

3-mavzu: Yo'l belgi guruhlari. Ularni yo'l - ko'cha sharoitida qo'llash.

Tayanch iboralar: Yo'l belgilari. Ogohlantiruvchi belgilar. Imtiyoz belgilari. Taqiqlovchi belgilar. Buyuruvchi belgilar. Axborot-ishora belgilari. Servis belgilari. Qo'shimcha axborot belgilari. Belgilarni o'rnatishga qo'yiladigan talablar.

4. Buyuruvchi belgilar

Buyuruvchi belgilar transport vositalariga ko'rsatilgan yo'nalishda yoki faqat ma'lum yo'nalishlarda harakatlanishlari kerakligini buyuradi.

Buyuruvchi belgilar doira shaklda bo'lib, foni ko'k, tasviri oq rangda bo'ladi. Ular 8 ta bo'lib, birinchi va ikkinchi belgilar turlanishlarga ega, ya'ni 4.1.1, 4.1.2, 4.1.3, 4.1.4, 4.1.5, 4.1.6 kabi.

Belgilarni ta'sir doirasi va dahldorligi:

4.1.1-4.1.6 belgilarining belgilangan yo'nalishdagi transport vositalariga dahli yo'q.

4.1.1-4.1.6 belgilarining ta'siri qatnov qismlarining qaysi kesishmasi oldiga o'rnatilsa, shu kesishmaga tadbiq etiladi.

4.1.1 belgisi yo'l boshlanishiga o'rnatilsa, unga yaqin chorrahagacha amal qilinadi. Belgi o'ng tomonda joylashgan hovli va yo'lga tutash boshqa xududlarga burilishni taqiqlamaydi.

4.4. «Engil avtomobillar harakatlanadi» yengil transport vositalari, avtobus, mototsikllar, to'la vazni 3,5 tonnadan oshmaydigan yuk tashuvchi transport vositalarining harakatlanishiga ruxsat etiladi.

Belgining ta'sir oralig'ida yashovchi va ishlovchi fuqarolarga tegishli ularga va korxonalarga xizmat ko'rsatuvchi transport vositalariga bu belgi tadbiq etilmaydi.

Bunday hollarda transport vositalari belgilangan joyga eng yaqin chorrahadan kirib yoki chiqib ketishlari kerak.

5. Axborot-ishora belgilari

Axborot-ishora belgilari harakat qatnashchilariga yo'ldagi harakat tartibi xususiyatlari hamda aholi yashaydigan joylar va manzillarning joylashuvi haqida ma'lumot berish uchun qo'llaniladi.

Axborot-ishora belgilari asosan to'g'ri to'rtburchak shaklida bo'lib, foni ko'k, yashil, oq va sariq rangda bo'ladi. Tasviri esa oq va qora rangda bo'ladi. Axborot-ishora belgilari 40 ta bo'lib, ma'lum belgilar turlanadi.

Yashil fonli axborot-ishora belgilari avtomagistralga ta'luqli ekanligini bildiradi. Oq fonli axborot-ishora belgilari aholi yashash joyidaligini bildiradi. Sariq fonli axborot-ishora belgilari esa ta'mirlash ishlari ketayotgan yo'llarga o'rnatiladi.

4. БУЮРУВЧИ БЕЛГИЛАР

2-110A



5. АХБОРОТ - ИШОРА БЕЛГИЛАРИ

ХАРАКАТЛАНИШГА МУАЙЯН ТАРТИБ КИРИТАДИ ЕКИ БЕКОР ҚИЛАДИ, ШУНИНГДЕК АХОЛИ ЯШАЙДИغان ЖОЙЛАР ВА МАЙЖИЛЛАРИНИНГ ЖОЙЛАШУВИ ҲАҚИДА АХБОРОТ БERAДИ



6. Servis belgilari

Servis belgilari transport vositalari, yo'lovchilar va haydovchilarga xizmat ko'rsatish joylari haqida ma'lumot berish uchun qo'llaniladi.

Servis belgilari to'g'ri to'rtburchak shaklida bo'lib, foni ko'k va oq rangda, tasviri esa qora rangda berilgan bo'ladi. Servis belgilari 12 ta bo'lib, asosan bevosita joyning o'ziga o'rnatilgan bo'ladi.

7. Qo'shimcha axborot belgilari

Qo'shimcha axborot belgilari ular bilan birgalikda qo'llangan belgilarga aniqlik kiritish yoki ularning ta'sirini cheklash uchun qo'llaniladi.

Qo'shimcha axborot belgilari ham to'rtburchak shaklida bo'lib, foni oq, tasviri qora rangda bo'ladi. Qo'shimcha axborot belgilari 18 ta bo'lib, ba'zilar turlanadi.

Qo'shimcha belgilar qaysi belgi bilan birga joriy etilsa, bevosita shu belgi tagiga joylashtiriladi. 7.2.2-7.2.4, 7.13 qo'shimcha belgilari yo'lning, yo'l yoqasining, piyodalar yo'lkasining tepasiga o'rnatilgan belgining yoniga joylashtiriladi.

Vaqtinchalik (ko'chma tirgakdagi) va doimiy belgilar mano jihatidan bir-biriga zid kelgan hollarda haydovchilar vaqtincha o'rnatilgan belgilarga amal qilishlari kerak.

Eslatma: Ogohlantiruvchi, taqiqlovchi, buyuruvchi, axborot-ishora yo'l belgilarining tagida mazkur yo'l belgisining ta'sir oraligini ko'rsatuvchi 7.2.1 qo'shimcha axborot belgisi o'rnatilgan bo'lsa, yo'l belgilarining ta'sir oraligi oxirini ko'rsatuvchi yo'l belgisi o'rnatilishi shart emas.

Nazorat savollari:

1. Buyuruvchi belgilarga misollar keltiring.
2. Axborot – ishora belgilariga misollar keltiring.
3. Servis belgilarga misollar keltiring.
4. Qo'shimcha – axborot belgilariga misollar keltiring.

4- mavzu: Yo‘l belgi chiziqlarining guruhlari. Ularni yo‘l ko‘cha sharoitida qo‘llanilishi.

Tayanch iboralar. Yo‘l belgi chiziqlari. Yo‘l belgi chiziqlarining guruhlari. Qo‘llanish sharoiti. Yotiq yo‘l belgi chiziqlari. Tik yo‘l belgi chiziqlari.

Reja:

1. Yotiq chiziqlarning vazifalari va turlari.
2. Yotiq chiziqlarning farqlash belgilari.
3. Yotiq chiziqlarini qo‘llanilishi.
4. Yotiq chiziqlarning vazifasi va qo‘llanilishi.

Yo‘l harakatini tashkil etishda yo‘l belgilari bilan bir qatorda (yo‘l belgi) chiziqlari ham qo‘llaniladi. Chiziqlar yotiq va tik chiziqlarga bo‘linadi. Yo‘lning qatnov qismi yuzasidagi chiziqlar, ishoralar, yozuvlar va boshqa belgilar harakatlanish tartibini belgilaydi. Yo‘l yuzasidagi yotiq chiziqlar oq va sariq rangda bo‘ladi. Yotiq chiziqlar umuman soni 23 tani tashkil etadi, shundan 3 tasi sariq rangda bo‘ladi. Yotiq chiziqlar ranglaridan tashqari o‘lchamlari va ko‘rinishi bo‘yicha bir-biridan farq qilib, ma’lum vazifalarni bajaradi.

Savol:

1. Yotiq chiziqlar nima vazifani bajaradi? Yotiq chiziqlar nima uchun qo‘llaniladi?

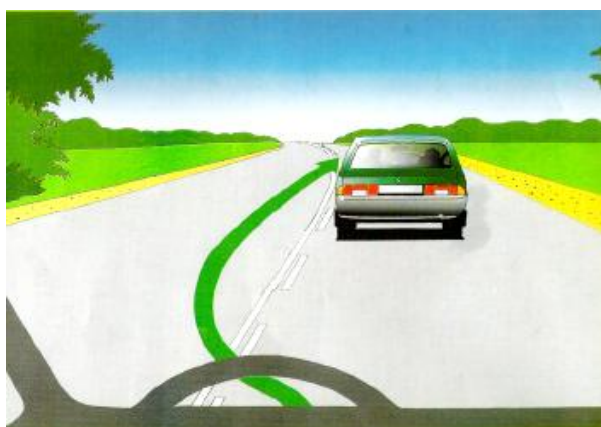
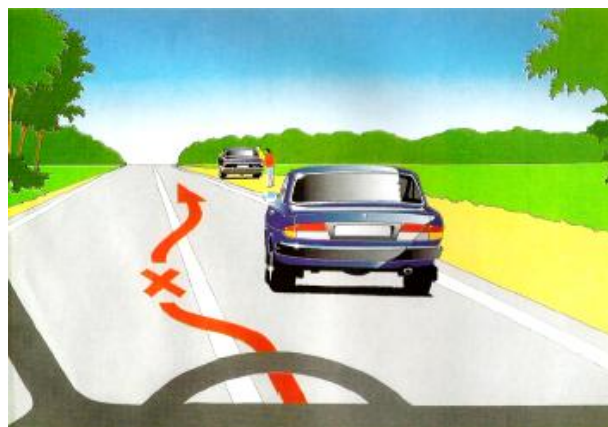
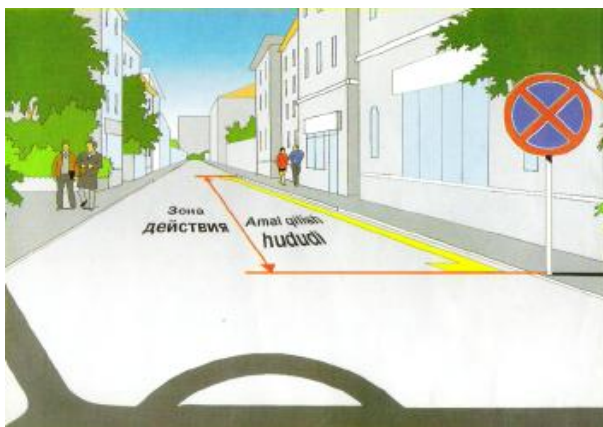
Ushbu savol berilib, auditoriyadan talabalarning fikri eshitiladi.

Javob: Ma’lumki, yo‘lning qatnov qismi yuzasidagi chiziqlar, ishoralar, yozuvlar va boshqa belgilar harakatlanish tartibini belgilaydi.[1]

Yuqorida berilgan savolga javoblar eshilib, o‘qituvchi tomonidan to‘ldiriladi va yotiq chiziqlar belgilangan vazifalarni bajarishi uchun turli o‘lchamda, rangda bo‘lishligi aytilib, ularni qayerlarda ishlatilishi tartib bilan aytib beriladi.

Qoidada belgilangan:

1.1 – chizig‘i qarama-qarshi yo‘nalishlarda harakatlanayotgan transport oqimlarini ajratadi, yo‘lning xavfli joylaridagi harakatlanish bo‘lagi chegarasini bildiradi; yo‘lning kirish taqiqlangan qismini ajratadi; transport vositalarining to‘xtab turish joyi chegarasini hamda avtomagistrallar qatoriga kiritilmagan yo‘lning harakatlanish qismi chegarasini bildiradi.



Nazorat savollari:

1. Nechta guruh yo'l belgi chiziqlari mavjud?
2. Yotiq yo'l belgi chiziqlari qayerlarga chiziladi?
3. Tik yo'l belgi chiziqlari qayerlarga chiziladi?
4. 1.1. raqamli o'q chizig'i nimani taqiqlaydi?
5. 1.11. raqamli yo'l belgi chizig'i qanday holatlarda qo'llaniladi?

5-mavzu: Piyodalarning vazifalari. Yo'lovchilarning vazifalari. Maxsus transport vositalarining imtiyozlari. Svetofor va tartibga soluvchining ishoralari.

Tayanch iboralar. Piyodar. Piyodalarning vazifalari. Yo'lovchilar. Yo'lovchilarning vazifalari. Maxsus transport vositalari. Maxsus transport vositalarining imtiyozlari. Svetofor. Tartibga soluvchi. Tartibga soluvchining ishoralari.

YHQda piyodalarning vazifalari bobi 8 bandni o'z ichiga oladi:

- 1-band. Yo'lda piyodalarni yurishi lozim bo'lgan joylar;
- 2-band. Piyodalarning tashkiliy jamlanmalari harakati tartibi;
- 3-band. Yo'lda qatnov qismidan o'tish tartibi;
- 4-band. Harakat tartibga solingan joylardan o'tish tartibi;
- 5-band. Harakat tartibga solinmagan joylardan o'tish tartibi;
- 6-band. Qatnov qismidagi piyoda harakatiga qo'yilgan tartiblar;
- 7-band. Maxsus transport vositalari yaqinlashganda piyodaga quyilgan talab;
- 8-band. Piyodalarga transport vositalarini kutish joylaridagi holatlarni izohlaydi.

Yo'lovchilarning vazifalari bobi 2 bandni o'z ichiga oladi:

- 1-band. Yo'lovchilarning majburiyatlari;
- 2-band. Yo'lovchilarga man qilingan harakatlar.

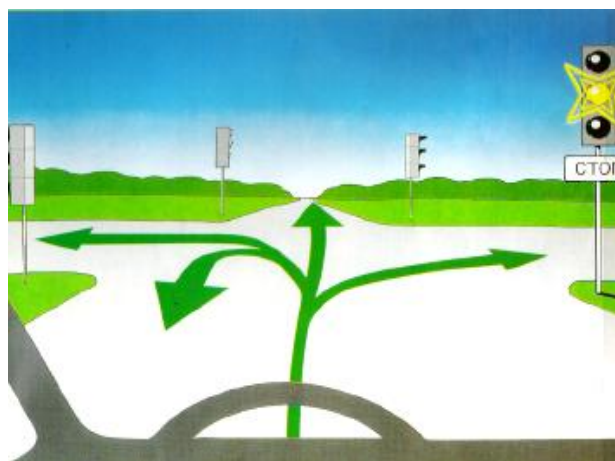
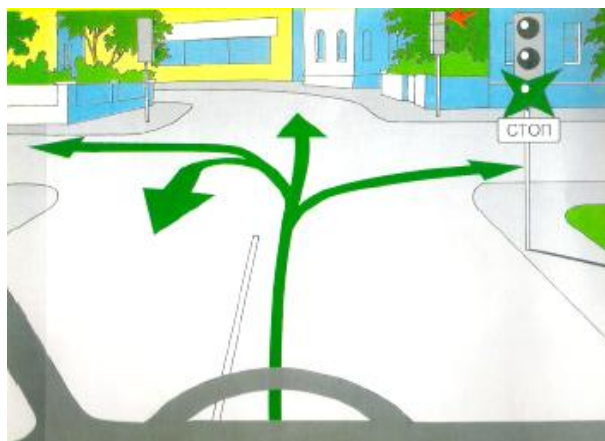
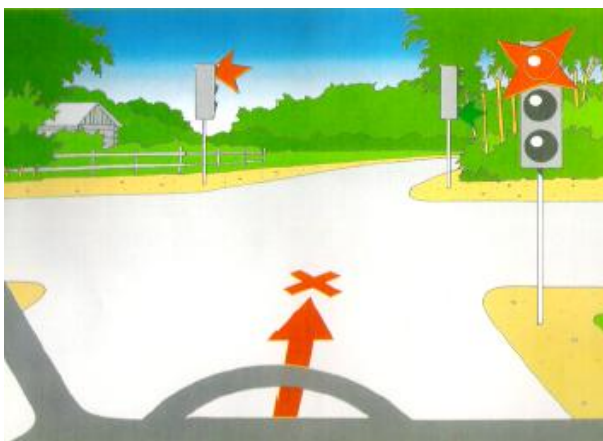
Maxsus transport vositalarining imtiyozlari bobi 4 bandni o'z ichiga oladi:

- 1-band. Ko'k rangli chiroq mayoqchali maxsus transport vositalarining huquqlari;
- 2-3-band. Haydovchilarga ko'k rangli chiroq mayoqchali transport vositasi yaqinlashgandagi vazifalar;
- 4-band. Zarg'aldoq yoki sariq rangli chiroq mayoqchasi yoqilgan maxsus transport vositalarini huquqlari.

Svetofor va tartibga soluvchining ishoralari.

Svetofor va tartibga soluvchining ishoralari bobi 15 bandni o'z ichiga oladi.

- 1-band. Svetofor yorug'lik ranglari turi va vazifasi bo'yicha svetoforning ko'rinish turlarini;
- 2-band. Svetoforning doirali ishoralarining ranglarini manolarini, ya'ni yashil rangni harakatlanishga ruxsat berishi va xozazo.
- 3-band. Svetoforning yo'naltirish ko'rinishidagi turini;
- 4-band. Yashil ishoradagi qora yo'naltirgichni manosini;
- 5-band. Piyodalar svetoforini;
- 6-band. Reversiv svetoforni ishoralarini;
- 7-band. Tramvay va belgilangan yo'nalishdagi transport vositalari uchun mo'ljallangan T-simon svetoforni;
- 8-band. Temir yo'l kesishmalaridagi svetoforni;
- 9-band. Tartibga soluvchining ishoralarini;
- 10-band. Tartibga soluvchining talablarini;
- 11-band. Tartibga soluvchini qo'shimcha ishorasini;
- 12-band. Svetoforni yoki tartibga soluvchini to'xtash ishorasida to'xtash joylarini;
- 13-band. Sariq ishorada yoki tartibga soluvchining qo'li yuqoriga ko'tarilganda haydovchilar keskin tormoz bermay, ulgira olmasalar, harakatini davom ettirishlari mumkinligini;
- 14-band. Haydovchi va piyodalarni tartibga soluvchini ishoralariga har qanday sharoitda amal qilishlarini;
- 15-band. Temir yo'l kesishmasida qo'shimcha ravishda taqiqlovchi tovushli ishora ham berilishi mumkinligini izohlaydi.



Nazorat savollari:

1. «Piyoda» - kim?
2. Piyodalarning vazifalari nimalardan iborat?
3. «Yo'lovchi» - kim?
4. Yo'lovchilarning vazifalari nimalardan iborat?
5. Qanday transport vositalari maxsus deyiladi?
6. Maxsus transport vositalarining imtiyozlari nimalardan iborat?
7. Qanday qurilma svetofor deyiladi?
8. Tartibga soluvchining asosiy ishoralari nimalardan iborat?

6-mavzu: Ogohlantiruvchi va falokat ishoralari, falokat sababli to'xtash belgisining qo'llanilishi. Harakatlanishni boshlash, yo'nalishlarni o'zgartirish.

Tayanch iboralar. Ogohlantiruvchi ishoralar falokat ishoralari. Falokatda to'xtash belgisi. Harakatlanishni boshlash. Yo'nalishni o'zgartirish.

Yo'lning qatnov qismida transport vositalarining joylashishi. Ogohlantiruvchi va falokat ishoralari, falokat sababli to'xtash belgisining qo'llanilishi bobi 9 bandni o'z ichiga oladi:

1-band. Ogohlantiruvchi ishoralarga qanday ishoralar kirishini. Bunda burilishni ko'rsatuvchi miltillovchi chiroq, ko'k bilan beriladigan ishoralar, tovush ishoralari fara chiroqlari nazarda tutiladi;

2-3-band. Burilish ishoralarini berilish tartibini. Bunda ishorani berilish shartligi, berish va tugallash vaqtlari izohlanadi;

4-band. Harakatlanishda boshqa TVlariga xalaqit bermaslikni ta'kidlaydi;

5-band. Tovushli ishora berish holatini;

6-band. Quvib o'tishda qo'shimcha fara chirog'idan foydalanish mumkinligini;

7-band. Falokat ishorasi va uni borilish vaqtlarini;

8-band. Falokat sababli to'xtash belgisini o'rnatish holatlarini;

9-band. Shatakka olish holatida falokat sababli to'xtash belgisini qo'llashni izohlaydi.

Harakatlanishni boshlash, yo'nalishni o'zgartirish bobi 11 banddan iborat bo'lib:

1-band. Haydovchini harakatlanishini boshlashi, yoki yo'nalishni o'zgartirishga tayyorlovchi holatni izohlaydi. Ya'ni u o'zidan boshqa TV lariga xalaqit qilmayotganligiga ishonch hosil qilishi kerak;

2-band. Yondosh xududdan chiqishni;

3-band. O'rin almashtirishdagi holatni;

4-band. O'ng va chapga burilishdagi holatni izohlaydi;

5-band. O'ng va chapga burilishni amalga oshirish tartibini;

6-band. Gabarit o'lchami katta bo'lgan TVlarini burilishini amalga oshirish tartibini;

7-band. Chapga burilish va qayrilib olish tartibini belgilaydi;

8-band. O'ng qo'l qoidasiga amal qilinadigan holatni;

9-band. Tezlanish va sekinlashish bo'lagi bor yo'llarda burilish tartibini 10-band. Qayrilib olish ta'qiqlangan joylarni izohlaydi;

11-band. Orqaga harakatlanish tartibini belgilaydi.

Yo'lning qatnov qismida TV larining joylashuvi bobi 12 bandni o'z ichiga oladi:

1-band. Relssiz transport vositalarining harakatlanish bo'laklarini tanlash tartibini belgilaydi.

2-band. To'rt va undan ortiq bo'lakli yo'llardagi cheklanishni;

3-band. Ikki tomonlama 3 bo'lakli yo'llarda harakatlanishni;

4-band. Harakatlanish bo'laklarini o'zgartirish holatlarini izohlaydi;

5-band. Tezligi 40 km/soatdan kam bo'lgan yo'llarning harakatlanish tartibini belgilaydi.

6-band. Tramvay izlariga chiqish holatini;

7-band. Bo'laklar chiziqlar bilan ajratilgan holatni;

8-band. Reversiv harakatlanishni yo'lga chiqish holatini;

9-band. Trotuar va piyodalar yo'lakchasiga chiqishga ruxsat etilgan holatni izohlaydi;

10-band. Oraliq masofa saqlash tartibini;

11-band. Aholi yashash joylaridan tashqarida og'ir yuk tashuvchi TV haydovchilarini harakatlanish tartibini belgilaydi;

12-band. To'siq bo'lgan holatni izohlaydi.

Nazorat savollari:

1. Qanday ishoralar ogohlantiruvchi ishoralar deyiladi?
2. Qanday ishoralar falokat ishoralari deyiladi?
3. Falokat sababli qanday to'xtash belgisi qo'llaniladi?

4. Harakatlanishni boshlashda qanday qoidalar mavjud?
5. Yoʻnalishni oʻzgartirishda qanday qoidalar mavjud?

7- mavzu: Harakatlanish tezligi, quvib o'tish, to'xtash va to'xtab turish.

Tayanch iboralar. Tezliklar. Tezlik miqdorlari. Tezlikni o'zgarishi. Quvib o'tish. To'xtash. To'xtab turish.

Harakatlanish tezligi bobi o'z ichiga 5 bandni oladi:

1- band. Haydovchi sharoitlarni hisobga olgan holda transport vositasini cheklangan tezlikdan oshirmasdan boshqarishini;

2- band. Aholi yashaydigan joydagi ruxsat etilgan tezlikni;

3- band. Aholi yashaydigan joylardan tashqaridagi ruxsat etilgan tezliklarni;

4- band. Har qanday yo'llardagi harakat tezliklarini;

5- band. Haydovchilarga taqiqlangan holatlarni izohlaydi.

13- bob. Quvib o'tish bobi 6 bandni o'z ichiga oladi:

1-band. Haydovchining quvib o'tish holatlarini;

2- band. Quvib o'tish shartlarini;

3- band. Quvib o'tishdagi harakat tezligi;

4- band. Quvib o'tishni tugallagandan keyingi holatlarni;

5- band. Quvib o'tishni taqiqlovchi holatlarni;

6- band. Aholi yashaydigan joylardan tashqaridagi yo'llarda quvib o'tish hollarini.

14- bob. To'xtash va to'xtab turish bobi 8 bandni o'z ichiga oladi:

1- band. Transport vositalarida yo'lning o'ng yoki chap tomonida to'xtash va to'xtab turish qoidalarini;

2- band. Transport vositalarini piyodalar harakatiga xalaqit bermasdan yo'l yoqasida qo'yishni;

3- band. Transport vositalarini aholi yashaydigan joylardan tashqarida to'xtash va to'xtab turishi mumkinligi;

4- band. To'xtash taqiqlangan joylar:

-tonnellarda, temir yo'l kesishmalarida, piyodalar o'tish joylarida va ularga 5 metrda kamroq masofa qolganda;

-to'xtash taqiqlangan yo'l belgisi (3.27) hamda chizig'i (1.4) ning ta'siri doirasida.

5- band. To'xtab turish taqiqlangan joylar:

- temir yo'l kesishmalariga 50 metr qolganda;

- to'xtash va to'xtab turishni taqiqlovchi yo'l belgilari (3.27-3.30) va chiziqlari (1.14-1.10) ta'sirlari doirasida.

6-band. To'xtash taqiqlangan joyda majburiy to'xtagan haydovchining ko'radigan choralari haqida;

7-band. To'xtagan transport vositalarini boshqa transport vositalari harakatiga xavf tug'dirmasligi to'g'risida;

8- band. Transport vositasini o'z-o'zidan harakatlanishini yoki undan foydalanishni istisno qiladigan ehtiyot choralar to'g'risida ma'lumot beradi.





Nazorat savollari:

1. Aholi yashash joylarida eng yuqori tezlik qancha?
2. Aholi yashash joylaridan tashqarida eng yuqori tezlik qancha?
3. Quvib o'tish nima?
4. Qanday holatlarda quvib o'tish taqiqlanadi?
5. Qayerlarda to'xtash man etilgan?
6. Qayerlarda to'xtab turish man etilgan?

8- mavzu: Chorrahalarda harakatlanish.

Tayanch iboralar. Chorraha. Tutashma. Chorraha xududi. Chorraha turlari. Chorrahalarni jihozlash. Chorrahada o'tish tartibi.

Chorrahalarda harakatlanish bobi 13 bandni o'z ichiga oladi va tartibga solingan chorrahalarda va tartibga solinmagan chorrahalarda harakatlanish tartiblarini belgilab beradi:

1- band. Chapga yoki o'ngga burilayotgan transport vositasining haydovchisi piyodalarga yo'l berish kerakligini;

2- band. Tirbandlik tufayli to'xtashga majbur bo'lgan haydovchining vazifalarini belgilaydi;

3- band. Haydovchilarning imtiyoz belgilariga amal qilish shartlarini izohlaydi;

4-band. Svetoforming yashil ishorasida haydovchining amal qilish kerak bo'lgan shartlarni;

5-band. Svetoforming qizil ishorasida haydovchining amal qilishi kerak bo'lgan shartlarni;

6-band. Relssiz transport vositalariga nisbatan tramvayning oldin o'tish huquqini belgilaydi;

7- band. Svetoforming ruxsat etuvchi ishorasida chorraha kirgan haydovchi undan chiqishda belgilangan yo'nalishda harakatni davom ettirish kerakligini;

8- band. Svetoforming ruxsat beruvchi ishorasida haydovchi chorraha orqali harakatlanishni tugallayotgan transport vositalari va qatnov qismidan tegishli yo'nalishda o'tishni tugallayotgan piyodalarga yo'l berish shartligini;

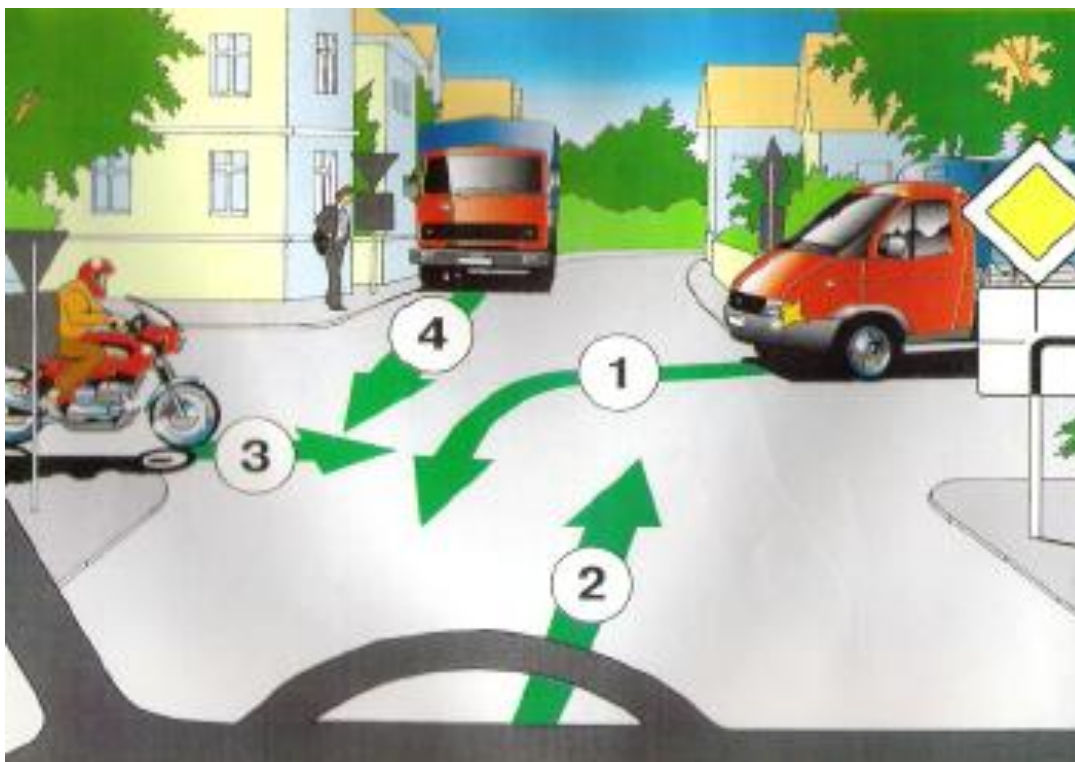
9- band. Asosiy yo'ldan kelayotgan transport vositasining haydovchisiga ikkinchi darajali yo'ldan kelayotgan transport vositasining haydovchisi yo'l berishi kerakligini izohlaydi;

10- band. Teng ahamiyatga ega bo'lgan yo'llar kesishgan chorrahada tramvay relssiz transport vositalariga nisbatan oldin o'tish huquqiga ega ekanligini belgilaydi;

11- band. Asosiy yo'lning yo'nalishi chorrahada o'zgarganda asosiy yo'lda harakatlanayotgan haydovchilar o'zaro teng ahamiyatli yo'llar chorrahasidan o'tish qoidasiga amal qilishlari kerakligini izohlaydi;

12- band. Chapga burilishda yoki qayrilib olishda relssiz transport vositasining haydovchisiga teng ahamiyatli yo'ldan qarama-qarshi yoki o'ngga harakatlanayotgan transport vositalariga yo'l berishi kerakligini;

13- band. Agar haydovchi o'zi harakatlanayotgan yo'lning qoplamasi bor-yo'qligini aniqlay olmasa va imtiyoz belgilari bo'lmasa, unda u o'zini ikkinchi darajali yo'lda deb hisoblash kerakligini belgilaydi.



Nazorat savollari:

1. Chorraha nima?
2. Tutashma nima?
3. Chorrahaning xududi qanday belgilanadi?
4. Qanday chorrahalar teng ahamiyatli?
5. Qanday chorrahalar teng ahamiyatsiz?
6. Qanday hollarda piyodalarga yo'l berish kerak?

**9- Mavzu: Temir yo‘l kesishmalari orqali harakatlanish.
Avtomagistrallarda harakatlanish. Turarjoy dahalarida harakatlanish. Tik nishablik va
balandlikda harakatlanish.**

Tayanch iboralar. Temir yo‘l kesishmalariga kirish to‘xtash taqiqlangan holatlar. Temir yo‘l kesishmasida majburiy to‘xtash. Avtomagistrallarda taqiqlangan holatlar. Turar joy dahalarida taqiqlangan holatlar. Tik nishablik va tik balandlikda harakatlanishdagi talablar.

Temir yo‘l kesishmalari orqali harakatlanish bobi 5 bandni o‘z ichiga oladi:

1-band. Temir yo‘l kesishmalarida poezd (lokomotiv, drezina) larning imtiyozini;

2-band. Temir yo‘l kesishmalariga yaqinlashayotgan haydovchiga majburiyat yuklaydi, haydovchi barcha yo‘l belgi va chiziqlariga, svetafor va navbatchi ishoralariga, shlagbaum holatiga, yaqinlashib kelayotgan poezd yo‘qligiga ishonch hosil qilishi shart;

3-band. Temir yo‘l kesishmasiga kirish taqiqlangan holatlarni, ya’ni quyidagi xonalarda temir yo‘l kesishmasiga kirish taqiqlanadi:

– Svetofor ishorasidan qat’iy nazar shlagbaum yopiq bo‘lganda;

– Shlagbaumdan qat’iy nazar svetaforning taqiqlovchi ishorasida;

– Navbatchini taqiqlovchi ishorasida.

– Agar ko‘rinish chegarasidagi masofada kesishmagan poezd yaqinlashib kelayotgan bo‘lsa;

– Kesishmadan keyin hosil bo‘ladigan tirbandlik tufayli haydovchi kesishmada to‘xtashga majbur bo‘lsa.

Bundan tashqari:

– Kesishma oldida turgan transport vositalarining qarama-qarshi harakatlanish bo‘lagiga chiqib aylanib o‘tishi;

– Shlagbaumni o‘zboshimchalik bilan ochish;

– Kesishma orqali zanjirli qishloq xo‘jalik, yo‘l qurilishi mashinalari va mexanizmlarini yurib o‘tishi;

– Temir yo‘l boshlig‘ining ruxsatisiz tezligi soatiga 8 km/soatdan kam bo‘lgan transport vositasini olib o‘tish taqiqlanadi.

4-band. Kesishma orqali harakatlanish taqiqlanganda to‘xtash joyini belgilaydi, ya’ni haydovchi to‘xtash chizig‘i 2.5 raqamli belgisi yoki svetafor oldida, ular bo‘lmaganda shlagbaumgacha kamida 5m, shlagbaum bo‘lmaganda esa birinchi temir yo‘l iziga kamida 10m qolganda to‘xtashi kerak.

5-band. Temir yo‘l kesishmasida majburan to‘xtab qolgan haydovchiga majburiyat yuklaydi, ya’ni majburan to‘xtab qolgan haydovchi darhol odamlarni tushirishi va kesishmani bo‘shatish choralarini ko‘rishi zarur. Bo‘shatishni iloji bo‘lmasa, ikki tomonga 1000 metrdan odam yuborishi, (agar 1 kishi bo‘lsa yo‘l yaxshi qo‘rinmaydigan tomonga), o‘zi transport vositasi yonida qolishi va umumiy xatar borligi ishorasini berishi zarur. Poezd ko‘ringanda to‘xtash ishorasini berib u tomonga yugurishi kerak.

– To‘xtash ishorasi - qo‘lni gir aylantirish.

– Umumiy xatar 1 ta uzun va 3 ta qisqa tovush ishorasi orqali beriladi.

18. Avtomagistrallarda harakatlanish bobi o‘z ichiga 2 bandni oladi:

1-band. Avtomagistrallarda taqiqlangan harakatlar, ya’ni, avtomagistrallarda piyodalar, uy hayvonlari, ot aravalar, velosipedchilar, mopedlar, traktorlar va o‘zi yurar mashina va mexanizmlar, texnik tavsifnomasiga yoki holatiga ko‘ra tezligi soatiga 40 km/soatdan oshmaydigan transport vositalari harakatlanishi.

– Ruxsat etilgan to‘la vazni 3,5t dan ortiq bo‘lgan yuk avtomobillariga birinchi va ikkinchi bo‘laklardan boshqa bo‘lakda harakatlanishni taqiqlaydi.

– 5.15 va 6.11 belgilar bilan belgilangan maxsus to‘xtab turish maydonlaridan boshqa joylarda to‘xtash.

- Ajratuvchi bo‘lakning texnologik uzilish joylariga kirish va qayrilab olish.
- Orqaga harakatlanish.
- Transport vositasini boshqarishni o‘rgatish.

2-band. Qatnov qismida majburiy to‘xtash haydovchiga majburiyat yuklaydi. Ya’ni qatnov qismini tezroq bo‘shatish chorasini ko‘rish zarur.

19. Turarjoy dahalarida harakatlanish bobi 5 bandni o‘z ichiga oladi:

1- band. Turarjoy dahalarida piyodaning imtiyozlari;

2- band. Turarjoy dahalarida taqiqlangan harakatlari, ya’ni:

- Transport vositasini boshqarish mashg‘ulotlarini o‘tkazish;
- Motor ishlab turgan holda to‘xtash;

– Ruxsat etilgan to‘la vazni 3,5t dan ortiq bo‘lgan yuk avtomobillarning maxsus ajratilgan joyidan tashqarida to‘xtatish.

3-band. Turarjoy dahalarida atrof muhitni himoyalaydi, inshoot, qurilma va o‘simliklarni shikastlantirmaslik kerak.

4-band. Turarjoy dahalaridan chiqishda haydovchiga majburiyat yuklaydi, ya’ni haydovchi turarjoy dahalaridan chiqishda boshqa harakat qatnashchilariga yo‘l berishi kerak.

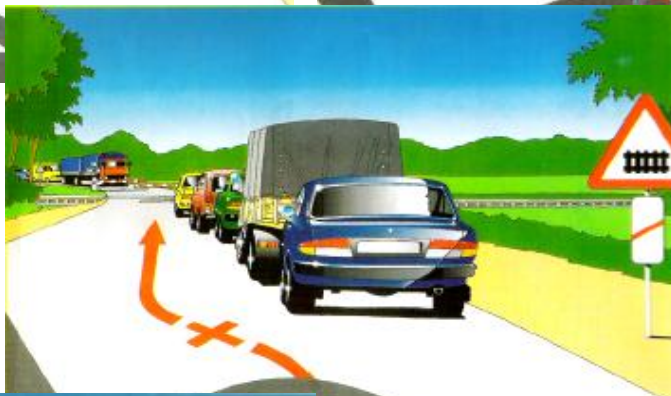
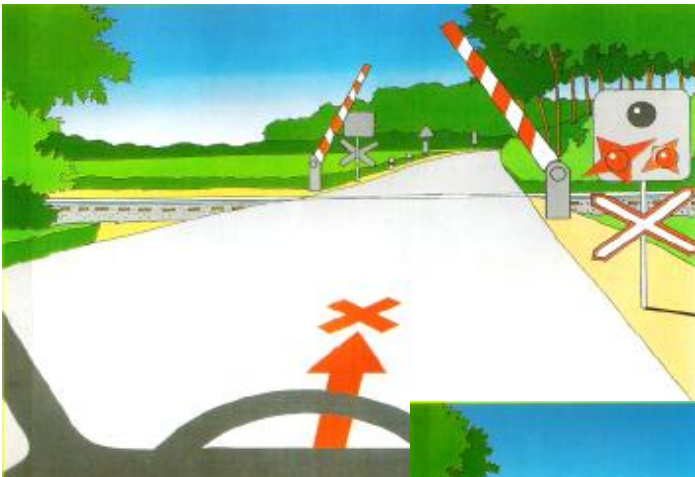
5-band. Ushbu bo‘limdagi talablar xavfli xududlarga ham tegishli ekanligini izohlaydi.

20. Tik nishablik va balandliklarda harakatlanish bobi 3 ta bandni o‘z ichiga oladi:

1- band. Harakatlanish navbatini;

2- band. Tormoz tizimi ishlamay qolganda transport vositalarini kirishi shart bo‘lgan joylarni;

3- band. Ushbu joylarda uzatma yoki ilashish muftasini ajratib nishablikka harakatlanish taqiqlanishini izohlaydi.



Nazorat savollari:

1. Qanday hollarda temir yo‘l kesishmasiga kirish taqiqlanadi?
2. Qanday hollarda temir yo‘l kesishmalarida majburiy to‘xtash kerak?
3. Qanday yo‘llarni avtomagistral deyiladi?
4. Avtomagistrallarda nimalar taqiqlanadi?
5. Turarjoy dahalarida qanday yo‘l belgisi o‘rnatiladi?
6. Tik nishablik va tik balandlikda qanday harakatlanish kerak?

10- mavzu: Transport vositalaridan foydalanishni taqiqlovchi shartlar.

Tayanch iboralar. Tormoz tizimi bo'yicha taqiqlangan shartlar. Boshqaruv qurilmasi va tashqi yoritgichlar bo'yicha taqiqlangan shartlar. Oyna tozalagich, shinalar va yurgizgich bo'yicha taqiqlangan shartlar.

Transport vositalaridan foydalanishni taqiqlaydigan shartlar YHQ- ning 3-ilovasida berilgan bo‘lib, 7 bobni o‘z ichiga oladi:

- 1-bob. Tormoz tizimi bo‘lib, 7 band;
- 2-bob. Boshqaruv qurilmasi. 4 band;
- 3-bob. Tashqi yoritgichlar. 4 band;
- 4-bob. Oyna tozalagich va oyna yuvgichlar. 2 band;
- 5-bob. Shinalar. 7 band;
- 6-bob. Yurgizgich (motor). 5 band;
- 7-bob. Transport vositasi tuzilishining bo‘lak qismlari. 15 band.

1-bob. 1-bandi. Tormoz tizimining tuzilishi o‘zgartirilsa, ishlab chiqaruvchi korxona talablariga mos kelmasa, yoki transport vositasining shu turida ko‘zda tutilmagan tormoz suyuqligi yoki boshqa qismlar qo‘llanilsa, transport vositasidan foydalanish taqiqladi;

2-band. Tormoz tizimining samaradorligi me‘yorlarini belgilaydi, ya‘ni transport vositalarining turiga qarab tormoz yo‘li me‘yorlari o‘rnatilgan. Ular ta‘minlanmasa transport vositasidan foydalanish taqiqlanadi.

3-band. Gidravlik tormoz uzatmasining zichligi buzilgandagi va havo siquvchi moslamada germetik yo‘qolgandagi holat;

5-band. Tormoz uzatmasidagi havo bosimini o‘lchaydigan asbob (manometr) ishlamagandagi holat;

6-band. To‘xtab turish tormoz tizimi transport vositasini harakatsiz holatda ushlab tura olmagan holat, ya‘ni:

- To‘la vazndagi transport vositalarini 16% dan kam bo‘lmagan qiyalikda.
- Aslahalangan yengil avtomobillar va avtobuslar 23% dan kam bo‘lmagan qiyaliklarda.
- Aslahalangan holatdagi yuk ulovlari va avtopoezdlarni

7-band. Qulfovchi moslama to‘xtatib turish tormoz tizimining dastagi (richagi)ni ushlab tura olmagan holat;

2-bob. 1-band. Boshqaruvchi qurilmasidagi eng katta lyuftni bo‘lgandagi holat. ya‘ni:

- yengil avtomobillar va mikroavtobuslar 10°
- Yuk avtomobillari 25°

2-band. Boshqaruv qurilmasidagi qismlar tuzilishida ko‘zda tutilmagan sezilarli o‘zgarishlar bo‘lgandagi, rezbali birikmalar tegishli ravishda mustahkamlanmagan holatlar;

3-band. Boshqaruv qurilmasining tuzilishida ko‘zda tutilgan kuchaytirgich nosoz bo‘lsa yoki umuman bo‘lmagan holat;

4-band. Bosharuv qurilmasida nuqsonli qisimlardan foydalanish holat;

3-bob. 1 band. Tashqi yoritgichlar soni, turi, joylashuvi va ishlash tartibi transport vositasining tuzilishi talbiga mos kelmasa taqiqlanishi berilgan.

2-band. Yorituvchi fara nurini yo'nalishi buzilgandagi holat;

3-band. Agar tashqi yoritgichlar va nur qaytargichlar belgilangan tartibda ishlamayotgan yoki ifloslangan holat;

4-band. Yoritish asboblarida nur sochuvchi bo'lmasa yoki mos kelmaydiganidan foydalanilgandagi holat.

4-bob. 1-band. Oyna tozalagich belgilangan tartibda ishlamayotgandagi holat;

2-band. Transport vositasining tarkibida ko'zda tutilgan oyna yuvgich ishlamayotgandagi holat;

5-bob, 1-band. Transport vositalarining shinalari naqshlari qoldiq izlarining me'yorini belgilaydi, ya'ni:

–yengil avtomobillarda, 1,6mm dan kam.

– YUk avtomobillarida 1,0mm dan kam,

– Avtobuslarda 2,0m dan kam.

– Mototsikl va mopedlarda 0,8mm dan kam bo'lmasligi kerak.

2-band. Shinalarning ba'zi joylari shikastlangandagi holat;

3-band. Qo'shaloq shinalar orasida xavf-xatar tug'diruvchi begona jismlar kirib qolgandagi holat;

4-band. Shina o'lchamlari yoki unga cheklangan og'irlik transport vositasining turiga mos kelmagandagi holat;

5-band. Transport vositasining bitta o'qiga diagonal va radial, shuningdek, har xil naqshli shinalar o'rnatilgan bo'lgandagi holat;

6-band. Shaharlararo qatnaydigan avtobusning oldingi o'qiga naqshi qayta tiklangan shina, boshqa o'qiga esa ikkinchi marta ta'mirlash yo'li bilan tiklangan shina o'rnatilgandagi holat;

7-band. Yengil avtomobillar yoki avtobuslarning oldingi o'qiga ikkinchi marta ta'mirlash yo'li bilan tiklangan shinalar o'rnatilgan bo'lgandagi holat;

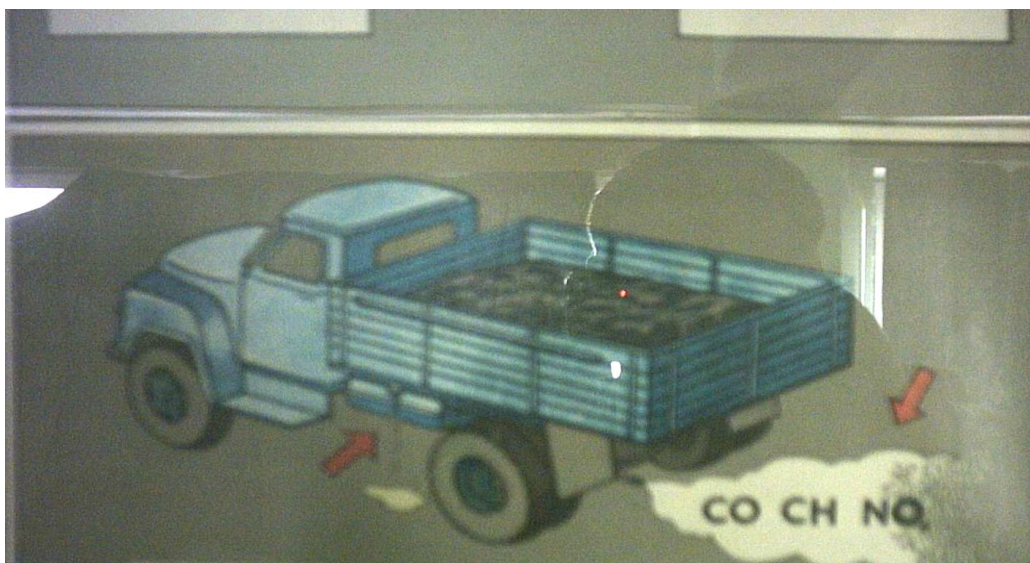
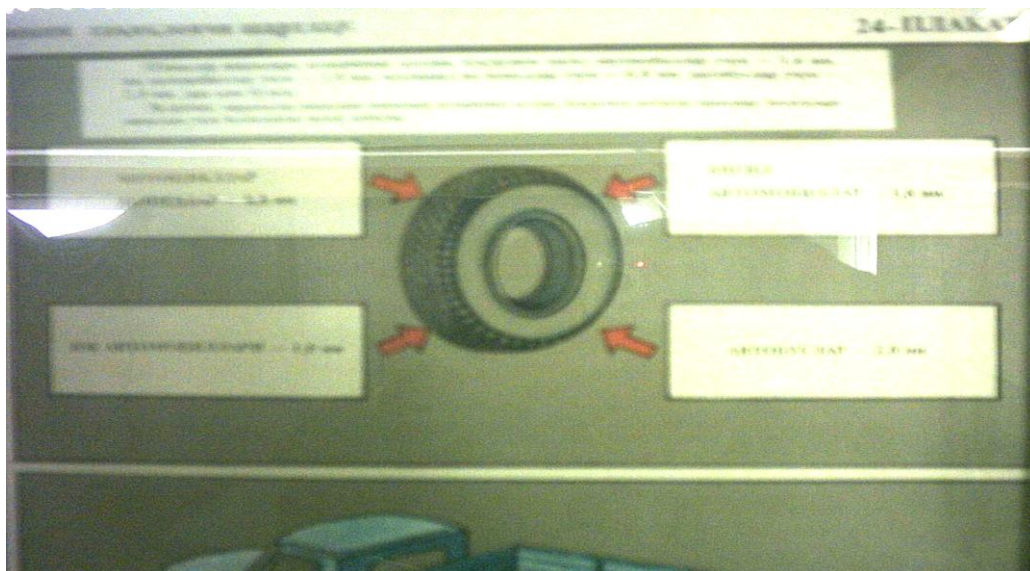
6-bob. 1-band. Ishlatilgan gazlardagi zaharli moddalar me'yoridan ortiq bo'lsa.

2-band. Yonilg'i uzatish tizimi jips(zich)ligi bo'lmasa.

3-band. Radio to'lqinlaridagi shovqinni so'ndiruvchi moslamalar bo'lmasa.

4-band. Ishlatilgan gazlarni chiqarish tizimi buzuk bo'lsa.

5-band. DAN organi ruxsatisiz yurgizgich tuzilishiga o'zgartirish kiritilgan bo'lsa boshqa turdagi yonilg'i ishlatish uchun qo'shimcha moslama va jixozlar o'rnatilgan bo'lsa, bunday TV laridan foydalanishni taqiqlanishini izohlaydi.



Nazorat savollari:

1. Qanday holatlarda tormoz tizimidan foydalanish taqiqlanadi?
2. Qanday holatlarda yorigichlardan foydalanish taqiqlanadi?
3. Qanday holatlarda oyna tozalagichlardan foydalanish taqiqlanadi?
4. Qanday holatlarda shinalardan foydalanish taqiqlanadi?
5. Qanday holatlarda rul boshqarmasidan foydalanish taqiqlanadi?

11- mavzu: Transport vositalarining boshqarishni o'rgatish. Odam tashish. Yuk tashish. Velosiped va aravalar harakatlanishi shuningdek, hayvonlarni haydab o'tishga doir qo'shimcha talablar.

Tayanch iboralar. Boshqarishning o'rgatish vakolati, o'rganuvchi, transport vositasi odam tashishda haydovchi vakolatlari. Odam tashish qoidalari. Odam tashish taqiqlangan holatlar. Yuk tashish qoidalari. Yuk tashishda DANdan ruxsat olish va velosiped haydovchilariga man qilingan harakatlar. Piyoda va haydovchilarni yo'llarda harakatlantirish qoidalari.

Transport vositasini boshqarishni o'rgatish bobi 6 bandni o'z ichiga oladi:

- 1- band. Transport vositasini boshqarishni boshlash;
- 2- band. Yo'llarda boshqarishni o'rgatishga o'tish davri;
- 3- band. Yo'riqchining vakolatlari;
- 4- band. Haydovchilarni tayyorlashning boshlang'ich yoshlari;
- 5-band. Boshqarishni o'rgatishda foydalaniladigan transport vositasining jihozlanish qoidasi;
- 6- band. Boshqarishni o'rgatish DAN bilan kelishilgan ma'lum marshrutda amalga oshirilishi.

Odam tashish bobi 8 bandni o'z ichiga oladi.

- 1- band. Haydovchilarning odam tashish huquqlari;
- 2- band. Yuk avtomobillarda odam tashiganda avtomobilni jihozlash qoidalari;
- 3- band. Tashilayotgan odamlar soni;
- 4 - band. Harakatlanishni belgilaydi. Haydovchiga majburiyat yuklaydi.
- 5 – band. Yuk tashishda yukxonada odam tashishga ruxsat etilgan holat;
- 6 - band. Bolalarni tashish qoidalari;
- 7 -band. Odamlarni transport vositasiga chiqarish va tushirish qoidalari;
- 8 - band. Odamlarni tashish taqiqlangan holatlar;

Yuk tashish bobi 5 bandni o'z ichiga oladi:

- 1- band. Transport vositalarida tashilayotgan yuklarni miqdori;
- 2- band. Yukni tashish xavfsizligi bo'yicha haydovchiga majburiyat;
- 3- band. Yuk tashish ma'lum jarayonlarga amal qilish zarurligi;
- 4- band. Transport vositalarining gabaritlaridan chiqib turadigan yuk qoida talablari bo'yicha

belgilanishi zarurligi;

- 5- band. Yuk tashishda DAN organlaridan ruxsat olinadigan holatlar.

Velosiped va aravalar harakatlanishi, shuningdek, xayvonlarni xaydab o'tishga doir qo'shimcha talablar bobi 9 bandni o'z ichiga oladi:

- 1 -band. Velosiped va aravachalarni boshqarishni boshlang'ich yoshi;
- 2- band. Velosiped, moped va aravachalarning harakatlanish joyi;
- 3- band. Velosipedni jihozlanish tartibi;
- 4- band. Velosiped va moped haydovchilariga taqiqlangan harakatlar;
- 5- band. Chorrahadan tashqaridagi harakat tartibga solinmaydigan joyda velosiped haydovchilariga majburiyat yuklaydi.
- 6- band. Ot aravalar haydovchilariga majburiyat yuklaydi.
- 7- band. Haydovchilarning hayvonlarni xaydab borish tartibi;
- 8- band. Xayvonlarni temir yo'l kesishmasidan haydab o'tish tartibi;
- 9- band. Hayvonlarni minib yoki haydab ketayotgan va aravani boshqarayotgan shaxslarga taqiqlangan harakatlar.

Mansabdor shaxslar va fuqarolarning yo'l harakati xavfsizligini ta'minlash, transport vositalarini yo'lga chiqarish, ularga raqam va taniqlik belgilarini o'rnatish bo'yicha vazifalari bobi 10 bandni o'z ichiga oladi:

- 1 - band. Mexanik transport vositalarini ro'yxatdan o'tkazish muddati;
- 2 - band. Mexanik transport vositasi va transport vositalarida raqam belgilari qanday tartibda bo'lishi zarurligi;
- 3 - band. Transport vositalaridagi taniqlilik belgilarini qanday tartibda bo'lishi. Bunday avtopoezd, turumlangan bolalar guruxini tashish, boshqarishni o'rgatish, tezlik cheklangan

xavfsizlikka katta o'lchamli yuk, uzun o'lchamli yuk, uzun o'lchamli transport vositasi, falokat sababli to'xtash, shifokor, nogiron belgilaridir.

4- band. Shatakka olishda egiluvchan ulagichli jihozlash tartibi;

5- band. Qattiq ulagichga talab;

6- Transport vositasidan foydalanish taqiqlangan hollar;

7- band. Transport vositasining texnik holatiga va ulardan foydalanishga javobgar bo'lgan mansabdor shaxslarga taqiqlangan holatlar;

8- band. Yo'llar, transport yo'llari kesishmalari va boshqa yo'l inshootlarining holatiga javobgar bo'lgan mansabdor va boshqa shaxslarga majburiyat;

9- band. Yo'llarda ta'mirlash ishlari olib borayotgan javobgar mansabdor va boshqa shaxslarga majburiyat;

10- band. Amaldagi qonun xujjatlarida ko'zda tutilgan hollarda tegishli mansabdor va boshqa shaxslar tomonidan DAN organlari bilan kelishiladigan holatlar.



Nazorat savollari:

1. Boshqarishni o'rgatish qayerlarda o'tkaziladi?
2. Necha yoshdan boshqarish huquqi beriladi?
3. Odam tashishga qanday hollarda ruxsat beriladi?
4. Odam tashishda haydovchilarning qanday vakolatlari bor?
5. Yuk tashishda nimalarga e'tibor berish kerak?
6. Yuk tashishda qay hollarda YHXB dan ruxsat olinadi?

12-mavzu. Yo'للarda harakat xavfsizligini ta'minlashning davlat boshqaruv tizimi. O'zbekiston Respublikasining Harakat xavfsizligi to'g'risidagi Qonuni.

Tayanch iboralar. Vakolatli organlar. O'zbekiston avtomobil va daryo transporti agentligi. «O'zavtoyo'l» DAK. Vazirlar Mahkamasi vakolatlari. Mahalliy Davlat Hokimiyati organlari vakolati.

O'zbekiston Respublikasining «Yo'l harakati xavfsizligi» to'g'risidagi qonunidan kelib chiqqan ravishda, yo'l harakati xavfsizligini ta'minlash sohasidagi davlat boshqaruvi O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasi, mahalliy davlat hoqimiyati organlari va maxsus vakolatli davlat organlari tomonidan amalga oshiriladi.

Yo'l harakati xavfsizligini ta'minlash sohasidagi maxsus vakolatli davlat organlariga quyidagilar kiradi:

O'zbekiston avtomobil va daryo transporti agentligi;

O'zbekiston avtomobil yo'llari qurish va ulardan foydalanish davlat-aktsiyadorlik kontserni;

O'zbekiston Respublikasi Ichki ishlar vazirligining Davlat harakat xavfsizligi nazorati.

1. O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining yo'l harakati xavfsizligini ta'minlash sohasidagi vakolatlari:

Yo'l harakati xavfsizligini ta'minlash davlat dasturlarini tasdiqlash va ularni amalga oshirish ustidan nazorat olib borish;

Yo'l harakati qoidalarini hamda yo'l harakati xavfsizligini ta'minlash va yo'l harakatini tashkil etish masalalariga doir boshqa normativ hujjatlarni tasdiqlash;

Vazirliklar va idoralarning yo'l harakati xavfsizligini ta'minlash, ekologik xavfsizlik talablariga rioya etish sohasidagi faoliyatini muvofiqlashtirib borish;

Transport vositalari va yo'llarning texnikaviy holatiga, yo'llar va temir yo'ldan o'tish joylari bo'ylab yo'l harakati xavfsizligiga doir yagona talablarni belgilash;

Transport vositalari haydovchilarini tayyorlashga, shuningdek, aholiga yo'llarda yurish-turish xavfsizligi qoidalarini o'rgatishga doir umumiy talablarni belgilash;

Transport vositalari haydovchilarini, shunday vositalarning o'zini, yo'l harakati qoidalarining buzilishi hollarini, yo'l-transport hodisalari va boshqa ko'rsatkichlarni hisobga olishning yagona tizimini tasdiqlash;

Qonun hujjatlariga muvofiq boshqa vakolatlarni amalga oshirish.

2. Mahalliy davlat hoqimiyati organlarining yo'l harakati xavfsizligini ta'minlash sohasidagi vakolatlari:

Yo'l harakati xavfsizligini ta'minlash davlat dasturlarini amalga oshirish;

Yo'l harakati xavfsizligini ta'minlash hududiy dasturlarini tasdiqlash hamda ularni amalga oshirish ustidan nazorat olib borish;

Yo'l harakati xavfsizligi tibbiy jihatdan ta'minlanishini, shuningdek, yo'l-transport hodisalari sodir bo'lganda jabrlanganlarga tibbiy yordam ko'rsatilishini tashkil etish;

Yo'l-transport hodisalari oqibatida jarohatlanishlarning oldini olish, aholiga yo'llarda yurish-turish xavfsizligi qoidalarini o'rgatish, yo'l harakati xavfsizligini targ'ib etish hamda ekologik xavfsizlik talablariga rioya etish chora-tadbirlarini ko'rish;

Shaharlardagi, shaharchalar va qishloq aholi punktlaridagi ko'chalarning, yo'laklarning, shuningdek, shahar elektr transporti yo'llarining qurilishi va soz holatda saqlanishini ta'minlash;

Qonuniy hujjatlariga muvofiq boshqa vakolatlarni amalga oshirish.

3. O'zbekiston avtomobil va daryo transporti agentligining yo'l harakati xavfsizligini ta'minlash sohasidagi vakolatlari:

Yo'l harakati xavfsizligini ta'minlash davlat dasturlarini ishlab chiqish va amalga oshirishda ishtirok etish;

Avtomobilda yuk tashish xavfsizligini ta'minlash masalalari yuzasidan normativ hujjatlarni ishlab chiqish;

Transport vositalari va transportda ko'rsatiladigan xizmatlar sertifikatlashtirilishini amalga oshirish;

Yo'l harakati xavfsizligi to'g'risidagi qonun hujjatlariga avtomobil transportida rioya etilishi ustidan nazorat olib borish;

Qonun hujjatlariga muvofiq boshqa vakolatlarni amalga oshirish.

4. O'zbekiston avtomobil yo'llari qurish va ulardan foydalanish davlat-aktsiyadorlik kontsernining yo'l harakati xavfsizligini ta'minlash sohasidagi vakolatlari:

O'z tasarrufidagi avtomobil yo'llaridan transport vositalarining xavfsiz qatnovi uchun bu yo'llarning soz holatda saqlanishini ta'minlash;

Yo'l harakati qatnashchilarini yo'l qoplamasining holati, gidrometeorologiyaga oid va boshqa sharoitlar to'g'risida zarur axborot bilan ta'minlash;

Avtomobil yo'llarida yo'l harakatini boshqarish vositalari, tezkor aloqa tizimi qurilishi va jihozlanishini amalga oshiradi hamda ularning saqlanishini ta'minlash;

Avtomobil yo'llarining qatnov uchun xatarli joylarini aniqlash va bu joylarda yo'l harakatini tashkil etishni takomillashtirish chora-tadbirlarini ko'rish;

Og'ir vaznli, yirik o'lchamli, xavfli va maxsus yuklarni tashuvchi transport vositalarining qatnov yo'nalishlarini belgilashda ishtirok etish, shuningdek, yo'l xizmati ko'rsatish ob'ektlari joylashuviga rozilik berish;

Qonuniy hujjatlariga muvofiq boshqa vakolatlarni amalga oshirish.

5. O'zbekiston Respublikasi Ichki ishlar vazirligi Davlat harakat xavfsizligi nazorati yo'l harakati xavfsizligini ta'minlash sohasidagi vakolatlari:

Yo'l harakati xavfsizligi standartlari, qoidalari va normalarini ishlab chiqish;

Yo'l harakati qatnashchilarining ushbu qonunga, yo'l harakati qoidalariga hamda boshqa qonun hujjatlarining yo'l harakati xavfsizligini ta'minlashga oid qismiga rioya etishi ustidan nazorat olib borish;

Jamoat transportining, shuningdek og'ir vaznli, yirik o'lchamli, xavfli va maxsus yuklarni tashuvchi transport vositalarining qatnov yo'nalishlarini belgilashda ishtiroq etish;

Yo'llarni, temir yo'l kesishuvi joylarini, avtomobil yonilg'isi quyish tarmoqlarini, transport vositalarining konstruksiyalarini qurish, rekonstruksiya qilish loyihalariga rozilik berish;

Foydalanishdagi transport vositalarining texnik holati ustidan nazorat olib borish, transport vositalarining texnik ko'rigini o'tkazish;

Yo'llar va temir yo'ldan o'tish joylarining saqlanishi, ularning yo'l harakatini boshqarish vositalari bilan jihozlanishi ustidan nazorat olib borish;

Yo'l harakati xavfsizligi standartlari, qoidalari va normalariga muvofiq bo'lmagan yo'llar va temir yo'l kesishuvi joylaridan foydalanishni ta'qiqlash;

Transport vositalari, yo'l harakati qoidalarining buzilishi hollari va yo'l-transport hodisalari hisobini va ro'yxatini yuritish;

Transport vositalarini boshqarish huquqiga doir guvohnomalar berish;

Qonuniy hujjatlarga muvofiq uning vakolat doirasiga berilgan ma'muriy huquqbuzarliklar to'g'risidagi ishlarni ko'rish;

Qonuniy hujjatlariga muvofiq boshqa vakolatlarni amalga oshirish.

Nazorat savollari:

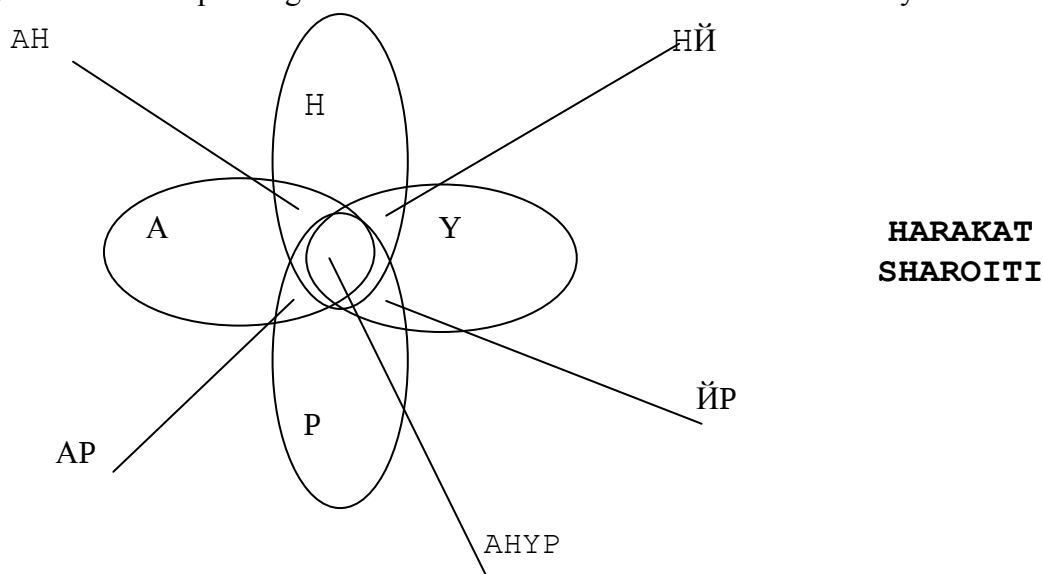
1. Harakat xavfsizligini ta'minlashda qanday davlat boshqaruv organlari mavjud?
2. O'zbekiston avtomobil va daryo transporti agentligining vakolatlari nimalardan iborat?
3. «O'zavtoyo'l» DAK ning vakolatlari nimalardan iborat?
4. O'zbekiston Respublikasi IIV Davlat harakat xavfsizligi nazoratining vakolatlari nimalardan iborat?

13-mavzu. Yo'l harakatini tashkil etishda «Avtomobil-Haydovchi-Yo'l- Piyoda- Muhit» tizimining o'zaro bog'liqligi.

Tayanch iboralar: «A-H-Y-P-M» tizimi. «A-H-Y-P-M» tizimining o'zaro bog'liqligi. Avtomobillashtirish. Avtomobillashtirish darajasi.

Avtomobil yo'llarida insonlar tomonidan boshqariladigan turli xildagi mexanik va mexanik bo'lmagan transport vositalari, harakatlanayotgan (yoki harakatda bo'lmagan) piyodalar majmuidan iborat murakkab dinamik tizim mavjuddir. Bu tizim yo'l harakati deb ataladi.

Yo'l harakatining muammolari va turli xususiyatlari eng avvalo «Avtomobil- Haydovchi- Yo'l-Piyoda» tizimi orqali belgilanadi. Ular o'z navbatida atrof-muhitda faoliyat ko'rsatadilar (1.1-rasm).



1.1-rasm. «Avtomobil-haydovchi-yo'l-piyoda-muhit» tizimi

Tizimga quyidagi tashkiliy qismlar kiradi: A (avtomobil), H (haydovchi), Y (yo'l), P (piyoda). Bu tashkiliy qismlar muhitda faoliyat ko'rsatibgina qolmasdan, atrof-muhit bilan ularning har biri chambarchas bog'liq bo'ladi. «Muhit» deb atrof-muhitning yo'l harakati xavfsizligiga mujassamlashgan ta'siri tushuniladi va u quyidagi faktorlardan tashkil topadi: 1) ob-havo (meteorologik ko'rinish, yog'ingarchilik, shamol, temperatura); tabiiy-landshaft (tekislik, qiradirlilik, tog'lik, yer osti, yer usti suvlari va h.k.z.); mexanik (shovqin, chang, tebranish, gaz chiqindilari bilan ifloslanganlik va h.k.). «A-H-Y-P-M» tizimda mexanik «Avtomobil-Yo'l (AY)» va biomexanik «Haydovchi-Avtomobil», «Haydovchi-Yo'l», «Piyoda-Avtomobil» va «Piyoda-Yo'l», hamda biologik «Haydovchi-Piyoda», tizimlarini ajratib ko'rsatish mumkin.

«A-H-Y-P-M» tizim optimal faoliyat ko'rsatishida har bir tashkil etuvchining alohida, hamda ularning birgalikdagi (AH, HY, YP, AP va boshqa) tasniflari katta ahamiyatga ega.

Avtomobil transportining konstruktiv o'lchamlari (parametrlari) yo'l harakatining tasnifiga ta'sir ko'rsatadi. Bunda avtomobilning geometrik o'lchamlari, tortish va tormozlanish sifati, boshqarilish darajasi, haydovchi ish joyining qulayligi muhim o'rin egallaydi.

Yo'l harakati xavfsizligi eng asosan haydovchining ishonchliligiga, uning tayyorgarligiga va ishlash qobiliyatiga bog'liq.

Piyodalar yo'l harakatida alohida o'rin egallaydilar. Ular yo'l harakat qoidalarini mukammal bilishlari va amal qilishlari real yo'l sharoitlarida harakat xavfsizligini ta'minlashga imkon yaratadi.

Umumiy tomonlardan optimal ravishda kelib chiqqan holda, yo'l harakati xavfsizligini ta'minlashga birinchi navbatda «A-H-Y-P-M» tizimidagi har bir tashkil etuvchining va birgalikda faoliyat qiluvchilarning tasniflarini optimallashtirish orqali erishish mumkin.

O'zbekiston Respublikasida avtomobillashtirish va yo'l tarmoqlarining o'sish ko'rsatkichlari

Butun dunyoda avtomobillar soni kundan-kunga ko'payishi kuzatilmoqda. Bunday holat birinchi navbatda. O'zbekiston Respublikasiga xosdir. O'zbekiston Respublikasi mustaqillikka erishgandan keyin mamlakat iqtisodiyotini kuchaytirish maqsadida avtomobilsozlik sanoatini rivojlantirib, Andijon viloyatining Asaka shahrida Janubiy Koreya bilan hamkorlikda «O'zDeuavto» qo'shma korxonasida yengil avtomobillar ishlab chiqaradigan zavod qurilib, 1996 yildan boshlab Tiko, Neksiya, Damas va 2001 yilning avgust oyidan esa Matiz rusumli avtomobillari ishlab chiqara boshlandi. Ayni vaqtda zavod konveyeridan 250.000ta avtomobil ishlab chiqarildi, uning 51.000ta eksport qilindi. Faqat 2000 yilda zavodda 30,7000 dona avtomobil ishlab chiqarildi. Shuningdek, 1999 yil avgust oyida Samarqand shahrida Turkiya Respublikasi bilan hamkorlikda «SamKochavto» zavodida kichik hajmli avtobus va yuk avtomobillarini ishlab chiqarish yo'lga qo'yildi. Shunday qilib, O'zbekiston Respublikasi dunyoga avtomobil ishlab chiqaradigan 26-davlat bo'lib kirdi.

O'zbekistondagi avtomobil zavodlaridan 2007 yilga kelib yiliga 350.000 avtomobil ishlab chiqarilib, undan 2/3 qismi eksport qilinadi [1]. Umuman O'zbekiston Respublikasida 1996 yildan boshlab xususiy sektorda avtomobil transportining soni yildan-yilga ortib bormoqda va bu o'sish ko'rsatkichi keyingi olti yil ichida o'rtacha 5 % tashkil etdi (1.1-jadval).

1.1-jadval

Yillar	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Xususiy sektordagi avtomobillar soni	808736	865700	926670	969890	1014420	1038335

Avtomobillashtirish jamiyatning iqtisodiy yuksalishiga ijobiy ta'sir qilish bilan birga, qator salbiy oqibatlarni ham keltirib chiqarmoqdaki, ularni hal qilish muhim ahamiyat kasb etadi. Avtomobillashtirishning salbiy oqibatlari yo'l-transport hodisalari natijasida ko'plab kishilarning halok bo'lishlari (respublikamizda 2000 yili 2128 taga yetdi) yoki tan jarohatlari olishlari (2000 yili 11677 dan oshib ketdi), shuningdek, yo'l-transport hodisalari natijasidagi ko'plab yetkazilayotgan moddiy zararlar, shahar ko'chalari, aholi yashaydigan joylardan o'tadigan yo'llar mintaqasidagi yuqori darajadagi shovqin, havo basseymlarining ifloslantirilishi, ko'chalarni to'xtab turuvchi avtomobillar tomonidan to'sib qo'yilishlari va nihoyat, transportlarning ushlanib qolishlari va harakat tezliklarining keskin tushib ketishidan iboratdir. *Past darajadagi harakat xavfsizligiga* sabab bo'ladigan avtomobillar harakatining quyidagi o'ziga xos xususiyatini ko'rsatish mumkin:

1) Avtomobil transportining talablariga javob beradigan yo'llar bilan yetarli darajada ta'minlanmaganligi;

2) Avtomobillar harakati yo'l harakatining boshqa qatnashchilaridan yetarli darajada ajratilmaganligi va piyodalar harakatlanish madaniyatining pastligi;

3) Haydovchilik kasbining ommaviyligi va ular orasida past malakali, kam ko'nikmaga ega bo'lgan havaskor haydovchilarning ko'pligi, hamda yo'l harakat qoidalariga rioya qilmaydigan haydovchilarning mavjudligi;

4) Foydalanuvdagi transport vositalarini ko'plab texnik nosozliklari.

Mamlakatimizdagi iqtisodiy tarmoqni rivojlantirishda yo'l sohasining roli katta bo'lib, u ishlab chiqarish sohasi va iqtisodiy mustaqillikni mustahkamlash va O'zbekiston Respublikasini jahon hamjamiyatiga faol kirib borishi transport kommunikatsiyalarining a'lo darajada rivojlantirishni talab etadi, bu esa, birinchi navbatda, avtomobil yo'llarining ustivor tarzda rivojlantirib borishni talab etadi

14-mavzu. Yo'l harakatining asosiy tavsiflari.

Tayanch iboralar: «transport harakatini tavsiflovchi ko'rsakichlar. Piyodalar harakatini tavsiflovchi ko'rsatkichlar. Harakat miqdori. Harakat tarkibi. Transport va piyodalar oqimining zichligi.

Xavfsiz harakatni tashkil etishda transport va piyodalar harakatini tavsiflovchi ko'rsatkichlarni tadqiq qilish birinchi navbatdagi vazifa hisoblanadi. Quyida ular to'g'risidagi asosiy tushunchalarga to'xtalib o'tamiz.

Transport vositalarining *harakat miqdori* (jadalligi) - yo'lning biron-bir ko'ndalang kesimidan vaqt birligi ichida o'tgan transport vositalarining soni (avt/sut yoki avt/soat). Bu ko'rsatkich kuzatish va avtomatik usullar bilan o'lchanishi mumkin.

Kuzatish (viziual ham deyiladi) usulida harakat miqdori yo'lning ko'rsatilgan bo'lagida bir yoki bir necha soat davomida hisobchilar yordamida maxsus tayyorlangan blankaga transport vositalarining o'tishini belgilash orqali aniqlanadi. Bu usuldan foydalanilganda soha me'yoriy ko'rsatmalariga amal qilinishi maqsadga muvofiq bo'ladi. Ko'pchilik davlatlarda, shuningdek, O'zbekistonda ham avtomobil yo'llaridagi harakat miqdorini kuzatuvchilar orqali aniqlanadi.

Avtomatik usulda harakat miqdori har xil uslubda ishlaydigan datchiklar yordamida hisoblanadi. Hozirda bu maqsad uchun quyidagi keng tarqalgan datchiklar ishlatiladi:

Pnevmatik; fotoelektrik; ulqtratovush; mexanik; radiolokatsion; induktiv; elektron; infraqizil nurli.

O'zbekiston Respublikasi umum foydalanuvdagi avtomobil yo'llarida elektron ko'p kanalli schetchiklar ASD-5 va uning modifikatsiyalaridan foydalanilgan (engil va og'ir yuk avtomobillarini alohida-alohida hisoblash mumkin).

Harakat tarkibi - transport oqimida har xil transport vositalarining nisbatini belgilovchi ko'rsatkich bo'lib, u foizda yoki ulushda o'lchanadi. Bu ko'rsatkich transport oqimining tezligiga va zichligiga katta ta'sir ko'rsatadi.

Shahar ko'chalarida harakat tarkibining o'zgarishi quyidagicha:

Yengil avtomobillar 60-80 %; avtobuslar 5-15 %; trolleybuslar 5-10 %; yuk avtomobillari 9-15 %.

Shahar tashqarisidagi umum foydalanuvdagi avtomobil yo'llarida harakat tarkibi quyidagicha qiymatlarga ega bo'lishi kuzatiladi: Yengil avtomobillar 30-60 %; avtobuslar 2-5 %; yuk avtomobillari 30-40 %; avtopoezdlar 5-8 %; traktor va qishloq xo'jalik mashinalari 5-10 %. Umuman olganda harakat tarkibining o'zgarishi avtomobil yo'lining xalq xo'jaligida tutgan ahamiyatiga bog'liq, masalan, qishloq xo'jaligidagi ichki yo'llarda yuk va traktor mashinalari katta miqdorda bo'lsa, shahar yo'llarida uning aksidir. Harakat tarkibini avvalgi ko'rsatkichga o'xshab kuzatish yoki avtomatik usullar yordamida aniqlanadi.

Harakat oqimining tezligi - yo'l bo'laklari bo'yicha har xil transport vositalarining tezligini alohida va umuman o'zgarishini ko'rsatuvchi ko'rsatkich, o'lchov birligi m/s yoki km/soat.

Maqsad va vazifalariga qarab hisobiy, oniy, aloqa, konstruktiv, texnik tezlik [1] turlariga bo'linadi.

Transport harakatini tavsiflovchi keyingi ko'rsatkich **transport oqimning zichligi** - 1km yo'lning bitta harakat polosasidagi transport vositalari soni bilan o'lchanadi (q - km/dona). Bu ko'rsatkich harakat tarkibiga, uning tezligiga va yo'l sharoitiga nisbatan o'zgaradi. Yengil avtomobillardan iborat maksimal transport oqimining zichligi $q_{max} = 200$ avt/km bunda $V = 0$ km/soat; shu transport oqimining optimal zichligi $q_{onm} = 15-25$ avt/km.

Harakatning ushlanishi - yo'l uchastkasida hisobiy tezlikka nisbatan transport vositalari tezligining pasayishi tushuniladi, uni m/s yoki km/soatda, shuningdek, sekund miqdorida ham aniqlash mumkin.

Piyodalar harakatini tavsiflovchi ko'rsatkichlar ham asosan harakat miqdori, tezlik va zichlik orqali belgilanadi va fizik jihatdan avval keltirilgan birliklarda o'lchanadi.

Piyodalarning harakat miqdori - ma'lum yo'l kesimidan vaqt birligi ichida o'tgan piyodalar soni bilan o'lchanadi, o'lchov birligi piyoda/soat, piyoda/sutka. Piyodalar harakat miqdori o'zgaruvchan ko'rsatkich bo'lib, u oylar, hafta kunlari va sutka soatlari ichida yo'nalishlar bo'yicha o'zgarib turadi hamda ko'chani ahamiyatiga bog'liq. Masalan, yirik shaharlarning markaziy ko'chalarida, xususan Vilnyusda $9 \div 12$; Moskvada $10 \div 15$; Sankt-Peterburgda $12 \div 20$; Toshkentda $8 \div 10$ ming piyoda/soat miqdorida kuzatilsa, tuman ahamiyatidagi ko'chalarda esa $50 \div 150$ piyoda/soatni tashkil etadi.

Piyodalar harakat tezligi - piyodalarning yoshiga, psixologik holatiga, harakatlanish maqsadiga, qatnov zichligiga bog'liq bo'lib, o'rtacha $1,8-5,7$ km/soat tashkil etadi.

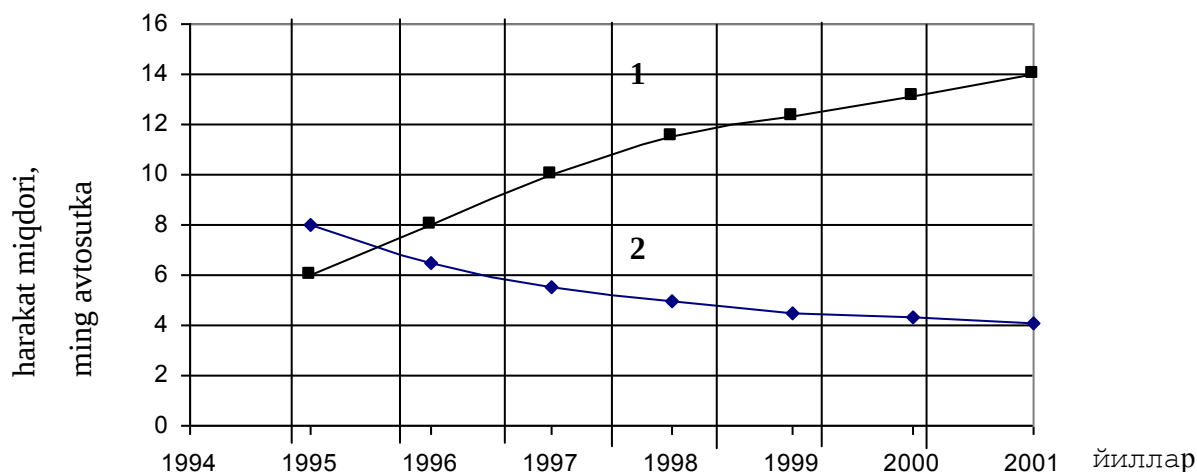
Minimal tezlik $0,7 \div 0,8$ km/soat bilan asosan yosh bolalik ayollar va qariyalar harakatlansa, maksimal tezlik 10 km/soat bilan esa yoshlar harakatlanadi. Piyodalar harakatiga ob-havo sharoiti katta ta'sir ko'rsatadi. Yaxshi ob-havo sharoitda yuqori tezlikda harakatlanish kuzatiladi. Shuningdek, piyodalar harakat tezligi o'rtacha qiymatdan ertalabki soatlarda $25 \div 30$ % ga ko'proq, aksincha, kechki vaqtlarda $15 \div 20$ % pastroq bo'ladi.

Piyodalar oqimining zichligi - piyodalar sonini $1m^2$ trotuar maydoniga to'g'ri keladigan nisbat bilan aniqlanadi. Piyodalar oqimining zichligi trotuarning eniga va piyodalarning harakat miqdoriga to'g'ridan-to'g'ri bog'liq bo'lib, ularning nisbati piyodalarning harakatlanish qulayligini belgilaydi. Masalan, Vilnyus shahri markaziy prospektidagi piyodalar zichligi $0,6 \div 1,2$ piyoda/ m^2 tashkil etadi, katta shaharlarda esa bu ko'rsatkich $3 \div 4$ piyoda/ m^2 (Sankt-Peterburgdagi Nevskiy prospektida piyodalar harakat miqdori 20.000 piyoda/soat), shuningdek, Moskva, Kiev ko'chalarining ba'zilarida 3 piyoda/ m^2 gacha zichlik kuzatiladi. Kichik enli trotuarlarda ($1,5m$ gacha) piyodalarning maksimal zichligi $0,5 \div 0,6$ piyoda/ m^2 tashkil etadi. [2].

Transport va piyodalar oqimining harakat miqdori va tarkibi.

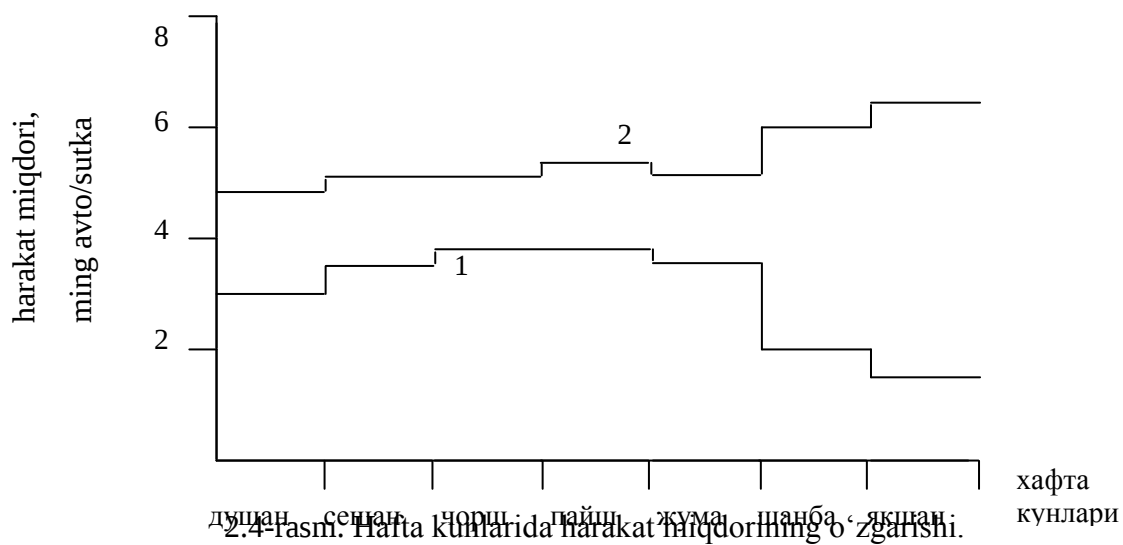
Harakat miqdori yillar, oylar, sutka soatlari va hafta kunlari hamda yo'lning bo'laklariga nisbatan o'zgaruvchan ko'rsatkichdir. Harakat miqdorining o'zgarishini quyida respublikamiz yo'llariga xos misollar orqali ko'rsatamiz.

Harakat miqdori avtomobil yo'lining ahamiyatiga va uning atrofidagi viloyat va tumanlarning iqtisodiy rivojlanishiga bog'liq ravishda o'zgaradi. Masalan, Toshkent-Qo'qon avtomobil yo'lida harakat miqdorining yildan-yilga oshib borishiga asosiy sabab qo'shni respublikalar va chet el bilan transport aloqalari shu yo'l orqali amalga oshirilishidir. Aksincha harakat miqdorining pasayishi iqtisodiy - ijtimoiy aloqalarning cheklanishi yoki katta hajmdagi qurilish ishlarining yakunlanishi oqibatida yuzaga keladi (2.1-rasm).



2.1-rasm. Yillar davomida harakat miqdorining o'zgarishi
1-Toshkent-Qo'qon yo'lining 14 - km uchun

2-Qorasuv-Bekobod yo'lining 4 - km uchun



2.4-rasm. Hafta kunlarida harakat miqdorining o'zgarishi.

1-Toshkent-YAngiyo'l; 2-Toshkent-CHimgan.

Nazorat savollari:

1. Harakat miqdori nima?
2. Harakat tarkibi nima?
3. Harakat tezligi nima?
4. Oqim zichligi nima?

15-16-mavzu: Piyodalar ishtiroqidagi YTH va ularning ko'rsatkichlari.

Tayanch iboralar: YTH. YTH to'g'risida tushuncha. YTH shartlari. YTH turlari. Tayanch iboralar: YTH hisobga olish. Davlat statistikasiga kiritiladigan YTH lar. Davlat statistikasiga kiritilmaydigan YTH lar. YTH kartochkasi. YTH keltiriladigan iqtisodiy zararlar.

Yo'l-transport hodisalari to'g'risida tushuncha

Avtomobil yo'llarida, shahar ko'cha va maydonlarida transport vositalarining normal harakat rejimining buzilishi oqibatida insonlar halok bo'lishiga, tan jarohat olishiga, shuningdek, transport vositalariga va undagi yuklarning zarar ko'rishiga, yo'ldagi sun'iy inshootlarning zararlanishiga yoki boshqa turdagi moddiy zararlar yetkazishga sababchi bo'luvchi halokatlarga yo'l-transport hodisasi (YTH) deyiladi. Bu ta'rifga ko'ra YTHda ikkita omil bo'lishi shart. Birinchisi - katta miqdordagi moddiy zarar, tan jarohati yoki o'lim. Ikkinchisi harakatdagi transport vositasi.

YTH vujudga kelishida umumiy tizimga kiruvchi «A-H-Y-P-M» elementlaridan biri yoki bir nechta birgalikda normal harakat rejimini buzishga sababchi bo'lishi kuzatiladi.

Har bir YTHda shartli ravishda uchta fazani ajratish mumkin: *boshlang'ich, kulminatsion va yakuniy*. Ular o'zaro bog'liq bo'lib, biri ikkinchisining davomi bo'lishi mumkin.

YTHning boshlang'ich fazasi deganda avtomobillarning va piyodalarning xavfli vaziyat oldidagi harakatlanish sharoiti tushuniladi. *Xavfli vaziyat* deb shunday yo'l harakat sharoiti tushuniladiki, unda harakat qatnashchilari YTHning oldini olishga imkoniyatlari yetarli, agarda tezda bu imkoniyatdan foydalanilmasa yoki ko'rilgan choralar samarasi yetarli bo'lmasa, unda avtomobillar va piyodalar yaqinlashuvi falokatli (avariya) vaziyatni vujudga keltiradi.

Falokatli vaziyatda harakat qatnashchilarining YTHni oldini olish bo'yicha texnik imkoniyatlari yetarli bo'lmaydi va u sodir bo'ladi.

YTHning kulminatsion fazasi og'ir oqibatlar yuzaga kelishi bilan xarakterlanadi (piyodalarning va haydovchilarning tan jarohati olishi yoki haloq bo'lishi, transport vositalarining buzilishi). Bu faza bir necha daqiqa, ob-havoning yomon sharoitlarida esa bir necha minutlargacha davom etishi mumkin. Bunday holda asosan bir nechta transport vositasi ishtirok etadi va uni ko'pincha «zanjirli» YTH ham deyiladi.

YTHning *yakuniy fazasi* kulminatsion fazasidan keyin transport vositasi harakati to'xtashining oxiriga to'g'ri keladi. Ba'zi vaqtda transport vositasi harakati to'xtasa ham yakuniy faza davom etadi. Masalan, ag'darilib ketgan avtomobilda yong'in chiqish hollari.

Amaldagi me'yoriy hujjatlarga ko'ra YTH quyidagi 9 turdan iborat:

1. **To'qnashuv.** Bunga transport vositalarining qarama-qarshi tomonidan, bir yo'nalishda yoki yon tomondan harakatlanayotgan vaqtdagi to'qnashuvi, shuningdek, temir yo'l transporti bilan avtomobil transportining to'qnashuvi kiradi. Bu turdagi YTHga to'satdan to'xtagan transport vositasi bilan to'qnashish ham kiradi.



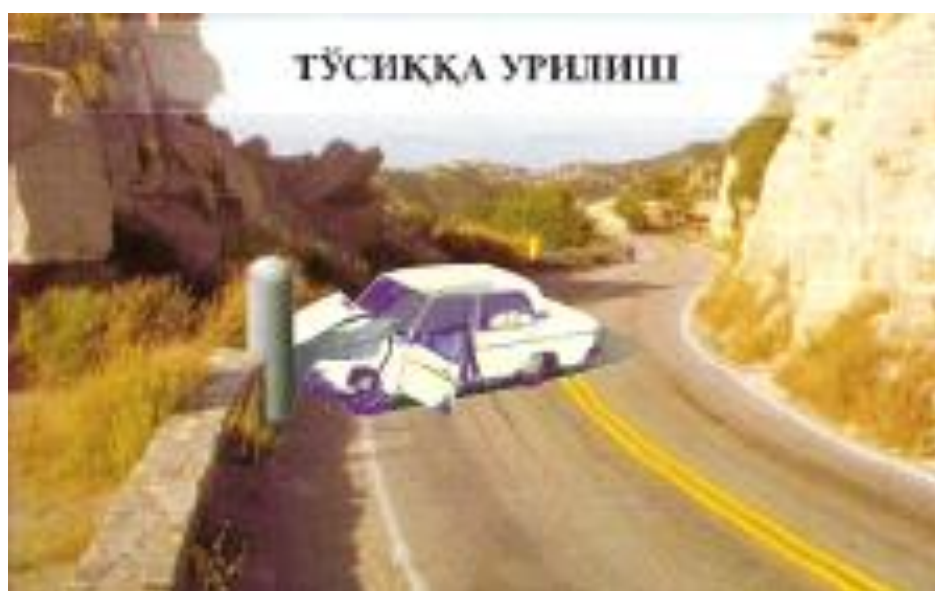
2. **Ag‘darilib** (to‘ntarilib) ketish. Harakatlanayotgan transport vositasi o‘z turg‘unligini yo‘qotib ag‘darilishi. Bu turdagi yo‘l transport hodisasiga to‘qnashuv, to‘xtab turgan transport vositalariga yoki to‘siqqa urilish natijasida transport vositalarining ag‘darilishi kirmaydi. Ag‘darilib ketish YTHda asosan bitta transport vositasi ishtirok etadi.



3. **Turgan transport vositasini urib ketish.** Harakatlanayotgan transport vositasining harakatlanmayotgan ($V=0$) transport vositasiga urilishi. Bu turdagi YTHga birdaniga (to‘satdan) to‘xtagan transport vositasining urilishi kirmaydi.



4. ***To'siqlarga urilish.*** Transport vositalarining qo'zg'almaydigan to'siqlarga (ko'priklar, tayanchlar, simyog'och va machta tayanchlariga, yo'l to'siqlariga, daraxtlarga va h.k.) urilishi.



5. **Piyodalarni bosib (urib) ketish.** Transport vositalari piyodalarni urishi yoki piyodalar transport vositalariga urilishi, shuningdek, tashilayotgan yukdan (yog'och, truba, plita va h.k.) piyodalarning shikastlanishi ham kiradi.



6. **Velosipedchini bosib (urib) ketish.** Transport vositasi velosipedchini bosishi (urishi) yoki velosipedchi transport vositasiga urilishi.



7. **Aravani bosib (urib) ketish.** Harakatlanayotgan transport vositasi harakatlanayotgan aravani urib ketishi.



8. **Hayvonlarni urib (bosib) ketish.** Transport vositasi yovvoyi yoki uy hayvonini urib ketishi.



9. **Boshqa (qolgan) YTH.** Bu turdagi YTHga tramvayning relsdan chiqib transport vositasini yoki piyodalarni urishi, yuk avtomobillaridan yuk tushib ketishi natijasida bo'ladigan falokatlar, passajirning yiqilib tushishi va h.k. kiradi.

Quyidagilar YTH sifatida hisobga olinmaydi:

- traktorlar, boshqa o'zi yurar mashinalar va mexanizmlar bilan ular mo'ljallangan asosiy ishlab chiqarish amallarini (er haydash, xandoqlar qazish, dalada qishloq xo'jalik mahsulotlarini yig'ish, avtokranlar yordamida amalga oshiriladigan yuk ortish-tushirish ishlari, machta tayanchlarini o'rnatish va h.k.) bajarayotgan vaqtda ro'y bergan hodisalar (ular asosan ekspluatatsiya tartiblarini va texnika xavfsizligiga rioya qilinmaganlikdan kelib chiqqan hodisalar);
- odamlarni hayotdan mahrum etish yoki ular salomatligiga, yohud mulkiga zararyetkazishga qaratilgan qasddan qilingan harakatlar natijasida vujudga kelgan hodisalar;
- jabrlanuvchining o'z joniga qasd qilishga urinish oqibati hisoblangan hodisalar;
- tabiiy ofatlar natijasida vujudga kelgan hodisalar;

-haydovchi rulda bo'lmagan paytda texnika xavfsizligining buzilishi natijasida vujudga kelgan hodisalar (motorni dastak bilan o't oldirish yoki ulamada turgan motorni o't oldirish va h.k.);

-xududi yopiq bo'lgan tashkilotlarda, aerodromlarda, harbiy qism-larda va boshqa qo'riqlanadigan ob'ektlarda vujudga kelgan hodisalar;

-sport yig'inlarini o'tkazish davrida transport vositasining nosozligi yoki haydovchi-sportsmen yoki boshqa qatnashchilarning aybi bilan vujudga kelgan hodisalar;

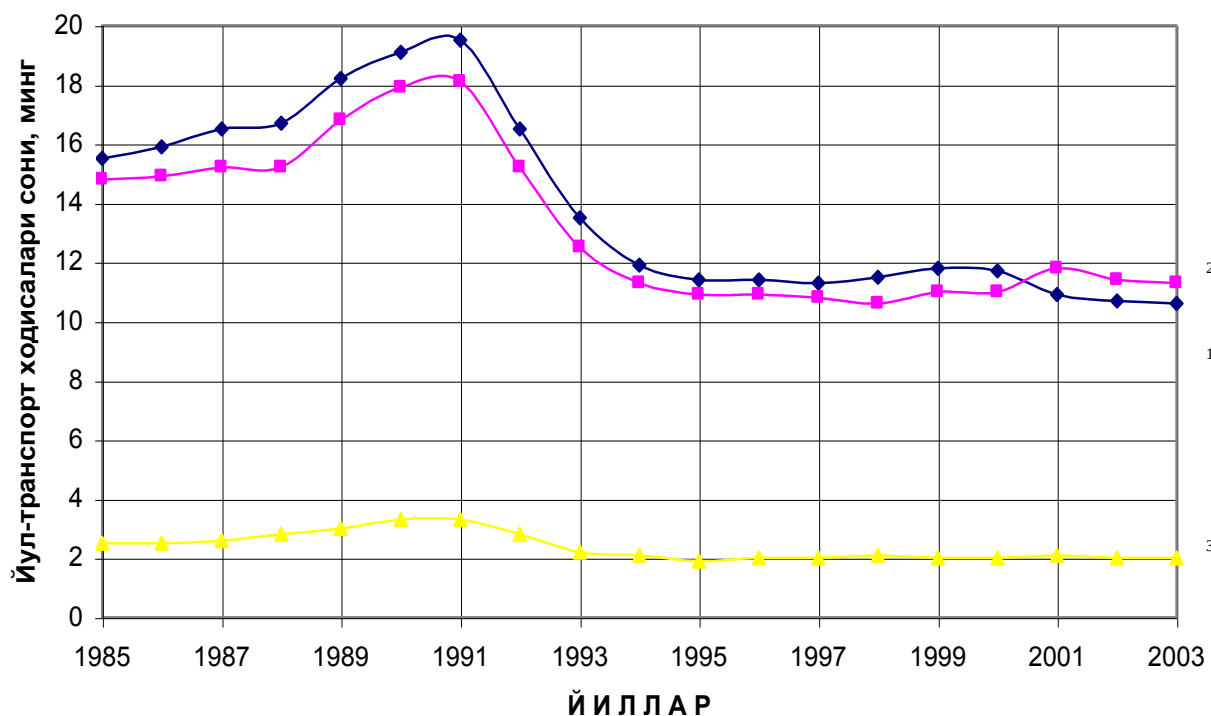
-harakatlanayotgan transport vositalarida ularning texnik nosozligi bilan bog'liq bo'lgan yong'inlar.

Norvegiya, Oslo transport iqtisodiyoti instituti tomonidan 1996 yil chiqarilgan yo'l harakati xavfsizligi ma'lumotnomasiga ko'ra, 2000 yil butun dunyo bo'yicha YTHda haloq bo'lgan insonlar soni bir millionga yetgan. Shuni aytish lozimki, 1991 yilda, yer yuzida [7] YTHda 500.000 kishi haloq bo'lgan, 1981 yilda esa 250.000 inson haloq bo'lgan. Demak, 10 yil ichida falokatlar soni 2 barobarga o'sgan. YTH statistik ma'lumotlarining tahlili shuni ko'rsatdiki, oxirgi yigirma yil davomida ularning miqdori 4 marta yaqin oshgan.

O'zbekiston Respublikasi avtomobil yo'llarida 1981-2001 yillarda sodir etilgan YTH (3.1-rasm) jahon miqyosidagi ko'rsatkichlarga nisbatan oxirgi 10 yil ichida kamaydi. Masalan, 1991 yil 18272 bo'lsa, 2000 yilga kelib 10941 ta sodir bo'ldi, ya'ni 1,67 barobar kamaydi.

Avtomobillashtirish rivojlangan davlatlarda YTH oxirgi 7 yil (1993÷1999 yillar) ichidagi o'zgarish ko'rsatkichlari quyidagi 3.1-jadvalda keltirilgan [8].

Jadvaldagi ko'rsatkichlardan ko'rinadiki, AQSH, Italiya, Polqsha, Turkiya va Portugaliya davlatlaridan tashqari barcha davlatlarda YTH umumiy sonining kamayishi kuzatiladi va bunda O'zbekiston Respublikasida 1993 yilga nisbatan 1999 yildagi ko'rsatkich 12,8 % ga pasaygan. Lekin O'zbekiston uchun mustaqillikka erishgandan keyingi 1992 yildan 2001 yilgacha bo'lgan YTH umumiy sonining kamayishi 27,7 % tashkil etadi, bu ko'rsatkich avtomobillashtirish yuqori bo'lgan davlatlar erishgan yutuqlarning eng yuqorilardan biridir.



3.1-rasm. O'zbekiston avtomobil yo'llarida sodir bo'lgan YTH to'g'risidagi ma'lumotlar:
1-umumiy YTH soni; 2-YTHda jarohatlanganlar soni; 3-YTHda halok bo'lganlar soni.

Yo'l-transport hodisalari keltiradigan iqtisodiy zararlar

Yo'l transport hodisalari davlatlarni katta iqtisodiy yo'qotishlarga olib keladi va bu miqdor milliy umumiy mahsulotning 1-3% tashkil qiladi. Jahon bankining bergan axborotiga ko'ra YTH natijasida global iqtisodiy bir yillik zararlar dunyo bo'yicha 500 mlrd amerika dollariga teng. Faqat rivojlanayotgan davlatlarning YTH natijasida ko'radigan bir yillik zarari 100 mlrd. AQSh dollarini tashkil etadi.

NIIAT mutaxassislari o'tkazgan ilmiy tadqiqotlar [5] natijasida bitta YTH bo'ladigan o'rtacha zararlar 2000 yilda quyidagicha:

O'lgan – 3.406 mln. rub

Engil yaralangan – 0.017 mln. rub.

Bolaning o'limi – 4.16 mln. rub.

Harakat xavfsizligini oshirish uchun bajariladigan ishlar ko'lamini va YTH natijasida xalq xo'jaligiga yetkaziladigan zararni aniqlash SQM 3-81 «Avtomobil yo'llarini loyihalashda yo'l transport hodisalaridan xalq xo'jaligiga keladigan zararni hisobga olish yo'riqnomasi» ga asosan olib borilishi maqsadga muvofiq. Quyida bu yo'riqnomaga binoan YTH da yetkazilgan zararni hisoblashni keltiramiz.

Hisobga olingan YTH dan bo'ladigan o'rtacha iqtisodiy zarar qiymati, avtomobil yo'lining qanday joydan o'tishiga, qarab 3.8 jadvalda keltirilgan.

3.8 Jadval

Yillar	O'rtacha yillik «VVP» o'sishi 4% tashkil etganda «rub»		Aholi punkti
	Avtomobil yo'llari tekislik, qirlik joylardan o'tganda	Avtomobil yo'lari tog'lik joylardan o'tganda	
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

Izoh: jadvalda keltirilgan qiymatlar 2003 yil Rossiya rubilida berilgan, uni O'zbekiston so'miga o'tkazish uchun maxsus keltirish koeffitsientiga ko'paytirilib kundalik va istiqboldagi iqtisodiy zararlarni hisoblanadi.

Iqtisodiy zararlarni hisoblashda davlat statistikasiga kiritilmaydigan bitta YTH dan keladigan zararni quyidagi formula orqali hisoblash mumkin.

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

Buyerda: S- transport vositasining, yo'l sharoitlarining yoki ortilgan yukning buzilishidan bo'ladigan zararlar; P_1 - YTH bo'lgan joyda boshqa o'tayotgan transportlar yo'qotadigan vaqtdan va yo'l harakat qismini tozalashga ketadigan harajatlar; P_2 - davlat harakat xavfsizlik nazorati tomonidan sarflanadigan harajatlar.

Nazorat savollari:

1. YTH nima?
2. YTH necha sharti bor?
3. YTH necha turga bo'linadi?
4. YTH hisobga olish kimlar tomonidan olib boriladi?
5. YTH kartochkasi qanday to'ldiriladi?
6. YTH dan oladigan iqtisodiy zararlar qanday aniqlanadi?

17-mavzu. Piyodalar harakat xafvsizligini oshirish yo'llari.

Tayanch iboralar: Piyodalar harakatini tashkil etish tamoyillar. Piyodalar o'tish joylarida ziddiyatsiz harakatni tashkil etish.

Piyodalar harakatini tashkil etish avtomobil yo'llarini va shahar ko'chalarini ikkita bo'lakka bo'lib, olib borilishi lozim. Birinchi bo'lak chorraha va tutashma joylar, ikkinchi bo'lak chorraha va tutashmalar oralig'ida yo'l bo'yidagi mintaqa.

Piyodalar harakatini tashkil etish qo'yidagi **tamoyillar** bo'yicha amalga oshiriladi:

I. Piyodalar transport vositalarining harakatiga ta'sir ko'rsatmaydilar.

II. Piyodalar transport vositalarining harakatiga qisman (vaqti-vaqti bilan) ta'sir ko'rsatadilar.

III. Piyodalar transport vositalarining harakatiga ta'sir ko'rsatadilar.

Birinchi tamoyil talabini bajarish uchun piyodalar harakatini tashkil etishda chorraha va tutashmalar mintaqasida piyodalar yo'lining (ko'chaning) bir tarafidan ikkinchi tarafga o'tishi uchun yer osti tonneli yoki qatnov qismining ustidan yo'l o'tkazgich inshootlari quriladi. Shuningdek ikki chorraha oralig'ida piyodalar harakatlanishi uchun yo'lining ikki tarafidan yoki bir tarafidan yo'lka belgilanib, piyodalar yo'lining qatnov qismiga chiqishini bartaraf etishi uchun to'siqlar o'rnatiladi. Bu tamoyil bo'yicha piyodalar harakatining tashkil etilishi avtomagistrallarda, yuqori darajali yo'llarda va asosan tezyurar shahar ko'chalarida ko'zda tutiladi. Chorrahada yoki tutashmada bunday harakatni tashkil etilishi natijasida piyodalar va transport vositalari orasida ziddiyatli vaziyat vujudga kelmaydi. Rivojlangan mamlakatlarning shahar ko'chalarida va avtomagistrallarda shu tamoyil bo'yicha harakat tashkil etilgan bo'lib, piyodalar o'tish joylarida YTH kuzatilmaydi. Oxirgi yillarda O'zbekiston Respublikasining katta shaharlarida, xususan, Toshkentda piyodalar uchun yer osti yo'llari qurilishi keng rivoj oldi. Masalan, Markaziy va Bosh universal, «Bolalar dunyosi» magazinlari, Oloy, Eski jo'va bozorlari, shimoliy va janubiy vokzallar hududida yer osti yo'llari barpo etilib, shu mintaqadagi harakat xavfziligini ta'minlanishi bilan birgalikda, transport vositalari o'rtacha tezligining oshishiga erishildi. Afsuski, ko'pchilik hollarda piyodalar bunday mintaqalarda yo'l harakat qoidalarini buzib, qatnov qismida harakatlanishi natijasida yer osti yo'laklarining samaradorligi pasayishi, aynan bu sutkaning qorong'i vaqtida kuzatiladi.

Ikkinchi tamoyil boshqariladigan chorrohalarda uchraydi. Bunda piyodalar harakatini piyodalar svetofor yoki tartibga soluvchi shaxs yordamida qatnov qismi ustida amalga oshiriladi. Buning uchun chorraha yoki tutashma mintaqasida yo'l belgi chizig'i yordamida (1.14.3. belgisi) piyodalar o'tish joyi belgilanib, ularning harakatini tartibga solish uchun boshqa yo'l belgilari (1.20; 5.16.1. va 5.16.2.) va piyodalar svetofori yoki transport svetoforlaridan foydalaniladi. Hozirgi kunda O'zbekistonning ko'pchilik shaharlarida piyodalar harakati shu tamoyil bo'yicha tashkil etilgan.

Uchinchi tamoyil avtomobil yo'llari aholi yashash joylaridan o'tganda va shaharlardagi mahalliy ahamiyatdagi ko'chalarda qo'llaniladi. Bu turdagi piyodalarning harakatini tashkil etishda boshqarilmaydigan chorraha va tutashmalarda piyodalarning o'tish joylari 1.14. yoki 1.14.2. yo'l belgi chizig'i va 1.20; 5.16.2. yo'l belgilari bilan jihozlanadi. Chorrohalar va tutashmalar oralig'ida piyodalar trotuar bo'ylab yoki avtomobil yo'lining yoqasidan bir yoki ikki taraflama harakatlanishlari mumkin. Bunday harakat tashkil qilingan chorrohalarda va yo'l bo'laklarida piyodalar transport vositalarining harakatlanishiga har taraflama salbiy ta'sir ko'rsatib, ko'plab YTHlar vujudga kelishiga, shuningdek, transport vositalari tezligi pasayishiga sababchi bo'ladilar.

O'zbekiston Respublikasi «Yo'l harakati qoidalarini» ga ko'ra piyodalar avtomobil yo'llarida, shahar ko'chalarida harakatlanish mobaynida quyidagi vazifalarni bajarishlari shart qilib belgilangan.

1. Piyodalar trotuardan yoki piyodalar yo'lkasidan, ular bo'lmaganda esa yo'l yoqasidan yurishlari kerak. Qo'pol yuklarni olib ketayotgan, nogironlarning motorsiz aravasida borayotgan

shaxslar trotuar yoki yo‘l yoqasidan yurib, boshqa piyodalarning harakatlanishiga xalaqit berayotgan bo‘lsa, ular qatnov qismining chetidan yurishlari kerak.

Trotuarlar, piyodalar yo‘lkasi, yo‘l yoqasi bo‘lmasa yoki ulardan yurishning imkoniyati bo‘lmagan hollarda piyodalar velosiped yo‘lkasidan yoki qatnov qismining chetidan (ajratuvchi bo‘lagi bor yo‘llarda qatnov qismining o‘ng chetidan) bir qator bo‘lib yurishlari mumkin.

Aholi yashaydigan joylardan tashqarida, yo‘lning qatnov qismida harakatlanayotgan piyodalar transport vositalarining harakatiga qarshi yo‘nalishda yurishlari kerak.

Nogironlarning motorsiz aravasida ketayotgan yoki mototsikl, moped, velosiped yetaklab ketayotgan shaxslar, bunday hollarda transport vositalarining harakat yo‘nalishi bo‘ylab yurishlari kerak.

2. Piyodalar kolonna bo‘lib har bir qatorda to‘rt kishidan ortiq bo‘lmasdan, yo‘lning qatnov qismida, faqat transport vositalarining harakat yo‘nalishi bo‘ylab, o‘ng tomondan yurishga ruxsat etiladi.

Kolonnaning oldi va orqasida chap tomondan qizil bayroqcha, qorong‘i vaqtda yoki ko‘rinish yetarlicha bo‘lmagan sharoitda esa, oldinda oq, orqada qizil chiroq ko‘targan kuzatuvchilar bo‘lishi kerak.

Bolalar guruhini trotuarlar va piyodalar yo‘lkalaridagina, ular bo‘lmaganda esa, yo‘l yoqasidan faqat kunduzi va katta yoshdagilar kuzatuvida olib yurishga ruxsat etiladi.

3. Piyodalar yo‘lning qatnov ustki piyodalar o‘tish joylaridan, shuningdek, yer osti vayer usti o‘tish joylaridan, ular bo‘lmaganda esa chorrahalarda trotuar chiziqlari yoki yo‘l yoqasi bo‘ylab kesib o‘tishlari kerak.

Ko‘rinadigan oraliqda o‘tish joyi yoki chorraha bo‘lmasa, ajratuvchi bo‘lagi va to‘sig‘i yo‘q yo‘llarda, piyodalar yo‘lning ikki tomoni yaxshi ko‘rinadigan joyidan, qatnov qismining chetiga nisbatan to‘g‘ri burchak ostida kesib o‘tishlari ruxsat etiladi.

4. Piyodalar yo‘l harakati tartibga solingan joylarda tartibga soluvchining yoki svetoforlarning, ular bo‘lmaganda esa, transport svetoforlarining ishoralariga amal qilishlari kerak.

Piyodalar harakat tartibga solinmaydigan o‘tish joylarida yaqinlashib kelayotgan transport vositasigacha bo‘lgan masofani va uning tezligini chamalab ko‘rib, o‘tish o‘zlari uchun xavfsiz ekanligiga ishonch hosil qilganlaridan so‘ng yo‘lning qatnov qismiga chiqishlari mumkin. Shuningdek, ular yo‘lning qatnov qismini ruxsat etilgan joylaridan tashqarida kesib o‘tishda transport vositalarining harakatlanishiga halaqit bermasliklari, yaqinlashib kelayotgan transport vositalari yo‘qligiga ishonch hosil qilmasdan turib ko‘rinishni cheklovchi to‘xtab turgan transport vositasi yoki boshqa biror to‘siq panasidan chiqmasliklari kerak.

5. Agar yo‘l harakati xavfsizligini ta‘minlash bilan bog‘liq bo‘lmasa, qatnov qismiga chiqqan piyodalar ushlanib qolmasliklari va to‘xtamasliklari kerak. O‘tishga ulgurmagan piyodalar qarama-qarshi yo‘nalishdagi transport oqimlarini ajratuvchi chiziqda to‘xtashlari lozim. Keyingi harakatlanish xavfsiz ekanligiga ishonch hosil qilgandan so‘ng va svetofor yoki tartibga soluvchining ishoralarini hisobga olgan holda, o‘tishni davom ettirishlari mumkin.

6. Yalt-yalt etuvchi ko‘k rangli yoki ko‘k va qizil rangli chiroq mayoqchasi va (yoki) maxsus tovush beradigan transport vositalari yaqinlashib kelayotgan bo‘lsa, piyodalar qatnov qismidan o‘tmasliklari, unda harakatlanayotganlar esa bu transport vositalariga yo‘l berishlari va zudlik bilan qatnov qismini bo‘shatishlari kerak.

7. Belgilangan yo‘nalishdagi transport vositalari va taksilarni faqat bekatlarda, ular bo‘lmagan taqdirda esa, trotuar yoki yo‘l yoqasida kutish kerak. Maxsus jihozlangan bekatlari bo‘lmagan to‘xtash joylarida transport vositasi to‘la to‘xtagandan so‘ng unga chiqish uchun yo‘lning qatnov qismiga chiqish ruxsat etiladi. Undan tushgandan keyin, ushlanib qolmasdan yo‘lning qatnov qismini bo‘shatishlari shart.

Nazorat savollari:

1. Piyodalar harakati qanday tashkil qilinadi?
2. Piyodalar harakatini tashkil etishning necha tamoyili mavjud?
3. Ziddiyatsiz harakat qanday tashkil qilinadi?

18-mavzu. YTH da jarohatlanganlarga 1-tibbiy yordam ko'rsatish.

Tayanch iboralar: Tibbiy yordam ko'rsatish bosqichlari. Tibbiy ko'rikdan o'tish muddatlari.

Yo'l-transport xodisalarida jarayonida ro'y berayotgan shikastlanishlar katta ijtimoiy muammolarga aylanmoqda. Iqtisodiy jihatdan rivojlangan mamlakatlarning ko'pchiligi avtoavariyalarning epidemiyasiga yo'liqgan bo'lib, undan katta zarar ko'rsatmoqda.

Tajriba shuni ko'rsatadiki, yo'l-transport hodisalariga uchraganlarga birinchi daqiqalarda tibbiy yordam ko'rsatish ko'p jihatdan ular hayotini saqlab qolishga bog'liq bo'ladi. Yapon mutaxassislarining fikricha, shikastlangan kishi klinik o'lim holatida 3 daqiqagacha bo'lsa, hayotni saqlab qolish ehtimoli 75% tashkil qiladi. Bu vaqt 5 daqiqaga cho'zilsa, hayotni saqlab qolish ehtimoli 25% gacha kamayadi. Agar 10 daqiqadan ko'p vaqt o'tsa, odamni hayotini saqlab qolib bo'lmaydi.

N.V.Sklifosovskiy nomidagi tez yordam ilmiy tadqiqot institutining ma'lumotlariga ko'ra, yo'l-transport hodisalarida o'lganlarning taxminan 17% ning sababi qon oqish, nafas bo'g'ilishi va boshqa lozim bo'lgan tibbiy tez yordam ko'rsatilmagan holatlar tufayli ro'y bergan. Yo'l-transport xodisalarida og'ir shikastlanganlarning 60% fojea joyiga, 8% davolash muassasasi yo'lida o'limi aniqlangan.

Yo'l-transport xodisasida shikastlanganlarga tibbiy yordam ko'rsatishning 3-bosqichida amalga oshirish ko'zda tutiladi:

Birinchi –xodisa joyida. Bu o'zi o'ziga yordam ko'rsatish va hodisa joyida bo'lgan odamlarning yordami, hamda chaqirilgan tibbiyot xodimlari ko'rsatgan yordamdan ibora.

Ikkinchisi – shikastlanganlarni davolash muassasasiga olib borishda yo'lda ko'rsatiladigan yordam.

Uchinchi –davolash muassasalaridagi yordam.

Yo'l-transport hodisasiga jabrlanganlarning shikastlanish darajasiga qarab jinoyat ko'rib chiqiladi. YTH oqibatida jabrlangan shaxs ulganda haydovchiga juda katta javobgarlik yuklatiladi. YTH da o'lganligini aniqlash uchun, xodisadan keyin odam o'lgangacha o'tgan muddat bilan aniqlanadi. Turli mamlakatlarda bu muddat turlicha belgilangan. Masalan: Polsha va Vengriyada bu muddat 2 kun, Avstriyada 3 kun, Frantsiyada 6 kun, Italiya, Rossiya va O'zbekistonda 7 kun deb belgilangan. BMT Yevropa iqtisodiy komissiyasining belgilashicha, avariya dan keyingi 30 kun orasida o'lganlar, YTH si oqibatida o'lganlar hisoblanadi.

Jinoiy javobgarlik kodeksiga asosan og'ir tan jarohati, uncha og'ir bo'lmagan va yengil jarohatlarga bo'linadi. YTH da haydovchining javobgarligi ana shu jarohatlanish darajasi bilan belgilanadi.

Og'ir tan jarohatlariga, hayot uchun xavfli bo'lgan, eshitish, ko'rish gapirish, qo'li, oyog'ini yo'qotgan, sog'ligi izdan chiqqan, mehnat qobiliyatini 35% ga yo'qotganlar hisoblanadi.

Uncha og'ir bo'lmagan tan jarohatlariga hayot uchun uncha xavfli bo'lmagan, tan a'zolari va funktsiyalari yo'qolmagan, sog'ligi 4 haftadan ko'proq muddatda izdan chiqqan, mehnat qobiliyatini 15-35% gacha yo'qotganlar hisoblanadi.

Yengil tan jarohatlariga sog'ligini yo'qotib, 28 kungacha davolangan va mehnat qobiliyatini 15% gacha yo'g'otganlar kiradi.

Barcha transport vositalarining haydovchilari O'zbekiston Respublikasi Sog'liqni saqlash vazirligi tomonidan belgilangan tartibda tibbiy ko'rikdan o'tishlari shart. Har bir haydovchi haydovchilik guvohnomasi olishdan oldin va 6.1 jadvalda keltirilgan muddatlarda tibbiy ko'rikdan o'tadilar. Transport vositalarining haydovchilarini dastlabki tarzda majburiy va keyinchalik vaqti-vaqti bilan tibbiy ko'riklardan, shu jumladan, yo'lga chiqish oldidan va yo'ldan qaytgandan keyin tibbiy ko'riklarda o'tish «Yo'l harakati xavfsizligi to'g'risidagi» qonunning 17-moddasida ham keltirilgan.

Agar davlat yo'l harakati xavfsizligi va transport korxonalaridagi mansabdor shaxslarda haydovchining sog'ligiga nisbatan shubha bo'lsa, unga belgilangan muddatlardan oldin tibbiy ko'rikdan qayta o'tish uchun yo'llanma berilishi mumkin. Haydovchilarni tibbiy ko'rikdan qayta o'tish haqidagi qaror DYHXX boshqarmasiga bo'lim va bo'linmalari boshliqlari va ularning

o‘rinbosarlari, ular bo‘lmaganda esa ichki ishlar bo‘limi boshlig‘i va ularning o‘rinbosarlari tomonidan qabul qilinadi.

№	Transport vositalarining nomlari va tasniflari	Tibbiy ko‘rik muddati
1.	Barcha turdagi mototsikl va mopedlar	3 yilda 1 marta
2.	To‘la og‘irlig‘i 3500kg.dan oshmaydigan, o‘rindiqlari haydovchilarnikidan tashqari 8 dan oshmagan avtomobillar «V» toifasi	3 yilda 1 marta
3.	YUk tashiydigan, to‘la og‘irligi 3500kg dan oshadigan avtomobillar, «S» toifasi	3 yilda 1 marta
4.	Yo‘lovchilarni tashishga mo‘ljallangan va o‘rindig‘i haydovchilarnikidan tashqari 8 ta bo‘lgan avtomobil «D» toifasi	3 yilda 1 marta
5.	Shtakchi transport vositalari tarkibi V, S yoki D,Ye toifalari	3.yilda 1 marta
6.	Trolleybus, tramvay	3 yilda 1 marta
7.	Barcha toifadagi nogironlar	2.yilda 1 marta
8.	Nogironlar motokolyaskalari	2 yilda 1 marta
9.	Barcha turdagi haydovchilar: -stajirovkani o‘tgan, haydovchi huquqiga ega nogiron -55 yoshga to‘lgan erkaklar, 50 yoshga to‘lgan ayol haydovchilar, ulug‘ vatan urushi qatnashchilari	1 yilda 1 marta 2 yilda 1 marta

**JAROHATLANISHDA VA QON OQISHDA BIRINCHI TIBBIY YORDAM
KO‘RSATISH**

БОҒЛАШ УЧУН ШАХСИЙ ПАКЕТ



Қазақ еліміздің қаттық қысып бортасын билан тұтатын



ҚОН ОҚИШНИ ТҰХТАТЫШ УСУЛЛАРИ



ЖҮГҮТ КҮЙИШ КОНДАЛАРИ

Күл-өскір қарағандыңдай күлші қол өмшінің түділшісін уәзі жүзі бұл
бүркітшің фәсәліндігің. Улар күлдіктен нақты мәтүсө өңімәзі
күлдіктеліңді қолың кірәлдіңді өкәдірәкәзі сімәзі бұл сәзі бөліңді кіңің
бәл бұл мәтүсө көшкөк бөліңдің үстелің 1,5 сағат әуідәң қыңдәң.

ЖАРОХАТНИНГ БЕЛГИЛАРИ

1. Тегін қолданысқа екі жылдық мерзімдерінің аяқталуының бұзылуы
2. Қымбат өсіну
3. Отырақ

АСЕПТИК БОҒЛАМНИ БОҒЛАШ ҚОНДАШ

Жародатан үч катан суюктыктар бөлүнүсүн, унта күл тегинин, узатан минимин парадарман, бетон жээктерин ва бошк парадарман кетин мүмкүн

Жаралаттын четтери өзүнүн аярындагы тери юзасына ийел сүзүлүштөсү, боташ үчүн шаккыт фойкалыгыб жаралатте асылтик боташын бойтош, жаралаттын юз калты боташ, асылтик асылтик боташын боташ боташ.



Түсініктемесі бойынша құрылған және оқылған құжаттар



Жуєт (бураго) бранда кси охиноне татанне

NAFAS OLISH VA YURAK URISHI TO'XTAGANDA BIRINCHI YORDAM KO'RSATISH



Nazorat savollari:

1. Tibbiy yordam ko'rsatish necha bosqichdan iborat?
2. Tibbiy ko'rikni qanday muddatlari mavjud?

FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR.

1. «Yo‘l harakati qoidalari». Toshkent – 2001 y.
2. «Yo‘l belgilari va yo‘l chiziqlari». Toshkent – 2001 y.
3. Q.X.Azizov. «Yo‘llarda xavfsiz harakatlanish asoslari». Toshkent – 2005 y.
4. N.F.Muhitdinov, G.K.Nurmuhamedov, R.N.Dimetov «Yo‘l harakati qoidalariga sharhlar». Toshkent - 2005 y.

MUNDARIJA

Betlar

1-mavzu.Kirish.Umumiy qoidalar. Qoidalarda qo‘llaniladigan asosiy tushuncha va atamalar.Haydovchilarning umumiy majburiyatlari.	
Yo‘l-transport hodisasi sodir etgan haydovchilarning vazifalari.....	5
2-Mavzu: Yo‘l belgi guruhlari. Ularni yo‘l ko‘cha sharoitida qo‘llanilishi.....	7
3-Mavzu: Yo‘l belgi guruhlari. Ularni yo‘l-ko‘cha sharoitida qo‘llanilishi.....	12
4- Mavzu: Yo‘l belgi chiziqlarining guruhlari. Ularni yo‘l ko‘cha sharoitida qo‘llanilishi.....	15
5-Mavzu: Piyodalarning vazifalari. Yo‘lovchilarning vazifalari. Maxsus transport vositalarining imtiyozlari.Svetofo va tartibga soluvchining ishoralari.....	17
6-mavzu: Ogohlantiruvchi va falokat ishoralari, falokat sababli to‘xtash belgisining qo‘llanilishi. Harakatlanishni boshlash, yo‘nalishlarni o‘zgartirish.....	20
7- mavzu: Harakatlanish tezligi, quvib o‘tish, to‘xtash va to‘xtab turish.....	22
8- mavzu: Chorrahalarida harakatlanish.....	24
9. 9- Mavzu: Temir yo‘l kesishmalari orqali harakatlanish.....	26
10. 10- Mavzu: Transport vositalaridan foydalanishni taqiqlovchi shartlar.....	29
11. 11- Mavzu: Transport vositalarining boshqarishni o‘rgatish. Odam tashish. Yuk tashish. Velosiped va aravalar harakatlanishi shuningdek, hayvonlarni haydab o‘tishga doir qo‘shimcha talablar.....	32
12. 12-mavzu. Yo‘llarda harakat xavfsizligini ta’minlashning davlat boshqaruv tizimi. O‘zbekiston Respublikasining Harakat xavfsizligi to‘g‘risidagi Qonuni.....	35
13. 13-mavzu. Yo‘l harakatini tashkil etishda «Avtomobil-Haydovchi-Yo‘l- Piyoda- Muhit» tizimining o‘zaro og‘irligi.....	38
14. 14-mavzu. Yo‘l harakatining asosiy tavsiflari.....	41
15. 15, 16-mavzu: Piyodalar ishtirokidagi YTH va ularning ko‘rsatkichlari.....	45
16. 17-mavzu. Piyodalar harakat xavfsizligini oshirish yo‘llari.....	53
17. 18-mavzu. YTH da jarohatlanganlarga 1-tibbiy yordam ko‘rsatish.....	56
Foydalanilgan adabiyotlar.....	61