 60 km/saat olan avtomobil-laboratoriyaya qoşulmuş cihazın ölçmə təkərinin tam tormozlanması əsasında təyin edilməlidir.

3.7. Yol geyiminin möhkəmliyinin qiymətləndirilməsi statik və ya dinamik yükləmə üsulları ilə yerinə yetirilməlidir.

3.8. Torpaq yatağının vəziyyətinin müayinəsi zamanı yatağın bütövlüyü, onun həndəsi formasının saxlanılmasının səviyyəsi, yatağın dağılmasının və ya deformasiyasının səbəbləri müəyyən edilməli, yolun hərəkət hissəsinin və çiyinlərin altında, o cümlədən yamaclarda yerləşən qruntların nəzarət olunan əsas xarakteristikaları təyin olunmalıdır.

3.9. Suötürücü qurğuların vəziyyətinin müayinəsi zamanı qurğuların bütövlüyü, onların həndəsi formalarının saxlanması səviyyəsi, bərkidilmə konstruksiyalarının bütövlüyü, suötürmə qabiliyyəti qiymətləndirilməli, həmçinin çöküntü və lillənmə və ya ot və kol-kos basmış yerlər, suötürücü qurğuların dağılma yerləri, ehtiyatlarda su durğunu yerləri müəyyən edilməlidir.

Drenaj qurğularının vəziyyəti qiymətləndirildikdə qurğuların giriş və çıxışlarının yamac üzrə sürüşmüş qrunlarla zibillənmiş yerləri, drenajlarda olan çatlar və oyuqlar, drenajların mümkün dağılma yerləri, durulducların zibillənmə yerləri qeyd edilməli, qruntların yuyulmasının başlanğıc mərhələsini müəyyənləşdirmək məqsədilə bütün suötürücü qurğular böyük dəqiqliklə müayinə olunmalıdır.

3.10. Yol nişanlarının vəziyyətini qiymətləndirdikdə onların yerlərdə dislokasiya sxemləri üzrə mövcudluğu, dirəklərin və lövhələrin mexaniki zədələnmələri, nişanın lövhəsində işıqqaytarıcı layların xırda qopmalarının və ya zədələnmələrin olması, nişanın lövhəsinin dirəyə bərkidilməsinin möhkəmliyi və çirklənmənin səviyyəsi yoxlanılmalıdır.

3.11. Xətlənmənin vəziyyəti ilk növbədə təhlükəli yol sahələrində (yolların kəsişmələri, məhdud görünüşü olan yol sahələri, yoxuşlar və enişlər, piyada keçidləri, dəmir yolu keçidləri və s.) xətlənmənin yeyilmə səviyyəsinə görə yoxlanılmalıdır.

3.12. Yol çəpərləmələrinin vəziyyətini qiymətləndirdikdə onların mövcudluğu, mümkün olan mexaniki zədələnmələr, çəpərləmələrin dirəklərinin quraşdırılmasının və onun bütün elementlərinin bərkidilməsinin etibarlılığı, həmçinin çirklənmənin səviyyəsi yoxlanılmalıdır.

3.13. Avtomobil yollarının abadlaşdırma elementlərinin (*ümumi istifadədə olan nəqliyyat vasitələrinin dayanacaq məntəqələri, taksi minik avtomobillərinin duracaq yerləri, parklanma yerləri, avtopavilyonlar, istirahət meydançaları, avtomobil dayanacaqları və s.*) vəziyyətini qiymətləndirdikdə onların istismarını çətinləşdirə bilən bütün zədələnmələr və qüsurlar yoxlanılmalıdır.^[13]

3.14. Avtomobil yollarının və yol konstruksiyalarının vəziyyətinin qiymətləndirilməsi məqsədi ilə cari, vaxtaşırı (dövri) və mövsümi baxışların keçirilməsi həmin qurğuların saxlanılmasını və istismarını həyata keçirən ixtisaslaşdırılmış təşkilatlar tərəfindən aparılmalıdır. Bu işlərin aparılması Daxili İşlər Nazirliyinin Dövlət Yol Polisi İdarəsi tərəfindən də həyata keçirilə bilər, bu şərtlə ki, yolların istismarı ilə məşğul olan ixtisaslaşdırılmış təşkilatların iştirakı təmin edilsin.

3.15. Avtomobil yollarının və yol konstruksiyalarının vəziyyətinin qiymətləndirilməsi məqsədilə xüsusi və ya müfəssəl müayinələrin və sınaqların aparılması ixtisaslaşdırılmış xüsusi bölmələr (tədqiqat mərkəzləri, laboratoriyalar və s.) tərəfindən həyata keçirilməlidir. Bu işlərin yerinə yetirilməsində yolların istismarını həyata keçirən ixtisaslaşdırılmış təşkilatların və Dövlət Yol Polisi İdarəsinin iştirakı məqsədəuyğundur.

4. Körpülərin və boruların müayinəsi və sınağı

4.1. Körpülərin və boruların müayinəsi və sınağı onların texniki vəziyyətini və iş rejimini müəyyən etmə məqsədi ilə yerinə yetirilir.

Qurğuların sınağı və yüklü gedişlə yoxlanması yalnız müayinə işlərindən sonra və müayinənin nəticələri nəzərə alınmaqla keçirilir.

4.2. Körpülərin və boruların müayinəsi və sınaq işləri həmin qurğuların tikintisini və istismarını həyata keçirən ixtisaslaşdırılmış xüsusi bölmələr¹⁴ tərəfindən yerinə yetirilir.

4.3. Müayinə və sınaq zamanı ortaya çıxmış ayrı-ayrı məsələləri həll etmək üçün Sifarişçi təşkilat sınaq stansiyasının göstərişi ilə xüsusi işləri yerinə yetirən təşkilatları (sualtı qurğu bölmələrini, qazma işlərini yerinə yetirən bölmələri, qrunn laboratoriyalarını, elektrik və birləşmə qovşaqlarının texniki vəziyyətinə və düzgün istismarına nəzarət qruplarını və s.), həmçinin nəqliyyatın hərəkətini tənzimləmək üçün Dövlət Yol Polisinin nümayəndələrini birgə işə dəvət etməlidir.

4.4. Tikintisi başa çatmış və istismara qəbul olunan bütün körpülər və borular müayinədən keçməli, 4.5-ci bənddə göstərilən körpülər əlavə olaraq sınaqdan çıxarılmalı, 4.6-cı bənddə göstərilən körpülər isə yüklü gedişlə yoxlanılmalıdır.

4.5. Bir qayda olaraq, eksperimental və ya ilk dəfə tətbiq edilən konstruksiyalara malik olan körpülər istismara qəbul vaxtı sınaqdan çıxarılmalıdır.

Dövlət Qəbul Komissiyasının qərarına əsasən elmi-tədqiqat və təcrübi işlərin yerinə yetirilməsi ilə əlaqədar olaraq istismara qəbul edilən digər körpülər (böyük aşırıma malik körpülər, həmçinin əsas daşıyıcı elementləri təkrarlanan körpülər) sınaqdan çıxarıla bilər. Belə hallarda, sınaq işlərinin yerinə yetirilməsinin zəruriliyi əsaslandırılmalıdır.

4.6. İstismara qəbul edilən və sınaq işləri keçirilməyən (4.5-ci bənd üzrə) AB kateqoriyasına aid yüklərə hesablanmış körpülər yüklü gedişlə yoxlanılmalıdır.

4.7. İstismarda olan körpülər və borular müəyyən edilmiş dövrüləklə müntəzəm olaraq müayinədən keçməlidir.

4.8. Müayinənin nəticələrinə əsasən qurğunun istismarı ilə əlaqədar məsələlərin yalnız hesabi yolla həlli mümkün olmayan hallarda, istismarda olan qurğuların sınağı keçirilməlidir.

İstismarda olan qurğuların sınağının keçirilməsinin zəruriliyi müayinəni aparmış sınaq stansiyası tərəfindən əsaslandırılmalı, sınağın keçirilməsi haqqında qərarı isə qurğunu istismar edən təşkilat qəbul etməlidir.

4.9. Sınağın keçirilməsi üzrə hazırlıq işləri (baxış ləvazimatları və cihazları, körpüaltı baxış qurğularının düzəldilməsi, sınaq yüklərinin təqdim edilməsi, sınaq vaxtı körpü üzərində hərəkətin tənzimlənməsi) yeni tikilmiş qurğularda tikinti təşkilatı, istismarda olan qurğularda isə istismarçı təşkilat tərəfindən yerinə yetirilməlidir.

4.10. Körpülərin və boruların müayinəsi və sınağı əlverişli hava şəraitində keçirilməli, qurğunun bütün hissələrinə baxış keçirmək imkanı olmalı, ölçü cihazlarının quraşdırılması işləri pozulmamalı və sınaq yüklərinin təhlükəsiz hərəkəti üçün maneələr olmamalıdır.

4.11. Körpülərin və boruların müayinəsi zamanı texniki sənədlərlə tanışlıq, qurğuya baxış, nəzarət ölçmələri və instrumental planaalma işləri yerinə yetirilməlidir.

4.12. Tikintisi başa çatmış qurğuların texniki sənədləri ilə tanış olarkən, bir qayda olaraq, təsdiq olunmuş layihə və qüvvədə olan mövcud normativ sənədlərdən kənarçıxmaların sənədləşdirilməsinin (tərtibinin) düzgünlüyünə, tikinti materiallarının fiziki, mexaniki və kimyəvi xassələrinin layihə və normativ sənədlərin tələblərinə uyğunluğuna, ayrı-ayrı konstruksiyaların (yığma aşırım qurğuları tirlərinin, dayaq bloklarının və s.) və mühüm görünməz işlərin aralıq qəbulu üzrə zəruri sənədlərin tərtibatının keyfiyyətinə və mövcudluğuna xüsusi diqqət yetirilməlidir.

4.13. İstismarda olan körpülərin və boruların texniki sənədləri ilə tanış olarkən qurğunun normal vəziyyətdə saxlanması barədə əvvəl verilmiş tövsiyələrin hansı səviyyədə yerinə yetirildiyi müəyyən olunmalı, cari saxlanılma (o cümlədən nasazlıqların aşkar edilməsi) və təmir işlərinin, uzunmüddətli müşahidələrin aparılmasına aid olan materiallar öyrənilməlidir.

4.14. Qurğulara baxış zamanı əsas diqqət onun hissə və elementlərindəki nasazlıqların aşkar olunmasına yönəldilməli, palçıqın, suyun, qarın, buzun yığılması nəticəsində xoşagəlməz əlamətlərin (korroziya prosesləri, ağacların çürüməsi və s.) inkişaf edə biləcəyi yerlər müəyyən olunmalıdır.

4.15. Sel və seysmik təhlükə olan rayonlarda yerləşən körpülərə və borulara baxış zamanı mövcud mühafizə qurğularının və konstruksiyalarının vəziyyətinə və onların normal işləməsinə xüsusi diqqət yetirilməlidir.

4.16. Texniki hesabatlarda aşkar olunmuş nöqsanlar barədə dolğun məlumat verilməli, onların aşkar olunduğu vaxt və baş vermə səbəbləri göstərilməlidir. Daha təhlükəli, həmçinin səciyyəvi zədələnmələr və qüsurlar cizgilərdə və ya fotosurətlərdə göstərilməlidir.

4.17. Qurğunun faktiki həndəsi xarakteristikalarının texniki sənədlərdə göstərilən xarakteristikalara uyğunluğunu qiymətləndirmək məqsədi ilə qurğunun baş ölçülərinin, en kəsik və qovuşma yerlərinin ölçülərinin nəzarət ölçüləri keçirilməlidir.

Nəzarət ölçmələrinin növü zəruri texniki sənədlərlə tanışlıq və qurğuya baxış keçirildikdən sonra müəyyən olunmalıdır.

4.18. Körpülərin müayinəsi zamanı geodezi alətlər vasitəsilə hərəkət hissəsinin uzununa və eninə profilləri, aşırım qurğusu baş fermalarının (tirlərin) uzununa profili və planı, o cümlədən körpü dayaqlarının səciyyəvi hissələrinin yüksəklikləri çıxarılmalıdır.

4.19. Sınaq və yüklü gedişlə yoxlanma işləri başlanana qədər qurğunun sınaq yükü ilə yüklənməsinin mümkünlüyü müəyyən edilməli (qurğunun yükötürmə qabiliyyətinin aşağı düşməsinə səbəb ola bilən natamam işlərin, maneələrin olmaması və s.), sınaq yükünün həddi buraxılabilən qiyməti təyin edilməli, yükləmə nəticəsində qurğuda əmələ gələ biləcək dəyişikliklər proqnozlaşdırılmalı, dinamik sınaq zamanı yükün hərəkət şəraiti müəyyən edilməlidir.

4.20. Əgər körpüdə aşırım qurğuları və ya dayaqlar eyni tipli konstruksiyalara malikdirsə, onda bu konstruksiyalardan birinin tam həcmdə, digər konstruksiyaların isə nisbətən az təfəssilatla (dəqiqliklə) seçmə yolu ilə sınağı keçirilməlidir.

4.21. Sınaq keçirilməzdən öncə sınağın aparılmasına maneçilik törədən maneələrin aradan qaldırılması və körpüyə qovuşan avtomobil yolu məntəqəsində nəqliyyat vasitələrinin və piyadaların hərəkətinin təhlükəsizliyini təmin edən tədbirlər planı hazırlanmalı, bu tədbirlər planı yolu istismar edən təşkilata və Dövlət Yol Polisinin ərazi üzrə idarəsinə təqdim edilməlidir.

Əgər sınaq zamanı körpü üzərində hərəkət tam kəsilməzsə, onda körpünün daralmış hissəsində hərəkətin təhlükəsizliyini təmin edən və cihazlardan hesabat götürülən müddətdə hərəkətin tam kəsilməsi üçün tədbirlər nəzərdə tutulmalıdır. Bu barədə müvafiq icra hakimiyyəti orqanına məlumat verilməlidir.

4.22. Sınaq zamanı ölçü cihazlarında alınmış göstəricilər ehtimal olunan həddi ötüb keçərsə, həmçinin konstruksiyanın vəziyyətində gözlənilməz dəyişikliklər əmələ gələrsə, körpünün sınağı dayandırılmalı və sınaq yükləri ləngimədən körpünün üzərindən kənarlaşdırılmalıdır.

4.23. Körpünün statiki sınağı zamanı qurğunun və onun hissələrinin ümumi yerdəyişmələri və deformasiyaları, elementlərin en kəsiklərindəki gərginliklər, yerli deformasiyalar (çatlar və tikişlərin açılması, birləşmələrdə mümkün yerdəyişmələr və s.) ölçülməlidir.

4.24. Körpünün dinamik sınağı zamanı hərəkət edən yüklərin tətbiqindən yaranan dinamik təsirlər müəyyən edilməli və qurğunun əsas dinamik xarakteristikaları təyin olunmalıdır.

4.25. Körpülərin yüklü gedişlə yoxlanması yolda hərəkət edən ən ağır istismar yüklərinin təsiri altında konstruksiyanın normal vəziyyətini müəyyən etmək məqsədi ilə aparılmalıdır.

4.26. Qurğunun texniki vəziyyəti və işləmə qabiliyyəti müayinə və sınaq nəticəsində toplanmış məlumatların hərtərəfli təhlili əsasında qiymətləndirilməlidir.

4.27. Müayinə nəticəsində müəyyən edilmiş və qurğunun real vəziyyətini əks etdirən göstəricilər konstruksiyaların hazırlanması və quraşdırılması zamanı mümkün kənara çıxmaların normativ qiymətləri ilə müqayisə olunmalı, əvvəl aparılmış müayinənin nəticələri ilə tutuşdurulmalı və aşkar edilmiş kənara çıxmaların qurğunun yükləmə qabiliyyətinə və istismar keyfiyyətinə olan təsirləri qiymətləndirilməlidir.

4.28. Müayinə zamanı qurğuda aşkar olunmuş qüsurların və zədələnmələrin konstruksiyanın yükləmə qabiliyyətinə, uzunömürlülüyyətinə və istismar keyfiyyətinə təsirini nəzərə almaqla qurğunun texniki vəziyyəti qiymətləndirilməlidir.

4.29. Körpülərin müayinəsi və sınağının nəticələri, həmçinin hesabi yükləməsinin qiymətləndirilməsi əsasında qurğunun təhlükəsiz və normal istismarını təmin etmək üçün tədbirlər hazırlanmalıdır.

Aşkar edilmiş qüsurların və zədələnmələrin xarakterindən asılı olaraq müxtəlif təmir işlərinin yerinə yetirilməsi, ayrı-ayrı elementlərin gücləndirilməsi, nəqliyyat vasitələrinin hərəkətinə və hərəkət sürətinə görə məhdudiyətlər nəzərdə tutulmalıdır.

İSTİFADƏ OLUNMUŞ MƏNBƏ SƏNƏDLƏRİNİN SİYAHISI

1. 11 avqust 2003-cü il tarixli 104 nömrəli Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin Qərarı
2. 7 yanvar 2005-ci il tarixli 5 nömrəli Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin Qərarı
3. 13 sentyabr 2006-cı il tarixli 207 nömrəli Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin Qərarı
4. 22 fevral 2008-ci il tarixli 50 nömrəli Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin Qərarı (**Azərbaycan Respublikasının Qanunvericilik Toplusu, 2008-ci il, № 2, maddə 130**)
5. 6 may 2008-ci il tarixli 109 nömrəli Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin Qərarı (**Azərbaycan Respublikasının Qanunvericilik Toplusu, 2008-ci il, № 5, maddə 432**)
6. [04 may 2015-ci il tarixli 166 nömrəli](#) Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin Qərarı ("**Azərbaycan**" qəzeti, 17 may 2015-ci il, № 104, **Azərbaycan Respublikasının Qanunvericilik Toplusu, 2015-ci il, №5, maddə 652**)
7. [13 avqust 2015-ci il tarixli 275 nömrəli](#) Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin Qərarı ("**Azərbaycan**" qəzeti, 16 avqust 2015-ci il, № 176, **Azərbaycan Respublikasının Qanunvericilik Toplusu, 2015-ci il, №8, maddə 961**)
8. [1 sentyabr 2016-cı il tarixli 326 nömrəli](#) Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin Qərarı ("**Azərbaycan**" qəzeti, 4 sentyabr 2016-cı il, № 194, **Azərbaycan Respublikasının Qanunvericilik Toplusu, 2016-cı il, № 9, maddə 1554**)
9. [1 avqust 2017-ci il tarixli 310 nömrəli](#) Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin Qərarı ("**Xalq**" qəzeti, 2 avqust 2017-ci il, № 165, **Azərbaycan Respublikasının Qanunvericilik Toplusu, 2017-ci il, № 8, maddə 1600**)
10. [1 may 2018-ci il tarixli 194 nömrəli](#) Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin Qərarı ("**Xalq**" qəzeti, 3 may 2018-ci il, № 99, **Azərbaycan Respublikasının Qanunvericilik Toplusu, 2018-ci il, № 5, maddə 1105**)
11. [9 oktyabr 2018-ci il tarixli 431 nömrəli](#) Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin Qərarı ("**Xalq**" qəzeti, 10 oktyabr 2018-ci il, № 227)

12. [19 noyabr 2018-ci il tarixli 490 nömrəli](#) Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin Qərarı (“Xalq” qəzeti, 21 noyabr 2018-ci il, № 262)
13. [7 mart 2019-cu il tarixli 78 nömrəli](#) Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin Qərarı (“Xalq” qəzeti, 14 mart 2019-cu il, № 59)

QƏRARA EDİLMİŞ DƏYİŞİKLİK VƏ ƏLAVƏLƏRİN SİYAHISI

[\[1\]](#) Burada *orqanların (qurumların)* səlahiyyətlərini Nəqliyyat Nazirliyi, Fövqəladə Hallar Nazirliyi, Azərbaycan Respublikasının *Dövlət Şəhərsalma və Arxitektura Komitəsi*, Azərbaycan Respublikasının Ekologiya və Təbii Sərvətlər Nazirliyi, Azərbaycan Respublikasının Daxili İşlər Nazirliyi, *Bakı Nəqliyyat Agentliyi (Bakı şəhərinin inzibati ərazisində)*, Azərbaycan Respublikasının Dövlət Standartlaşdırma və Metrologiya Mərkəzi həyata keçirir.

[\[2\]](#) Avtomobil yollarının mərhələləri dedikdə, avtomobil yollarının bir hissəsi və ya onun ayrı-ayrı sahələri başa düşülür, yəni bu yollar mərhələlər üzrə tikilib istismara təhvil verilməklə (məsələn, I dərəcəli avtomobil yolunun bir hərəkət hissəsi) müstəqil nəqliyyat əhəmiyyətinə malik olurlar və nəqliyyat vasitələrinin daimi hərəkətini təmin edirlər.

[\[*\]](#) Buraxılış kompleksləri dedikdə, müstəqil nəqliyyat əhəmiyyətinə malik olan avtomobil yolları və onun sahələri başa düşülür, yəni bu yollar üzrə nəqliyyat vasitələrinin daimi hərəkətini buraxmaqla, onlar yaşayış məntəqələrini, kənd təsərrüfatı obyektlərini, müəssisələri bir-biri ilə, xammal ehtiyatları yataqları ilə, dəmir yolu stansiyaları, dəniz və hava limanları ilə birləşdirir və ya mövcud avtomobil yollarına çıxışı təmin edir.

[\[3\]](#) Bundan sonra işləri yerinə yetirən təşkilatlar sınaq stansiyaları adlanacaqdır.

[\[4\]](#) 22 fevral 2008-ci il tarixli 50 nömrəli Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin Qərarı (**Azərbaycan Respublikasının Qanunvericilik Toplusu, 2008-ci il, № 2, maddə 130**) ilə 1.11-ci bəndində “**əlillərin**” sözündən sonra “**və sağlamlıq imkanları məhdud uşaqların**” sözləri əlavə edilmişdir.

[\[5\]](#) [7 mart 2019-cu il tarixli 78 nömrəli](#) Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin Qərarı (“Xalq” qəzeti, 14 mart 2019-cu il, № 59) ilə “Avtomobil yollarının layihələşdirilməsi, tikintisi, yenidən qurulması və təmiri Qaydaları”nın 1.11-ci bəndində “**əlillərin və sağlamlıq imkanları məhdud uşaqların**” sözləri “**əlilliyi olan şəxslərin**” sözləri ilə əvəz edilmişdir.

[\[6\]](#) 6 may 2008-ci il tarixli 109 nömrəli Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin Qərarı (**Azərbaycan Respublikasının Qanunvericilik Toplusu, 2008-ci il, № 5, maddə 432**) ilə “Avtomobil yollarının layihələndirilməsi, tikintisi, yenidən qurulması və təmiri Qaydaları”nın I bölmənin 1.15-ci bəndinin “Qeyd” hissəsində “**Dövlət Tikinti və Arxitektura Komitəsi**” sözləri “**Dövlət Şəhərsalma və Arxitektura Komitəsi**” sözləri ilə əvəz edilmişdir.

[\[7\]](#) [9 oktyabr 2018-ci il tarixli 431 nömrəli](#) Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin Qərarı (“Xalq” qəzeti, 10 oktyabr 2018-ci il, № 227) ilə “Avtomobil yollarının layihələşdirilməsi, tikintisi, yenidən qurulması və təmiri Qaydaları”nın 1.15-ci bəndində “**Azərbaycan Respublikasının müvafiq icra hakimiyyəti orqanlarında**” sözləri “**Azərbaycan Respublikası Prezidentinin müəyyən etdiyi orqandan (qurumdan)**” sözləri ilə əvəz edilmişdir və 1.15-ci bəndinin Qeyd hissəsində “**müvafiq icra hakimiyyəti orqanlarının**” sözləri “**orqanların (qurumların)**” sözləri ilə əvəz edilmişdir və həmin hissəyə “**Daxili İşlər Nazirliyi,**” sözlərindən sonra “**Bakı Nəqliyyat Agentliyi (Bakı şəhərinin inzibati ərazisində),**” sözləri əlavə edilmişdir.

[\[8\]](#) [1 sentyabr 2016-cı il tarixli 326 nömrəli](#) Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin Qərarı (“Azərbaycan” qəzeti, 4 sentyabr 2016-cı il, № 194, Azərbaycan Respublikasının Qanunvericilik

Toplusu, 2016-cı il, № 9, maddə 1554) ilə "Avtomobil yollarının layihələşdirilməsi, tikintisi, yenidən qurulması və təmiri Qaydaları"nın 2.3-cü bəndinin ikinci abzası yeni redaksiyada verilmişdir.

əvvəlki redaksiyada deyilirdi:

~~Hərəkətin təhlükəsizliyini təmin etmək üçün avtomobil yollarında və təhkim zolağında hərəkətin təhlükəsizliyinə aid olmayan nişanların və göstəricilərin, reklam lövhələrinin və transparantların quraşdırılması qadağandır.~~

[19 noyabr 2018-ci il tarixli 490 nömrəli](#) Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin Qərarı ("Xalq" qəzeti, 21 noyabr 2018-ci il, № 262) ilə "Avtomobil yollarının layihələşdirilməsi, tikintisi, yenidən qurulması və təmiri Qaydaları"nın 3.1-ci bəndinə yeni məzmununda üçüncü abzas əlavə edilmişdir.

[1 avqust 2017-ci il tarixli 310 nömrəli](#) Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin Qərarı ("Xalq" qəzeti, 2 avqust 2017-ci il, № 165, Azərbaycan Respublikasının Qanunvericilik Toplusu, 2017-ci il, № 8, maddə 1600) ilə "Avtomobil yollarının layihələndirilməsi, tikintisi, yenidən qurulması və təmiri Qaydaları"nın "I. Avtomobil yollarının layihələndirilməsi" bölməsinin 4.9-cu bəndinin 6 nömrəli cədvəli yeni redaksiyada verilmişdir.

Əvvəlki redaksiyada deyilirdi:

Yolun dərəcəsi	Eninə-maillik, ‰				
	Yol-iqlim zonaları				
	I	II	III	IV	V
I dərəcəli:					
a) hərəkət hissəsinin eninə-profil-iqimai illi olduqda	20	20	25	20	15
b) birmaillli profil olduqda:					
ayırıcı zolağın yanında birinci və ikinci zolaqlar;	20	20	20	15	15
üçüncü və sonrakı zolaqlar;	25	25	25	20	20
II-IV dərəcəli	20	20	20	15	15

[13 avqust 2015-ci il tarixli 275 nömrəli](#) Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin Qərarı ("Azərbaycan" qəzeti, 16 avqust 2015-ci il, № 176, Azərbaycan Respublikasının Qanunvericilik Toplusu, 2015-ci il, №8, maddə 961) ilə "Avtomobil yollarının layihələşdirilməsi, tikintisi, yenidən qurulması və təmiri Qaydaları"nın 5.3-cü bəndi yeni redaksiyada verilmişdir.

əvvəlki redaksiyada deyilirdi:

~~5.3. Müxtəlif səviyyədə piyada keçidləri (yeraltı və yerüstü) I və II dərəcəli yollarda o vaxt layihələndirilir ki, piyadaların hərəkət şiddəti I dərəcəli yolda 100 adam/saatdan, II dərəcəli avtomobil yollarında isə 250 adam/saatdan çox olsun.~~

[04 may 2015-ci il tarixli 166 nömrəli](#) Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin Qərarı ("Azərbaycan" qəzeti, 17 may 2015-ci il, № 104, Azərbaycan Respublikasının Qanunvericilik Toplusu, 2015-ci il, №5, maddə 652) ilə "Avtomobil yollarının layihələndirilməsi, tikintisi, yenidən qurulması və təmiri Qaydaları"nın II bölmənin 4.2-ci bəndinin ikinci abzasında "və saxlanılması" sözləri " , saxlanılması və qorunması" sözləri ilə əvəz edilmişdir.

[6 may 2008-ci il tarixli 109 nömrəli](#) Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin Qərarı (Azərbaycan Respublikasının Qanunvericilik Toplusu, 2008-ci il, № 5, maddə 432) ilə "Avtomobil yollarının layihələndirilməsi, tikintisi, yenidən qurulması və təmiri Qaydaları"nın II bölmənin 4.7-ci bəndinin on

dördüncü abzasında “**Dövlət Tikinti və Arxitektura Komitəsinin**» sözləri “**Dövlət Şəhərsalma və Arxitektura Komitəsinin**” sözləri ilə əvəz edilmişdir.

[\[9\] 04 may 2015-ci il tarixli 166 nömrəli](#) Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin Qərarı (“**Azərbaycan**” qəzeti, 17 may 2015-ci il, № 104, **Azərbaycan Respublikasının Qanunvericilik Toplusu, 2015-ci il, №5, maddə 652**) ilə “Avtomobil yollarının layihələndirilməsi, tikintisi, yenidən qurulması və təmiri Qaydaları”nın III bölmənin 1.2-ci bənddə “**servis**” sözü “**xidmət**” sözü ilə əvəz edilmişdir.

[\[10\] 04 may 2015-ci il tarixli 166 nömrəli](#) Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin Qərarı (“**Azərbaycan**” qəzeti, 17 may 2015-ci il, № 104, **Azərbaycan Respublikasının Qanunvericilik Toplusu, 2015-ci il, №5, maddə 652**) ilə “Avtomobil yollarının layihələndirilməsi, tikintisi, yenidən qurulması və təmiri Qaydaları”nın III bölmənin 1.3-cü, 2.3-cü və 3.1-ci bəndlərdə “**və saxlanılması**” sözləri “**, saxlanılması və qorunması**” sözləri ilə əvəz edilmişdir.

[\[11\] 04 may 2015-ci il tarixli 166 nömrəli](#) Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin Qərarı (“**Azərbaycan**” qəzeti, 17 may 2015-ci il, № 104, **Azərbaycan Respublikasının Qanunvericilik Toplusu, 2015-ci il, №5, maddə 652**) ilə “Avtomobil yollarının layihələndirilməsi, tikintisi, yenidən qurulması və təmiri Qaydaları”nın III bölmənin 2.1-ci bəndin dördüncü abzasına “**saxlanılması,**” sözündən sonra “**qorunması,**” sözü əlavə edilmişdir.

[\[12\] 04 may 2015-ci il tarixli 166 nömrəli](#) Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin Qərarı (“**Azərbaycan**” qəzeti, 17 may 2015-ci il, № 104, **Azərbaycan Respublikasının Qanunvericilik Toplusu, 2015-ci il, №5, maddə 652**) ilə “Avtomobil yollarının layihələndirilməsi, tikintisi, yenidən qurulması və təmiri Qaydaları”nın III bölmənin 4.1-ci bəndə “**saxlanılmasında**” sözündən sonra “**və qorunmasında**” sözləri əlavə edilmişdir.

[\[13\] 1 may 2018-ci il tarixli 194 nömrəli](#) Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin Qərarı (“**Xalq**” qəzeti, 3 may 2018-ci il, № 99, **Azərbaycan Respublikasının Qanunvericilik Toplusu, 2018-ci il, № 5, maddə 1105**) ilə “Avtomobil yollarının qəbul edilməsi zamanı müayinənin, yoxlamanın və sınağın keçirilməsi Qaydaları”nın 3.13-cü bəndində “**dayanacaqlar**” sözü “**ümumi istifadədə olan nəqliyyat vasitələrinin dayanacaq məntəqələri, taksi minik avtomobillərinin duracaq yerləri, parklanma yerləri**” sözləri ilə əvəz edilmişdir