

Қ.Х. АЗИЗОВ

***ЙЎЛЛАРДА ХАВФСИЗ
ҲАРАКАТЛАНИШ АСОСЛАРИ***

Тошкент-2004

Қ.Х. АЗИЗОВ

***ЙЎЛЛАРДА ХАВФСИЗ
ҲАРАКАТЛАНИШ АСОСЛАРИ***

**Ўзбекистон Республикаси Олий ва ўрта махсус
таълим вазирлигининг Барча олий ўқув юртлари бакалавр талабалари
учун ўқув қўлланма**

***Техника фанлар доктори, профессор С.М.ҚОДИРОВ
тахрири остида***

Тошкент-2004

«Йўлларда хавфсиз ҳаракатланиш асослари» фани бўйича ўқув қўлланма барча олий ўқув юртлари талабалари учун Ўзбекистон Республикаси Вазирлар маҳкамаси ҳузуридаги «Йўлларда ҳаракат хавфсизлигини таъминлаш» комиссияси кўрсатмаларига ва Ўзбекистон Республикаси Олий ва ўрта махсус таълим вазирлигининг 1998 йил 21 ноябрдаги 322-сонли буйруцига биноан Тошкент автомобил йўллари институтида профессорлар С.М. Қодиров ва Қ.Х. Азизовлар томонидан тузилган дастурга асосан тайёрланди. Ўқув қўлланма ҳаракат хавфсизлигининг асосий йўналишлари, йўл ҳаракатининг асосий тавсифлари, пиёдалар иштирокидаги йўл-транспорт ҳодисалари ва уларнинг кўрсаткичлари, пиёдалар ҳаракат хавфсизлигини ошириш йўллари мукамал равишда охириги фан ва техника ютуқлари, шунингдек, чет эл тажрибаларини инобатга олиб ёзилган.

Тақризчилар:

Ўз. Р. ИИВ Академияси «Ҳаракат хавфсизлигини ташкил этиш» кафедра бошлиқи,
техника фанлари номзоди, милиция полковниги Н.Ф. Мухитдинов
Техника фанлар доктори, профессор. И.С. Содиков

Мухаррир проф. Дўсмухамедов Қ.Н

Азизов Қ.Х.

Йўлларда хавфсиз ҳаракатланиш асослари:
Олий ва ўрта махсус таълим вазирлиги «Барча олий ўқув юртлари» бакалавр талабалари учун ўқув қўлланма / С.М. Қодиров таҳрири остида.-
Т.: «ТАЙИ», 2004.- 73 б.

КИРИШ

Ўзбекистон Республикаси мустақилликка эришгандан сўнг иқтисодий ўзгаришлар ҳаётга изчил жорий этила бошланди. Чунончи, автомобил ишлаб чиқариш саноати йўлга қўйилди, йўл қурилиш соҳаси жадаллаштирилди, шунингдек, чет эл давлатлари билан савдо алоқалари юқори даражага кўтарилди. Бу эса табиий равишда республика автомобил йўлларида ҳаракат миқдорининг йилдан-йилга ортишига олиб келди. Ҳозирги ва истиқболдаги асосий масалалардан бири автомобил йўлларида ҳаракат хавфсизлигини таъминлашдан иборат, яъни йўл-транспорт ҳодисалари, уларда ҳалок бўлувчилар ва тан жароҳати олувчилар сонини, кўриладиган умумий ижтимоий-иқтисодий зарарларни камайтиришга қаратилиши зарур.

Автомобил йўлларида ҳаракат хавфсизлигини ташкил этиш бугунги муҳим муаммолардан бирига айланиб бормоқда. Автомобилнинг атроф-муҳитга етказадиган зарарлари кундан-кунга ошиб бормоқда, энг асосийси, йўлларда содир этилаётган йўл-транспорт ҳодисалари натижасида кўплаб одамларнинг жабр кўришлари ва ҳаётдан кўз юмишларидир. Статистика маълумотларига кўра охириги 10 йил ичида республикада ҳар йили 2000 атрофида кишилар ҳалок бўлиши қайд этилган. Йўл-транспорт ҳодисаларининг олдини олиш учун кўрилаётган қатор тадбирларга қарамасдан уларнинг миқдорларини камайтиришга эришиб бўлмапти. Бу эса, йўл ҳаракати хавфсизлиги муаммоларига ўта жиддий ёндошиш зарур эканлигини, турли соҳа мутахассислари олдига вазифа қилиб қўймоқда.

Халқаро Қизил Хач ва Қизил Яримой жамиятининг ҳар йилги жароҳатланиш ҳисоботида дунё миқёсида травматизм даражаси ҳақида ахборот берилиб, йўл-транспорт ҳодисаси мунтазам ошиб бораётган глобал муаммо эканлиги, у одамларнинг травма олишига, ҳаёт даражасининг пасайишига ва давлат ривожланишини орқага тортишга сабабчи омилдир, деб кўрсатилади. Бу жамиятларнинг вазифаси бундай травматизм оқибатида ер шарида ҳар куни 2700 инсон травмадан ўлишининг олдини олишга қаратилган бўлиб, турли соҳа мутахассисларини ўз билим ва тажрибаларини сафарбар этишлари зарурлиги таъкидланади.

Ҳаракат хавфсизлиги муаммолари - бу аҳолининг соқлиқ муаммосидир. Бутун Жаҳон соқлиқни сақлаш ташкилоти ва Бутун Жаҳон Банкнинг топширицига биноан АҚШнинг Гарвард университетида травматизмнинг глобал миқёси тўққизинчидаги охириги тадқиқотлар натижаси [8], шуни кўрсатадики, аҳолининг 15-44 ёшидаги эркекларнинг асосий ўлимига ва аёллар ўлимининг ҳар бешинчисига ЙТХ сабабчи бўлиши аниқланган. Шунингдек, тадқиқотлар натижасида 2020 йилга келиб, ЙТХ сабабидан инсонларнинг ўлиши ер шарида учинчи ўринни (қонтомир-юррак ва депрессия касалликларидан кейин) эгаллаши башорат қилинади.

Ҳозирги кунда ер юзида ЙТХ натижасида бир йилда ҳалок бўлувчилар сони 1.171.000, жароҳатланганлар сони эса 10-15 млн ташкил этади. Шу жумладан ер юзида бир йилда 16300 та болалар ҳалок бўлиб, 1,5 млн дан кўпроқ болалар эса ярадор бўладилар. Бу болаларнинг ҳаммаси 15 ёшгача.

1-БОБ. ҲАРАКАТ ХАВФСИЗЛИГИНИНГ АСОСИЙ ЙЎНАЛИШЛАРИ

1.1. ЙЎЛЛАРДА ҲАРАКАТ ХАВФСИЗЛИГИНИ ТАЪМИНЛАШНИНГ ДАВЛАТ БОШҚАРУВ ТИЗИМИ

Ўзбекистон Республикасининг «Йўл ҳаракати хавфсизлиги» тўғрисидаги қонундан келиб чиққан равишда, йўл ҳаракати хавфсизлигини таъминлаш соҳасидаги давлат бошқаруви Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамаси, маҳаллий давлат ҳокимияти органлари ва махсус ваколатли давлат органлари томонидан амалга оширилади.

Йўл ҳаракати хавфсизлигини таъминлаш соҳасидаги махсус ваколатли давлат органларига қуйидагилар киради:

Ўзбекистон автомобил ва дарё транспорти агентлиги;

Ўзбекистон автомобил йўллари қуриш ва улардан фойдаланиш давлат-акциядорлик концерни;

Ўзбекистон Республикаси Ички ишлар вазирлигининг Давлат ҳаракат хавфсизлиги назорати.

1. Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамасининг йўл ҳаракати хавфсизлигини таъминлаш соҳасидаги ваколатлари:

йўл ҳаракати хавфсизлигини таъминлаш давлат дастурларини тасдиқлаш ва уларни амалга ошириш устидан назорат олиб бориш;

йўл ҳаракати қоидаларини ҳамда йўл ҳаракати хавфсизлигини таъминлаш ва йўл ҳаракатини ташкил этиш масалаларига доир бошқа норматив ҳужжатларни тасдиқлаш;

вазирликлар ва идораларнинг йўл ҳаракати хавфсизлигини таъминлаш, экологик хавфсизлик талабларига риоя этиш соҳасидаги фаолиятини мувофиқлаштириб бориш;

транспорт воситалари ва йўлларнинг техникавий ҳолатига, йўллар ва темир йўлдан ўтиш жойлари бўйлаб йўл ҳаракати хавфсизлигига доир ягона талабларни белгилаш;

транспорт воситалари ҳайдовчиларини тайёрлашга, шунингдек, аҳолига йўлларда юриш-туриш хавфсизлиги қоидаларини ўргатишга доир умумий талабларни белгилаш;

транспорт воситалари ҳайдовчиларини, шундай воситаларнинг ўзини, йўл ҳаракати қоидаларининг бузилиши ҳолларини, йўл-транспорт ҳодисалари ва бошқа кўрсаткичларни ҳисобга олишнинг ягона тизимини тасдиқлаш;

қонун ҳужжатларига мувофиқ бошқа ваколатларни амалга ошириш.

2. Маҳаллий давлат ҳокимияти органларининг йўл ҳаракати хавфсизлигини таъминлаш соҳасидаги ваколатлари:

йўл ҳаракати хавфсизлигини таъминлаш давлат дастурларини амалга ошириш;

йўл ҳаракати хавфсизлигини таъминлаш ҳудудий дастурларини тасдиқлаш ҳамда уларни амалга ошириш устидан назорат олиб бориш;

йўл ҳаракати хавфсизлиги тиббий жиҳатдан таъминланишини, шунингдек, йўл-транспорт ҳодисалари содир бўлганда жабрланганларга тиббий ёрдам кўрсатилишини ташкил этиш;

йўл-транспорт ҳодисалари оқибатида жароҳатланишларнинг олдини олиш, аҳолига йўлларда юриш-туриш хавфсизлиги қоидаларини ўргатиш, йўл ҳаракати хавфсизлигини тартиб этиш ҳамда экологик хавфсизлик талабларига риоя этиш чора-тадбирларини кўриш;

шаҳарлардаги, шаҳарчалар ва қишлоқ аҳоли пунктларидаги кўчаларнинг, йўлакларнинг, шунингдек, шаҳар электр транспорти йўлларининг қурилиши ва соз ҳолатда сақланишини таъминлаш;

қонуний ҳужжатларига мувофиқ бошқа ваколатларни амалга ошириш.

3. Ўзбекистон автомобил ва дарё транспорти агентлигининг йўл ҳаракати хавфсизлигини таъминлаш соҳасидаги ваколатлари:

йўл ҳаракати хавфсизлигини таъминлаш давлат дастурларини ишлаб чиқиш ва амалга оширишда иштирок этиш;

автомобилда юк ташиш хавфсизлигини таъминлаш масалалари юзасидан норматив ҳужжатларни ишлаб чиқиш;

транспорт воситалари ва транспортда кўрсатиладиган хизматлар сертификатлаштирилишини амалга ошириш;

йўл ҳаракати хавфсизлиги тўқригидаги қонун ҳужжатларига автомобил транспортида рия этилиши устидан назорат олиб бориш;

қонун ҳужжатларига мувофиқ бошқа ваколатларни амалга ошириш.

4. Ўзбекистон автомобил йўллари қуриш ва улардан фойдаланиш давлат-акциядорлик концернининг йўл ҳаракати хавфсизлигини таъминлаш соҳасидаги ваколатлари:

ўз тасарруфидаги автомобил йўлларида транспорт воситаларининг хавфсиз қатнови учун бу йўлларнинг соз ҳолатда сақланишини таъминлаш;

йўл ҳаракати қатнашчиларини йўл қопламасининг ҳолати, гидрометеорологияга оид ва бошқа шароитлар тўқригида зарур ахборот билан таъминлаш;

автомобил йўлларида йўл ҳаракатини бошқариш воситалари, тезкор алоқа тизими қурилиши ва жиҳозланишини амалга оширади ҳамда уларнинг сақланишини таъминлаш;

автомобил йўлларининг қатнов учун хатарли жойларини аниқлаш ва бу жойларда йўл ҳаракатини ташкил этишни такомиллаштириш чора-тадбирларини кўриш;

оцир вазли, йирик ўлчамли, хавфли ва махсус юкларни ташувчи транспорт воситаларининг қатнов йўналишларини белгилашда иштирок этиш, шунингдек, йўл хизмати кўрсатиш объектлари жойлашувига розилик бериш;

қонуний ҳужжатларига мувофиқ бошқа ваколатларни амалга ошириш.

5. Ўзбекистон Республикаси Ички ишлар вазирлиги Давлат ҳаракат хавфсизлиги назорати йўл ҳаракати хавфсизлигини таъминлаш соҳасидаги ваколатлари:

йўл ҳаракати хавфсизлиги стандартлари, қоидалари ва нормаларини ишлаб чиқиш;

йўл ҳаракати қатнашчиларининг ушбу Қонунга, йўл ҳаракати қоидаларига ҳамда бошқа қонун ҳужжатларининг йўл ҳаракати хавфсизлигини таъминлашга оид қисмига рия этиши устидан назорат олиб бориш;

жамоат транспортининг, шунингдек оцир вазли, йирик ўлчамли, хавфли ва махсус юкларни ташувчи транспорт воситаларининг қатнов йўналишларини белгилашда иштирок этиш;

йўлларни, темир йўл кесишуви жойларини, автомобил ёнилқиси кўйиш тармоқларини, транспорт воситаларининг конструкцияларини қуриш, реконструкция қилиш лойиҳаларига розилик бериш;

фойдаланишдаги транспорт воситаларининг техник ҳолати устидан назорат олиб бориш, транспорт воситаларининг техник кўригини ўтқизиш;

йўллар ва темир йўлдан ўтиш жойларининг сақланиши, уларнинг йўл ҳаракатини бошқариш воситалари билан жиҳозланиши устидан назорат олиб бориш;

йўл ҳаракати хавфсизлиги стандартлари, қоидалари ва нормаларига мувофиқ бўлмаган йўллар ва темир йўл кесишуви жойларидан фойдаланишни таъқиқлаш;

транспорт воситалари, йўл ҳаракати қоидаларининг бузилиши ҳоллари ва йўл-транспорт ҳодисалари ҳисобини ва рўйхатини юритиш;

транспорт воситаларини бошқариш ҳуқуқига доир гувоҳномалар бериш;

конуний ҳужжатларга мувофиқ унинг ваколат доирасига берилган маъмурий ҳуқуқбузарликлар тўғрисидаги ишларни кўриш;

конуний ҳужжатларига мувофиқ бошқа ваколатларни амалга ошириш.

Умумреспублика миқёсидаги йўлларда ҳаракат хавфсизлигини таъминлаш муаммоларини ҳал қилиш мақсадида Вазирлар Маҳкамасининг 1997 йил 2 июлдаги 333-сон қарорига биноан Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамаси ҳузурида «Йўлларда ҳаракатланиш хавфсизлигини таъминлаш» комиссияси ташкил этилди. Комиссиянинг асосий вазифалари:

1. Автомобил транспорти, автомобил йўллари қуриш ва улардан фойдаланиш, йўл-коммунал хўжалиги ташкилотлари, халқ таълими, соқликни сақлаш, маданият муассасалари, ички ишлар органлари ва бошқа ташкилотлар йўлларда ҳаракатланиш хавфсизлигини таъминлаш, йўл-транспорт ҳодисаларининг олдини олиши билан боқлиқ фаолиятларини мувофиқлаштириш, Қорақалпоқистон Республикаси, вилоят, шаҳар, ва туманлар ҳудудларида бу масалаларни мукамал ҳал қилиш;

2. Ҳам бевосита, ҳам тегишли давлат органлари, корхоналар ва ташкилотлар орқали ҳаракатланиш хавфсизлигини таъминлашга ва йўл-транспорт ҳодисаларининг олдини олишга қаратилган тадбирларни ишлаб чиқиш ва амалга ошириш;

3. Транспорт корхоналари ҳайдовчилари, муҳандис-техник ходимлари ва шахсий транспорт воситалари эгалари ўртасида зарур тушунтириш ишлари ташкил этилишини таъминлаш, бу ишга меҳнат жамоаларини, кўнгилли халқ уюшмалари, кўнгилли автомотоҳаваскорлар жамияти аъзоларини, бошқа жамоат ташкилотларининг вакилларини жалб этиш;

4. Транспорт, йўл, лойиҳалаш ва бошқа корхоналар, ташкилотлар томонидан йўлларда ҳаракатланиш хавфсизлигини таъминлаш, йўл-транспорт ҳодисаларининг олдини олиш бўйича ўзларига юкланган вазифалар бажарилишини назорат қилиш, уларнинг ижобий иш тажрибаларини умумлаштириш ва оммалаштириш;

5. Фуқораларнинг барча қатламлари, шу жумладан, ўқувчилар ва талабалар ўртасида йўлларда ҳаракатланиш қоидаларини ўрганишни ташкил этиш;

6. Маҳаллий матбуот, радио ва телевидение имкониятларидан унумли фойдаланиб, йўлларда ҳаракатланиш қоидаларини тарғиб қилиш ва амалга ошириш. Шу мақсадда аҳоли турар-жойларида ва маҳаллаларда учрашув ва суҳбатлар ўтказиш.

Қорақалпоқистон Республикаси Вазирлар Кенгаши, вилоятлар ва Тошкент шаҳар ҳокимликлари ҳузуридаги йўлларда ҳаракатланиш хавфсизлигини таъминлаш комиссиялари қуйи комиссияларнинг йўлларда ҳаракатланиш хавфсизлигини таъминлаш бўйича фаолиятини назорат қилиб, йўналтириб ва мувофиқлаштириб борадилар, уларга услубий ва амалий ёрдам кўрсатадилар, уларнинг ижобий иш тажрибасини умумлаштирадилар ва оммалаштирадилар.

Қорақалпоқистон Республикаси Вазирлар Кенгаши, вилоят, шаҳар ва туман ҳокимликлари ҳузуридаги комиссиялар ўз ҳудудларида ҳаракатланиш хавфсизлигини таъминлаш ва йўл-транспорт ҳодисаларининг олдини олиш борасидаги ишларни яхшилаш юзасидан таклифлар киритиб борадилар.

Автомобил транспорти ишию, ҳайдовчи меҳнати, билан йўлдаги транспорт воситалари ҳамда пиёдалар ҳаракатини ташкил этишни бир-биридан фарқлаш лозим. Биринчи икки масала билан асосан автокорхоналар, кейингиси билан эса йўл хўжаликлари, давлат ҳаракат хавфсизлиги назорати органлари ва ҳокимият вакиллари шуцулланадилар.

Юқорида келтирилганлардан келиб чиқиб, **йўлларда хавфсиз ҳаракатни ташкил қилишнинг асосий мақсади** - ҳар хил транспорт воситаларини юқори тезликлар билан йўлнинг турли бўлақларидан, йилнинг ҳар қандай об-ҳаво шароитларида хавфсиз ўтказиш ва пиёдаларни хавфсиз ҳаракатланишини таъминлашдан иборат деб тушунилади.

Бундан келиб чиқадиган **асосий вазифалар** қуйидагилар:

- транспорт воситаларининг ва пиёдаларнинг ҳаракат тартибини белгилаш ва таъминлаш;

- йўл ҳаракат қатнашчиларини ҳаракат қулайлигини таъминлаш;
- автомобилларнинг юқори самарадорлик билан ишлашини таъминлаш ва энг яхши йўл шароитларини вужудга келтириш;
- ҳаракат хавфсизлигини таъминлаш ва ЙТХ энг кам содир этилишига эришиш;
- атроф-муҳитни булцатмаслик;
- транспорт воситаларининг ва йўл иншоотларининг тез ишдан чиқмаслигини таъминлаш.

Бу вазифаларни муваффақиятли бажариш учун турли вазирликлар, корпорациялар, концернлар, уюшмалар ва хокимиятлар даражасида кенг кўламли фаол ишлар олиб борилиши зарур. Бунда ҳаракатни ташкил қилишдаги ечиладиган масалаларни уларнинг кўламига қараб уч даражага бўлиш мумкин:

1. **Давлат даражасида:** йўлда ҳаракатланиш қонун ва меъёрларини тузиш, «Автомобил-Ҳайдовчи-Йўл-Пиёда-Муҳит» тизимидаги элементларга талабларни стандартлаштириш, йўл тармоқининг ривожланиш режаларини тузиш, давлат миқёсида автомобиллаштириш кўламини мувофиқлаштириш.

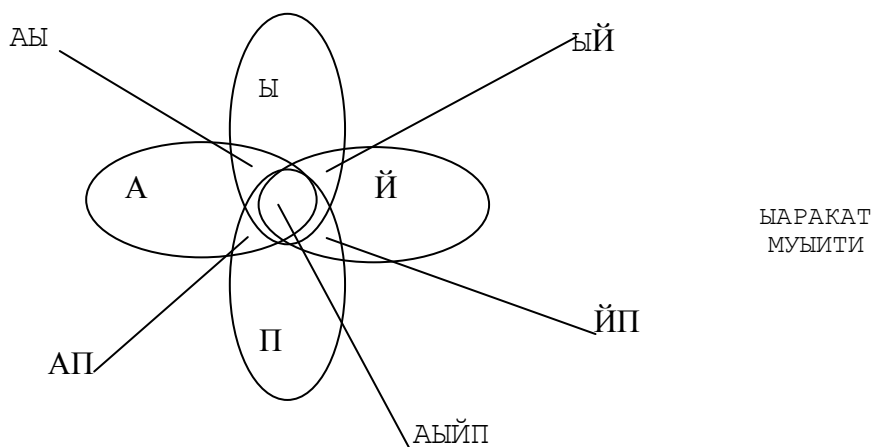
2. **Вазирликлар даражаси:** пассажирлар ва юк ташишни такомиллаштириш ва ривожлантириш; транспорт воситаларини ишлаб чиқариш; йўлларни қуриш, таъмирлаш; фойдаланиш; йўлда юришни ташкил қилишда ишлатиладиган техник воситаларни ишлаб чиқариш; ҳайдовчиларни тайёрлаш ва йўл қоидаларини йўл ҳаракати қатнашчиларига тарцибот қилиш.

3. **Муҳандис хизмати даражаси:** йўлда ҳаракатни ташкил қилиш бўйича изланишлар; йўлнинг хавфли бўлақларида ҳаракатланиш шароитларини яхшилаш; транспорт воситаларини техник кўриқдан ўтказиш; ҳаракатни ташкил қилиш учун ишлатиладиган техник воситаларни тадбиқ этиш ва ишлатиш; ҳайдовчилар ва пиёдаларнинг йўл ҳаракати қоидаларига риоя қилишларини назорат қилиб бориш.

1.2. ЙЎЛ ҲАРАКАТИНИ ТАШКИЛ ЭТИШДА «АВТОМОБИЛ-ҲАЙДОВЧИ-ЙЎЛ-ПИЁДА-МУҲИТ» ТИЗИМИНИНГ ЎЗARO БОЦЛИҚЛИГИ

Автомобил йўлларида инсонлар томонидан бошқариладиган турли хилдаги механик ва механик бўлмаган транспорт воситалари, ҳаракатланаётган (ёки ҳаракатда бўлмаган) пиёдалар мажмуидан иборат мураккаб динамик тизим мавжуддир. Бу тизимни йўл ҳаракати деб аталади.

Йўл ҳаракатининг муаммолари ва турлий хусусиятлари энг аввало «Автомобил-Ҳайдовчи- Йўл-Пиёда» тизими орқали белгиланади. Улар ўз навбатида атроф-муҳитда фаолият кўрсатадилар (1.1-расм).



1.1-расм. «Автомобил-хайдовчи-йўл-пиёда-муҳит» тизими

Тизимга қуйидаги ташкилий қисмлар киради: А (автомобил), Ҳ (хайдовчи), Й (йўл), П (пиёда). Бу ташкилий қисмлар муҳитда фаолият кўрсатибгина қолмасдан, атроф-муҳит билан уларнинг ҳар бири чамбарчас боқлиқ бўлади. «Муҳит» деб атроф-муҳитнинг йўл ҳаракати хавфсизлигига мужассамлашган таъсири тушунилади ва у қуйидаги факторлардан ташкил топади: 1) об-ҳаво (метеорологик кўриниш, ёцингарчилик, шамол, температура); табиий-ландшафт (текислик, қир-адирлик, тоқлик, ер ости, ер усти сувлари ва ҳ.к.з.); механик (шовқин, чанг, тебраниш, газ чиқиндилари билан ифлосланганлик ва ҳ.к.). «А-Ҳ-Й-П-М» тизимда механик «Автомобил-Йўл (АЙ)» ва биомеханик «Ҳайдовчи-Автомобил», «Ҳайдовчи-Йўл», «Пиёда-Автомобил» ва «Пиёда-Йўл», ҳамда биологик «Ҳайдовчи-Пиёда», тизимларини ажратиб кўрсатиш мумкин.

«А-Ҳ-Й-П-М» тизим оптимал фаолият кўрсатишида ҳар бир ташкил этувчининг алоҳида, ҳамда уларнинг биргаликдаги (АҲ, ҲЙ, ЙП, АП ва бошқа) таснифлари катта аҳамиятга эга.

Автомобил транспортининг конструктив ўлчамлари (параметрлари) йўл ҳаракатининг таснифига таъсир кўрсатади. Бунда автомобилнинг геометрик ўлчамлари, тортиш ва тормозланиш сифати, бошқарилиш даражаси, хайдовчи иш жойининг қулайлиги муҳим ўрин эгаллайди.

сифатининг ўзгариши орқали таъсир этади.

Йўл ҳаракати хавфсизлиги энг асосан хайдовчининг ишончилигига, унинг тайёргарлигига ва ишлаш қобилиятига боқлиқ.

Пиёдалар йўл ҳаракатида алоҳида ўрин эгаллайдилар. Улар йўл ҳаракат қоидаларини мукамал билишлари ва амал қилишлари реал йўл шароитларида ҳаракат хавфсизлигини таъминлашга имкон яратади.

Умумий томонлардан оптимал равишда келиб чиққан ҳолда, йўл ҳаракати хавфсизлигини таъминлашга биринчи навбатда «А-Ҳ-Й-П-М» тизимидаги ҳар бир ташкил этувчининг ва биргаликда фаолият қилувчиларнинг таснифларини оптималлаштириш орқали эришиш мумкин.

1.3. ЎЗБЕКИСТОН РЕСПУБЛИКАСИДА АВТОМОБИЛЛАШТИРИШ ВА ЙЎЛ ТАРМОҚЛАРИНИНГ ЎСИШ КЎРСАТКИЧЛАРИ

Бутун дунёда автомобиллар сони кундан-кунга кўпайиши кузатилмоқда. Бундай ҳолат биринчи навбатда Ўзбекистон Республикасига хосдир. Ўзбекистон Республикаси мустақилликка эришгандан кейин мамлакат иқтисодиётини кучайтириш мақсадида автомобилсозлик саноатини ривожлантириб, Андижон вилоятининг асака шаҳрида Жанубий Корея билан ҳамкорликда «ЎЗДЭУАВТО» қўшма корхонасида енгил автомобиллар ишлаб чиқарадиган завод қурилиб, 1996 йилдан бошлаб Тико, Нексия, Дамас ва 2001 йилнинг август ойидан эса Матиз русумли автомобиллари ишлаб чиқара бошланди. айна вақтда завод конвейеридан 250 минг автомобил ишлаб чиқарилди, унинг 51 мингги экспорт қилинди. Фақатгина 2000 йилда заводда 30,7 минг дона автомобил ишлаб чиқарилди. Шунингдек, 1999 йил август ойида Самарқанд шаҳрида Туркия Республикаси билан ҳамкорликда «САМКОЧАВТО» заводида кичик ҳажмли автобус ва юк автомобилларини ишлаб чиқариш йўлга қўйилди. Шундай қилиб Ўзбекистон республикаси дунёга автомобил ишлаб чиқарадиган 26-давлат бўлиб кирди.

Ўзбекистондаги автомобил заводларидан 2007 йилга келиб йилига 350.000 автомобил ишлаб чиқарилиб, ундан 2/3 қисми экспорт қилинади [1]. Умуман Ўзбекистон республикасида 1996 йилдан бошлаб хусусий секторда автомобил транспортининг сони йилдан-йилга ортиб бормоқда ва бу ўсиш кўрсаткичи кейинги олти йил ичида ўртача 5 % ташкил этди (1.1-жадвал).

1.1-жадвал

Йиллар	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Хусусий сектордаги автомобиллар сони	808736	865700	926670	969890	1014420	1038335

Автомобиллаштириш жамиятнинг иқтисодий юксалишига ижобий таъсир қилиш билан бирга, қатор салбий оқибатларни ҳам келтириб чиқармоқдаки, уларни ҳал қилиш муҳим аҳамият касб этади. Автомобиллаштиришнинг салбий оқибатлари йўл-транспорт ҳодисалари натижасида кўплаб кишиларнинг ҳалок бўлишлари (республикамизда 2000 йили 2128 тага етди) ёки тан жароҳатлари олишлари (2000 йили 11677 дан ошиб кетди), шунингдек, йўл-транспорт ҳодисалари натижасидаги кўплаб етказилаётган моддий зарарлар, шаҳар кўчалари, аҳоли яшайдиган жойлардан ўтадиган йўллар минтақасидаги юқори даражадаги шовқин, ҳаво бассейнларининг ифлослантирилиши, кўчаларни тўхтаб турувчи автомобиллар томонидан тўсиб қўйилишлари ва ниҳоят, транспортларнинг ушланиб қолишлари ва ҳаракат тезликларининг кескин тушиб кетишидан иборатдир.

Паст даражадаги ҳаракат хавфсизлигига сабаб бўладиган автомобиллар ҳаракатининг қуйидаги ўзига хос хусусиятини кўрсатиш мумкин:

1) автомобил транспортининг талабларига жавоб берадиган йўллар билан етарли даражада таъминланмаганлиги;

2) автомобиллар ҳаракати йўл ҳаракатининг бошқа қатнашчиларидан етарли даражада ажратилмаганлиги ва пиёдалар ҳаракатланиш маданиятининг пастлиги;

3) ҳайдовчилик касбининг оммавийлиги ва улар орасида паст малакали, кам кўникмага эга бўлган ҳаваскор ҳайдовчиларнинг кўплиги, ҳамда йўл ҳаракат қоидаларига риоя қилмайдиган ҳайдовчиларнинг мавжудлиги;

4) фойдаланувдаги транспорт воситаларини кўплаб техник носозликлари;

Мамлакатимиздаги иқтисодий тармоқни ривожлантиришда йўл соҳасининг роли катта бўлиб, у ишлаб чиқариш соҳаси ва иқтисодий мустақилликни мустаҳкамлаш ва Ўзбекистон Республикасини жаҳон ҳамжамиятига фаол кириб бориши транспорт коммуникацияларининг аъло даражада ривожлантиришни талаб этади, бу эса, биринчи навбатда, автомобил йўлларининг устивор тарзда ривожлантириб боришни талаб этади.

Ўзбекистоннинг жаҳон бозорига чиқиши учун транспорт йўлакларини шакллантириш бўйича мақсадли тадбирлар ўтказилмоқда ҳамда республика ва чет эл яқин-узоқ мамлакатлари автомобил йўллари интеграцияси ва ҳамкорлик бўйича қатор ишлар амалга оширилмоқда. Буларга қуйидаги транспорт йўлакларини мисол қилиб кўрсатиш мумкин:

- Тошкент-Андижон-Ўш-Иркиштим-Қашқар-Лянкюнқган-Шанхай;

- Тошкент - Самарқанд -Бухоро-Чоржўй-Ашгабат-Машҳад-Бендер-Аббос;

- Термез - Шибирцон - Моймона -Хирот - Қондохор -Чаман-Кветта-Карачи;

- Қизил Ўрда-Учқудуқ-Нукус-Тошхөвүз-Ашгабад-Машҳад-Бендер-Аббас.

Буюк Ипак Йўлини қайта тиклаш бўйича қуйидаги бир нечта халқаро шартномалар қабул қилинди:

- Транскавказ йўлагини ташкил қилиш тўғрисидаги Озарбайжон, Грузия, Туркменистон, Ўзбекистон ўртасида 1996 йил май, 1998 йил сентябр ойларидаги шартномалар;

- БМТ ҳамкорлигида 1997 йил апрел ва 1998 йил феврал ойларида ўтказилган Хитой халқ республикаси (ххр), Қирғизистон ва Ўзбекистон Республикаси ҳукуматлари ўртасидаги битимлар;

- Ўзбекистон ва Қирғизистон Республикаси ҳукуматлари ўртасида 1998 йил апрелда «Тошкент-Ўш-Иркиштом» автомобил йўлини лойиҳалаш, қайта қуриш ва фойдаланиш бўйича битим;

- Тошкент шаҳрида 1999 йил апрел ХХР, Озарбайжон, Грузия, Эрон, Туркменистон ва Ўзбекистон Республикалари ўртасидаги ишчи йицилишида замонавий Ипак Йўлининг «Ланқюнкган-Қашқар-Тошкент-Туркманбоши-Баку-Поти-Батуми-Констанца»дан Роттердам-гача боровчи қисми бўйича ўзаро баённома;

- Тошкент шаҳрида 1999 йил сентябрда Буюк ипак йўлини тиклаш бўйича навбатдаги халқаро анжуманда ипак йўли транспорт йўлагини тиклаш лойиҳасини амалга ошириш бўйича баённома.

- Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамасининг 1999 йил 18 августдаги 396-сонли «Автотранспорт воситаларининг катта тезликдаги ҳаракатини таъминловчи Андижон-Тошкент-Нукус-Қўнқирот халқаро автомагистрали қурилишини лойиҳалаш тўғрисида» ги қарори;

Ўзбекистон Республикасининг автомобил йўллари ривожлантириш бўйича тузилган истиқболлик режасига асосан мавжуд автомобил йўллари транспорт-эксплуатацион сифатларини яхшилаш борасида мунтазам равишда иш олиб борилмоқда. Хусусан Тошкент-Ўш автомобил йўлининг 110÷195 километрларида катта ҳажмда қайта қуриш ишлари ўтказилди ва қисқа муддат ичида «Қамчиқ» ва «Резак» довонларида умумий узунлиги 2500 пм бўлган автомобил йўллари тоннеллари қурилди ва фойдаланишга топширилди.

Ўзбекистон Республикаси етарли даражада зич автомобил йўллар тармоцига эга. 2000 йил 1 январ ҳолатига кўра Республикадаги йўлларнинг умумий узунлиги 146347 км, шу жумладан, умум- фойдаланувдаги автомобил йўллари 43467 км, ички хўжалик йўллари 78606 км, шаҳар ва туман марказлари кўчалари 13829 км, инспектор ва асосий йўлдан ажралиб чиққан йўллар 7420 км ва бошқа йўллар 3025 км ни ташкил қилади. Ўзбекистон ҳудудларининг йўл транспорт тармоци билан таъминланиш кўрсаткичлари 1.2-жадвалда келтирилган.

Республикадаги умум фойдаланувдаги автомобил йўл тармоқларининг ўсиш кўрсаткичлари (1.3-жадвал) 1995 йилдан 2010 йилгача атиги 2,6 % кўпаяди, бу эса республикада келажакда йўл тармоқлари асосан тез юрар автомагистраллар ва йирик шаҳарларни айланиб ўтувчи йўллар қурилиши ҳисобига ортиши кўзда тутилган.

1.2-жадвал

Худудлар	Автомобил йўллари узунлиги, минг км	Йўл транспорт тармоцининг зичлиги, км	
		1000 км ²	1000 киши
Ўзбекистон бўйича жами:	146,347	210,1	3,89
Қорақолпоқистон Республикаси	9,7	58,8	6,58
Андижон вилояти	5,9	1404,8	2,74
Бухоро вилояти	9,7	246,2	6,93
Жиззах вилояти	4,1	200,0	4,38
Қашқадарё вилояти	8,2	288,7	3,87
Навоий вилояти	6,2	56,2	8,00
Наманган вилояти	6,3	797,5	3,33
Самарқанд вилояти	10,3	628,0	3,92
Сурхондарё вилояти	5,7	274,0	3,35
Сирдарё вилояти	4,7	921,6	7,16
Тошкент ш. ва Тошкент вилояти	9,5	609,0	2,13
Фарқона вилояти	9,5	1338,0	3,62
Хоразм вилояти	4,2	666,7	3,23

1.3-жадвал

Йиллар	Ҳар йилнинг 1 январига, км	Жумладан категориялар бўйича				
		I	II	III	IV	V (тур)

1995	43318	1812	5228	7872	19711	6715	1980
2000	43467	1872	5478	7987	20123	8007	-
2005	43945	1932	5758	8112	20571	7572	-
2010	44447	1992	6070	8242	21069	7074	-

1.4. ҲАРАКАТНИ ТАШКИЛ ЭТИШ БЎЙИЧА МЕЪЁРИЙ ҲУЖЖАТЛАР

Ўзбекистон Республикаси Конституциясида белгиланган инсон ва фуқароларнинг асосий ҳуқуқлари, эркинликлари ва бурчлари йўлларда ҳаракатни амалга ошириш, хавфсизликни таъминлаш жараёнида вужудга келадиган барча ижтимоий муносабатларни тартибга солиш учун асос бўлиб хизмат қилади. Ҳаракат хавфсизлигини таъминлаш йўналишидаги меъёрий ҳужжатлар Ўзбекистон Республикаси Конституцияси талабларига мувофиқ равишда ишлаб чиқилган.

Ҳозирги кунда «Йўл ҳаракати хавфсизлиги тўғрисида» Ўзбекистон Республикаси Қонуни (1999 йил 19 августда Ўзбекистон Республикаси Олий Мажлисининг XV сессиясида қабул қилинган) ҳаракат хавфсизлигини ҳуқуқий таъминловчи асосий меъёрий ҳужжат бўлиб хизмат қилади. Бу Қонун йўл ҳаракати хавфсизлиги соҳасида юзага келувчи муносабатларни тартибга солади ҳамда фуқороларнинг ҳаёти, соҳлиқи ва мол-мулкини муҳофаза этилишини таъминлашга, уларнинг ҳуқуқлари ва қонуний манфаатларини, шунингдек, атроф-муҳитни ҳимоя этишга қаратилган. Қонун қуйидаги 24 моддадан ташкил топган: қонуннинг мақсади, асосий тушунчалар, қонун ҳужжатлари, давлат бошқаруви, соҳалар (Вазирлар Маҳкамаси, Хокимиятлар, автомобил ва дарё транспорти, йўл хўжалиги, ички ишлар вазирлиги) ваколатлари, транспорт воситалари эгаларининг мажбуриятлари, йўлларга доир талаблар, транспорт воситаларига доир талаблар, транспорт воситаларидан фойдаланувчиларга талаблар, йўл ҳаракати хавфсизлигини тиббий жиҳатдан таъминлаш, ташкил этиш, йўл ҳаракати қатнашчиларининг ҳуқуқлари ва мажбуриятлари, транспорт воситаларини бошқариш ҳуқуқи, ҳайдовчиларни тайёрлашга доир талаблар, бошқариш ҳуқуқининг бекор қилиниши, қонунни бузганлик учун жавобгарлик.

Йўл ҳаракати хавфсизлиги тўғрисидаги Қонунда қуйидаги асосий тушунчалар қабул қилинган:

Йўл - транспорт воситалари қатнови учун қурилган ёки мослаштирилган ва худди шу мақсадда фойдаланиладиган ер минтақаси ёхуд сунъий иншоот юзаси;

Йўл ҳаракати - одамлар ва юкларнинг транспорт воситалари ёрдамида ёки бундай воситаларсиз йўллар доирасида ҳаракатланиш жараёнида юзага келувчи муносабатлар мажмуи;

Йўл ҳаракати қатнашчиси - йўл ҳаракати жараёнида транспорт воситасининг ҳайдовчиси, йўловчиси ёки пиёдаси тариқасида бевосита иштирок этаётган шахс;

Йўл ҳаракати хавфсизлиги - йўл ҳаракати қатнашчиларининг йўл-транспорт ҳодисалари ва уларнинг оқибатларидан ҳимояланганлик даражасини акс эттирувчи йўл ҳаракати ҳолати;

Йўл-транспорт ҳодисаси - транспорт воситасининг йўлдаги қатнови жараёнида содир бўлиб, фуқороларнинг ўлими ёки уларнинг соҳлиқига зарар етишига, транспорт воситалари, иншоотлар, юклар шикастланишга ёки бошқа тарзда моддий зарар етказилишига сабаб бўлган ҳодиса;

Йўл ҳаракати хавфсизлигини таъминлаш - йўл-транспорт ҳодисаларининг юзага келиш сабабларининг олдини олишга, бундай ҳодисалар оқибатларининг оцирлигини енгиллатишга қаратилган фаолият;

Транспорт воситаси - одамларни, юкларни ташишга ёки махсус ишларни бажаришга мўлжалланган қурилма.

Ўзбекистон республикаси ҳудудида ҳаракатланиш хавфсизлигини таъминлаш, йўл - транспорт ҳодисаларининг олдини олиш ва бу ягона давлат сиёсатини юритиш, йўл ҳаракати қоидаларини халқаро «йўл ҳаракати ҳақидаги» конвенция талабларига мувофиқлаштириш мақсадида ҳамда «йўл ҳаракати хавфсизлиги тўғрисида»ги қонуннинг 5-моддасига асосан вазирлар маҳкамаси мунтазам равишда «Йўл ҳаракати қоидалари»ни кўриб, такомиллаштирилган вариантини тасдиқлайди. Ҳозирда Ўзбекистон республикаси вазирлар маҳкамасининг 2000 йил 11 декабрдаги № 472 қарорига асосан «Йўл ҳаракати қоидалари» 2001 йил 1 мартдан эътиборан амалга киритилди.

Унинг асосида Вазирликлар, давлат кўмиталари, корпорациялар, уюшмалар, концертлар ва бошқа ташкилотлар ва муассасалар, Қорақалпоқистон Республикаси Вазирлар кенгаши, вилоятлар, шаҳарлар ҳокимликлари йўл ҳаракатини ташкил этилиши билан боқлиқ бўлган барча ишларни амалга ошириш чора-тадбирларини белгилайдилар, ҳамда у йўл ҳаракати тартибларини белгиловчи асосий ҳужжат бўлиб ҳисобланади.

Йўл ҳаракат хавфсизлигини таъминлашда 1992 йил 3 июлда қабул қилинган Ўзбекистон республикасининг «Автомобил йўллари тўғрисида» ги қонун Ўзбекистон республикасида автомобил йўлларини ривожлантириш ва улардан фойдаланиш ҳамда ҳаракат хавфсизлигини таъминлаш борасидаги ижтимоий муносабатларини тартибга солишнинг ҳуқуқий асосларини белгилаб берган бўлиб, 3 та бўлим ва 24 та моддадан иборат. Биринчи бўлим «умумий қоидалар» да автомобил йўллари тушунчаси ва таркиби, автомобил йўллари тўғрисидаги қонунлар, қонуннинг вазифалари, йўлларни фарқлаш, йўлларга ер ажратиб бериш тартиби, йўл минтақасидан фойдаланиш тўғрисидаги моддалар келтирилган. Иккинчи бўлим «автомобил йўлларини бошқариш» да автомобил йўлларини бошқарувчи давлат идоралари, бошқарувчи идоралар, йўл тармоқини ривожлантириш, йўл ишларини моддий таъминлаш, йўлларни лойиҳалаш, қуриш ва қайта қуриш, йўлларни сақлаш ва таъмирлаш, йўл идоралари ходимларининг ҳуқуқлари тўғрисида кўрсатмалар берилган. Учинчи бўлим «автомобил йўлларидан фойдаланиш» куйидаги 11 та моддадан ташкил топган: автомобил йўлларидан фойдаланувчилар, уларнинг ҳуқуқлари ва бурчлари, йўллардан фойдаланиш тартиби, автомобиллар юриш шароитининг ёмонлашишига сабаб бўладиган ишларни чеклаш, йўлларда ҳаракатни чеклаш ва таъқиқлаб қўйиш, йўлларга туташ ер эгаларининг ва фойдаланувчиларнинг бурчлари, йўлларда транспорт воситаларига техникавий ёрдам кўрсатиш, йўлларда ёрдам кўрсатиш, йўлларни давлат томонидан назорат қилиш, йўл идораларининг қонунни бузганлик учун жавобгарлиги, йўллардан фойдаланувчиларнинг жавобгарлиги, халқаро шартномалар.

Ўзбекистон Республикаси автомобил транспорти тўғрисидаги қонун 1998 йил 29 августда қабул қилинган. Қонун 31 та моддадан иборат бўлиб унда қуйидагилар ёритилган:

Қонуннинг мақсади - автомобил транспортининг ҳуқуқий асосларини шакллантириш; асосий тушунчалар; автомобил транспорти тўғрисидаги қонун ҳужжатлари; мулк шакллари; автотранспорт воситаларини таснифлаш; ташиш турлари; автомобил транспорти фаолиятини давлат томонидан тартибга солиш ва бошқариш; фавқулодда ҳолатларда автотранспорт иши; ташувчининг ҳуқуқлари ва мажбуриятлари; миқознинг ҳуқуқлари ва мажбуриятлари; йўловчилар ва юкларни суқурта қилиш; автомобил транспортида хавфсизликни таъминлаш; низоларни ҳал қилиш.

Шаҳар йўловчи транспорти тўғрисидаги Ўзбекистон Республикаси Қонуни 1997 йил 25 апрелда қабул қилинган бўлиб, жами 27 моддадан ташкил топган. Бу қонунда шаҳар йўловчи транспорти турлари, шаҳар йўловчи транспортга эгалик шакллари, идоровий шаҳар йўловчи транспорти, йўловчиларни ташиш шартномалари, шаҳар йўловчи транспортининг давлат

бошқаруви, қатнов маршрутини белгилаш, ҳаракат хавфсизлигини таъминлаш тўғрисида аниқ кўрсатмалар берилган.

Ҳаракат хавфсизлиги бўйича транспорт воситалари, йўллар ва бошқа иншоотларга ҳамда ҳаракатни ташкил этиш воситаларига қўйиладиган талаблар давлат меъёрий ҳужжатлари Давлат намуналари («ГОСТ»), Қурилиш меъёрий қоидалари («СНиП») ва Соҳа қурилиш меъёрлари («ВСН») орқали аниқланади.

Давлат намуналари ёрдамида йўл белгилари (№ 10807-78), белги чизиқлари (№ 13508-74), йўл ҳаракатини ташкил қилиш техник воситалари (№ 23457-86), светофорлар (№ 25695-83), йўл тўсиқлари (№ 26804-86) бошқа ҳаракат хавфсизлигини таъминловчи қурилмаларга умум техникавий шартлар белгиланади.

Транспорт воситаларига қўйиладиган талаблар ҳам давлат намуналари бўйича назорат қилинади. Масалан транспорт воситаларини тормоз тизимини самарадорлигини ГОСТ 25478-91 кўра белгиланса, транспорт воситаларини ойнасини қорайтириш, плёнка епиштириш ёки парда осиш ГОСТ 5727-88 талабларига асосан белгиланади ва хоказо.

Соҳалар меъёрий ҳужжатларида (инструкция, услубий кўрсатма) автомобил транспортида, йўл ҳўжалигида, йўл ҳаракати хавфсизлиги хизматларида ҳаракат хавфсизлигини яхшилаш, йўл-транспорт ҳодисаларини ҳисобга олиш, транспорт воситаларидан фойдаланишга руҳсат бериш, йўлнинг хавfli бўлақларини аниқлаш, ҳаракат хавфсизлигини бошқариш бўйича йўл-йўриқлар кўрсатилади.

«Йўл ҳаракати ҳақидаги» ва «Йўл белгилари ва сигналлари ҳақидаги» конвенциялар энг асосий халқаро меъёрий ҳужжат ҳисобланади. Бу конвенциялар 1968 йилда вена шаҳрида БМТ йўл ҳаракати конференциясида қабул қилинган. Конвенцияга 1971 йил Женевада европа кенгашида тўлдиришлар киритилган.

Йўл ҳаракати тўғрисидаги конвенцияда йўл ҳаракатини ташкил этиш бўйича умумий талаблар, халқаро ҳаракатга қўйиш учун транспорт воситаларига қўйиладиган талаблар, ҳайдовчилар гувоҳномасининг намунасига қўйиладиган талаблар, ҳайдовчиларга қўйиладиган талаблар, давлатларнинг конвенцияга қўшилиш тартиблари, атамаларга қўйилган талаблар берилган.

2 БОБ. ЙЎЛ ҲАРАКАТИНИНГ АСОСИЙ ТАВСИФЛАРИ

2.1. ТРАНСПОРТ ВА ПИЁДАЛАР ҲАРАКАТИНИ ТАВСИФЛОВЧИ АСОСИЙ КЎРСАТКИЧЛАР

Хавфсиз ҳаракатни ташкил этишда транспорт ва пиёдалар ҳаракатини тавсифловчи кўрсаткичларни тадқиқот қилиш биринчи навбатдаги вазифа ҳисобланади. Қуйида улар тўқрисидаги асосий тушунчаларга тўхталиб ўтамиз.

Транспорт воситаларининг *ҳаракат миқдори* (жадаллиги) - йўлнинг бирон-бир кўндаланг кесимидан вақт бирлиги ичида ўтган транспорт воситаларининг сони (авт/сут ёки авт/соат). Бу кўрсаткич кузатиш ва автоматик усуллар билан ўлчаниши мумкин.

Кузатиш (визуал ҳам дейилади) усулида ҳаракат миқдори йўлнинг кўрсатилган бўлагидан бир ёки бир неча соат давомида ҳисобчилар ёрдамида махсус тайёрланган бланкага транспорт воситаларининг ўтишини белгилаш орқали аниқланади. Бу усулдан фойдаланилганда соҳа меъёрий кўрсатмаларига амал қилиниши мақсадга мувофиқ бўлади. Кўпчилик давлатларда, шунингдек, Ўзбекистонда ҳам автомобил йўлларидаги ҳаракат миқдорини кузатувчилар орқали аниқланади.

Автоматик усулда ҳаракат миқдори ҳар хил услубда ишлайдиган датчиклар ёрдамида ҳисобланади. Ҳозирда бу мақсад учун қуйидаги кенг тарқалган датчиклар ишлатилади:

Пневматик; фотоэлектрик; улкратовуш; механик; радиолакацион; индуктив; электрон; инфрақизил нури.

Ўзбекистон Республикаси умум фойдаланувдаги автомобил йўлларида электрон кўп каналли счетчиклар АСД-5 ва унинг модификацияларидан фойдаланилган (енгил ва оцир юк автомобилларини алоҳида-алоҳида ҳисоблаш мумкин).

Ҳаракат таркиби - транспорт оқимида ҳар хил транспорт воситаларининг нисбатини белгиловчи кўрсаткич бўлиб, у фоизда ёки улушда ўлчанади. Бу кўрсаткич транспорт оқимининг тезлигига ва зичлигига катта таъсир кўрсатади.

Шаҳар кўчаларида ҳаракат таркибининг ўзгариши қуйидагича:

енгил автомобиллар 60-80 %; автобуслар 5-15 %; троллейбуслар 5-10 %; юк автомобиллари 9-15 %.

Шаҳар ташқарисиданги умум фойдаланувдаги автомобил йўлларида ҳаракат таркиби қуйидагича қийматларга эга бўлиши кузатилади: енгил автомобиллар 30-60 %; автобуслар 2-5 %; юк автомобиллари 30-40 %; автопоездлар 5-8 %; трактор ва қишлоқ хўжалик машиналари 5-10 %. умуман олганда ҳаракат таркибининг ўзгариши автомобил йўлининг халқ хўжалигида тутган аҳамиятига боғлиқ, масалан, қишлоқ хўжалигидаги ички йўлларда юк ва трактор машиналари катта миқдорда бўлса, шаҳар йўлларида унинг аксидир. Ҳаракат таркибини аввалги кўрсаткичга ўхшаб кузатиш ёки автоматик усуллар ёрдамида аниқланади.

Ҳаракат оқимининг тезлиги - йўл бўлаклари бўйича ҳар хил транспорт воситаларининг тезлигини алоҳида ва умуман ўзгаришини кўрсатувчи кўрсаткич, ўлчов бирлиги м/с ёки км/соат.

Мақсад ва вазифаларига қараб ҳисобий, оний, алоқа, конструктив, техник тезлик [1] турларига бўлинади.

Транспорт ҳаракатини тавсифловчи кейинги кўрсаткич *транспорт оқимининг зичлиги* - транспорт воситаларининг 1 км узунликдаги битта ҳаракат полосасига жойлашган сони билан ўлчанади (q - км/дона). бу кўрсаткич ҳаракат таркибига, унинг тезлигига ва йўл шароитига нисбатан ўзгаради. енгил автомобиллардан иборат максимал транспорт оқимининг зичлиги $q_{max} = 200$ авт/км бунда $V = 0$ км/соат; шу транспорт оқимининг оптимал зичлиги $q_{opt} = 15-25$ авт/км.

Ҳаракатнинг ушланиши - йўл участкасида ҳисобий тезликка нисбатан транспорт воситалари тезлигининг пасайиши тушунилади, уни м/с ёки км/соатда, шунингдек, секунд миқдорида ҳам аниқлаш мумкин.

Пиёдалар ҳаракатини тавсифловчи кўрсаткичлар ҳам асосан ҳаракат миқдори, тезлик ва зичлик орқали белгиланади ва физик жиҳатдан аввал келтирилган бирликларда ўлчанади.

Пиёдаларнинг ҳаракат миқдори - маълум йўл кесимидан вақт бирлиги ичида ўтган пиёдалар сони билан ўлчанади, ўлчов бирлиги пиёда/соат, пиёда/сутка. Пиёдалар ҳаракат миқдори ўзгарувчан кўрсаткич бўлиб, у ойлар, ҳафта кунлари ва сутка соатлари ичида

йўналишлар бўйича ўзгариб туради ҳамда кўчанинг аҳамиятига боғлиқ. масалан, йирик шаҳарларнинг марказий кўчаларида, хусусан Вилнюсда 9÷12; Москвада 10÷15; Санкт-Петербургда 12÷20; Тошкентда 8÷10 минг пиёда/соат миқдорида кузатилса, туман аҳамиятидаги кўчаларда эса 50÷150 пиёда/соатни ташкил этади.

Пиёдалар ҳаракат тезлиги - пиёдаларнинг ёшига, психологик ҳолатига, ҳаракатланиш мақсадига, катнов зичлигига боғлиқ бўлиб, ўртача 1,8-5,7 км/соат ташкил этади.

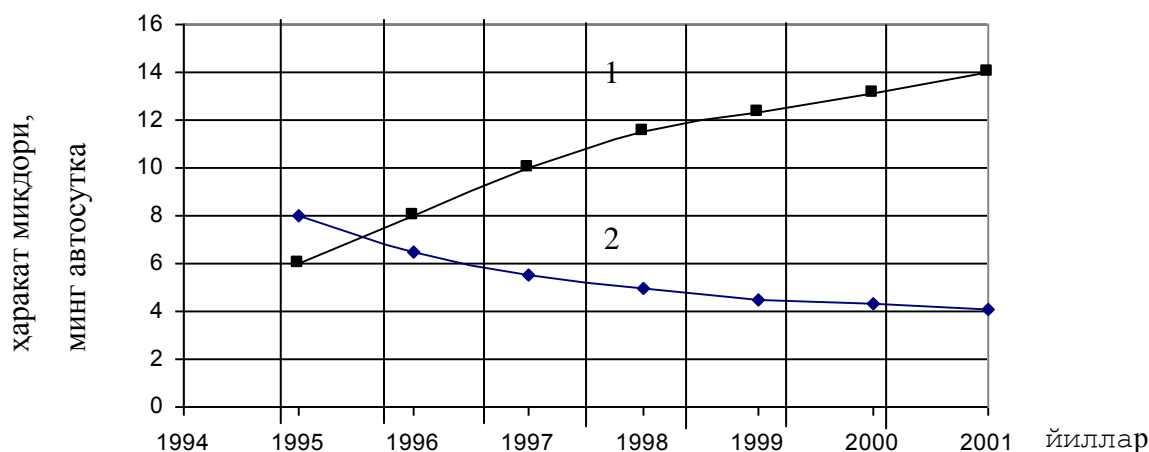
Минимал тезлик 0,7÷0,8 км/соат билан асосан ёш болалик аёллар ва қариялар ҳаракатланса, максимал тезлик 10 км/соат билан эса ёшлар ҳаракатланади. Пиёдалар ҳаракатига об-ҳаво шароити катта таъсир кўрсатади ва яхши шароитда юқори тезликда ҳаракатланиш кузатилади. шунингдек, пиёдалар ҳаракат тезлиги ўртача қийматдан эрталабки соатларда 25÷30 % га кўпроқ ва аксинча, кечки вақтларда 15÷20 % пастроқ бўлади.

Пиёдалар оқимининг зичлиги – пиёдалар сонини бир метр квадрат тротуар майдонига тўқри келадиган нисбат билан аниқланади. пиёдалар оқимининг зичлиги тротуарнинг энига ва пиёдаларнинг ҳаракат миқдорида тўқридан-тўқри боғлиқ бўлиб, уларнинг нисбати пиёдаларнинг ҳаракатланиш қулайлигини белгилайди. Масалан, вилнюс шаҳри марказий проспектидаги пиёдалар зичлиги 0,6÷1,2 пиёда/км² ташкил этади, катта шаҳарларда эса бу кўрсаткич 3÷4 пиёда/м² (Санкт-Петербургдаги Невский проспектида пиёдалар ҳаракат миқдори 20.000 пиёда/соат), шунингдек, Москва, Киев кўчаларининг баъзиларида 3 пиёда/м² гача зичлик кузатилади. Кичик энли тротуарларда (1,5 метргача) пиёдаларнинг максимал зичлиги 0,5÷0,6 пиёда/м² ташкил этади. [2].

2.2. ТРАНСПОРТ ВА ПИЁДАЛАР ОҚИМИНИНГ ҲАРАКАТ МИҚДОРИ ВА ТАРКИБИ

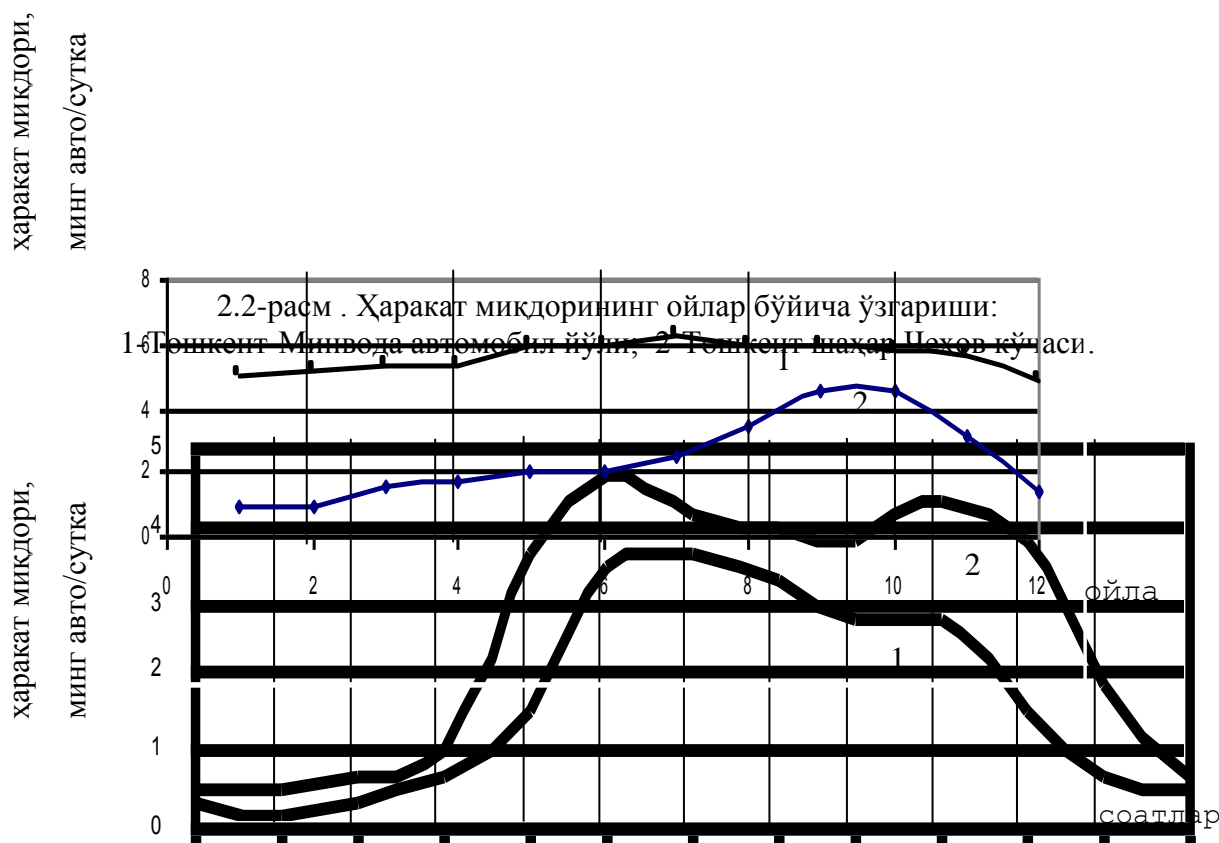
Ҳаракат миқдори йиллар, ойлар, сутка соатлари ва ҳафта кунлари ҳамда йўлнинг бўлақларига нисбатан ўзгарувчан кўрсаткичдир. Ҳаракат миқдорининг ўзгаришини қуйида республикамиз йўлларида хос мисоллар орқали кўрсатамиз.

Ҳаракат миқдори автомобил йўлининг аҳамиятига ва унинг атрофидаги вилоят ва туманларнинг иқтисодий ривожланишига боғлиқ равишда ўзгаради. масалан, Тошкент-Қўқон автомобил йўлида ҳаракат миқдорининг йилдан-йилга ошиб боришига асосий сабаб кўшни республикалар ва чет эл билан транспорт алоқалари шу йўл орқали амалга оширилишидир. Аксинча ҳаракат миқдорининг пасайиши иқтисодий - ижтимоий алоқаларнинг чекланиши ёки катта ҳажмдаги қурилиш ишларининг якунланиши оқибатида юзага келади (2.1-расм).



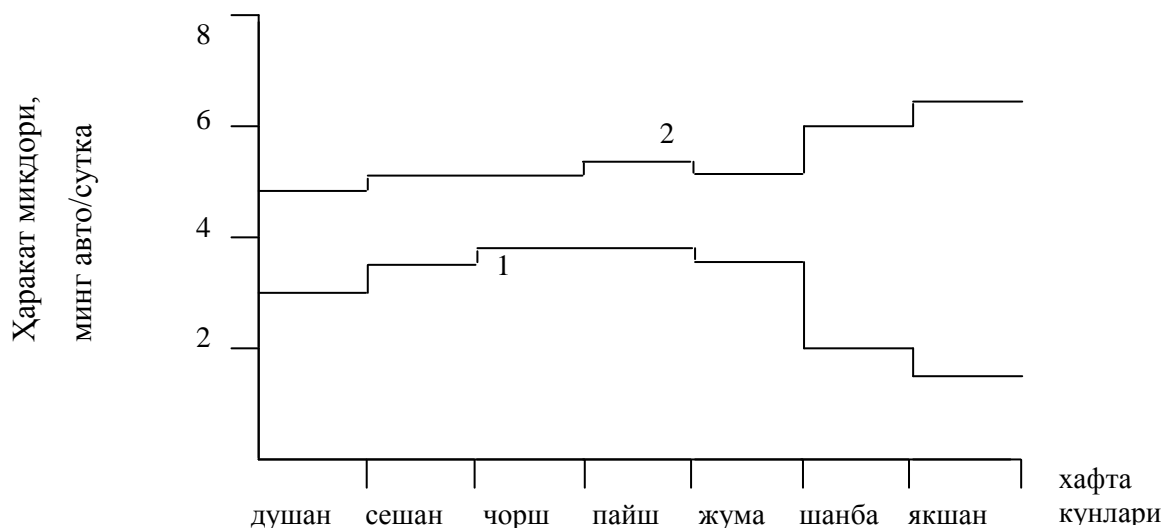
2.1-расм. Йиллар давомида ҳаракат миқдорининг ўзгариши
1-Тошкент-Қўқон йўлининг 14 - км учун
2-Қорасув-Бекобод йўлининг 4 - км учун

Ҳаракат миқдорининг йил давомида ойлар бўйича ўзгариши (2.2-расм) автомобил йўлининг халқ хўжалигидаги аҳамиятига қараб турлича бўлади, бу ўзгариш шаҳар кўчаларида бир мунча текис бўлса, шаҳар ташқарисидagi автомобил йўлларида куз ёки ёз ойларида энг катта ҳаракат миқдори кузатилади. Умуман Ўзбекистон Республикаси ҳудудидан ўтган умум фойдаланувдаги автомобил йўлларининг асосий қисми учун ҳаракат миқдорининг юқори кўрсаткичлари ялпи қишлоқ хўжалик маҳсулотларини йицим-терим даври бўлган август, сентябр ва октябр ойларига, дам олиш зоналари билан боцлайдиган автомобил йўлларида эса ёз ойларига тўқри келади. Автомобил йўлларидаги ҳаракат миқдорининг сутка давомида ўзгариши (2.3-расм) кўпинча ҳаракат йўналишига, ҳафта кунларига ва йўлнинг аҳамиятига боцлик



2.3-расм. Йўлдаги ҳаракат миқдорининг сутка давомида ўзгариши:

1-Тошкент-Олмалик йўналиши; 2-Фаробий кўчасининг Марказий йўналиши. 20 22 24 бўлиб, асосан сутка давомида икки марта (эрталаб ва кечки) кўтарилиш кузатилади. бундай соатлардаги ҳаракат миқдорини «тициз» дейилиб, бу вақтларда ҳаракатни тўқри ташкил этиш хавфсизликни таъминлашнинг бирламчи омили бўлиб ҳисобланади.



2.4-расм. Ҳафта кунларида ҳаракат миқдорининг ўзгариши.

1-Тошкент-Янгийўл; 2-Тошкент-Чимган.

Ҳаракат миқдори ҳафтанинг иш кунларида бир меъёрда кузатилса, (2.4-расм) шанба ва якшанба кунлари дам олиш зоналарини боқлайдиган йўлларда икки ва ундан кўп маротаба ортиши мумкин, бошқа аҳамиятдаги йўлларда эса унинг акси кузатилади.

Келтирилган мисоллардан аниқланадиги, ҳаракат миқдори ўзгарувчан кўрсаткичдир. Амалий ҳисоб ишлари учун ҳаракат миқдорининг нотекислик коэффиценти қўлланилади. Йиллик ҳаракат миқдорининг нотекислик коэффиценти қуйидагича аниқланади.

$$K_{й.н} = \frac{N_{ой} \cdot 12}{N_{йил}} \quad (2.1)$$

бу ерда: $N_{ой}$ - кўрилатган ойдаги ҳаракат миқдори, авт/ой;

$N_{йил}$ - йил давомидаги ҳаракат миқдорининг жами ($\sum ni$);

12 - йилдаги ойлар сони

$K_{й.н}$. Ўзбекистон Республикасидаги умум фойдаланувдаги йўллар учун 0,3-2,2 .

Суткали ҳаракат миқдорининг нотекислик коэффиценти ҳам йиллик нотекислик коэффицентига ўхшаб аниқланади:

$$K_{с.н} = \frac{N_{соат} \cdot 24}{N_{сутка}} \quad (2.2)$$

бу ерда: $N_{соат}$ - кўрилатган соатдаги ҳаракат миқдори, авт/соат;

$N_{сутка}$ - 1 сутка давомидаги жами ҳаракат миқдори, авт/сут;

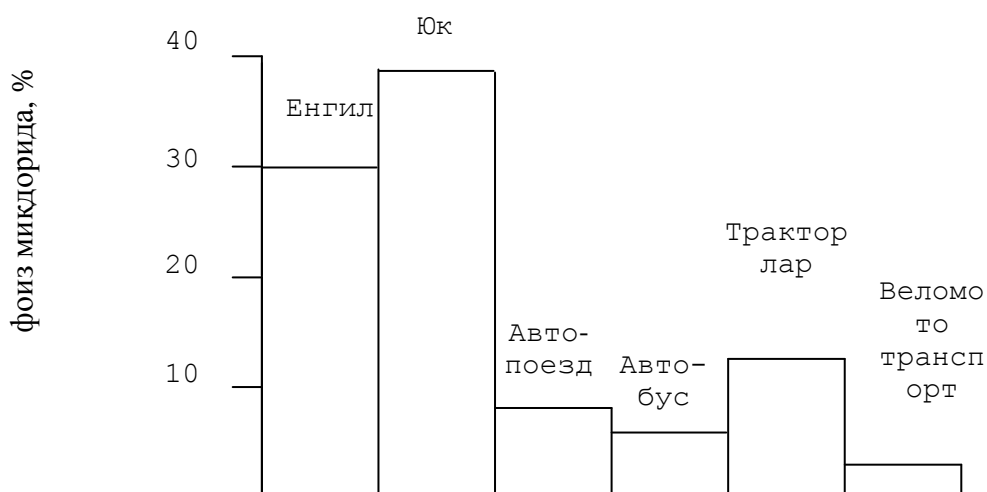
24 - суткадаги соатлар сони.

Шаҳар ташқарисидаги йўллар учун $K_{с.н} = 0,05-1,85$.

Транспорт оқимининг таркиби ҳаракат миқдорига ўхшаш ўзгарувчан кўрсаткичдир, у вақт ўтиши билан йўл шароитига қараб ўзгаради (2.5-расм).

Масалан, шаҳардан ташқаридаги йўлларда юк автомобиллари, автопоездлар, турли қишлоқ хўжалик машиналари ва тракторлар қатнови шаҳар кўча ва йўлларига нисбатан кўп

миқдорда учрайди (2.5-расм). Шунингдек, йўл ва кўчаларда сутканинг тонгги ва кечки вақтларида энгил автомобиллар оқими кўп бўлади.



Транспорт воситалари тури
2.5-расм. Автомобил йўлларидаги транспорт оқимининг таркиби.

Пиёдаларнинг ҳаракат миқдори йиллар, фасллар, ойлар ҳафта кунлари, сутка ва соатлар ичида ўзгариши кузатилади. Бу ўзгаришлар транспорт воситалари ҳаракат миқдорининг ўзгариши каби бўлиб, сутка соатлари бўйича қараладиган бўлса иккита кўтарилиш кузатилиб, улар эрталабки (8÷10 ларга) ва кечки (17÷19 ларга) соатларга тўқри келади. Бу вақтларда айрим ҳолларда суткадаги ҳаракат миқдорини 60÷70% ташкил этади. Ўзбекистон шароитида пиёдалар ҳаракатининг энг катта қисми ёз ойларида кузатилади.

Пиёдалар таркиби асосан пиёдалар йўлаги (тротуар) қандай бино ва иншоотлар ҳудудидан ўтишига боқлиқ. Пиёдалар таркибини ёш бўйича қуйидаги гуруҳларга бўлиш тавсия этилади: ёш болалар (7 ёшгача); болалар (7÷12); ўсмирлар (12÷18 ёш); ёшлар (18÷40); ўрта ёшдагилар (40÷60); қариялар (60 ёшдан катта). Аксарият ҳолларда мактаб, лицей, коллеж ҳудудларида пиёдалар болалар ва ўсмирлардан таркиб топса, бозор ҳудудида ёшлар ва ўрта ёшдагилардан, масжид ва мадрасалар ҳудудида эса қариялардан ва ниҳоят институт, университет ҳудудларида ёшлардан таркиб топади. Пиёдалар таркибини чорраҳлардаги пиёдалар ўтиш минтақасида ҳаракатни ташкил этиш даврида ҳисобга олиш зарур.

2.3. ТРАНСПОРТ ВА ПИЁДАЛАР ОҚИМИНИНГ ТЕЗЛИГИ ВА ЗИЧЛИГИ

Ҳаракат тезлиги - йўл ҳаракатининг асосий кўрсаткичи бўлиб, у йўлда ҳаракатланишнинг асосий мақсади шаклида намоён бўлади. Йўлда энг объектив кўрсаткич ҳаракат тезлигининг бутун маршрут бўйлаб ўзгаришини кўрсатувчи график ҳисобланади. Лекин бундай тезликнинг ўзгариш графигини чизиш маршрут бўйлаб лаборатория автомобили ёрдамида амалга оширилиши лозим. Бу эса амалда маълум қийинчиликлар туздиради ва кўпчилик ҳолларда уни бажариб бўлмайди. Шунинг учун ҳаракатни ташкил қилишда йўлнинг характерли бўлақларида транспорт воситаларининг оний тезлигини ўлчаш орқали хулоса қилишга амалиётда кўникма ҳосил қилинган.

Умуман адабиётда келтирилганидек; [1] транспорт воситаларининг ва оқимнинг ҳаракат тезлиги «А-Ҳ-Й-П-М» тизимига кўп жиҳатдан боқлиқ бўлиб, тезликни танлаш иккита мезон орқали амалга оширилади: 1) энг кам вақт сарфлаш; 2) ҳаракат хавфсизлигини таъминлаш. Бунда албатта ҳайдовчининг маҳорати, иш стажи, психофизик ҳолати, ҳаракатланиш мақсади

тезликни танлашга таъсир кўрсатади. Шунингдек, тезликнинг ўзгаришига автомобилнинг техник шароити, атроф-муҳит ҳолати ва пиёдалар ҳаракати ҳам катта таъсир кўрсатади.

Пиёдаларнинг ҳаракатланиш тезлигини аниқлаш муҳим аҳамият касб этиб, қўйидаги масалаларни ҳал этишда асосий омил бўлиб хизмат қилади: пиёдалар йўлагининг геометрик параметрларини аниқлашда; ўтказиш қобилиятини ҳисоблашда; ҳаракатни ташкил этиш схемаларини тузишда. Пиёдаларнинг ҳаракат тезлигига пиёда йўлагининг геометрик параметрлари, пиёдаларнинг таркиби, ҳаракат миқдори ва энг асосан зичлиги катта таъсир кўрсатади.

Кўп йиллик ўтказилган тадқиқотлар натижаларига кўра пиёдаларнинг ҳаракат тезлиги кичик зичликдаги пиёдалар оқимида $v=4,49-4,53$ км/соат ва ўрта зичликда 4,5 км/соатни ташкил этади.

Сўнги йилларда Санкт-Петербург автомобил-йўллар институтида пиёдалар тезлигини ўлчаш бўйича катта ишлар бажарилган. Бу ишлар 1993-2001 йиллар давомида 5000 дан ортиқ пиёдалар ҳаракат тезлиги ўлчаниб ва таҳлил қилиниб, уларни XX асрнинг охириги 25 йилида собиқ Иттифоқда, Германияда, Полқшадаги кўрсаткичлар билан солиштирилган. Бу тадқиқотларда атмосфера шароити, қопламанинг ҳолати, ҳаракат миқдори, йил даврлари, сутка вақти ва пиёдаларнинг транспорт воситаси яқинлашгандаги ўзини тутиши ҳисобга олинган.

Пиёдаларнинг қўйидагича ҳаракатланиш турлари аниқланган: секин қадамлаш; хотиржам қадамлаш; қадамлашни хотиржамлик билан секинлатиш; қадамни хотиржамлик билан тезлатиш; тез қадамлаш; тез қадамлашни тезлатиш; хотиржам чопиш; тез чопиш. Ўтказилган эксперимент натижалари аёл ва эркекларни ҳаракатланиш тезликларига ажратилиб 2.1 ва 2.2 жадвалда келтирилган.

Ўтказилган тадқиқотлар натижалари собиқ Иттифоқда ўтказилган Австриядаги, Германиядаги, Полшадаги, Швециядаги ва бошқа давлатлардаги тадқиқот натижаларидан катта кийматга фарқланмайди.

Пиёдаларнинг ҳаракат тезлиги тўқрисидаги олинган натижалар ЙТХ ни таҳлил қилиш даврида ишлатилиши автотехник экспертизаларнинг натижаларини аниқ ҳисоблашга ёрдам беради.

Пиёдалар оқимининг зичлиги аввал айтганимиздек пиёдалар тезлигига ва қулайлигига таъсир кўрсатади. Пиёдалар зичлиги (д) қўйидагича аниқланади.

$$d=Q/F \quad (1)$$

бу ерда Q-пиёдалар сони; F-пиёдалар ҳаракатланадиган майдон, одатда уни m^2 деб олинади.

Ўртача битта пиёдаларнинг тротуарда эгаллайдиган майдони унинг ёшига, фасллардаги кийинишига қараб 2.3-жадвалида келтирилган кийматларда бўлади.

2.3-жадвал

Пиёдаларнинг кийиниши ва ёши	Эни, м	Қалинлиги, м	Горизонтал майдондаги проекцияси, m^2 /пиёда
катта ёшдаги пиёда:			
ёзги кийимда	0,46	0,28	0,100
баҳорги, кузги кийимда	0,46	0,30	0,113
қишқи кийимда	0,50	0,32	0,125
қўлда бола билан	0,75	0,48	0,825
қўлда юк билан	0,90÷1,00	0,75	0,350-0,825
рюкзак билан	0,50	0,80	0,315
енгил ўралган юк билан	0,75	0,40	0,235
ўсмирлар пиёда	0,43-0,38	0,27-0,22	0,90-0,067
пиёда бола	0,34-0,30	0,21-0,17	0,056-0,040

Изоҳ: 1. Пиёдаларнинг эни елка бўйича, қалинлиги кўкрак бўйича олинган.

2. Пиёдаларнинг горизонтал майдондаги проекцияси эллипс деб олинган.

Пиёдалар эркин зичлик бўйича ҳаракатланганда улар ўз тезлиги хоҳлаганча танлаш имкониятига эга бўлиб, уларнинг ўртача тезлиги 4,5 км/соат атрофида бўлади. Бундай ҳолатда пиёдалар йўлак бўйлаб ҳаракатланиб, йўлнинг қатнов қисмига чиқмайдилар. Пиёдаларнинг зичлиги орта борган сайин уларнинг тезлиги ва йўлакдан чиқиб қатнов қисми бўйича ҳаракатланиши 2.4-жадвалда келтирилганидек ортиб боради [3].

2.4 -жадвал

Пиёдаларнинг ҳаракат зичлиги, пиёда/м ²	Ўртача ҳаракат тезлиги км/соат	Ҳаракатланиш шароити
≤0,3	≥4,5	пиёдалар эркин ҳаракатланиб, ўзлари хоҳлаган тезлик билан юриб, секин ҳаракатланаётган пиёдаларни бемалол қувиб ўтиш имкониятига эгалар; пиёдалар тротуардан чиқмасдан ҳаракатланадилар.
0,3-0,6	4,4÷4,5	оқим беқарор, тезликни танлаб ҳаракатланиш чекланган, қувиб ўтиш қийинчилик билан амалга оширилади; ҳаракат асосан йўлак бўйлаб бўлиб, жуда кичик (5 фойзгача), пиёдалар йўлнинг қатнов қисмига чиқиши кузатилади. пиёдалар ҳаракатида озгина ноқулайлик сезилади.
0,6÷1,0	4,1-4,4	пиёдаларнинг оқими барқарор бўлиб тезликни талаш ва қувиб ўтиш қийин. пиёдаларнинг ҳаракатланишида сезиларли даражада ноқулай ва 10÷12% пиёдалар йўлнинг қатнов қисмига чиқиб ҳаракатланиши кузатилади.
≥1,0	≤4,0	пиёдаларнинг оқими зич, ҳаракат тезлиги амалда бир хил, қувиб ўтиш имконияти йўқ, пиёдалар ҳаракат зичлигининг катталиги уларни асабийлаштиради. пиёдаларнинг 15 фойизгача йўлни қатнов қисмида ҳаракатланишади.

Пиёдаларнинг ҳаракат тезлигига улар оқимининг зичлигидан ташқари, қаршидан ҳаракатланаётган пиёдалар катта таъсир кўрсатади. катта шаҳарларда йўлак бўйича пиёдаларнинг реал шароитдаги ҳаракатлари, агарда зичлик 0,4÷0,5 пиёда/м² ташкил этганда қаршидан ҳаракатланиш натижасида пиёдаларнинг «турбулент» ҳаракати кузатилиб, йўлакнинг эни бир текисда фойдаланилмайди. Агарда пиёдалар оқимининг зичлиги 0,8пиёда/м² бўлганида пиёдалар шундай ўрин эгаллашадики, натижада йўлакда икки бир-бирига боқлик бўлмаган қарама-қарши ҳаракат вужудга келади.

2.4. ПИЁДАЛАР ҲАРАКАТИНИНГ ТРАНСПОРТ ОҚИМИГА ТАЪСИРИ

Ўтказилган тадқиқодлар натижасига аниқландики, пиёдалар транспорт оқимида энг катта таъсирни чорраҳалардаги ўтиш жойларида кўрсатилар экан. Бу таъсир чорраҳаларда пиёда ва транспорт воситасининг ҳаракати натижасида вужудга келадиган зиддиятлик вазият билан белгиланиб, унинг қанчалик кўп ёки кам бўлиши кўпинча пиёда ва ҳайдовчининг психологик хусусиятларига боқлиқ бўлади. Транспорт воситаларининг пиёдаларни ўтиш жойига яқинлашиши натижасида пиёдаларни ўтиш жойидан чиқиши кузатилганда, 97% пиёдалар хавфли зонани 3сга яқин вақтда ташлаб чиқишар экан. Бу вақт барқарор бўлиб, у йилнинг фаслига, сутка вақтига ва қопламанинг ҳолатига боқлиқ эмаслиги аниқланган.

Пиёдаларнинг транспорт воситаларига таъсири айниқса бошқарилмайдиган чорраҳаларда сезиларли даражада. И. А. Росте ва В.М. Сегеркранцлар Таллин шаҳрининг бошқарилмайдиган чорраҳаларида ўтказган тадқиқотларига кўра, пиёдалар ўтиш жойига яқинлашишда транспорт воситаларининг тезлиги 20-30% пасайиши, пиёдаларнинг ҳаракат миқдори 2000 пиёда/соат бўлганда қузатилган. Шунда 30-40% транспорт воситалари ҳаракат тезлигини пасайтириб, 20% яқини тўхтаб кейин ҳаракат қилган.

Умуман автомобил йўлларида ва шаҳар кўчаларида пиёдалар ҳаракатининг транспорт оқимига таъсири қуйидаги жойларда намоён бўлади:

- пиёдалар ўтиш минтақасида;
- автобус бекатларида;
- аҳоли яшаш пунктларидан ўтган йўлларда;
- пиёдалар йўл ёқаси бўйлаб ҳаракатланган минтақада;
- йўл ёқасида жойлашган овқатланиш, дам олиш масканлари ва савдо шахобчалари минтақасида;
- болалар муассасалари, мактаблар минтақасида;
- транспорт воситаларига хизмат қилиш минтақаларида;
- йўл ёқасида жойлашган идора, ташкилот, касалхона ва бошқа одамлар йициладиган жойларда;
- метрополитенга кириш ва чиқиш жойларида;
- ер ости ва усти жойларида (пиёдалар йўл ҳаракат қоидаларини бузган ҳолда);
- стадион, кино, театр, музейлар минтақасида.

Икки полосалик автомобил йўлларининг аҳоли пунктдан ўтган бўлагиди транспорт воситалари билан пиёдалар ўртасида бўладиган зиддиятларни 1989-1997 йиллар давомида тех. фан. номзоди А.А. Назаров тадқиқот қилиб, қуйидаги натижаларни олган. (2.5-жадвалида)

2.5-жадвал

Зиддият гурухи	Зиддиятнинг вужудга келиш сабаблари	ИТХ жами сонидан зиддиятли вазиятни келиб чиқиш сабабларини бўлиниш, %	
		Аҳоли пунктидан ташқаридаги йўлларда	Аҳоли пунктидан ўтадиган йўлларда
I	Пиёдаларнинг тартибсизлиги ва эътиборсизлиги	20-30	40-50
	Ҳайдовчиларнинг тартибсизлиги ва эътиборсизлиги	40-50	30-40
	Техникага эътиборсизлик оқибатида	10-20	15-25
II	Йўл қопламасининг ҳолати, ҳаракатни бошқариш тизими, йўлнинг қатнов қисмидаги йўл белги чизиклари, ёритиш тизими	40-50	50-60
	Транспорт воситаларининг техник носозлиги	10-20	10-20
	Ҳайдовчиларнинг йўл ҳаракат қоидаларини бузиши ва улар малакасининг пастлиги	15-25	20-30
III	Йўловчиларнинг ва пиёдаларнинг йициладиган (тўпланадиган) жойини нотўқри танланганлиги	10-15	35-45
	Йўл ҳаракатини ташкил этишдаги етишмовчиликлар	20-30	40-50
	Транспорт воситалари конструкциясидаги етишмовчиликлар	20-30	10-20

Жадвалда келтирилган зиддиятлик вазиятни вужудга келтирувчи сабабларнинг биронтасини ҳайдовчи пиёдалар ёки мутахассислар томонидан бажарилмаслиги ИТХ вужудга келишига сабаб бўлади.

3 БОБ. ПИЁДАЛАР ИШТИРОКИДАГИ ЙЎЛ-ТРАНСПОРТ ҲОДИСАЛАРИ ВА УЛАРНИНГ КЎРСАТКИЧЛАРИ

3.1. ЙЎЛ-ТРАНСПОРТ ҲОДИСАЛАРИ ТЎҚРИСИДА ТУШУНЧА

Автомобил йўлларида, шаҳар кўча ва майдонларида транспорт воситаларининг нормал ҳаракат режимининг бузилиши оқибатида инсонлар ҳалок бўлишига, тан жароҳат олишига, шунингдек, транспорт воситаларига ва ундаги юкларнинг зарар кўришига, йўлдаги сунъий иншоотларнинг зарарланишига ёки бошқа турдаги моддий зарарлар етказишга сабабчи бўлувчи ҳалокатларга йўл-транспорт ҳодисаси (ЙТХ) дейилади. Бу таърифга кўра ЙТХда иккита омил бўлиши шарт. Биринчиси - катта миқдордаги моддий зарар, тан жароҳати ёки ўлим. Иккинчиси ҳаракатдаги транспорт воситаси.

ЙТХ вужудга келишида умумий тизимга кирувчи «А-Ҳ-Й-П-М» элементларидан бири ёки бир нечтаси биргаликда нормал ҳаракат режимини бузишга сабабчи бўлиши кузатилади.

Ҳар бир ЙТХда шартли равишда учта фазани ажратиш мумкин: *бошланғич, кулқминацион ва якуний*. Улар ўзаро боқлиқ бўлиб, бири иккинчисининг давоми бўлиши мумкин.

ЙТХнинг бошланғич фазаси деганда автомобилларнинг ва пиёдаларнинг хавфли вазият олдидаги ҳаракатланиш шароити тушунилади. *Хавфли вазият* деб шундай йўл ҳаракат шароити

тушуниладики, унда ҳаракат қатнашчилари ЙТХнинг олдини олишга имкониятлари етарли, агарда тезда бу имкониятдан фойдаланилмаса ёки кўрилган чоралар самараси етарли бўлмаса, унда автомобиллар ва пиёдалар яқинлашуви фалокатли (авария) вазиятни вужудга келтиради.

Фалокатли вазиятда ҳаракат қатнашчиларининг ЙТХни олдини олиш бўйича техник имкониятлари етарли бўлмайди ва у содир бўлади.

ЙТХнинг кулқминацион фазаси оцир оқибатлар юзага келиши билан характерланади (пиёдаларнинг ва ҳайдовчиларнинг тан жароҳати олиши ёки ҳалок бўлиши, транспорт воситаларининг бузилиши). Бу фаза бир неча дақиқа, об-ҳаво ёмон шароитларида эса бир неча минутларгача давом этиши мумкин. Бундай ҳолда асосан бир неча транспорт воситаси иштирок этади ва уни кўпинча «занжирли» ЙТХ ҳам дейилади.

ЙТХнинг *якуний фазаси* кулқминацион фазасидан кейин транспорт воситаси ҳаракати тўхташининг охирига тўқри келади. Баъзи вақтда транспорт воситаси ҳаракати тўхтаса ҳам якуний фаза давом этади. Масалан, ацдарилиб кетган автомобилда ёнцин чиқиш ҳоллари.

Амалдаги меъёрий ҳужжатларга кўра ЙТХ қуйидаги 9 турдан иборат:

1. *Тўқнашув*. Бунга транспорт воситаларининг қарама-қарши томонидан, бир йўналишда ёки ён томондан ҳаракатланаётган вақтдаги тўқнашуви, шунингдек, темир йўл транспорти билан автомобил транспортининг тўқнашуви киради. Бу турдаги ЙТХга тўсатдан тўхтаган транспорт воситаси билан тўқнашиш ҳам киради.

2. *Ацдарилиб* (тўнтарилиб) кетиш. Ҳаракатланаётган транспорт воситаси ўз турқунлигини йўқотиб ацдарилиши. Бу турдаги йўл транспорт ҳодисасига тўқнашув, тўхтаб турган транспорт воситаларига ёки тўсиққа урилиш натижасида транспорт воситаларининг ацдарилиши кирмайди. Ацдарилиб кетиш ЙТХда асосан битта транспорт воситаси иштирок этади.

3. *Турган транспорт воситасини уриб кетиш*. Ҳаракатланаётган транспорт воситасининг ҳаракатланмаётган ($V=0$) транспорт воситасига урилиши. Бу турдаги ЙТХга бирданига (тўсатдан) тўхтаган транспорт воситасининг урилиши кирмайди.

4. *Тўсиқларга урилиш*. Транспорт воситаларининг қўзқалмайдиغان тўсиқларга (кўприк таянчига, симёточ ва мачта таянчига, йўл тўсиқларига, дарахтларга ва ҳ.к.) урилиши.

5. *Пиёдаларни босиб (уриб) кетиш*. Транспорт воситалари пиёдаларни уриши ёки пиёдалар транспорт воситаларига урилиши, шунингдек, ташилаётган юкдан (ёточ, труба, плита ва ҳ.к.) пиёдаларнинг шикастланиши ҳам киради.

6. *Велосипедчини босиб (уриб) кетиш*. Транспорт воситаси велосипедчини босиши (уриши) ёки велосипедчи транспорт воситасига урилиши.

7. *Аравани босиб (уриб) кетиш*. Ҳаракатланаётган транспорт воситаси ҳаракатланаётган аравани уриб кетиши.

8. *Ҳайвонларни уриб (босиб) кетиш*. Транспорт воситаси ёввойи ёки уй ҳайвонини уриб кетиши.

9. *Бошқа (қолган) ЙТХ*. Бу турдаги ЙТХга трамвайнинг релқсдан чиқиб транспорт воситасини ёки пиёдаларни уриши, юк автомобилларидан юк тушиб кетиши натижасида бўладиган фалокатлар, пассажирнинг йиқилиб тушиши ва ҳ.к. киради.

Қуйидагилар ЙТХ сифатида ҳисобга олинмайди:

- тракторлар, бошқа ўзи юрар машиналар ва механизмлар билан улар мўлжалланган асосий ишлаб чиқариш амалларини (ер ҳайдаш, хандоқлар қазиш, далада қишлоқ хўжалик маҳсулотларини йиқиш, автокранлар ёрдамида амалга ошириладиган юк ортиш-тушириш ишлари, мачта таянчларини ўрнатиш ва ҳ.к..) бажараётган вақтда рўй берган ҳодисалар (улар асосан эксплуатация тартибларини ва техника хавфсизлигига риоя қилинмаганликдан келиб чиққан ҳодисалар);

- одамларни ҳаётдан маҳрум этиш ёки улар саломатлигига, ёхуд мулкига зарар етказишга қаратилган қасддан қилинган ҳаракатлар натижасида вужудга келган ҳодисалар;

- жабрланувчининг ўз жонига қасд қилишга уриниш оқибати ҳисобланган ҳодисалар;

- табиий офатлар натижасида вужудга келган ҳодисалар;

- хайдовчи рулда бўлмаган пайтда техника хавфсизлигининг бузилиши натижасида вужудга келган ҳодисалар (моторни дастак билан ўт олдириш ёки уламада турган моторни ўт олдириш ва ҳ.к.);

- худуди ёпиқ бўлган ташкилотларда, аэродромларда, ҳарбий қисмларда ва бошқа кўрикланадиган объектларда вужудга келган ҳодисалар;

- спорт йицинларини ўтказиш даврида транспорт воситасининг носозлиги ёки хайдовчи-спортсмен ёки бошқа қатнашчиларнинг айби билан вужудга келган ҳодисалар;

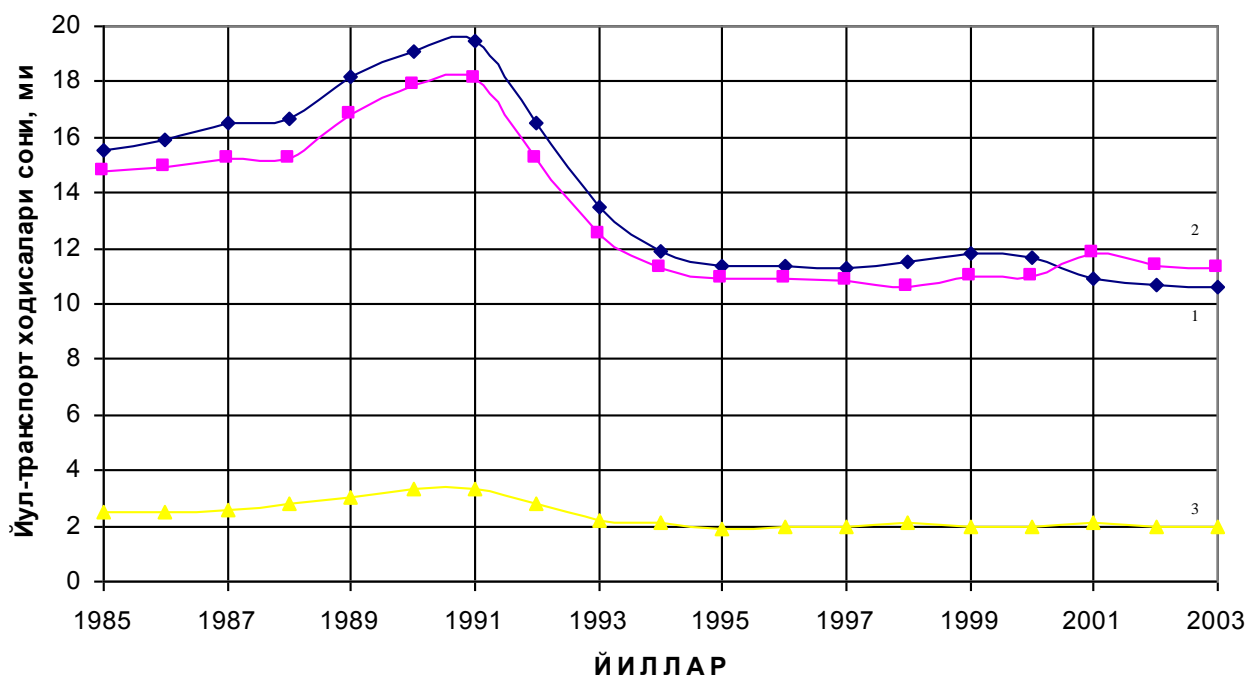
- ҳаракатланаётган транспорт воситаларида уларнинг техник носозлиги билан боқлик бўлган ёнцинлар.

Норвегия, Осло транспорт иқтисодиёти институти томонидан 1996 йил чиқарилган йўл ҳаракати хавфсизлиги маълумотномасига кўра, 2000 йил бутун дунё бўйича ЙТХда ҳалок бўлган инсонлар сони бир миллионга етган. Шунини айтиш лозимки, 1991 йилда, ер юзида [7] ЙТХда 500.000 киши ҳалок бўлган, 1981 йилда эса 250.000 инсон ҳалок бўлган. Демак, 10 йил ичида фалокатлар сони 2 баробар ўсган. ЙТХ статистик маълумотларининг таҳлили шуни кўрсатдики, охириги йигирма йил давомида уларнинг миқдори 4 мартага яқин ошган.

Ўзбекистон Республикаси автомобил йўлларида 1981-2001 йилларда содир этилган ЙТХ (3.1-расм) жаҳон миқёсидаги кўрсаткичларга нисбатан охириги 10 йил ичида камайди. Масалан, 1991 йил 18272 бўлса, 2000 йилга келиб 10941 та содир бўлди, яъни 1,67 баробар камайди.

Автомобиллаштириш ривожланган давлатларда ЙТХ охириги 7 йил (1993÷1999 йиллар) ичидаги ўзгариш кўрсаткичлари қуйидаги 3.1-жадвалда келтирилган [8].

Жадвалдаги кўрсаткичлардан кўринадик, АҚШ, Италия, Полкша, Туркия ва Португалия давлатларидан ташқари барча давлатларда ЙТХ умумий сонининг камайиши кузатилади ва бунда Ўзбекистон Республикасида 1993 йилга нисбатан 1999 йилдаги кўрсаткич 12,8 % га пасайган. Лекин Ўзбекистон учун мустақилликка эришгандан кейинги 1992 йилдан 2001 йилгача бўлган ЙТХ умумий сонининг камайиши 27,7 % ташкил этади, бу кўрсаткич автомобиллаштириш юқори бўлган давлатлар эришган ютуқларнинг энг юқорилардан биридир.



3.1-расм. Ўзбекистон автомобил йўлларида содир бўлган ЙТХ тўғрисидаги маълумотлар:

1-умумий ЙТХ сони; 2-ЙТХда жароҳатланганлар сони; 3-ЙТХда ҳалок бўлганлар сони.

3.1-жадвал

№ к/к	Давлатлар	Жами ЙТХ сони, минг	Охири 7 йил ичида ЙТХнинг камайиши (ортиши) ± %
1.	АҚШ	2222,0	+ 2,7
2.	Германия	380,8	- 3,0
3.	Бирлашган Амирликлар	240,0	- 9,6
4.	Италия	190,0	+ 17,5
5.	Россия	156,5	- 10,5
6.	Канада	152,7	- 16,2
7.	Франция	125,2	- 23,0
8.	Испания	86,1	- 15,2
9.	Полкша	66,6	+ 31,7
10.	Туркия	61,5	+ 10,2
11.	Белқгия	50,1	- 19,8
12.	Португалия	49,4	+ 9,5
13.	Ўзбекистон	12,6	- 12,8

Шуниси эътиборлики, 1996 йилдан бошлаб республикада хусусий сектордаги автомобиллар сони ошиб боришига (1.1-жадвал) ва 2001 йилнинг бошига келиб 28,4 % ташкил этишига қарамасдан, Ўзбекистон Республикасида ЙТХ умумий сонининг, шунингдек, унда жароҳатланганлар сонининг қатор йиллар ичида кескин пасайиб, 1995 йилдан бошлаб эса барқарорлашганини 3.1- расмдаги график таҳлилидан

Изоҳ: Германия учун 1994÷1997 йиллар олинган.

аниқлаш мумкин. Бундай ижобий натижаларга эришишнинг асосий омилларидан бири Республика Вазирлар Маҳкамаси қошида барча вазирликлар, уюшмалар, корпорация ва концернларда ҳаракат хавфсизлигини таъминлаш ишларини мувофиқлаштириб олиб борувчи «Йўлларда ҳаракат хавфсизлигини таъминлаш ҳайъати» нинг фаол иштирокида мураккаб ва долзарб масалаларнинг замон талабига мос равишда ҳал қилинишидир. Фалокатлилик даражасининг асосий кўрсаткичларидан бири ЙТХ нинг оцирлик даражасидир. Ҳалок бўлиш ва тан жароҳати олиш юқори бўлган давлатларда 1997 йил ЙТХда жабр кўрганларнинг абсолют қиймати тўқрисида [8] 3.2-жадвалда маълумот келтирилади.

3.2-жадвал

№ к/к	Давлатлар	Жами ҳалок бўлганлар сони	Жароҳатланганлар сони	№ к/к	Давлатлар	Жами ҳалок бўлганлар сони	Жароҳатланганлар сони
1.	АҚШ	41967	340000	8.	Украина	5988	41964
2.	Россия	27665	177924	9.	Испания	5625	125247
3.	Германия	8549	501094	10.	Туркия	5125	106246
4.	Франция	7989	169578	11.	Канада	3064	221186
5.	Полкша	7310	83169	12.	Руминия	2863	7451
6.	Италия	6226	270926	13.	Ўзбекистан	2075	11360
7.	Бирлашган Амирликлар	3599	323945				

ЙТХнинг оцирлик даражаси бўйича ривожланган давлатлардаги абсолют қиймат бўйича қаралганда, Ўзбекистон Республикасида уларнинг сони (3.3-жадвал) энг паст кўрсаткичга эга, агар ЙТХни оцирлик даражаси бўйича солиштириш таҳлилини ҳар 100 та ЙТХда нечта одам

халок бўлиши орқали қараладиган бўлса, унда юқорида келтирилган абсолют кўрсаткичлардан фарқли натижалар кўриш мумкин (3.3-жадвал).

Келтирилган жадвалнинг таҳлили шуни кўрсатадики, барча давлатлар учун ЙТХнинг оцирлик даражаси шаҳар ташқарисидаги йўлларда 1,5-2,0 баробар катта. Бундай ҳолатнинг юзага келишини шаҳар кўчаларига қараганда шаҳардан ташқаридаги йўлларда ҳаракат тезлигининг юқорилиги билан изоҳлаш мумкин. Тез юрар йўлларда содир этилган ЙТХда тезлик юқори бўлганлиги оқибатида жабрланувчилар сони кўп бўлса,

3.3-жадвал

№ к/к	Давлатлар	ЙТХ оцирлик даражаси		№ к/к	Давлатлар	ЙТХ оцирлик даражаси	
		Ўртача қиймат	Шаҳардан ташқаридаги йўллар			Ўртача қиймат	Шаҳардан ташқаридаги йўллар
1.	Исландия	1,4	2,0	12.	Полқша	11,0	19,8
2.	Бирлашган Амириклар	1,5	3,2	13.	Латвия	13,4	22,6
				14.	Литва	13,6	22,0
3.	АҚШ	1,9	-	15.	Болгария	15,6	23,6
4.	Канада	2,0	-	16.	Украина	15,8	-
5.	Исраил	2,1	5,4	17.	Молдавия	16,7	22,0
6.	Германия	2,2	4,7	18.	Россия	17,6	28,0
7.	Швейцария	2,6	4,0	19.	Эстония	18,7	27,0
8.	Белқия	2,7	3,3	20.	Қозоцистон	20,0	39,9
9.	Австрия	2,8	4,6	21.	Ўзбекистон	20,0	-
10.	Италия	3,3	7,6	22.	Арманистон	23,0	33,2
11.	Нидерландия	10,3	13,9				

юқорида келтирилган абсолют кўрсаткичлардан фарқли натижалар кўриш мумкин (3.3-жадвал).

3.2. ЙЎЛ-ТРАНСПОРТ ҲОДИСАЛАРИНИ ҲИСОБГА ОЛИШ ВА УЛАРНИ ҚАЙД ЭТИШ.

ЙТХни ҳисобга олиш ишлари Ўзбекистон Республикаси ҳудудида Давлат ҳаракат хавфсизлик назорати (ДХХН) ходимлари томонидан олиб борилади. Айрим вазирликлар, корпорациялар, концернлар ва уюшмалар ўз ташкилотларига тегишли автотранспорт ёки йўлларда содир этилган ЙТХни алоҳида ҳисоб қилиб борадилар, бунда улар бирламчи ахборатни ДХХН бўлинмаларидан оладилар. Масалан «Тошшаҳарйўловчитранс» уюшмаси, «Ўзнефтгаз» корпорацияси автокорхоналарига тегишли автомобиллар содир этган ЙТХни, «Ўзавтойўл» концернига тегишли йўл хўжаликларидан эса умум фойдаланувдаги автомобил йўлларида қайд этилган ЙТХни ҳисобга олиб бориш билан биргаликда тўпланган маълумотлар батафсил таҳлил қилинади. Шунингдек, социликни сақлаш вазирлигига қарашли тиббиёт ташкилотларида ЙТХда жабрланганлар рўйхатга олинади.

ЙТХни ҳисобга олиш тартиби ва маълумотлар йициш ишлари ДХХН бўлинмаларида бир хил тартиб бўйича олиб борилади. Бу тартибга асосан ҳамма ЙТХ икки гуруҳга бўлинади.

Биринчи гуруҳга ЙТХда халок бўлганлар ёки жароҳат олганлар киради. Бундай ЙТХ маълумотлари махсус карточкаларда ҳисобга олиниб, *давлат статистика ҳисобига киритилади.*

Агарда ЙТХда жароҳат кўрмасдан фақат моддий зарар кўрилса ёки енгил жароҳат олинса, бундай ҳолда ЙТХни иккинчи гуруҳга киритилади. Бу хилдаги ЙТХ *давлат статистика ҳисоботида киритилмайди* ва уларни шаҳар, туман, вазирликлар даражасида кўриб чиқилади.

Агарда тан жароҳати олувчи киши ўзининг иш қобилиятини йўқотса, касалхонада бир суткадан кам бўлмаган вақтда даволанса ёки биринчи тиббий ёрдамдан кейин қатнаб даволаниш белгиланса, у ҳолда *ЙТХда жароҳат олган* ҳисобланади.

ЙТХни ҳисобга олиш учун Ўзбекистон Республикаси ҳудудида барча ДХХН ходимлари томонидан бир хил турдаги ЙТХ карточкаси (3.4-жадвал) тўлдирилади.

Автотранспорт корхоналарида «Ҳаракат хавфсизлиги хизмати» ходимлари корхонага тегишли бўлган транспорт воситалари содир этган ЙТХни ҳисобга олиш, таҳлил қилиш ва амалий чора-тадбирлар кўриш ишларини олиб борадилар. Масалан, «Тошшаҳарйўловчитранс» Давлат уюшмаси ҳайдовчилари томонидан содир этилган йўл-транспорт ҳодисалар ҳамда қоидабузарликлар тўқрисидаги маълумотларни 3.5-жадвалда келтирилган тартибда ҳисобга олинади. Шунингдек, мунтазам равишда ҳаракатдаги транспорт воситаларини йўлларда назорат қилиниб, қуйидагилар аниқланади: текширув санаси, транспорт воситаси кимга тегишли, қандай русумли, давлат рақами, ҳаракат йўналиши, ҳайдовчининг исми-шарифи, текширув вақти ва жойи, йўл варақаси рақами, қоидабузарлик тури, ҳайдовчининг имзоси, кўрилган чора ва натижалар.

Йўл хўжаликлари ўз тасарруфида бўлган автомобил йўлларида юз берган (асосан йўл шароити камчилиги билан) ЙТХни ҳисобга олиб, уни *ЙТХ 1- формасида* ёки алоҳида дафтарда қуйида кўрсатилган жадвал кўринишида қайд этади (3.6-жадвал). ЙТХнинг ойлик, кварталлик ва йиллик кўрсаткичларини ўрганиб, йўл шароитини яхшилаш бўйича иш режаси тузилади.

Йўл хўжаликларида ЙТХ ни тўлиқ ҳисобга олиш учун автор томонидан *янги карточка формаси* тавсия этилган бўлиб, уни ёзма равишда ёки ЭХМ ёрдамида тўлатиш мумкин. Бу карточкаларнинг афзаллиги у ёки бу кўрсаткичларни белгилаб, ҳамма маълумотлар шахсий ЭХМга киритилади. Карточка қуйидаги бўлимлардан ташкил топган: умумий маълумотлар, йўл тархи ва бўйлама кесим бўлаклари, йўл тўқрисидаги бошқа маълумотлар, йўл қопламасининг тури, қатнов қисмининг ҳолати, об-ҳаво тўқрисида маълумот, транспорт оқимининг ҳолати, йўлнинг ёруқлиги, аҳоли яшаш жойнинг таърифи, ЙТХ содир бўлган жойнинг таърифи, йўлнинг ҳолати ва унинг қай даражада жиҳозланганлиги, хулоса ва йўлнинг ҳолатини яхшилаш учун бажарилиши керак бўлган тадбирлар.

ЙТХни йиқиш ва таҳлил қилишда ЭХМнинг роли жуда катта бўлиб, ҳозирда ривожланган барча давлатларда ЙТХни йиқиш ва уни таҳлил этишда ЭХМдан фойдаланиш кенг йўлга қўйилган. Бу мақсад учун «*Ҳаракат хавфсизлигини автоматик ахборот-қидирув тизими*» тузилган. Бу тизим ёрдамида қуйидаги масалалар ечилади:

1. Давлат ва ҳар хил даражаларда ЙТХ микдорини пасайтириш бўйича дастурлар ишлаб чиқиш.

2. Ҳайдовчиларга гувоҳнома беришни, уларнинг тартиб бузганликларини, қайта имтиҳон топширишни назорат қилиш (бу иш кўпчилик шаҳар ва вилоят микёсида республикамизда йўлга қўйилган).

3. Транспорт воситаларини рўйхатга олиш, техник кўриқдан ўтказиш, транспорт воситалари кузовини, двигателини ва бошқа

ЙТХ ни ҳисобга олиш карточкаси

1. Умумий маълумотлар Карточка номери _____ а) Карточка типи _____ б) ЙТХ тури _____ _____ ой _____ сана _____ ҳафта куни _____ соат қўшимча карточка номери _____ 2. Аҳоли пунктида бўлган ЙТХни жойи _____ а) аҳоли пунктининг статуси _____ шаҳар, район маркази.	3. Йўлдаги ЙТХ жойи _____ _____ йўлнинг номи км+м 4. Йўл шароити а) қопламанинг тури ва қатнов қисмининг ҳолати _____ б) ёритилганлик _____ в) йўлнинг, кўчанинг элементи _____ г) ЙТХни вужудга келишига ёр- дамлашадиган шароит _____ 5. Пиёдаларнинг ЙХҚни бузиши _____	6. Айбдор ҳайдовчилар ҳақида маълумот а) таснифи ёши жинси: эркак (1), аёл (2) стажи ЙТХгача рулда юрган вақти, с АХШФ аъзоси:ха (1), йўқ (2) б) ЙХҚнинг бузилиши (ҳайдов- чи, велосипедчи, аравакаш) 7. ТВ ҳақида маълумот а) тиркама, ярим тиркама мавжудлиги б) ЙТХнинг вужудга келишида ТВ носозлиги	1тв	2тв	3тв

8. ТВ нинг алоқадорлиги	1-ТВ	2-ТВ	3-ТВ
Ҳайдовчининг Ф.И.Ш. серия _____ № _____ гувоҳномаси _____			
Марка, номер белгиси, тех.паспорт серияси ва №			
Вазирлик, ташкилот, турар жойи (шахсий автом.эгаларига) _____			
Территорияга муносиблиги (республика, вилоят, район)			

Жами:				
1 =	2 =	3 =	4 =	5 =
6,1 =	6,2 =	6,3 =	7,1 =	7,2 =
7,3 =	8,1 =	8,2 =		

3.4-жадвалнинг давоми

9. Жабрланувчи ҳақидаги маълумотлар	10. Қўшимча маълумотлар.
-------------------------------------	--------------------------

																СОНИ	Жарима, сўм

Изоҳ: 1-қавсда болалар билан боқлиқ бўлган ЙТХ келтирилади; 2-қавсда ҳайдовчилар маст ҳолда содир этган ЙТХлар келтирилади;
3-қавсда ҳайдовчиларга кўрилган чоралар келтирилади.

Автокорхона ҳаракат
хавфсизлиги бўлими бошлици _____

3.6-жадвал

Кимга _____
(олувчининг номи ва манзилгоҳи)

ЙТХ-1 формаси

Корхона номи _____
Корхона манзилгоҳи _____
ЙТХ бўйича ҳисобот _____
ЙТХнинг ҳаммаси _____

(йўлнинг хизмат кўрсатилаётган жойидаги ҳамма ЙТХлар кўрсатилади)
Шу жумладан йўл шароитига боқлиқ бўлган ЙТХ _____
(йўл шароитига боқлиқ ҳамма ЙТХ)

ЙТХ расшифровкаси, йўлнинг _____ боқлик.

Автомобил йўлининг номи	Ҳодиса бўлган вақт ва кун	Ҳодиса жойи, км ва йўл қисми	Ҳодиса тури	Транспорт тури	Оқибат			ЙТХ санинг схемаси	Йўл ҳолати тавсифлари															
					Ўлганлар сони	Жароҳатланганлар сони	Иқтисодий зарар		Қоплама тури	Қоплама ҳолати	Қатнов қисми эни, м	Тархдаги эгри, радиус қиймати	Бўйлама қиялик қиймати, %	Йўл энининг кенглиги ва ҳолати	Кўриш ҳолати	Йўл белги ва белги чизиқ сабаби	ЙТХга қисқача тушунтириш хати							

Вилоят йўл бошқармаси бошлици
 Вилоят ДХХН дан вакил

агрегатларини ҳисобга олиш ишларини амалга ошириш (Республикада бу ишлар ҳам қисман йўлга қўйилган).

4. ЙТХлари тўқридаги маълумотларни йициш ва уни сўралган ташкилотларга тарқатиш.

5. Йўл шароитини назорат қилиш, ЙТХ кўп қайтариладиган йўл бўлақларини аниқлаш, йўл шароитини яхшилаш бўйича олиб борилаётган ишларни назорат қилиш.

6. Йўл ҳаракатини бошқаришда мавжуд имкониятлардан тезкор фойдаланиш, авария ва тез ёрдам хизматларини бошқариш.

7. Ҳаракат хавфсизлигини вазирликлар бўйича назорат қилиш, автотранспорт корхоналаридаги, йўл ва кўча бўлақларида юз берган ЙТХни таҳлил қилиш.

8. Ҳаракат хавфсизлигини таъминлашга қаратилган меъёрий ҳужжатлар ва давлат стандартларининг ҳолатини ўрганиш, уларни қайта ишлаб чиқиш ҳамда келажакда бу ишларни ривожлантириш борасидаги ишларни олиб бориш.

9. Ҳайдовчилар тайёрлаш ва қайта тайёрлаш тизимини назорат қилиш.

3.3. ПИЁДАЛАР ИШТИРОКИДАГИ ЙЎЛ-ТРАНСПОРТ ҲОДИСАЛАРИНИНГ ТУРЛАРИ ВА САБАБЛАРИ

ЙТХнинг вужудга келишида пиёдалар ўрнини алоҳида таъкидлаб ўтиш даркор, чунки кўпчилик ҳодисаларга пиёдаларнинг автомобил йўлларининг белгиланмаган жойлардан ўтишлари, шунингдек, йўл ҳаракати қодалари бўйича амалий кўникмалари йўқлиги сабаб бўлади. 3.7-жадвалда Ўзбекистон Республикасида пиёдалар айби билан содир этилган ЙТХ тўқридаги маълумотлар келтирилган.

3.7-жадвал

Йиллар		1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Пиёдалар айби билан содир этилган ЙТХ сони	жами, дона	2845	2727	2688	2617	2434	2346	2208	1870	1666
	% ҳисобида	26,6	25,7	25,4	24,7	22,1	21,4	20,2	17,5	15,7

Ўзбекистон Республикаси автомобил йўлларида 1971-1998 йиллар мобайнида содир этилган ЙТХ ни таҳлил қилиш натижасида [4].

ЙТХ қатнашчиларининг умумий сонидан 25÷30 % болалар ташкил этишини аниқлади. Аҳоли пунктдан ўтган автомобил йўлининг энг хавфли бўлаги болалар муассасалари минтақаси (250-300 м) бўлиб, болалар иштирокидаги ЙТХ 50÷55 % шундай жойларда содир этилади.

Ўзбекистон республика автомобил йўлларида пиёдалар билан боқлиқ бўлган ЙТХ Европа давлатларига нисбатан бир мунча кам бўлишига қарамасдан, болалар билан боқлиқ бўлган ҳолатлар охириги 5-6 йил ичида 25-30% ташкил этади. Бундай ЙТХ таҳлил қилиш натижасида республикада ҳар йили болаларнинг йўл ҳаракат қодаларига риоя қилмаслиги ва реал йўл шароитларида қодаларни тўқри ишлата билмаслик натижасида умуман 44% ва 53% болалар ҳалок бўлиши ва жароҳат олиши аниқланди. Яна шуни таъкидлаб айтиш керакки, болалар билан боқлиқ бўлган ЙТХнинг 55,5% мактаб ёшдагиларга (7-16 ёш) тўқри келади.[4]

Шаҳар шароитида пиёдалар билан боқлиқ бўлган ЙТХ таҳлил қилиш натижасида [9] йўл ҳаракати қодаларининг бузилиши оқибатида пиёдалар, ҳайдовчилар ва бошқа йўл ҳаракати қатнашчиларининг айби билан содир этилган ҳодисаларни қандай фоизларда бўлиши 3.8 жадвалда келтирилган.

3.8. жадвал

№ к/к	Йўл ҳаракат қодаларининг бузилиши оқибатида пиёдаларни босиб кетиш.	Фоиз миқдорида, %
-------	---	-------------------

1	Пиёдалар айби билан	62-67
2	Ҳайдовчилар айби билан	22-25
3	Бошқа йўл ҳаракати қатнашчилари айби билан	7-13

Пиёдалар ва ҳайдовчилар пиёдалар билан боқлиқ ЙТХ вужудга келишида йўл ҳаракат қоидаларининг қайси бандларини бузганликлари тўғрисида 3.9 жадвалда ахборот берилган.

Тех. фан. номзоди А. А. Назаров маълумотида кўра, пиёдаларнинг ЙТХ ҳалок бўлишининг катта қисми 60% йўлни кесиб ўтишда, йўлнинг қатнов қисми бўйлаб ҳаракатланганда – 18%, қарама-қарши томонга ҳаракатланганда эса-5% ва 14% пиёдалар йўлда турган вақтида содир этилиши аниқланган.

3.9 жадвал

№ к/к	Йўл ҳаракати қоидаларининг бузилиши турлари.	Ҳоиз миқдорида, %
1	Пиёдалар томонидан:	
1.1	Белгиланмаган жойлардан ўтиш, яқин келаётган транспорт воситасининг олдидан ўтиш.	60-80
1.2.	Транспорт воситасининг орқасидан тўсатдан чиқиш	12,5-20,0
1.3.	Тротуар бўла туриб, йўлнинг қатнов қисми бўйлаб ҳаракат қилиш	6,5-14,0
1.4.		8,5j11,5
2.	Бошқа қоида бузарликлар	
2.1.	Ҳайдовчилар томонидан:	55-68
2.2.	Тезликни ошириш	9,5 j12,0
2.3.	Нотўғри қувиб ўтиш	9,5 j14,0
2.4.	Чап тарафдан ҳаракатланиш	12 j24
	Бошқа қоида бузарликлар	

3.4. ЙЎЛ-ТРАНСПОРТ ҲОДИСАЛАРИ КЕЛТИРАДИГАН ИҚТИСОДИЙ ЗАРАРЛАР

Йўл транспорт ҳодисалари давлатларни катта иқтисодий йўқотишларга олиб келади ва бу миқдор миллий умумий маҳсулотнинг 1-3% ташкил қилади. Жаҳон банкининг берган ахборотига кўра ЙТХ натижасида глобал иқтисодий бир йиллик зарарлар дунё бўйича 500 млрд америка долларига тенг. Фақат ривожланаётган давлатларнинг ЙТХ натижасида кўрадиган бир йиллик зарари 100 млрд. америка долларини ташкил этади.

НИИАТ мутахассислари ўтказган илмий тадқиқотлар [5] натижасида битта ЙТХ бўладиган ўртача зарарлар 2000 йилда қуйидагича:

Ўлган – 3.406 млн. руб

Енгил яраланган – 0.017 млн. руб.

Боланинг ўлими – 4.16 млн. руб.

Ҳаракат хавфсизлигини ошириш учун бажариладиган ишлар кўламини ва ЙТХ натижасида халқ хўжалигига етказиладиган зарарни аниқлаш СҚМ 3-81 «Автомобил йўлларини лойиҳалашда йўл транспорт ҳодисаларидан халқ хўжалигига келадиган зарарни ҳисобга олиш йўриқномаси» га асосан олиб борилиши мақсадга мувофиқ. Қуйида бу йўриқномага биноан ЙТХ да етказилган зарарни ҳисоблашни келтирамиз.

Ҳисобга олинган ЙТХ дан бўладиган ўртача иқтисодий зарар қиймати, автомобил йўлининг қандай жойдан ўтишига, қараб 3.8 жадвалда келтирилган.

Йиллар	Ўртача йиллик «ВВП» ўсиши 4% таъкил этганда «руб»		Аҳоли пункти
	Автомобил йўллари текислик, қирлик жойлардан ўтганда	Автомобил йўллари тоқлик жойлардан ўтганда	
2002	272770	301400	158700
2003	283400	314420	162600
2004	294030	327440	166500
2005	304660	340460	170400
2006	315290	353480	174300
2007	325920	356500	178200
2008	336500	359520	182100
2009	347180	362540	186000
2010	357810	375560	189900
2011	368440	388580	193800

Изоҳ: жадвалда келтирилган қийматлар 2003 йил Россия рубилида берилган, уни Ўзбекистон сўмига ўтказиш учун махсус келтириш коэффициентига кўпайтирилиб кундалик ва истикболдаги иқтисодий зарарларни ҳисобланади.

Иқтисодий зарарларни ҳисоблашда давлат статистикасига киритилмайдиган битта ЙТХ дан келадиган зарарни қуйидаги формула ор-қали ҳисоблаш мумкин.

$$P = S + P_1 + P_2 \quad (3,1)$$

бу ерда: S- транспорт воситасининг, йўл шароитларининг ёки ортилган юкнинг бузилишидан бўладиган зарарлар; P₁- ЙТХ бўлган жойда бошқа ўтаётган транспортлар йўқотадиган вақтдан ва йўл ҳаракат қисмини тозалашга кетадиган харажатлар; P₂- давлат ҳаракат хавфсизлик назорати томонидан сарфланадиган харажатлар.

4. БОБ. ПИЁДАЛАР ҲАРАКАТ ХАФВСИЗЛИГИНИ ОШИРИШ ЙЎЛЛАРИ

4.1. ПИЁДАЛАР ҲАРАКАТИНИ ТАШКИЛ ЭТИШНИНГ ТАМОЙИЛЛАРИ

Пиёдалар ҳаракатини ташкил этиш автомобил йўлларини ва шаҳар кўчаларини иккита бўлакка бўлиб, олиб борилиши лозим. Биринчи бўлак чорраҳа ва туташма жойлар, иккинчи бўлак чорраҳа ва туташмалар оралицидаги йўл бўйидаги минтақа.

Пиёдалар ҳаракатини ташкил этиш қўйидаги **тамоийиллар** бўйича амалга оширилади:

I. Пиёдалар транспорт воситаларининг ҳаракатига таъсир кўрсатмайдилар.

II. Пиёдалар транспорт воситаларининг ҳаракатига қисман (вақти-вақти билан) таъсир кўрсатадилар.

III. Пиёдалар транспорт воситаларининг ҳаракатига таъсир кўрсатадилар.

Биринчи тамойил талабини бажариш учун пиёдалар ҳаракатини ташкил этишда чорраҳа ва туташмалар минтақасида пиёдалар йўлнинг (кўчанинг) бир тарафидан иккинчи тарафига ўтиши учун ер ости тоннели ёки қатнов қисмининг устидан йўл ўтказгич иншоотлари қурилади. Шунингдек икки чорраҳа оралицида пиёдалар ҳаракатланиши учун йўлнинг икки тарафидан ёки бир тарафидан йўлка белгиланиб, пиёдалар йўлнинг қатнов қисмига чиқишини бартараф этиши учун тўсиқлар ўрнатилади. Бу тамойил бўйича пиёдалар ҳаракатининг ташкил этилиши автомагистралларда, юқори даражали йўлларда ва асосан тезюрар шаҳар кўчаларида кўзда тутилади. Чорраҳада ёки туташмада бундай ҳаракатни ташкил этилиши натижасида пиёдалар ва транспорт воситалари орасида зиддиятли вазият вужудга келмайди. Ривожланган мамлакатларнинг шаҳар кўчаларида ва автомагистралларда шу тамойил бўйича ҳаракат ташкил этилган бўлиб, пиёдалар ўтиш жойларида ЙТХ кузатилмайди. Охириги йилларда Ўзбекистон Республикасининг катта шаҳарларида, айниқса, Тошкентда пиёдалар учун ер ости йўллари қурилиши кенг ривож олди. Масалан, Марказий ва Бош универсал, «Болалар дунёси»

магазинлари, Олой, Эски жўва бозорлари, шимолий ва жанубий вокзаллар ҳудудида ер ости йўллари барпо этилиб, шу минтақадаги ҳаракат хавфизлиги таъминланиши билан биргаликда, транспорт воситалари ўртача тезлигининг ошишига эришилди. Афсуски, кўпчилик ҳолларда пиёдалар бундай минтақаларда йўл ҳаракат қоидаларини бузиб, қатнов қисмида ҳаракатланиши натижасида ер ости йўлакларининг самарадорлиги пасайиши, айниқса бу сўтканинг қоронци вақтида кузатилади.

Иккинчи тамойил бошқариладиган чорраҳаларда учрайди. Бунда пиёдалар ҳаракатини пиёдалар светофор ёки тартибга солувчи шахс ёрдамида қатнов қисми устида амалга оширилади. Бунинг учун чорраҳа ёки туташма минтақасида йўл белги чизици ёрдамида (1.14.3. белгиси) пиёдалар ўтиш жойи белгиланиб, уларнинг ҳаракатини тартибга солиш учун бошқа йўл белгилари (1.20;5.16.1. ва 5.16.2.) ва пиёдалар светофори ёки транспорт светофорларидан фойдаланилади. Ҳозирги кунда Ўзбекистоннинг кўпчилик шаҳарларида пиёдалар ҳаракати шу тамойил бўйича ташкил этилган.

Учинчи тамойил автомобил йўллари аҳоли яшаш жойларидан ўтганда ва шаҳарлардаги маҳаллий аҳамиятдаги кўчаларда қўлланилади. Бу турдаги пиёдаларнинг ҳаракатини ташкил этишда бошқарилмайдиган чорраҳа ва туташмаларда пиёдаларнинг ўтиш жойлари 1.14. ёки 1.14.2. йўл белги чизици ва 1.20; 5.16.2. йўл белгилари билан жиҳозланади. Чорраҳалар ва туташмалар оралиқида пиёдалар тротуар бўйлаб ёки автомобил йўлининг ёқасидан бир ёки икки тарафлама ҳаракатланишлари мумкин. Бундай ҳаракат ташкил қилинган чорраҳаларда ва йўл бўлакларида пиёдалар транспорт воситаларининг ҳаракатланишига ҳар тарафлама салбий таъсир кўрсатиб, кўплаб ИТХлар вужудга келишига, шунингдек, транспорт воситалари тезлиги пасайишига сабабчи бўладилар.

Ўзбекистон Республикаси «Йўл ҳаракати қоидалари» га кўра пиёдалар автомобил йўлларида, шаҳар кўчаларида ҳаракатланиш мобайнида қуйидаги вазифаларни бажаришлари шарт қилиб белгиланган.

1. Пиёдалар тротуардан ёки пиёдалар йўлкасидан, улар бўлмаганда эса йўл ёқасидан юришлари керак. Кўпол юкларни олиб кетаётган, ногиронларнинг моторсиз аравасида бораётган шахслар тротуар ёки йўл ёқасидан юриб, бошқа пиёдаларнинг ҳаракатланишига халақит бераётган бўлса, улар қатнов қисмининг четидан юришлари керак.

Тротуарлар, пиёдалар йўлкаси, йўл ёқаси бўлмаса ёки улардан юришнинг имконияти бўлмаган ҳолларда пиёдалар велосипед йўлкасидан ёки қатнов қисмининг четидан (ажратувчи бўлаги бор йўлларда қатнов қисмининг ўнг четидан) бир қатор бўлиб юришлари мумкин.

Аҳоли яшайдиган жойлардан ташқарида, йўлнинг қатнов қисмида ҳаракатланаётган пиёдалар транспорт воситаларининг ҳаракатига қарши йўналишда юришлари керак.

Ногиронларнинг моторсиз аравасида кетаётган ёки мотоцикл, мопед, велосипед етаклаб кетаётган шахслар, бундай ҳолларда транспорт воситаларининг ҳаракат йўналиши бўйлаб юришлари керак.

2. Пиёдалар колонна бўлиб ҳар бир қаторда тўрт кишидан ортиқ бўлмасдан, йўлнинг қатнов қисмида, фақат транспорт воситаларининг ҳаракат йўналиши бўйлаб, ўнг томондан юришга рухсат этилади.

Колоннанинг олди ва орқасида чап томондан қизил байроқча, қоронци вақтда ёки кўриниш етарлича бўлмаган шароитда эса, олдинда оқ, орқада қизил чироқ кўтарган кузатувчилар бўлиши керак.

Болалар гуруҳини тротуарлар ва пиёдалар йўлкаларидангина, улар бўлмаганда эса, йўл ёқасидан фақат кундузи ва катта ёшдагилар кузатувида олиб юришга рухсат этилади.

3. Пиёдалар йўлнинг қатнов устки пиёдалар ўтиш жойларидан, шунингдек, ер ости ва ер усти ўтиш жойларидан, улар бўлмаганда эса чорраҳаларда тротуар чизиклари ёки йўл ёқаси бўйлаб кесиб ўтишлари керак.

Кўринадиган ораликда ўтиш жойи ёки чорраҳа бўлмаса, ажратувчи бўлаги ва тўсици йўк йўлларда, пиёдалар йўлнинг икки томони яхши кўринадиган жойидан, қатнов қисмининг четига нисбатан тўқри бурчак остида кесиб ўтишлари рухсат этилади.

4. Пиёдалар йўл ҳаракати тартибга солинган жойларда тартибга солувчининг ёки светофорларнинг, улар бўлмаганда эса, транспорт светофорларининг ишораларига амал қилишлари керак.

Пиёдалар ҳаракат тартибга солинмайдиган ўтиш жойларида яқинлашиб келаётган транспорт воситасигача бўлган масофани ва унинг тезлигини чамалаб кўриб, ўтиш ўзлари учун хавфсиз эканлигига ишонч ҳосил қилганларидан сўнг йўлнинг қатнов қисмига чиқишлари мумкин. Шунингдек, улар йўлнинг қатнов қисмини рухсат этилган жойларидан ташқарида кесиб ўтишда транспорт воситаларининг ҳаракатланишига ҳалақит бермасликлари, яқинлашиб келаётган транспорт воситалари йўқлигига ишонч ҳосил қилмасдан туриб кўринишни чекловчи тўхтаб турган транспорт воситаси ёки бошқа бирор тўсиқ панасидан чиқмасликлари керак.

5. Агар йўл ҳаракати хавфсизлигини таъминлаш билан боқилқ бўлмаса, қатнов қисмига чиққан пиёдалар ушланиб қолмасликлари ва тўхтамасликлари керак. Ўтишга улгурмаган пиёдалар қарама-қарши йўналишдаги транспорт оқимларини ажратувчи чизикда тўхташлари лозим. Кейинги ҳаракатланиш хавфсиз эканлигига ишонч ҳосил қилгандан сўнг ва светофор ёки тартибга солувчининг ишораларини ҳисобга олган ҳолда, ўтишни давом эттиришлари мумкин.

6. Ялт-ялт этувчи кўк рангли ёки кўк ва қизил рангли чироқ маёқчаси ва (ёки) махсус товуш берадиган транспорт воситалари яқинлашиб келаётган бўлса, пиёдалар қатнов қисмидан ўтмасликлари, унда ҳаракатланаётганлар эса бу транспорт воситаларига йўл беришлари ва зудлик билан қатнов қисмини бўшатишлари керак.

7. Белгиланган йўналишдаги транспорт воситалари ва таксиларни фақат бекатларда, улар бўлмаган тақдирда эса, тротуар ёки йўл ёқасида кутиш керак. Махсус жиҳозланган бекатлари бўлмаган тўхташ жойларида транспорт воситаси тўла тўхтагандан сўнг унга чиқиш учун йўлнинг қатнов қисмига чиқиш рухсат этилади. Ундан тушгандан кейин, ушланиб қолмасдан йўлнинг қатнов қисмини бўшатишлари шарт.

4.2. ПИЁДАЛАР ЎТИШ ЖОЙЛАРИДА ЗИДДИЯТСИЗ ҲАРАКАТНИ ТАШКИЛ ЭТИШ

Пиёдалар оқими иккита пунктда - турар жойларда ва одамлар эҳтиёжини қондирадиган масканларда ҳосил бўлади. Шаҳар шароитида бундай пунктлар бир-бирига нисбатан қандай жойлашганлигига қараб, пиёдалар оқими ўзгариб туради. Одамлар йициладиган жой, кўпчилик ҳолларда, шаҳар марказида бўлади, чунки бу ерда бошқарув идоралари, банклар, маиший хизмат кўрсатиш иншоотлари, савдо дўконлари жойлашган.

Пиёдаларнинг йўли транспорт қатнайдиган кўча ва йўлларни кесиб ўтиши натижасида «пиёдалар» ва «транспорт» оқими ўртасида зиддият пайдо бўлади. Бундай зиддият асосан чорраҳа ва туташмаларда юзага келади. Шунингдек, пиёдалар йўл қатнов қисмига яқин жойлаштирилган тротуарлардан ҳаракатланганларида ҳам зиддият вужудга келади. Йўлак йўлнинг қатнов қисмига қанчалик яқин бўлса, зиддиятли вазият ҳам шунчалик кўп бўлиши кузатилади.

Зиддиятли вазиятнинг вужудга келишида асосий сабаб бўладиган омиллар қуйидагилардан иборат: хизмат пунктларининг бир жойга жамланганлиги; кўчанинг қатнов қисмига яқин, параллел жойлашган тротуар мавжудлиги; турли бошқарув идораларининг (концерн, коорпорация, вазирлик, уюшма, бошқарма, банк ва бошқалар) кўчага яқин жойлашиши; транспорт бекатларининг кўча юзида жойлашиши; метроларга кириш ва чиқиш тоннелларининг катта чорраҳалар атрофида жойлашганлиги.

Пиёдалар транспорт воситаларидан чиқадиган газлар ва шовқин таъсиридан камроқ зарарланишини таъминлаш учун пиёдалар йўлагини транспорт воситаларининг қатнов қисмидан узоқроқ жойлаштирилиши мақсадга мувофиқ.

Энг зиддиятсиз пиёдалар йўли галереялардан ёки ер ости тоннеларидан ўтади, лекин бунда уларнинг узунлиги қанча катта бўлса, одамлар ундан шунча фойдаланмасликка ҳаракат қиладилар. Чунки бунда пиёдалар оқимининг зичлиги ошиб кетади, табиий манзаралар кўринмай қолади.

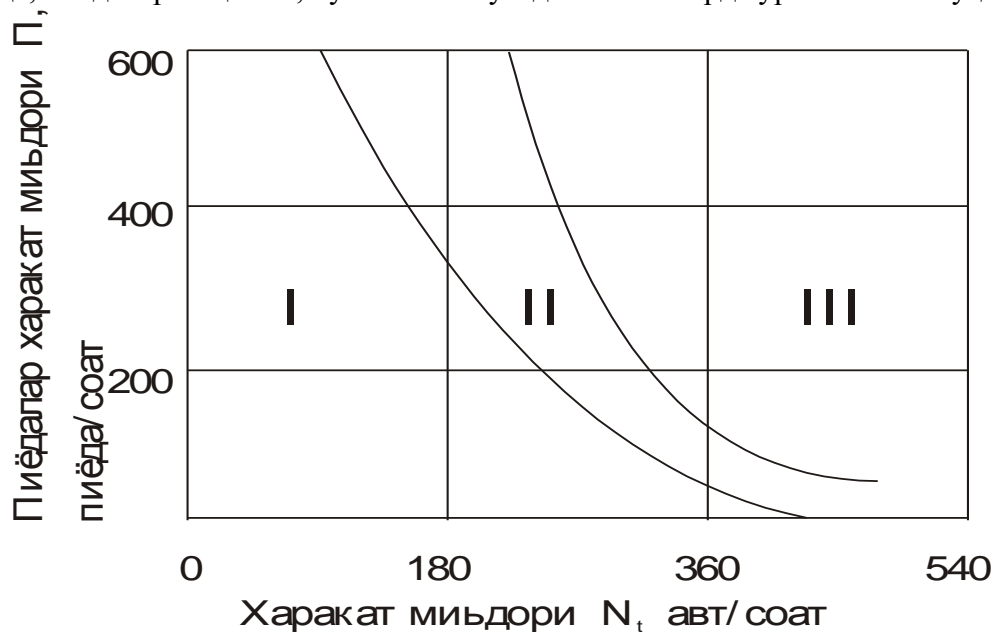
Кўпчилик ривожланган давлатларнинг автомагистралларида ва тезюрар шаҳар кўчаларида пиёдалар ҳаракати учун пиёдалар йўл ўтказгичлари (эстакадалар) қурилади. Бизнинг республикада ҳам бундай эстакадалар Тошкент-Олмалик (Ўртасарой яшаш пунктида), Тошкент-Душанба (Гулистон шаҳрида) автомобил йўлларининг устига қурилган. Шунини айтиш керакки, эстакадалардан, пиёдалар ер ости йўлакларидан пиёдаларнинг ўтиш даражасининг камлиги уларнинг йўл ҳаракати қодаларига риоя қилиш маданиятига кўп жихатдан боқлик бўлади, шунингдек, бу иншоотларнинг қулайлигига ҳам боқликдир.

Қуйида пиёдаларнинг ҳаракатини ташкил қилиш учун тротуарлар, жиҳозланмаган ер усти жойлари, ер ости ва пиёда йўл ўтказгичлари қурилишининг қандай белгиланиши тўғрисида тўхталиб ўтамиз.

Шаҳар типига аҳоли яшайдиган пунктларда тротуар асосий йўлга параллел равишда 10-20 см кўтарилган ҳолда қурилади.

Кўп аҳоли яшайдиган пунктларда пиёдалар ўтиш жойлари 300 м масофадан кам бўлмаган жойларда ўрнатилади. Аҳоли пунктининг узунлиги 0,5 км дан катта бўлмаса иккита ўтиш жойи белгиланиб, улар орасидаги масофа 150-200 м олинади. Пиёдалар ўтиш жойлари яхши жиҳозланиб, камида 150 м масофадан ҳайдовчиларга яққол кўриниб туриши керак.

Ҳаракат хавфсизлигини ошириш мақсадида аҳоли яшайдиган пунктларда транспорт воситалари ва пиёдаларнинг ҳаракат миқдорига қараб пиёдалар ўтиш жойларининг жиҳозланиш даражаси [1] ўзгариб боради (4.1-расм). «Зебра» типига пиёдалар ўтиш жойи II, III категорияли йўлларда автомобилларнинг ҳаракат миқдори 200 авт/соат ва ундан юқори бўлганда, пиёдалар йицилиб, йўлни кесиб ўтадиган жойларда ўрнатилиши кўзда тутилади.



4.1-расм. Пиёдалар ўтиш жойларини жиҳозлаш

I - бошқарилмайдиган ўтиш жойлари, II - светофор билан бошқариш, III - ер остки ёки пиёдалар ўтказгичлари.

Пиёдалар ўтиш жойларини I даражали автомобил йўлларида икки сатҳда қурилишини таъминлаш зарур.

Бошқарилмайдиган пиёдалар ўтиш жойларининг ўтказиш қобилияти чорраҳада транспорт воситалари учун ўрнатилган светофорда қизил сигналнинг ўртача вақти 40 с бўлганда 4.1-жадвалда келтирилган.

Йўл бўйича ҳаракат миқдори, авт/соат	Чорраҳадан ҳар хил узокликда жойлашган пиёдалар ўтиш жойининг ўтказиш қобилияти, пиёда/соат			
	200 м	400 м	600 м	800 м
1000	140	130	110	100
1200	100	90	80	70
1400	80	70	60	55

Пиёдалар ҳаракатининг транспорт воситалари ҳаракатига таъсирини умуман йўқ қилиш учун *пиёдалар йўл ўтказгичи* ёки *тоннеллари* куриш керак.

ҚМҚ 2.05.02-95 кўрсатмасига асосан пиёдалар ҳаракат миқдори Iб даражали йўллар учун соатига 100 одам ва ундан ортиқ ва II даражали йўллар учун соатига 250 одам ва ундан ортиқ бўлганда пиёдалар (ер ости ёки ер усти) йўлагини лойиҳалаш лозим. Пиёдалар йўлаклари лойиҳаланган жойларда тўсиқлар кўзда тутилиши зарур.

Пиёдалар йўл ўтказгичлари йўл қатнов қисмининг тепасидан ўтказилса, курилиш осон ва арзонга тушади. Лекин пиёдалар ундан кам фойдаланиладилар, чунки йўл сатҳидан 5-6 м баландликка кўтарилиб, сўнггра яна қайта тушишлари керак. Шу сабабли *пиёдалар йўл ўтказгичи* асосий йўл ўймадан ўтганда ёки йўлнинг ҳаракат билан юкланганлик коэффициенти жуда юқори (0,7-0,9) бўлганда *иқтисодий жиҳатдан фойдали ҳамда пиёдалар фойдаланиши юқори бўлади*.

Ер ости пиёдалар тоннеллари пиёдалар томонидан кўп фойдаланилади, чунки ер ости тоннелларининг баландлиги 2-2,5 м дан ошмайди ва пиёдалар тушиб-чиқиши йўл ўтказгичларига нисбатан 2 марта осон бўлади. Лекин тоннеллар курилиши жиҳатидан бир мунча мураккаб ва қиммат бўлади.

Пиёдалар йўл ўтказгич ва тоннеллар курилган жойларда тартибсиз юришларини камайтириш мақсадида йўл ўқи бўйича ёки ажратувчи полосада 2-группа йўл тўсиқларини йўлнинг ҳар икки томонига 50-100 м масофага (ҳаракат миқдорига қараб) ўрнатиш зарур.

Аҳоли яшаш жойларида ва уларга келишдаги йўл қисмларида ҳисобий ҳаракат миқдори суткасига 4000 келтирилган бирлик ва ундан ортиқ бўлса, йўл пойи чегарасидан ташқарига пиёдалар учун йўлаклар курилиши керак. Йўлакларни «СНиП 2.07.01-89» талабларига мувофиқ лойиҳалаш зарур.

Автомобил йўли аҳоли пунктдан ўтганда пиёдалар учун йўлак курилиши кўзда тутилади. Йўлак энини кўчанинг даражасига, курилиш ҳарактерига, йўловчиларнинг сонига, ҳамда йўлакда жойлашган мачталарнинг таянчлари ва дарахтлар мавжудлигига қараб белгиланади. Йўлак энини ҳисоблашда йўловчининг ҳаракатланиши учун 0,75 м тасма кераклиги кўзда тутилади.

Шаҳар кўчаларнинг умумий энига қараб туриб йўлаклар қуйидагича жойлаштирилиши мумкин: қатнов қисмининг ёнида, кўкаламзорлаштирилган тасмалар оралицида, қатнов қисмидан ва бинолардан ажралган ҳолда, бинолар ёнида, қатнов қисмидан кўкаламзорлаштириш тасмалари жойлаштириб ажратилган ҳолда ва ҳ.к.

Йўлаклар энини кўча ва йўлларнинг даражасига қараб ҳисобланади, лекин 4.2-жадвалда кўрсатилганидан кам бўлмаслиги керак.

4.2-жадвал

Кўча ва йўлларнинг даражаси	Йўлак эни, м	
	Биринчи навбатда	Ҳисобий даврда
1. Асосий кўчалар:		
умумшаҳар аҳамиятидаги	4,5	7,5
туман аҳамиятидаги	3,0	6,0
2. Маҳаллий аҳамиятдаги кўчалари	2,25	4,5
3. Саноат ва туман йўллари	1,5	1,5
4. Поселка кўчалари	1,5	1,5

Йўлак энини, керак бўлган ҳолларда, қуйидаги формула орқали ҳисоблаш мумкин;

$$V_{TP} = V_{IO} + v_1 + v_2; \text{ м} \quad (4.1)$$

бу ерда: V_{IO} - пиёдаларнинг йўлакда юрадиган қисми, м; v_1 - биногача бўлган запас тасманинг эни, м; v_2 - йўл қатнов қисмининг четигача бўлган запас тасманинг эни, м; ҳисобларда $v_1 + v_2 = 0,5 - 1,2$ м тенг олинади. V_{IO} куйидаги формула билан аниқ-ланади.

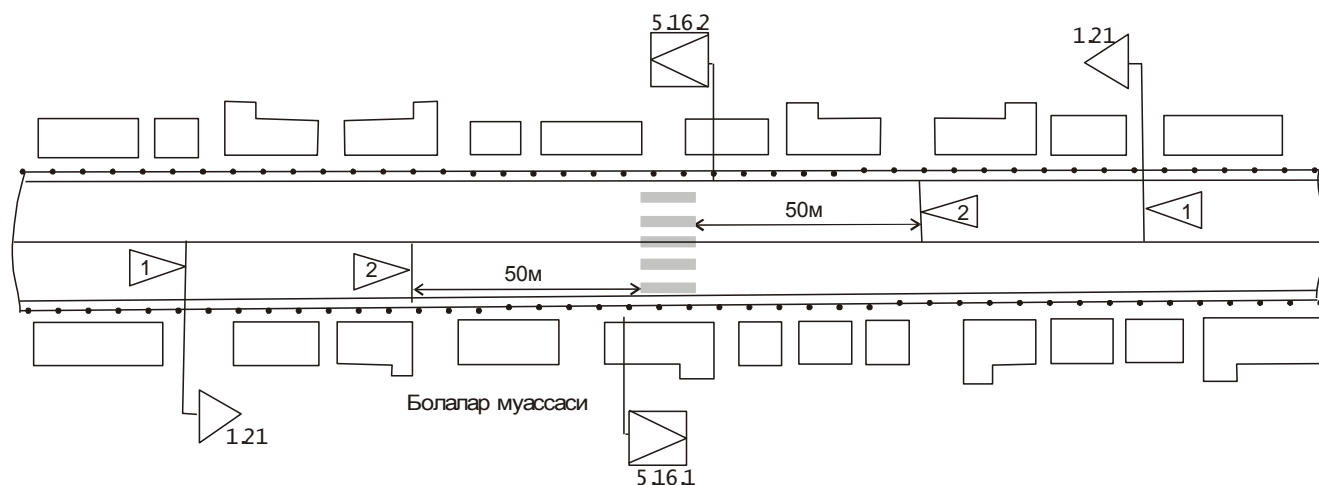
$$V_{IO} = n \cdot v_{IO}$$

бу ерда: n - тасмалар сони; v_{IO} - пиёдалар юрадиган битта тасманинг эни $v_{IO} = 0,75$ м.

$$n = N_{II}/P_{II} \quad (4.2)$$

Тасмалар сони ҳисобий даврда кутилаётган пиёдалар ҳаракат миқдорига N_{II} (пиёда/соат) ва битта йўлак тасмасининг P_{II} (пиёда/соат) ўтказиш қобилиятига қараб аниқланади. Ҳозирги катта ва йирик шаҳарлар марказида пиёдаларнинг ҳаракат хавфсизлигини тўла таъминлаш мақсадида пиёдалар учун алоҳида кўчалар ажратилган. Масалан Тошкентдаги Сайлгоҳ бунга мисол бўлади.

Барча давлатлардаги каби Ўзбекистонда ҳам пиёдалар ҳаракатини ташкил этишда йўл белгилари ва йўл белги чизицидан фойдаланилади. Аҳоли яшайдиган жойларда ўтказилган тадқиқотларга асосан йўл шароитларининг мураккаблашуви ва йўл-транспорт ҳодисаларининг кўплаб содир этилиши натижасида ўрнатилган йўл белгиларининг сони бошқа жойларга нисбатан 3-4, баъзан 5 маротаба кўп бўлиши аниқланди. Пиёдалар ҳаракатининг кўпайиши ва йўл шароитларининг мураккаблашуви натижасида йўл белгилари қаторасига ўрнатиб ташланса, ҳайдовчилар уларни қабул қилиши қийинлашиб, белгининг самараси анча пасаяди.



4.2-расм. Аҳоли пунктдан ўтган йўлларда «Пиёдалар ўтиш жойи» ва «Болалар» йўл белги чизицини жойлаштириш схемаси

Аҳоли пунктларида ҳаракатни ташкил қилишда ва хавфсизликни таъминлаш мақсадида, шунингдек, болалар иштирокидаги йўл-транспорт ҳодисаларининг олдини олиш мақсадида мазкур китоб автори раҳбарлигида А.А.Назаров бир йўналишда иккита горизонтал йўл белги чизици туширишни тавсия қилади (4.2-расм). Биттаси йўл четига ўрнатилган 1.21 белги билан бир чизиққа, иккинчиси «Пиёдалар ўтиш жойи» белгиси (1.4.1, 1.4.2, 1.4.3) дан 50 метр берига туширилади.

4.3. БОЛАЛАР МУАССАСАЛАРИ ОЛДИДА ҲАРАКАТ ХАВФСИЗЛИГИНИ ТАЪМИНЛАШ

Автомобил йўллари бўйлаб болалар муассасалари (боцчалар, мактаблар) ҳам жойлаштирилиши анъана тусига кириб қолган. Ҳатто кичгина аҳоли пунктидан ўтувчи автомобил йўли ёқасида ҳеч бўлмаганда битта, иккита шундай муассаса учрайди.

Йўл-транспорт ҳодисаларининг таҳлили шуни кўрсатадики, болалар билан боцлик кўпчилик ЙТХ болалар муассасалари яқинидаги 250/4300м масофали минтақада қайд этилади. Болаларни босиб кетиш ҳодисаларининг 50/460% мактаблар яқинидаги минтақаларда содир бўлади.

Автор раҳбарлигида кўп йиллик ЙТХ таҳлил қилиниб, болалар билан боцлик ҳодисаларнинг асосий сабаблари ва уларнинг кўлами аниқланди: 25%-йўл қатнов қисмидан яқинлашиб келаётган транспорт воситаси олдидадан ўтиш, 21,1%-транспорт воситасининг, бинонинг ёки дарахтнинг орқасидан тўсатдан чиқиш, 17,6%-қатнов қисмининг белгиланмаган қисмидан ўтиш.

Ҳар йили республикада болалар билан содир этилган ЙТХ 60%га яқини ҳайдовчилар айби билан бўлиши қайд этилади. Бундай бўлишига асосий сабаб ҳайдовчилар ҳаракатни бошқарув сигналларига риоя қилмасликлари, белгиланган хавфсиз тезликни чегарасидан ошириш ва қарама-қарши полосага чиқиб ҳаракатланишдир. Болалар муассасалари минтақасидаги транспорт оқимининг ҳаракатланиш тартиби бошқа автомобил йўл бўлақларидаги ҳаракатланишни тавсифловчи кўрсаткичларидан фарқ қилади. Минтақада «Йўл ҳаракати қоидалари» бўйича кўникма ҳосил қилмаган тажрибаси кам кўплаб болалар ва ҳайдовчилар мураккаб ҳаракатланиш шароитларини тезда англаб етмасликлари, шунингдек, одат тусига кириб ҳаракатланишга ҳалал берувчи турли ноқулай йўл шароитлари, транспорт воситасининг қатор камчиликлари «Хавфли йўл бўлаги» ни вужудга келтиради.

Болалар муассасалари минтақасида ҳаракатни ташкил этишда ҳозирда ишлатиладиган техник воситалар қуйидагилардан иборат: йўл белгилар, йўл белги чизиқлари, транспорт светофорлари, пиёда светофорлари, йўл тўсиқлари. Бундай анъанавий усулда ҳаракатни ташкил этилишида бир қанча объектив ва субъектив камчиликлар мавжуд. **Биринчидан**, кўпчилик ҳолларда йўл ёқасида дарахтлар мавжудлиги сабабли ўрнатилган йўл белгилари ҳайдовчиларига белгиланган масофада кўринмайди. **Иккинчидан**, аҳоли пунктидан ўтувчи автомобил йўлларида турли йўл белгиларининг кўплаб кўйилиши натижасида ҳайдовчига тушадиган ахборотлар миқдори кескин ошиши оқибатида, улар йўл минтақасидаги ўзгарувчи ахборотларни фақат бир қисмини қабул қила олиш имкониятларига эгалар. **Учинчидан**, пиёдалар йўлнинг қатнов қисмига чиқишини бартараф этувчи йўл тўсиқлари ўрнатилмаганлиги, шунингдек, тротуарларда куз ва баҳор ойларида оқова сувларни туриб қолиши натижасида пиёдаларнинг ҳаракатланиши амалда йўл ёқасида бўлиши кузатилади. **Тўртинчидан**, ҳайдовчилар бундай қийин йўл шароитини ҳисобга олмаган равишда, тезликни пасайтирмасдан ҳаракатни давом эттирадилар.

Болалар муассасалари минтақасида транспорт оқими тезлигини қуйидаги формула [10] ($0,01 < Z < 0,85$ бўлган ҳолда ишлатилади) асосида аниқлаб, сўнгра ҳаракат хавфсизлигини таъминлаш тўқрисидаги таклифлар ишлаб чиқилади.

$$V_j = j \cdot w \cdot v^1 - f \cdot y \cdot N \quad (4.3)$$

бу ерда: j - йўл қопламаси обҳаво шароитига боцлик ҳолда транспорт оқимига таъсир этишни ҳисобга олувчи коэффицент;

w - йўл геометрик элементларининг, транспорт оқим таркибининг ва ҳаракатни ташкил этиш воситаларининг таъсирини ҳисобга олувчи коэффицент;

v^1 - енгил автомобиллардан ташкил топган оқимнинг ўртача тезлиги. Бу тезлик қатнов қисми, эни 7,5 йўл ёқасини эни 3,5 бўлган горизонтал йўл бўлагида қайд этилган;

f – оқимдаги енгил автомобиллар миқдорини ҳисобга олувчи коэффицент;

y - йўл белги чизиқи мавжудлигини ҳисобга олувчи коэффицент;

N -ҳаракат миқдори.

4.4. ҲАРАКАТ ХАВФСИЗЛИГИНИ ОШИРИШДА ТАРЦИБОТ ИШЛАРИ ВА ЙЎЛ ҲАРАКАТ ҚОИДАЛАРИНИ БУЗГАНЛИК БЎЙИЧА ПИЁДАЛАРНИНГ ЖАВОБГАРЛИГИ

Йўлларда ҳаракатланиш қоидаларини тарциб қилиш ва ЙТХ олдини олиш бўйича тушунтириш ишларини олиб бориш, шу мақсадда оммавий ахборот воситалари (матбуот, радио, телевидение), нашриёт, кино, театр санъати имкониятларидан фойдаланиш, кўрик, танлов ва мусобақалар ўтказиш ҳаракат хавфсизлигини оширишда сезиларли омил бўлиб хизмат қилади.

Халқ таълими вазирлиги, бошқа манфаатдор идоралар билан биргаликда болалар ўртасида ЙТХ олдини олиш чораларини кўриш, мактаб ва мактабгача тарбия муассасаларида йўлларда ҳаракатланиш қоидаларини ўргатиш биринчи навбатда болалар иштирокидаги ЙТХ камайишига сабабчи муҳим шартлардан биридир. Ҳозирги вақтда мактабларнинг 1-8 синфларида йўл ҳаракати қоидаларини ўргатиш ва уларга риоя қилиш юзасидан халқ таълим вазирлиги томонидан тасдиқланган 17 соатлик (йилига ҳар бир синфда) асосида машқулотлар олиб борилади.

Бу машқулотлар бошланғич синфларда тасвирий санъат, меҳнат таълими, ўқиш ва нутқ ўстириш, атроф-муҳит билан таништириш, табиатшунослик фанларидан кўча ва йўлларда юриш қоидаларига мос мавзуларни ўтаётган вақтда ва тарбиявий соатларда ўтказилади.

Юқори синфларда эса бу машқулотлар мактаб ихтиёрига ажратилган соатлар ҳисобига олиб борилади. Машқулотлар мазмуни синфлар юқорилашган сари 4.3-жадвалда келтирилганидан мураккаблашиб боради. Келтирилган машқулотлар мазмуни ва уларга ажратилган соатлар 2000 йили. А. Авлоний номидаги халқ таълим ходимлари малакасини ошириш марказий институтида томонидан тузилиб Ўз ИИВ Ҳаракат хавфсизлиги назорати бош бошқармаси билан келишилган.

4.3- жадвал

№ к/к	Машқулотлар мазмуни	Синфлар							
		1	2	3	4	5	6	7	8
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	Бизнинг йўлларимизда	1	1	-	-	-	-	-	-
2	Сен яшаётган шаҳар, қишлоқ йўлларида ҳаракат	1	1	-	-	-	1	-	-
3	Мактабга борадиган йўлларимиз ва янги йўналишлар	1	2	-	1	1	-	-	-
4	Йўлда хушёр ва эҳтиёт бўл!	1	1	-	-	-	-	-	-
5	Йўллардаги бизнинг содиқ дўстларимиз	1	2	-	-	-	-	-	-
6	Йўл белгилари билан танишамиз	1	2	2	2	2	2	-	2
7	Қаерда ўйнаш мумкин ва қаерда ўйнаш мумкин эмас?	1	1	-	-	-	-	-	-
8	Жамоат транспорт воситалари билан танишиш	1	-	-	-	-	-	-	-
9	Биз йўловчиларимиз	2	2	-	-	-	-	-	-
10	Шаҳардан ташқаридаги йўлда ҳаракат	1	1	-	-	-	-	-	-
11	Биз йўлларда ҳаракатланиш қоидаларини ўрганаямиз	2	-	-	-	-	-	-	-
12	Шаҳар, қишлоқ йўллари бўйлаб саёҳат	2	2	-	-	1	1	-	-
13	Йўлда хушёр ва эҳтиёт бўл! (эрталик ўтказиш)	2	-	-	-	1	-	-	-
14	Хавфсиз ҳаракат қилиш йўлларини ўрганаямиз	-	2	-	-	-	-	-	-
15	Ўқувчиларнинг йўлларда ўзларини қандай тутишлари кераклиги ҳақида суҳбат. Болалар ўртасида бўлаётган йўл-транспорт ҳодисалари ҳақида.	-	-	1	-	-	-	-	-
16	Йўлларда пиёдалар ҳаракати	-	-	2	-	-	-	-	-

17	Йўл элементлари	-	-	1	-	-	-	-	1
18	Светофор сигналлари	-	-	1	1	1	1	-	-
19	Йўл ҳаракатини тартибга солувчининг сигналлари	-	-	1	1	-	-	-	-
20	Йўлларда ўтиш қоидалари	-	-	1	2	1	1	-	-
21	Чорраҳа ва унинг турлари	-	-	1	1	-	-	-	1
22	Ҳайдовчининг транспортдан берадиган сигналлари	-	-	1	-	1	-	-	-
23	Йўловчиларнинг вазифалари	-	-	2	-	-	-	-	-
24	Транспортдан тушган йўловчиларнинг йўллардан ўтиш қоидалари	-	-	1	-	-	-	-	-
25	Махсус автомайдончада йўлларда ҳаракатланиш	-	-	2	-	-	-	-	-
26	Йўл белги чизиклари	-	-	1	1	-	1	-	1
27	Транспорт воситаларининг тормозланиш йўли	-	-	-	1	-	-	1	-
28	Транспорт воситаларининг турлари	-	-	-	2	-	-	-	-
29	Йўлларда ҳаракатланиш қоидаларига доир уйинлар ва мусобақалар	-	-	-	2	-	-	-	-
30	Автомайдончада ўйин ва мусобақалар ўтказиш	-	-	-	2	1	2	-	2
31	Яқунловчи машқулот	-	-	-	1	1	1	1	1
32	Йўлларда ҳаракатланиш қоидаларига оид билимларни текшириш	-	-	-	-	1	-	-	-
33	Ўқувчиларнинг гуруҳ ва колонна бўлиб ҳаракатланиши	-	-	-	-	1	-	-	-
34	Ўқувчиларни юк автомобилларида ташиш	-	-	-	-	1	-	-	-
35	Ҳаракатини тартибга солувчи назоратининг сигналлари	-	-	-	-	2	1	-	-
36	Ҳайдовчининг меҳнати	-	-	-	-	1	-	-	-
37	Махсус сигналлар билан жиҳозланган автомобиллар	-	-	-	-	1	-	-	-
38	ЙТХ ларининг келиб чиқиш сабаблари	-	-	-	-	-	1	-	-
39	Велосипедда ҳаракатланиш	-	-	-	-	-	1	-	-
40	Темир йўл кесишувларидаги ҳаракат	-	-	-	-	-	2	-	-
41	Ўқувчиларнинг йўлларда ҳаракатланиш қоидаларини ташвиқот қилишдаги иштироки, йўл ҳаракати ёш назоратчилари гуруҳлари	-	-	-	-	-	2	-	1
42	Мамлакат иқтисодиётини ривожланишида автомобил транспортининг ўрни	-	-	-	-	-	-	1	-
43	«Сен йўлларда ҳаракатланиш қоидаларини қандай биласан?» мавзусида савол-жавоб	-	-	-	-	-	-	1	-
44	Мотоцикл ва мотороллерларда одам ташиш қоидалари	-	-	-	-	-	-	1	-
45	Қишлоқ йўлларидаги ҳаракат	-	-	-	-	-	-	1	-
46	Транспорт воситаларининг ҳаракати	-	-	-	-	-	-	2	-
47	Транспорт воситаларидаги номер, таниқли огоҳлантирувчи белгилар ва ёзувлар	-	-	-	-	-	-	1	-
48	Велосипед ҳайдовчилари учун қўшимча талаблар	-	-	-	-	-	-	1	1
49	Велосипедга қўйиладиган техник талаблар	-	-	-	-	-	-	1	-
50	Велосипед ҳайдовчиларининг гуруҳ бўлиб ҳаракатланиши	-	-	-	-	-	-	1	-
51	Автомайдончада велосипедда амалий машқулотлар	-	-	-	-	-	-	2	-
52	Ўқувчиларнинг ЙТХ рўй бергандаги вазифаси. Биринчи тиббий ёрдам кўрсатиш бўйича амалий машқулот	-	-	-	-	-	-	2	2
53	Ўқувчиларнинг йўлларда ҳаракатланиш қоидаларига оид мустақил ишлари	-	-	-	-	-	-	1	-
54	Транспорт воситаларидан фойдаланиш қоидалари	-	-	-	-	-	-	-	1
55	Транспорт воситалари ва пиёдалар светофорлари	-	-	-	-	-	-	-	2
56	Осма двигателли велосипед ва мопедларда ҳаракат қилиш	-	-	-	-	-	-	-	1

	қоидалари								
57	Йўл ҳаракати қоидалари ягона қонунлиги	-	-	-	-	-	-	-	1

Ўзбекистон Республикаси йўл ҳаракати хавфсизлиги тўғрисида қонуни 19-модда «Йўл ҳаракати қатнашчиларининг ҳуқуқлари ва мажбуриятлари» да қўйидагилар баён этилган.

Йўл ҳаракати қатнашчиларининг йўллардаги қатновнинг хавфсиз шароитларига бўлган ҳуқуқлари давлат томонидан кафолатланади. Йўл ҳаракати қатнашчиларининг ўз ҳуқуқларини амалга ошириши йўл ҳаракати бошқа қатнашчиларининг ҳуқуқларини чекламаслиги ёки бузмаслиги керак.

Йўл ҳаракати қатнашчилари:

Йўл ҳаракати қоидаларига мувофиқ йўллар бўйлаб эркин ва монетликсиз ҳаракатланиш; қонун ҳужжатларида белгиланган ўз ҳуқуқларининг бузилиши ёки чекланиши сабаблари тўғрисида йўл ҳаракати хавфсизлигини таъминлаш соҳасидаги махсус ваколатли давлат органларининг мансабдор шахсларидан тушунтиришлар олиш;

қатновнинг хавфсиз шароитлари тўғрисида, йўл ҳаракати хавфсизлигини таъминлаш билан боғлиқ маҳсулот ва хизматлар сифати ҳақида тўлиқ ва ишончли ахборот олиш;

йўл-транспорт ҳодисалари содир бўлганида бепул тиббий ёрдам кўрсатиш, қутқарув ишлари ўтказиш ва бошқа шошилиш ёрдам кўрсатиш вазифаси қонун ҳужжатларига мувофиқ зиммасига юклатилган ташкилотлар ва мансабдор шахслардан ана шундай ёрдамлар олиш, қутқарув ишлари кўрсатилишига эришиш;

йўл-транспорт ҳодисаси натижасида уларнинг ўлими, тан жароҳати олиши, транспорт воситаси ва юклар шикастланиши рўй берган ҳолларда қонун ҳужжатларида белгиланган тартибда зарарларнинг ўрни қоплашига эришиш, шунингдек, маънавий зиён учун компенсация олиш;

йўл ҳаракати хавфсизлигини таъминлаш соҳасида фаолият олиб бораётган мансабдор шахсларнинг цайри қонуний хатти-ҳаракатлари (қарорлари) устидан белгиланган тартибда шикоят қилиш ҳуқуқига эга.

Йўл ҳаракати қатнашчилари қонун ҳужжатларига мувофиқ бошқа ҳуқуқларга ҳам эга бўлишлари мумкин.

Йўл ҳаракати қатнашчилари:

ушбу Қонун, Йўл ҳаракати қоидалари ҳамда йўл ҳаракати хавфсизлиги тўғрисидаги бошқа қонун ҳужжатлари талабларини билишлари ва уларга оқишмай риоя этишлари;

йўл ҳаракати хавфсизлигини таъминлаш соҳасида махсус ваколатли давлат органлари мансабдор шахсларининг қонуний талабларини бажаришлари;

қонун ҳужжатларида назарда тутилган бошқа мажбуриятларни бажаришлари шарт.

Ўзбекистон Республикасининг Фуқаролик кодекси 138-модда «Пиёдалар ва йўл ҳаракати бошқа иштирокчиларининг ҳаракат қоидаларини бузиш» тўғрисида қуйидагилар баён этилган.

Пиёдаларнинг йўл ҳаракатини тартибга солувчи сигналларга бўйсунмаслиги, уларнинг йўлнинг ҳаракат қисмининг белгиланмаган жойларидан кесиб ўтиши, шунингдек, мопед ва велосипед ҳайдовчиларининг, аравакашлар ва йўлдан фойдаланувчи бошқа шахсларнинг йўл ҳаракатини тартибга солувчи сигналларга бўйсунмаслиги, устунлик берувчи, тақиқловчи ёки кўрсатма берувчи йўл белгилари талабларига риоя этмаслиги,

энг кам иш ҳақининг ўндан бир қисми миқдорида жарима солишга сабаб бўлади.

Ҳайдовчиларга ҳар хил хизмат кўрсатиш мақсадида йўлнинг қатнов қисмида фуқароларнинг туриши, йўлларга ажратилган минтақа чегарасида мол боқиш,

энг кам иш ҳақининг ўндан бир қисмидан учдан бир қисмигача миқдорда жарима солишга сабаб бўлади.

Ушбу модданинг биринчи ёки иккинчи қисмида кўрсатилган шахсларнинг йўл ҳаракати қоидаларини бузиши авария ҳолатини вужудга келтирса,

энг кам иш ҳақининг учдан бир қисмидан иккидан бир қисмигача миқдорда жарима солишга сабаб бўлади.

Ўзбекистон Республикаси жиноят кодекси 268-модда «Транспортнинг хавфсиз ишлашини таъминлашга доир қоидаларни бузиш» тўғрисида.

Йўловчи, пиёда, велосипед, от-улов транспортининг ҳайдовчиси ёки йўл ҳаракатининг бошқа қатнашчилари томонидан ушбу Кодекста назарда тутилган шахслардан ташқари, ҳаракат хавфсизлиги қоидаларини бузиш баданга ўртача оцир тан жароҳати ёки шикаст етказилишга сабаб бўлса, энг кам ойлик иш ҳақининг йигирма беш бараваригача миқдорда жарима ёки уч йилгача озодликдан маҳрум қилиш билан жазоланади.

Ўша ҳаракат ўлишига сабаб бўлса, олти ойгача қамоқ ёки уч йилдан беш йилгача озодликдан маҳрум қилиш билан жазоланади.

Ўша ҳаракат: а) одамлар ўлимига; б) бошқа оцир оқибатларга сабаб бўлса, беш йилдан саккиз йилгача озодликдан маҳрум қилиш билан жазоланади.

Адабиётлар

1. Азизов Қ.Х. Ҳаракат хавфсизлигини ташкил этиш асослари: Олий ва ўрта махсус таълим вазирлиги «Транспорт воситаларини ишлатиш ва таъмирлаш» йўналиши бакалавр талабалари учун дарслик/ С.М. Қодиров таҳрири остида .-Т.: «Ёзувчи», 2002, 182 б.

2. Шестокас В.В. Город и транспорт .- М.: Стройиздат, 1984г 176с.

3. Романов А.Г. Дорожное движение в городах: закономерности и тенденции. М.: Транспорт, 1984г 80с.

4. К.Х. Азизов., А.А. Назаров. «Изучение причин дорожно-транспортных происшествий с участием детей в республике Узбекистан». Проектирование автомобильных дорог. Сборник научных трудов МАДИ (ГТУ). Москва: 2000г 127-130с.

5. В.В. Силкянов. «Глобальный аспект в проблеме обеспечения безопасности дорожного движения». Организация и безопасности дорожного движения в крупных городах: Сборник докладов пятой международной конференции / СПб гос. Архит-строит. Ун-т. СПб 2002г 8-12с.

6. Евтюков С.А., Василқев Я.В. Методика определения скорости движения пешеходов при производстве автотехнической экспертиз. Организация и безопасности дорожного

движения в крупных городах: Сборник докладов пятой международной конференции / СПб гос. Архит-строит. Ун-т. СПб 2002г, 297-299 с.

7. Рунэ Элквих и др. Справочник по безопасности дорожного движения. Пер. С. Норв. Под редакций прф. В.В. Силкянова М.: МАДИ (ГУ). 2001г – 754с.

8. В.В. Чванов. Сравнительный анализ международных статистических данных о дорожно-транспортных происшествиях. Сборник научных трудов МАДИ (ГУ). «Проектирование автомобильных дорог». Москва 2000г, 111-120с.

9. Ставничий Ю.А. Дорожно транспортная сеть и безопасность движения пешеходов. – М.: Транспорт, 1983г, 72с.

10. Азизов К.Х., Назаров А.А. Инструкция по организации движения в зонах детских учреждений с помощью дублирования символов дорожных знаков «Пешеходный переход» и «Дети» на проезжей части автомобильной дороги. ГАК. «Узавтодор». Ташкент.: 1997г-21с.

Мундарижа

бет

Кириш	3
1. <i>Боб. Ҳаракат хавфсизлигининг асосий йўналишлари.....</i>	5
1.1. Йўлларда ҳаракат хавфсизлигини таъминлашнинг давлат бошқарув тизими.....	5
1.2. Йўл ҳаракатини ташкил этишда «Автомобил-Ҳайдовчи-Йўл-Пиёда-Муҳит» тизимининг ўзаро боқлиқлиги.....	11
1.3. Ўзбекистон Республикасида автомобиллаштириш ва йўл тармоқларининг ўсиш кўрсаткичлари.....	13
1.4. Ҳаракатни ташкил этиш бўйича меъёрий ҳужжатлар.....	18
2. <i>Боб. Йўл ҳаракатининг асосий тавсифлари.</i>	
2.1. Транспорт ва пиёдалар ҳаракатини тавсифловчи асосий кўрсаткичлар.....	23
2.2. Транспорт ва пиёдалар оқимининг ҳаракат миқдори ва таркиби.....	26
2.3. Транспорт ва пиёдалар оқимининг тезлиги ва зичлиги....	30
2.4. Пиёдалар ҳаракатининг транспорт оқимига таъсири.....	33
3. <i>Боб. Пиёдалар иштирокидаги йўл-транспорт ҳодисалари ва уларнинг кўрсаткичлари.</i>	
3.1. Йўл-транспорт ҳодисалари тўқрисида тушунча.....	36
3.2. Йўл-транспорт ҳодисаларини ҳисобга олиш ва уларни қайд этиш.....	42
3.3. Пиёдалар иштирокидаги йўл-транспорт ҳодисаларининг турлари ва сабаблари.....	49
3.4. Йўл-транспорт ҳодисалари келтирадиган иқтисодий зарарлар.....	51
4. <i>Боб. Пиёдалар ҳаракат хавфсизлигини ошириш йўллари.</i>	
4.1. Пиёдалар ҳаракатини ташкил этишнинг	

тамойиллари.....	53	
4.2. Пиёдалар ўтиш жойларида зиддиятсиз ҳаракатни ташкил этиш.....		57
4.3. Болалар муассасалари олдида ҳаракат хавфсизлигини таъминлаш.....	63	
4.4. Ҳаракат хавфсизлигини оширишда тарцибот ишлари ва йўл ҳаракат қоидаларини бузганлик бўйича пиёдаларнинг жавобгарлиги.....	65	
Адабиётлар	71	