

**O`ZBEKISTON RESPUBLIKASI
OLIY VA O`RTA MAXSUS TA'LIM VAZIRLIGI**

**ANDIJON MASHINASOZLIK INSTITUTI
MASHINASOZLIK FAKULTETI**



**“YO`L HARAKATI QOIDALARI”
fanidan**

**5 310600 – “Yer usti transport tizimlari va ularning ekspluatatsiyasi”
yo`nalishi talabalari uchun**

MA`RUZALAR KURSI



Andijon – 2017

“TASDIQLAYMAN”
Andijon mashinasozlik instituti
O’quv-uslubiy kengashida ko’rib chiqilgan va ma’qullangan
Kengash raisi Q.Ermatov
(O’quv-uslubiy Kengashining 6-sonli bayonnomasi
“10” 03 2017 yil)

“MA’QULLANGAN”
„Mashinasozlik“ fakulteti
Kengashida muhokama qilingan va ma’qullangan
Kengash raisi B.Tojiboyev
(Fakultet Kengashining 8-sonli bayonnomasi
“1” 03 2017 yil)

“TAVSIYA ETILGAN”
“Yer usti transport tizimlari” kafedrasida
Majlisida muhokama qilingan va tavsiya etilgan
Kafedra mudiri N.Ikromov
(Kafedra majlisining 8-sonli bayonnomasi
“1” 03 2017 yil)

Tuzuvchi:

1. Ortiqov S.S – And MI “YeUTT” kafedrasida katta o’qituvchisi.

Taqrizchilar:

1. T.O.Almatayev - And MI “Avtomobilsozlik” kafedrasida dotsenti, t.f.n.
2. R.Sayitkamolov - “GM-Uzbekistan” AJ tayyor maxsulotlarni tashish, transport bo’limi boshlig’i.

Ushbu ma’ruzalar kursi 5 310600 – “Yer usti transport tizimlari va ularning ekspluatatsiyasi” yo’nalishi bo’yicha bakalavr tayyorlash na’munaviy va ishchi o’quv dasturiga mos qilib tayyorlangan.

MUNDARIJA

Kirish.....	4
1. Umumiy qoidalar. Asosiy tushuncha va atamalar. Haydovchilarning umumiy majburiyatlari.....	5
2. Yo`l belgi guruhlari va ularning turli yo`l-ko`cha sharoitida qo`llanilishi.....	19
3. Yo`l belgi chiziqlarining guruhlari va ularning turli yo`l-ko`cha sharoitida qo`llanilishi.....	45
4. Piyodalar va yo`lovchilarning vazifalari, maxsus transport vositalarining imtiyozlari, svetafor va tartibga soluvchining ishoralari.....	61
5. Ogohlantiruvchi va falokat ishoralari, falokat sababli to`xtash belgisining qo`llanilishi.....	71
6. Harakatlanish tartibi.....	74
7. Chorrahalarda harakatlanish.....	88
8. Murakkab sharoitlarda harakatlanish tartibi.....	94
9. Transport vositalaridan foydalanish tartibi	101
10. Transport vositalaridan foydalanishni taqiqlovchi shartlar.....	108
11. Yo`llarda harakat xavfsizligini ta`minlashning davlat boshqaruv tizimi.....	114
12. Harakat havfsizligini tashkil etish asoslari.....	120
13. Yo`l harakatining asosiy tavsiflari.....	130
14. Yo`l transport xodisalari va ularning ko`rsatkichlari.....	141
15. Piyodalar harakat xavfsizligini oshirish yo`llari.....	153
16. YTX da jaroxatlanganlarga 1-tibbiy yordam ko`rsatish.....	157
17. Yo`l harakat qoidalari talablarini buzganlik uchun ko`riladigan ma`muriy choralar.....	170
18. Adabiyotlar.....	186

Kirish

Yo'l harakati xavfsizligini ta'minlash hozirgi davrning eng asosiy ijtimoiy-iqtisodiy muammolaridan biridir. Avtomobillashtirish ko'rsatkichlari ortib borayotgan hozirgi davrda yo'l harakati xavfsizligini ta'minlashga "Haydovchi-avtomobil-yo'l-piyoda-muhit" tizimidagi barcha bo'laklarning ishonchliligini oshirish bilangina erishish mumkin. Bu o'rinda inson omillari muhim ahamiyatga ega, chunki ko'pgina yol-transport xodisalari piyodaning yoki haydovchining yo'l qoygan xatolari natijasida sodir etilmoqda.

Yuqorida keltirilgan bakalavriatura yo'nalishlari talabalari yo'l harakati qoidalarini, O'zbekiston Respublikasining yo'l harakat xavfsizligi to'g'risidagi Qonuni, harakat xavfsizligiga tegishli me'yoriy xujjatlarni bilishlari va ularning talablariga rioya qilishlari kerak.

Bugungi kunda Respublikamizda avtomobil transportining jadal suratlar bilan rivojlanishi uning xuquqiy asoslarini shakllantirish, avtotransport vositalarini tasniflash va ular faoliyatini tartibga solish, boshqarish hamda xavfsizligini ta'minlashni talab etadi.

Muhandis avtomobillarni texnik ekspluatatsiyasi, avtomobillarni ta'mirlash asoslari, kasb mahorati, pedagogik, psixologik bilimlarga ega va boshqa fanlardan o'zlashtirgan bilimlari asosida o'rgangan etuk mutahassis kadrlar bo'lishini taqozo etmoqda.

Shunday ekan muhandis har tomonlama rivojlangan uddaburon qobiliyatli bo'lishi bilan bilga yo'l harakati qoidalarini, avtomobilni boshqarish, ularga texnik xizmat ko'rsatish va ta'mirlash bo'yicha kichik mutahassislar tayyorlashda fan bo'yicha bitiruvchilarga qo'yiladigan talablarni, yo'l harakati qoidalarini vauning rivojlanish tarixini, avtomobillarni boshqarishni o'rganish bo'yicha ko'nikmalarga ega bo'lish zarur.

Ma'lumki, har qanday faoliyatni amalga oshirishda, uni to'g'ri tashkil qilishda biror narsaga ya'ni qandaydir qonuniyatlarga asoslanish, maqsadga erishishning yagona to'g'ri yo'li hisoblanadi. Shu o'rinda yo'l harakatini to'g'ri tashkil qilishda insoniyat tarixida juda ko'plab qoidalar ishlab chiqilgan va ular takomillashib borgan.

1-Mavzu: Umumiy qoidalar. Asosiy tushuncha va atamalar. Haydovchilarning umumiy majburiyatlari.

Reja:

- 1. Umumiy qoidalar.**
- 2. Qoidalarda qo'llaniladigan asosiy tushuncha va atamalar.**
- 3. Haydovchilarning umumiy majburiyatlari.**
- 4. YTX sodir etgan haydovchilarning vazifalari.**

1. Umumiy qoidalar.

Ma'lumki, har qanday faoliyatni amalgam oshirishda, uni to'g'ri tashkil qilishda biror narsaga ya'ni qandaydir qonuniyatlarga asoslanish, maqsadga erishishning yagona to'g'ri tashkil qilishda insoniyat tarixida juda ko'plab qoidalar ishlab chiqilgan va ular takomillashib borgan. Yo'l harakati qoidalar juda qadimga borib taqaladi. Yo'llarda birinchi transport vositalari – "izvoshlar" baud obo'lishi bilan ular uchun harakatlanish qoidalar ishlab chiqilgan. Keyinchalik dastlabki avtomobillar yo'lga chiqqanda, tezliklari juda past bo'lsa ham ularni oldida bir kishi yugurib yurib, yo'ldagi odamlarni ogohlantirib chetga chiqarib yurgan. Keyinchalik shu tartibda har bir davlatda o'zlarining yo'llarida harakatlanish qoidalar ishlab chiqilgan. Davlatlarning rivojlanishi ular orasidagi aloqalarni ham rivojlantirib bordi va dunyoda o'zaro hamkorlik qiladigan davlatlar o'rtasida yo'llarda harakatlanish yagona qoidalarini qo'llashni talab qila boshladi. Shunday qilib, xalqaro kelishuvlarga asos solindi va 1909 yilda birinchi xalqaro konventsiya qabul qilingan bo'lib, unda atiga 4 ta yo'l belgisi qabul qilingan edi: Bular:

- a. Notekis yo'l;
- b. Xavfli burilishlar;
- c. Temir yo'l kesishmasi;
- d. Chorraxa yo'l belgilari.

Keyinchalik xalqaro konventsiya talablari asosida "yo'llarda harakatlanish qoidalar" ishlab chiqila boshladi. O'zbekistonda oxirgi yo'l harakati qoidalar 2001 yil mart oyidan kuchga kirgan.

"Yo'l harakati qoidalar" ni boblar bo'yicha o'rganib chiqamiz:

I-bob. Umumiy qoidalar:

Umumiy qoidalar 5 bandni o`z ichiga oladi.

1-band: Respublika yo`llarida harakatlanishning yagona tartiblarini;

2-band: Respublikadagi yo`llarda transport vositalarining o`ng taraflama harakati;

3-band: Yo`l harakati qatnashchilariga talablar;

4-band: Yo`l harakati qatnashchilarining vazifalari;

5-band: Qoidani yuridik himoyalaydi.

II-bob. Qoidada qo`llaniladigan asosiy tushuncha va atamalar.

Bu bob 45 asosiy tushuncha va atamalarni o`z ichiga oladi. Ular yo`l harakati qoidalarini o`rganishda muhim ahamiyatga egadir.

III-bob. Haydovchilarning umumiy majburiyatlari.

Haydovchilarning umumiy majburiyatlari 6 bandni o`z ichiga oladi.

1-band: Haydovchilarning zaruriy hujjatlarini o`z ichiga oladi;

2-band: Haydovchilik guvohnomasi bo`lgan shaxsning vakolatini;

3-band: Mototsikl haydovchisining xuquqini;

4-band: Xalqaro yo`llarda harakatlanishni;

5-band: Haydovchini majburiyatlarini;

6-band: Haydovchilarga ta`qiqlangan harakatlarni.

IV-bob. YTH (yo`l transport hodisasi) sodir etgan haydovchilarning vazifalari. Ushbu bob 2 bandni o`z ichiga oladi:

1-band: YTH sodir bo`lganda qilinishi lozim bo`lgan ishlarni barchasi yoritilgan;

2-band: YTH da zarar kam miqdorda bo`lgandagi holati yoritilgan.

2. Qoidalarda qo`llaniladigan asosiy tushuncha va atamalar.

Avtomagistral – transport vositalarining yuqori tezlik va havfsiz harakatlanishini ta`minlovchi yo`l bo`lib, 5.1 (yashil rangdagi) belgi bilan belgilanadi. Avtomagistraldagi barcha ahborot ishora belgilari yashil rangda bo`ladi.

**Ajratuvchi bo`lak** – yo`lning yonma-yon joylashgan qarama-qarshi qatnov qismlarini ajratuvchi, relssiz transport vositalari va piyodalarning harakatlanishi yoki to`xtashi uchun mo`ljallanmagan alohida qismi.

Ajratuvchi bo`lak doimo qatnov qismidan baland bo`lgan qurilma bo`lib, chekkasi tosh (beton) hoshiya bilan chegaralanadi. Ajratuvchi bo`lakni ko`kalamzorlashtirish yoki unda tramvay izlarini o`rnatish tez-tez uchrab turadi. Ajratuvchi bo`lakka joylashtirilgan tramvay izidan (yo`lidan) harakatlanish taqiqlanadi. Qarama-qarshi qatnov qismlarini ajratuvchi qo`shaloq yotiq chiziq (1.3) ajratuvchi bo`lak hisoblanmaydi.

Arava – ot (yoki boshqa hayvonlar) ga qo`shib tortiladigan yoki odam mushak kuchi bilan (itarib) harakatga keltiriladigan yurgizgichsiz (dvigatelsiz), yuk tashishga mo`ljallangan qurilma.

**Asosiy yo`l** – tuproqli yo`lga nisbatan qattiq qoplamali (asphalt, tsement betonli, tosh yotqizilgan va shunga o`xshashlar), kesishayotgan yoki tutashgan yo`lga nisbatan 2.1, 2.3.1, - 2.3.3 yoki 5.1 belgilariga ega yo`l yoki yondosh xududdan chiqadigan yo`lga nisbatan har qanday yo`l. Ikkinchi darajali yo`lning bevosita chorrahaga tutash qismining qoplamali bo`lishi unga asosiy yo`l maqomini bermaydi.

Aholi yashaydigan joy – kirish va chiqish yo`llari 5.22 – 5.25 belgilari bilan belgilangan hudud.

5.22-5.23 belgilari oralig`idagi hududda harakatlanish qoidalarining aholi yashaydigan joylarda harakatlanish tartibini belgilovchi talablariga amal qilinadi.

5.24-5.25 belgilari oralig`ida aholi yashaydigan joylarda harakatlanish tartibini belgilovchi talablarga amal qilinmaydi, balki yuqori tezlik yo`l harakati qoidalarini bilan belgilanadi.

**Belgilangan yo`nalishli transport vositasi** – belgilangan yo`nalishli va bekatlari bo`lgan, yo`lovchi tashish uchun mo`ljallangan umumiy foydalanishdagi transport vositalari (trolleybus, avtobus, tramvay, yo`nalishli taksi).

Velosiped – odam kuchi bilan harakatlantiriladigan ikki yoki undan ortiq g`ildirakli transport vositasi (nogironlar aravachasidan tashqari).

**Etarli ko`rinmaslik** – yomg`ir, qor yog`ishi, tuman tushishi va shunga o`xshash sharoitlarda, shuningdek, kunning g`ira-shira vaqtida yo`lning ko`rinish masofasi 300 metrdan kam bo`lishi.

Yondosh hudud – bevosita yo`lga tutashgan va transport vositalari o`tib ketishi uchun mo`ljallanmagan hudud (hovlilar, turar joy dahalari, avtomobillarning to`xtab turish joylari, yonilg`i quyish tarmoqlari, korhona va h.k.).

Imtiyoz – mo`ljallangan yo`nalishda boshqa yo`l harakati qatnashchilariga nisbatan oldin harakatlanish xuquqi.

**Yo`l** – transport vositalari qatnovi uchun qurilgan yoki moslashtirilgan va hududi shu maqsadda foydalaniladigan er mintaqasi yoxud suniy inshoot yuzasi. Yo`l o`z ichiga avtomobil yo`llarini (umumiy foydalanishdagi va idoraviy avtomobil yo`llarini) shaharlar, shaharchalar va qishloq aholi yashash joylarining ko`chalari va yo`lkalarini, shuningdek, shahar elektr transporti yo`llarini oladi.

**Yo`l bering** – Yo`l harakati qatnashchisiga nisbatan imtiyozi bo`lgan boshqa yo`l harakati qatnashchilarining harakat yo`nalishini yoki tezligini o`zgartirishga majbur etishi mumkin bo`lgan hollarda harakatni davom ettirmasligini yoki boshlamasligini, biror bir manyovr bajarishi mumkin emasligini bildiruvchi talab. Haydovchi yo`l berishi uchun o`zi boshqarayotgan transport vositasini sekinlatishi yoki to`liq to`xtatishi lozim.

Yo`lovchi – transport vositasidagi (haydovchidan tashqari) shaxs.

**Yo`l - transport xodisasi** – transport vositasining yo`ldagi qatnov jarayonida sodir bo`lib, odamlarning o`limi yoki ularning sog`lig`iga zarar etishiga, transport vositalari, inshootlar, yuklar shikastlanishiga yoki boshqa tarzda moddiy zarar etkazilishiga sabab bo`ladigan hodisa.

Maxsus transport vositalarining (avtogidroko`targich, avtokran kabilar) ishchi holatida sodir bo`lgan hodisa yo`lning transport hodisasi hisoblanmaydi, balki texnikxavfsizlikka rioya qilmaslik hisoblanadi.

**Yo`l harakati** – odamlar va yuklarning transport vositalari yordamida yoki bunday vositalarsiz yo`llarda harakatlanishi jarayonida yuzaga keluvchi munosabatlar majmui.

**Yo`l harakatini tashkil etish** – yo`llarda harakatni boshqarish bo`yicha xuquqiy, tashkiliy-texnikaviy tadbirlar va boshqaruv harakatlari majmui.

**Yo`l harakati xavfsizligi** – yo`l harakati qatnashchilarining yo`l-transport hodisalari va ularning oqibatlaridan himoyalanganlik darajasini aks ettiruvchi yo`l harakati xolati.

Yo`l harakati xavfsizligini ta`minlash – yo`l transport hodisalarining yuzaga kelish sabablarining oldini olishga, bunday xodisalar oqibatlarini engillashtirishga qaratilgan faoliyat.

**Yo`l harakati qatnashchisi** – yo`l harakati jarayonida transport vositasi haydovchisi, yo`lovchisi yoki piyoda tariqasida bevosita ishtirok etuvchi shaxs.

**Majburiy to`xtash** – texnik nuqson, tashilayotgan yuk, haydovchi, yo`lovchining xolati, yo`ldagi biror to`siq tufayli xavf tug`ilganda yoki ob-havo sharoitiga bog`liq holda transport vositasi harakatlanishining to`xtatilishi.

Mexanik transport vositasi – yurgizgich (dvigatel) bilan harakatga keltiriladigan transport vositasi (mopeddan tashqari). Bu atama barcha traktor va o`ziyurar moslamalarga ham taalluqlidir.

Moped – ish hajmi 50 santimetr kubagacha bo`lgan yurgizgich (dvigatel) bilan harakatga keltiriladigan, eng yuqori tezligi soatiga 50 kilometrdan oshmaydigan ikki yoki uch g`ildirakli transport vositasi.

Osma yurgizgichli velosipedlar va yuqoridagi ta`rifga mos keladigan boshqa transport vositalari ham mopedlarga tenglashtiriladi.

Mototsikl – kajavali yoki kajavasiz ikki g`ildirakli mexanik transport vositasi.

Yuksiz vazni 400 kilogrammdan oshmaydigan uch g`ildirakli mexanik transport vositalari ham mototsikllarga tenglashtiriladi.

Ogohlantiruvchi ishoralar – falokatli holatlarni oldini olish maqsadida, harakatlanish yo`nalishini o`zgartirishda qo`llaniladigan ishoralar.

Piyoda – yo`l-transport vositasidan tashqarida bo`lgan va ish bilan band bo`lmagan shaxs (velosiped, moped, mototsikl va chana etaklagan, aravacha, bolalar hamda nogironlar aravachasini tortib kelayotgan, nogironlarning yurgizgichsiz aravachasida harakatlanayotgan shaxslar ham piyoda hisoblanadilar).

**Piyodalar o`tish joyi** – yo`lning transport qatnovi qismini piyodalar kesib o`tishi uchun mo`ljallangan, 5.16.1, 5.16.2 belgilari va 1.14.1-1.14.3 chiziqlar bilan ajratilgan qismi.

Chiziqlar bo`lmasa piyodalar o`tish joyining kengligi 5.16.1 va 5.16.2 belgilari orasidagi masofa bilan aniqlanadi.

**Piyodalar yo`lkasi** – yo`lning piyodalar harakatlanishi uchun mo`ljallangan va transport vositalarining harakati taqiqlangan qismi. Piyodalar yo`lkasi, trotuardan farqli o`laroq, yo`lga tutash yoki yo`l yoqasida emas, balki yo`l bilan biror bir manzil oralig`ini tutashtirib, 4.6 belgisi bilan belgilanadi. Baza piyodalar yo`lkasi ikki yo`lni tutashtirishi mumkin.

Piyodalarning tashkiliy jamlanmasi – yo`l harakati qoidalarining 5.2 bandi talablariga muvofiq, yo`lda bir yo`nalishda, birgalikda harakatlanayotgan odamlar guruhi.

Reversiv harakat – yo`l qatnov qismining maxsus ajratilgan, 5.35-5.37 yo`l belgilari, 1.9 chiziqlar bilan belgilangan yoki ustida reversiv svetofor o`rnatilgan bo`lagida harakat yo`nalishining qarama-qarshi tomonga o`zgarishi.

**Ruxsat etilgan to`la vazn** – aslahalangan transport vositasining yuki, haydovchi va yo`lovchilari bilan birga, ishlab chiqaruvchi korhona tomonidan belgilangan eng yuqori vazni (miqdori).

Bir tarkibda harakatlanayotgan (tirkama va h.k.) transport vositalarining ruxsat etilgan to`la vazniga shu tarkibga kiruvchi transport vositalarining ruxsat etilgan to`la vaznlari yig`indisi kiradi. To`la vazn o`zgarmas son bo`lib, transport vositasining yuklanganligiga, yukning ko`p-kamligiga bog`liq emas.

Haqiqiy vazn transport vositasining yuklanganligi va yukning hususiyatiga bog`liq.

Tartibga soluvchi – tegishli guvohnomasi va belgisi (maxsus kiyimi yoki taniqlik belgilari: qoʻl bogʻichi, jezl, qizil ishorali yorugʻlik qaytargich yoki yorugʻlik qaytargichsiz gardish, qizil chiroq yoki bayroqcha) boʻlgan militsiya, harbiy avtonazorat xodimi, yoʻldan foydalanish idoralarining hizmatchisi, temir yoʻl kesishmasi va sol kechuvlari (parom) navbatchisi, jamoatchi avtonazoratchi hamda militsiyaning shtatdan tashqari hodimi.

Temir yoʻl kesishmasi – yoʻlning temir yoʻl bilan bir sathda kesishgan joyi.

Transport vositasi – odamlarni, yuklarni tashishga yoki mahsus ishlarni bajarishga moʻljallangan qurilma.

Transport vosirasining egasi – transport vositasiga mulk xuquqida yoki boshqa ashyoviy huquqlarda egalik qiluvchi yuridik yoki jismoniy shahs.

Transport vositalarining tashkiliy jamlanmasi – bevosita bir-birining ketidan bitta harakatlanish boʻlagida faralarini doimiy yoqib kelayotgan, oldida yalt-yalt etuvchi koʻk rangli yoki koʻk va qizil rangli chiroq mayoqchasi yoqilgan transport vositasi kuzatib borayotgan uch va undan ortiq mehanik transport vositalari guruhi.

Trotuar – yoʻlning qatnov qismiga tutashgan yoki undan maysazor, ariq mahsus toʻsiqlar bilan ajratilgan va piyodalarning harakatlanishi uchun ajratilgan qismi.

Tirkama – mehanik transport vositasi tarkibida harakatlanishga moʻljallangan yurgizgich bilan jihozlanmagan transport vositasi.

Bu atama yarim tirkama va uzaytiriladigan tirkamalarga ham taalluqlidir.

Toʻxtash – transport vositasining harakatini 10 daqiqadan kam vaqtga toʻxtatish (harakatsiz xolatga keltirish).

Toʻxtab turish – transport vositasining harakatini yoʻlovchilarni chiqarish yoki tushirish, yuk ortish yoki tushirish bilan bogʻliq boʻlmagan vaziyatlarda 10 daqiqadan koʻproq vaqtga atayin toʻxtatish.

Qorongʻi vaqt – kechki gʻira-shiraning ohiridan tongi gʻira-shiraning boshlanishi orasidagi vaqt.

Qatnov qismi – yoʻlning relssiz transport vositalari harakati uchun moʻljallangan qismi.

**Quvib o`tish** – egallagan harakatlanish bo`lagidan chiqib, oldinda ketayotgan transport vositasidan o`zib ketish.

Chorraha – Yo`lning o`zaro bir sathda kesishadigan, tutashadigan va ayriladigan joyi.

Chorraha chegarasi uning markazidan qatnov qismlari oxiridagi qarama-qarshi tomonlarning eng uzoqroqdagi burial boshlagan joylarini tutashtiruvchi hayoliy chiziqlar bilan aniqlanadi.

Yo`l harakati svetofor va tartibga soluvchining ishoralari orqali boshqarilayotgan chorraha tartibga solingan chorraha hisoblanadi.

Miltillovchi sariq ishorada harakat boshqarilayotgan, svetoforlar ishlamayotgan yoki tartibga soluvchi bo`lmagan chorraha tartibga solinmagan chorraha hisoblanadi.

Haydovchi – yo`llarda biror bir transport vositasini boshqaruvchi shaxs.

Boshqarishni o`rgatuvchi, miniladigan hayvonlarda ketayotgan yoki ularni etaklab borayotgan, chorva mollari (poda) ni haydab borayotgan shahslar ham haydovchiga tenglashtiriladi.

**Harakatlanish bo`lagi** – avtomobillarning bir qator bo`lib harakatlanishi uchun kengligi etarlicha bo`lgan, yo`l chiziqlari bilan belgilangan yoki belgilanmagan yo`l qatnov qismining har qanday bo`ylama bo`lagi.

3. Haydovchilarning umumiy majburiyatlari.

3.1. Mexanik transport vositasining haydovchisi:

Haydovchilik guvohnomasi va uning tallonini yoki transport vositasini vaqtinchalik boshqarish xuquqini beruvchi tallonni, haydovchilik guvohnomasi belgilangan tartibda olib qo'yilgan bo'lsa, uning tallonini, haydovchilik guvohnomasi va uning talloni olib qo'yilgan hollarda vaqtinchalik ruxsatnomani;

Vaqtinchalik boshqarish huquqini beruvchi talon yoki vaqtinchalik ruxsatnoma bilan transport vositasini boshqarishda esa haydovchining shahsini tasdiqlovchi hujjatni (fuqarolik pasporti va h.k.)

Transport vositasi ro'yxatdan o'tkazilgani xaqidagi xujjatni, transport vositasining egasi bo'lmagan xollarda esa umumiy egalik xuquqini beruvchi, tasarrufga yoki foydalanishga berilganligini tasdiqlovchi hujjatni, belgilangan hollarda yo'l varaqasi va tashilayotgan yukning hujjatlarini yonida olib yurish, militsiya hodimlari talab qilganda tekshirish uchun berishi shartdir.

3.2. Tegishli toifadagi haydovchilik guvohnomasiga ega bo'lgan shahs o'ziga qarashli bo'lmagan transport vositasini, uning egasi, yohud tasarrufga yoki foydalanishga berilganligini tasdiqlovchi hujjatlari bo'lgan shahs ishtirokidagina (ularning roziligi bilan) boshqarish mumkin.

3.3 Mototsiklda harakatlanayotganda haydovchi maxsus bosh kiyimini kiyib olishi, tugmalashi, yo'lovchilar ham maxsus bosh kiyimini kiygan va u tugmalangan holda bo'lishi shart.

3.4. Xalqaro yo'llardagi harakatlanishda ishtirok etayotgan mexanik transport vositasi haydovchisining yonida "Yo'l harakati xaqidagi" Konventsia talablariga mos keladigan haydovchilik guvohnomasi va transport vositasining ro'yhatdan o'tganligi xaqidagi hujjat, transport vositasida esa ro'yhatdan o'tgan davlatning raqamli va taniqlik belgisi bo'lishi shart.

3.5. Transport vositasi haydovchisi quyidagilarga amal qilishga majburdir:

Harakatlanishdan oldin transport vositasining texnik sozligini, tozaligini va to'liq jihozlanganligini tekshirishi;

Harakatlanish vaqtida transport vositasining texnik holatini soz holda bo'lishini ta'minlashi;

Harakatlanishni boshlashdan oldin yo'lovchilarning transport vositasiga to'liq chiqib joylarini egallaganligiga, transport vositasining eshiklari yopilganligiga, yo'lovchilar tashish uchun maxsus jihozlangan yuk avtomobillarida yo'lovchilar tashiyotganda ushbu qoidalarining 6.2.bandi talablari bajarilganligiga ishonch hosil qilishi;

Harakatlanish davrida piyodalar, ayniqsa bolalar, nogironlar, qariyalarga va velosipedchilarga nisbatan ehtiyotkorlik choralarini ko'rish;

Militsiya hodimlarining talabiga ko'ra mastlik holatini aniqlovchi maxsus tekshiruvdan o'tishi;

Yo'l-transport hodisasi tufayli shikastlangan transport vositasini shatakka olish (faqat yuk avtomobilida), shuningdek kechiktirib bo'lmaydigan xizmat vazifalarini bajarish zarurati tug'ilgan hollarda militsiya hodimlariga, yo'lakay yo'nalishda tibbiy yordam ko'rsatishga ketayotgan tibbiyot hodimlariga, zudlik bilan tibbiy yordamga muhtoj bo'lgan fuqarolarni davolash muassasasiga olib borish uchun tibbiyot va militsiya hodimlariga militsiyaning shtatdan tashqari hodimlariga va jamoatchi avtonazoratchilarga transport vositasidan foydalanishga imkon beradi.

Eslatma: tibbiy xizmatlar uchun transport vositasidan foydalanishga imkon berishdan boshqa holler fuqarolarga tegishli transport vositalariga taalluqli emas.

Transport vositasidan foydalangan shaxs haydovchi talab qilganda yo'l varaqasiga yurilgan vaqtni, bosib o'tilgan masofani, o'z ismi-sharifi, mansabi, ish joyi nomini, yo'l varaqasi bo'lmagan taqdirda tegishli na'munadagi ma'lumotnoma yozib berishi lozim.

Transport vositalarini tekshirish yoki undan foydalanish xuquqiga ega bo'lgan shaxs haydovchining talabiga muvofiq o'z xizmat guvohnomasini ko'rsatishi shart.

3.6. Haydovchilarga quyidagilar taqiqlanadi:

Transport vositasini har qanday mastlik (alkogol, giyohvand modda va boshqalar) holatida, sezgirlik va etiborni susaytiradigan dori-darmonlar ta'sirida, yo'l harakati xavfsizligiga tahdid soladigan darajadagi charchoqlik va betoblikda boshqarish;

Har qanday mastlik holatida, sezgirlik va etiborni susaytiradigan dori-darmonlar ta'sirida, yo'l harakati xavfsizliguga tahtid soladigan darajada charchoqlik va betoblikda bo'lgan, shuningdek, transport vositasini boshqarish xuquqini beradigan tegishli toifadagi guvohnomasi bo'lmagan yoki yo'l varaqasida ismi-sharifi ko'rsatilmagan shahslarga transport vositasini boshqarish uchun topshirish;

Tehnik nosoz transport vositasini, moped, motoroller va mototsikllarni tovush pasaytirgichsiz boshqarish;

Transport vositasining tormoz tizimi yoki boshqaruvi ishdan chiqsa, ulagich moslamasi (avtopoezd tarkibida) nosoz bo'lsa, qorong'i vaqtida yoki etarlicha ko'rinmastlik sharoitida – faralar va orqa gabarit chiroqlari yonmasa, yomg'ir, qor yog'ayotgan vaqtda esa haydovchi tomonidagi oyna tozalagich ishlamay qolsa, bunday transport vositalarida harakatlanish taqiqlanadi.

Eslatma: ishchi tormoz yoki boshqaruv tizimi sekin harakatlanayotgan transport vositasini to'xtashi yoki manyovr qilishiga imkon bermasa, ular ishlamayotgan hisoblanadi;

- transport vositalariga tegishli ruxsatsiz maxsus texnik jihozlar (ratsiya, sirena va h.k.) ni o'rnatish.

4. YTH sodir etgan haydovchilarning vazifalari.

Yo`l-transport hodisasi sodir bo`lganda unga daxldor haydovchilar quyidagilarni bajarishlari shart:

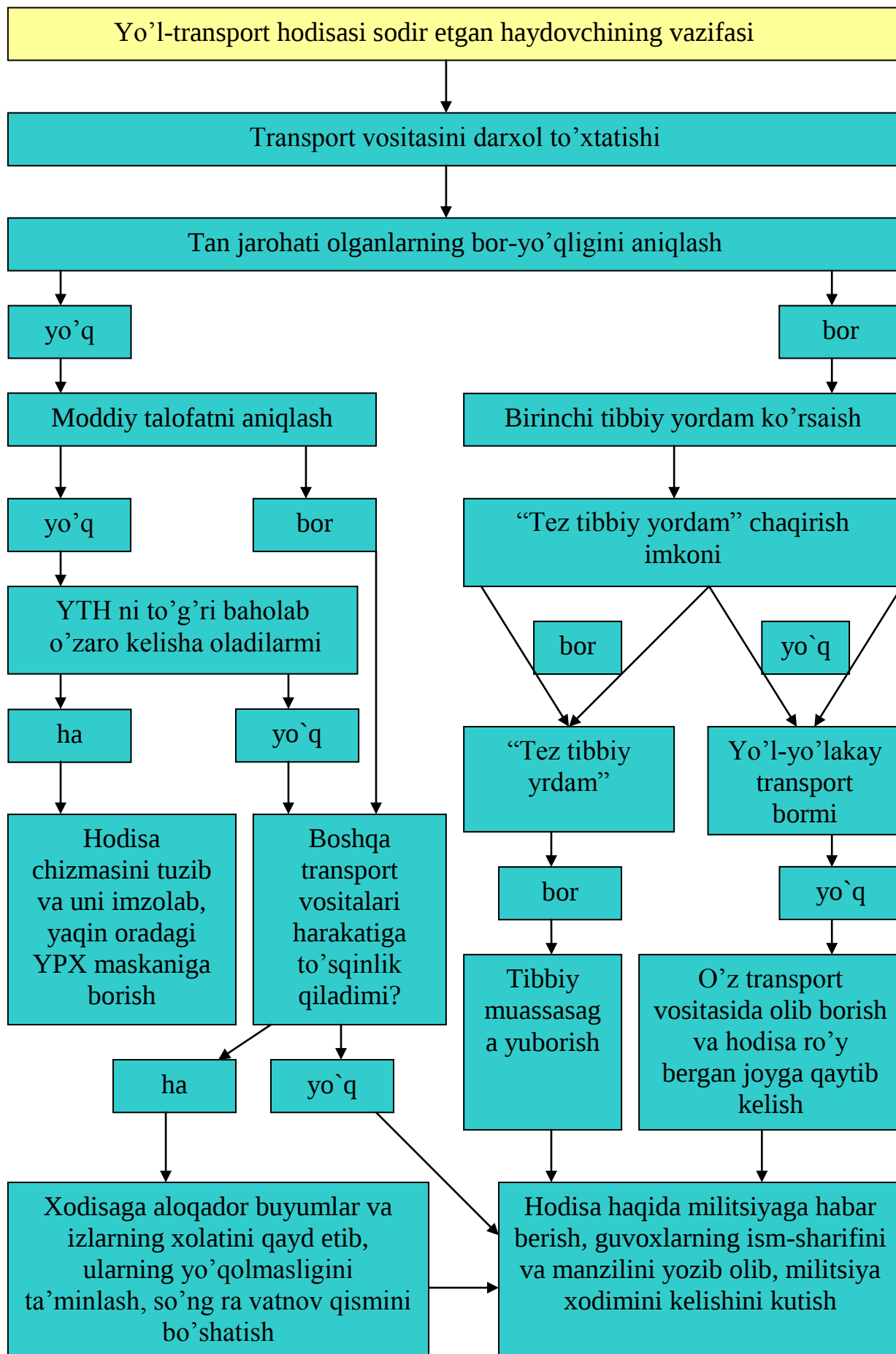
- transport vositasini darhol to`xtatish falokat yorug`lik ishoralarini yoki falokat sababli to`xtash belgisi (miltillovchi qizil chiroq) ni o`rnatishi, transport vositasini va hodisaga daxldor biyumlarni joyidan qo`zg`atmasligi;

shikastlanganlarga birinchi tibbiy yordam berish uchun zarur bo`lgan choralarni ko`rishi, “Tez tibbiy yordam” ni chaqirishi, shoshilinch xolatlarda esa shikastlanganlarni yaqin oradagi davolash muassasasiga shu yo`nalishda ketayotgan transportda jo`natishi, buning iloji bo`lmagan xollarda o`z transport vositasida olib borishi, u yerda o`z ismi sharifini, transport vositasining raqamli belgisini bildirishi (haydovchilik guvoxnomasini yoki o`z shaxsini tasdiqlovchi, transport vositasining ro`yxatdan o`tganlik xujjatini ko`rsatishi) va xodisa ro`y bergan joyga qaytib kelishi.

- agar boshqa transport vositalarining harakatiga to`squinlik qilsa, avvalo transport vositasi, xodisaga aloqador buyumlar va izlarning holatini qayd etib (imkoniyati bo`lgan xollarda guvoxlar ishtirokida), ularning yo`qolmasliklarini ta`minlashi, so`ngra qatnov qismini bo`shatishi yoki xodisa ro`y bergan joyni aylanib o`tishni tashkil qilishning o`ziga bog`liq bo`lgan barcha choralarni ko`rishi.

- hodisa xaqida militsiyaga xabar berishi, guvoxlarning ismi sharifini va manzilini yozib olib, militsiya xodimlarining kelishini kutishi.

Agar yo`l-transport xodisasida shikastlanganlar bo`lmasa va haydovchilar xodisa vaziyatiga baho berishda o`zaro kelisha olsalar, oldindan hodisa chizmasini tuzib va uni imzolab, yaqin oradagi YHXB maskani yoki militsiya organiga hodisani rasmiylashtirish uchun borishlari mumkin.



1.1-jadval.

Nazorat uchun savollar:

- 1. “Piyoda” – kim?**
- 2. Piyodalarning vazifalari nimalardan iborat?**
- 3. “Yo`lovchi” – kim?**
- 4. Qanday transport vositalari maxsus deyiladi?**
- 5. Qanday qurilma svetofor deyiladi?**
- 6. Tartibga soluvchining asosiy ishoralari nimalardan iborat?**
- 7. Quvib o`tish nima?**
- 8. Chorraha nima?**
- 9. Qanday yo`llarni avtomagistral deyiladi?**
- 10. Avtomagistrallarda nimalar taqiqlanadi?**

2 - Mavzu: Yo'l belgi guruhlari va ularning turli yo'l-ko'cha sharoitida qo'llanilishi.

Reja

- 11. Ogohlantiruvchi belgilar**
- 12. Imtiyoz belgilari**
- 13. Taqiqlovchi belgilar**
- 14. Buyuruvchi belgilar**
- 15. Ahborot-ishora belgilari**
- 16. Servis belgilar**
- 17. Qo'shimcha ahborot belgilari**

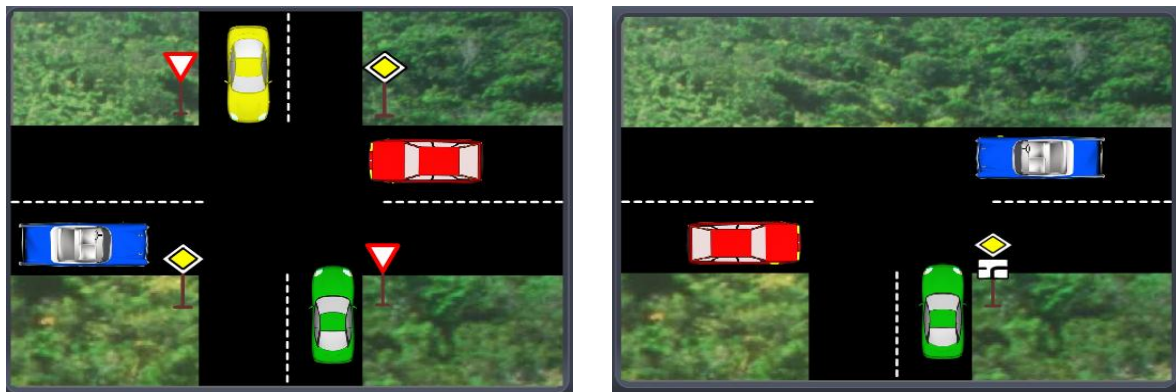
1. Ogohlantiruvchi belgilar

Ogohlantiruvchi belgilar yo'l harakati qatnashchilariga yo'lda harakatlanishda vaziyatga qarab chora ko'rishni talab qiladigan havfli qismlarni joylashuvi hamda ularni xususiyatlari to'g'risida ma'lumot berish uchun qo'llaniladi.

Ogohlantiruvchi belgilar 31 ta bo'lib, ularni asosiy qismining ko'rinishi uchburchak shaklida, xoshiyasi qizil, foni oq va tasviri qora rahgda berilgan bo'ladi. Qolaversa to'rtburchak va kesishma shakllarida ham berilgan. Ogohlantiruvchi belgilar aholi yashaydigan joylarda havfli joydan 50-100 metr, aholi yashaydigan joylardan tashqarida esa 150-300 metr oldin o'rnatiladi.

Agar nishablik va balandlik ketma-ket keladigan bo'lsa, belgilari bevosita nishablik va balandlik oldiga o'rnatilishi mumkin. Ikkinchi belgi yo'lning havfli qismi boshlanishiga kamida 50 metr qolganda o'rnatiladi.

Agar yo'lning qatnov qismida qisqa muddatli yo'l ishlari olib borilayotgan bo'lsa o'sha ish bajarilayotgan joyga 10-15 metr masofa etmasdan kerakli belgi o'rnatiladi.



2.1-rasm.

Ogohlantiruvchi belgilar yo'pl harakati qatnashchilariga yo'plning harakatlanishda vaziyatga qarab chora ko'prishni talab qiladigan xavfli qismlarining joylashuvi hamda ularning xususiyatlari topg'prisida maplumot berish uchun qopllaniladi.

2.1-jadval.



1.1

«Shlagbaumli temir yo'pl kesishmasi»



1.2

«Shlagbaumsiz temir yo'pl kesishmasi»



1.3.1

«Bir izli temir yo'pl»



1.3.2

«Kopp izli temir yo'pl»

Shlagbaum bilan jihozlanmagan temir yo'pl kesishmasi oldida op'natiladi. 1.3.1 - bir izli yo'pl, 1.3.2 - ikki va undan ortiq izli yo'pl.



1.4.1



1.4.2



1.4.3



1.4.4



1.4.5

«Temir yo'pl kesishmasiga yaqinlashuv» Aholi yashamaydigan joylarda temir yo'pl kesishmasining yaqinligi haqida qoshimcha ogohlantirish.



1.4.6



1.5



1.6



1.7



1.8



1.9



1.10



1.11.1



1.11.2



1.12.1



1.12.2



1.13



1.14



1.15



1.16



1.17

«Tramvay yopli bilan kesishuv»

«Teng ahamiyatli yopllar kesishuvi»

«Aylanma harakatlanish bilan kesishuv»

«Sветофор tartibga soladi» Harakat svetofor orqali tartibga solingan chorraha, piyodalar optish joyi yoki yopl qismi.

«Koptarma koprik» Koptarma koprik yoki solda kesib optish.

«Sohilga chiqish» Daryo oyki suv havzasi qirg'pog'iga chiqish.

«Xavfli burilish» Yoplning kichik radiusli yoki koprinish cheklangan burilish joyi: 1.11.1 - opnga, 1.11.2 - chapga.

«Xavfli burilishlar» Yoplning xavfli burilishlari bo'lgan qismi. 1.12.1 - birinchi burilish opnga, 1.12.2 - birinchi burilish chapga.

«Tik nishablik»

«Tik balandlik»

«Sirpanchiq yopl» Yoplning opta sirpanchiq bo'lgan qismi.

«Notekis yopl» Qatnov qismi notekis bo'lgan yopl (opnqir-chopnqir, opydim-chuqur joylar, koprikning yoplga notekis tutashuvi va shu kabilar).

«Tosh otilish xavfi» Mukammal qoplamali yopl qismida transport vositasi gpildiragi ostidan shagpal, tosh va shunga o'xshashlarning otilib chiqish ehtimoli.

	1.18.1	
	1.18.2	«Yoplning torayishi» 1.18.1 - ikki tomonlama torayish; 1.18.2 - opnga torayish va 1.18.3 - chapga torayish.
	1.18.3	
	1.19	«Ikki tomonlama harakatlanish» Yoplning qarama-qarshi harakatlanish qismining boshlanishi.
	1.20	«Piyodalar optish joyi» 5.16.1, 5.16.2 belgilari va (yoki) 1.14.1 - 1.14.3 chiziqlari bilan belgilangan piyodalar optish joyi.
	1.21	«Bolalar» Bolalar muassasasi (maktablar, bolalarning dam olish manzillari va shunga o'xshashlar)ga yaqin yoplning qatnov qismidan bolalarning chiqib qolish ehtimoli.
	1.22	«Velosiped yoplkasi bilan kesishuv»
	1.23	«Tapmirlash ishlari»
	1.24	«Mol haydab optish»
	1.25	«Yovvoyi hayvonlar»
	1.26	«Toshlar tushishi»
	1.27	«Yonlama shamol»
	1.28	«Pastlab uchuvchi samolyotlar»
	1.29	«Tonnel» Sun'iy ravishda yoritilmagan yoki kiraverishning peshtogpining koprinishi cheklangan tonnel.
	1.30	«Boshqa xavf-xatar» Ogohlanturuvchi belgilarda kopzda tutilmagan xavf xatarlar bo'lgan yopl qismi.
	1.31.1	«Burilishning yopnalishi» Kichik radiusda qurilgan, ko`rinishi cheklangan yoplda harakatlanish yopnalishi. Yoplning tapmirlanayotgan qismini aylanib optish yopnalishi.
	1.31.2	
		«Burilishning yopnalishi» «T» simon chorrahada yoki yopl

- 1.31.3 ayrilishlarida harakatlanish yopnalishi. Yoplning tapmirlanayotgan qismini aylanib optish yopnalishi.



2. Imtiyoz belgilari

Imtiyoz belgilari – chorrahalarda, alohida joylashgan qatnov qismlari kesishgan joylarda, shuningdek, yoʻlning tor qismida yoʻl harakati qatnashchilarining harakatlanishi navbatini belgilash uchun qoʻllaniladi.

Imtiyoz belgilari 7 ta boʻlib, ular koʻrinishi jihatidan har xil, chunki bu belgi guruhi boshqa yoʻl belgi guruhlaridan tashkil topgan. Shuning uchun ham uchburchak, toʻrtburchak va doira shaklidagi koʻrinishga ega. Bu belgilar bevosita kesishma, tutashma va yoʻlning tor qismlariga oʻrnatiladi.

Imtiyoz belgilari - chorrahalarda, alohida joylashgan qatnov qismlari kesishgan joylarda, shuningdek, yoplning tor qismida yopl harakati qatnashchilarining harakatlanish navbatini belgilash uchun qoʻllaniladi.



2.2-rasm.

2.2-jadval.



2.1

«**Asosiy yopl**» Harakat tartibga solinmagan chorrahalarda ikkinchi darajali yoplda harakatlanayotgan transport vositasidan oldin optish huquqi beriladigan yoplning boshlanishi.



2.1

«**Asosiy yoplning oxiri**»



2.3.1

«**Ikkinchi darajali yopl bilan kesishuv**»



«**Ikkinchi darajali yoplning tutashuvi**» 2.3.2 - tutashuv opngdan,

2.3.2



2.3.3

2.3.3 - tutashuv chapdan.



2.4

«**Yopl bering**» Haydovchi kesib optilayotgan yopldan, **7.13** qopshimcha belgisi boplganda esa asosiy yopldan kelayotgan transport vositasiga yopl berishi kerak.



2.5

«**Topxtamasdan harakatlanish taqiqlangan**» Topxtash chizigpi oldida, agar u boplmasa, kesib optiladigan qatnov qismining chetida topxtamasdan harakatlanish taqiqlanadi. Haydovchi kesib optilayotgan yoplda **7.13** qopshimcha belgisi boplganda esa asosiy yopldan chiqayotgan transport vositalariga yopl berish kerak.

Bu belgi temir yopl kesishmasi yoki karantin masqanidan oldin oprnatilishi mumkin. Bunday hollarda haydovchi topxtash chizigpi oldida, u boplmasa, belgi oldida topxtashi kerak.



2.6

«**Roppara harakatlanishning ustunligi**» Qarama-qarshi harakatlanishni qiyinlashtiradigan hollarda yoplning tor qismiga kirish taqiqlanadi. Haydovchi yoplning tor qismida boplgan yoki ropparadan harakatlanayotgan transport vositasiga yopl berishi kerak.



2.7

«**Ropparadagi harakatlanishga nisbatan imtiyoz**» Yoplning tor qismida harakatlanmoqchi boplgan haydovchi ropparadan kelayotgan transport vositasidan oldin optish huquqiga ega.

3. Taqiqlovchi belgilar

Taqiqlovchi belgilar – yoʻl harakatiga maʼlum cheklanishlar kiritish yoki ularni bekor qilish uchun qoʻllaniladi.

Taqiqlovchi belgilar 31 ta boʻlib, ularning asosiy qismining koʻrinishi doira shaklida boʻlib, xoshiyasi qizil, foni oq va tasviri qora va qizil ranglarda berilgan boʻladi.

3.1-3.3, 3.18.1, 3.18.2, 3.19, 3.27 belgilarining belgilangan yoʻnalishli transport vositalariga, 3.2-3.8 belgilari taʼsir oraligʻida yashovchi yoki ishlovchi fuqarolarga tegishli yoxud ularga va korxonalarga xizmat qiluvchi transport vositalariga daxli yoʻq. Bunday hollarda transport vositalari belgilangan joyga yaqin chorrahadan kirib yoki chiqib ketishlari kerak. Ushbu qoidalarining 28.3 bandiga binoan “Nogiron” taniqli belgisi bilan belgilangan avtomobillar va kajavali mototsikllarni boshqarayotgan nogiron haydovchilar 3.2, 3.3 va 3.28 belgilari talablaridan chetga chiqishlari mumkin. 7.18 qoʻshimcha ahborot belgisi boʻlganda 3.27 belgining tasiri oraligʻida toʻxtashga ruxsat etiladi.

3.28 - 3.30 belgilari taksometri ishlab turgan taksilarga daxli yoʻq. 3.18.1 va 3.18.2 belgilari qatnov qismlarining qaysi kesishmasi oldiga oʻrnatilsa, shu kesishmaga tadbqiq etiladi. 3.16, 3.20, 3.22, 3.24, 3.26-3.30 belgilarining taʼsiri belgi oʻrnatilgan joydan keyingi eng yaqin chorrahagacha, chorrahasi boʻlmagan aholi yashaydigan joylarda aholi yashaydigan hududning oxirigacha, yoʻlga yondosh hududlardan dala va oʻrmonlarning yoʻl bilan tutashgan hamda ikkinchi darajali yoʻllardan chiqish joylarida, ularning oldida tegishli belgilar oʻrnatilmagan boʻlsa, bu belgining taʼsiri boʻlmaydi.

Aholi yashaydigan joylarga etmay oʻrnatilgan 3.24 belgining taʼsiri 5.22 belgisigacha kuchini saqlaydi.

Belgilarning taʼsir doirasi:

3.16 va 3.26 belgilari 7.2.1 qoʻshimcha belgisi orqali 3.20, 3.22, 3.24, belgilari 3.21, 3.23, 3.25 va 7.2.1 qoʻshimcha belgi orqali.

3.27 – 3.30 belgilarining amal qilish oraligʻi 3.27 – 3.30 belgilari 7.2.3 qoʻshimcha belgisi bilan birga

Taqiqlovchi belgilar yopl harakatiga maplum cheklanishlar kiritish yoki ularni bekor qilish uchun qopllaniladi.



2.3-rasm.

2.3-jadval.



3.1

«**Kirish taqiqlangan**» Barcha transport vositalarining kirishi taqiqlangan



3.2

«**Harakatlanish taqiqlangan**» Barcha transport vositalarining harakatlanishi taqiqlanadi.



3.3

«**Mexanik transport vositalarining harakatlanishi taqiqlangan**»



3.4

«**Yuk avtomobillarining harakatlanishi taqiqlangan**» Topla vazni 3.5 tonnadan (agar vazni belgida kopr satilmagan boplsa) yoki topla vazni belgida kopr satilganda ortiq boplgan yuk avtomobillari va transport vositalari tizimlarining, shuningdek, traktorlar, opziyurar moslamalarning harakatlanishi taqiqlanadi. Bu belgi bortlariga qiya oq chiziq tortilgan yoki odamlarni tashiyotgan yuk avtomobillarining harakatlanishini taqiqlamaydi.



3.5

«**Mototsikllar harakatlanishi taqiqlangan**»



3.6

«**Traktorlar harakatlanishi taqiqlangan**» Traktorlar, opziyurar moslamalarning harakatlanishi taqiqlanadi.



3.7

«**Tirkama bilan harakatlanish taqiqlangan**» Yuk tashuvchi transport vositalari, traktorlarning barcha turdagi tirkamalar bilan harakatlanishi, shuningdek, mexanik trasport vositalarini har qanday usulda shatakka olish taqiqlanadi.



3.8

«**Ot-arava harakatlanishi taqiqlangan**» Ot-arava (chana), otliqlar, yuk ortilgan hayvonlarning harakatlanishi, shuningdek, mol (poda) haydab optish taqiqlanadi.



3.9

«**Velosipedda harakatlanish taqiqlangan**» Velosiped va mopedlarning harakatlanishi taqiqlanadi.



3.10

«**Piyodalarning harakatlanishi taqiqlangan**»



3.11

«**Vazn cheklangan**» Haqiqiy umumiy vazni belgida koprtilgandan ortiq boplgan transport vositalarining, shuningdek, transport vositalari tizimlarining harakatlanishi taqiqlanadi.



3.12

«**Opqqa tushadigan ogpirlik cheklangan**» Birorta opqiga tushadigan haqiqiy ogpirligi belgida koprtilganidan ortiq boplgan transport vositalarining harakatlanishi taqiqlanadi.



3.13

«**Cheklangan balandlik**» Gabarit balandligi (yuk bilan yoki yuksiz) belgida koprtilgandan ortiq boplgan transport vositalarining harakatlanishi taqiqlanadi.



3.14

«**Cheklangan kenglik**» Gabarit kengligi (yuk bilan yoki yuksiz) belgida koprtilgandan ortiq boplgan transport vositalarining harakatlanishi taqiqlanadi.



3.15

«**Cheklangan uzunlik**» Gabarit uzunligi (yuk bilan yoki yuksiz) belgida koprtilgandan ortiq boplgan transport vositalari (transport vositalarining tizimlari)ning harakatlanishi taqiqlanadi.



3.16

«**Eng kam oraliq**» Belgida koprtilganidan kam oraliq masofada harakatlanish taqiqlanadi.



3.17.1

«**Bojxona**» Bojxona (tekshiruv maskani) oldida topxtamasdan optish taqiqlanadi.



3.17.2

«**Xavf-xatar**» Yopl-trasnport hodisasi yoki boshqa xavfli holatlar tufayli barcha transport vositalarining harakatlanishi taqiqlanadi.



3.18.1

«**Opngga burilish taqiqlanadi**»



3.18.2

«**Chapga burilish taqiqlanadi**»



3.19

«**Qayrilish taqiqlanadi**»



3.20

«**Quvib optish taqiqlanadi**» Soatiga 40 km dan kam tezlikda harakatlanayotgan yakka transport vositasidan boshqa transport vositalarini quvib optish taqiqlanadi.



3.21

«**Quvib optish taqiqlangan hududning oxiri**»



3.22

«**Yuk avtomobillarida quvib optish taqiqlangan**» Topla vazni 3.5 tonnadan ortiq bopgan yuk avtomobillarida barcha transport vositalarini quvib optish taqiqlanadi (soatiga 40 km dan kam tezlikda harakatlanayotgan transport vositasi, traktor, ot-arava, velosiped bundan mustasno).



3.23

«Yuk avtommobillarida quvib optish taqiqlangan hududning oxiri»



3.24

«Yuqori tezlik cheklangan» Belgida ko'rsatilgan ortiq tezlikda (km/soat) harakatlanish taqiqlanadi.



3.25

«Yuqori tezlik cheklangan hududning oxiri»



3.26

«Tovuch moslamalaridan foydalanish taqiqlangan» Yopiq transport hodisasining oldini olish hollaridan boshqa vaziyatlarda tovush moslamasidan foydalanish taqiqlanadi.



3.27

«Topxtash taqiqlangan» Transport vositalarining topxtashi va topxtab turishi taqiqlanadi.



3.28

«Topxtab turish taqiqlangan» Transport vositalarining topxtab turishi taqiqlangan.



3.29

«Oyning toq kunlarida topxtab turish taqiqlanadi»



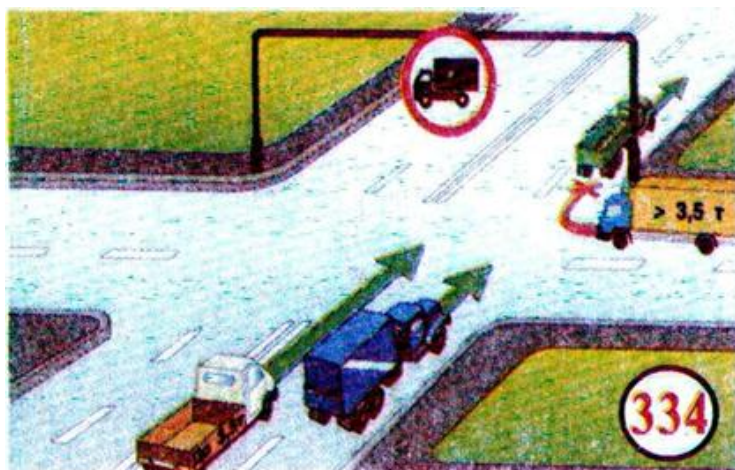
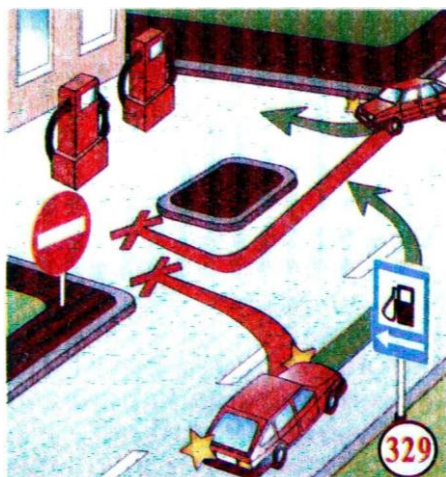
3.30

«Oyning juft kunlarida topxtab turish taqiqlanadi»



3.31

«Barcha cheklovlarning oxiri» 3.16, 3.20, 3.22, 3.24, 3.26-3.30 belgilaridan bir nechtasiga bir vaqtda amal qiladigan oraliqlarning oxirini bildiradi.



2.4-rasm.



2.5-rasm.

4. Buyuruvchi belgilar

Buyuruvchi belgilar transport vositalariga ko`rsatilgan yo`nalishda yoki faqat ma`lum yo`nalishlarda harakatlanishlari lozimligini 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 daxldorligi:

4.1.1-4.1.6 belgilarining belgilangan yo`nalishdagi transport vositalariga daxli 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 hududlarga burilishni taqiqlamaydi.

4.4. “Yengil avtomobillar harakatlanadi”.Yengil transport vositalari, avtobus, mototsikllar, to`la vazni 3.5 tonnadan oshmaydigan yuk tashuvchi transport vositalarining harakatlanishiga ruhsat etiladi.

Belgining ta`sir oralig`ida yashovchi va ishlovchi fuqarolarga tegishli ularga va korhonalarga xizmat ro`rsatuvchi transport vositalariga bu belgi tadbiq etilmaydi.

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



2.6-rasm.

2.4-jadval.

Transport vositalariga ko'rsatilgan yopnalishda yoki faqat maplum yopnalishlarda harakatlanishlari lozimligini buyuradi.



4.1.1

«Harakatlanish to'g'ri»



4.1.2

«Harakatlanish o'ngga»



4.1.3

«Harakatlanish chapga»



4.1.4

«Harakatlanish to'g'ri yoki o'ngga»



4.1.5

«Harakatlanish to'g'ri yoki chapga»



4.1.6

«Harakatlanish o'ngga yoki chapga» Faqat yopnaltirgichlar buyurgan tomonga harakatlanishga ruxsat etiladi. Chapga burilishga ruxsat etuvchi belgi qayrilishga ham ruxsat beradi. (Muayan kesishmada talab etilgan harakat yopnalishiga tegishli yopnaltirgichning shakli tushirilgan 4.1.1-4.1.6 belgisini qoplash mumkin.

4.1.1-4.1.6 belgilarining belgilangan yopnalishli transport vositalariga daxli yopq (avtobus, trolleybus, marshrut taksi va hokazo). 4.1.1-4.1.6 belgilarining tapsiri qatnov qismlarining qaysi kesishmasi oldida o'rnatilsa, shu kesishmasiga tatbiq 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 hududlarga burilishni taqiqlamaydi.



4.2.1

«Topsiqni opngdan chetlab optish»



4.2.2

«Topsiqni chapdan chetlab optish»



4.2.3

«Topsiqni opngdan yoki chapdan chetlab optish» Topsiqni har tomondan chetlab optishga ruxsat etiladi.



4.3

«Aylanma harakatlanish» Yunaltirgichlarda koprtilgan yopnalishlarda harakatlanishga ruxsat etiladi.



4.4

«Engil avtomobillar harakatlanadi» Engil transport vositalari, avtobus, mototsikllar, topla vazni 3.5 tonnadan oshmaydigan yuk tashuvchi transport vositalarining harakatlanishiga ruxsat etiladi. belgining tapsir oraligpida yashovchi va ishlovchi fuqarolarga tegishli, ularga va korxonalarga xizmat koprstuvchi transport vositalariga bu belgi tatbiq etilmaydi. Bunday hollarda transport vositalari belgilangan joyga eng chorrahadan kirib yoki chiqib ketishlari kerak.



4.5

«Velosiped yoplkasi» Faqat velosiped va mopedlarda harakatlanishga ruxsat etiladi. Velosiped yoplkasidan piyodalar ham yurishlari mumkin.



4.6

«Piyodalar yoplkasi» Faqat piyodalar yurishiga ruxsat etilgan.



4.7

«Eng kam tezlik» Faqat belgida koprtilgan yoki undan yuqori tezlikda (km/soat) harakatlanishga ruxsat etiladi.



4.8

«Eng kam tezlik belgilangan yoplning oxiri»

5. Ahborot ishora belgilari

Ahborot – ishora belgilari hararat qatnashchilariga yoʻldagi harakat tartibi hususiyatlari hamda aholi yashaydigan joylar va manzillarning joylashuvi haqida maʼlumot berish uchun qoʻllaniladi.

Ahborot ishora belgilari asosan toʻgʻri toʻrtburchak shaklida boʻlib, foni koʻk, yashil, oq va sariq rangda boʻladi. Tasviri esa oq va qora rangda boʻladi. Ahborot ishora belgilari 40 ta boʻlib, maʼlum belgilari turlanadi.

Yashil fonli ahborot - ishora belgilari avtomagistrallarga taʼluqli ekanligini bildiradi. Oq fonli ahborot – ishora belgilari aholi yashash joyidaligini bildiradi. Sariq fonli ahborot – ishora belgilari esa taʼmirlash ishlari ketayotgan yoʻllarga oʻrnatiladi.



2.7-rasm.

Axborot-ishora belgilari harakat qatnashchilariga yopldagi harakat tartibi xususiyatlari hamda aholi yashaydigan joylar va manzillarning joylashuvi haqida maplumot berish uchun qopllaniladi.

2.5-jadval.



5.1



5.2



5.3

«**Avtomagistral**» Yopl harakati qoidalarining avtomagistrallarda harakatlanish tartibi oprnatilgan yopl.

«**Avtomagistralning oxiri**»

«**Avtomobillar uchun mopljallangan yopl**» Faqat avtomobillar, avtobus va mototsikllar harakatlanishi uchun



5.4



5.5



5.6



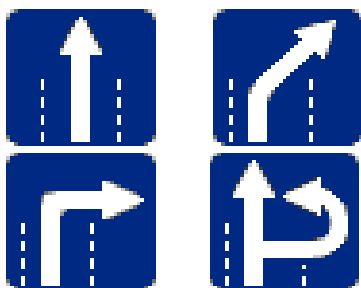
5.7.1



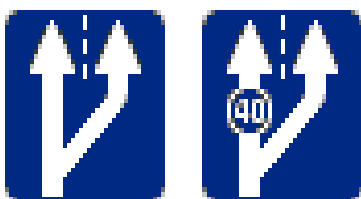
5.7.2



5.8.1



5.8.2



5.8.3

mopljallangan yopl.

«Avtomobillar uchun mopljallangan yopning oxiri»

«Bir tomonlama harakatlanish yopli»

Transport vositalarining butun kenglik bopyicha bir yopnalishda harakatlanadigan yopli yoki yopl qismi.

«Bir tomonlama harakatlanish yoplining oxiri»

«Bir tomonlama harakatlanish yopliga chiqish» Harakatlanish bir tomonlama boplgan yoplgga yoki qatnov qismiga chiqish.

«Boplar bopyicha harakatlanish yopnalishi» Boplar soni va har biri bopyicha ruxsat etilgan harakatlanish yopnalishi.

«Boplar bopyicha harakatlanish yopnalishi» Boplar bopyicha ruxsat etilgan harakatlanish yopnalishi. Yopning chetki chap boplagidan chapga burilishga ruxsat beruvchi 5.8.1 va 5.8.2 belgilari shu boplardan qayrilishga ham ruxsat beradi.

Chorradan oldin oprnatilgan 5.8.1 va 5.8.2 belgilarining tapsiri, agar shu turkumdagi boshqa belgilar oprnatilmagan boplsa, butun chorrahaga tadbiq etiladi.

«Boplar boshlanishi» Yopning balandlikka ko'tarilish yoki topxtash qismidagi qopshimcha boplagining boshlanish joyi. Agar qopshimcha boplar oldida 4.7 «Eng kam tezlik» belgisi oprnatilgan boplsa, ko'rsatilgan yoki undan kattaroq tezlikda harakatlana olmaydigan transport vositasining haydovchisi asosiy boplardan qopshimcha boplar qayta tizilishi kerak.



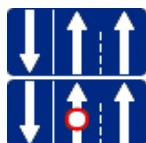
5.8.4



5.8.5



5.8.6



5.8.7



5.8.8



5.9



5.10.1



5.10.2

«**Boplakning boshlanishi**» Uch boplakli yopllarda harakatlanish uchun oqrta boplakning boshlanishi.

«**Boplak oxiri**» Balandlikka koqtartilish yoki topxtash qismidagi qopshimcha boplakning oxiri.

«**Boplak oxiri**» Uch boplakli yoplda harakatlanish uchun mopljallangan oqrta boplakning oxiri.

«**Boplaklar bopyicha harakatlanish yopnalishi**» Agar 5.8.7 belgisida biror transport vositasining harakatlanishini taqiqlovchi belgi tasvirlangan boplsa, unda bu transport vositasining tegishli boplakda harakatlanishi taqiqlanadi.

5.8.7 va 5.8.8 belgilari yopnalishlar soniga kopra toprt va undan ortiq boplakli yopllarga ham tadbiq etilishi mumkin. Tasviri almashilgan 5.8.7, 5.8.8 belgilari yordamida reversiv harakat tashkil etilishi mumkin.

«**Belgilangan yopnalishli transport vositalari uchun mopljallangan boplak**» Transport vositalari yopnalishida harakatlanadigan belgilangan yopnalishli transport vositalari uchun mopljallangan boplak.

Belgi qaysi boplak ustida joylashgan boplsa, shu boplakka tatbiq etiladi. Yolning opng tomoniga oprnatilgan belgining tapsiri opng boplakka tatbiq etiladi.

«**Belgilangan yopnalishli transport vositalari uchun boplagi bor yopl**» Belgilangan yopnalishli transport vositalarining umumiy oqimga qarshi harakatlanishi uchun ajratilgan boplak.

«**Belgilangan yopnalishli transport vositalari uchun boplagi bor yopl**»



5.10.3



5.10.4



5.11.1



5.11.2



5.12



5.13



5.14



5.15



5.16.1



5.16.2



5.17.1



5.17.2



5.17.3



5.17.4

Belgilangan yopnalishli transport vositalarining umumiy oqimga qarshi harakatlanishi uchun ajratilgan boplak.

«Belgilangan yopnalishli transport vositalari uchun boplagi bor yoplning oxiri»

«Qayirilish joyi» Chapga burilish taqiqlanadi

«Qayirilish oraligpi» Qayirilish oraligpining uzunligi. Chapga burilish taqiqlanadi.

«Avtobus va trolleybus topxtash joyi»

«Tramvay topxtash joyi»

«Taksi topxtab turish joyi»

«Topxtab turish joyi»

«Piyodalar optish joyi» Optish joyi oldida 1.14.1-1.14.3 yotiq chizigpi boplmaganda **5.16.2** belgisi yopldan opng tomonga optish joyining old chegarasiga, **5.16.1** belgisi esa chap tomon optish joyining orqa chegarasiga oprnatiladi.

«Piyodalarning er ostidan optish joyi»

«Piyodalarning er ustidan optish joyi»



5.18



5.19.1



5.19.2



5.19.3



5.20.1



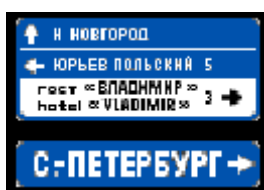
5.20.2



5.20.3



5.21.1



5.21.2

«**Tavsiya etilgan tezlik**» Yoplning shu qismida tavsiya etilgan harakatlanish tezligi. Belgiga eng yaqin chorrahagacha amal qilinadi. **5.18** belgisi ogohlantiruvchi belgi bilan birga qopllansa, uning tapsir oraligpi xavfli qismning uzunligi bilan aniqlanadi.

«**Oxiri berk yopl, kopcha**» Yopl yoki kopchaning koprtilgan yopnalishda oxiri berk.

«**Yopnalishlarning dastlabki koprtilkichi**» Belgida koprtilgan aholi yashaydigan joyga va boshqa manzillarga tomon harakatlanish yopnalishi. Belgida **5.29.1** belgisining hamda avtomagistral, aeroport va boshqa ramziy belgilar tasviri tushirilgan boplishi mumkin. **5.20.1** belgisi yoplning **3.11-3.15** taqiqllovchi belgilaridan biri oprnatilgan qismlarini aylanib optish kerakligini koprtilish uchun ham qopllaniladi.

«**Harakatlanish tasviri**» Chorrahada ayrim harakatlar taqiqlangan vaqtda harakatlanish yopnalishi yoki serqatnov chorrahada ruxsat etilgan harakatlanish yopnalishi.

«**Yopnalish koprtilkichi**»

«**Yopnalishlar koprtilkichi**» Manzillar tomon harakatlanish yopnalishlari. Belgilarda manzillargacha boplgan masofa (km) koprtilishi, avtomagistral, aeroportlar va boshqa ramziy belgilar tasvirlangan boplishi mumkin.



5.22



5.23



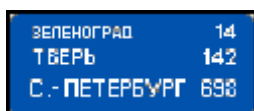
5.24



5.25



5.26



5.27



5.28



5.29.1



5.29.2



5.30.1



5.30.2



5.30.3

«Aholi yashaydigan joyning boshlanishi»

Ushbu Qoidalarining aholi yashaydigan joylarda harakatlanish tartibini belgilovchi talablariga amal qilinadigan joylarning nomi hamda uning boshlanishi.

«Aholi yashaydigan joyning oxiri»

Ushbu Qoidalarining aholi yashaydigan joylarda harakatlanish tartibi talablari bekor qilingan joy.

«Aholi yashaydigan joyning boshlanishi»

Ushbu Qoidalarining aholi yashaydigan joylarda harakatlanish tartibini belgilovchi talablariga amal qilinmaydigan joyning nomi hamda uning boshlanishi.

«Aholi yashaydigan joyning ohiri»

5.24 belgisi bilan kopsatilgan aholi yashaydigan joyning ohiri.

«Manzil nomi»

Aholi yashamaydigan joylar (daryo, kopl, dovon, xushmanzara joy va h.k)ning nomi.

«Masofalar kopsatkichi»

Yopnalish boyicha joylashgan aholi yashaydigan joylarga boplgan masofa (km).

«Kilometr belgisi»

Yoplning boshi yoki oxirigacha boplgan masofa

«Yopl raqami»

5.29.1 - yoplga berilgan raqam, 5.29.2 - yoplning raqami va yopnalishi.

«Yuk avtomobillari uchun harakatlanish yopnalishi»

Chorrahada yuk avtomobillari, traktorlar va opziyurar moslamalarga biror yopnalishda harakatlanish taqiqlangan boplsa, bunday transport vositalariga tavsiya etilgan harakatlanish yopnalishlari.



5.31



5.32.1



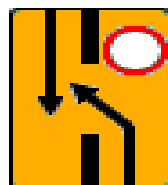
5.32.2



5.32.3



5.33



5.34.1



5.35



5.36



5.37



5.38



5.39



5.40

«**Aylanib optish tasviri**» Harakatlanish uchun vaqtincha yopib qopyilgan yopl qismini chetlab optish chizmasi.

«**Chetlab optish yopnalishi**» Harakatlanish uchun vaqtincha yopib qopyilgan yopl qismini chetlab optish yopnalishi.

«**Topxtash**» Svetoforming (tartibga soluvchining) taqiqlovchi ishorasida transport vositalari topxtaydigan joy.

«**Boshqa qatnov qismiga qayta tizilishning boshlangpich koprskatkichi**» Ajratuvchi boplagi boplgan yoplning harakatlanish uchun yopiq hududini aylanib optish yoki ong tomondagi qatnov qismiga qaytish uchun harakatlanish yopnalishi.

«**Reversiv harakatlanish**» Bir yoki bir necha bopklarda harakatlanish yopnalishi qarama-qarshi tomonga opzgarishi mumkin boplgan yopl qismining boshlanishi.

«**Reversiv harakatlanish oxiri**»

«**Reversiv harakatlanish yopliga chiqish**»

«**Turar-joy dahasi**» Yopl harakati qoidalarining turar-joy dahalarida harakatlanish tartibi oprnatilgan yopl.

«**Turar-joy dahasining oxiri**»

«**Falokatli holatlar uchun kirish yopli**» Yopl harakati qoidalaridagi 20.2 badda koprskatilgan hollarda foydalanadigan yopl.

6. Servis belgilar

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.

2.6-jadval.

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



6.1

«Tibbiy yordam ko'rsatish joyi»



6.2

«Shifoxona»



6.3

«Yonilg'pi shoxobchasi»



6.4

«Texnik xizmat ko'rsatish joyi.»



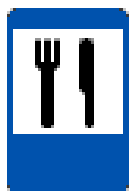
6.5

«Transport vositalarini yuvish joyi»



6.6

«Telefon»



6.7

«Oshxona»



6.8

«Ichimlik suv»



6.9

«Mehmonxona»



6.10

«Kemping»



6.11

«Dam olish joyi»



6.12

«DAN maskani»

7. Qo`shimcha ahborot belgilari

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

Qo`shimcha ahborot belgilari ham to`rtburchak shaklida bo`lib, fono oq, tasviri qora rangda bo`ladi. Qo`shimcha ahborot belgilari 18 ta bo`lib, bazilari 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 jihatdan bi-biriga zid kelgan hollarda haydovchilar vaqtincha o`rnatilgan belgilarga amal qilishlari kerak.

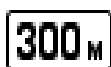
Eslatma: Ogohlantiruvchi, taqiqlovchi, buyuruvchi, ahborot ishora yo`l belgilarining tagida mazkur yo`l belgisining ta`sir oralig`ini 7.2.1 qo`shimcha ahborot belgisi o`rnatilgan bo`lsa, yo`l belgilarining ta`sir oralig`i ohirini ko`rsatuvchi yo`l belgisi o`rnatilishi shart emas.



2.8-rasm.

Qopshimcha axborot belgilari ular bilan birgalikda qopllangan belgilarga aniqlik kiritish yoki ularning tapsirini cheklash uchun qopllaniladi.

2.7-jadval.



7.1.1

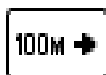
«**Manzilgacha boplgan masofa**» Belgilangan yoplning xavfli joyigacha boplgan masofani, yopl harakatiga tegishli cheklovlar kiritilgan joyni yoki harakat yopnalishi bopyicha oldindagi muayan joyni koprsatadi.



«**Manzilgacha boplgan masofa**» Chorraha oldida 2.5 belgisi oprnatilgan boplsa, 2.4 belgisidan chorrahagacha boplgan

7.1.2

masofani kopr satadi.



7.1.3



7.1.4



7.2.1

«**Manzilgacha boplgan masofa**» Yopldan manzilgacha boplgan masofa.

«**Tapsir oraligpi**» Ogohlantiruvchi, buyuruvchi, axborot-ishora belgilarining tapsir oraligpini kopr satadi.

«**Tapsir oraligpi**» Bu belgilar faqat taqiqlovchi 3.27-3.30 belgilari bilan qopllaniladi.



7.2.2

Belgining tapsiri saqlangan oraliqni kopr satadi.



7.2.3

Belgi tapsir Haydovchilarga Maydon, binolar oldi va shunga oraligpi oxirini belgi tapsirida opxshash joylar chetida topxtash kopr satadi. ekanliklari va topxtab turish taqiqlanganda haqida belgining tapsir oraligpi va maplumot yopnalishni kopr satadi. beradi.



7.2.4



7.2.5



7.2.6



7.3.1



7.3.2



7.3.3



7.4.1



7.4.2



7.4.3



7.4.4



7.4.5

«**Tapsir yopnalishlari**»Chorraha oldida oprnatilgan belgilarning tapsir yopnalishini kopr satadi.

«**Transport vositasining turi**»Belgining tapsiri joriy etilgan transport vositalari turini kopr satadi.



7.4.6



7.4.7

7.4.1 qopshimcha belgisining tapsiri yuk tashuvchi, shu jumladan, tirkamali, topla vazni 3.5 tonnadan ortiq boplgan transport vositalariga, 7.4.3 qoshimcha belgisi esa engil avtomobillarga, shuningdek, topla vazni 3.5 tonnagacha boplgan yuk tashuvchi transport vositalariga tatbiq etiladi.



7.5.1

«Shanba, yakshanba va bayram kunlari»



7.5.2

«Ish kunlari»



7.5.3

«Hafta kunlari» Belgiga haftaning qaysi kunlari amal qilishi ko'rsatilgan.



7.5.4

«Amal qilish vaqti» Belgiga kunning qaysi vaqtida amal qilishni ko'rsatadi.



7.5.5



7.5.6

«Amal qilish vaqti» Belgiga haftaning qaysi kuni va qaysi soatlarida amal qilishni ko'rsatadi.



7.5.7

«Transport vositasini topxtab turish joyiga qopyish usuli».



7.6.1



7.6.2



7.6.3



7.6.4



7.6.5



7.6.6



7.6.7



7.6.8



7.6.9

Barcha turdagi transport Piyodalar yoplkasi yonidagi topxtab turish joyiga vositalarini topxtab turish engil avtomobillar va mototsikllarni qanday qopyish uchun yoplning qatnov usuli ko'rsatilgan. qismida, piyodalar yoplkasi yoniga qopyish usuli.



7.7

«Yurgizgichni ishlatmasdan topxtab turish joyi» 5.15 belgisi bilan birgalikda qopllanganda, topxtab turish joyida faqat yurgizgichi ishlayotgan transport vositalariga topxtab turishiga ruxsat etilganini bildiradi.



7.8

«Pullik xizmat ko'rsatish joyi» Naqd pulga xizmat ko'rsatilishini bildiradi.



7.9

«**Topxtab turish muddati cheklangan**» 5.15 belgisi oprnatilgan topxtab turish joyida transport vositalari topxtab turishining eng kopp muddatini koprnatadi.



7.10

«**Avtomobillarni koprikdan optkazish joyi**» 5.15 yoki 6.11 belgisi bilan koprnatilgan maydonlarda estakada yoki kopzdan kechirish chuqurchalari borligini bildiradi.



7.11

«**Topla vazni cheklangan**» Topla vazni qopshimcha belgida koprnatilgan miqdordan ortiq boplgan transport vositalariga taaluqli.



7.12

«**Xavfli yopl yoqasi**» Yopl ishlari bajarilayotgani sababli yopl yoqasiga chiqish xavfli ekanligi haqida ogoxlantiradi, 1.23 belgisi bilan qopllaniladi.



7.13

«**Asosiy yoplning yopnalishi**» Chorrahada asosiy yoplning yopnalishini koprnatadi.



7.14

«**Harakatlanish boplagi**» Belgi yoki svetofoir tapsiridagi harakatlanish boplagini koprnatadi.



7.15

«**Kopzi ojiz piyodalar**» 1.20, 5.16.1, 5.16.2 belgilari hamda svetofoir bilan qopllaniladi, piyodalar optish joyidan kopzi ojiz kishilar foydalanishi haqida ogohlantiradi.



7.16

«**Nam qoplama**» Belgi qatnov qismining qoplamasi nam boplgan vaqtda tapsir etishini koprnatadi.



7.17

Nogironlar 5.15 belgisi bilan qopllaniladi. Topxtab turish joyi (yoki uning bir qismi) ushbu Qoidalarining 28.3 bandiga muvofiq Nogiron taniqliq belgisi oprnatilgan transport vositalari uchun ajratilganligini koprnatadi.



7.18

«**Nogironlar mustasno**» Belgilarning tapsiri ushbu Qoidalarining 28.3 bandiga muvofiq «**Nogiron**» taniqliq belgisi oprnatilgan transport vositalariga va motokajavalarga joriy etilmaydi.

Nazorat savollari:

1. Yo`l belgi guruhlari necha guruhga bo`linadi?
2. Ogohlantiruvchi belgilarga misollar keltiring.
3. Imtiyoz belgilariga misollar keltiring.
4. Taqiqlovchi belgilarga misollar keltiring.
5. Buyuruvchi belgilarga misollar keltiring.
6. Ahborot – ishora belgilariga misollar keltiring.

3 – Mavzu: Yoʻl belgi chiziqlarining guruhlari va ularning turli yoʻl-koʻcha sharoitida qoʻllanilishi.

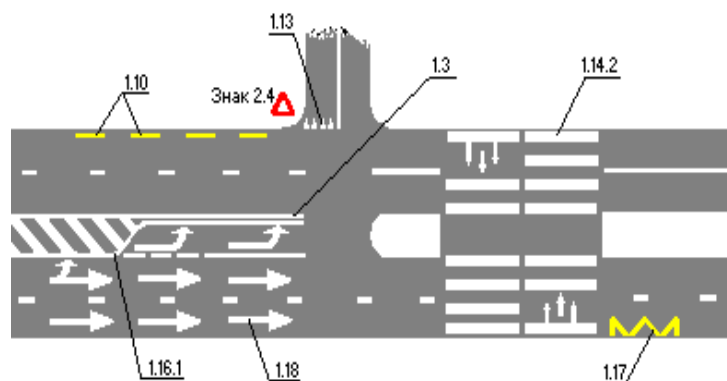
Reja

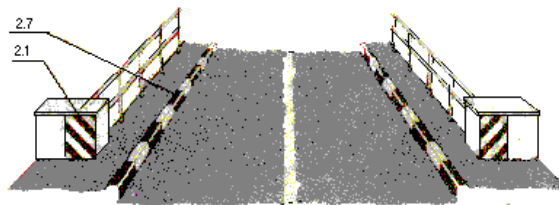
- 1. Yoʻl chiziqlari va ularning xarakteristikasi.**
- 2. Yotiq chiziqlar.**
- 3. Koʻndalang chiziqlar tavsifi.**
- 4. Orolchalar tavsifi**
- 5. Yoʻnalishni belgilovchi chiziqlar**
- 6. Tik chiziqlar.**

1. Yoʻl chiziqlari va ularning xarakteristikasi.

Yoʻllarning qatnov qismida (qattiq qoplamali) bordyurlarda, yoʻl elemenlarida yoʻl sharoitini koʻrsatuvchi chiziqlarni yoʻl belgi chiziqlari deb xisoblanadi va ular yoʻl belgilari xamda svetoforlar bilan birgalikda va aloxida qoʻllash mumkin boʻladi.

Yoʻl chiziqlari harakatlanishni tashkil etishda keng qoʻllanib, haydovchining asosiy ehtibori yoʻnaltirilgan joylarga chiziladi. Yoʻl chiziqlari yotiq va tik chiziq guruhlariga boʻlinadi. Har bir gurux oʻz raqami bilan belgilanadi. Birinchi raqam guruxni (1-yotiq va 2-tik chiziqlarni anglatadi), ikkinchi raqam guruxdagi yoʻl belgi chizigʻining tartibini va uchinchi raqam yoʻl belgi chiziqning koʻrinishlarini anglatadi.





Yotiq va tik chiziqlar. 3.1-rasm.

2. Yotiq chiziqlar.

Ma'lumki, yo'l belgi chiziqlari yotiq va tik chiziqlarga bo'linadi. Yotiq chiziqlar asosan harakatlanish tartibini belgilaydi. Yotiq chiziqlar ko'rinishi, yani ranggi bo'yicha oq va sariq rangda bo'ladi. Oq rangli yotiq chiziqlarning o'zi uzluksiz, uzuq-uzuq, yozuvlar va raqamlar ko'rinishidan iborat bo'lib ular bir biridan o'lchamlari bilan farq qiladi. Sariq rangli yotiq chiziqlar uch hil bo'ladi: uzluksiz, uzuq-uzuq va zigzag shaklida. Bularning ham chizilish joylarini, ularning ahamiyatini aniq bilib olish talab etiladi.

1.1. Yo'lning o'rtasida chizilgan ensiz, sidirg'a oq chiziq qarama-qarshi transport oqimini ajratadi. *Chiziqni kesib o'tish taqiqlanadi.*



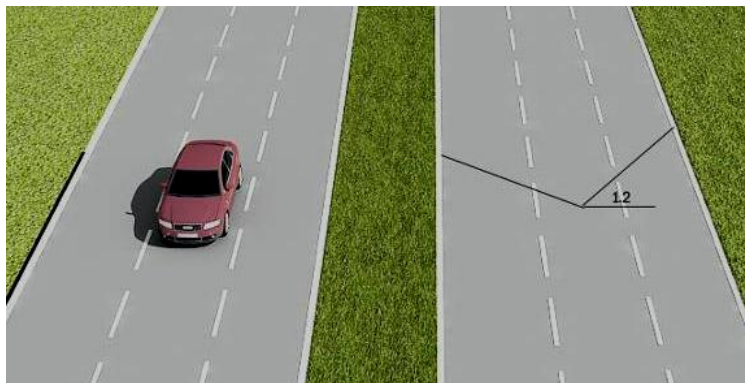
3.2-rasm.

1.1. Yo'lning xavfli joylarida harakatlanish bo'laklari o'rtasida chizilgan uzluksiz oq rangdagi sidirg'a chiziq bo'laklarining chegarasini bildiradi.

Chiziqni kesib o'tish taqiqlanadi.

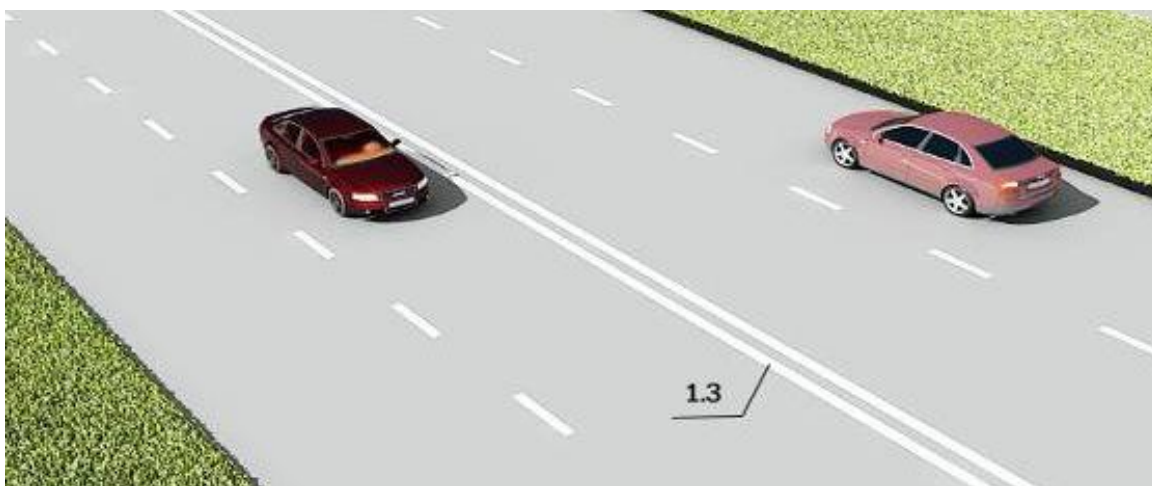
1.2. Avtomagistrallarda qatnov qismining chekkasiga chizilgan enli (20 sm) uzluksiz sidirg'a chiziq qatnov qismining chegarasini bildiradi.

Chiziqni istalgan tarafdin kesib o'tish mumkin.



3.3-rasm.

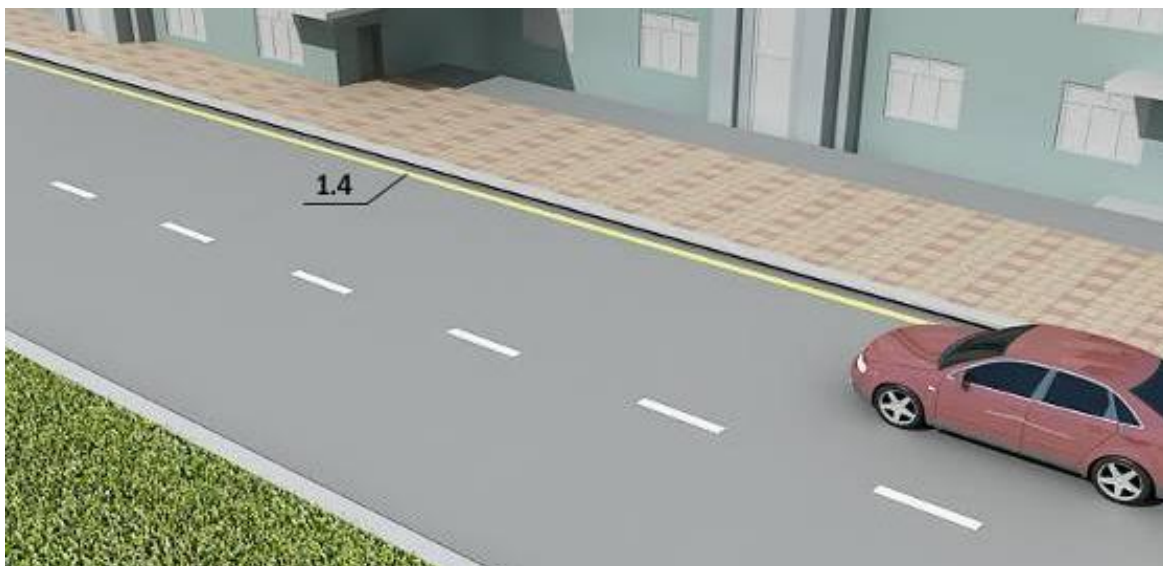
1.3. Yoʻlning oʻrtasida chizilgan parallel ikki siringʻa oq chiziq toʻrt va undan koʻp boʻlakli yoʻllarda qarama-qarshi yoʻnalishdagi transport vositalarining oqimini ajratadi. *Chiziqni kesib oʻtish taqiqlanadi.*



3.4-rasm.

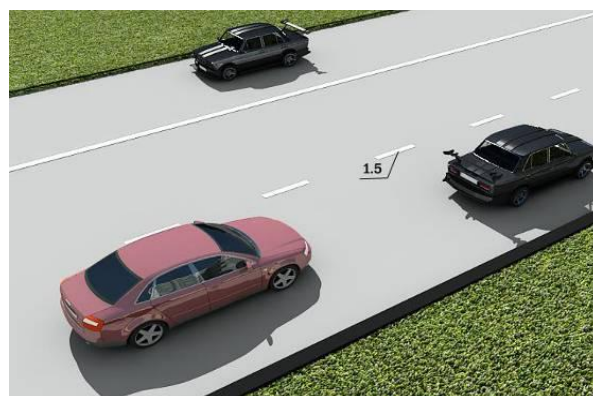
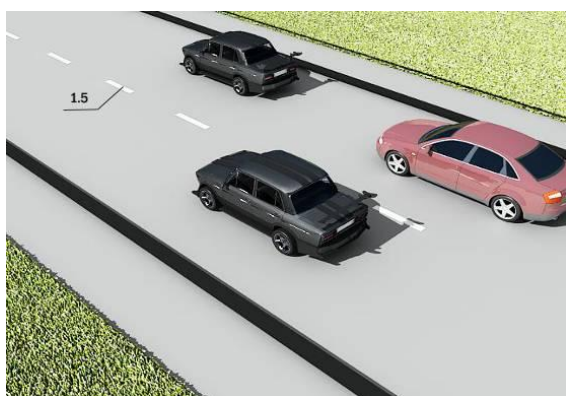
1.4. Yoʻlning harakatlanish qismi chetiga yoki yoʻl chetidagi toʻsiqqa (bordyurga) chizilgan sariq chiziq transport vositalarining toʻxtashini taqiqlaydi. Belgilangan yoʻnalishli transportlarga dahli yoʻq.

CHiziqni istalgan tarafdin kesib oʻtish mumkin.



3.5-rasm.

1.5. Yoʻlning oʻrtasiga chizilgan ensiz uzuq-uzuq oq rangdagi chiziq ikki yoki undan ortiq boʻlakli yoʻllarda boʻlaklarning chegarasini bildiradi (oraliq masofaning chiziqqa nisbati $1/3$). CHiziqni istalgan tarafdin kesib oʻtish mumkin.

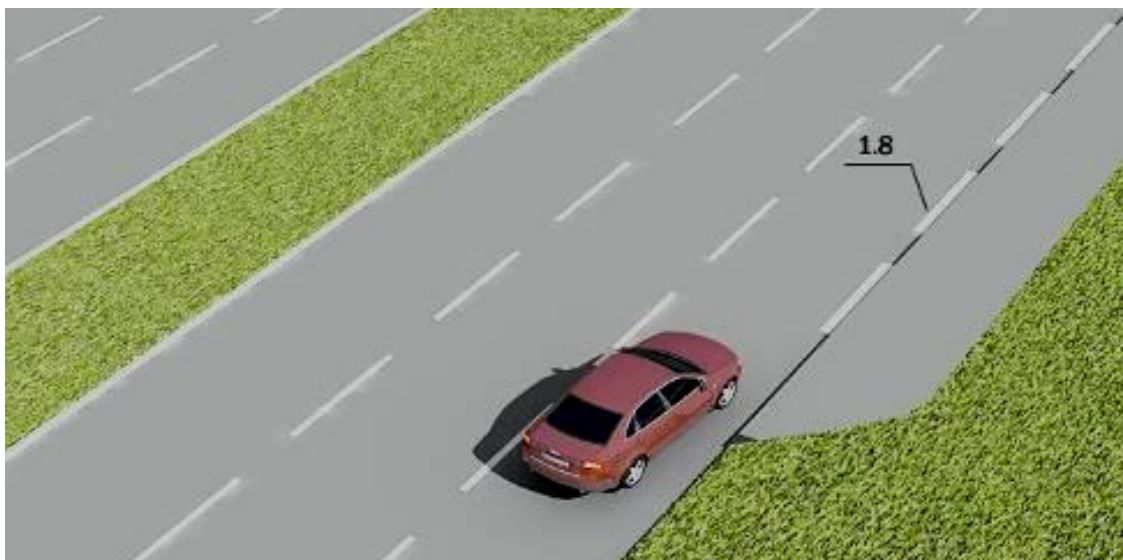


3.6-3.7-rasmlar.

1.8. Sidirgʻa chiziq yonida chizilgan uzuq-uzuq chiziq faqat biror boʻlakka qayta tizilishga ruxsat etiladi.

Ushbu chiziqni kesib oʻtish:

- a) uzuq-uzuq tarafdin mumkin.
- b) sidirgʻa chiziq tomondan taqiqlanadi.

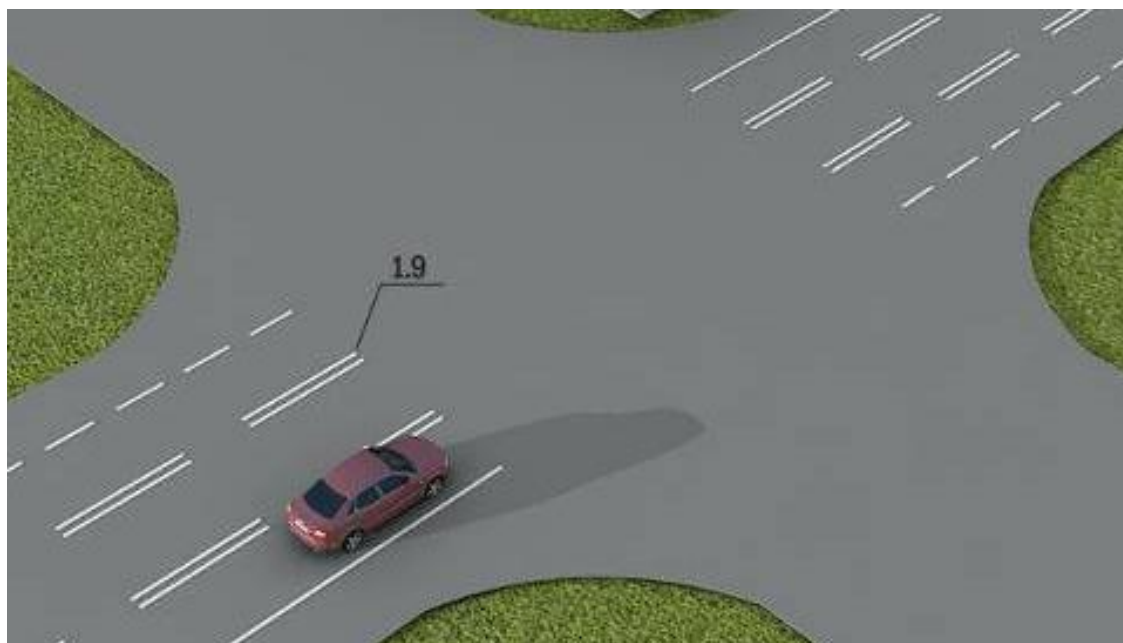


3.8-rasm.

1.9. Reversiv harakatlanishda qatnov qismining chegarasini belgilaydi.

Reversiv harakatlanish amalga oshiriladigan yo`llarda (reversiv svetofor o`chirilgan holatda) qarama-qarshi yo`nalishdagi transport oqimini ajratadi.

Reversiv svetofor bo`lmaganda yoki ular o`chirib qo`yilganda 1.9 chizig`ini faqat u haydovchining o`ng tomonida bo`lsa, bosib o`tishga ruxsat etiladi.



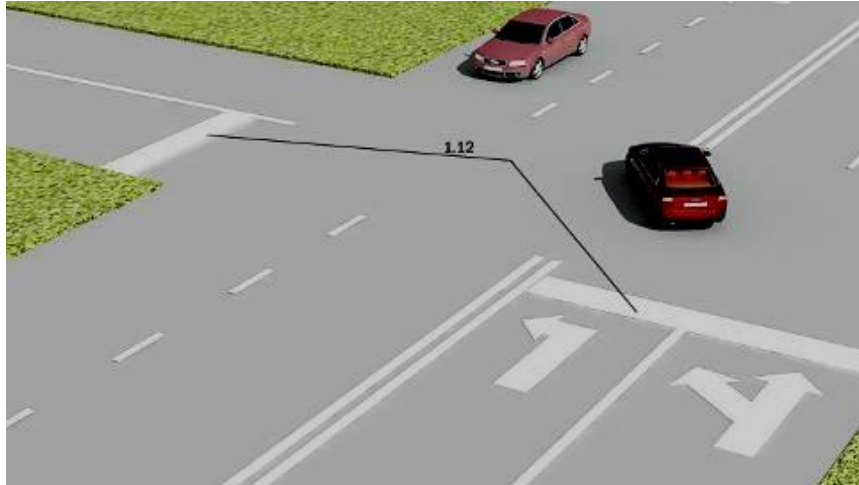
3.9-rasm.

Reversiv svetofor yoqilgan paytda bir yo`nalishli bo`laklarni ajratayotgan 1.9 chizig`ini istalgan tomonidan bosib o`tishga ruxsat etiladi. Reversiv svetofor o`chirilganda haydovchilar darhol 1.9 chizig`idan o`ngga qayta tizilishlari kerak.

Reversiv svetofor o`chirilgan bo`lsa, qarama-qarshi yo`nalishdagi transport oqimlarini ajratuvchi 1.9 chizig`ini bosib o`tish taqiqlanadi.

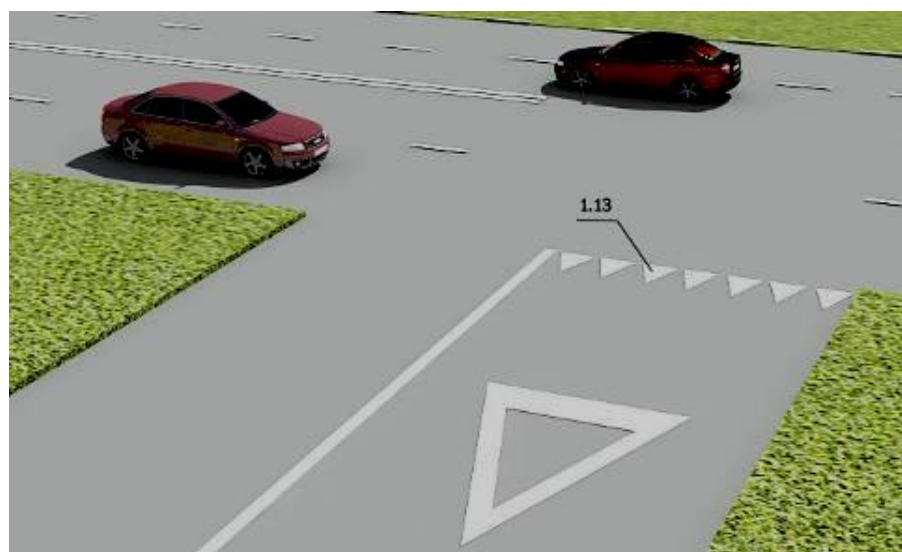
3. Ko`ndalang chiziqlar tavsifi.

1.12. Yo`l belgi chizig`i “To`xtang” yozuvi “to`xtash” chizig`i svetoforming va tartibga soluvchining taqiqlovchi ishorasida, boshqarilmaydigan chorralarda, “To`xtamasdan o`tish taqiqlangan” (2.5) belgisi oldida haydovchi to`xtashi lozim bo`lgan joyni ko`rsatadi. Bu chiziq “to`xtash” axborot-ishora belgisi (5.33) bilan ham qo`llanilishi mumkin.



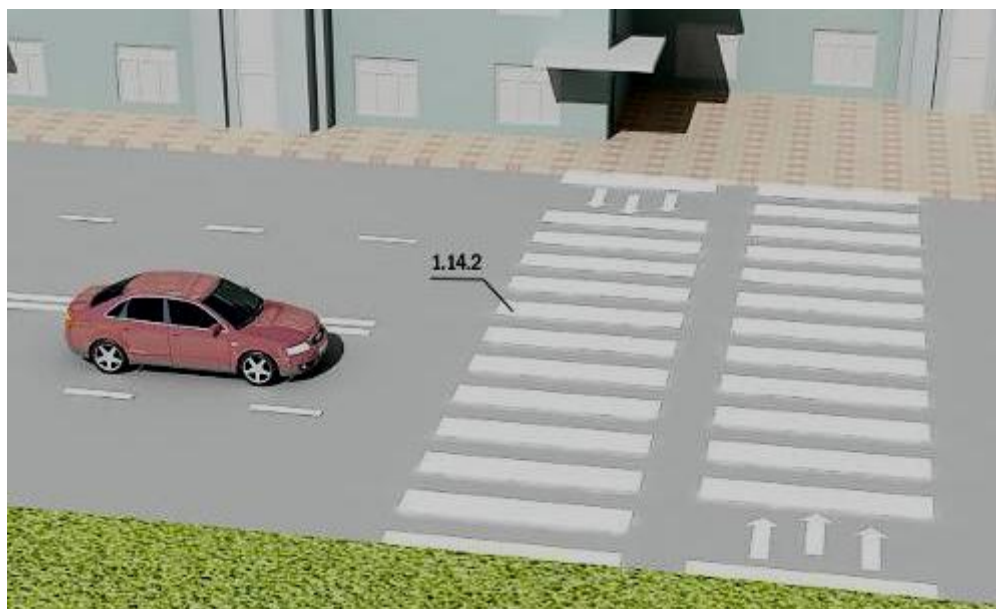
3.10-rasm.

1.13. Yo`l belgi chizig`i bir qator bo`lib terilgan uchburchaklar, 1.20 bitta katta uchburchak. “Yo`l bering” belgisi bilan qo`llanib, kesishgan yo`lda harakatlanayotgan transport vositasiga yo`l berish zarur bo`lganda, haydovchi to`xtashi lozim bo`lgan joyni ko`rsatadi. Yo`l chekkasida o`rnatilgan “Yo`l bering” belgisi ko`rinishi cheklangan kunning bo`laklaridagi yo`llarda qo`llanilishi mumkin.



3.11-rasm.

1.14.1-1.14.2. Yoʻl belgi chizigʻi parallel chizilgan keng uzluksiz chiziqlar (“zebra”) piyodalarning oʻtish joyini bildiradi. “Piyodalar oʻtish joyi” (5.16) axborot-ishora belgisi bilan qoʻllanilishi mumkin. Yoʻlning bunday joylarida, haydovchi shu yoʻnalishning qatnov qismida boʻlgan piyodalarni oʻtkazib yuborish kerak (YHQ 16.).



3.14-rasm

1.14.3. Yoʻl belgi chizigʻi svetofor yordamida, tartibga solinadigan piyodalarning oʻtish joyi. Svetoforning qizil chirogʻi yashilga almashib, piyodalar qatnov qismini tark etishga ulgurmagan boʻlsa, haydovchi piyodalarning shu yoʻnalish boʻyicha oʻtib olishlariga imkon berishi kerak (YHQ. 16.3).

1.15 Yoʻl belgi chizigʻi velosiped yoʻli kesib oʻtgan joy. Bunday boshqarilmaydignn kesishmada velosiped haydovchisi yoʻlda harakatlanayotgan transport vositalarini oʻtkazib yuborishlari kerak (bu joyda imtiyoz yoʻldagi transport vositalarida boʻladi).

4. Orolchalar tavsifi.

1.16.1 Yo'l belgi chizig'i o'ng tomndan harakatni davom ettirishni ko'rsatuvchi va qarama-qarshi yo'nalishlarni ajratuvchi orolchani bellilash.



3.15-rasm

1.16.2 Yo'l belgi chizig'i transportlarning bitta harakati oqimlarini ikkiga ajratadigan orolchani belgilash.

1.16.3 Yo'l belgi chizig'i transport oqimlarining harakatini bir yo'nalishga qo'shiladigan joydagi yo'naltiruvchi orolchani bildiradi. Orolchalarning chegarasi 1.1 chizig'i bilan belgilangan bo'lib, uni kesib o'tish yoki ustiga chiqib to'xtash taqiqlanadi.



3.16-rasm

1.17. Yo'l belgi chizig'i sariq rangdagi, arrasimon chiziq umumfoydalanadigan transport vositalari hamda taksilariing to`xtab turish bekatlarini bildiradi.



3.17-rasm

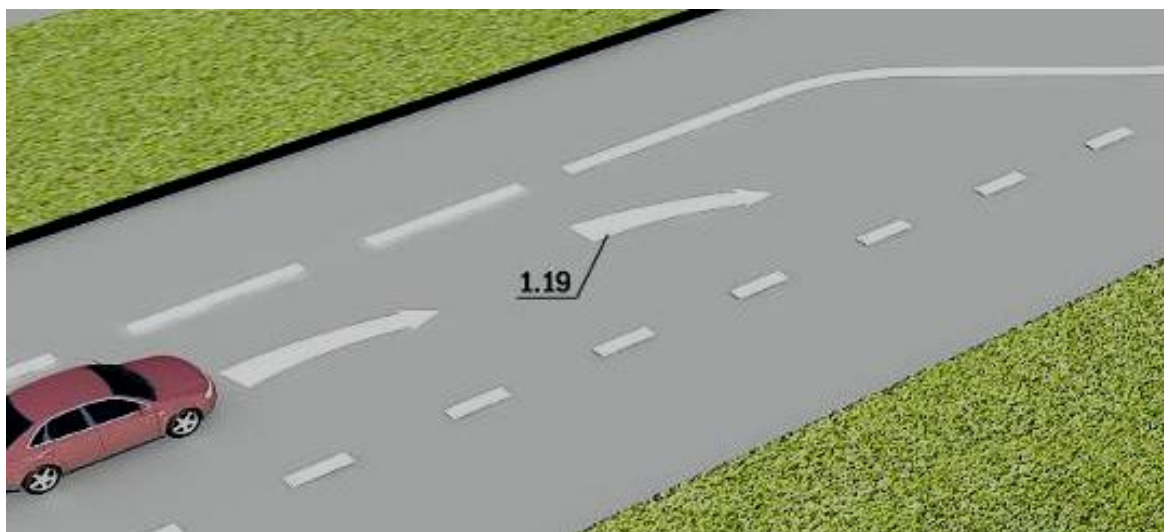
5. Yo`nalishni belgilovchi chiziqlar.

1.18. Yo'l belgi chizig'i chorrahada va kesishmalar oldida bo`laklar bo`yi qatnov qismining yuzasiga chizilgan yo`naltirgich, mustaqil ravishda yoki “Bo`laklar bo`yicha harakatlanishning yo`nalishi” (5.8.1-5.8.2) axborot-ishora belgilari bilan birgalikda qo`llanib, transport vositalariga bo`laklar bo`yicha ruhsat etilgan yo`nalishni ko`rsatadi.



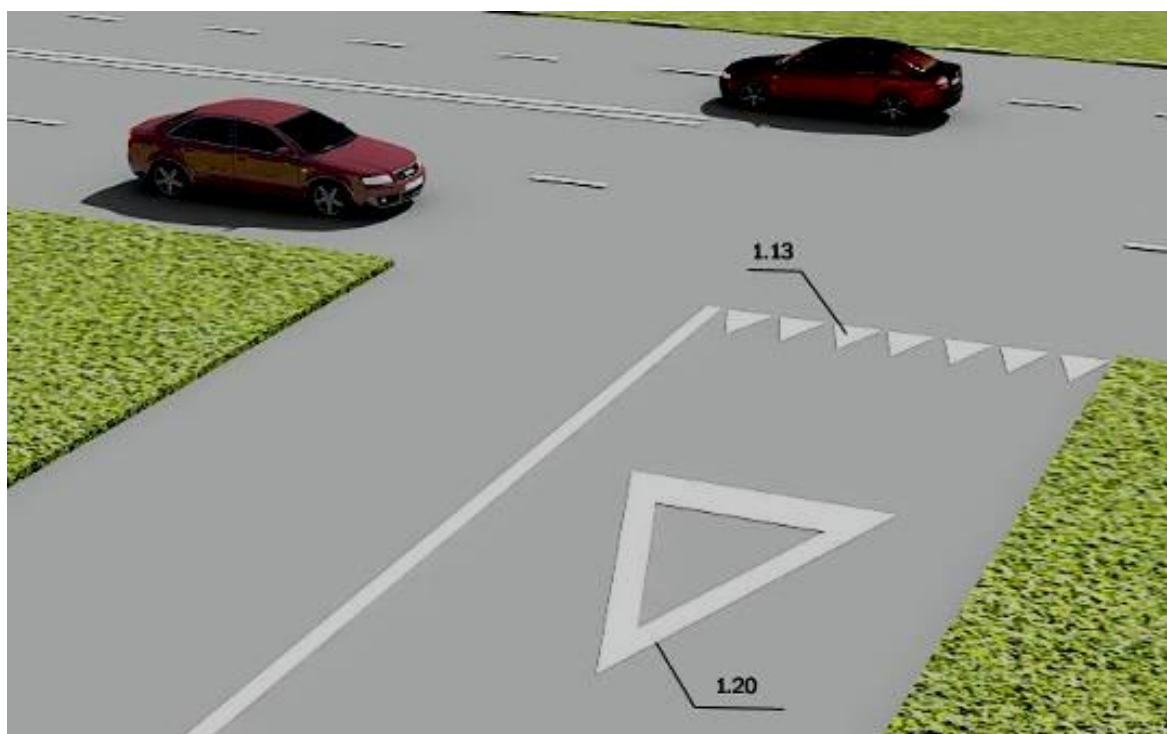
3.18-rasm

1.19. Yoʻl belgi chizigʻi 45° burchak ostida chizilgan yoʻnaltirgich, yoʻl qismining tor joyiga yaqinlashganlik xaqida ogoxlantirib, aloxida yoki “yoʻlning torayishi” (1.18.1-1.18.3) belgilari bilan birga qoʻllaniladi.



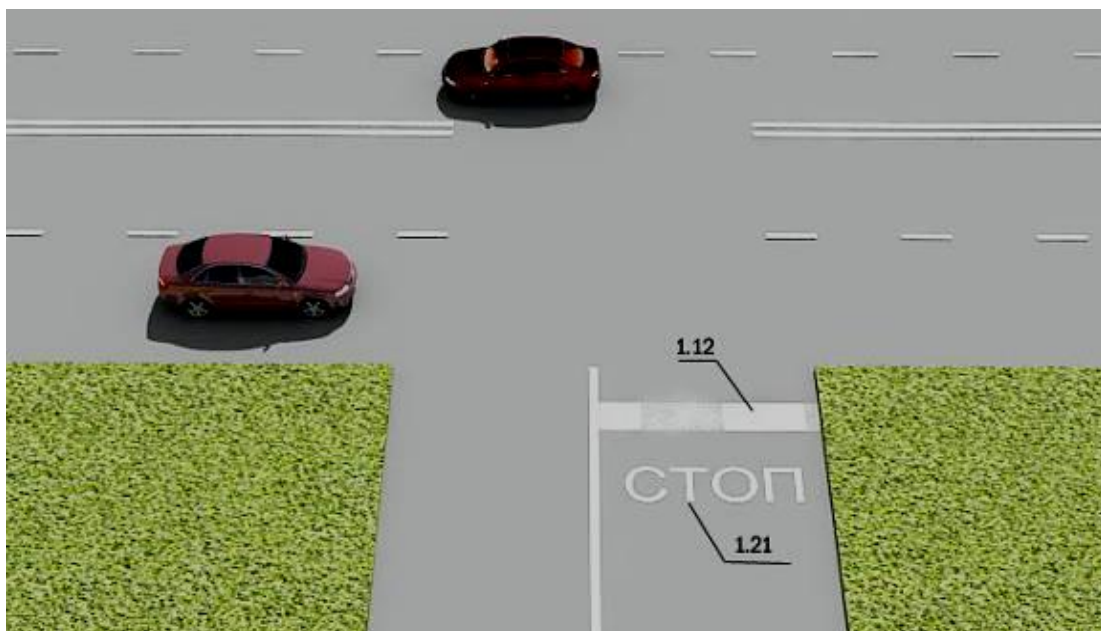
3.19-rasm

1.20 Yoʻl belgi chizigʻi koʻndalang 1.13 yoʻl belgi chizigʻiga yaqinlashashni belgilaydi.



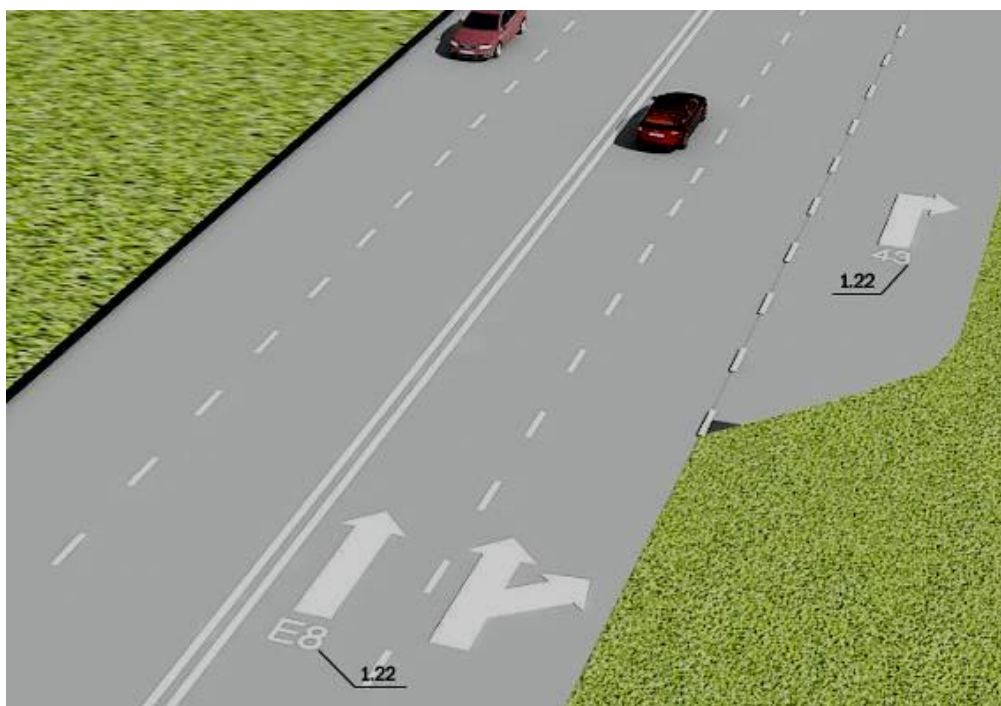
3.20-rasm

1.21 Yo'l belgi chizig'i to'xtash ko'ndalang 1.12 yo'l belgi chizig'i joyi oldida 2.5 yo'l belgisi bilan birgalikda belgilanadi.



3.21-rasm

1.22 Yo'l belgi chizig'i son bilan yonma-yon yozilgan xarf yo'l harakatlanish yo'nalishida yo'lning tartib rakamlarini ko'rsatadi.



3.22-rasm

1.23. Yo'lning faqat belgilangan yo'nalishli transport vositalari uchun ajratilgan bo'lagini bildirib, (5.9:5.10.1) axborot-ishora belgilari bilan qo'llaniladi.

Bu bo`lak sidirg`a chiziq bilan ajratilmagan takdirda, haydovchilar o`ngga burilish, yo`lovchilarni chiqarish, tushirish uchun bu bo`lakka kirishlari mumkin (Y.X.Q. 21.2).



3.23-rasm

6. Tik chiziqlar.

Tik chiziqlar yoʻl inshootlarini va jihozlari yuzlariga ketma-ket chizilgan yoʻl-yoʻl, oq-qora chiziqlar majmuasidan iborat boʻlib, ularning oʻlchamlarini koʻrsatishda, koʻz bilan chamalash vositasi sifatida xizmat qiladi.

Osmon bulut, kul rang boʻlganda, qorongʻi vaqtlarda yoʻlning yoritilmagan qismlarida yoʻl yoqasidagi tik beton inshootlarining rangi osmon va yoʻlning rangi bilan juda oʻxshab ketadi va harakatdagi haydovchi ularni farqlay olmay, beton inshootlarini koʻrmay qoladi. Bu hol haydovchini beton inshootlarga urilib ketishiga olib keladi.

2.1- Yoʻl belgi chiziqlar koʻpriklar, osma yoʻllar ustunlari yuzasiga chizilib harakatlanayotgan transport vositasi haydovchisiga yoʻldagi xavf soluvchi toʻsiqning rangini keskin ajratib, koʻrinishini osonlashtiradi.



3.24-rasm

2.2- Yoʻl belgi chiziqlar tonellar, koʻpriklar, osma yoʻllar va koʻpriklarni pastki qirralariga chizilgan oq-qora rangli chizma haydovchiga inshootning pastki qismini farqlashini osonlashtiradi.



3.25-rasm

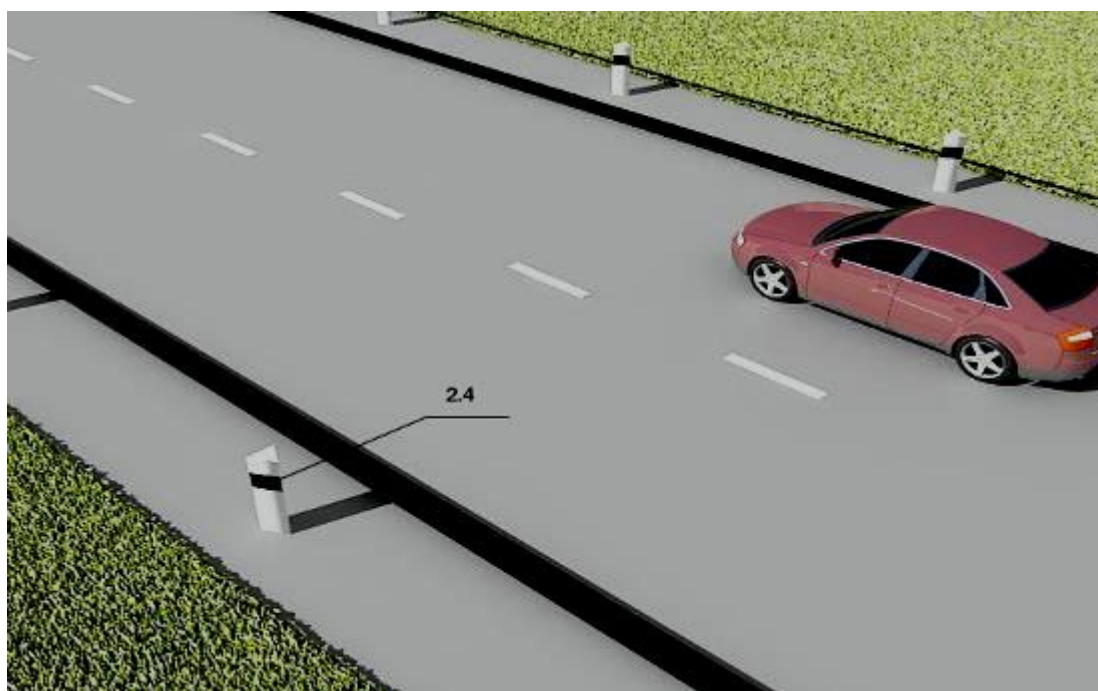
2.3- Yo'l belgi chiziqlar ajratish bo'laklaridagi yoki "xavfsizlik orolchalari" dagi dumaloq ustunlarni bildiradi.



3.26-rasm

2.4- Yo'l belgi chiziqlarni yo'naltiruvchi beton yoki temir-beton ustunlar, to'siq tirgaklar va qoziqlarni bildirib, qorong'i vaqtda, quyuq tumanda, hamma joy

oppoq qor bilan qoplanganda yo`lning troektoriyasini o`zining keskin farqlanadigan oq-qora rangi bilan aniq ko`rsatadi.



3.27-rasm

2.5- Yo`l belgi chiziqlar yo`lning kichik radiusli burulishlari, tik nishabliklari va boshqa xavfli joylarida yo`l chetiga o`rnatilgan to`siqlarning yon yuzlarini bildiradi.

2.6- Yo`l belgi chiziqlar boshqa joylardagi to`siqlarning yon yuzlarini bildiradi.



3.28-rasm

2.7- Yo'l belgi chiziqlar yo'lining xavfli joylarida uning chetidagi to'siqni (bordyurni) va yo'l sathidan baland bo'lgan "xavfsizlik orolchalari" ni ko'rsatadi.



3.29-rasm

Nazorat savollari:

1. To'xtashni taqiqlovchi joylarni bildiruvchi sidiqg'a sariq chiziq qayerda chiziladi?
2. Enli uzuq-uzuq chiziq ko'rinishidagi yotiq chiziq nimani bildiradi?
3. Yotiq chiziqning uzluksiz sariq chizig'i nimani bildiradi?
4. Yo'l belgi guruhlari asosan necha guruhga bo'linadi?

4- Mavzu: Piyodalar va yo`lovchilarning vazifalari, maxsus transport vositalarining imtiyozlari, va harakatni tartibga solish

Reja

- 1. Piyodalar va yo`lovchilarning vazifalari**
- 2. Maxsus transport vositalarining imtiyozlari**
- 3. Svetoforlarning ishoralari**
- 4. Tartibga soluvchining ishoralari**

1. Piyodalar va yo`lovchilarning vazifalari.

4.1.1. Piyodalar trotuardan yoki piyodalar yo`lkasidan, ular bo`lmaganda esa yo`l yoqasidan yurishlari kerak. Qo`pol yuklarni olib ketayotgan, nogironlarning yurgizgichsiz aravasida borayotgan shaxslarning trotuar yoki yo`l yoqasidan yurishlari boshqa piyodalarning harakatlanishiga xalaqit bersa, 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 yashamaydigan joylarda yo`lning qatnov qismida harakatlanayotgan piyodalar transport vositalarining harakatiga qarshi yo`nalishda yurishlari kerak.

Nogironlarning yurgizgichsiz aravasida ketayotgan, mototsukl, moped, velosiped yetaklab ketayotgan shaxslar esa bunday hollarda transport vositalarining harakat yo`nalishi bo`ylab yurishlari kerak.

***Eslatma:* piyodalar yo`lkasida, trotuarlarda, yo`lning yoqasida piyodalarning harakatlanishiga xalaqit beradigan qurilma va jihozlar o`rnatish man etiladi.**

4.1.2. Piyodalarning tashkiliy jamlanmasiga bir qatorda to`rt kishidan ortiq bo`lmasdan, yo`lning qatnov qismida faqat transport vositalarining harakat yo`nalishi bo`ylab o`ng tomondan yurishga ruhsat etiladi.

Jamlanmaning oldi va orqasida chap tomondan qizil bayroqcha, qorong'i vaqtda yoki yetarli ko`rinmaslik sharoitida esa oldinda oq, orqada qizil rangli chiroq ko`targan kuzatuvchilar bo`lishlari kerak.

Bolalar guruhini trotuarlar va piyodalar yo`lkalaridangina, ular bo`lmaganda esa yo`l yoqasidan faqat kunduzi va katta yoshdagilar kuzatuvda olib yurishga ruhsat etiladi.

4.1.3. piyodalr yo`lning qatnov qismini piyodalar o`tishi uchun mo`ljallangan o`tish joylaridan, ular bo`lmaganda esa chorrahalrda trotuar chiziqlari yoki yo`l yoqasi bo`ylab kesib o`tishlari kerak.

Koprinadigan oraliqda optish joyi yoki chorraha boplmasa, ajratuvchi boplaksiz va topsiqsiz yopllarda piyodalarga yoplning ikki tomoni yaxshi koprinadigan joyidan qatnov qismining chetiga nisbatan topgpri burchak ostida kesib optishlariga ruxsat etiladi.

4.1.4. Piyodalar yopl harakati tartibga solingan joylarda tartibga soluvchining yoki svetoforlarning, ular boplmaganda esa transport svetoforlarining ishoralariga amal qilishlari kerak.



4.1-rasm

4.1.5. Piyodalar harakati tartibga solinmagan piyodalar optish joylarida yaqinlashib kelayotgan transport vositasigacha boplgan masofani va uning tezligini chamalab koprib, optish opzlari uchun xavfsiz ekanligiga ishonch hosil qilganlaridan sopng yoplning qatnov qismiga chiqishlari mumkin. Shuningdek, ular yoplning qatnov qismini piyodalar optish joylaridan tashqarida kesib optishda transport vositalarining harakatlanishiga xalaqit bermasliklari, yaqinlashib kelayotgan transport vositalarining yopqligiga ishonch hosil qilmasdan turib, koprinishni

cheklovchi topxtab turgan transport vositasi yoki biror topsiq panasidan chiqmasliklari kerak. Piyodalar topxtab turgan avtobus va trolleybusni orqa tomonidan, tramvayning esa oldi tomonidan yoplni kesib optishlari shart.

4.1.6. Agar yopl harakati xavfsizligini ta'minlash bilan bogliq bo'lmasa, qatnov qismiga chiqqan piyodalar ushlanib qolmasliklari va topxtamasliklari kerak. Optishga o'lgurmagan piyodalar qarama-qarshi yopnalishdagi transport oqimlarini ajratuvchi chiziqda topxtashlari lozim. Keyingi harakatlanish xavfsiz ekanligiga ishonch hosil qilgandan so'ng va svetofor yoki tartibga soluvchining ishoralarini hisobga olgan holda optishni davom ettirishlari mumkin.

4.1.7. Yalt-yalt etuvchi ko'pk rangli yoki ko'pk va qizil rangli chiroqmayoqchasi va (yoki) maxsus tovush ishorasi yoqilgan transport vositalari yaqinlashib kelayotgan bo'lsa, piyodalar qatnov qismidan optmasliklari, unda harakatlanayotganlar esa bu transport vositalariga yopl berishlari va zudlik bilan qatnov qismini bopshatishlari kerak.

4.1.8. Belgilangan yopnalishdagi transport vositalari va taksilarni faqat bekatlarda, ular bo'lmagan taqdirda esa trotuarlar yoki yopl yoqasida ko'ptishlari kerak. Maxsus jihozlangan bekatlari bo'lmagan topxtash joylarida transport vositasi to'pla topxtagandan so'ng o'p'ngga chiqish uchun yoplning qatnov qismiga chiqishga ruxsat etiladi. Undan tushgandan keyin ushlanib qolmasdan yoplning qatnov qismini bopshatishlari shart. Bekatlarga borayotgan yoki undan qaytayotgan piyodalar Qoidalarining 5.4-5.7 bandlari talablariga amal qilishlari kerak.

Yoplovchilar transport vositasiga faqat u to'pla topxtagandan so'ng trotuar yoki yopl yoqasi tomonidan chiqishi va tushishiga, mototsiklda harakatlanayotganda esa, maxsus bosh kiyimini tugmalashga majburdirlar.

Yoplovchilarning transport vositalaridan trotuar yoki yopl yoqasi tomonidan tushishi yoki ularga chiqishning iloji bo'lmagan hollarda qatnov qismida amalga oshirilishi mumkin. Bunda boshka yopl harakati qatnashchilariga xalaqit bermasligi va xavf tug'dirmasligi kerak.

Yoplovchilarga:

- transport vositasi harakatlanayotgan vaqtda haydovchini boshqarishdan chalg'itish va o'p'nga xalaqit berish,

- bortli yuk avtomobil larida tik turish, bortlar sathidan yoki undan yuqoridagi yuk ustida optirish,
- transport vositasi harakatlangan vaqtda uning oynalaridan qoplini chiqarish, biror boshka materiallarni tashlab, yoplni ifloslantirish va eshiklarni ochish ta`qiqlanadi.

2. Maxsus transport vositalarining imtiyozlari

Ko`k rangli yalt-yalt etuvchi chiroq – mayoqchasi va (yoki) maxsus tovushli ishorasi yoqilgan tezkor maxsus xizmat transport vositalarining haydovchilari kechiktirib bo`lmaydigan xizmat vazifalarini bajarayotib, yo`l harakati xavfsizligini ta`minlash sharti bilan ushbu Qoidalarining 8-bob (8.9-bandidan tashqari), 10-15, 18-19-boblari, Qoidalarining 1- va 2-ilovalari talablaridan chetga chiqishlari mumkin. Ko`k rangli chiroq- mayoqchaga qo`shimcha qizil rangli chiroq- mayoqcha ham yoqilishi mumkin.

Boshqa yo`l harakati qatnashchilariga nisbatan imtiyozga ega bo`lishlari uchun bunday transport vositalarida yalt-yalt etuvchi chiroq – mayoqchas *yoqilgan* va (yoki) maxsus tovushli ishorasi qo`shilgan bo`lishi shart. Ular o`zlariga yo`l berilayotganligiga ishonch hosil qilganlaridan so`nggina imtiyozdan foydalanishlari mumkin.

Tezkor xizmat va maxsus xizmat transport vositalarini kuzatib kelayotgan transport vositalari ham shu imtiyozlardan foydalanadilar.

Haydovchilar ko`k rangli chiroq – mayoqchani *yoqqan* va (yoki) maxsus tovushli ishoralarni qo`shgan holda yaqinlashib kelayotgan transport vositalariga, shuningdek, ularning kuzatuvidagi yaqinni yorituvchi chiroqlari yoqilgan transport vositalariga yo`l berishlari, zarur bo`lgan hollarda ularning to`siqsiz o`tib ketishlari uchun o`zlari boshqarib borayotgan transport vositalarini yo`lning o`ng tomoniga olib to`xtatishlari shart.

Ko`k rangli chiroq – mayoqchasini yoqib turgan transport vositasiga yaqinlashayotgan haydovchilar zarur bo`lib qolganda darhol to`xtash imkoniyatini beradigan darajada harakatlanish tezligini kamaytirishi shart.

Zarg`aldoq yoki sariq rangli chiroq – mayoqchasi yoqilgan, yo`ldan foydalanish xizmatiga tegishli moslama va transport vositalarining haydovchilari ish bajarish jarayonida yo`l harakati xavfsizligini ta`minlash sharti bilan ushbu Qoidalarining yo`l belgilari, chiziqlari hamda 11.4, 11.5, 11.8, va 18.1 bandlari talablaridan chetga chiqishlari mumkin. Boshqa haydovchilar ularning ish bajarishlariga to`squinlik tug`dirmasliklari shart. Zarg`aldoq va sariq rangli chiroq-mayoqcha harakatlanishda imtiyoz bermaydi va u faqat boshqa harakatlanish qatnashchilarining e`tiborini jalb etish uchun xizmat qiladi.

3. Svetoforlarning ishoralari

Svetoforlarda yashil, sariq, qizil va oq rangli yorug`lik ishoralari qo`llaniladi.

Svetoforning ishoralari vazifasiga bog`liq ravishda doirasimon, yo`naltirgich, piyoda tasviri tushirilgan va X simon ko`rinishida bo`lishi mumkin.

Doira shaklidagi ishorali svetoforlarda yashil doirali ishoralar bilan bir satxda joylashgan yashil yo`naltirgich ko`rinishidagi ishorali bitta yoki ikkita qo`shimcha tarmoq bo`lishi mumkin.

Transport vositalarining chorraha bo`ylab navbatma–navbat harakatlanib o`tishlarini tartibga soluvchi svetofor ikki yoki uch navbatli bo`lishi mumkin. Serqatnov yo`llarning chorrahalarida transport vositalarining harakatlanib o`tishlari uch navbatga bo`lingan bo`lsa, uchinchi navbatdagi harakatlanish qo`shimcha tarmoq (8.2-rasm) orqali tartibga solinadi (amalga oshiriladi).

Qo`shimcha tarmoqdagi ishora o`chirilgan bo`lsa, shu tarmoq tartibga soladigan yo`nalishda harakatlanish taqiqlanganligini bildiradi.

Svetoforning doirali ishoralari quyidagi ma`nolarni bildiradi:

- *Tik svetoforning eng pastida, yotiq svetoforning o`ng chekkasida joylashgan yashil ishora harakatlanishga ruhsat beradi; miltillovchi yashil ishora ham harakatlanishga ruhsat berib, bu belgilangan ruxsat vaqti tugayotgani va tez orada (3-4 soniyadan so`ng) taqiqlovchi yoritgich yonishi xaqida ishora beradi.*

- *Yashil yoritgich o`chishiga qancha soniya qolganligini haydovchilarga yetkazish uchun raqamli tablo qo`llanilishi mumkin. Tablo 10 soniyadan (10,9,8,...3,2,1) kam qolgan vaqtlarni ko`rsatadi.*

Svetoforming qizil chirog`idan keyin yongan sariq chiroqda chorrahaga kirib kelish taqiqlanadi (sariq chiroq harakatni taqiqlaydi), lekin svetoforming yashil (harakatga ruxsat beruvchi) yoritgichi yonib turganida chorrahaga (to`xtash chizig`iga) juda yaqin kelib qolib, sariq chiroq yonganida keskin tormoz bermasdan to`xtashga ulgura olmaydigan transport vositasi haydovchilariga harakatni davom ettirishga ruxsat etiladi.

- Miltillovchi sariq ishora harakatlanishga ruxsat beradi. U transport oqimi siyrak bo`lib, ularni navbat bilan harakatlanib o`tishlarini tartibga solishga hojat bo`lmagan, lekin ba`zi bir sabablarga ko`ra xavfli bo`lgan chorrahalarda qo`llaniladi.

- Ustma-ust joylashib, navbat bilan miltillovchi ikkita sariq yoritgich harakati doimiy bo`lmagan, vaqti-vaqti bilan paydo bo`ladigan piyodalarning harakati tartibga solinmagan o`tish joylari borligi xaqida ogohlantiradi.

- Navbatma-navbat miltillovchi ikkita qizil ishorali svetofoir temir yo`l kesishmalari va sol kechuvchi oldida o`rnatilib, harakatlanishni taqiqlaydi (8.6-rasm). Bu svetofoirlarning navbat bilan yonishi haydovchining diqqatini o`ziga jalb qilib, tezroq cora qabul qilishi uchun mo`ljallangan.

Svetoforming qizil, sariq va yashil chiroqlariga tushirilgan qora tasvirli yo`naltirgichlar bu ishoralarning ma`nosini o`zgartirmaydi, balki u svetoforming yashil chirog`i yonganida ruxsat etilgan harakat yo`nalishini ko`rsatadi. Bu svetofoirlar harakatlanishi ko`p yo`nalishli chorrahalarda har bir yo`nalish uchun alohida qo`llanilishi mumkin (8.7-8.8-rasmlar).

Davlat na`munasi (GOST 25695-91) ga asosan ko`zlari ojiz piyodalar o`tish joylarida svetofoir ishoralariga qo`shimcha ravishda tovush chiqaruvchi moslamalar o`rnatilishi mumkin.

Agar tegishli yo`l belgisi bilan taqiqlanmagan bo`lsa, chapga burilishga ruxsat beruvchi yo`naltirgich qayrilib olishga ham ruxsat beradi. Qo`shimcha tarmoqdagi yashil yo`naltirgich ham xuddi shu ma`noni bildiradi.

Svetoforming yashil chirog`i sathida joylashgan qo`shimcha tarmoqdagi yashil yo`naltirgich svetoforming qizil yoritgichi bilan yonsa, boshqa yo`ldagi

transport vositalariga yoʻl berib koʻrsatilgan yoʻnalishda harakatlanishga ruhsat beradi.

Agar qoʻshimcha tarmoqdagi yashil yoʻnaltirgich svetoforming yashil yoritgichi bilan yonsa, boshqa yoʻldagi harakatlanish taqiqlangani tufayli koʻrsatilgan yoʻnalishda toʻxtamasdan harakatlanib oʻtishga ruxsat beradi.

Agar svetoforming asosiy yashil ishorasiga qora yoʻnaltirgich (yoʻnaltirgichlar) shakli tushirilgan boʻlsa, u haydovchilarga svetoforming qoʻshimcha tarmogʻi borligini maʼlum qiladi va shu asosiy tarmoqdagi yoʻnaltirgichlar yoʻnalishlarida harakatlanishga ruhsat berilganligini koʻrsatadi.

Sutkaning qorongʻi vaqtida (yetarli koʻrinmaslik sharoitlarida) haydovchiga svetoforming qoʻshimcha tarmogʻi koʻrinmay qolib, asosiy yashil chiroqda burilib yoki qayrilib hato qilmasliklari uchun ushbu kontur chiziqli strelka asosiy yaʼshil chroqqa tushiriladi (8.9-rasm).

Agar svetofofor ishorasi piyoda tasviri koʻrinishida boʻlsa, u faqat piyodalarning harakatiga taʼsir koʻrsatadi. Bunda yashil ishora piyodalarning harakatlanishiga ruhsat beradi, qizil ishora esa taqiqlaydi.

Qatnov qismining harakat yoʻnalishi qarama-qarshi tomonga oʻzgarishi mumkin boʻlgan boʻlaklarida transport vositalarining harakatini tartibga solish uchun X simon qizil ishorali va pastga yoʻnalgan yoʻnaltirgich koʻrinishidagi yashil ishorali reversiv svetofoforlar qoʻllaniladi (8.12-rasm). Bu ishoralar qaysi boʻlak ustiga oʻrnatilgan boʻlsa, unda harakatlanishni taqiqlaydi yoki ruhsat beradi.

Ikki tomonli 1.9 chizigʻi bilan belgilangan boʻlak ustiga oʻrnatilgan, ishoralari oʻchirilgan reversiv svetofofor shu boʻlakka kirishni taqiqlaydi.

Yoʻlning oʻtkazish qobiliyatini oshirib, transport vositalaridan unumli foydalanish uchun oʻrta boʻlak (boʻlaklar) transport oqimi jadalligiga qarab yoʻnalishlarini oʻzgartirishlari mumkin. Bunday harakat reversiv harakat deb ataladi.

Davlat naʼmunasi (GOST 25695-91) da reversiv svetoforming asosiy ishoralariga qoʻshimcha 45(gradus) li burchak ostidagi sariq yoʻnaltirgich koʻzda tutilgan. Bu yoʻnaltirgich yonganida haydovchilar reversiv boʻlakni tark etib chiqib ketishlari kerak.

Yashil yo`naltirgich yonganida bir yo`nalishda harakatlanayotgan haydovchilar bo`laklarni ajratuvchi reversiv chiziqni istalgan tarafdin kesib o`tishlari mumkin.

Tramvaylarning, shuningdek, yo`lning maxsus ajratilgan bo`lagida harakatlanadigan belgilangan yo`nalishli boshqa transport vositalarining chorrahadan harakatlanib o`tishlarini tartibga solish uchun "T" harfi ko`rinishida joylashgan to`rtta doirasimon (oq-oydin) rangli ishorali svetoforlar qo`llanilishi mumkin.

Yuqorida bir yoki bir nechta va pastki ishora bir vaqtning o`zida yonganda harakatlanishga ruxsat etiladi. Ulardan chapdagisi chapga, o`ngdagisi o`ng tomonga burilishga, o`rtadagisi to`g`riga yurishga ruxsat beradi. Agar faqat yuqoridagi uchta ishora bir vaqtda yonsa, harakatlanish taqiqlanadi.

Ushbu svetofor faqat tramvay va yo`lning maxsus ajratilgan bo`laklaridan harakatlanadigan belgilangan yo`nalishli transport vositalariga tegishli bo`lsada, boshqa haydovchilar svetoforning bir vaqtda harakatlanishi ruxsati yo`nalishidan qai`y nazar, tramvay haydovchisiga yo`l berishlari kerak.

Temir yo`l kesishmalarida o`rnatilgan doirasimon oq rangli miltillovchi ishora transport vositalarining kesishma orqali harakatlanishiga ruxsat beradi (8.16-rasm).

Temir yo`l kesishmasi oldida o`rnatilgan ushbu svetoforning oq miltillovchi chirog`i mazmun jihatdan oddiy svetoforning yashil chirog`i bilan teng.

Ko`rinish chegarasida yaqinlashib kelayotgan poezd (lokomotiv, drezina) bo`lmasa, o`chirilgan miltillovchi oq va qizil ishoralarda ham harakatlanishga ruxsat beriladi.

4. Tartibga soluvchining ishoralari

Yo`llarda harakatlanishni tartibga soluvchining ishoralari quyidagi ma`noni bildiradi:

- qo`llari yon tomonga uzatilganda yoki tushirilganda chap va o`ng tomonidan tramvayga to`g`riga, relssiz transport vositalariga, to`g`riga va o`ngga harakatlanishga, piyodalarga qatnov qismini kesib o`tishga ruxsat beriladi. Oldi va

orqa tomondan barcha transport vositalari va piyodalarning harakatlanishi taqiqlanadi;

- o`ng qo`li oldinga uzatilganda, chap yonidan tramvayga chapga, relssiz transport vositalariga barcha yo`nalishlarda, oldi tomonidan barcha transport vositalariga faqat o`ngga harakatlanishga ruxsat beriladi. Orqa tomonidan va o`ng yonidan barcha transport vositalarining harakatlanishi taqiqlanadi. Piyodalarga tartibga soluvchining orqa tomonidan qatnov qismini kesib o`tishga ruxsat etiladi;

- qo`lni yuqoriga ko`targanda Qoidalarining 8.13-bandida ko`rsatilganidan boshqa xollarda transport vositalari va piyodalarning barcha yo`nalishlarda harakatlanishi taqiqlanadi.

Tartibga soluvchi haydovchi va piyodalarga tushunarli bo`lgan boshqa ishoralarni ham berishi mumkin. Ishoralar yaxshi ko`rinishi uchun tartibga soluvchi jezl yoki yorug`lik qaytaradigan qizil rangli moslamalarni qo`llashi mumkin.

Chorraha barcha transport vositalariga:

- *tartibga soluvchining to`rt tomonidan ikki tomonida doim harakatlanish taqiqlanadi, ikki tomonidan harakatlanishga ruxsat etiladi;*

- *tartibga soluvchining harakatlanishiga ruxsat beruvchi har bir xolatida tramvayga faqat bir yo`nalishda harakatlanishga ruxsat etiladi;*

- *tartibga soluvchi uzatilgan qo`llari bilan chorrahaning harakatlanish ruxsat etilgan tomonlarini ko`rsatadi;*

- *tartibga soluvchining orqa tomonida harakatlanish doim taqiqlanadi;*

- *tartibga soluvchining old tomonidan to`g`ri yo`nalishda harakatlanish doim taqiqlanadi.*

Harakatni tartibga solayotgan yoki xizmat burchini o`tayotgan YPX xodimi transport vositasi haydovchisiga qarata qo`l ishorasi yoki ovoz kuchaytirgichli qurilma orqali transport vositasini to`xtatishni talab qilishi mumkin. Haydovchi esa ko`rsatilgan joyda to`xtashi kerak.

YPX xodimi yo`l harakati qatnashchilariga murojaat qilishda o`ng qo`lini bosh kiyimiga qadar ko`tarib, lavozimi maxsus unvoni va familiyasini aytib o`zini tanishtirishi, transport vositasini to`xtatish sababini bildirishi lozim. Fuqarolar yordam so`rab murojaat qilgan taqdirda YPX xodimi o`z vakolati va imkoniyati

doirasida yordam beradi, savollarni hal qilish uchun qayerga murojaat qilish kerakligini tushuntiradi. U fuqarolar bilan muloqotga kirishganda xotirjam va xushmuomala bo'lish bilan birga, tortishmaslikka, o'zini yo'qotmaslikka, qo'pollik qilmaslikka majburdir (YPX xodimi nizomidan).

Yo'l harakati qatnashchilarining e'tiborini jalb etish uchun xushtak bilan qo'shimcha ishora berilishi mumkin.

Svetofofor (reversivdan tashqari) ning yoki tartibga soluvchining taqiqlovchi ishorasida haydovchilar transport vositalarini to'xtash chizig'i (5.33 belgisi) oldida, bunday chiziq bo'lmaganda esa;

- chorrahada Qoidalarining 15.7-bandini hisobga olgan holda, piyodalarga xalaqit bermasdan qatnov qismlari kesishmasi oldida;

- temir yo'l kesishmasi oldida Qoidalarining 17.4-bandiga muvofiq;

- boshqa joylarda svetofofor va tartibga soluvchining oldida, ya'ni harakatlanishga ruxsat berilgan transport vositalari va piyodalarga xalaqit bermagan xolda to'xtashi kerak.

Sariq ishora yonganda yoki tartibga soluvchining qo'li yuqoriga ko'tarilganda Qoidalarining 8.12-bandida ko'zda tutilgan joylarda keskin tormoz bermasdan to'xtashga ulgura olmaydigan transport vositalarining haydovchilariga harakatni davom ettirishga ruxsat etiladi.

Ushbu ishoralar berilganda qatnov qismida bo'lgan piyodalar uni bo'shatishlari, agar buning iloji bo'lmasa, qarama-qarshi yo'nalishlardagi transport oqimlarini ajratuvchi chiziqda to'xtashlari kerak.

Haydovchilar va piyodalar tartibga soluvchining ishorasi va ko'rsatmalariga ular svetofofor ishoralari, yo'l belgilari va chiziqlariga zid kelgan taqdirda ham amal qilishlari kerak.

Chorrahalarda svetofofor ishlab turganida haydovchi imtiyoz belgilariga emas, balki svetofoforga bo'ysunadi.

Temir yo'l kesishmalarida svetofoforlarning miltillovchi qizil ishorasi bilan bir vaqtda piyodalarning kesishma orqali harakatlanishi taqiqlanganligi to'g'risida xabar beruvchi tovushli ishora ham berilishi mumkin.

5- Mavzu: Ogohlantiruvchi va falokat ishoralari, falokat sababli to`xtash belgisining qo`llanilishi

Reja

1. Ogohlantiruvchi va falokat ishoralari

2. Falokat sababli to`xtash belgisi

1. Ogohlantiruvchi va falokat ishoralari.

Quyidagilar ogohlantiruvchi ishoralar hisoblanadi:

- burilishni ko`rsatadigan miltillovchi chiroq yoki qo`l bilan beriladigan ishoralar;
- tovushli ishoralar;
- faralarning yoqib o`chirilishi;
- kuduz kuni yaqinni yorituvchi fara chirog`ining yoqilishi;
- orqaga harakatlantirib yurish ishorasi.

Harakatlanishni boshlashdan, qayta tizilishdan, burilish (qayrilib olish) dan va to`xtashdan oldin haydovchi tegishli yo`nalishni bildiruvchi burilish yorug`lik ko`rsatkichi, ular bo`lmaganda yoki buzuv bo`lganda qo`l bilan ishora qilish shart.

Chapga burilish (qayrilib olish) ni bildiruvchi ishora chap qo`lni yoki tirsakdan to`g`ri burchak ostida bukilgan o`ng qo`lni, o`ngga burilishni bildiruvchi ishora o`ng qo`lni yoki tirsakdan to`g`ri burchak ostida bukilgan chap qo`lni yonga uzatish mos keladi.

To`xtash ishorasi chap yoki o`ng qo`lni yuqoriga ko`tarib beriladi.

Haydovchi o`zining harakatlanish yo`nalishini o`zgartirishi haqida o`zga haydovchi va boshqa yo`l ishtirokchilariga ogohlantirish ishoralari orqali xabar beradi. Manyovr boshlashdan avval berilgan ogohlantirish ishorasi vaziyatni to`g`ri baholashga imkon beradi.

Burilish ko`rsatkichi yoki qo`l bilan berilayotgan ishora manyovrni bajarishdan oldinroq berilishi va uni tugallagach darhol to`xtatilishi lozim (qo`l bilan berilayotgan ishorani manyovr qilishdan bevosita oldin tugallash kerak).

Ishoralar berish boshqa yo`l harakat qatnashchilarini chalg`itmasligi kerak.

Ogohlantiruvchi ishora berish haydovchiga oldin o`tish xuquqini bermaydi va uni zaruriy ehtiyot choralarini ko`rish mas`uliyatidan ozod qilmaydi.

Aylanma harakatli chorrahalarga kirishda va avtomobil yo`lining trayektoriyasi buriladigan joylarda burilish ishoralarini ko`rsatish shart emas.

Haydovchi o`zidan orqada kelayotgan, quvib o`tishni boshlagan va boshqa transport vositalariga xalal bermasligiga ishonch xosil qilgandan keyingina harakatlanish yo`nalishini o`zgartirish xaqida ogohlantiruvchi ishora berishi kerak.

Tovushli ishoralar faqat quyidagi hollarda qo`llanilishi mumkin:

- aholi yashaydigan joylardan tashqarida boshqa haydovchilarni quvib o`tish haqida ogohlantirish uchun;

- zarur bo`lgan hollarda yo`l-transport hodisasining oldini olish uchun.

Aholi yashaydigan joylarda, yo`l yaqinida dam oluvchilarga, harakat bilan bo`g`liq bo`lmaganlarga va yo`l ishtirokchilariga xalaqit bermaslik uchun tovush moslamalaridan foydalanish taqiqlanadi.

Quvib o`tish haqida tovushli ishora o`rniga yoki u bilan birga fara chiroqlarini yoqib-o`chirib ogohlantirish ishorasini berish mumkin.

Quvib o`tishni xavfsiz bajarish, quvib o`tilayotgan haydovchining e`tiborini jalb etish uchun ogohlantirish ishoralaridan foydalanish maqsadga muvofiqdir. Bunday vaziyatda ogohlantiruvchi ishoralar sifatida faralarni yoqib o`chirish va aholi yashamaydigan joylarda tovush moslamasidan foydalanish mumkin, lekin boshqa haydovchilarning ko`zlarini qamashtiradigan darajada faraning uzoqni yorituvchi chiroqlaridan ushbu maqsadda foydalanish taqiqlanadi.

Burilishni ko`rsatuvchi barcha yorug`lik ishoralarining bir vaqtda miltillashi falokat ishoralari hisoblanadi.

Shatakka olingan transport vositasi past tezligi va past dinamikasi bilan ma`lum darajada oqimdagi transport vositalariga xalaqit beradi. Shu sababli shatakka olingan transport vositalarida sutkaning istalgan vaqtida falikat yorug`lik chiroqlari yoqilgan bo`lishi kerak (ular ishlamaganida gabarit chiroqlari).

2. Falokat sababli to`xtash belgisi.

Falokat yorug`lik ishoralari quyidagi hollarda yoqilishi kerak:

- yo`l-transport hodisasi sodir bo`lganda;
- to`xtash taqiqlangan joylarda majburiy to`xtalganda;
- fara chiroqlari haydovchining ko`zini qamashtirganda;
- shatakka olishda (shatakka olingan transport vositasida).

Transport vositalarida harakatlanish taqiqlanmagan, lekin foydalanish taqiqlangan (3-ilovada) texnik nosozliklar paydo bo`lganida ta`mirlash yoki to`xtab turish joylariga yetib borish uchun falokat yorug`lik ishoralari qo`llaniladi.

Haydovchi yo`l harakati qatnashchilarini ogohlantirish uchun o`zi boshqarayotgan transport vositasi xavf tug`dirishi mumkin bo`lgan boshqa hollarda ham falokat yorug`lik ishoralarini yoqishi mumkin.

Quyidagi hollarda falokat yorug`lik ishoralari yoqilgandan keyin, shuningdek u bo`lmaganda yoki buzuv bo`lganda, falokat sababli to`xtash belgisi (miltillovchi qizil chiroq) darhol o`rnatilishi kerak:

- yo`l transport xodisasi sodir bo`lganda;
- taqiqlangan va ko`rinish sharoitini hisobga olgan holda transport vositasi boshqa haydovchilar tomonidan o`z vaqtida payqab bo`lmaydigan joylarda majburiy to`xtab qolganda.

Bunday belgi (chiroq) muayyan vaziyatda xavf xaqida haydovchilarni o`z vaqtida ogohlantirishni ta`minlaydigan masofada o`rnatilishi kerak. Lekin bu masofa aholi yashaydigan joylarda transport vositasidan 15 metrdan, ulardan tashqarida esa 30 metrdan kam bo`lmasligi kerak.

Shatakka olingan transport vositasida falokat yorug`lik ishoralari buzuv bo`lganda yoki bo`lmagan hollarda uning orqa tomoniga falokat sababli to`xtash belgisi o`rnatilishi kerak.

6 - Mavzu: Harakatlanish tartibi

Reja

- 1. Harakatlanishni boshlash va yo`nalishni o`zgartirish**
- 2. Transport vositalarining yo`lning qatnov qismida joylashuvi**
- 3. Harakat tezligi**
- 4. Quvib o`tish**
- 5. To`xtash va to`xtab turish**

1. Harakatlanishni boshlash va yo`nalishni o`zgartirish

Haydovchi harakatlanishni boshlash, qayta tizilish, burilish (qayrilib olish), yo`nalishni o`zgartirish va to`xtashdan oldin o`z harakati bilan boshqa transport vositalariga xavf tug`dirmayotganligiga va to`squinlik qilmayotganligiga ishonch hosil qilishi kerak (6.1-6.2-rasmlar).

Yondosh xududlardan yo`lga chiqayotgan haydovchi unda harakatlanayotgan transport vositalariga va piyodalarga, shuningdek, undan chiqishda o`zining harakat yo`nalishini kesib o`tayotgan piyodalar va velosipedchilarga yo`l berishi kerak (6.3-rasm).

Yondosh hudud (hovli, tashkilot, yonilg`i quyish shahobchasi, turar joy dahalari va shunga o`xshash) chorraha hisoblanmaydi.

Haydovchi qayta tizilishda yon bo`lakda harakat yo`nalishini o`zgartirmasdan ketayotgan transport vositalariga yo`l berishi kerak (6.4-6.5-rasmlar).

To`g`ri yo`nalishda harakatlanayotgan transport vositalari bir vaqtda qayta tizilayotganda haydovchi o`ng tomondagi transport vositasiga yo`l berishi kerak (6.6-rasm).

Aylanma harakatlanish tashkil qilingan chorrohalarga kirish uchun burilishdan boshqa barcha hollarda haydovchi o`ngga, chapga burilish yoki qayrilib olishdan oldin shu yo`nalishda harakatlanish uchun mo`ljallangan qatnov qismining eng chetki bo`lagini egallashi shart (6.13, 6.7, 6.16, 6.3-rasmlar).

Aylanma harakat tashkil etilgan chorrohaga kirishda nechta bo`lak bo`lsa, barchasidan barobar kirish mumkin (10.8-rasm). Aylanma harakatli chorrohaning

ichida qatorlar bo'yicha harakatlanish kuchga kirib, undan chiqish (5.8.1, 5.8.2 belgilari bo'lmasa) eng chetki o'ng qatordan amalga oshiriladi. Aylanma harakatli chorrahadan chiqishda 5.8.1, 5.8.2 belgilari nechta bo'lak ustida o'rnatilgan bo'lsa, ruhsat etilgan barcha bo'lak bo'ylab chiqish mumkin (6.8-rasm).

Burilishni shunday amalga oshirish kerakki, bunda qatnov qismlarining kesishmasidan chiqayotgan transport vositasi qarama-qarshi yo'nalishdagi harakat tomoniga o'tib ketmasin (6.12-6.15-rasmlar).

O'ngga burilayotgan transport vositasi iloji boricha qatnov qismining o'ng tomoniga yaqinroqda harakatlanishi kerak (6.9-rasm).

Transport vositasi o'zining gabarit o'lchami yoki boshqa texnik sabablarga ko'ra Qoidalarining 10.4-bandi talablariga muvofiq burilishni bajara olmasa, yo'l harakati xavfsizligini ta'minlab va boshqa transport vositalariga xalaqit bermasdan undan chetga chiqishga yo'l qo'yiladi (6.19-rasm).

Relssiz transport vositasining haydovchisi yo'lning chorrahadan tashqari joyida chapga burilish yoki qayrilib olishda qarama-qarshi yo'nalishdan kelayotgan transport vositalariga va to'g'ri yo'nalishdagi tramvayga yo'l berishi shart (6.18-rasm).

Chorrahadan tashqaridagi qatnov qismining kengligi chetki chap bo'lakdan qayrilib olish imkonini bermasa, qayrilishni qatnov qismining o'rtasi yoki o'ng chetidan (yo'lning o'ng yoqasidan) amalga oshirish mumkin (6.20-rasm). Bunday vaziyatda haydovchi to'g'ri va qarama-qarshi yo'nalishdagi transport vositalariga yo'l berishi shart.

Transport vositalarining harakat yo'nalishlari kesishadigan va o'tish navbati ushbu Qoidalarda ko'zda tutilmagan vaziyatlarda haydovchi o'ng tomondan yaqinlashib kelayotgan transport vositasiga yo'l berishi kerak (6.21-6.22-rasmlar).

Yo'lga chiqish joyida tezlanish bo'lagi bo'lsa, haydovchi unda harakatlanishi va qo'shni bo'lakda harakatlanayotgan transport vositalariga yo'l berishi, so'ngra oqimga qo'shilishi kerak (6.24-rasm).

Quyidagi joylarda qayrilib olish taqiqlanadi:

- piyodalar o'tish joylarida;
- tonnellarda

- ko`priklar, osma yo`l (estakada) lar, osma ko`priklar va ularning ostida;
- temir yo`l kesishmalarida;
- yo`lning ko`rinishi biror bir yo`nalishda 100 metrdan kam bo`lgan joylarda.

Transport vositasini orqaga harakatlantirishda haydovchi yo`l harakati xavfsizligini ta`minlashi va boshqa yo`l harakati qatnashchilariga xalaqit bermasligi shart. Zarurat tug`ilganda haydovchi boshqa shaxslarning yordamidan foydalanishi mumkin.

2. Transport vositalarining yo`lning qatnov qismida joylashuvi

Relssiz transport vositalari yo`lning qatnov qismida bo`laklar bo`yicha munosib joylashuvi yo`lning o`tkazish qobiliyatini yuqori darajada bo`lishini ta`minlaydi.

Relssiz transport vositalari harakatlanadigan bo`laklar soni chiziqlar yoki 5.8.1, 5.8.2, 5.8.7, 5.8.8 yo`l belgilari bilan belgilanadi. Bunday chiziqlar yoki yo`l belgilari bo`lmasa, haydovchilar yo`l bo`laklarini o`zlari, qatnov qismining kengligini, transport vositalari orasidagi zarur yonlama oraliq masofani va ularning gabarit o`lchamlarini hisobga olgan holda aniqlaydilar. Bunda harakat qatnov ikki tomonlama bo`lgan yo`l yo`lning chap tomondagi yarmi qarama-qarshi yo`nalishda harakatlanish uchun mo`ljallangan, deb hisoblanadi.

Shuni ta`kidlash kerakki, harakatlanish bo`lagi transport vositalarining bir qator bo`lib harakatlanishi uchun mo`ljallangan. Davlat standarti (GOST 13508-74) ga ko`ra harakatlanish bo`lagi 2.5 metrdan 3.75 metrgacha bo`ladi.

To`rt va undan ortiq bo`lakli, harakat ikki tomonlama bo`lgan yo`llarda qarama-qarshi yo`nalishda harakatlanish uchun mo`ljallangan bo`laklarga chiqish taqiqlanadi.

Bunday yo`llarda qarama-qarshi oqim ikki uzluksiz yo`l chizig`i bilan ajratiladi va bu chiziqni kesib o`tish taqiqlanadi. Yo`l chizig`i ko`rinmasa yoki umuman bo`lmasa ham qarama-qarshi bo`lakka chiqish taqiqlanadi.

Harakat ikki tomonlama bo`lgan uchta bo`lakli (1.9 chizig`i bilan belgilangandan tashqari) yo`llarda o`rta bo`lakka faqat quvib o`tish, chapga burilish, qayrilib olish va aylanib o`tish uchungina chiqishga ruhsat etiladi. Qarama-qarshi

yo`nalishdagi harakatlanish uchun mo`ljallangan chetki chap bo`lakka chiqish taqiqlanadi.

Bunday yo`llarda faqat chetki bo`laklardan harakatlanishga ruhsat etiladi, o`rta bo`lakda doimiy harakatlanish mumkin emas, u quvib o`tish, aylanib o`tish, qayrilib olish yoki chapga burilish kabi manyovrlarga mo`ljallangan.

Aholi yashaydigan joylardan tashqarida haydovchilar transport vositalarini mumkin qadar qatnov qismining o`ng chetiga yaqinroqqa olib harakatlanishlari kerak .

Aholi yashamaydigan joylarda yo`l chekkasida yo`l yoqasi bo`lib, transport vositalari to`xtash va to`xtab turish uchun yo`l yoqasiga chiqadi va yo`lda harakatlanayotgan transport vositalariga xalaqit bermaydi. Transport vositalarining o`ng bo`lak bo`ylab harakatlanishlariga to`liq imkoniyat yaratadi.

Aholi yashamaydigan joylarda Qoidalarining 11.6, 19.1, 26.2 bandlaridagi talablarni hisobga olgan holda haydovchilar o`zlariga qulay bo`lgan harakatlanish bo`lagidan foydalanishlari mumkin. Faqat o`ngga yoki chapga burilish, qayrilib olish, quvib o`tish, to`xtash oldidan harakatlanish bo`lagini o`zgartirishga ruxsat etiladi.

Aholi yashamaydigan joylarda yo`l yoqasi bo`lmaganligi sababli yo`l chekkasida to`xtab turgan avtomobillarni uchratish mumkin. Bu esa o`ng tomondagi birinchi bo`lak bo`ylab harakatlanishga xalaqit qiladi.

Bu yo`nalishda uch va undan ortiq bo`lakli har qanday yo`llarda uchinchi qatorga quyidagi hollarda chiqish mumkin:

- harakatlanish serqatnovligi sababli boshqa bo`laklar band bo`lganda;
- quvib o`tish uchun;
- chapga burilish uchun;
- qayrilish uchun;
- ruhsat etilgan to`la vazn 3,5 tonnadan ortiq bo`lgan yuk avtomobillariga chapga burilish yoki qayrilish uchun. Boshqa hollarda bu yuk avtomobillariga chetki chap bo`lakka chiqish taqiqlanadi.

Bir tomonlama harakatlanish joriy etilgan yo`llarda ruhsat etilgan to`la vazni 3,5 tonnadan yuqori bo`lgan yuk avtomobillari yo`lning chetki chap bo`lagiga

yuk ortish yoki tushirish uchun chiqishlari mumkin. Boshqa sabablar bilan chetki chap bo`lakni band qilmasliklari kerak.

Aholi yashaydigan joylarda chapga burilish va orqaga qayrilish kabi manyovrlar tez-tez uchrab turishi bois, haydovchilar harakatlanish xavfsizligi talablariga asosan mo`ljallangan manyovrni bajarish uchun o`ziga tegishli yo`l bo`lagini egallashlari lozim.

Harakat bir tomonlama bo`lgan yo`lning chap bo`lagida to`xtash va to`xtab turish Qoidalarining 14.1 bandiga muvofiq amalga oshiriladi.

Harakatlanish bir tomonlama yo`llarda yonma-yon bo`lakdagi transport vositalariga nisbatan katta tezlikda harakatlanish quvib o`tish hisoblanmaydi.

Tezlikni soatiga 40 kilometrdan oshirish mumkin bo`lmagan yoki texnik sabablarga ko`ra tezligini bundan oshira olmaydigan transport vositalari quvib o`tish, chapga burilish yoki qayrilib olish, aylanib o`tish uchun qayta qayta tizilishdan boshqa hollarda faqat chetki ong bo`lakda harakatlanishlari kerak.

Sekin harakatlanuvchi transport vositalari uchun alohida bo`lak bo`lib tegishli belgilarga ega bo`lsa, bunday transport vositalarining haydovchilari shu bo`lakdan foydalanishlari lozim.

To`g`ri yo`nalishdagi qatnov qismining chap tomonida u bilan bir satxda joylashgan tramvay izidan shu yo`nalishdagi boshqa bo`laklar band bo`lganda harakatlanishga, aylanib va quvib o`tishga, shuningdek, 5.8.1, 5.8.2 belgilari bilan belgilanmagan hollarda esa chapga burilish va qayrilib olishga ruhsat etiladi. Biroq bu manyovr tramvay harakatiga xalaqit bermasligi kerak.

Qarama-qarshi yo`nalishdagi tramvay izidan harakatlanish taqiqlanadi.

Agar qatnov qismi yo`l chiziqlari bilan bo`laklarga ajratilgan bo`lsa, transport vositalarining harakatlanishi qat'iy ravishda belgilangan bo`laklarda amalga oshirilishi kerak. Faqat qayta tizilishda uzuq-uzuq chiziqlarni bosib o`tishga ruhsat etiladi.

Reversiv harakatlanishli yo`lga burilishda transport vositalari qatnov qismlari kesishmasidan chiqishda chetki o`ng bo`lakni egallashi kerak (6.4-rasm). Haydovchiga shu yo`nalishdagi boshqa bo`laklarda ham harakatlanishga ruhsat berilganligiga ishonch hosil qilgandan keyingina qayta tizilishga ruxsat etiladi.

Reversiv bo`lakli yo`lga burilayotgan haydovchiga reversiv bo`lakdagi harakatlanish qaysi yo`nalishda ekanligi noma`lum, shuning uchun u chetki o`ng bo`lak bo`yicha harakatlanish kerak (6.15-rasm).

Qoidalarining 14.1, 27.2 bandlarida ko`zda tutilgandan boshqa hollarda transport vositalarining yo`l yoqasi, trotuar yoki piyodalar yo`llalaridan harakatlanishi taqiqlanadi (11.16-rasm). Bu joylarda yo`ldan foydalanish va kommunal xizmat mashinalarining harakatlanishiga, shuningdek, boshqa imkoniyat bo`lmagan hollarda bevosita yo`l yoqasida, trotuar yoki piyodalar yo`llalari oldida joylashgan savdo shohobchalari, korxonalar va boshqa inshootlarga yuk olib kirish uchun transport vositalarining kirishiga ruhsat etiladi. Bunday vaziyatda yo`l harakati xavfsizligiga to`la ta`minlangan bo`lishi shart.

Haydovchi o`zidan oldinda ketayotgan transport vositasi keskin to`xtaganda u bilan to`qnashib ketmaslik kafolatini beradigan oraliq masofani, shuningdek yo`l harakati havfsizligini ta`minlaydigan yonlama oraliq masofani saqlashi kerak (6.17-rasm).

Haydovchi yo`lning holati va sharoitini, transport vositasi va tashilayotgan yukning xususiyatlarini inobatga olgan holda oraliq masofa (distantiya va interva) larni tanlashi kerak.

11.11. Aholi yashaydigan joylardagi yo`llarda tezligini soatiga 50 kilometrdan oshirishi mumkin bo`lmagan, shuningdek, ruxsat etilgan to`la vazni 12 tonnadan ortiq bo`lgan transport vositalarining o`zi va oldida ketayotgan transport vositasi oralig`ida, ularni quvib o`tishi mumkin bo`lgan transport vositalari bemalol yo`lning o`ng tomoniga qayta tizilishi uchun imkon beradigan masofani saqlashi kerak.

Bir vaqtning o`zida ikki va undan ortiq sekinyurar transport vositalarini quvib o`tish har doim ham xavfsiz bo`lavermaydi. Shuning uchun quvib o`tilayotgan haydovchi quvib o`tuvchi haydovchiga imkon berishi kerak.

Quvib o`tishga tayyorlanayotgan, shuningdek transport vositalarining tashkiliy jamlanmasi tarkibida, serqatnov bo`lgan yo`llarda harakatlanayotgan transport vositalarining haydovchilariga bu talab taalluqli emas.

Agar biror bir to'siq sababli qarama-qarshi yo'nalishlarda harakatlanish qiyin bo'lsa, to'siq o'z tomonida bo'lgan haydovchi yo'l berishi kerak (6.18-6.19-rasmlar).

Agar to'siq oldida imtiyoz belgilari bo'lsa, haydovchi ushbu belgilar talabiga bo'ysunadi (6.20-rasm).

Tik nishablik va balandlik belgilari o'rnatilgan joylarda esa pastga harakatlanayotgan haydovchi yo'l berishi kerak.

3. Harakat tezligi

Transport vositalari va oqimning tezligi ortgan sayin yo'lning o'tkazish qobiliyati unumlashadi, yo'lovchilarning yo'lda yo'qotadigan vaqtlari kamayadi, yuk tashish tezlashadi, iqtisodiy samaradorligi ortadi, lekin yuqori tezlik harakatlanish xavfsizligiga tahdid soladi.

Haydovchi harakatning serqatnovligini, transport vositasi va yukning xususiyati hamda holatini, yo'l va ob-havo sharoitini, shuningdek harakatlanish yo'nalishidagi ko'rinishni hisobga olgan holda transport vositasini belgilangan tezlikdan oshirmasdan boshqarishi kerak.

Transport vositasining tezligi haydovchiga Qoidalar talablarini bajarish, harakatni doimo nazorat qilib boorish imkoniyatini berishi kerak.

Ruxsat etilgan maksimal tezlik bilan harakatlanish har doim ham xavfsiz bo'lavermaydi. Haydovchi tanlagan tezlik, yo'lda xavf paydo bo'lganida, transport vositasini to'xtata oladigan darajada bo'lishi kearak. Bining uchun haydovchi ko'rinish masofasiga qarab shunday tezliktanlashi kerakki, to'xtash yo'li ko'rinish masofasidan o'tib ketmasin (avtomobilning to'xtash yo'li-haydovchi xavfni ko'rib to'liq to'xtagunicha o'tgan masofa).

Harakatlanish paytida, haydovchi aniqlash olishi imkoniyatida bo'lgan xavf yoki to'siq oaydo bo'lsa, u transport vositasining tezligini to'liq to'xtashini ta'minlaydigan darajada kamaytirishi yoki to'siqni boshqa harakat qatnashchilari uchun xavfsiz aylanib o'tish choralari ko'rishi kerak.

Xavf-yo'l harakati qoidalarini buzib, behosdan paydo bo'ladigan transport vositalari, pyodalar va h.k.

Tusiq- transport vositasidan tushib qolgan biror bir yuk, yo`lda buzilib to`xtab turgan transport vositasi va boshqalar.

Aholi yashaydigan joylarda transport vositalari tezligini soatiga 70 kilometrdan oshirmasdan harakatlanishga ruxsat etiladi.

Tezlikning bunday cheklanshii faqat kirshi 5.22, chiqishi 5.23 (asosi oq rangda bo`lgan) yo`l belgilari bilan belgilangan aholi yashash joylariga tegishli.

Kirish joyi 5.24, chiqish yo`li 5.25 (asosi ko`k rangli) belgilar bilan belgilangan hududdagi tezlik aholi yashamaydigan joylardagi tezlik chegarasi bilan bir xil bo`ladi.

Aholi yashamaydigan joylarda va kirish yo`li 5.24, chiqish yo`li 5.25 belgilari o`rnatilgan xududlarda:

- engil avtomobillarga va ruxsat etilgan to`la vazni 3,5 tonnadan oshmaydigan yuk avtomobillariga tezlikni soatiga 100 kilometrdan oshirmasdan;
- shaharlararo qatnaydigan avtobuslarga va mikroavtobuslarga tezlikni soatiga 90 kilometrdan oshirmasdan;
- boshqa avtobuslar, tirkamali yengil avtomobillar, mototsikllar, ruxsat etilgan to`la vazni 3,5 tonnadan ortiq, bo`lgan yuk avtomobillariga tezlikni soatiga 80 kilometrdan oshirmasdan;
- tirkamali yuk avtomobillariga tezlikni soatiga 70 kilometrdan oshirmasdan harakatlanishga ruxsat etiladi.

Har qanday yo`llarda:

- odam tashiyotgan yuk avtomobillariga tezlikni soatiga 60 kilometrdan oshirmasdan;
- mexanik transport vositalarini shatakka olgan transport vositalariga tezlikni soatiga 50 kilometrdan oshirmasdan;
- xavfli, og`ir vaznli va katta o`lchamli yuklarni tashiyotgan, tashkiliy jamlanmada harakatlanayotgan transport vositalariga YHXB bilan kelishilgan tezlikdan oshirmasdan harakatlanishga ruxsat etiladi.

Haydovchilarga quyidagilar taqiqlanadi:

- Tezlikni mazkur transport vositasining texnik tavsifnomasida ko`rsatilgan eng yuqori tezlikdan oshirish.

Pastlik (nishablik) tomon harakatlanayotgan transport vositalarining tezligi ishlab chiqaruvchi tashkilot tomonidan mazkur transport vositasining texnik tavsifnomasida ko`rsatilgan normadan oshib ketishi mumkin. Bu hol transport vositasining turg`unligi yo`qolib, ag`nab ketishiga olib kelishi mumkin.

- Tezlikni transport vositasiga o`rnatilgan taniqdik belgi («Tezlik cheklangan») da ko`rsatilganidan oshirish.

Ba`zi maxsus transport vositalari (avtokran, un tashuvchi tsisterna, tsement tashuvchi tsisterna, beton tashuvchi tsisterna va shu kabilar) ishlab chitsaruvchi tashkilot tomonidan yuqori tezlikni chegaralovchi taniqli belgi bilan ta`minlanadi. Yo`l sharoitlari imkon bergan taqdirda ham tezlikni taniqli belgida ko`rsatilganidan oshirish;

Zarurat bo`lmaganda juda past tezlikda harakatlanib, boshqa transport vositalariga xalaqit berish mumkin emas.

Yo`llarning eni cheklangan bo`lib, ayniqsa, serqatnov yo`llarda past tezlik bilan harakatlanish tirbandliklar hosil qiladi va avtotransportning ish unumini pasaytiradi (yo`lovchilarning qimmatli vaqtlari, yukni kechiktirib yetkazish va h.k.).

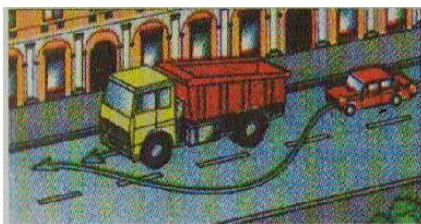
- Yo`l-transport hodisasining oldini olish zarurati bo`lmaganda keskin tormoz berish.

Zaruratsiz keskin to`xtash ketma-ket kelayotgan transport vositalarining to`qnashuviga olib kelishi mumkin.

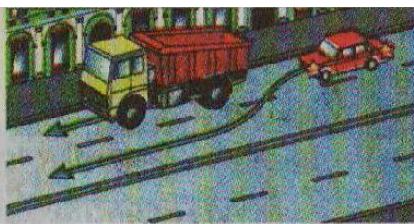
4. Quvib o`tish

Quvib o`tish-egallagan harakatlanish bo`lagidan chiqib, oldinda ketayotgan transport vositalaridan o`zib ketish. To`xtab turgan transport vositasini aylanib o`tish quvib o`tish hisoblanmaydi (6.1-6.2- rasmlar).

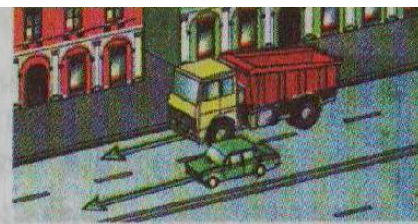
Yonma-yon bo`lakdagi transport vositasidan o`zib ketish quvib o`tish hisoblanmaydi (6.3-rasm. YHQ. 11.4).



6.1-rasm.



6.2-rasm.



6.3-rasm.

Ikki tomonlama harakatli ikki bo`lakli yo`llarda quvib o`tish qarama-qarshi yo`nalishdagi bo`lakka chiqish orqali, xavfsizlik qoidalariga amal qilgan holda bajariladi (6.1-rasm).

Ikki tomonlama harakatlanuvchi uch bo`lakli yo`llarda quvib o`tish o`rta bo`lakka chiqish bilan amalga oshiriladi (6.6-6.7-rasmlar).

Ikki tomonlama harakatlanuvchi to`rt va undan ko`p bo`lakli yo`llarda quvib o`tish yo`nalishi bo`yicha qo`shni qatorga chiqish bilan bog`liq (6.6-rasm).

Haydovchi quvib o`tishni boshlashdan oldin:

- o`zi o`tmoqchi bo`lgan harakatlanish bo`lagi quvib o`tish uchun yetarlicha masofada bo`sh ekanligiga, bu qarama-qarshi yo`nalishdagi va shu bo`lakdagi transport vositalarining harakatiga xalaqit bermasligiga;

- shu bo`lakda orqada kelayotgan transport vositasi quvib o`tishni boshlamaganligiga (6.4-rasm);

- oldinda harakatlanayotgan transport vositasi esa quvib o`tish, chapga burilish (qayta tizilish) haqida ishora bermaganligiga (6.5-rasm);

- quvib o`tishni tugallayotganda quvib o`tilayotgan transport vositasiga xalaqit bermasdan ilgari egallagan bo`lakka qaytib o`ta olishiga ishonch xosil qilishi shart.

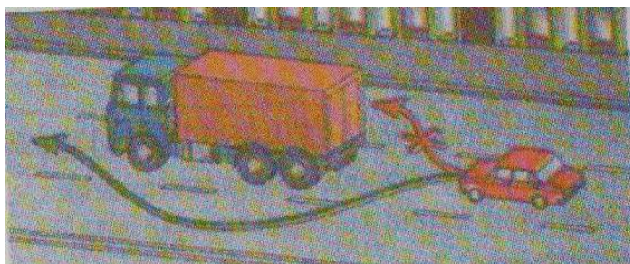


6.4-rasm.

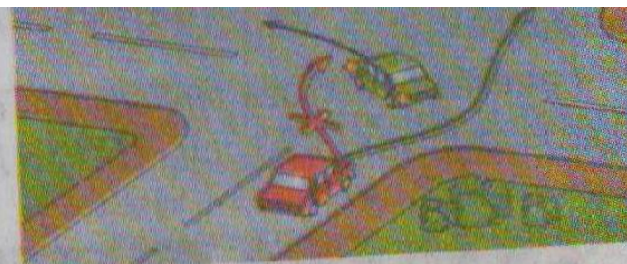


6.5-rasm.

Relssiz transport vositalarini faqat chap tomondan quvib o`tishga ruxsat beriladi (6.6-6.7-rasmlar). Biroq, chapga burilish ishorasini berib, burilishga kirishgan transport vositasini quvib o`tish o`ng tomondan amalga oshiriladi (6.7-rasm).



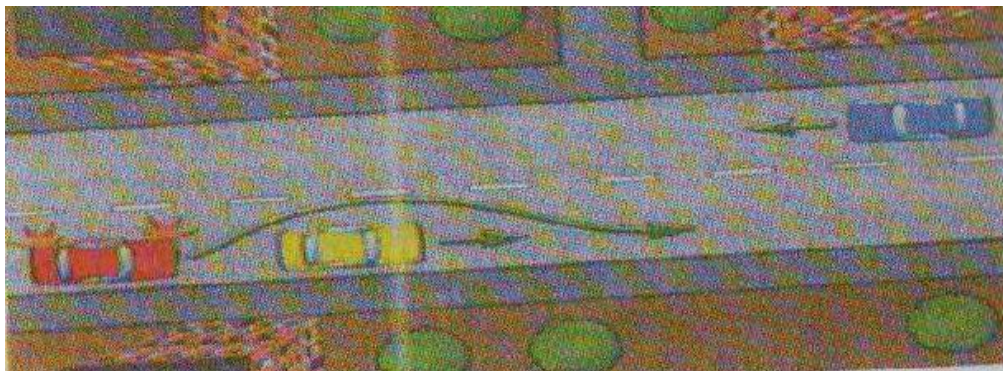
6.6-rasm.



6.7-rasm.

Quvib o'tish jarayonining xavfsiz amalga oshirilishi quvib o'tilayotgan transport vositasi haydovchisining xulqiga ham bog'liq.

Quvib o'tilayotgan transport vositasining haydovchisiga harakat tezligini oshirish yoki boshqa hatti-harakatlar bilan quvib o'tishga to'sqinlik qilish taqiqlanadi.



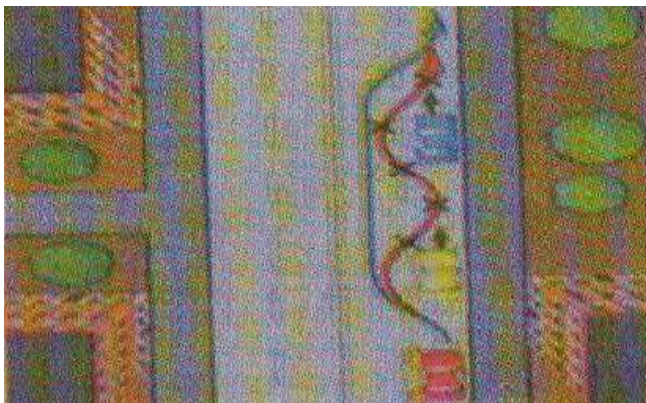
6.8-rasm.

Aks holda quvib o'tayotgan transport vositasi o'z bo'lagiga qayta tizila olmay boshqa transport vositalari (ro'paradan keluvchi) bilan to'qnashib ketishi ham mumkin.

Ikki tomonlama harakatlanuvchi ikki bo'lakli yo'llarda quvib o'tish uchun ro'para bo'lakka, ikki tomonlama harakatlanuvchi uch bo'lakli yo'llarda o'rta bo'lakka chiqqan haydovchi quvib o'tishni tugallagandan so'ng ilgari egallagan harakatlanish bo'lagiga qaytishi shart (o'ng tomondan ruxsat etilgan quvib o'tishdan tashqari. 6.8-11.6-rasmlar), To'rt va undan ko'p bo'lakli yo'llarda quvib o'tishni tugallagan haydovchi o'z bo'lagida qolishi mumkin (bu manyovr ilgarilab o'tish hisoblanadi).

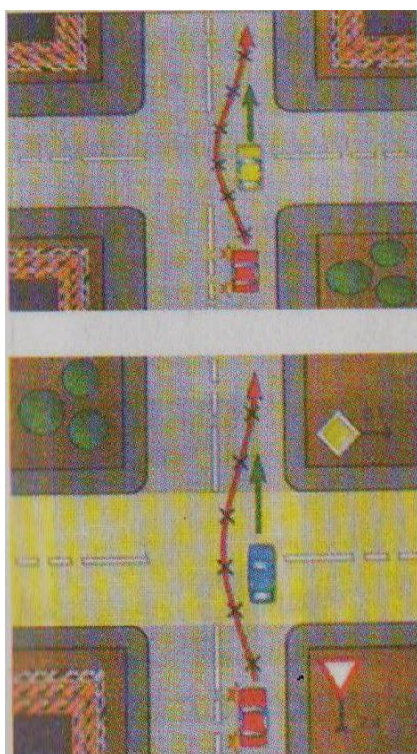
O'z qatoriga qaytishda quvib o'tilayotgan transport vositasining oldidan keskin burchak bilan emas, balki oraliq masofani har tomonlama saqlagan holda ravon o'tish kerak.

Biroq, ushbu yo'nalishda harakatlanish uchun ikki yoki undan ortiq, bo'lak bo'lsa, quvib o'tayotgan haydovchi o'zi egallagan bo'lakka qaytgani zahoti keyingi quvib o'tishni boshlashga to'g'ri keladigan hollarda orqada o'zidan katta tezlikda harakatlanayotgan transport vositalariga xalaqit bermasa, chap bo'lakda xarakatlanishni davom ettirish mumkin (6.9-rasm).



6.9-rasm.

Quvib o'tish quyidagi hollarda taqiqlanadi:



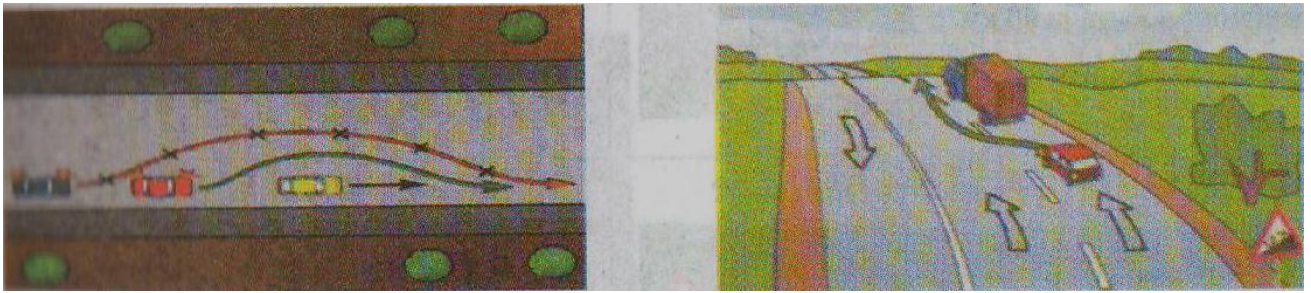
1) tent ahamiyatli yo'llar kesishgan, tartibga solinmagan chorralarda;

2) tartibga solinmaydigan chorralarda asosiy hisoblanmaydigan yo'llarda harakatlanishda (aylanma harakatlanishli chorralarda quvib o'tish, kajavasiz ikki g'ildirakli transport vositalarini quvib o'tish va ruxsat etilgan hollarda o'ng tomondan quvib o'tish bundan mustasno);



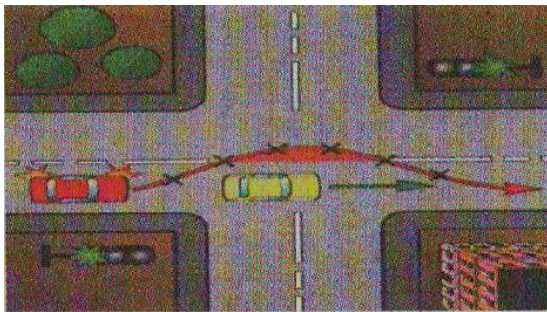
3) piyodalar o'tish joylarida piyodalar bo'lganda;

4) temir yo'l kesishmalarida va ulargacha 100 metrdan kam masofa qolganda;



5) quvib yoki aylanib o`tayotgan transport vositalarini;

6) tepalikka ko`tarilishning oxirida va yo`lning ko`rinishi cheklangan boshqa joylarda qarama-qarshi harakatlanish yo`nalishiga chiqib;



7) tartibga solingan chorrahalarda qarama-qarshi yo`nalishdagi harakatlanshi bo`lagiga chiqib.

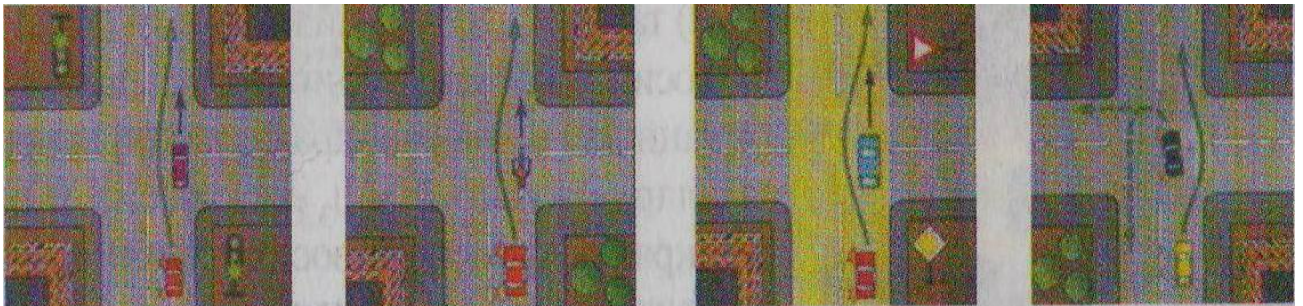
Quyidagi hollarda quvib o`tishga ruxsat etiladi:

a) tartibga solingan chorrahalarda qarama-qarshi bo`lakka chiqmasdan (6.10-“a” rasm);

b) teng ahamiyatli chorrahalarda kajavasiz mototsikllarni va velosipedlarni (13.10-“b” rasm);

v) chorrahalarda asosiy yo`l bo`ylab (6.10-“v” rasm);

g) chapga burilayotgan yoki orqaga qayrilayotgan transport vositalarini o`ng tomondan (6.10-“g” rasm).



6.10-“a” rasm.

6.10-“b” rasm.

6.10-“v” rasm.

6.11-“g” rasm.

Aholi yashaydigan joylardan tashqaridagi yo`llarda sekin harakatlanadigan yoki katta gabaritli transport vositasini quvib o`tish qiyin bo`lgan hollarda uning haydovchisi ushbu transport vositasini iloji boricha yo`lning o`ng tomoniga olishi, zarur bo`lganda esa orqasida to`planib qolgan transport vositalarini o`tkazib yuborish uchun to`xtashi kerak.

7 - Mavzu: Chorrahalarda harakatlanish

Reja

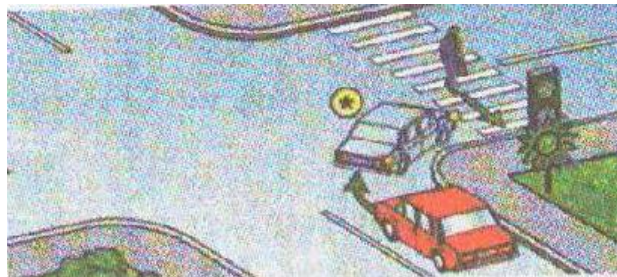
1. Chorraha turlari
2. Chorrahalarni jihozlash
3. Chorrahalarda harakatlanish tartibi

1. Chorraha turlari

Chorraha yo'llarning o'zaro bir sathda kesishadigan, tutashadigan va ayriladigan joyi bo'lib, bu yerda harakatlanish tartibga solingan yoki tartibga solinmagan bo'lishi mumkin.

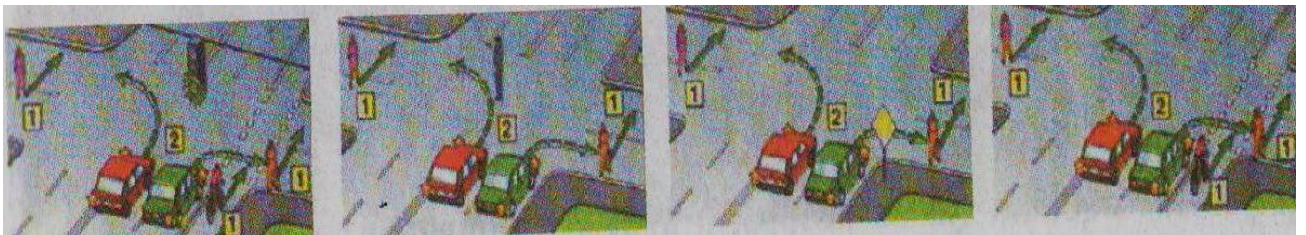
Yondosh xududlarning asosiy yo'lga qo'shilgan joylari chorrha hisoblanmaydi.

Chapga yoki o'ngga burilayotgan haydovchi kesishayotgan yo'lning qatnov qismidan o'tayotgan piyodalarga, shuningdek, velosiped yo'lkasidan yo'lni kesib o'tayotgan velosipedchilarga yo'l berishi kerak (7.1-rasm).



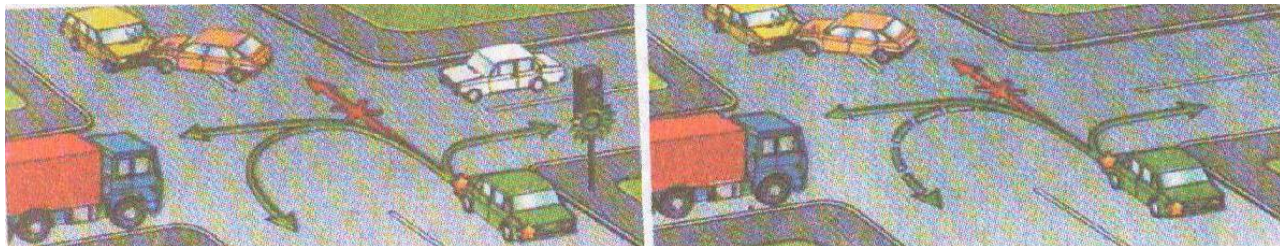
7.1-rasm.

Trayektoriya o'zgartirayotgan haydovchi trayektoriya o'zgartirmayotgan transport vositalari va piyodalarga yo'l beradi. Qarama-qarshi yo'nalishda bir vaqtda trayektoriya o'zgartiriladigan bo'lsa, o'ng tarafdagi transport vositasi imtiyozga ega (7.2-rasm).



7.2-rasm.

Tirbandlik tufayli to'xtashga majbur bo'lgan haydovchi, agar u ko'ndalang yo'nalishdagi transport vositalarining harakatlanishiga to'sqinlik tug'diradigan bo'lsa, uning chorraha yoki qatnov qismlari kesishmasiga kirishi taqiqlanadi (7.3-rasm).

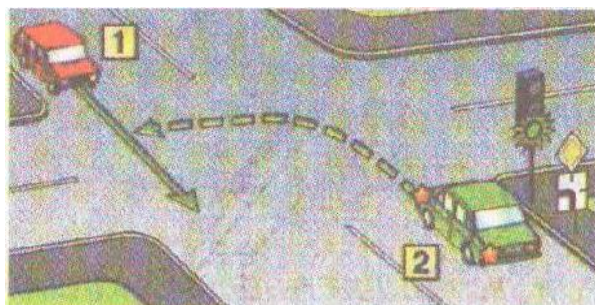


7.3-rasm.

Miltillovchi sariq ishorada, svetoforlar ishlamayotgan yoki tartibga soluvchi bo'lmagan chorrohalarda haydovchilar tartibga solinmaydigan chorrohalardan o'tish qoidalariga, chorrahada o'rnatilgan imtiyoz belgilariga amal qilishlari shart.

Tartibga solingan chorrohalar.

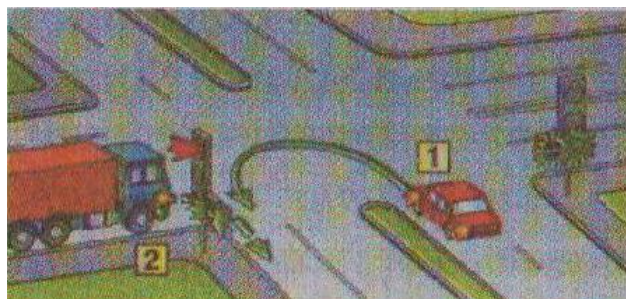
Chorradagi harakatlanish navbatini svetofor yoki tartibga soluvchi belgilaydigan bo'lsa, bunday chorraha tartibga solingan chorraha hisoblanadi.



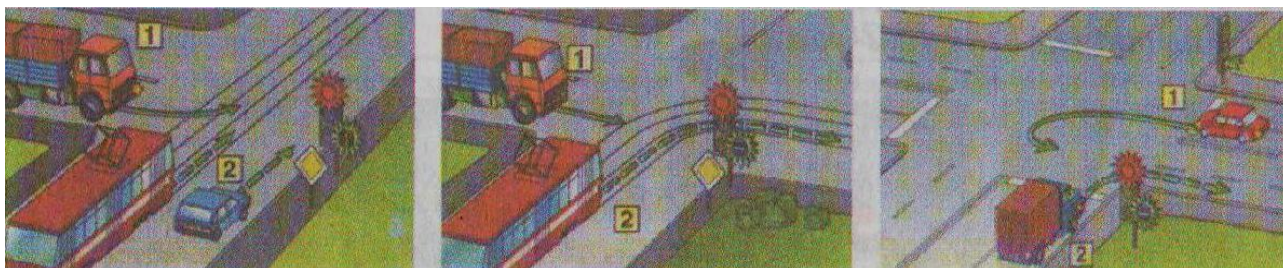
Svetoforming yashil ishorasida chapga burilayotgan yoki qayrilib olayotgan

relssiz transport vositasining haydovchisi qarama-qarshi tomondan to'g'riga harakatlanayotgan va o'ngga burilayotgan transport vositalariga yo'l berishi shart. Tramvay haydovchilari ham o'zaro ushbu qoidaga amal qilishlari kerak (7.4-rasm).

Svetoforming qizil yoki sariq, ishorasi bilan bir vaqtda yongan ko'shimcha tarmoqning yashil ishorasidagi yo'naltirgich yo'nalishida harakatlanayotgan transport vositasining haydovchisi boshqa yo'nalishlardagi transport vositalariga yo'l berishi kerak (7.5-7.6-rasmlar).



7.5-rasm.



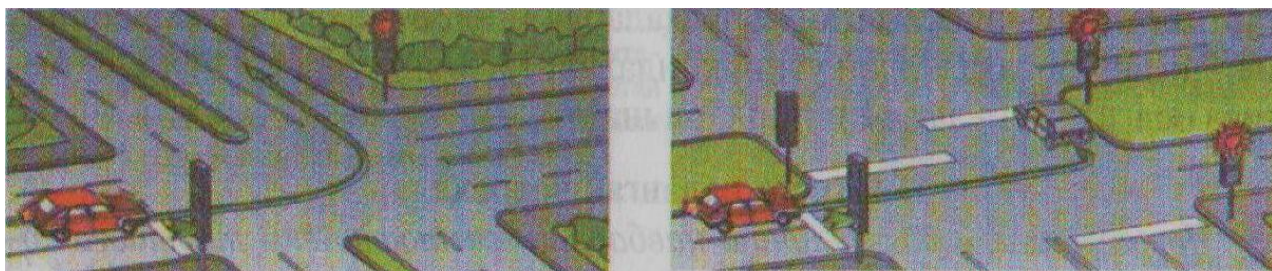
7.6-rasm.

Agar svetofor yoki tartibga soluvchining ishoralari tramvay va relssiz transport vositalariga bir vaqtda harakatlanishga ruxsat bersa, harakatlanish yo`nalishidan qat`iy nazar, tramvay oldin o`tish xuquqiga ega bo`ladi (7.7-rasm).

Svetoforming ruxsat etuvchi ishorasida chorrahaga kirgan haydovchi, undan chiqishdagi svetofor ishorasidan qat`iy nazar, belgilangan yo`nalishda harakatni davom ettirishi kerak. Biroq, chorrahada



haydovchining yuradigan yo`lida joylashgan svetoforlar oldida to`xtash chiziqlari (yoki 5.33 belgisi) bo`lsa, u svetoforming har bir ishorasiga amal qilishi shart (7.8-rasm).



7.8-rasm.

O`ngga yoki chapga buripib chorrahadan chiqishdagi svetofor ko`ndalang yo`lda o`rnatilgan svetoforming dublyori bo`lishi mumkin (7.8-rasm).

Svetoforming harakatlanishga ruxsat beruvchi ishorasi yonganda haydovchi chorraha orqali harakatlanishni tugallayotgan transport vositalari va qatnov qismidan tegishli yo`nalishda o`tishni tugallayotgan piyodalarga yo`l berishi shart (7.9-rasm).



7.9-rasm.

Tartibga solinmagan chorrahalar

Transport oqimi zich va serqatnov bo'lmagan yo'llarning kesishmasidagi chorrahalarda harakatlansh tartibini imtiyoz belgilari, ular bo'lmaganida haydovchilarning o'zlari o'zaro yo'lning qoplamasi bor-yopqligiga, chorrahaga yaqinlashayotgan transport vositasining o'ng va chap tarafda joylashganligiga qarab belgilaydilar.

Svetofoir yoki tartibga soluvchi bo'lmagan va shu qatori svetofoirning miltillovchi sariq ishorasida svetofoir ishlamayotgan chorrahalar tartibga solinmagan chorraha hisoblanadi.

Chorrahalar yo'llarning ahamiyatiga (darajasiga) qarab, teng ahamiyatli va teng ahamiyatli bo'lmagan yo'llar kesishadigan chorrahalarga bo'linadi.

Teng ahamiyatli bo'lmagan yo'llar kesishgan chorraha imtiyoz belgilari bilan belgilangan yoki qoplamasi bor va qoplamasi yo'q yo'llarning kesishmasi hisoblanadi.

Teng ahamiyatga ega bo'lmagan yo'llar kesishgan chorrahada asosiy yo'lning yo'nalishi o'zgarmagan yoki o'zgargan bo'lishi mumkin. Asosiy yo'lning yo'nalishi o'zgargan bo'lsa, chorraha «asosiy yo'lning yo'nalishi» belgisi bilan ta'minlanadi. Bunday chorrahaga yaqinlashayotgan haydovchi chorrahada imtiyoz berilgan yo'nalishni aniqlay olishi kerak.

Chapga yoki o'ngga burilayotgan haydovchi kesishayotgan yo'lning qatnov qismidan o'tayotgan piyodalarga, shuningdek, velosiped yo'lkasidan yo'lni kesib o'tayotgan velosipedchilarga yo'l berishi kerak.



7.10-rasm.

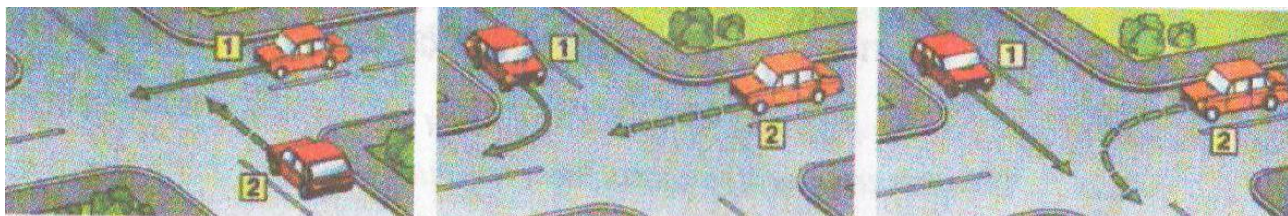
Teng ahamiyatga ega bo'lmagan yo'llar kesishgan chorrahada, keyingi harakat yo'nalishidan qatpi nazar, asosiy yo'ldan kelayotgan transport vositasiga

ikkinchi darajali yoʻldan kelayotgan transport vositasining haydovchisi yoʻl berishi kerak (7.10-rasm).

Teng ahamiyatli yoʻllar kesishmasi «Teng ahamiyatli yoʻllar kesishmasi» (1.6) belgisi bilan taʼminlangan yoki taʼminlanmagan qoplamali yoxud qoplamasiz yoʻllarning kesishuvi.

2.05.02-85 -Qurilish normalari va Qoidalarga asosan ikkinchi darajali yoʻlning chorrahaga tutash qismini qoplamalashtirish koʻzda tutilgan, lekin bu uni asosiy yoʻl bilan teng huquqli qila olmaydi.

Teng ahamiyatga ega boʻlgan yoʻllar kesishgan chorrahada relssiz transport vositasining haydovchisi oʻngdan kelayotgan transport vositalariga yoʻl berishi shart (7.11-rasm).



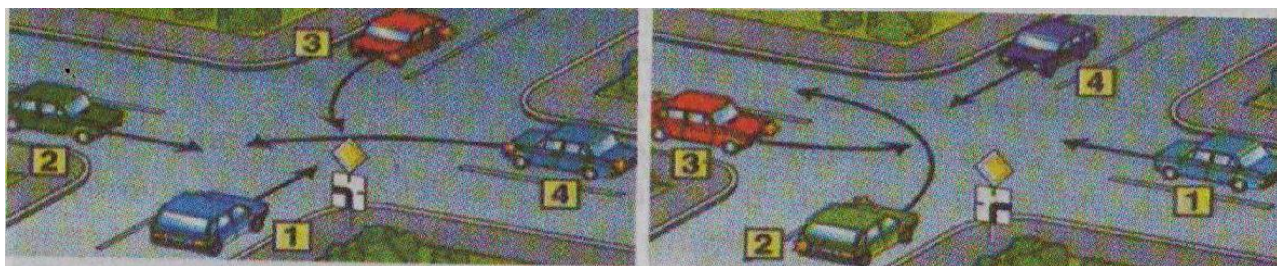
7.11-rasm.

Bu qoidaga tramvay haydovchilari ham oʻzaro amal qilishlari kerak. Bunday chorrohalarda, keyingi harakat yoʻnalishidan qatʼi nazar, tramvay relssiz transport vositalariga nisbatan oldin oʻtish xuquqiga ega boʻladi.

Tirbandlik tufayli toʻxtashga majbur boʻlgan haydovchi, agar u koʻndalang yoʻnalishdagi transport vositalarining harakatlanishiga toʻsqinlik qiladigan boʻlsa, uning chorraha yoki qatnov qismlari kesishmasiga kirishi taqiqlanadi.

Asosiy yoʻlning yoʻnalishi chorrohada oʻzgarganda, asosiy yoʻlda harakatlanayotgan haydovchilar oʻzaro teng ahamiyatli yoʻllar chorrahasidan oʻtish qoidasiga amal qilishlari kerak (7.12-rasm).

Ikkinchi darajali yoʻllarda harakatlanayotgan haydovchilar ham oʻzaro shu qoidaga amal qilishlari lozim.



7.12-rasm.

Chapga burilishda yoki qayrilib olishda relssiz transport vositasining haydovchisi teng ahamiyatli yoʻldan qarama-qarshi yoʻnalishdan toʻgriga yoki oʻngga harakatlanayotgan, shuningdek, ruxsat etilgan hollarda quvib oʻtayotgan transport vositalariga yoʻl berishi shart.

Bu qoidaga tramvay haydovchilari ham oʻzaro amal qilishlari kerak (7.13-rasm).

Agar haydovchi oʻzi harakatlanayotgan yoʻlning qoplamasi bor-yoʻqligini aniqlay olmasa (qorongʻi vaqt, loy, qor va h.k.) va imtiyoz belgilari boʻlmasa, unda u oʻzini ikkinchi darajali yoʻlda deb hisoblashi kerak. Bunga:



7.13-rasm.

birinchidan, qoor yoki muz ostida yoʻlning qoplamasi bor yoki yoʻqligini aniqlab boʻlmaydi. Shu sababli haydovchi chorrahani teng ahamiyatlimi, yoʻqmi aniqlay olmaydi.

ikkinchidan, baʼzi sabablarga koʻra (qurilish ishlari, yoʻlni taʼmirlash va shunga oʻxshash) imtiyoz belgilari olib qoʻyilgan yoki yopqolib qolgan boʻlishi mumkin.

Mana shu ikki holatda haydovchi yuqorida aytilganlarga amal qilishi kerak.

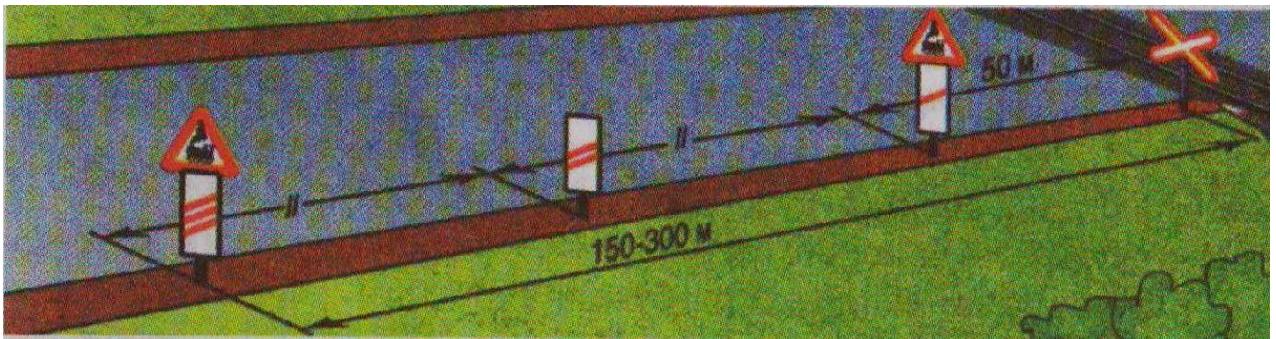
8 - Mavzu: Murakkab sharoitlarda harakatlanish tartibi

Reja

1. Temir yoʻl kesishmalari orqali harakatlanish
2. Avtomagistrallarda harakatlanish tartibi
3. Turar joy dahalarida harakatlanish qoidalari
4. Tik nishablik va balandliklarda harakatlanish qoidalari

1. Temir yoʻl kesishmalari orqali harakatlanish

Temir yoʻl kesishmasi-avtomobil yoʻlining temir yoʻl bilan bir sathda kesilishi.



8.1-rasm.

Temir yoʻl kesishmasida sodir boʻladigan yoʻl-transport hodisasi ogʻir oqibatlarga olib kelishi sababli uning oldida tegishli ogohlantiruvchi belgilar oʻrnatiladi.

Temir yoʻl kesishmalari undan oʻtadigan temir yoʻl transporti tarkibi jadalligi va avtomobillarning koʻpligiga qarab qoʻriqlanadigan (shlagbaumli) va qoʻriqlanmaydigan (shlagbaumsiz) boʻladi.

Shlagbaumli temir yoʻl kesishmalarida, shlagbaumdan tashqari, harakatni tartibga soluvchi svetofor, haydovchining eʼtiborini jalb etish uchun tovush chiqaruvchi moslamalar bilan jihozlanadi. Harakatlanish xavfsizligini temir yoʻl nazoratchisi nazorat qiladi.

Shlagbaumsiz temir yoʻl kesishmalari, shlagbaumliidan farqli oʻlaroq, kesishma yaqinida «bir izli» (1.3.1.) yoki «koʻp izli» (1.3.2.) belgilari oʻrnatiladi va xavfsizlik choralarini taʼminlab oʻtish haydovchining oʻz zimmasiga yuklatiladi.

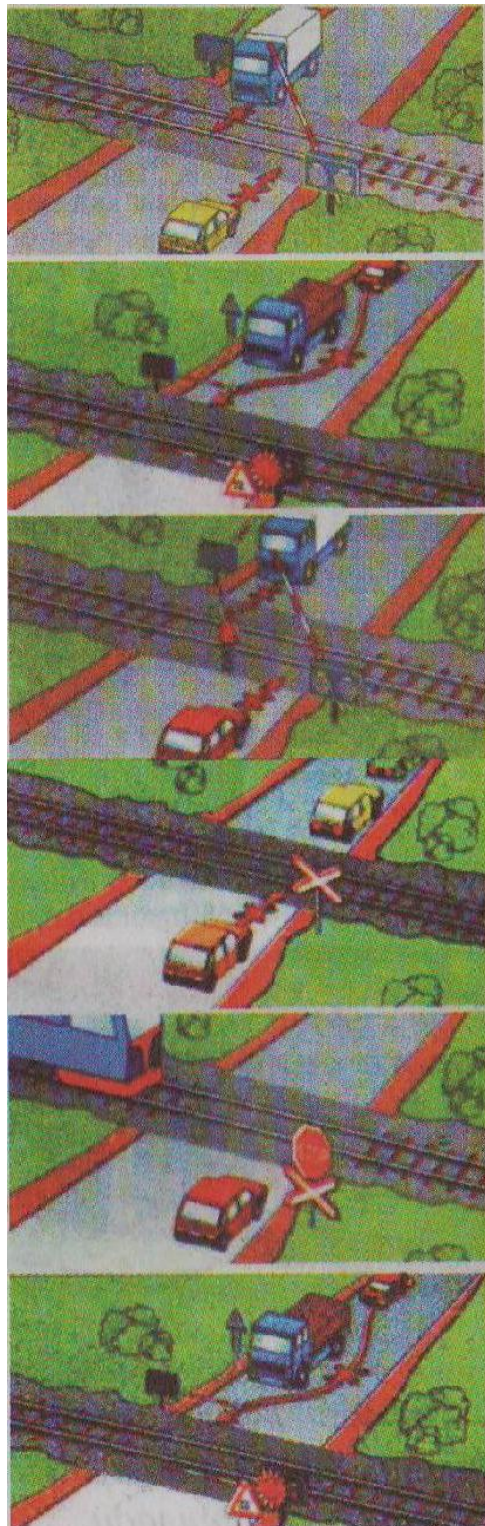
Transport vositalarining haydovchilari temir yo'llarni faqat temir yo'l kesishmalari orqali, poezd (lokomotiv, drezina)larga yo'l berib, kesib o'tishlari mumkin.

Temir yo'l kesishmalaridan tashqari joylardan uni kesib o'tish juda xavfli hisoblanadi (temir yo'l izlaridan o'ta olmay, majburiy to'xtab qolgan transport vositalari temir yo'lni to'sib qo'yadi va to'qnashuvga sabab bo'ladi).

Temir yo'l kesishmasiga yaqinlashib kelayotgan haydovchi yo'l belgilari va chiziqlariga, svetofor ishoralariga, shlagbaum xolatiga, kesishma navbatchisining ko'rsatmalariga amal qilishi, yaqinlashib kelayotgan poezd (lokomotiv, drezina) yo'qligiga ishonch hosil qilishi shart.

Temir yo'l kesishmasiga kirish quyidagi hollarda taqiqlanadi:

- svetofor ishorasidan qatpi nazar, shlagbaum yopiq, turgan yoki yopila boshlagan holatda;
- shlagbaumning bor-yo'qligidan, uning holatidan qat'i nazar, svetoforning taqiqllovchi ishorasida;
- kesishma navbatchisining taqiqllovchi ishorasida (navbatchi haydovchilarga oldi yoki orqasi bilan turib tayoqchani, qizil chiroq, yoki bayroqchani boshidan baland ko'tarib tursa yoki qo'llarini yonga uzatsa);



8.2-8.3-8.4-8.5-8.6-8.7-rasmlar

- kesishmadan keyin hosil bo'lgan tirbandlik tufayli haydovchi kesishmada to'xtashga majbur bo'ladigan hollarda;

- agar ko`rinish chegarasidagi masofada kesishmaga poezd (lokomotiv, drezina) yaqinlashib kelayotgan bo`lsa.

Bundan tashqari:

- kesishma oldida turgan transport vositalarining qarama-qarshi harakatlanish bo`lagiga chiqib aylanib o`tish;

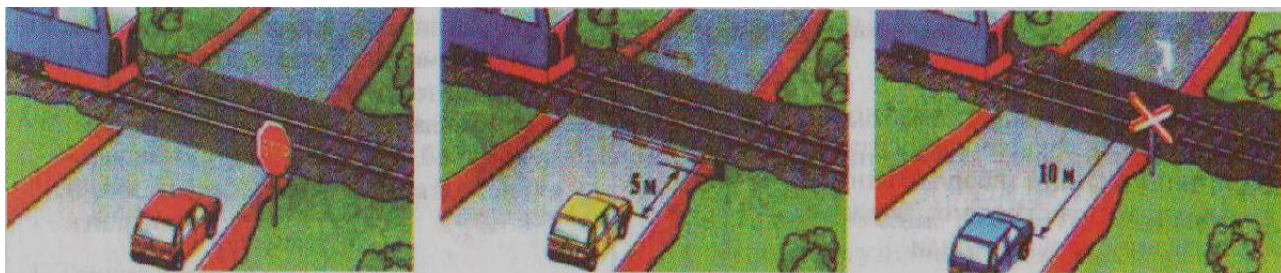
- shlagbaumni o`zboshimchalik bilan ochish;

- kesishma orqali zanjirli (qishloq, xo`jaligi, yo`l qurilishi va h.k.) mashina va mexanizmlarning yurib o`tishi (mexanik transport vositalariga yuklab olib o`tishga ruxsat etiladi);

- temir yo`l distantsiyasi boshlig`ining ruxsatisiz tezligi soatiga 8 kilometrdan kam bo`lgan transport vositalarini olib o`tish taqiqlanadi.

Kesishma orqali harakatlanish taqiqlangan hollarda haydovchi to`xtash chizig`i, 2.5 yo`l belgisi yoki svetofor oldida, ular bo`lmaganda shlagbaumgacha kamida 5 metr, shlagbaum bo`lmaganda esa birinchi temir yo`l iziga kamida 10 metr qolganda to`xtashi kerak.

Temir yo`l kesishmasida majburan to`xtab qolgan transport vositasining haydovchisi darhol odamlarni tushirish va kesishmani bushatish choralarini ko`rishi kerak.



8.8-8.9-8.10-rasmlar

Agarda kesishmani bo`shatishning iloji bo`lmasa, haydovchi:

- imkoniyati bo`lganda yaqinlashib kelayotgan poezd mashinistiga to`xtash ishorasini berish qoidasini tushuntirib, ikki kishini temir yo`l yoqasi bo`ylab ikki tomonga 1000 metr masofaga (agar bir kishi bo`lsa, yo`lning yaxshi ko`rinmaydigan tomoniga) yuborishi;

- transport vositasining yonida qolishi va umumiy xatar borligi ishorasini berishi;

- poezd ko`ringanda to`xtash ishorasini berib, u kelayotgan tomonga qarab yugurishi kerak.

Eslatma. To`xtash ishorasi qo`lni (kunduzi yorqin mato parchasi yoki aniq ko`rinadigan biror narsa bilan, tunda esa mashala yoki chiroq bilan) gir aylantirish orqali beriladi.

Umumiy xatar ishorasi bitta uzun va uchta qisqa tovush ishorasi orqali beriladi.

2. Avtomagistrallarda harakatlanish tartibi

Avtomagistral-transport vositalarining yuqori tezlik va xavfsiz harakatlanishlarini ta`minlovchi yo`l bo`lib, unga kirish 5.1, chiqish 5.2 belgilari bilan belgilanadi.

Avtomagistrallarda quyidagilar taqiqlanadi:

- piyodalar, uy hayvonlari, ot-aravalar, velosipedlar, mopedlar, traktorlar va o`ziyurar mashinalar, texnik tavsifnomasiga yoki holatiga ko`ra tezligi soatiga 40 kilometrdan kam bo`lgan transport vositalarining harakatlanishi;
- ruxsat etilgan to`la vazni 3,5 tonnadan ortiq, bo`lgan yuk avtomobillarining birinchi va ikkinchi bo`laklardan boshqa bo`laklarda harakatlanishi;



8.11-rasmlar

5.15 yoki 6.11 belgilari bilan belgilangan maxsus to`xtab turish maydonchalaridan boshqa joylarda to`xtash;

- ajratuvchi bo`lakning texnologik uzilish joylariga kirish va qayrilib olish;
- orqaga harakatlanish;

- transport vositasini o`rganish uchun boshqarish.

Avtomagistrallarda yuqori tezlikni ta`minlash uchun sekin yurib harakatga to`squinlik qiladigan transport vositalarining harakatlanishi va transport oqimining tezligiga salbiy ta`sir etuvchi ba`zi manyovr va harakatlar taqiqlanadi.

Qatnov qismida majburiy to`xtaganda haydovchi transport vositasini Qoidalarining 9-bobi talablariga muvofik, belgilashi va bunday holatlar uchun mo`ljallangan bo`lakka (qotnov qismining chetini bildiruvchi chiziqdan o`ng tomonga) olib chiqishning barcha choralarini ko`rishi kerak.

3. Turar joy dahalarida harakatlanish qoidalar

Aholi yashaydigan joy ko`cha, maydon, imorat, inshoot va shu kabilardan iborat bo`lib, bu joylarda kun davomida transport vositalari va piyodalarning uzluksiz harakatlanishi kuzatiladi.

Turarjoy dahalari aholining istiqomat qilishi uchun mo`ljallangan bo`lib, undagi harakatlanish ko`cha va maydonlardagi harakatlanishdan katta farq qiladi. Ko`pchilik holatlarda turarjoy dahalarida piyodalar uchun alohida trotuar bo`lmasdan, ularning harakatlanishi qatnov qismi bo`ylab belgilangan (piyoda va transport vositalariga yagona yo`lka).

Transport vositasining turarjoy dahasidagi yo`llardan tranzit harakatlanishi ko`zda tutilmagan, balki bu yo`llar istiqomat joyi bilan shahar ko`chalarini bog`lash uchun xizmat qiladi.

Turarjoy dahalarida istiqomat qiluvchilar ko`p harakatlanishi va har qadamda muyulishlardan bolalarning yugurib chiqib qolishlari mumkinligini hisobga olib, haydovchi xavfsizlikni ta`minlaydigan tezlik bilan harakatlanishi (YHQ. 12.1) hamda piyodalarga imtiyoz (YHQ. 19.1) berishi lozim. To`xtash va to`xtab turish uchun piyodalar transport vositalarining harakatlanishiga xalaqit bermaydigan joyni tanlashi kerak (YHQ- 14.4). Atrof-muhitni ishlab bo`lgan gazlar bilan bulg`atmaslik, istiqomat qiluvchilarga ziyon yetkazmaslik uchun to`xtab turganida avtomobil yurgizgichini ishdan to`xtatib, o`chirib qo`yish kerak.

Qatnov qismining kengligi yetarli darajada bo`lmagani sababli to`la vazni 3,5 tonnadan ortiq bo`lgan yuk avtomobillari to`xtab turganida, o`z gabarit o`lchamlari bilan

yo'lni piyoda va boshqa transport vositalaridan to'sib qo'yadi. Shu sababli turarjoy dahalarida tegishli belgilar yoki chiziqlar bo'lmasa, to'la vazni 3,5 tonnadan ziyod bo'lgan yuk avtomobillarining to'xtab turishlari taqiqlanadi.

Turarjoy dahalarida mexanik transport vositasini boshqarishni o'rgatish taqiqlanadi (YHQ- 19.2).

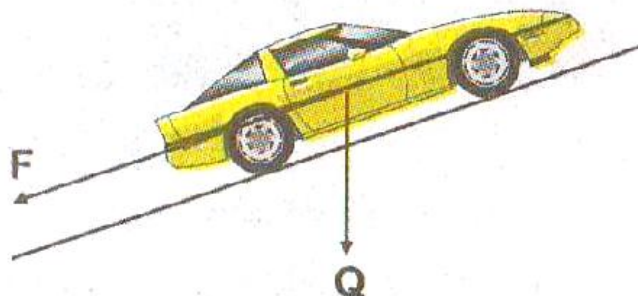
Yuqorida aytilganlardan tashqari, haydovchi turarjoy dahasida harakatlanar ekan, inshoot, qurilma va o'simliklarning shikastlanmasligini ta'minlashi zarur.

Turarjoy dahalaridan yo'lga chiqayotgan haydovchi, «Turarjoy dahasining oxiri» (5.39) belgisi bo'lishi yoki bo'lmasligidan qat'i nazar, unda harakatlanayotgan transport vositalariga va piyodalarga, shuningdek, undan chiqishda o'zining harakat yo'nalishini kesib o'tayotgan piyodalar va velosipedchilarga yo'l berishi kerak (YHQ. 10.2).

4. Tik nishablik va balandliklarda harakatlanish qoidalari

Qiyaliklarda avtomobillarning tik og'irlik kuchi pastga qarab tik yo'nalishda va nishablik tomon yo'nalgan, tashkil etuvchilarga ajraladi. Nishablik tomonga yo'nalgan og'irlik kuchining bir qismini tashkil etuvchi kuch shu yo'nalishda ketayotgan avtomobilning harakatlanishini tezlashtiradi. Nishablik

darajasi (h) yuqori bo'lmasa, u xavf tug'dirmaydi, balki haydovchiga moyil keladi. Lekin nishablik darajasi (h) ortib, yo'l uzaygan sari bu kuchning ta'siri oshadi va harakatlanish xavfsizligiga aks



ta'sir etib, avariya holatiga olib kelishi mumkin. Ayniqsa, tezlik (tezlanish) oshib ketishi natijasida tajribasiz yosh haydovchilar qiyaliklarda tez-tez tormoz beradilar. Bu esa, tormoz kolodkalarini qizib, ishdan chiqishiga olib keladi, bu muqarrar falokatdir. Dovonlarda va uzoq; tik nishabli yo'llarda to'xtatish tizimi ishlamay qolgan transport vositalari o'z harakatini to'xtatish uchun 5.40 belgisi bilan belgilangan (falokatli holatlar uchun mo'ljallangan) yo'lga kirishlari kerak. Bu maxsus qoplamali yo'l transport vositalarini xavfsiz to'xtatish uchun mo'ljallangan (YHQ.20.2).

Davlat standarti (GOST 2345-85)da ko'rsatilishicha, tik nishablik va balandliklarda xavfsizlik koeffitsiyenti 0,6 dan kam bo'lsa, bu joylarda 1.13-»Tik nishablik«, 1.14-»Tik

balandlik» belgilari o`rnatiladi. Biror to`siq sababli yo`lning torayib qolgan joylari bo`lsa, nishablikka tomon harakatlanayotgan transport vositasi haydovchisi ro`parasidagiga yo`l berishi kerak (YHQ.20.1).

Tik nishablik (1.13) belgisi o`rnatilgan qiyalik joylarda nishablik tomon yo`nalgan transport vositasi og`irlik kuchi ta`sirida tezlashib, uni boshqarishda katta xavf tug`iladi. Yo`l sharoitiga nisbatan yuqori bo`lgan tezlikda haydovchi avtomobilni boshqara olmay avariya sodir etishi mumkin. Shuning uchun haydovchi 1.13 belgisi o`rnatilgan qiyaliklarda avtomobilning uzatmasi yoki ulashish mexanizmini ajratmagan holda harakatlanishi lozim (YHQ. 20.3). Bu holatda nishablik tomonga yo`nalgan, og`irlik kuchi, yurgizgichga aks ta`sir etib, avtomobil harakatini sekinlashtiradi.

Nishablik tomon yo`nalgan og`irlik kuchi balandlik tomonga ko`tarilayotgan transport vositasi yo`nalishiga teskari bo`lib, uning harakatlanishiga aks ta`sir etadi. Tik balandlik tomon harakatlanayotgan avtomobil qo`shimcha qarshilikni yengishi kerak. Haydovchi yo`l sharoiti, balandlik darajasi va avtomobilning dinamikasini hisobga olishi, zarur bo`lsa, balandlikning oxirigacha to`xtamasdan yetib olishi maqsadga muvofiqdir.

9 - Mavzu: Transport vositalaridan foydalanish tartibi

Reja

- 1. Transport vositalarini boshqarishni o`rgatish**
- 2. Transport vositalarida odam tashish qoidalari**
- 3. Transport vositalarida yuk tashish qoidalari**
- 4. Velosiped haydovchilariga man qilingan harakatlar**

1. Transport vositalarini boshqarishni o`rgatish

Transport vositalarini boshqarishni dastlabki o`rgatish yopiq maydonchalarda yoki avtodromlarda o`tkazilishi kerak.

Transport vositalarini boshqarayotgan yosh, tajribasiz haydovchining rul chamberagini keskin burishi, ilashish (stsepleniye) tepkisini tez qo`yib yuborishi, tormoz tepkisini keskin bosishi yon-atrofdagi harakat ishtirokchilariga xavf tug`dirib, yo`l-transport hodisalarini keltirib chiqarishi mumkin. Shuning uchun boshqarishni o`rganuvchi transport vositalarini ravon boshqarishning dastlabki ko`nikmalarini yopiq maydonlarda, boshqa yo`l ishtirokchilaridan ajratilgan joylarda o`rganishi kerak.

Yo`llarda boshqarishni o`rgatishga faqat haydovchi ustoz ishtirokida, o`rganuvchi dastlabki boshqaruv malakasini yetarlicha egallaganidan so`nggina ruxsat etiladi. O`rganuvchi Qoidalar talablarini bilishi va ularga amal qilishi shart.

Ko`pchilik o`rganuvchilar birinchi xavfli vaziyatda o`zini yo`qotib qo`yishadi bu esa transport vositalarini boshqaruvsiz qolib, avariya olib keladi. O`rganuvchida dastlabki ko`nikma, malaka bo`lgani bilan ustoz haydovchisiz avtomobilni boshqarib bo`lmaydi.

Boshqarishni o`rgatayotgan haydovchi ustoz o`rgatish xuquqini beruvchi xujjatga, shu toifadagi transport vositasini boshqarish huquqini beruvchi guvohnomaga va bevosita 3 yillik haydovchilik faoliyatiga ega bo`lishi kerak.

Shaxsiy avtomobillarda boshqarishni o`rgatishda ham o`rgatuvchi haydovchilik guvohnomasidan tashqari, o`rgatish xuquqini beruvchi xujjatga ega bo`lishi kerak.

Haydovchilarni tayyorlash mashg'ulotlari o'quv yakunida avtomobil boshqarishni o'rganuvchi 18 yoshga, avtobus, tramvay va trolleybus boshqarishni o'rganuvchi esa 21 yoshga, mototsikl boshqarishni o'rganuvchi esa 16 yoshga to'lgan shaxslar bilan olib boriladi.

Boshqarishni o'rgatish uchun mo'ljallangan mexanik transport vositalari «Boshqarishni o'rgatish transport vositasi» taniqlik belgisi va haydovchi ustoz uchun orqani ko'rsatuvchi ko'zgu bilan jihozlanishi kerak. Bundan tashqari, boshqarishni o'rgatish transport vositalarida haydovchi ustoz uchun qo'shimcha ilashish (stsepleniye) va to'xtatish tepkilari ham bo'lishi kerak.

Yuqoridagi talablarga javob bersa, boshqarishini shaxsiy transport vositalarida ham o'rgatish mumkin.

Boshqarishni o'rgatish yo'nalishlari yo'l harakati xavfsizligi o'rganlari bilan kelishilishi shart. Boshqa yo'llarda boshqarishni o'rgatish taqiqlanadi.

Serqatnov yo'llarning tig'iz paytlarida boshqarishni o'rgatish tirbandliklarni vujudga keltirib, harakatlanishga to'sqinlik qilmasligi uchun boshqarishni o'rgatish yo'llari tasviri (sxemasi) YHXDX o'rganlari bilan kelishiladi.

2. Transport vositalarida odam tashish qoidalari

Odam tashish uchun avtobus, mikroavtobus, tramvay, trolleybus, yengil avtomobil kabilar ishlab chiqaruvchi korxonalar tarafidan mo'ljallangan bo'lib, harakatlanishdagi xavfsizliklari to'liq inobatga olingan. Ba'zi holatlarda yuk tashish uchun moslashtirilmagan avtomobillarda odam tashishni vaziyat taqozo qiladi. Bu juda ham mas'uliyatli bo'lib, harakatlanish xavfsizligi talablariga javob bera olishi kerak.

Yuk avtomobilining yukxonasida odam tashish «C» toifasidagi transport vositalarini boshqarish huquqiga ega bo'lgan, odamlar soni kabinadagilarni ham qo'shib hisoblaganda 8 nafardan ortiq, bo'lganda esa «C» va «D» toifasidagi transport vositalarini boshqarish huquqiga ega bo'lgan va shu toifadagi transport vositalaridan birini 3 yildan ortiq, boshqargan haydovchilar tomonidan amalga oshirilishi kerak.

Eslatma. Harbiy haydovchilarning yuk avtomobillarida odam tashishga yo'l qo'yish Mudofaa vazirligi tomonidan belgilangan tartibda amalga oshiriladi.

Odam tashish uchun mo'ljallangan yuk avtomobili yukxonasi bortining balandligidan 30 santimetr pastda joylashgan o'rindiqlar bilan jihozlanishi, ikki yon va orqa o'rindiqlar bortga mustahkamlangan bo'lishi kerak.

Suyanchiqlar yo'lovchilarga qulaylik yaratishdan tashqari, ularning xavfsizligini ham ta'minlaydi.

Tashiladigan odamlar soni jihozlangan o'rindiqlar sonidan oshmasligi kerak.

Keskin to'xtash va manyovrlar bajarishda yo'lovchi travma, tan jarohati olmasligi va harakatlanish davomida noqulayliklar sezmasligi uchun sayyoh avtobusi, shaharlararo qatnaydigan avtobus va odam tashiyotgan yuk avtomobillarida yo'lovchilar soni jihozlangan o'rindiqlar sonidan oshmasligi kerak.

Harakatni boshlashdan oldin haydovchi yo'lovchilarga avtomobilga chiqish, undan tushish va unga joylashish tartibi haqida tushuntirish berishi kerak.

Yo'lovchilarning xavfsizligi haydovchi tashishni qanday tashkil etganligiga ham bog'liq. Odam tashish uchun mo'ljallangan yuk avtomobillariga yo'lovchilarni chiqarish va tushirish, yo'l harakati xavfsizligiga asosan, transport vositasining orqa va trotuarga qaragan yon (bortlari) tomonidan tashkil etiladi.

Haydovchi harakatni boshlashdan oldin yo'lovchilar xavfsiz tashish sharoiti bilan ta'minlanganligiga ishonch hosil qilishi kerak.

Odam tashishga moslashtirilmagan yuk avtomobillarining yukxonasida faqat yukni olish uchun borayotgan yoki uni kuzatib borayotgan shaxslarning bo'lishiga yo'l qo'yiladi, bunda ular bortlardan pastda joylashgan o'rindiqlar bilan ta'minlanishlari kerak.

Yukni kuzatib borayotgan ekspeditor kuzatuvchi, harakat xavfsizligi talablariga asosan, o'z o'rindiqlarini yuk ortilgandan keyin yukxonaning orqa tomoniga joylashtirishlari kerak. Aks holda, keskin to'xtash natijasida oldinga suriladigan yuk kuzatuvchini kabinaga siqib qo'yishi mumkin.

Avtobuslarda yoki furgon yukxonali avtomobillarda bolalarni tashishda katta yoshli kuzatuvchi shaxs, bortli yuk avtomobilining kuzovida tashishda esa kamida ikki nafar katta yoshli kuzatib boruvchi shaxs bo'lishi shart. Bunday transport vositalarining oldi va orqa tomoniga «Bolalar guruhini tashish» taniqlik belgisi o'rnatilishi kerak.

Ushbu talablarga qo'shimcha ravishda, bolalarni tashish uchun mo'ljallangan yuk avtomobillari bortining balandligi bir metrdan kam bo'lmasligi kerak.

Yosh bolalar transport vositalari harakatlanishidagi xavfsizlikni to'liq anglay olmaydilar. Shu sababli bu masuliyat kuzatib boruvchilarga yuklatiladi.

Haydovchi transport vositasi to'liq, to'xtagandan keyin odamlarni tushirishi va chiqarishi, eshiklar yopilgandan so'nggina harakatlanishni boshlashi va to'liq, to'xtamaguncha ularni ochmasligi shart.

Odamlarni tashish quyidagi hollarda taqiqlanadi:

- avtomobilning kabinasidan tashqarida (bortli yuk yoki furgon yukxonali avtomobillarda odam tashishdan tashqari);

- traktorlar va boshqa o'ziyurar mashinalar, yuk tashiladigan tirkamalar, tirkama-uycha, yuk mototsikllari yukxonasida;

- mototsikllarning konstruksiyasida ko'zda tutilgan joylaridan tashqarida;

- 12 yoshga to'lmagan bolalarni mototsiklning orqa o'rindig'ida, shuningdek, yengil avtomobilga bolalarni ushlab turuvchi maxsus qurilma o'rnatilmagan bo'lsa, uning oldingi o'rindig'ida;

- 12 yoshga to'lmagan bolalarni hisobga olmaganda transport vositasining texnik tavsifnomasida ko'zda tutilgan miqdordan ortiq.

Bunda transport vositasining haqiqiy vazni uni ishlab chiqargan korxona belgilagan ruxsat etilgan to'la vazndan ortmasligi kerak.

3. Transport vositalarida yuk tashish qoidalari

Transport vositalarida tashiladigan yukni shunday joylashtirish kerakki, yo'lning notekis joylarida qo'zg'alib, burilish va qayrilishlarda muvozanat yo'qolib, yuk tushib ketmasligi kerak.

Tashilayotgan yukning vazni va o'qlarga tushadigan og'irlik miqdorining taqsimlanishi transport vositasini ishlab chiqargan korxona tomonidan belgilangan miqdordan oshmasligi kerak.

Aks holda bu transport vositasining harakatlanish xavfsizligiga tahdid soladi.

Haydovchi harakatni boshlashdan oldin yukning to'g'ri joylashganligiga va mahkamlanganligiga ishonch hosil qilishi, harakatlanish vaqtida esa yukning tushib ketmasligini va harakatlanishga xalaqit bermasligini ta'minlash maqsadida uning holatini kuzatib borishi kerak.

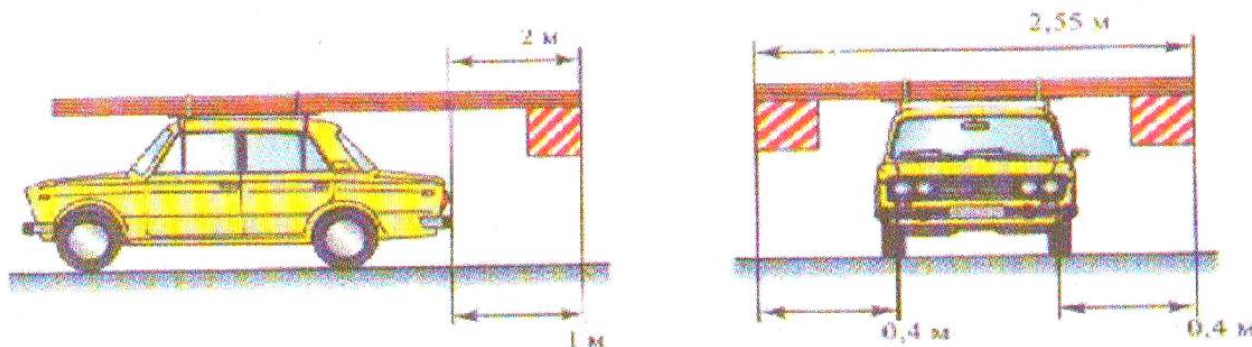
Bulardan tashqari, tashiladigan yuk yonib ketmasligi, chang-to'zon ko'tarmasligi, to'kilib yo'lni iflos qilmasligini haydovchi doimo nazorat qilib borishi kerak.

Quyidagi shartlarga amal qilganda yuk tashishga yo'l qo'yiladi:

- haydovchiga tevarak-atrof ko'rinishini cheklamasa;
- transport vositasini boshqarishni qiyinlashtirmasa va muvozanatni buzmasa;
- tashqi yoritish asboblari va yorug'lik qaytargichlarni, davlat raqami va taniqlik belgilarini, shuningdek, ishoralarni va qo'l bilan beriladigan ishoralarning ko'rinishini to'smasa;
- shovqin solmasa, chang ko'tarmasa, yo'lni va atrof-muhitni iflos qilmasa.

Agar yukning joylashuvi va holati qayd etilgan talablarga javob bermasa, haydovchi yuqorida sanab o'tilgan qoidalar buzilishini bartaraf etish choralarini ko'rishi, uning iloji bo'lmasa, bundan keyingi harakatlanishni to'xtatishi shart.

Transport vositasining gabaritlaridan old yoki orqa tomonga bir metrdan, gabarit chiroqlarining chetki qismidan 0,4 metrdan ortiq, chiqib turgan yuk ushbu Qoidalarining 28.3 bandiga muvofiq, «Katta o'lchamli yuk» belgisi bilan belgilanishi, qorong'i vaqtda va yetarlicha ko'rinmaydigan sharoitda esa bunga qo'shimcha qilib oldi oq, chiroq, yoki yorug'lik qaytargich, orqasi esa qizil chiroq, yoki yorug'lik qaytargich bilan belgilanishi kerak.



9.1-rasm

O'ta og'ir, katta o'lchamli va xavfli yuklarni tashish, gabarit o'lchamlari yukli yoki yuksiz xolda eni 2,5 metrdan va balandligi yo'l satxidan 4 metrdan, uzunligi bitta tirkama bilan 20 metrdan ortiq, bo'lgan yoxud yuki transport vositasining orqa nuqtasidan 2 metrdan ortiq, chiqib turgan transport vositalarining,

ikki yoki undan ortiq tirkamali avtopoyezdlarning harakatlanishi uchun YHX organlarining ruxsatnomasi bo'lishi shart.

Ruxsatnomada harakatlanish yo'nalishi va vaqti ko'rsatiladi. Tashilayotgan yukning hajmi, o'lchamlari va xavflilik darajasiga ko'ra YPX ning patrul avtomobili kuzatishga jalb etilishi mumkin.

4. Velosiped haydovchilariga man qilingan harakatlar

Yo'lda velosiped, aravani boshqarish, xayvonlarni haydab o'tish yoki ularni minib o'tish 14 yoshga to'lgan, mopedni boshqarish esa 16 yoshga to'lgan shaxslarga ruxsat etiladi.

Velosipedlar, mopedlar, aravalarni boshqarish, hayvonlarni minib borish yoki haydab ketish paytida yo'ning chetki o'ng bo'lagida, imkon boricha o'ng tomondan, bir kator bo'lib harakatlanishga yo'l qo'yiladi. Agar piyodalarga xalaqit bermasa, yo'l yoqasidan ham harakatlanishga ruxsat etiladi.

Yo'ning qatnov qismida harakatlanishda velosipedchilar, aravalar jamlanmasi, minib olingan hayvonlar guruhlar va haydab ketilayotgan hayvonlar podasi yo'l harakati xavfsizligini ta'minlaydigan hamda ularni quvib o'tishni osonlashtiradigan guruhlariga bo'linishi kerak.

Velosiped tovush bergich moslamasi bilan jihozlangan va uning tormozi soz bo'lishi zarur. Qorong'i vaqtda va yetarli ko'rinmaslik sharoitida velosipedning old tomoniga oq, rangli, orqa tomoniga qizil rangli chiroqcha yoki qizil rangli nur qaytargich, yon tomonlariga esa zarg'aldoq, yoki qizil rangli nur qaytargich o'rnatilishi kerak.

Velosiped va moped haydovchilariga quyidagilar taqiqlanadi:

- rulni bir qo'lda ushlab harakatlanish (manyovrdan oldin ishoralar berish bundan mustasno);
- yo'lovchi tashish (ishonchli oyoq, qo'ygich bilan jihozlangan qo'shimcha o'rindiqlarda 7 yoshgacha bo'lgan yo'lovchini tashish bundan mustasno);
- gabaritdan bo'yiga va eniga 0,5 metrdan ortiq, chiqib turgan yoki boshqarishga xalaqit beradigan yuklarni tashish;
- velosiped yo'lkasi bo'lgan holda yo'ning qatnov qismida harakatlanish;
- tramvaylar harakatlanadigan yo'llarda va tegishli yo'nalishda bo'lagi bittadan ko'p bo'lgan yo'llarda chapga burilish yoki qayrilib olish;

- velosipedlarni va mopedlarni shatakka olish, shuningdek, ulardan shatakka olishda foydalanish (velosiped va mopedlarga mo'ljallangan tirkamalar bundan mustasno).

Chorrahadan tashqaridagi harakat tartibga solinmaydigan joylarda velosiped yo'lkasida borayotgan velosiped va moped haydovchilari bu yo'lka bilan kesishgan yo'llarda harakatlanayotgan transport vositalariga yo'l berishlari kerak.

Ot-aravalarda orqaga tisarilib ketishga yo'l qo'ymaydigan tirgaklar va uni to'xtatib turadigan moslama bo'lishi kerak.

Qorong'i vaqtda va yetarli ko'rinmaslik sharoitida yo'lda harakatlanayotgan ot-aravaning old tomoniga oq, rangli chiroqcha yoki ikkita nur qaytargich, orqa tomoniga esa qizil rangli chiroqcha yoki ikkita nur qaytargich o'rnatilishi kerak.

Yondosh hududdan yoki ikkinchi darajali yo'ldan ko'rinish cheklangan joylarda yo'lga chiqayotgan arava haydovchisi hayvonlarning jilovini qo'yib yubormasligi kerak.

Hayvonlar yo'llarda asosan kunning yorug' vaqtida haydab boriladi. Podachilar hayvonlarni mumkin qadar yo'lning o'ng chetidan olib yurishlari kerak.

10 - Mavzu: Transport vositalaridan foydalanishni taqiqlovchi shartlar

Reja

1. Tormoz tizimi nosozliklari bo'yicha taqiqlovchi shartlar
2. Boshqaruv qurilmasi bo'yicha taqiqlovchi shartlar
3. Tashqi yoritgichlar bo'yicha taqiqlovchi shartlar
4. Oyna tozalagich bo'yicha taqiqlovchi shartlar
5. Shinalar bo'yicha taqiqlovchi shartlar
6. Yurgizgich (motor) bo'yicha taqiqlovchi shartlar

1. Tormoz tizimi nosozliklari bo'yicha taqiqlovchi shartlar

Tormoz tizimining tuzilishi o'zgartirilsa, ishlab chiqargan korxona talabiga mos kelmasa yoki transport vositasining shu turida ko'zda tutilmagan tormoz suyuqligi yoki boshqa qismlar qo'llanilsa.

Ishchi tormoz tizimining samaradorligi quyidagi me'yorlar talabini ta'minlamasa:

10.1-jadval

T/r	Transport vositasi turi	Tormoz yo'li (ko'pi bilan) metr hisobida			
		1981 yil 1.01 dan ishlab chiqarila boshlagan		1981 yil 1.01 dan oldin ishlab chiqarila boshlagan	
		Aslahalangan xolda	To'la vaznda	Aslahalangan xolda	To'la vaznda
1	Yengil avtomobillar va ularning yuk tashishga moslashtirilgan turlari	12,2	12,9	14,5	16,2
	ular shatakka olganda	13,6	16,5	14,5	16,5
2	Avtobuslar:				
	to'la vazni 5 tonna va undan kam bo'lgan	13,6	17,0	18,7	21,2
	to'la vazni 5 tonnadan ortiq, bo'lgan	16,8	17,4	19,9	21,2
3	Yuk avtomobillari:				
	to'la vazni 3,5 tonna va undan kam bo'lgan	15,1	19,0	19,0	23,0

	to`la vazni 3,5 tonnadan 12 tonnagacha va 12 tonna bo`lgan	17,3	20,1	18,4	23,0
	to`la vazni 12 tonnadan ortiq bo`lgan	16,0	19,7	17,7	23,0
4	Avtopoyezdlar shatakchi transport vositasi bilan:				
	to`la vazni 3,5 tonna va undan kam bo`lgan	17,7	21,8	22,7	25,0
	to`la vazni 3,5 tonnadan 12 tonnagacha va 12 tonna bo`lgan	18,8	21,3	22,1	25,0
	to`la vazni 12 tonnadan ortiq bo`lgan	18,4	20,8	21,9	25,0
5	Ikki g`ildirakli mototsikl va mopedlar	7,5	7,5	7,5	7,5
6	Kajavali mototsikllar	8,2	8,2	8,2	8,2

Izoh. 1. Ishchi tormoz tizimining samaradorligi davlat na`munasiga muvofiq, boshqa o`lchamlar bilan ham belgilanishi mumkin.

2. Ishchi tormoz tizimi-yo`lning beton, asfaltbeton, quruq, toza tekis qoplamali, yotiq qismida tormozlash boshlangan vaqtidagi tezligi avtotransport vositalari uchun soatiga 40 km, mototsikl, mopedlar uchun soatiga 30 km bo`lganda sinovdan o`tkaziladi. Agar haydovchi tormozlash vaqtida to`g`ri yo`nalishni saqlash uchun harakatlanish izini o`zgartirishga majbur bo`lsa yoki to`g`ri chiziqli harakati buzilsa, sinov natijalari bekor qilinadi.

Gidravlik tormoz uzatmasining zichligi (germetikligi) buzilgan bo`lsa.

Pnevmatik tormoz uzatmasining zichligi buzilishi natijasida havo siquvchi moslama (kompressor) ishlamay turganda va boshqaruv qismlari ulanmaganda - 30 daqiqada, ulanganida - 15 daqiqada tizimdagi havo bosimi 0,05 MP (0,5 kg/sm²)dan ko`p pasayishiga sabab bo`lsa.

Tormoz uzatmasidagi havo bosimini o`lchaydigan asbob (manometr) ishlamasa.

To`xtatib turish tormoz tizimi transport vositalarini quyidagi joylarda harakatsiz holatda ushlab tura olmasa:

- to'la vazndagi transport vositalarini 16 foizdan kam bo'lmagan qiyalikda;
- aslahalangan holatdagi yengil avtomobillar, ularning yuk tashishga moslashtirilgan turlari, shuningdek, avtobuslarni 23 foizdan kam bo'lmagan qiyalikda;
- aslahalangan holatdagi yuk avtomobillari va avtopoyezdlarni 31 foizdan kam bo'lmagan qiyalikda.

Izoh. To'xtatib turish tormoz tizimi sinovdan o'tkazilayotganda yurgizgich transmissiyadan ajratilgan bo'lishi kerak.

Qulflovchi moslama to'xtatib turish tormoz tizimining dastagi (richagi) ni ushlab tura olmasa.

2. Boshqaruv qurilmasi bo'yicha taqiqlovchi shartlar

Boshqaruv qurilmasidagi lyuft (qismlar birikmasidagi yeyilish) yig'indisi quyidagi ko'rsatkichdan katta bo'lsa:

T/r	Transport vositasining turi	Erkin qismlar o'rtasidagi yoyilish yig'indisi, ko'pi bilan gradus hisobida
1	Yengil avtomobillar va ular asosida yaratilgan yuk avtomobillari xamda mikroavtobuslar	10
2	Avtobuslar	20
3	Yuk avtomobillari	25

Boshqaruv qurilmasidagi qismlar tuzilishida ko'zda tutilmagan sezilarli o'zgarishlar yoki transport vositasida yukxonasi (rama, kabina, shassi)ga nisbatan qo'zg'algan bo'lsa, qurilmadagi rezkali birikmalar tegishli ravishda mahkamlanmagan bo'lsa.

Boshqaruv qurilmasining tuzilishida ko'zda tutilmagan kuchaytirgich yoki mototsikllarda tebranishni pasaytiruvchi asbob (dempfer) nosoz bo'lsa yoki umuman bo'lmasa.

Boshqaruv qurilmasida qoldiq deformatsiya izlari, darz ketgan joylari va boshqa nuqsonlari bo'lgan qismlar o'rnatilgan, shu transport vositasi turida ko'zda tutilmagan yoki ishlab chiqargan korxona talabiga mos kelmaydigan qismlar va suyuqliklar qo'llangan bo'lsa.

3. Tashqi yoritgichlar bo'yicha taqiqlovchi shartlar

Tashqi yoritgichlar soni, turi, joylashuvi va ishlash tartibi transport vositasining tuzilishi talabiga mos kelmasa.

Izoh. 1. Mototsikl, mopedlar bitta, boshqa transport vositalari esa ikkita tumanga qarshi faralar bilan jihozlangan bo'lishi mumkin.

Tumanga qarshi faralar yo'l yuzidan 250 mm dan kam bo'lmagan balandlikda joylashishi, lekin yaqinni yorituvchi faralardan baland bo'lmashligi, transport vositasining o'qiga mutanosib va tashqi gabaritdan ko'pi bilan 400 mm uzoqlikda joylashishi kerak.

2. Tumanga qarshi bitta yoki ikkita qizil chiroq transport vositalarining orqasiga 400-1200 mm balandlikda va to'xtatish ishorasida kamida 100 mm yaqinlikda o'rnatiladi.

3. Tumanga qarshi fara, orqa chiroqlar, gabarit chiroqlari va davlat raqami belgisini yorituvchi chiroqlar bir vaqtda yoqilishi kerak.

4. Yengil transport vositasi va avtobusga bitta yoki ikkita qo'shimcha qizil rangli. Tormoz berganda yonuvchi chiroqni 1250-1400 mm balandlikda o'rnatishga ruxsat etiladi.

5. Ishlab chiqarilishi to'xtatilgan yengil avtomobillarga boshqa turdagi, rusumdagi transport vositalarining tashqi yoritgichlarini o'rnatishga ruxsat etiladi.

Yorituvchi fara nurining yo'nalishi buzilgan bo'lsa.

Agar tashqi yoritgichlar va nur qaytargichlar belgilangan tartibda ishlamayotgan yoki ifloslangan bo'lsa.

Yoritish asboblariidan nur sochuvchisi bo'lmasa yoxud nur sochuvchi va lampalar tegishli yorug'lik asboblari turiga mos bo'lmaganida foydalanilgan bo'lsa.

4. Oyna tozalagich bo'yicha taqiqlovchi shartlar

Oyna tozalagich belgilangan tartibda ishlamayotgan bo'lsa.

Transport vositasining tarkibida ko'zda tutilgan oyna yuvgich ishlamayotgan bo'lsa.

5. Shinalar bo'yicha taqiqlovchi shartlar

Yengil avtomobillar shinasi naqshlari izlarining qoldiq chuqurligi 1,6 mm, yuk avtomobillarini 1,0 mm, avtobuslarniki 2,0 mm, mototsikl va mopedlarniki 0,8 mm dan kam bo'lsa.

Izoh. Tirkamalar shinasi naqshlari izlarining qoldiq, chuqurligi shatakchi transport vositasi shinalari uchun belgilangan me'yorda bo'lishi kerak.

Shinalarning ba'zi joylari shikastlangan yoki boshqa nuqsonlarga (kesilgan, yorilgan) ega bo'lsa.

Qo'shaloq, shinalar orasiga xavf-xatar tug'diruvchi begona jismlar qisilib, tiqilib qolgan bo'lsa.

Shina o'lchamlari yoki unga cheklangan og'irlik transport vositasining turiga mos kelmasa.

Transport vositasining bitta o'qiga diagonal va radial, shuningdek, har xil naqshli shinalar o'rnatilgan bo'lsa.

Shaharlararo qatnaydigan avtobusning oldingi o'qiga naqshi qayta tiklangan shina, boshqa o'qiga esa ikkinchi marta (2-darajali) ta'mirlash yo'li bilan tiklangan shinalar o'rnatilgan bo'lsa.

Yengil avtomobillar va avtobuslarning (shaharlararo qatnaydigan avtobuslardan tashqari) oldingi o'qiga ikkinchi marta (2-darajali) ta'mirlash yo'li bilan tiklangan shinalar o'rnatilgan bo'lsa.

6. Yurqizgich (motor) bo'yicha taqiqlovchi shartlar

Ishlab chiqqan gazlar tarkibida zararli moddalar yoki tutash darajasi belgilangan me'yordan ortiq bo'lsa.

Yonilg'i uzatish tizimi zich (germetik) bo'lmasa.

Radio to'lqinlaridagi shovqinni so'ndiruvchi moslamalar bo'lmasa.

Ishlab chiqarilgan gazlarni chiqarish tizimi buzuvchi bo'lsa.

YHX organlari ruxsatisiz yurgizgich tuzilishiga o`zgartirish kiritilgan, boshqa turdagi yonilg`ida ishlatish uchun qo`shimcha moslama va jihozlar o`rnatilgan bo`lsa.

7. Transport vositasi tuzilishining bo`lak qismlari

Transport vositasining tuzilishida ko`zda tutilgan orqa tomonni ko`rsatuvchi ko`zgu bo`lmasa.

Tovush moslamasi (signal) ishlamasa.

Transport vositasiga tevarak-atrof ko`rinishini cheklaydigan qo`shimcha narsalar, ko`zgusimon, shuningdek, tegishli davlat standartlarida belgilangan me`yorlarni buzgan holda tayyorlangan, rangi o`zgartirilgan (qoraytirilgan) oynalar o`rnatilgan bo`lsa.

Izoh. Yengil avtomobillarning oldingi ikki yoniga orqa tomon ko`rinishini ta`minlaydigan tashqi ko`zgu o`rnatilgandagina orqa oynasiga parda o`rnatishga ruxsat etiladi.

11 - Mavzu: Yo`llarda harakat xavfsizligini ta`minlashning davlat boshqaruv tizimi

Reja

- 1. Yo`llarda harakat xavfsizligini ta`minlashning davlat boshqaruv tizimi.**
- 2. O`zbekiston Respublikasining harakat xavfsizligi to`g`risidagi qonuni.**
- 3. Yo`l harakatini tashkil etishda “Avtomobil – Haydovchi – Yo`l – Piyoda –Muhit” tizimining o`zaro bog`liqligi.**

1. Yo`llarda harakat xavfsizligini ta`minlashning davlat boshqaruv tizimi

O`zbekiston Respublikasining “Yo`l harakati xavfsizligi” to`g`risidagi qonunidan kelib chiqqan holda, yo`l harakati xavfsizligini ta`minlash sohasida davlat boshqaruvi O`zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasi, mahalliy davlat hokimiyati o`rganlari va mahsus vakolatli davlat o`rganlari tomonidan amalgam oshiriladi.

Yo`l harakati xavfsizligini ta`minlash sohasida mahsus vakolatli davlat o`rganlariga quyidagilar kiradi:

O`zbekiston avtomobil va daryo transporti agentligi;

O`zbekiston avtomobil yo`llari qurilish va ulardan foydalanish davlat – aktsiyadorli kontserni;

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

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 buzilish hollarini, yo'l transport hodisalari va boshqa ko'rsatkichlarni hisobga olishning yagona tizimini tasdiqlash.

2. O'zbekiston Respublikasining harakat xavfsizligi to'g'risidagi qonuni

Yo'l harakati xavfsizligini taminlash davlat dasturlarini amalga oshirish;

Yo'l harakati xavfsizligini taminlash 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'rsatishni tashkil etish;

Yo'l-transport hodisalari oqibatida jarohatlanganlarning 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'llarning, shuningdek, shahar elektr transporti yo'llarining qurilishi va soz holatda saqlanishini ta'minlash;

Qonuniy hujjatlarga muvofiq boshqa vakolatlarni amalga oshirish.

O'zbekiston avtomobil va daryo transporti agentligining yo'l harakati xavfsizligini taminlash sohasidagi vakolatlari:

Yo'l harakati xavfsizligini taminlash davlat dasturini 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 hizmatlar sertifikatlashtirilishini amalga oshirilishini;

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

Qonun hujjatlariga muvofiq boshqa vakolatlarni amalga oshirish.

O'zbekiston avtomobil yo'llari qurilish 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 ahborot 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 qatnovi uchun hatarli joylarini aniqlash va bu joylarda yo'l harakatini tashkil etishni takomillashtirish choralarini ko'rish;

Og'ir vaznli, yirik o'lchamli, havfli va mahsus yuklarni tashuvchi transport vositalarining qatnov yo'nalishlarini belgilashda ishtirok etish, shuningdek, yo'l hizmati ko'rsatish obektlari joylashuviga rozilik berish;

Qonuniy hujjatlarga muvofiq boshqa vakolatlarni amalga oshirish.

O'zbekiston Respublikasi Ichki ishlar vazirligi Davlat harakat xavfsizligi nazorati yo'l harakat 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 boorish;

Jamoat transportining, shuningdek og'ir vaznli, yirik o'lchamli, havfli va mahsus yuklarni tashuvchi transport vositalarining qatnov yo'nalishlarini belgilashda ishtirok etish;

Yo'llarni, temir yo'l kesishuvi joylarini, avtomobil yoqilg'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 harakati boshqarish vositalari bilan jihozlanishi ustidan nazorat olib borish;

Yo'l harakati xavfsizligi standartlari, qoidalar 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'yhatini yuritish;

Transport vositalarini boshqarish xuquqiga doir guvohnomalar berish;

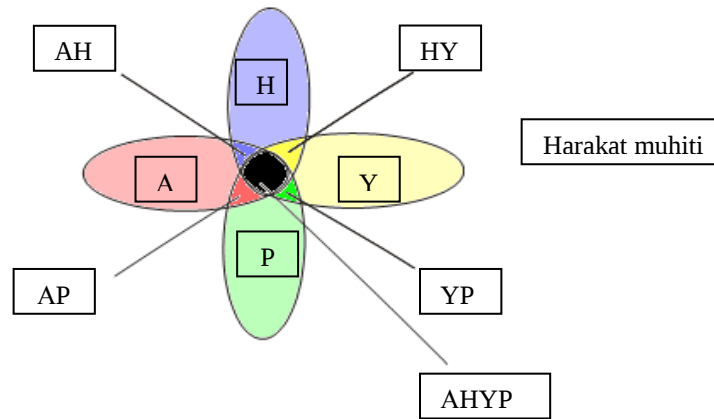
Qonuniy hujjatlarga muvofiq uning vakolat doirasiga berilgan ma'muriy xuquqbuzarliklar to'g'risidagi ishlarni ko'rish;

Qonuniy hujjatlariga muvofiq boshqa vakolatlarni amalga oshirish.

3.Yo'l harakatini tashkil etishda "Avtomobil – Haydovchi – Yo'l – Piyoda – Muhit" tizimining o'zaro bog'liqligi

Avtomobil yo'llarida insonlar tomonidan boshqariladigan turli xildagi mehanik va mehanik 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-muhit" tizimi orqali belgilanadi. Ular o'z navbatida atrof-muhitda faoliyat ko'rsatadilar (11.1-rasm).



11.1-rasm. “Avtomobil-haydovchi-yoʻl-piyoda-muhit” tizimi

Tizimga quyidagi tashkiliy qismlar kiradi. A (Avtomobil), H (Haydovchi), Y (Yoʻl), P (Piyoda). Bu tashkiliy qismlar muhitda faoliyat koʻrsatibgina qolmasdan, atrof – muhit bilan ularning har biri chambarchas bogʻliq boʻladi. “Muhit” deb atrof-muhitning yoʻl harakati xavfsizligiga mujassamlashgan taʼsiri tushuniladi va u quyidagi faktorlardan tashkil topadi: 1) ob-havo (meteorologik koʻrinish, yogʻingarchilik, shamol, temperatura); tabiiy-landshaft (tekislik, qir-adirlik, togʻlik, yer osti, yer usti suvlari va h.k.z.); mehanik (shovqin, chang, tebranish, gaz chiqindilari bilan ifloslanganlik va h.k.). A-H-Y-P-M” tizimida mehanik “Avtomobil-yoʻl (AY)” va biomehanik “Haydovchi-avtomobil”, “Haydovchi-Yoʻl”, “Piyoda-Avtomobil”, va “Piyoda yoʻl”, hamda biologik “Haydovchi-Piyoda”, tizimlarini ajratib koʻrsatish mumkin.

“A-H-Y-P-M” tizm optimal faoliyat koʻrsatishida har bir tashkil etuvchinind alohida hamda, ularning birgalikdagi (AH, HY, YP, AP va boshqa) tasniflari katta ahamiyatga ega.

Avtomobil transportining konstruktiv oʻlchamlari (parametrlari) yoʻl harakatining tasnifiga taʼsir koʻrsatadi. Bunda avtomobilning geometrik oʻlchamlari, tortish va tormozlanish sifati, boshqarilish darajasi, haydovchi ish joyining qulayligi muhim oʻrin egallaydi.

Yoʻl harakati xavfsizligi eng asosan haydovchining ishonchliligiga, uning tayyorgarligiga va ishlash qobiliyatiga bogʻliq.

Piyodalar yoʻl harakatida alohida oʻrin egallaydilar. Ular yoʻl harakat qoidalarini mukammal bilishlari va amal qilishlari real yoʻl sharoitlarida harakat xavfsizligini taʼminlashga imkon yaratadi.

Umumiy tomonlarda optimal ravishda kelib chiqqan holda, yoʻl harakati xavfsizligini taʼminlashga birinchi navbatda “A-H-Y-P-M” tizimidagi har bir tashkil etuvchining va birgalikda faoliyat qiluvchilarning tasniflarini optimallashtirish orqali erishish mumkin.

Nazorat savollari:

- 1. «A-X-Y-P-M» tizimi qanday manoga ega?**
- 2. Avtomobillashtirish deganda nimani tushunasiz?**
- 3. Avtomobillashtirish darajasi qanday belgilanadi?**

12 - Mavzu: Harakat havfsizligini tashkil etish asoslari

Reja

1. Harakatni tashkil etishning maqsadi va vazifalari
2. O'zbekiston Respublikasida avtomobillashtirish va yo'l tarmoqlarining o'sish ko'rsatkichlari
3. Harakatni tashkil etish bo'yicha me'yoriy hujjatlar

1. Harakatni tashkil etishning maqsadi va vazifalari

Avtomobil yo'llarida harakat tartibsiz ravishda vujudga keladi. Har bir haydovchi o'ziga qulay harakat rejimini tanlaydi hamda o'zi tanlagan harakat rejimining boshqa harakat qatnashchilariga ta'siri bilan hisoblashmaydi. Shuningdek, turli rusumli avtomobillarning har xil dinamik sifati harakat rejimiga ta'sir qilishi muqarrar. Yo'l harakatida avtomobillarning o'zaro ta'siri harakat miqdori qancha ko'p bo'lsa, shuncha orta boradi.

Yo'l harakatini tashkil etish yo'llarda harakatni boshqarish bo'yicha huquqiy, tashkiliy-texnikaviy tadbirlar va boshqaruv harakatlari majmui.

Yo'l harakatini tashkil etishda transport vositalari oqimini maksimal darajada yo'lning geometrik o'lcham imkoniyatlaridan foydalanib, uning har xil bo'laklarida xavfsiz harakat rejimini va yuqori o'tkazish qobiliyatini ta'minlashga qaratilib, u transport vositalarini yuqori samaradorlik bilan harakatlanishiga qaratilgan tadbirlar tizimidan iborat. Yo'l harakatini tashkil etish tamoyillari quyidagilarga qaratiladi: transport oqimini to'g'ri yo'naltirishga, kerak hollarda ularni tezliklar bo'yicha guruhlariga ajratishga, har bir yo'l bo'lagi uchun ratsional tezliklarni belgilashga, haydovchilarga o'z vaqtida harakat marshruti va yo'l sharoiti to'g'risida axborot berishga.

Harakatni tashkil etishni takomillashtirish progressiv boshqarish vositalari (harakatni boshqarishni avtomatik tizimi; svetafor ob'ektlarini «yashil to'lqin», «yashil ko'cha» tizimi usulida ishlashi; tezlashuvchi-sekinlashuvchi, reversiv, rezerv polosalaridan foydalanish, ba'zi bir ko'chalarni bir tomonli harakatga o'tkazish va h.k.z.) chorrahalarini har xil sathda o'tkazish, shuningdek, transport vositalarining

harakat marshrutini ratsional ravishda tanlash yordamida erishiladi. Yo'l harakatini tashkil etishda EHM yordamida avtobus va trolleybuslarni, shuningdek, yalpi yuk tashuvchi avtomobillarni optimal harakatlanish grafigini to'g'ri tuzish katta ahamiyatga ega. Tig'iz soatlarda harakatni tashkil etish maqsadida asosiy magistralning tirband yo'l bo'laklaridagi transport oqimining harakati aylanma yo'llar orqali o'tishga intiladi. Harakatlanish tartibini oshirish uchun avtomobil va avtobuslarga ikki tomonlama radio aloqa o'rnatiladi, bu esa harakat grafigini yo'lda nazorat qilish imkonini beradi. Yo'l harakatini tashkil etishda quyidagi xujjatlarning ahamiyati katta. «Yo'l harakati xavfsizligi to'g'risidagi» O'zbekiston respublikasining qonuni; yo'l harakati qoidasi; transport vositalarining konstruktiv xavfsizlik me'yorlari; yo'l va ko'chalar uchun qurilish me'yorlari va qoidalari, shuningdek, harakat xavfsizligi bo'yicha soha me'yoriy xujjatlari.

Avtomobil transporti ishini, haydovchi mehnatini, yo'ldagi transport vositalarining va piyodalarning harakatini tashkil etishni bir biridan farqlash lozim. Birinchi ikki masala bilan asosan avtokorxonalar, keyingisi bilan esa yo'l xo'jaliklari, davlat avtomobil nazorati organlari va xokimiyat vakillari shug'ullanadi.

Yuqorida keltirilganlardan kelib, chiqib yo'l harakatini tashkil qilishning asosiy maqsadi deb har xil transport vositalarini yuqori tezliklar bilan yo'ning turli bo'lagidan yilning har qanday ob-havo sharoitlarida xavfsiz o'tkazilishi tushuniladi.

Harakatni tashkil qilishning asosiy vazifalari quyidagilardan iborat:

- transport vositalarining harakat tartibini belgilash va ta'minlash;
- avtomobilni yuqori samaradorlik bilan ishlashini ta'minlash va eng yaxshi yul sharoitlarini vujudga keltirish;
- harakat xavfsizligini ta'minlash;
- atrof-muxitni bulgatmaslik;
- transport vositalarini va yul sharoitlarini tez ishdan chikmasligini ta'minlash.

Harakatni tashkil kilish buyicha kuyidagi vazifalarni muvaffakiyatli bajarish uchun turli vazirliklar, korporatsiyalar, kontsernlar, uyushmalar va hokimiyatlar darajasida keng ko'lamlik faol ishlar olib borilishi zarur. Bunda harakatni tashkil qilishdagi yechiladigan masalalarni ko'lamiga qarab uch darajaga bo'lish mumkin:

1. **Davlat ahamiyatidagi daraja.** Bu darajada yo'lda harakatlanish qonun va me'yorlari tuziladi, «avtomobil-haydovchi-yo'l-piyoda-muhit» tizimidagi elementlarga talab standartlashtiriladi, yo'l tarmog'ining rivojlanish rejalari tuziladi, davlat miqyosida avtomobilizatsiya ko'lami muvofiqlashtiriladi.

2. **Vazirliklar darajasi.** Bu daraja passajirlarni va yuk tashishni takomillashtirish va rivojlantirish; transport vositalarini ishlab chiqarish; yo'llarni qurish; ta'mirlash; yo'lda yurishni tashkil qilishda ishlatiladigan texnik vositalarni ishlab chiqarish; haydovchilarni tayyorlash va yo'l qoidalarini yo'l harakati qatnashchilariga targ'ibot qilish masalalari ko'rib chiqiladi.

3. **Muhandis xizmati darajasi.** Bu darajada yo'lda harakatni tashkil qilish bo'yicha izlanishlar; yo'lining xavfli uchastkalarida harakatlanish sharoitlarini yaxshilash; transport vositalarini texnik ko'rikdan o'tkazish; harakatni tashkil qilish uchun ishlatiladigan texnik vositalarni tadbiq etish va ishlatish; haydovchilar va piyodalarning yo'l harakati qoidalariga rioya qilishlarini nazorat qilib borish masalalari hal qilinadi.

2. O'zbekiston respublikasi avtomobillashtirish va yo'l tarmoqlarining o'sish ko'rsatkichlari

Butun dunyoda avtomobillar soni kundan-kunga ko'payish 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 boshladi. Ayni vaqtda zavod konveyeridan 250 ming avtomobil ishlab chiqarildi, uning 51 minggi eksport qilindi. Faqatgina 2000 yilda zavodda 30,7 ming dona avtomobil ishlab chiqarildi. Shuningdek, 1999 yil avgust oyila 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 zavodga ega bo'lgan 26 davlat bo'lib kirdi.

Akademik O.V.Lebedev ma'lumotiga ko'ra O'zbekistondagi avtomobil zavodlaridan 2007 yilga kelib yiliga 350.000 avtomobil ishlab chiqarilib, undan 2/3 qismi eksport qilinadi. 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 (12.1-jadval).

12.1-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 xodisalari natijasida ko'plab kishilarning halok bo'lishlari, (respublikamizda 2000 yil ularni soni 2128 taga yetdi) yoki tan jarohatlarini olishlari, (2000 yil ularni soni 11677 tadan 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 bassenlarining 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 uchta o'ziga xos xususiyatlarini ko'rsatish mumkin:

1) avtomobil transportining o'z ko'rsatkichlariga ko'ra mos keladigan avtomobil-transport foydalanish ko'rsatkichlariga ega bo'lgan avtomobil yo'llari bilan yetarli darajada ta'minlanmaganligi;

2) avtomobillar harakatining yo'l harakatining boshqa qatnashchilaridan yetarli darajada ajratilmaganligi va piyodalarning harakatlanish madaniyatining pastligi;

3) haydovchilik kasbining ommaviyligi va ular orasida past malakali, kam ko'nikmaga ega bo'lgan havaskor haydovchilarning ko'pligi.

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 natijasida uni yuqori darajadagi avtomagistrallar bilan ta'minlash transport kommunikatsiyalarining a'lo darajada rivojlantirishni talab etadi, bu esa birinchi navbatda avtomobil yo'llarining ustivor tarzda rivojlantirib borishni talab etadi.

O'zbekistonning jahon bozoriga chiqishi uchun transport yo'laklarini shakllantirish bo'yicha maqsadli tadbirlar o'tkazilmoqda hamda respublika va chet el yaqin-uzoq mamlakatlari avtomobil yo'llari integratsiyasi va hamkorlik bo'yicha qator ishlar amalga oshirilmoqda. Bularga quyidagi transport yo'laklarini misol qilib ko'rsatish mumkin.

- Toshkent-Andijon-O'sh-Irkishtim-Qashqar-Lyanbyun'gan-Shanxay;
- Toshkent-Samarqand-Buxoro-Chorjo'y-Ashgabat-Mashhad-Bender-Abbos;
- Termez-Shibirg'on-Moymona-Hirot-Qondoxor-Chaman-Kvetta-Karachi;
- Qizilo'rda-Uchquduq-Nukus-Toshhovuz-Ashgabad-Mashhad-Bender-Abbas.

Buyuk Ipak Yo'lining qayta tiklash bo'yicha bir nechta quyidagi xalqaro shartnomalar qabul qilindi:

- Transkavkaz yo'lagini tashkil qilish to'g'risidagi Ozarbayjon, Gruziya, Turkmaniston, O'zbekiston o'rtasida 1996 yil may, 1998 yil sentyabr oylaridagi shartnomalar;
- BMT hamkorligida 1997 yil aprel va 1998 yil fevral oylarida o'tkazilgan Xitoy Xalq Respublikasi (XXR), Qirg'iziston va O'zbekiston Respublikasi xukumatlari o'rtasidagi bitimlar;
- O'zbekiston va Qirg'iziston Respublikasi xukumatlari o'rtasida 1998 yil aprelda «Toshkent-O'sh-Irkishtom» avtomobil yo'lini loyihalash, qayta qurish va foydalanish bo'yicha bitim;

- Toshkent shahrida 1999 yil aprel XXR, Ozarbayjon, Gruziya, Eron, Turkmaniston va O'zbekiston Respublikalari o'rtasidagi ishchi yig'ilishida zamonaviy Ipak Yo'lining «Lan'yun'gan-Qashqar-Toshkent-Turkmanboshi-Baku-Poti-Batumi-Konstantsa»dan Rotterdamgacha boruvchi qismi bo'yicha o'zaro bayonnoma;

- O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 1999 yil 18 avgustdagi 396-sonli «Avtotransport vositalarining katta tezlikdagi harakatini ta'minlovchi Andijon-Toshkent-Nukus-Qo'ng'iro't xalqaro avtomagistrali qurilishini loyihalash to'g'risida»gi qarori;

- Toshkent shahrida 1999 yil sentyabrda Buyuk Ipak Yo'lini tiklash bo'yicha navbatdagi xalqaro anjumanda pak Yo'li transport yo'lagini tiklash loyahasini amalga oshirish bo'yicha bayonnoma.

O'zbekiston Respublikasining avtomobil yo'llarini rivojlantirish bo'yicha tuzilgan istiqbollik rejasiga asosan mavjud avtomobil yo'llarining transport-ekspluatatsion sifatlarini yaxshilash borasida muntazam ravishda ish olib borilmoqda. Xususan Toshkent-O'sh avtomobil yo'lining 110+195 kilometrilarida katta hajmda qayta qurish ishlari o'tkaziladi va qisqa muddat ichida «Qamchiq» va «Rezak» devonlarida umumiy uzunligi 2500 pm bo'lgan avtomobil yo'llari tonnallari qurildi va foydalanishga topshirildi.

O'zbekiston Respublikasi yetarli darajada zich avtomobil yo'llar tarmog'iga ega. 2000 yil 1 yanvar holatiga ko'ra Respublikamizdagi yo'llarning umumiy uzunligi 146347 km, shu jumladan, umum foydalanuvdagi avtomobil yo'llari 43467 km, ichki xo'jalik yo'llari 78606 km, shahar va tuman markazlari ko'chalari 13829 km, inspektor va asosiy yo'ldan ajralib chiqqan yo'llar 7420 km va boshqa yo'llar 3025 km ni tashkil qiladi. O'zbekiston xududlarining transport tarmog'i bilan ta'minlanish ko'rsatkichlari keltirilgan.

Respublikamizda umum foydalanuvdagi avtomobil yo'l tarmoqlarining o'sish ko'rsatkichlari 1995 yildan 2010 yilgacha atigi 2,6% ko'payadi, bu esa respublikada yo'l tarmoqlari yetarli faqat tez yurar avtomagistrallar va yirik shaharlarni aylanib o'tuvchi qurilishi zaruriyati borligidan dalolat beradi.

3. Harakatni tashkil etish bo'yicha me'yoriy hujjatlar

O'zbekiston Respublikasi Konstitutsiyasida belgilangan inson va fuqarolarning asosiy huquqlari, erkinliklari va burchlari yo'llarda harakatni amalga oshirish, xavfsizligini ta'minlash jarayonida vujudga keladigan barcha ijtimoiy munosabatlarni tartibga solish uchun asos bo'lib xizmat qiladi. Harakat xavfsizligini ta'minlash yo'nalishidagi me'yoriy xujjatlar O'zbekiston Respublikasi Konstitutsiyasi talablariga muvofiq ravishda ishlab chiqilgan.

Hozirgi kunda «Yo'l harakati xavfsizligi to'g'risida» O'zbekiston Respublikasi Qonuni (1999 yil 19 avgustda O'zbekiston Respublikasi Oliy Majlisining XV sessiyasida qabul qilingan) harakat xavfsizligini huquqiy ta'minlovchi asosiy me'yoriy xujjat bo'lib xizmat qiladi. Bu Qonun yo'l harakati xavfsizligi sohasida yuzaga keluvchi munosabatlarni tartibga soladi hamda fuqarolarning hayoti, sog'lig'i va mol-mulkini muhofaza etishini ta'minlashga, ularning huquqlari va qonuniy manfaatlarini, shuningdek, atrofi-muhitni himoya etishga qaratilgan. Qonun quyidagi 24-moddadan tashkil topgan: qonunning maqsadi, asosiy tushunchalar, qonun xujjatlari, davlat boshqaruvi, sohalar (Vazirlar Mahkamasi, Xokimiyatlar, avtomobil va daryo transporti, yo'l xo'jaligi, ichki ishlar vazirligi) vakolatlari, transport vositalari egalarining majburiyatlari, yo'llarga doir talablar, transport vositalariga doir talablar, transport vositalaridan foydalanuvchilarga talablar, yo'l harakati xavfsizligini tibbiy jihatdan ta'minlash, tashkil etish, yo'l harakati qatnashchilarining huquqlari va majburiyatlari, transport vositalarini boshqarish huquqi, haydovchilarni tayyorlashga doir talablar, boshqarish huquqining bekor qilinishi, qonunni buzganlik uchun javobgarlik.

Yo'l harakati xavfsizligi to'g'risidagi Qonunda quyidagi asosiy tushunchalar qabul qilingan:

Yo'l-transport vositalari qatnovi uchun qurilgan yoki moslashtirilgan va xuddi shu maqsadda foydalaniladigan yer mintaqasi yohud sun'iy inshoot yuzasi;

Yo'l harakati-odamlar va yuklarning transport vositalari yordamida yoki bunday vositalarsiz yo'llar doirasida harakatlanish jarayonida yuzaga keluvchi munosabatlar majmui;

Yo'l harakati qatnashchisi-yo'l harakati jarayonida transport vositasining haydovchisi, yo'lovchisi yoki piyoda tariqasida bevosita ishtirok etayotgan shaxs;

Yo'l harakati xavfsizligi-yo'l harakati qatnashchilarining yo'l-transport xodisalari va ularning oqibatlaridan himoyalanganlik darajasini aks ettiruvchi yo'l harakati holati;

Yo'l-transport hodisasi-transport vositasining yo'ldagi qatnovi jarayonida sodir bo'lib, fuqarolarning o'limi yoki ularning sog'ligiga zarar yetishiga, transport vositalari, inshootlar, yuklar shikaslanishga yoki boshqa tarzda moddiy zarar yetkazilishiga sabab bo'lgan hodisa;

Yo'l harakati xavfsizligini ta'minlash-yo'l-transport xodisalarining yuzaga kelish sabablarining oldini olishga, bunday hodisalar oqibatlarining og'irligini yengilatishga qaratilgan faoliyat;

Transport vositasi-odamlarni, yuklarni tashishga yoki maxsus ishlarni bajarishga mo'ljallangan qurilma.

O'zbekiston Respublikasi xududida harakatlanish xavfsizligini ta'minlash, yo'l-transport hodisalarining oldini olish va bu yagona davlat siyosatini yuritish, yo'l harakati qoidalarini xalqaro «Yo'l harakati haqidagi» Konventsiya talablariga muvofiqlashtirish maqsadida hamda «Yo'l harakati xavfsizligi to'g'risida»gi Qonunning 5-moddasiga asosan Vazirlar Mahkamasi muntazam ravishda «Yo'l harakati qoidalarini»ni ko'rib, takomillashtirilgan variantini tasdiqlaydi. Hozirda O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 2000 yil 11 dekabrda № 472 qaroriga asosan «Yo'l harakati qoidalarini» 2001 yil 1 martdan e'tiboran amalga kiritildi.

“Yo'l harakati qoidalarini” asosida Vazirliklar, davlat qo'mitalari, korporatsiyalar, uyushmalar, kontsernlar va boshqa tashkilotlar va muassasalar, Qoraqolpog'iston Respublikasi Vazirlar kengashi, vilyatlar, shaharlar xokimliklari yo'l harakatini tashkil etilishi bilan bog'liq bo'lgan barcha ishlarni amalga oshirish chora-tadbirlarini belgilaydilar, hamda u yo'l harakati tartiblarini belgilovchi asosiy xujjat bo'lib hisoblanadi.

Yo'l harakati xavfsizligini ta'minlashda 1992 yil 3 iyulda qabul qilingan O'zbekiston Respublikasining “Avtomobil yo'llari to'g'risida”gi Qonun O'zbekiston

Respublikasida avtomobil yo'llarini rivojlantirish va ulardan foydalanish hamda harakat xavfsizligini ta'minlash borasidagi intimoiy munosabatlarini tartibga solishning huquqiy asoslarini belgilab bergan bo'lib, 3 ta bo'lim va 24 ta modddan iborat. Birinchi bo'limda «Umumiy qoidalar»da avtomobil yo'llari tushunchasi va tarkibi, avtomobil yo'llari to'g'risidagi qonunlar, qonunning vazifalari, yo'llarni farqlash, yo'llarga yer ajratib berish tartibi, yo'l mintaqasidan foydalanish to'g'risidagi moddalar keltirilgan. Ikkinchi bo'limda «Avtomobil yo'llarini boshqarish» da avtomobil yo'llarini boshqaruvchi idoralar, yo'l tarmog'ini rivojlantirish, yo'l ishlarini moddiy ta'minlash, yo'llarni loyihalash, qurish va qayta qurish, yo'llarni saqlash va ta'mirlash, yo'l idoralari xodimlarning huquqlari to'g'risida ko'rsatmalar berilgan. Uchinchi bo'lim "Avtomobil yo'llaridan foydalanish" quyidagi 11 ta modddan tashkil topgan: avtomobil yo'llaridan foydalanuvchilar, ularning huquqlari va burchlari, yo'llardan foydalanish tartibi, avtomobillarning yurish sharoitini yomonlashishiga sabab bo'ladigan ishlarni cheklash, yo'llarda harakatni cheklash va ta'qiqlab qo'yish, yo'llarga tutash yer egallarining va foydalanuvchilarning burchlari, yo'llarda transport vositalariga texnikaviy yordam ko'rsatish, yo'llarda yordam ko'rsatish, yo'llarni davlat tomonidan nazorat qilish, yo'l idoralarining qonunni buzganlik uchun javobgarligi, yo'llardan foydalanuvchilarning javobgarligi, xalqaro shartnomalar.

O'zbekiston Respublikasi avtomobil transporti to'g'risidagi qonun 1998 yil 29 avgustda qabul qilingan. Qonun 31 ta modddan iborat bo'lib unda quyidagilar yoritilgan.

Qonunning maqsadi-avtomobil transportining huquqiy asoslarini shakllantirish; asosiy tushunchalar; avtomobil transporti to'g'risidagi qonun xujjatlari; mulk shakllari; avtotransport vositalarini tasniflash; tashish turlari; avtomobil transporti faoliyatini davlat tomonidan tartibga solish va boshqarish; favqulodda holatlarda avtotransport ishi; tashuvchining huquqlari va majburiyatlari; mijozning huquqlari va majburiyatlari; yo'lovchilar va yuklarni sug'urta qilish; avtomobil transportida xavfsizlikni ta'minlash; nizolarni hal qilish.

Shahar yo'lovchi transporti to'g'risidagi O'zbekiston Respublikasi Qonuni 1997 yil 25 aprelda qabul qilingan bo'lib, jami 27-moddadan tashkil topgan. Bu

qonunda shahar yo'lovchi transporti turlari, shahar yo'lovchi transportiga egalik shakllari, idoraviy shahar yo'lovchi transporti, yo'lovchilarning tashish shartnomalari, shahar yo'lovchi transportini davlat boshqaruvi, qatnov marshrutini belgilash, harakat xavfsizligini ta'minlash to'g'risida aniq ko'rsatmalar berilgan.

Harakat xavfsizligi bo'yicha transport vositalari, yo'llar va boshqa ishootlarga hamda harakatni tashkil etish vositalariga qo'yiladigan talablar davlat me'yoriy xujjatlari Davlat namunalari («GOST»), Qurilish me'yoriy qoidalari («SniP») va Soha qurilish me'yorlari («VSN») orqali aniqlanadi.

Davlat namunalari yordamida yo'l belgilari (№ 23457-86), belgi chiziqlari (№ 13508-74), yo'l harakatini tashkil qilish texnik vositalari (№ 23457-86), svetafor (№ 25695-83), yo'l to'siqlari (№ 26804-86) boshqa harakat xavfsizligini ta'minlovchi qurilmalarga umum texnikaviy shartlar belgilanadi.

Sohalar me'yoriy xujjatlarida (instruktsiya, uslubiy ko'rsatma) avtomobil transportida, yo'l xo'jaligida, yo'l harakat xavfsizligi xizmatlarida harakat xavfsizligini yaxshilash, yo'l-transport hodisalarini hisobga olish, transport vositalaridan foydalanishga ruxsat berish, yo'ning xavfli bo'laklarini aniqlash, harakat xavfsizligini boshqarish bo'yicha yo'l yo'riqlar ko'rsatiladi.

«Yo'l harakati haqidagi» va «Yo'l belgilari va signallari haqidagi» Konventsiyalar eng asosiy xalqaro me'yoriy xujjat hisoblanadi. Bu Konventsiya larga 1968 yilda Vena shahrida BMT yo'l harakati konferentsiyasida qabul qilingan. Konventsiyaga 1971 yil Jenevada Yevropa kengashida to'ldirishlar kiritilgan.

Yo'l harakati to'g'risidagi Konventsiyada yo'l harakatini tashkil etish bo'yicha umumiy talablar, xalqaro harakatga qo'yish uchun transport vositalariga qo'yiladigan talablar, haydovchilar guvohnomasini namunasiga qo'yiladigan talablar, haydovchilarga qo'yiladigan talablar, davlatlarni Konventsiyaga qo'shilish tartiblari, atamalarga qo'yilgan talablar berilgan.

13 - Mavzu: Yo'l harakatining asosiy tavsiflari

Reja

1. Transport va piyodalar harakatini tavsiflovchi ko'rsatkichlar
2. Transport va piyodalar oqimining tezligi va zichligi
3. Transport oqimi tezligining yo'l sharoitiga va harakat miqdoriga nisbatan o'zgarishi
4. Transport oqimining zichligi, yo'lining o'tkazish qobiliyati va yuklanganlik darajasi ko'rsatkichlarini baholash

1. Transport va piyodalar harakatini tavsiflovchi ko'rsatkichlar

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

Harakat miqdori (jadalligi)-yo'ning 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'ning 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 mehyoriy 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; ulg'ratovush; mexanik; radiokatsion; induktiv; elektron; infraqizil nurli.

O'zbekiston Respublikasi umum foydalanuvdagi avtomobil yo'llarida elektron ko'p kanallik datchiklar ASD-5 va uning modifikatsiyalaridan foydalanilgan (engil va og'ir yuk avtomobillarini alohida-alohida hisblash 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:

engil 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%; 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, ichki qishloq xo'jaligidagi 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 tezlik quyidagi turlarga bo'linadi:

Hisobiy tezlik-yakka avtomobillarning (xavfsizlik va ustivorlik sharti bo'yicha) ob-havoning muhim sharoitida, avtomobilshinasining yo'l qatnov qismi yuzasi bilan mehyoriy tishlashish holatida, yo'lining eng noqulay ruxsat etilgan elementlariga ega bo'laklarida mumkin bo'lgan eng katta tezlikdagi harakatiga aytiladi. Bu tezlik bo'yicha yo'lining rejadagi, bo'ylanma va ko'ndalang kesimdagi barcha geometrik elementlari loyihalanadi.

Oniy tezlik-aniq kichik masofadagi real yo'l sharoitidagi haqiqiy tezlik. U yakka avtomobillarning yoki transport oqimining u yoki bu belgilangan qisqa masofadagi (odatda masofa 50, 100, 150, 200 metr belgilanadi) tezligini bildiradi. Bu tezlikdan ma'lum yo'l bo'laklarida harakatni tashkil qilishda keng ko'lamda foydalaniladi.

Aloqa tezligi-ma'lum marshrutdagi ushlanib qolishlar (bir sathli chorrahalar, temir yo'l pereezdlari, qoplamaning notekis bo'laklari mavjudligidan hamda

transport oqimidagi avtomobillarning o`zaro tahsiri natijasida) hisobiy aniqlanadigan tezlik. Bu tezlik harakatlanuvchi laboratoriya yordamida bir necha marotaba real marshrut uzunasi bo`yicha harakat tezligini o`lchash orqali topiladi. Aloqa tezligi avtomobil yo`lining transport inshooti sifatida qanday ishlashini belgilovchi asosiy ko`rsatkich sifatida yuritiladi.

Avtomobilning konstruktiv tezligi-mahlum konstruktsiyali avtomobilning maksimal tezligi, u asosan avtomobilning turiga bog`liq ravishda o`zgaradi, masalan, o`rta va kichik litrajli yengil avtomobillar 200+260 km/soat; kichik litrajli yengil avtomobillar 150+200 km/soat; kichik va ko`taruvchi avtomobillar 100+120 km/soat va h.k. ni tashkil etadi.

Texnik tezlik-mahlum marshrutdagi ushlanib qolishlarni hisobga olmagan ravishda aniqlangan harakat tezligi, uning qiymati asosan avtomobil yo`lining geometrik o`lchamlariga va yo`l sharoitiga, shuningdek, transport oqimining tarkibiga bog`liq.

Transport harakatini tavsiflovchi keyingi ko`rsatkich bu transport oqimning zichligi-transport vositalarining 1 km uzunlikdagi bitta harakat polosasiga joylashgan 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 oqimning zichligi $q_{\max} \cdot 200$ avt/km bunda $V \cdot 0$ km/soat; shu transport oqimining optimal zichligi $q_{\text{opt}} \cdot 15-25$ 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-mahlum yo`l kesimidan vaqt birligi ichida o`tgan piyodalar soni bilan o`lchanadi. 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`chaning ahamiyatiga bog`liq. Masalan, yirik

shaharlarning markaziy ko'chalarida 5+6 ming piyoda/soat miqdorida kuzatilsa, tuman ahamiyatidagi ko'chalarda esa 50+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+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 va yaxshi sharoit yuqori tezlikda harakatlanish kuzatiladi. Shuningdek, piyodalar harakat tezligi o'rtacha qiymatdan ertalabki soatlarda 25+30% ga ko'proq va aksincha kechki vaqtlarda 15+20% pastroq bo'ladi.

Piyodalar oqimining zichligi-bir metr kvadrat trotuar maydoniga to'g'ri keladigan qiymat 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.

2. Transport va piyodalar oqimining tezligi va zichligi

Harakat miqdori yillar, oylar, sutka soatlari va hafta kunlari hamda yo'lining bo'laklariga nisbatan o'zgaruvchan ko'rsatkichidir. 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.

Harakat miqdorining yil davomida oylar bo'yicha o'zgarishi avtomobil yo'lining xalq xo'jaligidagi ahamiyatiga qarab turlicha bo'ladi, bu o'zgarish shahar ko'chalarida bir muncha tekis bo'lsa, shahar tashqarisidagi avtomobil yo'llarida kuz yoki yoz oylarida eng katta harakat miqdori kuzatiladi. Umuman O'zbekiston

Respublikasi xududidan o'tgan umum foydalanuvdagi avtomobil yo'llarining asosiy qismi uchun harakat miqdorining yuqori ko'rsatkichlari yalpi qishloq xo'jalik mahsulotlarini yig'im-terim davri avgust, sentyabr va oktyabr oylariga, dam olish zonalarini bog'laydigan avtomobil yo'llarida esa yoz oylariga to'g'ri keladi. Avtomobil yo'llaridagi harakat miqdorining sutka davomida o'zgarishi ko'pincha harakat yo'nalishiga, hafta kunlariga va yo'lning ahamiyatiga bog'liq bo'lib, asosan sutka davomida ikki marta (ertalab va kechki) ko'tarilish kuzatiladi. Bunday soatlardagi harakat miqdorini «tig'iz» deyilib, bu vaqtlarda harakatni to'g'ri tashkil etish xavfsizlikni tahminlashning birlamchi omili bo'lib hisoblanadi.

Harakat miqdori haftaning ish kunlarida bir mehyorda kuzatilsa, shanba va yakshanba kunlari dam olish zonalarini bog'laydigan yo'llarda ikki va undan ko'p marotaba ortishi mumkin, boshqa ahamiyatdagi yo'llada esa uning aksi kuzatiladi.

Keltirilgan misollardan aniqlanadiki, harakat miqdori o'zgaruvchan ko'rsatkichidir. Amaliy hisob ishlari uchun harakat miqdorining notekislik koeffitsientini quyidagicha aniqlanadi.

$$K_{\dot{y}.n} = \frac{N_{oy} \cdot 12}{N_{yil}} \quad (13.1)$$

bu yerda: N_{oy} -ko'rilayotgan oydagi harakat miqdori, avt/oy;

N_{yil} -yil davomidagi harakat miqdorining jami (ΣNi);

12-yildagi oylar soni

$K_{y.n}$ O'zbekiston Respublikasidagi umum foydalanuvdagi yo'llar uchun 0,3-2,2.

Sutkalik harakat miqdorining notekislik koeffitsienti xam yillik notekislik koeffitsientiga uxshab aniqlanadi:

$$K_{c.n} = \frac{N_{soat} \cdot 24}{N_{sutka}} \quad (13.2)$$

bu yerda N_{soat} -ko'rilayotgan soatdagi harakat miqdori, avt/soat;

N_{sutka} -1 sutka davomidagi jami harakat miqdori, avt/sut;

24-sutkadagi soatlar soni.

Shahar tashqarisidagi yo'llar uchun $K_{s,n} * 0,05 - 1,85$.

Transport oqimining tarkibi harakat miqdoriga o'xshash o'zgaruvchan ko'rsatkichdir, u vaqt o'tishi bilan yo'l sharoitiga qarab o'zgaradi.

Masalan. Shahardan tashqaridagi yo'llarda yuk avtomobillari, avtopoezdlar, turli qishloq xo'jalik mashinalari va traktorlar qatnovi shahar ko'cha va yo'llariga nisbatan ko'p miqdorda uchraydi. SHuningdek, yo'l va ko'chalarda sutkaning tonggi va kechki vaqtlarida yengil avtomobillar oqimi ko'p bo'ladi.

3. Transport oqimi tezligining yo'l sharoitiga va harakat miqdoriga nisbatan o'zgarishi

Harakat tezligi yo'l harakatining asosiy ko'rsatkichi bo'lib. U yo'lda harakatlanishning asosiy maqsadi shaklida namoyon bo'ladi. Yo'lda eng obhektiv ko'rsatkich sifatida harakat tezligining butun marshrut bo'ylab o'zgarishini ko'rsatuvchi grafik hisoblanadi. Lekin bunday tezlikning o'zgarish egri grafigini chizish marshrut bo'ylab laboratoriya avtomobili yordamida amalga oshirilishi lozim. Bu esa amalda mahlum qiyinchiliklar tug'diradi va ko'pchilik hollarda uni bajarib bo'lmaydi. Shuning uchun harakatni tashkil qilishda yo'lning xarakterli bo'laklarida transport vositalarining oniy tezligini o'lchash orqali xulosa qilishga amaliyotda ko'nikma hosil qilingan.

Umuman avvalgi bo'limlarda aytib o'tganimizdek, transport vositalarining va oqimning harakat tezligi «A-H-Y-P-M» tizimiga ko'pdan bog'liq bo'lib, tezlikni tanlash ikkita mzon orqali amalga oshiriladi: 1) eng kam vaqt sarflash; 2) harakat xavfsizligini tahminlash. Bunda albatta haydovchining mahorati, ish staji, psixofizik holati, harakatlanish maqsadi tezlikni tanlashga tahsir ko'rsatadi. SHuningdek, tezlikning o'zgarishiga avtomobilning texnik sharoiti, atrof-muhit holati va piyodalar harakati katta tahsir ko'rsatadi.

Avtomobilning maksimal konstruktiv tezligi V_{max} uning dvigateli quvvatiga bog'liq. Kuzatishlar ko'rsatadiki, V_{max} tezlik bilan haydovchilar faqat ayrim hollardagina qisqa muddatda harakatlanishadi. Yaxshi yo'l sharoitlarida transport vositalarining tezligi $0,7 - 0,85 V_{max}$ ni tashkil qiladi. Bunday tezlik asosan yakka holda gorizontol to'g'ri yo'l bo'laklarida kuzatiladi.

Amalda yoʻl sharoiti koʻtarilish, tushish, rejada kichik egriliklardan, koʻrinish masofasi normadan past, vertikal egriliklardan tashkil topadi, shuningdek, harakat miqdori va tarkibi har xil boʻlishi oniy tezlikning qiymatiga tahsir koʻrsatadi. Real yoʻl sharoitlarida yakka holda harakatlanayotgan avtomobillarning tezligi 50-120 km/soatdan 20-30 km/soatgacha oʻzgarishi mumkin.

Yoʻl sharoitiga va harakat miqdoriga nisbatan transport oqimi tezligining oʻzgarishini real Oʻzbekiston Respublikasi umum foydalanuvdagi ikki polosalik avtomobil yoʻllarida koʻrib oʻtamiz. Muallifning oʻtkazgan koʻp yillik ilmiy-tadqiqot ishlari natijasida bizning yoʻl sharoitimizga harakterli boʻlgan aralash avtomobil-traktor oqimi tezligi bilan harakat polosasi orasidagi bogʻliklar aniqlanadi, u quyidagicha ifodalandi

$$V_a^{1,2+0,011 V_a} \text{ m}; \quad (13.3)$$

Bu yerda: a -avtomobil kuzovining kengligi, m; V_a -avtomobilning oniy tezligi km/soat; 1,2-qoʻshimcha oraliq, m.

Transport oqimining oʻrtacha harakat miqdorini har xil yoʻl sharoitlarida quyidagi empirik formula aniqlashimiz mumkin.

$$V_{ur} \cdot V_a \cdot K_d \text{ km/soat}; \quad (13.4)$$

Bu yerda: V_a -erkin harakatlanayotgan avtomobilning oniy tezligi, km/soat;

K_d -har xil yoʻl sharoitlarida « V_a » ga nisbatan tezlikning oʻzgarishini hisobga oluvchi koeffitsient.

Oʻzbekiston sharoitidagi ikki polosalik avtomobil yoʻllari uchun yoʻl sharoitiga bogʻliq ravishda, K_d qiymatining oʻzgarishi.

Harakat miqdorining transport oqimi tezligiga quyidagi formular orqali aniqlash mumkin.

$$V_{ur} \cdot V_a \cdot (1-R \cdot N) \text{ km/soat}; \quad (13.5)$$

Bu yerda: V_a -erkin harakatlanayotgan avtomobil tezligi, km/soat;

R -harakat miqdoriga nisbatan tezlikning pasayishni hisobga oluvchi koeffitsient;

N-harakat miqdori, avt/soat;

Avtomobil yo'llarida tezlikni oddiy sekundomer, «Fara», ««Barg'er», «To`pponcha» kabi tezlik o'lchovchi asboblari hamda har xil avtomatik datchiklar yordamida, shuningdek, kinoshyomka usuli bilan o'lchanadi.

Harakatni tashkil qilish maqsadida eng sodda va qulay bo'lgan sekundomerdan tezlik o'lchashda keng foydalaniladi. Buning uchun yo'lining qatnov qismida uzunligi 50-100 m bo'lgan masofa belgilanadi. Avtomobillarning kuzatuv uchastkasiga kirish va chiqish vaqtini aniq belgilash uchun yo'l yoqasiga ishora tayog'i o'rnatiladi yoki yo'lining qatnov qismiga ko'ndalang belgi chiziqlari tushiriladi. Harakat tezligini o'lchovchi kuzatuvchilar yo'lining yon tomonidan 10-15 m masofada joylashadilar va avtomobil o'lchov bo'lagiga kirishda daqiqa o'lchagichni ishga tushiradilar hamda avtomobil o'lchov bo'lagidan chiqishida uni to'xtatadilar. Olingan natijalarni maxsus tayyorlangan.

Amaliyotda hozirgi vaqtda operativ kuzatuv yo'lining har xil bo'laklarida harakat tezligini «Fara», «To'siq», «To`pponcha» va boshqa tezlik o'lchagich asboblari yordamida aniqlanadi.

Harakat tezligi to'g'risida olingan boshlang'ich mahlumotlarni matematik statistika usuli bilan tahlil qilinadi. Buning uchun birinchi navbatda kuzatuv natijasida tezlikni turkumlarga (ryazryadga) ajratiladi. Shundan so'ng har bir turkumga to'g'ri kelgan tezlik mahlumotlarni yig'ib chiqiladi, shundan keyin chastota hisoblanadi. Chastota-bu chastotaning har bir ryazryaddagi qiymatini jami chastota yig'indisiga nisbatan (foizda ko'rsatiladi). Chastotaning yig'ilmasi esa chastotni birin-ketin har bir ryazryaddagi qo'shilmalaridan iborat bo'ladi. Ko'rsatilgan qiymatlarni jadvalga kiritib, yo yordamida taqsimot va jamlangan egrilik chizilib, so'ngra tezlik qiymatlari tahlil qilinadi.

Taqsimot egriligi yordamida ko'p qaytariladigan tezlik-modal tezlik aniqlanadi. Jamlangan egrilik yordamida esa 15, 50, 85, 95% tahminlanganlik tezlik qiymatlari topiladi. Jamlangan egrilikdan aniqlanadigan tezliklari quyidagicha tahlil qilish mumkin. Bunda 15% tezlik harakatni tashkil qilishda eng past tezlik sifatida qabul qilinishi kerak va u yordamida minimal tezlik chegaralanib, 4.7 buyurovchi belgisi o'rnatiladi. 50% tahminlanganlikdagi tezlik qiymati oqimdagi hamma

avtomobillarning o`rtacha qiymatini ko`rsatadi. 85% tahminlanganlikdagi tezlikka asosan yo`l belgilari va belgi chiziqlari o`rnatiladi. 95% tahminlanganlikdagi tezlik hisobiy tezlikka teng deb qabul qilinadi va bu qiymatni yo`l elementlarini hisoblashda qo`llaniladi.

Tezlikni aniqlash borasida olib boriladigan kuzatuvlar natijasi birinchi navbatda qancha o`lchov olib borilishiga katta bog`liq. Ko`rsatkichlarning aniqlik ehtimoli o`lchov soniga bog`liq, u esa o`z navbatida harakat miqdorining o`zgarishiga bog`liqligi.

4. Transport oqimining zichligi, yo`lining o`tkazish qobiliyati va yuklanganlik darajasi ko`rsatkichlarini baholash

Transport oqimining zichligi oshgan sari transport vositalari oraliq masofasining kamayishi, tezlikning pasayishi, haydovchilarning psixologik ish rejimining qiyinlashishi umumiy yo`l harakatining noqulayligiga olib keladi. Eng katta transport oqimining zichligi transport vositalarining to`xtab qolish («zator») holatida kuzatiladi.

Transport oqimining zichligini quyidagicha baholash mumkin.

$$q = \frac{N}{V} \quad (13.6)$$

bu yerda: N-bitta polosadagi harakat miqdori, avt/soat,

V-transport oqimining tezligi km/soat.

Bu ko`rsatkich harakat miqdori «N» va yo`l sharoiti o`zgarishiga bog`liq chunki yuqorida aytib o`tganimizdek, «N» ko`rsatkichi o`zgaruvchan. Masalan «q» aholi punktiga yaqinlashishda quyidagicha o`zgaradi.

Keltirilgan (2.6) formuladagi biror-bir ikki ko`rsatkich ma'lum bo`lsa, uchinchi ko`rsatkichni topish oson. Transport oqimining harakat tartibini kuzatishda bunday bog`lanish qulaylik beradi. Yo`l bo`laklari yoki umuman yo`l bo`yicha transport oqimining holatini tavsiflashda zichlik ko`rsatkichi orqali baholash ob'ektiv natija beradi. Zichlikni bilgan holda «harakat miqdori-zichlik» grafigini

qurish mumkin, uning yordamida esa yo'l bo'lagining o'tkazish qobiliyati va harakat tezligi aniqlanadi.

Transport oqimining zichligini aerofoshyomka yoki yo'lning yon tarafidan baland joydan kinoshyomka qilish orqali aniqlanadi.

Yo'lning o'tkazish qobiliyati-vaqt birligi ichida yo'lni mahlum kesimidan o'tkazish mumkin bo'lgan avtomobillar soni, u avt/soatda yoki avt/sutkada aniqlanadi. Yo'lning o'tkazish qobiliyati harakat tezligiga va harakatni tashkil etishga ko'p jihatdan bog'liq.

O'tkazish qobiliyatini quyidagi turlarga ajratish mumkin:

- maksimal nazariy o'tkazish qobiliyati-bu turdagi avtomobillarni qulay yo'l sharoitidan ideallashtirilgan tartibda o'tkazish mumkin bo'lgan soni. Uni transport oqimining dinamik formulasi yordamida aniqlanadi;
- amaliy o'tkazish qobiliyati-qulay ob-havo sharoitida konkret yo'l bo'lagidan mahlum harakat tartibiga ko'ra avtomobillarni maksimal o'tkazish mumkin bo'lgan soni.

Avtomobil yo'lining maksimal nazariy o'tkazish qobiliyati quyidagi empirik formula orqali aniqlanadi.

$$P = \frac{1000 \cdot V}{L_d} \text{ avt/soat} \quad (13.7)$$

bu yerda: V-polosada harakatlanayotgan avtomobilning tezligi, km/soat;

L_d -avtomobilning dinamik gabariti, m.

Dinamik gabaritni quyidagi formula yordamida aniqlanadi.

$$L_d = l_a + l_p + S_T + l_x \quad (13.8)$$

bu yerda: l_a -avtomobilning statik uzunligi; l_d -haydovchining reaksiya vaqtida o'tadigan masofasi; S_T -avtomobilning tormoz yo'li; l_x -xavfsizlik masofasi; d -xavfsizlik oralig'i. Avtomobilning dinamik gabaritini tashkil etuvchilar.

Avtomobillarning dinamik gabaritidan ko'rinadiki, bu ko'rsatkich transport vositalarining bir polosada bo'ylama joylashuviga va transport turlariga bog'liq. Buni inobatga olgan holda amaliy hisoblarni bajarish uchun odatda turli turdagi transport vositalarining harakat miqdorini yengil avtomobillarnikiga keltirish

koeffitsienti kiritilgan va ularning qiymatini QMQ 2.05.02-95 mehyoriy xujjatiga asosan qabul qilinadi.

Engil avtomobillarga keltirilgan harakat miqdori quyidagi formula yordamida aniqlanadi

$$N_{kelt} = \sum_{i=1}^n n_i \cdot K_{kelt1} \quad (13.9)$$

bu yerda: N_{kelt} -engil avtomobilga keltirilgan harakat miqdori; n_i -i turdagi transport vositasi harakat miqdori; K_{kelt1} -I turdagi transport vositasining yengil avtomobilga keltirish koeffitsienti.

O`tkazish qobiliyati yo`lining asosiy hisobiy ko`rsatkichi bo`lib, u yo`lining holatiga va harakatni tashkil etishning darajasiga bog`liqdir.

Yo`lining yuklanganlik darajasini quyidagicha baholash mumkin.

$$Z = N / P \quad (13.10)$$

bu yerda: R -o`tkazish qobiliyati, avt/soat; N -harakat miqdori, avt/soat.

Agarda $Z \leq 0,2$ transport oqimi erkin, $Z * 0,2 - 0,45$ transport oqimi qisman bog`langan  $Z * 0,45 - 0,7$  bog`langan oqimi, $Z * 0,7 - 0,1$ to`yingan oqim yoki zich oqim deyiladi.

O`tkazilgan ko`p yillik ilmiy izlanishlar natijasida yo`lining yuklanganlik darajasining optimal qymati shahar tashqarisidagi yo`llar uchun 0,45-0,55 deb aniqlandi. Har xil yo`l sharoitlarida harakatni tashkil etishda yuklanganlik darajasi ko`rsatkichlariga asosan ish yuritiladi.

14 - Mavzu: Yo'l transport xodisalari va ularning ko'rsatkichlari

Reja

- 1. Yo'l transport xodisalari to'g'risida tushuncha va ularning turlari**
- 2. Yo'l-transport hodisalari to'g'risidagi ma'lumotlarni yi/ish tizimi. Yo'l-transport hodisalarini maxsus kartochkalarda va formalarda hisobga olish**
- 3. Yo'l transport xodisalarining taxlili**
- 4. Yo'l transport xodisalaridan keladigan iqtisodiy zarar**

1. Yo'l transport xodisalari to'g'risida tushuncha va ularning turlari

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 YTH da ikkita faktor bo'lishi xarakterlidir, bular: insonlarning o'limi, tan jarohati yoki katta miqdordagi moddiy zarar, shuningdek, biron-bir transport vositasining harakatda bo'lishligidir.

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

Har bir YTH da shartli ravishda uchta fazani ajratish mumkin: boshlang'ich, kul'minatsion va yakuniy. Ular o'zaro bog'liq bo'lib, biri ikkinchisining davomi bo'lishi mumkin.

YTH ning boshlanish fazasi deganda avtomobillarning va piyodalarning xavfli vaziyat arafasidagi harakatlanishi sharoiti tushiniladi. Xavfli vaziyat deb shunday yo'l harakat sharoiti tushuniladiki, unda harakat qatnashchilari YTH ning 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 YTH ni oldini olish bo'yicha texnik imkoniyatlari yetarli bo'lmaydi va u sodir bo'ladi.

YTH ning kulʼminatsion fazasi ogʻir oqibatlar yuzaga kelishi bilan xarakterlanadi (transport vositalarining buzilishi, piyodalarning va haydovchilarning tan jarohati olishi yoki halok boʻlishi). Bu faza bir necha daqiqa, ob-havo yomon sharoitlarida esa bir necha minutlargacha davom etishi. Bunday holda asosan bir necha transport vositasi ishtirok etadi va uni koʻpincha «zanjirli» YTH ham deyiladi.

YTH ning yakuniy fazasi kulʼminatsion fazasidan keyin transport vositasi harakati toʻxtashining oxiriga toʻgʻri keladi. Baʼzi vaqtda transport vositasi xarakati toʻxtasa ham yakuniy faza davom etadi. Masalan, agʻdarilib ketgan avtomobilda yongʻin chiqish hollari.

Amaldagi meʼyoriy xujjatlarga koʻra YTH quyidagi 9 turdan iborat:

1. *Toʻqnashuv*. Bunga transport vositalarining qarama-qarshi tomonidan, bir yoʻnalishda yoki yon tomondan harakatlanayotgan vaqtdagi toʻqnashuvi, shuningdek, temir yoʻl transporti bilan avtomobil transportining toʻqnashuvi kiradi. Bu turdagi YTH ga toʻsatdan toʻxtagan transport vositasi bilan toʻqnashish ham kiradi.

2. *Agʻdarilib (toʻntarilib) ketish*. Harakatlanayotgan transport vositasi oʻz turgʻunligini yoʻqotib agʻdarilishi. Bu turdagi yoʻl transport hodisasiga toʻqnashuv, toʻxtab turgan transport vositalariga yoki toʻsiqqa urilish natijasida transport vositalarining agʻdarilishi kirmaydi. Agʻdarilib ketish YTH da asosan bitta transport vositasi ishtirok etadi.

3. *Turgan transport vositasini urib ketish*. Harakatlanayotgan transport vositasining harakatlanmayoigan ($V \neq 0$) transport vositasiga urilishi. Bu turdagi YTH ga birdaniga (toʻsatdan) toʻxtagan transport vositasining urilishi kirmaydi.

4. *Toʻsiqlarga urilish*. Transport vositalarining qoʻzgʻalmaydigan toʻsiqlarga (koʻprik tayanchiga, stolba va machta tayanchiga, yoʻl toʻsiqlariga, daraxtlarga va h.k.z) urilishi.

5. *Piyodalarni bosib (urib) ketish*. Transport vositalari piyodalarni urishi yoki piyodalar transport vositalariga urilishi, shuningdek, tashilayotgan yukdan (yogʻoch, truba, plita va h.k.z) 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 (bosiyu) ketish.* Transport vositasi yovvoyi yoki uy hayvonini urib ketishi.

9. *Boshqa (qolgan) YTH.* Bu turdagi YTH ga tramvayning relʼsdan chikib transport vositasini yoki piyodalarni urishi, yoki avtomobillaridan yuk tushib ketishi natijasida boʻladigan falokatlar, passajirning yikilib tushishi va x.k. kiradi.

Quyidagilar YTX sifatida xisobga olinmaydi:

- traktorlar, boshka oʻzi yurar mashinalar va mexanizlar bilan ular moʻlajllangan asosiy ishlab chiqarish operatsiyalarini (er xaydash, xandoqlar qazish, dalada qishloq xoʻjalik maxsulotlarini yigʻish, avtokranlar yordamida amalga oshirilidigan yuk ortish-tushirish ishlari, machta tayanchlarini oʻrnatish va x.k.z) bajariladigan vaktda roʻy bergan xodisalar (ular asosan eksplatatsiya tartiblarini va texnika xavfsizligiga rioya qilinmaganlikdan kelib chiqqan xodisalar);
- odamlar xayotidan maxrum etish yoki ular salomatligiga, yoxud mulkiga zara yetkazishga qaratilgan qasddan qilingan xarakatlar natijasida vujudga kelgan xodisalar;
- jabrlanuvchining oʻz joniga qasd qilishga urinish oqibati xisoblangan xldisalar;
- tabiiy ofatlar natijasida vujudga kelgan xodisalar;
- xaydovchi roʻlda boʻlmagan paytda texnika xavfsizligining buzilishi natijasida vujudga kelgan xodisalar (motorni dastak bilan oʻt oldirish yoki ulamada turgan motorni oʻt oldirish va x.k.);
- territoriyasi yopiq boʻlgan tashkilotlarda, aerodromlarda, xarbiy qismlarda va boshqa qoʻriqlanadigan obʼektlarda vujudga kelgan xodisalar;
- sport yigʻinlarini oʻtkazish davrida transport vositasining nosozligi yoki xaydovchi-sportemen yoki boshqa qatnashchilarning aybi bilan vujudga kelgan xodisalar;

- xarakatlanayotgan 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 bir millionga yaqin insonlar YTH da halok bo`lishi bashorat qilingan edi. SHuni aytish lozimki, 1991 yilda (1) YTH da 500.000 kishi halok bo`lgan, bu esa 10 yil ichida falokatlar soni 2 barobar o`sganini ko`rsatadi. Xuddi shunday 1981 yil ichida yer yuzasida 250.000 inson YTH natijasida halok bo`lgani ma`lum. YTH statistik ma`lumotlarining tahlili shuni ko`rsatadiki, oxirgi yil davomida ularning miqdori 4 martaga yaqin oshgan.

O`zbekiston Respublikasi avtomobil yo`llarida sodir etilgan YTH ni 1981-2001 yillardagi tahlili jahon miqyosidagi YTH ning o`z miqyosidagi YTH ni o`zgarishiga farqli ravishda oxirgi 10 yil ichida yildan-yilga YTH soni kamayishi qayd etilgan va 1991 yil 18272 tani tashkil etgan bo`lsa, 2000 yilga kelib bu ko`rsatkich 10941 tadan iborat bo`ldi, ya`ni YTH 1,67 barobar kamayganini ko`rsatadi.

Avtomobillashtirish rivojlangan davlatlarda YTH oxirgi 7 yil (1993÷1999 yillar) ichidagi o`zgarish ko`rsatkichlari (2).

Jadvaldagi ko`rsatkichlardan ko`rinadiki, AQSH, Italiya, Pol`sha, 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 keyin 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.

Shunisi e`tiborliki, 1996 yildan boshlab respublikada xususiy sektordagi avtomobillar soni oshib borishiga va 2001 yilning boshiga kelib 28,4% tashkil etishiga qaramasdan, O`zbekiston Respublikasida YTH umumiy sonining, shuningdek, unda jarohatlarganlar sonining qator yillar ichida keskin pasayib 1995 yildan boshlab esa stabillashganini 3.1-rasmdagi grafik tahlilidan aniqlash mumkin. Bunday ijobiy natijalarga erishishning asosiy omillaridan biri Respublika Vazirlar

Mahkamasi qoshida barcha vazirliklar, uyushmalar. Korporatsiya va kontsernlarda harakat xavfsizligini ta'minlash ishlarini muvofiqlashtirib olib boruvchi «Yo'llarda harakat xavfsizligini ta'minlash hay'ati» ning faol ishtirokida murakkab va dolzarb masalalarning zamon talabiga mos ravishda hal qilinshidir.

Falokatlilik darajasining asosiy ko'rsatkichlaridan biri YTH ning og'irlik darajasidir. Halok bo'lish va tan jarohati olish yuqori bo'lgan davlatlarda 1997 yil YTH da jabr ko'rganlarning absolyut qiymati (2) 3.2-jadvalda ma'lumot keltiriladi.

YTH ning og'irlik darajasi bo'yicha rivojlangan davlatlardagi absolyut qiymat bo'yicha qaralganda, O'zbekiston Respublikasida ularning soni (3.3-jadval) eng past ko'rsatkichga ega, agar YTH ni og'irlik darajasi bo'yicha solishtirish tahlilini har 100 ta YTH da nechta odam halok bo'lishi ko'rsatkichi orqali qaraladigan bo'lsa, unda yuqorida keltirilgan absolyut ko'rsatkichlardan farqli natijalar ko'rish mumkin.

Keltirilgan jadvalning tahlili shuni ko'rsatadiki, barcha davlatlar uchun YTH ning og'irlik darajasi shahar tashqarisidagi yo'llarda 1,5-2,0 barobar katta. Bunday holatning yuzaga kelishini shahar ko'chalariga qaraganda shahardan tashqaridagi yo'llarda harakat tezligining yuqoriligi sababli vujudga kelishidir. Tez yurar yo'llarda sodir etilgan YTH da tezlik yuqori bo'lganligi oqibatida jabrlanuvchilar soni ko'p bo'ladi.

2. Yo'l-transport hodisalari to'rtidagi ma'lumotlarni yi'ish tizimi. Yo'l-transport hodisalarini maxsus kartochkalarda va formalarda hisobga olish

YTH ni hisobga olish ishlari O'zbekiston Respublikasi xududida Davlat harakat xavfsizlik nazorati (DHXN) xodimlari tomonidan olib boriladi. Ayrim vazirliklar, korporatsiyalar, kontsernlar va uyushmalar o'z tashkilotlariga tegishli avtotransport yoki yo'llarda sodir etilgan YTH ni alohida hisob qilib boradilar, bunda ular birlamchi axborotni DHXN bo'linmalaridan oladilar. Masalan «Toshshaharyo'lovchitrans» uyushmasi, «Uzneftgaz» korporatsiyasi avtokorxonalriga tegishli avtomobillar sodir etgan YTH ni, «O'zavtoyo'l» kontserniga tegishli yo'l xo'jaliklarida esa umum foydalanuvdagi avtomobil yo'llarida qayd etilgan YTHni hisobga olib borish bilan birgalikda to'plangan

ma'lumotlarni batafsil tahlil qilinadi. Shuningdek, sog'liqni saqlash vazirligiga qarashli tibbiyot tashkilotlarida YTH da jabrlanganlarni ro'yxatga olinadi.

YTH ni hisobga olish tartibi va ma'lumotlar yig'ish ishlari DHXN bo'linmalarida bir xil tartib bo'yicha olib boriladi. Bu tartibga asosan hamma YTH ikki gruppaga bo'linadi.

Birinchi gruppaga YTH da halok bo'lganlar yoki jarohat olganlar kiradi. Bunday YTH ma'lumotlari maxsus kartochkalarda hisobga olinib, davlat statistika hisobiga kiritiladi.

Agarda YTH da jarohat ko'rmasdan faqat moddiy zarar ko'rilsa yoki yengil jarohat olinsa, bunday holatda YTH ni ikkinchi gruppaga kiritiladi. Bu xildagi YTH davlat statsitka hisobotiga kiritilmaydi va ularni shahar, nohiya, vazirliklar darajasida ko'rib chiqiladi.

Agarda tan jarohati oluvchi kishi o'zining ish qobiliyatini yo'qotsa, kasalxonada bir sutkadan kam bo'lmagan vaqtda davolansa yoki birinchi tibbiy yordamdan keyin qatnab davolanish belgilansa, uholda YTH da jarohat olgan hisoblanadi.

YTH ni hisobga olish uchun O'zbekiston Respublikasi xududida barcha DHXX xodimlari tomonidan bir xil turdagi YTH kartochkasi to'ldiriladi.

Avtotransport korxonalarida «Harakat xavfsizligi xizmati» xodimlari korxonaga tegishli bo'lgan transport vositalari sodir etgan YTH ni hisobga olish, tahlil qilish va amaliy chora-tadbirlar ko'rish ishlarini olib boradilar. Masalan, «Toshshaharyo'lovchitrans» Davlat uyushmasi haydovchilari tomonidan sodir etilgan yo'l-transport hodisalar hamda qoidabuzarliklar to'g'risidagi ma'lumotlarni 3.6-jadvalda keltirilgan tartibda hisobga olinadi. Shuningdek, muntazam ravishda harakatdagi transport vositalarini yo'llarda nazorat qilinib, quyidagilar aniqlanadi: tekshiruv sanasi, transport vositasi kimga tegishli, qanday rusumli, davlat raqami, harakat yo'nalishi, haydovchining ismi-sharifi, tekshiruv vaqti va joyi, yo'l varaqasi raqami, qoidabuzarlik turi, haydovchining imzosi, ko'rilgan chora va natijalar.

Yo'l xo'jaliklari o'z tasarufida bo'lgan avtomobil yo'llarida yuz bergan (asosan yo'l sharoiti kamchiligi bilan) YTH ni hisobga olib, uni YTH-1 formada yoki alohida daftarda quyida ko'rsatilgan jadval ko'rinishida qayd etadi. YTH ning

oylik, kvartallik va yillik ko`rsatkichlarini o`rganib, yo`l sharoitini yaxshilash bo`yicha ish rejasi tuziladi.

Yo`l xo`jaliklarida YTH to`liq hisobga olish uchun avtor tomonidan yangi kartochka formasi tavsiya etilgan bo`lib, uni yozma ravishda yoki EHM yordamida to`latish mumkin. Bu kartochkalarining afzalligi u yoki bu ko`rsatkichlarni belgilab, hamma ma`lumotlar shaxsiy EHMga kiritiladi. Kartochka quyidagi bo`limlardan tashkil topgan: umumiy ma`lumotlar, yo`l qoplamasining turi, qatnov qismining holati, ob-havo to`g`risida ma`lumot, transport oqimining holati, yo`lning yorug`ligi, aholi yashovchi joyning ta`rifi, YTH sodir bo`lgan joyning ta`rifi, holatini yaxshilash uchun bajarilishi kerak bo`lgan tadbirlar.

YTHni yig`ish va tahlil qilishda EHMning roli juda katta bo`lib, hozirda rivojlangan barcha davlatlarda YTHni yig`ish va uni tahlil etishda EHMdan foydalanish keng yo`lga qo`yilgan. Bu maqsad uchun «Harakat xavfsizligini avtomatik axborot-qidiruv tizimi» tuzilgan. Bu tizim yordamida quyidagi masalalar yechiladi:

1. Davlat va har xil darajalarda YTH miqdorini pasaytirish bo`yicha dasturlar ishlab chiqish.

2. Haydovchilarga guvohnoma berishni, ularning tartib buzganliklarini qayta imtihon topshirishni nazorat qilish (bu ish ko`pchilik shahar va viloyat miqyosida respublikamizda yo`lga qo`yilgan).

3. Transport vositalarini registratsiya qilish, texnik ko`rikdan o`tkazish, transport vositalari kuzovini. Dvigatelini va boshqa agregatlarini hisobga olish ishlarini amalga oshirish (Respublikada bu ishlar ham qisman yo`lga qo`yilgan).

4. YTH lari to`g`risidagi ma`lumotlarni yig`ish va uni so`ralgan tashkilotlarga tarqatish.

5. Yo`l sharoitini nazorat qilish, YTH ko`p qaytariladigan yo`l bo`laklarini aniqlash, yo`l sharoitini yaxshilash bo`yicha olib borilayotgan ishlarni nazorat qilish.

6. Yo`l harakatini boshqarishda mavjud imkoniyatlardan operativ ravishda foydalanish, avariya va tez yordam xizmatlarini boshqarish.

7. Harakat xavfsizligini vazirliklar bo`yicha nazorat qilish, avtotransport korxonalaridagi, yo`l va ko`cha bo`laklarida yuz bergan YTH ni tahlil qilish.

8. Harakat xavfsizligini ta'minlashga qaratilgan me'yoriy xujjatlar va davlat standartlarining holatini o'rganish, ularni qayta ishlab chiqish hamda kelajakda bu ishlarni rivojlantirish borasidagi ishlarni olib borish.

9. Haydovchilar tayyorlash va qayta tayyorlash tizimini nazorat qilish.

3. Yo'l transport xodisalarining taxlili

Harakat xavfsizligini tashkil etish uchun aniq tadbirlar belgilashda asosiy tayanch ko'rsatma sifatida YTH ni har taraflama chuqur ob'ektiv tahlil qilish natijalaridan olingan xulosalardan foydalaniladi.

YTH quyidagi vazifalarni hal qilish maqsadida tahlil qilinadi:

- harakat xavfsizligiga taalluqli «Avtomobil-haydovchi-yo'l-piyoda-muhit» tizimiga kiruvchi har bir faktorning faoliyatiga tegishli tadbir va choralar ishlab chiqish uchun;
- biron-bir boshqaruv territoriyasidagi, vazirliklardagi va ularning korxonalaridagi falokatlar ahvolini, o'zgarish tendentsiyasini hamda istiqboldagi o'zgarishini bashorat qilish maqsadida;
- YTH ning kelib chiqish sabablarini va ularni bartaraf qilish borasida tuziladigan ko'rsatmalarni ishlab chiqish uchun;
- YTH ko'p qaytariladigan yo'l bo'laklarini aniqlash maqsadida;
- bitta yoki bir necha bir xil YTH ning vujudga kelish sabablarini;
- YTH ni tahlil qilish uchun universal dastur tuzish maqsadida.

Maqsad va vazifalariga qarab YTH ni tahlil qilishning miqdoriy, sifat va topografik usullari mavjud. YTH ni miqdoriy usul bilan tahlil qilishda halokatlarning absolyut, nisbiy va solishtirma ko'rsatkichlari o'rganiladi.

Halokatlarning absolyut ko'rsatkichlariga quyidagilar misol bo'ladi: YTH ning umumiy (yillik, oylik, kvartal) soni; YTH da jarohat olganlar (o'lganlar) soni; jarohat olganlarning yoki o'lganlarning yoshiga, kasbiga qarab YTH dagi soni; haydovchilarning aybi bilan o'lganlar; jarohat olganlar soni; avtomobil yoki ular holatining nosozligi bilan bo'lgan YTH soni va h.k.

Nisbiy halokatlilik ko'rsatkichlari. Nisbiy halokatlilik ko'rsatkichlarini hisoblashda bitta absolyut ko'rsatkichni boshqa absolyut ko'rsatkichga nisbatan

olinadi. Bunda nisbiy ko'rsatkichni umumiy ko'rinishda quyidagi formula orqali hisoblash mumkin.

$$O = KA/B \quad (14.1)$$

bu yerda O-nisbiy ko'rsatkich; A/V-biron-bir absolyut ko'rsatkichlar;
K-masshtabli koeffitsient.

Masalan A-YTH soni, V-transport vositalari soni bo'lsa va $K \cdot 10^4$ olinsa, bunda juda ko'p ishlatiladigan nisbiy ko'rsatkich YTH soni 10 ming transport vositasiga to'g'ri keladigan hisobi kelib chiqadi. Xuddi shuningdek, 10 ming aholi soniga va boshqa hisoblar olinishi mumkin.

Yo'l sharoitlarini hisobga olishda ko'pincha nisbiy halokatlilik koeffitsientidan foydalaniladi.

Uzun bir xil geometrik elementga ega yo'l uchastkalarini hisoblashda YTH sonini 1 million avtomobil-kilometrغا nisbati bilan o'lchanishi qabul qilinib, nisbiy halokatlilik koeffitsienti quyidagi formula bilan aniqlanadi.

$$N = \frac{10^6 Z}{365LN}; \quad (14.2) \text{ YTH soni/mln.km.}$$

bu yerda: Z-bir yillik halokatlar soni; N-bir sutkadagi o'rtacha yillik harakat miqdori, avt/sutka; L-yo'l uzunligi, km.

Juda qisqa masofada (ko'prik, yo'l o'tkazgich, chorraha va h.k.) yo'l sharoiti bilan farqlanadigan uchastkalar nisbiy halokatlilik koeffitsienti odatda quyidagi formula bo'yicha aniqlanadi.

$$N = \frac{10^6 Z}{365N}; \quad (14.3) \quad \text{YTH soni/mln.avt.}$$

Solishtirma halokatlilik ko'rsatkichi. YTH biron-bir ko'rsatkichidan boshqa YTH qancha qismini tashkil qilishini tushuniladi va odatda foiz ko'rsatkichda keltiriladi. Masalan, jami YTH sonidan to'ntarilish (to'qnashish, piyodalarni bosib ketish yoki YTH halok bo'lgan bo'lganlar, jarohat ko'rganlar va h.k.) necha foizni tashkil qiladi.

O'zbekiston avtomobil yo'llarida YTH ning solishtirma avariyalik ko'rsatkichiga yaqqol misol qilib 2000 yilda jami YTH ni 21,4% piyodalar aybi bilan bo'lganligini aytish joiz.

YTH ni tahlil qilishning sifat usuli xodisalarning nima sababdan vujudga kelganini aniqlashga qaratiladi. Bu usul bilan yoʻl harakatini tashkil etuvchilar «avtomobil-haydovchi-yoʻl-piyoda-muhit» tizimidagi elementlarning qaysi birining aybi bilan yoki birgalikdagi taʼsiri natijasida vujudga kelgan YTH ni tahlil qilish odat tusiga kirgan. Masalan, avtomobil yoʻlining maʼlum chorraha boʻlagida yoʻl sharoitiga bogʻliq ravishda YTH vujudga kelishi, unda piyodalarning oʻrni yoki maʼlum yoshdagi haydovchilar sodir etadigan YTH turi, vaqti va h.k.

Yoʻl-transport hodisalarining vujudga kelish joylarini aniq koʻrsatish uchun topografik usuldan foydalaniladi. Hozirda asosan uch turdagi topografik tahlil oʻtkaziladi: xaritada, chiziqli grafikda (yoʻl-koʻcha boʻyicha) va masshtabli sxema.

Shahar, tuman yoki viloyatning masshtabli xaritasida bir yoki bir necha yillar ichida sodir etilgan YTH ni koʻcha-yoʻl, maydonlarda aniq joylarini shartli belgilar yordamida koʻrsatiladi. Bunday YTH xaritasi yordamida YTH ni koʻp boʻladigan joyi, turi, vaqti va hokazolar aniqlanib, ularni tahlil qilish natijalariga tayangan holda harakat xavfsizligini oshirish borasida aniq tadbirlar belgilanadi.

YTH ni chiziqlik grafigi koʻcha va yoʻlning butun uzunasi boʻyicha yoki maʼlum boʻlagi uchun xaritaga nisbatan katta masshtablarda YTH ni joylashni koʻrsatadi. Masshtab katta boʻlganligi sababli YTH yoʻlning qanday elementlarining kamchiligi bilan sodir boʻlganligini yoki boshqa sabablarni aniq topishda bu usul ijobiy natijalar beradi.

YTH ni masshtabli sxemasida yoʻl chorrahasini, temir yoʻl perezdni yoki boshqa yoʻl boʻlagida boʻlgan YTH ni katta masshtablarda barcha yoʻl qatnashchilarini (transport vositasini, piyodani) sxematik ravishda joylashtirilib koʻrsatiladi. Sxemani tahlil qilish natijasida YTH nima sababdan vujudga kelgani va har bir ishtirokchining hodisani oldini olish boʻyicha imkoniyatlari qay darajada ekanligi aniqlanadi. Bu sxemada transport vositalari va piyodalarning xarakatlanish traektoriyalari koʻrsatilib, keyinchalik hodisa roʻy bergan joydagi yoʻl sharoitini yoki xarakatni tashkil etish boʻyicha oʻzgartirish takliflari ishlab chiqiladi.

YTH ni tahlil qilida avtomobil-yoʻl xoʻjaliklarida va davlat xarakat xavfsizligi xizmati tizimida koʻpchilik hollarda amaliyotda uchraydigan savollarni yechishda va sodda tushunarli boʻlishda jadval, grafik, gastrogramma, tsiklogramma

yoki topografik ko'rinishlarda foydalaniladi. Quyida xo'jalik faoliyatida keng tarqalgan jadval, grafik, gistrogramma, tsiklogramma va topograik ko'rinishlarida miosllar keltiramiz.

2000 yilning oylari bo'yicha haydovchilar aybi bilan sodir etilgan YTH to'g'risida ma'lumot 3.4-jadvalda keltirilgan.

4. Yo'l transport xodisalaridan keladigan iqtisodiy zarar

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 yetkaziladigan zararni hisoblashni keltiramiz.

YTH natijasida bo'ladigan zararni aniqlash.

Harakat xavfsizligini yaxshilash uchun bajariladigan ishlarning ko'lamini aniqlashda YTH natijasida xalq xo'jaligiga keltirilgan zararni baholash zarur.

Davlat statistikasiga kiritilmaydigan bitta YTH dan keladigan zararni quyidagi formula orqali hisoblash mumkin.

$$P \cdot S + P_1 + P_2 \quad (14.4)$$

Bu yerda: S-transport vositasining, yo'l sharoitlarining yoki ortilgan yukning buzilishidan bo'ladigan zarar; P_1 -YTH bo'lgan joyda boshqa o'tayotgan transportlar yo'qotadigan vaqtdan va yo'l harakat qismini tozalashga ketadigan xarajatlar;

P_2 -DHXXN tomonidan ketadigan xarajatlar.

Davlat statistikasiga kiritiladigan bitta YTH bo'ladigan o'rtacha zararni quyidagi formulaga asosan aniqlash mumkin:

$$\Pi^1 = \Pi_e n_e + \Pi_0 n_0 + \Pi_x n_x + S_1 + \Pi_1^1 + \Pi_2^1; \text{ so'm} \quad (14.5)$$

bu yerda: P_0 , P_0 , P_x -YTH da odam ishtirok etgan vaqtda yengil, og'ir jarohatlardan va halok bo'lishi natijasida xalq xo'jaligi ko'radigan zararlar; n_0 , n_0 , n_x -bitta YTH o'rtacha yengil, og'ir jarohat ko'rganlar yoki halok bo'lganlar sonini hisobga oluvchi koeffitsientlar, bu koeffitsientlar shahardan tashqaridagi yo'llar uchun $n_0 \cdot 0,06$, $n_0 \cdot 0,758$, $n_x \cdot 0,182$; S_1 , P_1^1 , P_2^1 -mos ravishda S, P_1 , P_2 -oldingi ma'nodagi ko'rsatkichlar.

Iqtisodiy hisoblarda xalq xo'jaligi ko'radigan jami zararni quyidagi formula bo'yicha aniqlanadi:

$$\Pi = 365 m_t \sum_{t=l}^{t=T_q} \frac{L \cdot N_1 \cdot C_{nt7.5}}{(1 + E_{H\Pi})} \quad (14.6)$$

bu yerda: m_t -jarohatlanish og'irligini hisobga oluvchi jamlovchi koeffitsient,

N -o'rtacha yillik harakat miqdori, avt/sut; L -yo'l uzunligi, km;

$S_{nt7.5-7,5}$ m qatnov qismiga to'g'ri keladigan zararni hisobiy miqdori, tiyin/avt-km;

E_{NP} -har xil vaqtlarga to'g'ri keladigan xarajatlarni keltirish me'yori, 0,08.

Yuqorida keltirilgan m_t , S_{nt} , Y_{eNP} qiymatlarini t yillar o'zgarishi bo'yicha «VSN» 3-81 me'yoriy xujjatdan yangi narxlarni hisobga olgan holda qabul qilish mumkin.

15 - Mavzu: Piyodalar harakat xavfsizligini oshirish yo`llari

Reja

1. Piyodalar harakatini tashkil etish tamoyillari

2. Piyodalar o`tish joylarida ziddiyatsiz harakatni tashkil etish

1. Piyodalar harakatini tashkil etish tamoyillari

Piyodalar trotuardan yoki piyodalar yo'lkasidan, ular bo'lmaganda esa yo'l yoqasidan yurishlari kerak. Qoppol yuklarni olib ketayotgan, nogironlarning yurgizgichsiz aravachasida ketayotgan shaxslarning trotuar yoki yo'l yoqasidan yurishlari, 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 chekkasidan (ajratish bo'lagi bor yo'plardan, qatnov qismining o'ng chetidan) bir qator bo'lib yurishlari mumkin.

Aholi yashaydigan joylardan tashqarida yo'lning qatnov qismida harakatlanayotgan piyodalar, transport vositasining harakat yopnalishiga qarshi yurishlari kerak.

Nogironlarning yurgizgichsiz aravasida ketayotgan, mototsikl, moped, velosiped yetaklab ketayotgan shaxslar esa bunday hollarda transport vositasining harakat yopnalishi bo'ylab yurishlari kerak.

Eslatma: piyodalar yo'lkasida, trotuarlarda, yo'lning yoqasida piyodalarning harakatlanishiga xalaqit beradigan qurilma va jihozlarni o'rnatish man etiladi.

Piyodalarning tashkiliy jamlanmasida bir qatorda to'rt kishidan ortiq bo'lmagan, yo'lning qatnov qismida faqat transport vositalarining harakat yopnalishi bo'ylab o'ng tomondan yurishiga ruhsat etiladi.

Jamlanmaning oldi va orqasida chap tomondan qizil bayroqcha, qorong'pi vaqtda yoki yetarlicha ko'rinmaslik sharoitida esa oldinda oq, orqada qizil rangli chiroq ko'ptargan kuzatuvchilar bo'lishi kerak.

Bolalar guruhiini trotuarlar va piyodalar yo'pliklarida, ular bo'plmaganda esa yo'pl yoqasidan faqat kunduzi va katta yoshdagilar kuzatuvda olib yurishga ruxsat etiladi.

Piyodalar yo'plning qatnov qismini piyodalar optish joylaridan, shuningdek, yer osti va yer usti optish joylaridan, ular bo'plmaganda esa chorrahalarda trotuar chiziqlari yoki yo'pl yoqasi bo'pylab kesib optishlari kerak.

Koprinadigan oraliqda optish joyi yoki chorraha bo'plmasa, ajratuvchi bo'plaksiz va topsiqsiz yo'pllarda piyodalarga yo'plning ikki tomoni yaxshi koprinadigan joyidan qatnov qismining chetiga nisbatan topg'pri burchak ostida kesib optishlariga ruxsat etiladi.

Piyodalar yo'pl harakati tartibga solingan joylarda tartibga soluvchining yoki svetoforlarning, ular bo'plmaganda esa transport svetoforlarining ishoralariga amal qilishlari kerak.

Piyodalar harakati tartibga solinmagan piyodalar optish joylarida yaqinlashib kelayotgan transport vositasigacha bo'plgan masofani va uning tezligini chamalab koprib, optish opzlari uchun xavfsiz ekanligiga ishonch hosil qilganlaridan sopng yo'plning qatnov qismiga chiqishlari mumkin. Shuningdek, ular yo'plning qatnov qismini piyodalar optish joylaridan tashqarida kesib optishda transport vositalarining harakatlanishiga xalaqit bermasliklari, yaqinlashib kelayotgan transport vositalarining yo'pqligiga ishonch hosil qilmasdan turib, koprinishni cheklovchi topxtab turgan transport vositasi yoki biror topsiq panasidan chiqmasliklari kerak. Piyodalar topxtab turgan avtobus va trolleybusni orqa tomonidan, tramvayning esa oldi tomonidan yo'plni kesib optishlari shart.

Agar yo'pl harakati xavfsizligini ta'minlash bilan bog'liq bo'plmasa, qatnov qismiga chiqqan piyodalar ushlanib qolmas-liklari va topxtamasliklari kerak. Optishga oplgurmagan piyodalar qarama-qarshi yo'pnalishdagi transport oqimlarini ajratuvchi chiziqda topxtashlari lozim. Keyingi harakatlanish xavfsiz ekanligiga ishonch hosil qilgandan sopng va svetofor yoki tartibga soluvchining ishoralarini hisobga olgan holda optishni davom ettirishlari mumkin.

Yalt-yalt etuvchi kopk rangli yoki kopk va qizil rangli chiroq-mayoqchasi va (yoki) maxsus tovush ishorasi yoqilgan transport vositalari yaqinlashib kelayotgan

boplsa, piyodalar qatnov qismidan optmasliklari, unda harakatlanayotganlar esa bu transport vositalariga yopl berishlari va zudlik bilan qatnov qismini bopshatishlari kerak.

Belgilangan yopnalishdagi transport vositalari va taksilarni faqat bekatlarda, ular boplmagan taqdirda esa trotuarlar yoki yopl yoqasida koptishlari kerak. Maxsus jihozlangan bekatlari boplmagan topxtash joylarida transport vositasi topla topxtagandan sopng opngga chiqish uchun yoplning qatnov qismiga chiqishga ruxsat etiladi. Undan tushgandan keyin ushlanib qolmasdan yoplning qatnov qismini bopshatishlari shart. Bekatlarga borayotgan yoki undan qaytayotgan piyodalar Qoidalarining 5.4-5.7 bamlari talablariga amal qilishlari kerak.

2. Piyodalar o`tish joylarida ziddiyatsiz harakatni tashkil etish

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. 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`chaniing ahamiyatiga bog`liq. Masalan, yirik shaharlarning markaziy ko`chalarida 5+6 ming piyoda/soat miqdorida kuzatilsa, tuman ahamiyatidagi ko`chalarda esa 50+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+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 va yaxshi sharoit yuqori tezlikda harakatlanish kuzatiladi. SHuningdek, piyodalar harakat tezligi o`rtacha qiymatdan ertalabki soatlarda 25+30% ga ko`proq va aksincha kechki vaqtlarda 15+20% pastroq bo`ladi.

Piyodalar oqimining zichligi-bir metr kvadrat trotuar maydoniga to`g`ri keladigan qiymat 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.

16 - Mavzu: YTX da jaroxatlanganlarga 1-tibbiy yordam ko`rsatish

Reja

- 1. Tibbiy yordam ko`rsatishning bosqichlari**
- 2. Jarohatlarda va qon oqishda birinchi tibbiy yordam ko`rsatish**
- 3. Nafas olish va yurak urishi to`xtaganda birinchi yordam ko`rsatish**
- 4. Bosh miya shikastlanganda birinchi yordam ko`rsatish**
- 5. Suyaklarning sinishi va chiqishi hollarida birinchi tibbiy yordam ko`rsatish**

1. Tibbiy yordam ko`rsatishning bosqichlari

Yo`l-transport hodisalari 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 institutning ma`lumotlariga ko`ra, yo`l-transport hodisalarida o`lganlarning taxminan 17% ning sababi qon oqish, nafas bug`ilishi va boshqa lozim bo`lgan tibbiy tez yordam ko`rsatilmagan holatlar tufayli ro`y bergan. Yo`l-transport hodisalarida og`ir shikastlanganlarning 60% fojea joyiga, 8 % davolash muassasasi yo`lida o`limi aniqlangan.

Yo`l-transport hodisasiga jabrlanganlarning shikastlanish darajasiga qarab jinoyat ko`rib chiqiladi. YTH oqibatida jabrlangan shaxs o`lganda 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 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 xaftadan ko'proq muddatda izdan chiqqan, mehnat qobiliyatini 15-35% gacha yo'qotganlar hisoblanadi.

Engil tan jarohatlariga sog'ligini yo'qotib, 28 kungacha davolangan va mehnat qobiliyatini 15% gacha yo'qotganlar 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`irligi 3500 kg dan oshmaydigan, o`rindiqlari haydovchilarnikidan tashqari 8 dan oshmagan avtomobillar «V» toifasi	3 yilda 1 marta
3.	Yuk tashiydigan, to`la og`irligi 3500 kg 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.	SHatakchi 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

Jarohat haqida asosiy tushuncha

Odam badani to`qimalarining, biror bir a`zosining yoki butun organizmning shikastlanishiga jarohatlanish deyiladi. Bularga: jarohat, kuyish, sovuq urish, lat yeyish, chiqish, sinish, bosh miyaning lat yeyishi va ichki a`zolarining shikastlanishi kiradi. Teri butunligi buzilishi oqibatida jarohat paydo bo`ladi.

Jarohatlar paydo bo`lish xususiyatiga qarab kesilgan, chopilgan, so`kilgan, ezilgan, yirtilgan, o`q tekkan va tishlangan bo`lishi mumkin. YTH da ko`pincha

jarohatlar ezilgan, yirtilgan bo`ladi. Bunday jarohatlar ancha og`ir bo`ladi. Bu jarohatlar atrofida ko`p miqdorda faoliyatsiz to`qimalar bo`ladi. Ular o`z vaqtida olib tashlanmasa iflosligi natijasida hayot uchun xavfli juda og`ir kasalliklar-stolbnyak yoki gangrenaga olib kelishi mumkin. Bu asosan jarohat atrofidagi kirlardan qonga kasallik keltirib chiqaruvchi mikroblarning tushishi natijasida vujudga keladi.

Jarohatdagi mikroblarni yo`qotish yoki kuchsizlantirish tadbiriga antiseptika, mikroblar jarohatga tushishini oldini olishga aseptika deyiladi.

Jarohatga imkoni boricha toza yuvilgan qo`l bilan ishlov beriladi. Agar buni iloji bo`lmasa qo`lni spirt, benzin bilan artib tirnoqlarga yod surtiladi. Jarohat atrofiga yod, spirt yoki etillanmagan benzinni ehtiyotlik bilan surtish kerak. Agar bu vositalar jarohatga tushsa uni kuydirib, bitishini qiyinlashtiradi.

Agar jarohatdan qon oqayotgan bo`lsa avval qon oqishini to`xtatib keyin unga bog`lov qo`yiladi. Buning uchun individual bog`lov paketi, bint paxta, doka va boshqa toza materiallardan foydalanish lozim.

Jarohatni suv, spirt, yod bilan chayish, unga kukun sepish, malham qo`yish mumkin emas.

Jarohatdan ilik, o`pka, ichak chiqib turgan bo`lsa u toza doka yoki mato bilan yopiladi, lekin ichkariga itarish mumkin emas.

Qo`l-oyoqning ko`p qismi shikastlanganda unga bog`lov qo`yilgandan keyin harakatsizlantirish kerak.

Bog`lov yopishtirib qo`yilishi, lekin qismasligi kerak. Bog`lov qo`yishda eng yaxshisi individual bog`lov paketidan foydalanish ma`qul, chunki unda steril bog`lov materiallari bor. Yo`lda birinchi tibbiy yordam ko`rsatishda qo`l ostida bog`lov materiallari bo`lmaganda, qo`l keladigan materiallardan: matolar, yo`l aptechkasi, uy aptechkasi va boshqalardan foydalanish mumkin.

Tibbiy yordam ko`rsatish tartibi va tashkil qilish printsiplari

Yo`l-transport hodisasida shikastlanganlarga tibbiy yordam ko`rsatish 3 bosqichda amalga oshirish ko`zda tutiladi:

Birinchi - hodisa joyida. Bu - o`zi o`ziga yordam ko`rsatish va hodisa joyida bo`lgan odamlarning yordami, hamda chaqirilgan tibbiyot xodimlari ko`rsatgan yordamdan iborat.

Ikkinchisi - shikastlanganlarni davolash muassasiga olib borishda yo`lda ko`rsatiladigan yordam.

Uchinchi - davolash muassasasidagi yordam.

Davolash-profilaktika korxonalarini, avtomobil yo`llarining qismlariga birkitish va bu yo`llarda tibbiy yordam olishni bildiradigan 6.1 va 6.2 yo`l belgilari bilan belgilab qo`yish ko`zda tutilgan. Tibbiyot xodimlari boshqaradigan avtomobillarga o`rnatish uchun taniqlik belgi mavjud. Bunday belgilar yo`l-transport hodisasida shikastlanganlarga malakali yordam ko`rsata oladigan hakimlarning (vrach) avtomobillariga o`zlari xohish bildirgan taqdirda o`rnatiladi. Bunday hakimlar ro`yxatini davolash muassasasining bosh hakimi tuzadi va joylardagi sog`liqni saqlash tashkilotlari tasdiqlaydi. Hakimlar boshqaradigan avtomobillar taniqlik belgisi bilan belgilanganda, ularga guvohnoma va bemorlar yoki shikastlanganlar hayoti xavf ostida qolganda yordam ko`rsatish uchun transport vositalaridan tekin foydalanish huquqini beradigan talon beriladi.

Tibbiy yordam ko`rsatish talabi

Yo`llarda harakatlanish qoidalarining 5.1 bandiga asosan, yo`l-transport hodisasi sodir bo`lganda haydovchi: darhol to`xtashi, transport vositasi majburan to`xtaganini bildiruvchi chiroqni yoqishi yoki belgi o`rnatishi, transport vositasini va hodisaga dahldor buyumlarni kuzgatmasligi, shikastlanganlarga birinchi tibbiy yordam berish uchun zarur choralarni ko`rishi, “tez tibbiy yordam” xizmatini chaqirish, agar buning imkoni bo`lmasa, shikastlanganlarni o`z transportida yoki boshqa yo`lovchi transportida yaqin oradagi davolash muassasasiga olib borishi, u

yerda o'z ismini, transport vositasining davlat raqamini aytishi va voqea sodir bo'lgan joyga qaytib kelishi shart.

Bu qoidalarga rioya qilmagan haydovchilar jinoiy javobgarlikka tortiladilar.

Bemorni mashinadan chiqarish, ko'tarish va tashish

Yo'lda avtomobil fojiasi sodir bo'lganda, mashina ichidagi shikastlangan kishiga birinchi tibbiy yordam berish uchun, avvalo uni mashinadan ehtiyotkorlik bilan olib chiqish va yechintirib, keyin yordam berish kerak. Buning uchun shoshmasdan birinchi navbatda mashina ichida odam ko'p bo'lsa, ularning hammasini ko'rib, qay biri og'ir shikastlanganligini aniqlab va unga birinchi navbatda tezda yordam berish kerak. Tez kelayotgan mashina to'siqqa urilganda ichidagilarning oyoq yoki qo'llari mashina qismlari orasiga qisilib qolishi mumkin. Bunday hollarda iloji boricha bemorga ozor bermasdan olib chiqiladi. Buning uchun temir asboblari, montirovka, lom va boshqalardan o'rinli foydalanish mumkin.

Shikastlangan odamni mashinadan olib chiqishdan oldin uning qaeri jarohatlangan yoki shikastlanganligini aniqlash va shunga qarab yordam berishni tashkil qilish lozim. Agar qon tomirlaridan - arteriyadan qon oqayotgan bo'lsa, uni darhol avval barmoq bilan bosib to'xtatib rezina jgut qo'yiladi. Qo'l yoki oyoq qiyshayib qolgan bo'lsa, albatta shu suyak singan bo'ladi. Gavdaning qiyshayib turishi yoki shikastlangan kishini qiyshayib yotishi uning bexushligini yoki miyasi jarohatlanganligini bildiradi. Bunday hollarda bemor holatini o'zgartirmasdan mashinadan olib chiqishga to'g'ri keladi. Bemorni mashinadan olib chiqishdan avval birinchi tibbiy yordamni berish uchun tayyorgarlik ko'rishni unutmaslik kerak. Qish vaqtida bemorni o'rab-chirmab qo'yish kerak, chunki shikastlangan kishi sovuqqa chidamsiz bo'ladi. Bunday hollarda avval iloji bo'lsa, bemorni yaqin o'rtadagi uyga, yoki avtobusga olib kirib, u yerda unga birinchi tibbiy yordami ko'rsatiladi. Bemorni mashinadan olib chiqishga ikki yoki uch kishi qatnashishi kerak, buning uchun haydovchi va yo'lovchilar yordamlashishi zarur.

2. Jarohatlarda va qon oqishda birinchi tibbiy yordam ko`rsatish

Inson organizmi har xil jarohatlar olishi natijasida faqat 500 millilitr qon yo`qotishi hayot uchun xavfsiz hisoblanadi.

Agar kishi 1000 millilitr qon yo`qotsa, hayot uchun xavf tug`iladi. Undan ko`p qon yo`qotgan taqdirda esa jjabrlanuvchini o`limga olib keladigan xavf tug`iladi.

Agar jabrlanuvchi 2000 millilitr qon yo`qotsa, uning hayotini saqlab qolish uchun darxol qon berib, organizmni kerakli qon bilan tahminlash zarur.

Agar jaroxat arterial, yirik qon tomirida bo`lsa, kishi bir necha daqiqadan keyin o`lishi mumkin. Shuning uchun har qanday qon ketishini darxol to`xtatish kerak.

Yosh bolalar, keksa, 70-75 yoshdagi kishilar kamroq qon yo`qotsalar ham, ular uchun bu xavfli hisoblanadi.

Jgut qo`yish qoidalari.

Qo`l-oyoqlar jarohatlanishdagi kuchli qon oqishini to`xtatish uchun jgut yoki buragichdan foydalaniladi. Ular qo`yilgan vaqti maxsus yozishmada ko`rsatilgan holatda, jarohatdan yuqoriroqqa yelkaga yoki songa bevosita kiyim bosh yoki maxsus yumshoq boylagich ustidan 1.5 soat muddatga qo`yiladi.

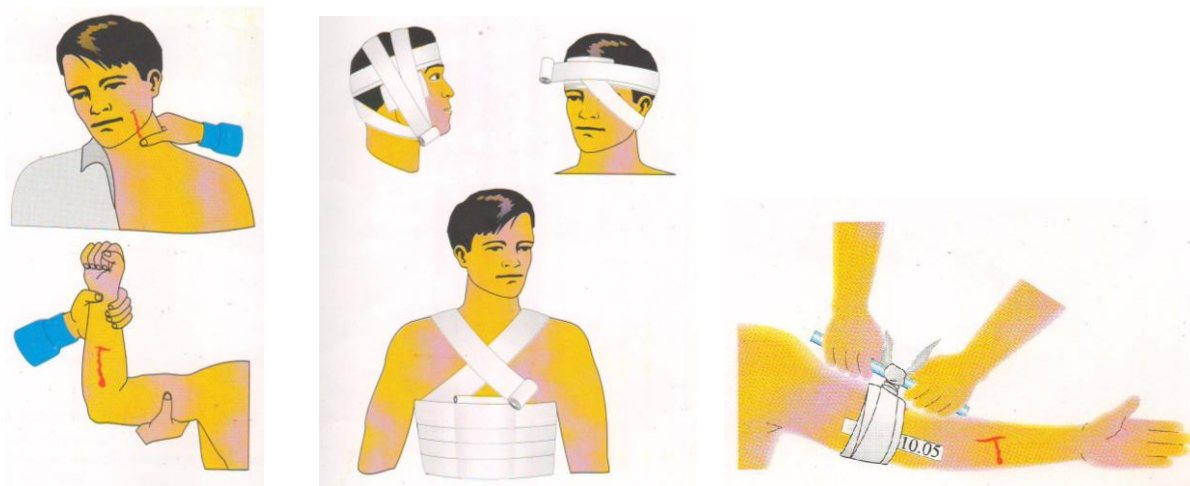
Jarohatning belgilari.

1. Teri qoplamasi yoki shilliq pardalarning yaxlitligini buzilishi
2. Qon oqishi
3. Og`riq

Aspetik bog`lamani bog`lash qoidasi.

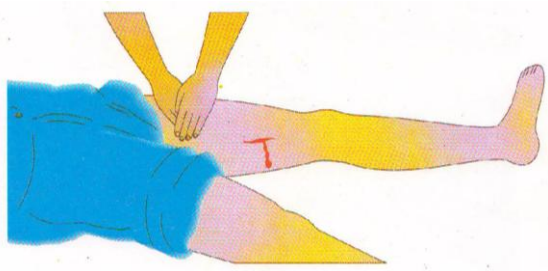
Jarohatni hech qanday suyuqliklar bilan yuvish, unga qo`l tegizish, undagi kiyim parchalarini, begona jismlarni va boshqa narsalarni olish mumkin emas.

Jarohatning chetlari va uning atrofidagi teri yuzasiga yod surtilgach, bog`lash uchun shaxsiy paketdan foydalanib jarohatga aseptik bog`lamani boylash, jarohatlangan narsa katta bo`lsa, asosiy aseptik bog`lamani bog`lash kerak.



16.1-16.2-16.3-rasmlar.

Arteriya qon tomirini tegishli suyakka bosib ushlab turish bilan qon oqishini to'xtatish.



Tizzani bukish yo'li bilan qon oqishini to'xtatish. 16.4-16.5-rasmlar.



Inson hayoti uchun eng xavfli bo'lgan xodisa, bu arterial qon tomiridan qon ketishi. Unda qonning rangi och-qizil bo'lib, katta bosim bilan otilib chiqadi.

Vena qon tomiri jaroxatlanganda esa qonning rangi to'q qizil bo'lib, sekin va doimo bir tekisda oqib turadi. SHuning uchun xavfliligi nisbatan kam va bo'yin,

ko`krak qafasi atrofidagi jaroxatlar ham uncha xavf tug`dirmaydi. Lekin boshqa xilda – qon ko`pirib, bahzan tomir ichiga havo kiib qolishi mumkin. Qon tomirlarida tiqilish paydo bo`lib, jabrlanuvchining o`limiga olib kelishi mumkin.

Kapilyar qon oqishi – bu asosan mayda to`qimalarning kesilishi, uncha chuqur bo`lmagan va ma'lum kenglikdagi jaroxatlar natijasida poydo bo`ladi. Unda qonning rangi och-qizil, kesilgan joyning hammasidan bir xil oqadi.

Parenximatoz qon oqishi – bu asosan ichki organlarning jaroxatlanishi: o`pka, jigar, buyrak kabi organlarda jaroxat bo`lganda qon aralash, arterial va vena qon tomirlardagi qonlar xisoblanadi. Bunday qon ketishi ancha tez va doimiy bo`lib, hamma jarohatlangan joylardan oqadi.

3. Nafas olish va yurak urishi to`xtaganda birinchi yordam ko`rsatish

Bunday xollarda asosan yurak to`xtashining asosiy sabablarini bilish kerak. Ular besh xil:

1. Tomir urishining sezilmasligi, es-xush yo`qligi, ko`z gavxari kengayishi, chiroq tutganda sezmasligi va nafas olish to`xtashi, shuningdek, yuz ko`kimtir rangda bo`lishi yurak to`xtab qolgan xolni bildiradi.

Endi ana shu xollarni qisqacha sharxlab o`tamiz:

- Arterial qon tomirida yurak urishi bilinmasligi. Bu asosan bo`yin qismidagi tomirni ko`rsatkich yoki o`rta barmoq bilan ushlash natijasida aniqlanadi.

- Xushdan ketish – yurak urishi to`xtaganidan 4-5 soniya o`tgach, kishi xushidan ketib, har qanday harakatni yo`qotadi. Tovushni eshitmaydi.

Agar ko`z gavxari kengayib yorug`likni sezmasa, o`pka va yurak faoliyati to`xtaganidan darak beradi.



Chiqarilayotgan nafas bilan bevosita “og`izdan-og`izga” suniy nafas oldirish.

16.6-16.7-rasmlar.

Nafas olish to'xtashi, yuz sariq-kulrang bo'lib, tomir urishi sezilmay qolishi qon aylanishi buzilganidan dalolatdir. Nafas yo'llarini tiklash va yurakni ishlatish uchun quyidagi choralarni amalga oshirish kerak:

A – nafas yo'llari (burun, og'iz bo'shliqlari) ni ivigan qon va balg'amdan tozalash.

V – ikki usulda sunhiy nafas oldirishni boshlash – “og'izdan-og'izga” yoki “og'izdan-burunga”.

S – qon aylanish tizimini yo'lga qo'yish yurakni massash qilish orqali amalga oshiriladi.

Jaroxatlangan shaxsni klinik o'limdan qaytarish uchun barcha yordam xarakatlari yo'llarini ochishdan boshlanadi:

1. Kishini tekis joyga chalqancha yotqiziladi va og'izdagi ko'pik, ivigan qon bint o'ralgan baroq bilan tozalab olinadi.

2. Kishining yelkasi tagiga yupqa yostiq qo'yiladi, keyin yordam beruvchi shaxs bir qo'li bilan uning bo'ynini orqa tomonidan, ikkinchi qo'li bilan esa boshining tepa qismidan ushlab, boshini orqa tomonga egadi. Uning tili orqaga ketib, tomoq xalqumini yopib qo'ymasligi uchun bir oz oldinga tortiladi va kuzatib turiladi.

4. Bosh miya shikastlanganda birinchi yordam ko'rsatish

Hozirgi vaqtda umumiy jaroxatlardan 40 foizi bosh miya shikastlanishidir. Jaroxatlanganlardan har beshinchisi og'ir bosh miya jaroxati oladi.

Aholi ichida asosan 17 dan 50 yoshgacha bo'lgan shaxslar og'ir bosh miya jaroxati bilan shifoxonaga tushadi. Bunday jaroxatlarning ayrimlari o'limga, boshqalari esa nogironlikka olib keladi.

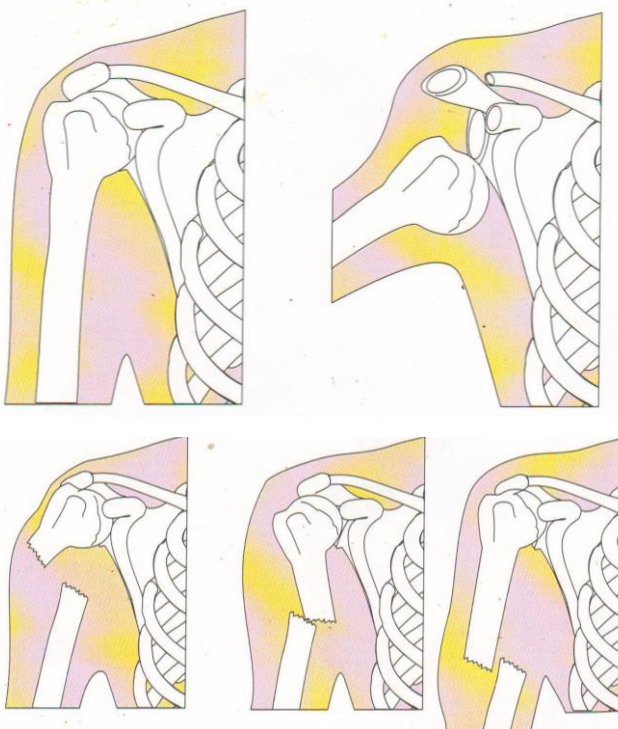
Bosh miya jaroxati barcha tayanch, harakat funktsiyalari bilan bog'liq bo'lib, miyani qaysi tomoni shikastlansa, shunga bog'liq organlar ishlamasligini yoki jaroxatlanishni bilish uchun bosh miya anatomiyasini bilish kerak bo'ladi.



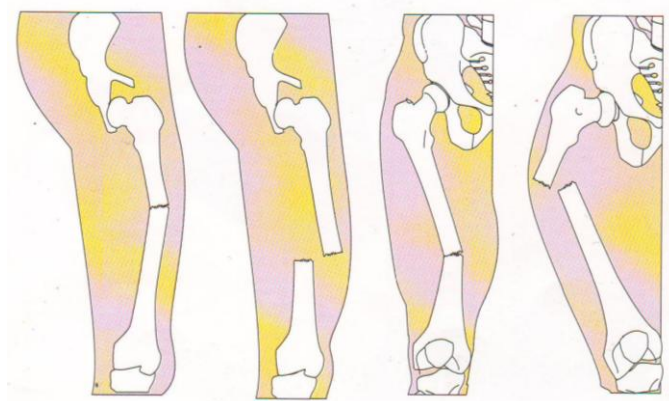
5. Suyaklarning sinishi va chiqishi hollarida birinchi tibbiy yordam ko`rsatish

Suyak chiqishining xarakterli belgilari:

1. Bo`g`in ko`rinishining o`zgarishi.
2. Qo`l-oyoqlarning g`ayrioddiy holatlarda bo`lib qolishi.
3. Qon oqishi va shishganlik natijasida qavariq paydo bo`lishi.
4. Qo`l-oyoqlar uzunligining o`zgarishi.
5. Shikastlangan bo`g`imda faol harakatlarning yo`qolishi yoki chegaralanganligi.



Yelka suyagining ko`rinishi, yelka suyagining qo`ltiqosti qismidan chiqishi, suyak sinishining ko`rinishlari (yelka suyagi).16.8-16.9-rasmlar.



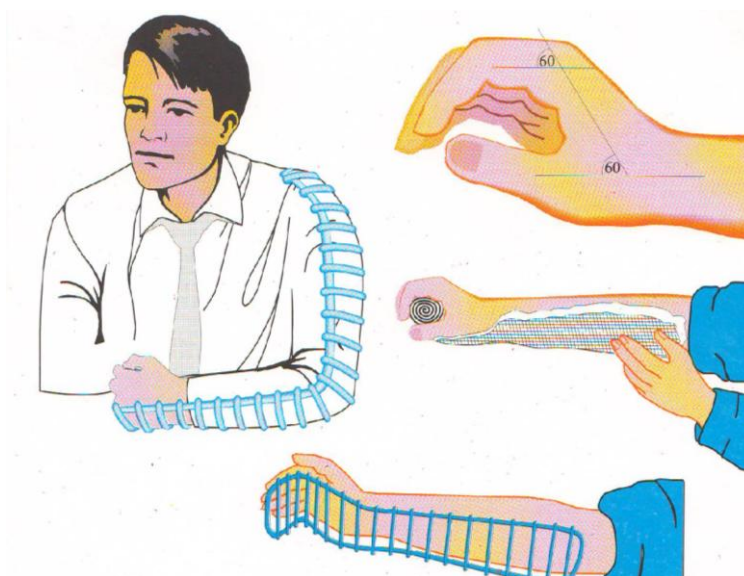
Son suyagining sinishi.16.10-rasm.

Shina qo'yish qoidalari.

Shinalar suyaklar singanda qo'l va oyoqlarni qimirlamaydigan xolatga keltirish uchun qo'llaniladi. Shinalar bevosita kiyim yoki avvaldan bog'langan bog'lamalar ustidan qo'yiladi. Qo'l va oyoqlar singanida, ularni qimirlamaydigan qilib vaqtincha bog'lab qo'yish kerak.

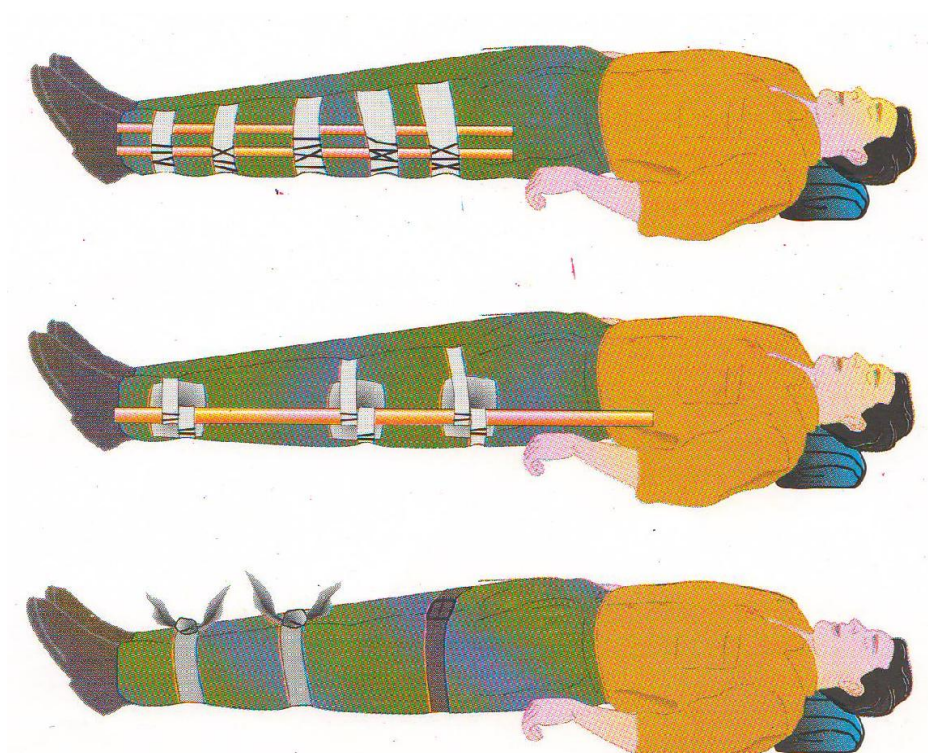
Shina kamida ikkita bo'g'imni: biri singan joydan yuqori, ikkinchisi pastdan qimirlamaydigan holatda qilib qo'yiladi. Shinalar shikastlangan qo'l yoki oyoqlarga qo'yilishdan avval, qo'l va oyoqlarning sog' qismiga mos qilib tayyorlanadi.

Umurtqa suyagi singanlar o'g'ir kasal hisoblanadilar. Ularni yerga qarab yotgan holatlarida qattiq to'qimali zambillarda yoki enli taxta ustida bir joydan boshqa joyga olib o'tkazish mumkin.



Suyklar singanda shinalar qo'yish. 16.11-rasm.

Tos suyagi singanda shikastlanganlar osmonga qarab yotgan holatlarida qattiq to`qimali zambillarda yoki enli taxta ustida tizzalari bukilgan holda zudlik bilan davolash muassasasiga jo`natiladi. Bukilgan tizzalar orasida biror kiyim-boshni taxlagan holatda qo`yib qo`yiladi.



Son va son suyaklari. 16.12-rasm.

**17 - Mavzu: Yo'l harakat qoidalari talablarini buzganlik uchun ko`riladigan
ma'muriy choralar
Reja**

1. Haydovchilar tomonidan yo'l harakat qoidalari talablarini buzganlik uchun ko`riladigan ma'muriy chora tadbirlar

2. Axloqiy javobgarlik

3. moddiy javobgarlik

4. ma'muriy javobgarlik

5. jinoiy javobgarlik

Huquqiy javobgarlik tushunchasi avtotransportda harakat xavfsizligini ta'minlash muhim va murakkab vazifa bo'lishi bilan birga iqtisodiy va ijtimoiy ahamiyatga egadir. Bu vazifani to'g'ri hal qilish haydovchilarga bog'liqdir.

Amaliyotda ko'pgina yo'l-transport hodisalari sodir bo'lishiga haydovchilar o'z vazifalariga va fuqorolik burchlariga e'tiborsizlik bilan qaraganlari va tartibga rioya etmasliklari sabab bo'ladi.

Avtotransport ishtirokida sodir bo'lgan halokatlar oqibati jamiyatga katta ma'naviy va moddiy zarar yetkazadi. Bu holatlar ko'pincha davlat me'yoriy talablarining buzilishi bilan sodir bo'ladi.

Jamiyat manfaatlarini himoya qilish uchun avtotransport harakati qatnashchilariga yo'l qo'ygan qoidabuzarliklari uchun ta'sir etish choralari qo'llaniladi.

Qoidabuzarliklarga yo'l qo'ygan shaxslar qonun bilan belgilab qo'yilgan tartibga muvofiq jazolanadilar.

Haydovchi tomonidan yo'l qo'yilgan qoidabuzarlik tavsiflariga muvofiq to'rtta javobgarlik turi mavjud:

1. axloqiy

2. moddiy

3. ma'muriy

4. jinoiy

Axloqiy javobgarlik. Haydovchi mehnat shartnomasida ko`rsatilgan vazifani bajarmagan, ichki tartib-qoidalarga rioya qilmagan, xizmat burchini o`tayotgan paytda ATXga ziyon keltirgan bo`lsa, axloqiy javobgarlikka tortiladi. Mehnat intizomini buzganligi uchun ATX ma`muriyati haydovchini 1) ogohlantirishi, 2) hayfsan e`lon qilishi, 3) qattiq hayfsan berishi, 4) maoshi past ishga o`tkazishi, 5) ishdan bo`shatishi mumkin.

Moddiy javobgarlik. Haydovchining aybi bilan ATXga ziyon keltirilgan bo`lsa, u bu ziyonni to`lashi lozim. To`lov miqdori haydovchi o`rtacha maoshining uchdan bir qismidan oshmasligi kerak.

**Ma`muriy javobgarlik.** Avtotransportda yo`l qo`yilgan qoidabuzarliklar O`zbekiston Respublikasining ma`muriy javobgarlik to`g`risidagi kodeksida belgilangan holatlar bo`yicha javobgarlikka tortiladi.

Avtotransport bilan bog`liq bo`lgan qoidabuzarliklarning turlari 121-131, 133-143, 147 va 148 moddalarda o`z aksini topgan:

28-modda. Maxsus huquqdan maxrum qilish. Muayyan shaxsni unga berilgan maxsus huquqdan (transport vositalarini boshqarish huquqidan, ov qilish huquqidan) maxrum qilish chorasi tuman (shaxar) sudining ma`muriy ishlar bo`yicha sud`iyasi tomonidan uch yilgacha muddatga qo`llaniladi. Bunday huquqdan mahrum qilish muddati o`n beshkundan kam bo`lmasligi kerak.

Nogironligi sababli transport vositalarini foydalanadigan shaxslarga nisbatan transport vositalarini boshqarish huquqidan maxrum qilish chorasi qo`llanilishi mumkin emas, transport vositalarini alkagolb ichimlikdan, giyoxvandlik vositasi ta`siridan mast bo`lgan xolda yoki o`zgacha tarzda mast bo`lgan yo`l-transport xodisalari sodir etilgan joydan ketib qolish hollari bundan mustasnodir.

Asosiy tirikchilik manbai ovchilik qo`yilgan shaxslarga nisbatan ov qilish huquqidan mahrum etish chorasi qo`llanilishi mumkin emas.

31-modda. Ma`muriy javobgarlikni yengillashtiruvchi holatlar

Ma`muriy javobgarlikni yengillashtiruvchi holatlar jumlasiga quyidagilar kiradi:

- 1) aybdorning o`z qilmishidan chin ko`ngildan pushaymon bo`lishi;

2) aybdorning huquqbuzarlikninig zarali oqibatlarini oldini olish, yetkazilgan ziyonni ixtiyoriy rivishda to'lashi yoki keltirilgan zarani bartaraf etishi;

3) huquqbuzarlikninig kuchli ruxiy hayajon ta'siri ostida yoki majburlov ta'sirida yoxud xizmat yuzasidan, moddiy yoki boshqa jixatdan qaramligi ta'siri ostida sodir etilishi;

4) huquqbuzarlikninig taxdid yoki majburlov ta'sirida yoxud xizmat yuzasidan, moddiy yoki boshqa jixatdan qaramligi ta'siri ostida sodir etilishi;

5) huquqbuzarlikninig voyaga yetmagan shaxs tomonidan sodir etilishi;

6) huquqbuzarlikninig xomilador ayol yoki o'n to'rt yoshgacha bo'lgan bolasini yakka o'zi tarbiyalotgan shaxs tomonidan sodir etilishi.

Ma'muriy huquqbuzarlik to'g'risida ishni ko'riyub chiquvchi organ (mansabdor shaxs) boshqa xolatlarni ham javobgarlikni yengillashtiruvchi holat deb topish mumkin.

33-modda. Yengilroq ma'muriy jazo chorasining qo'llanilishi

Organ (mansabdor shaxs) ma'muriy jazo chorasini qo'llanayotganda javobgarlikni yengillashtiruvchi holatlarni va huquqbuzarning moddiyo axvolini inobatga olgan g'olda sababini albatta ko'rsatib turib ushbu Kodeksning Maxsus qismidagi moddalarning jazo belgilash qismida nazarda tutilgan eng kam jazodan ham yengiroq jazo chorasini qo'llanilishi mumkin.

36-modda. Ma'muriy jazo qo'llanish muddatlari

Ma'muriy jazo huquqbuzarlik sodir etilgan kundan boshlab, davom etayotgan huquqbuzarliklar uchun esa, huquqbuzarlik anaqlangan kundan boshlab kechiktirmay qo'llanilishi mumkin.

Jinoyat ishini qo'zg'atish rad etilgan yoki jinoyat ishi tutatilgan bo'lsa-yu, lekin huquqbuzarning xarakterlarida ma'muriy jazo chorasi jinoyat ishi qo'zg'atilishi rad etish yoki jinoyat ishini tugatish to'g'risida qaror qabul qilingan kundan boshlab bir oydan kechiktirmay qo'llanilishi mumkin. (O'zR 30.04.2004. y. 621-11-son qonuni taxriridagi qism.)

Ushbu moddada nazarda tutilgan muddatlar ashyolari bojxanamunosabatlarini tartibga soladigan qonun xujjatlari asosida musodara qilish hallariga nisbatan tatbiq etilmaydi.

37-modda. Tugaganidan so'ng shaxs ma'muriy jazoga tortilmagan deb hisoblanadigan muddat

Basharti ma'muriy jazoga tortilgan shaxs shu jazoni o'tash muddati tugagan kundan boshlab bir yil mobaynida yangi ma'muriy huquqbuzarlik sodir etmagan bo'lsa, mazkur shaxs a'muriy jazoga tortilmagan deb xisoblanadi.

123-modda. Transport vositalaridan axlat yoki boshqa narsalarni tashlab yuborish

Poezdlarning vagonlari, avtomobill va shahar elektr transportidan axlat yoki boshqa narsalarni tashlab yuborish, -eng kam ish haqining o'ndan bir qismidan ikkidan bir qismigacha miqdorda jarima solishga sabab bo'ladi.

124-modda. Transportda yong'in havfsizligi qoidalarini buzish

Transportda belgilangan yong'in xavfsizligi qoidalarini buzish, fuqorolarga eng kam ish haqqining ikkidan bir qismida bir baravaricha, mansabdor shaxslarga esa-bir baravaridan uch baravarigacha miqdorda jarima solishga sabab bo'ladi.

125-modda. Transport vositalaridan foydalanish qoidalarini buzish

Haydovchilar va yo'lovchilarning motoshlemlardan foydalanish qoidalariga rioya etmasligi,- eng kam ish xaqining yigirmadan bir qismi miqdorida jarima solishga sabab bo'ladi.

Haydovchilarning foydalanish man etiladigan darajada nosozlik bo'lgan transport vositalarin boshqarish ,-eng kam ish haqining uchdan bir qismigacha miqdorda jarima solishga sabab bo'ladi.

Haydovchilarning davlat texnika ko'rigidan o'tmagan yoki belgilangan tartibda ro'yxatdan o'tkazilmagan yoxud tormoz tizimida yoki rul boshqaruvida yoxud ulovchi qurilmada nosozligi bo'lgan, xuddi shuningdek ishlayotganida tashqariga chiqarayotgan ifloslantiruvchi moddalarning miqdori, shuningdek shovqin darajasi belgalangan normadan ortiq bo'lgan yoxud tegishli ruxsati bo'lmay turib qayta jixozlangan transport vositalarini boshqarish, eng kam ish haqining ikkidan bir qismigacha miqdorda jarima solishga sabob bo'ladi.

Foydalanish belgilangan tartibda man etilgan tiransport vositalarning xuddi shuningdek davlat raqam belgisi o'zboshimchalik bilanechib olinishi yoxud davlat raqam belgisi yasama yoki o'zga usullarida o'zgartirilgan transport vositalarin

boshqarish, eng kam ish xaqining uch baravaridan besh baravarigacha miqdorda jarimi solishga sabab bo`ladi.

Korxonalar, muassasalar va tashkilotlarga qarashli transport vositalarini ishdan tashqari vaqtda ulardan foydalanish shartlariga muvofiq keladigan tarzda maxsus jixozlanmagan joyda saqash,-fuqorolarga yeng kam ish xaqining ikkidan bir qismidan bir baravarigacha, mansabdor shaxslarga esa – bir baravaridan ikki baravarigacha miqdorda jarima solishga sabab bo`ladi.

Ushbu kodeksning 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 133, 134, 135, 136, 139, 140, 141,- moddalarida transport vositalari deyilganda barcha turdagi avtomobillar va traktorlar, shuningdek mototsikllar va boshqa mexanik transport vositalarni tushunmoq kerak.

126-modda. Ko`zgusimon va tusi o`zgartirilgan (qoraytirilgan) nostandart oynalar o`rnatilgan transport vositalaridan foydalanish

Ko`zgusimon, shuningdek tegishli davlat standartlarida belgilangan normalarni buzgan holda tayyorlangan tusi o`zgartirilgan (qoraytirilgan) o`ynalir o`rnatilgan transport vositalaridan foydalanish,- eng kam ish haqqinign bir baravari miqdorida jarimi solishga sabab bo`ladi. (O`zR 20.08.1999)y. 832-1 son qonuni tahriridagi qism)

127-modda. Transport vositalarining tovush chiqaruvchi va yorituvchi qurilmalaridan foydalanish qoidalarini buzish

Tovush signalini sababsiz berish, transport vositalariga uni ishlab chiqargan korxona nazardatutmagan tovush chaqaruvchi va yorituvchi qurilmalarni o`rnatish,xuddi shuninggdek ularni o`zgartirib o`rnitish, eng kam ish haqqining bir birivari miqdorida jarima solishga sabab bo`ladi.(O`zR 20.08.1999 y. 832-1-son qonuni taxriridagi qism)

Tegishli ruxsat oomiy turib transport vositalariga tovush chiqaruvchi va yorituvchi maxsus qurilmalarni o`rnatish,- ana shu qurilmalarni musodara qilib, fuqorolarga eng kam ish haqining baravaridan besh baravarigacha uch baravarigacha, miqdorga jarima solishga sabab bo`ladi. (O`zR 20.08.1999 y 832-1-son qonuni tahrirdagi sanktsiya)

128-modda. Transport vositalari haydovchilarning harakatini tegishli oshirib yuborishi, yoʻl belgilari va yoʻl harakatining boshqa qoidalariga rioya qilmasligi

Transport vositalari haydovchilarning belgilangan harakat tezligini oshirib yuborishi, svetaforning yoki yoʻl xarakatini tartibga soluvchining taqiqlovchi ishoralariga boʻysunmasligi, piyodalar yoʻlkasidan yurgizishi, ustunlik beruvchi, taqiqlovchi va koʻrsatma beruvchi yoʻl belgilari talabiga, yoʻlning harakat qismidagi harakatda oʻtkazib yuborishi koʻrsatuvchi chiziqlarga rioya etmasligi, odam tashish. Transport vositalarini quvib oʻtish, jamoat transporti toʻxtaydigan bekatlar yoki piyodalar oʻtish joylaridan yurish qoidalarini, sutkaning qorongʻu davrida yoki koʻrish cheklangan sharoitlardayoritish asboblaridanfoydalanish qoidalarini buzishi shuningdek, yoʻlovchilarga loy sachiratishi, eng kam ish haqining ikkidan bir qismidan bir baravarigacha miqdorda jarima solishga sabab boʻladi.

Ushbu moddaning birincha qismida koʻrsatilgan huquqbuzarlik uchun maʼmuriy jazo chorasi qoʻllanilganidankeyin bir yil davomida xuddi shu moddaning birinchi qismida nazarda tutilgan xar qanday huquqbuzarliklarnisodir etish, (OʻzR 13.12.2002 y. 447 II son qonuni taxriridagi dispozitsiya), (oldingi taxrirlarga qarang) – eng kam ish xaqining bir baravaridan ikki baravarigacha miqdorda jarima solishga sabab boʻladi.

Bir yil mobaynida ushbu moddaning birinchi qismida nazarda tutilgan huquqbuzarliklardan uchtasini sodir etish, xuddi shuningdek toʻsqinliksiz xarakat qilish huquqidan foydalanadigan transport vositalarining oʻtib ketishiga xalaqit berish yoxud avriya xolati yuzaga kelishi olib borgan, yani yoʻl harakatining boshqa qatnashchilari tezlikni, xarakat yulanishi keskin oʻzgartirishiga yoki oʻz xavfsizliklari yoxud boshqa fuqorolarning xavfsizligini taʼminlash maqsadida oʻzga choralarni koʻrishga majbur qiluvchi huquqbuzarliklarni sodir etish –eng kam ish haqining ikki baravaridan uch baravarigacha maqdorida jarima solinga sabab boʻladi.(OʻzR 26.12.1997. y. 549-I son qonuni taxriridagi qism)

Bir yil mobaynida ushbu moddaning birincha qismida nazarda tutilgan huquqbuzarliklardan toʻrtasini va undan koʻrogʻini sodir etish – eng kam ish xaqining uch baravari miqdorida jarima solishga yoki transport vositasini boshqarish

huquqidan olti oy muddati mag`rum etishga sabab bo`ladi. (O`zR 26.12.1997 y. 549-I- son qonuni tahriridagi qism), (O`zR 13.12.2002 Y. 447-II- son qonuni tag`riridagi sanksiya), (oldingi taxrirlar qarang)

128-1- modda. Transport vositasini boshqarish vaqtida haydovchilarning telefondan foydalanishi (O`zR 26,12,2006 y. O`Rq-73- son qonuni tahriridagi modda)

Transport vositasini boshqarish vaqtida haydovchilarning telefondan foydalanish,-eng kam ish haqining bir baravari miqdorida jarima solishga sabab bo`ladi.

Xuddi shunday huquqbuzarlik ma`muriy jazo qo`llanilganda keyin bir yil davomida takror sodir etilgan bo`lsa,- eng kam ish haqining ikki baravaridan uch baravarigacha miqdorda jarima solishga yoki transport vositasini boshqarish huquqidan olti oygacha muddatga maxrum etishga sabab bo`ladi.

130-modda. Transport vositalari haydovchilarning temir yo`lning o`tish joylaridan o`tish qoidalarini buzishi

Transport vositalari haydovchilarning temir yo`lning o`tish joylaridan o`tish qoidalarini buzishi, -eng kam ish haqining bir baravaridan ikki baravarigacha miqdorda jarima solishga sabab bo`ladi.

Xuddi shunday huquqbuzarlik ma`muriy jazo qo`llanilganidan keyin bir yil davomida takror sodir etilgan bo`lsa,- eng kam ish haqining ikki baravaridan besh baravarigacha miqdorda jarima solishga yoki transport vositasini boshqarish huquqidan olti oydan bir yilgacha muddatga maxrum etishga sabab bo`ladi. (O`zR 26.12.1997 y. 549-I-son qonuni tahriridagi qism)

131-modda. Transport vositalarini mast xolda boshqarish

Haydovchilarning transport vositalarini alkagolli ichimlikdan, giyoxvand modda ta`sirida yoki o`zgacha tarzda mast xolda boshqarish, - eng kam ish haqining besh baravaridan yetti baravarigacha miqdorda jarima solishga yoki transportvositasini boshqarish huquqidan bir yildan ikki yilgacha muddatga maxrum etishga sabab bo`ladi. (O`zR26.12.1997 y.549-I-son qonuni tahriridagi qism)

Xuddi shunday huquqbuzarlik ma`muriy jazo qo`llanilgandan keyin bir yil davomida takror sodir etilgan bo`lsa,- transport vositasini boshqarish huquqidan uch

yil davomida takror sodir etilgan bo'lsa,- transport vositasini boshqarish xuquqidan uch yil muddatga mahrum etishga sabab bo'ladi.(O`zR 26.12.1997 y. 549-I-son qonuni tahriridagi qism)

O`zR 26.12.1997 y. 549-I-son qonuniga muvofiq ikkinchi qism uchinchi deb hisoblansin

Transport vositalarini boshqarish huquqi bo'lmagan shaxslarning transport vositalarini alkagolli ichimlikdan, gayoxvandmodda ta'siridan yoki o'zgacha tarzda mast xolda boshqarish,-

Eng kam ish haqining yetti baravarimaqdorida jarima solishgasabab bo'ladi. (O`zR 26.12.1997 y. 549-I-son qonuni tahriridagi qism)

Alkagolli ichimlikdan, giyoxvand modda ta'siridan yoki o'zgacha tarzda mast tarzda mast shaxsga transport vositasini boshqarishni topshirish,-eng eng kam ish haqining besh baravari miqdorda jarima solishga yoki transport vositasini boshqarish huquqidan ikki yildan uch yilgacha muddatga maxrum etishga sabab bo'ladi.

133- modda. Transport vositalari haydovchilarning yo'l harakati qoidalarini buzishi jabrlanuvchiga yengil tan jaroxati yoki ancha miqdorda moddiy zarar yetkazilishiga olib kelishi

Transport vositalari haydovchilarning yo'l xarakati qoidalarint buzishi jabrlanuvchiga yengil tan jaroxati yoki ancha miqdorda moddiy zarar yetkazishiga olib kelsa,- lekin ancha miqdorda moddiy zarar yetkazmasi,- eng kam ish haqining uch baravaridan besh baravarigacha miqdorda jarima solishga yoki transport vositalarini boshqarish huquqidan bir yildan uch yilgacha muddatga maxrum etishga sabab bo'ladi.

Ancha miqdordagi moddiy zarar deganda, eng kam ish haqining besh baravari maqdoridan oshib ketgan zarar tushuniladi.

134- modda. Haydovchilarning yo'l harakati qoidalarini buzishi transport vositalarining yoki boshqa mol-mulkning shikastlanishiga olib kelishi

Transport vositalari haydovchilarning yo'l harakati qoidalarini buzish transport vositalari, yoki boshqa mol-mulk shikastlanishiga olib kelsa, lekin ancha

miqdorda moddiy zarar yetkazmasa,- eng kam ish haqining bir baravaridan ikki daravarigacha miqdorda jarima solishga yoki transport vositasini boshqarish huquqidan olti oydan bir yilgacha muddatga mahrum etishga sabab bo`ladi.

135-modda. Boshqarish huquqini beruvchi hujjatlari bo`lmagan shaxslarning transport vositalarini boshqarishi

Haydovchilik guvoxnomasi yoki uning taloni, ishonchnoma, transport vositasini ro`yxatdan o`tkazganlik haqidagi yoki transport vositasini taalluqli shzga xujjatlar yonida bo`lmagan xaydovchilarni transport vositalarini boshqarishi, xuddi shuningdek ishonchnomalarini, transport vositalarini boshqa shaxsga berish va iijraga berish shartnomalarini belgilangan tartibda ro`yxatdan o`tkazmasdan (hisobga qo`ymasdan) transport vositalarini boshqarish –(O`zR 27.09.2006 y. O`Rq-56 son qonuni taxriridagi barirnchi qismdispozitsiyasi) eng kam ish haqqining beshdan bir qismi miqdorida jarima solishga sabab bo`ladi.

Transport vositalarini boshqarish huquqi bo`lmagan shaxslarning shu vositalarni boshqarish, xuddi shuningdek boshqarish xuquqi bo`lmagan shaxsga transport vositalarini boshqarilishning topshirilishi, eng kam ish haqining bir baravaridan uch baravarigacha miqdorda jarima solishga sabab bo`ladi.

Transport vositalarini boshqarish huquqidan mahrum etilgan shaxslarning bunday vositalarini boshqarish, -eng kam ish haqqining uch baravaridan besh baravarigacha maqdarda jarima solishga saba bo`ladi.

136-modda. Transport vositalari haydovchilarning mastligi yoki mast emasligini aniqlash uchun tekshiruvdan o`tishdan bo`yin tovlashi

Transport vositalari haydovchilarning alkagolli ichimlikdan, giyoxvand modda ta`siridan yoki o`zgacha tarzda mastligi yoki mast emasligi belgilangan tartibda aniqlash uchun tekshiruvdan o`tishdan bo`yin tovlashi, -eng kam ish haqining uch baravaridan besh baravarigacha miqdorda jarima solishga yoki transport vositasini boshqarish huquqidan olti oydan bir yilgacha muddatda maxrum etishga sabab bo`ladi. (O`zR 26.12.1997 y. 549-I son taxriridaga sanksiya)

Xuddi shunday huquqbuzarlik ma`muriy jazo qo`llanigandan keyin bir yil davomida takror sodir etilgan bo`lsa ,-transport vositasini boshqarish huquqidan bir

yildan uch yilgacha muddatda maxrum etishga sabab bo`ladi. (O`zR 26.12.1997. y 549-I son qonuni taxriridagi qism)

O`zR 26.12.1997. y 549-I- son vonuniga muvofiq ikkinchi qism uchinchi deb hisoblansin

Ushbu moddaning birinchi qismida nazarda tutilgan huquqbuzarlik transport vositasini huquqi bo`lmagan shaxs tomonidan sodir etilgan bo`lsa, - eng kam ish haqining besh baravaridan yetti baravarigacha miqdorda jarima solishga sabab bo`ladi. (O`zR 26.12.1997 y. –son qonuni tahriridagi qism)

137-modda. Yo`l transport xodisasi yuz bergan joydan ketib qolish

Yo`l-transport hadisasi qatnashchilarining belgilangan qoidalarini buzgan holda hodisa yuz bergan joydan ketib qolishi, eng kam ish haqqining ikki baravaridan beo` baravarigacha miqdorda jarima solishga transport vositalarini boshqarish huquuidan bir yildan uch transport vositalaridan shaxsiy boylik orttirish maqsadida foydalanishi, eng kam ish haqqining ikki baravaridan besh baravarigacha miqdorda jarima solishga sobab bo`ladi.

138- modda. Piyodalar va yo`l harakati boshqa ishtirokchilarining harakat qoidalarini buzishi

Piyodalarning yo`l harakatini tartibga soluvchi signallarga bo`ysunmasligi, ularning yo`lning harakat qismini belgilanmagan joylardan kesib o`tishi, shuningdek moped va velosiped haydovchilarning, aravakashlar va yo`ldan foydalanuvchi boshqa shaxslarning yo`l harakatini tartibga soluvchi signallarga bo`ysunmasligi, ustunlik beruvchi, taqiqllovchi yoki ko`rsatma beruvchi yo`l belgilari talablariga rioya etmasligi, -eng kam ish qaqining o`ndan bir qismi miqdorida jarima solishga sabab bo`ladi.

Haydovchilarga har xil xizmat ko`rsatish maqsadida yo`lning qatnov qimsida fuqorolarning turishi, yo`llarga ajratilgan mintaqa tegrasida mol boqish,-eng kam ish haqining o`ndan bir qismida uchdan bir qismigacha miqdorda jarima solishga sabab bo`ladi.

Ushbu moddaning birinchi yoki ko`rsatilgan shaxslarning yo`l harakati qoidalarini buzishi avriya xolitini vujudga keltirsa,-eng kam ish haqining uchdan bir qismidan ikkidan bir vismigacha miqdorda jarima solishga sabab bo`ladi.

139-modda. Nosoz transport vositalarini yo'lga chiqarish va transport vositalarini foydalanish qoidalarini boshqacha tarzda buzish

Nosozligi tufayli foydalanish taqiqlanagan yoki tegishli ruxsat olmay turib qayta jixozlangan yoxud ko'zgusimon, shuningdek belgilangan normalarni buzgna holda tusi o'zgartirilgan yoki belgilangan tartibda ro'yxatdan o'tkazilmagan yoxud texnika ko'rigidan o'tkazilmagan transport vositalarini yo'lga chiqarish,-transport vositalarining texnik holati va ulardan foydalanish uchun ma'sul mansabdor shaxslarga eng kam ish xaqining ikki baravaridan miqdorda jarima solishga sabab bo'ladi.

140-modda. Mast holdagi haydovchilarning yoki transport vositalarini boshqarish huquqi bo'lmagan shahslarning transport vositalarini boshqarishga yo'l qo'yish

Alkogolli ichimlikdan giyoxvand modda ta'siridan yoki o'zgacha tarzda mast bo'lgan haydovchilarning yoki transport vositalarini boshqarish huquqi bo'lmagan shaxslarning transport vositalarini boshqarishga yo'l qo'yish, - mansabdor shaxslarga eng kam ish haqqining uch baravaridan besh baravarigacha miqdorda jarima solishga sabab bo'ladi.

141-modda. Transport vositalaridan shaxsiy boylik orttirish maqsadida foydalanish

Haydovchilarning korxonalar, muassasalar va tashkilotlarga qarashli transport vositalarini shaxsiy boylik orttirish maqsadida foydalanishi, eng kam ish haqqining ikki baravaridan besh baravarigacha miqdorda jarima solishga sabab bo'ladi.

142-modda. Xavfli moddalar va ashyolarni transportda tashish qoidalarini buzish

Temir yo'l, xavo va suv transportida qo'l yuki sifatida yonuvchan, zaharlovchi, tez alangalanuvchi, porlovchi hamda zaxarli moddalar va ashyolarni olib yurish qoidalarini buzish,-eng kam ish haqqining bir baravaridan uch baravarigacha miqdorda jarima solishga sabab bo'ladi.

Yuk saqlash kamerasiga portlovchi, tez alangalanuvchi, zaxarli va bodbo'y moddalar va ao'yolarni topshirish, ana shu moddalar va ashyolarni haqqini to'lash

sharti bilan olib qo'yib yoki olib qo'ymay yoxud musodara qilib yoki musodara qilmay, eng kam ish haqqining bir baravaridan ikki baravarigacha miqdorda jarima solishga sabab bo'ladi.

Trolleybusda, tramvayda, metropolitentda, avtobusda, mashrutkada portlovchi, tez alangalanuvchi, zaharlovchi hamda zaharli moddalar va ashyolarni olib yurish,-eng kam ish haqqining ikkidan bir qismidan bir baravarigacha miqdorda jarima solishga sabab bo'ladi.

143-modda. Kira haqi to'lamasdan yuk olib yurish

Trolleybusda, tramvayda, shahar ichida va shahar atrofiga qatnaydigan avtobusda, mashrut taksisida kira haqi to'lamasdan yuk tashish yurish.- yuk bir yuk joyi uchun eng kam ish haqqining o'ndan bir qismi miqdorida jarima solishga sabab bo'ladi.

144-modda Transportda chiptasiz yurish

Yo'lovchining transportida chiptasiz yurishi, - o'n yoshdan shn olti yoshgacha bo'lgan boladarni chiptasiz odib yurish:

a) shaxar atrofiga qatnaydigan poezdlarga.-eng kam ish haqqining beshdan bir qismi miqdorida jarima solishga sabab bo'ladi;

b) mahalliy va uzoq masofaga qatnaydigan poezdlarda,-eng kam ish haqqining ikki baravari maqdorida jarima solishga sabab bo'ladi.

Shahar atrofiga qatnaydigan poezdlarda, maxalliy va uzoq masoofaga qatnaydigan poezdlarda besh yoshdan o'n yoshgacha bo'lgan bolalarni chiptasiz olib yurish,-eng kam ish haqqining beshdan bir qismi miqdorida jarima solishga sabab bo'ladi.

Yo'lovchilarning samalyotda chiptasiz yurish, - eng kam ish haqqining uch baravari miqdorida jarima solishga sibab bo'ladi.

Shaharlararo qatnaydigan avtobusda chiptasiz yurish,- eng kam ish haqqining bir baravari- miqdorida jarima solishga sabab bo'ladi.

Yo'lovchining trolleybusda, tramvayda, shaxar ichida va shaxar atrofiga qatnaydigan avtobusda chiptasiz yurishi,- eng kam ish haqqining o'ndan bir qismi miqdorida jjarima solishga sabab bo'ladi.

145-modda. Yo'lovchilarni chiptasiz tashish

Havo, temir yo'l transportida yo'lovchilarni chiptasiz tashish,- eng kam ish haqqining uch baravaridan besh baravarigacha miqdorda jarima solishga sabab bo'ladi.

Suv, avtomobil' transportida va shahar elektr transportida yo'lovchilarni chiptasiz tashish,- eng kam ish haqqining ikki baravaridan uch baravarigacha jarima solishga sabab bo'ladi.

147-modda. Yo'llarga, yo'l inshootlariga, yo'l harakatini tartibga solib turuvchi texnik vositalariga shikast yetkazish, ularni saqlash qoidalarini buzish

Yo'llarga, temir yo'ldan o'tish joylariga, yo'l xarakatini tartibga solib turuvchi boshqa inshootlar yoki texnik vositalarga shikast yetkazish, shuningdek yul xarakatiga qasddan halal berish, shu jumladan yo'l qoplamasini ifloslantirish yo'li bilan halal berish, -eng kam ish haqqining bir baravaridan ikki baravarigacha miqdorda jarima solishga sabab bo'ladi.

Yo'l belgilarini o'rnatish , yo'llarni, temir yo'ldan o'tish joylari va boshqa yo'l inshootlarini harakat uchun xavfsiz xolda saqlash qoidalarini buzish yoki yo'lning ayrim qismlaridan foydalanish xarakat xavfsizligiga taxdid etiladigan paytda ularga harakatni

O'z vaqtida taqiqlash yoki cheklash choralarini ko'rmaslik, - mansabdor shaxslarga eng kam ish haqqining ikki baravaridan besh baravarigacha miqdorda jarima solishga sabab bo'ladi.

194-modda. Militsiya xodimining qonuniy talablarini bajarmaslik

Militsiya xodimining huquqbuzarlikning to'xtatish, xujjatlarini tekshirish uchun taqdim etish, militsiyaga borish yoki ko'rsatilgan muddatda militsiyada bo'lishdan iborat qonuniy talablarni bajarmay militsiyaga kelmaslik, transport vositasini to'xtatish, jabrlanuvchiga yordam ko'rsatish haqidagi qonuniy talablarni bajarmaslik yoxud militsiya xodimining qonuniy talablariga boshqacha tarzda bo'ysunmaslik xuddi shuningdek jamoit tartibini saqlash xamda fuqorolarning huquq va erkinliklarini ta'minlash vazifalarini amalga oshirayotgan boshqa shaxslarning

qonuniy talablarini bajarmaslik, - eng kam ish haqqining ikkidan bir qismidan ikki baravarigacha miqdorda jarima solishga sabab bo`ladi.

Huddi shunday huquqbuzarlik ma'muriy jazo chorasi qo'llanilganidan keyin bir yil davomida takror sodir etilgan bo'lsa, eng kam ish haqqining ikki baravaridan uch baravarigacha miqdorda jarima solishga yoki besh sutkagacha muddatga ma'muriy qamoqqa olishga sabab bo`ladi.

286-modda. Ma'muriy yo'l bilan ushlab turish

Ma'muriy yo'l bilan ushlab turish to'g'risida bayonnoma tuzilib, unda: bayonnoma tuzilgan sana va joy, bayonnoma tuzgan shaxsning lavozimi, familiyasi, ismi, otisining ismi; ushlab turilgan shaxs haqidagi ma'lumotlar: uni ushlab turish vaqti, joyi va uning asoslari ko'rsatiladi.

Bayonnoma uni tuzgan mansabdor shaxs va ushlab turilgan shaxs tomonidan imzolanadi. Ushlab turilgan shaxs bayonnomani imzolashdan bosh tortgan taqtda, bayonnomaga shu haqda yozib qo'yiladi.

Ushlab turilgan shaxsning iltimosiga ko'ra, u ushlab turilgan joy haqida uning qarindash-urug'lari, advokat, ish yoki o'qish joyidagi ma'muriyat xabardor qilib qo'yiladi. Voyaga yetmagan shaxs ushlab turilgani haqida uning ota-onasi yoki ular o'rnini bosuvchi shaxslar albatta xabardor qilinadi.

292-modda. Transport vositasini boshqarishdan chetlatish mastlik holatini aniqlash uchun tekshiruvdan o'tkazish.

Transport vositalarini boshqarayotgan mastlik holatida deb xisoblashga yetarli asoslar bo'lgan shaxs transport vositasini boshqarishda chetlashtirilishiva mastlik holatini aniqlash uchun belgilangan tartibda tekshiruvdano'tkazilishi kerak.

Mazkur shaxsni tekshirishga yuborish va bu tekshiruvni o'tkazish O'zbekiston Respublikasi Ichki ishlar vazirligi, Sog'liqni saqlash vazirligi va Adliya vazirligi tomonidan belgilangan tartibda amalga oshiriladi.

293-modda. Ma'muriy huquqbuzarliklar to'g'risidagi ishlarni yuritish ta'minlash choralari ustidan shikoyat berish.

Ma'muriy yo'l bilan ushlab turish, shaxsin ko'rikdan o'tkazish, ashyolarini ko'zdan kechirish, transport vositalarini ushlab turish va ko'zdan kechirish, ashyo va hujjatlarni olib qo'yish, transport vositasini boshqarishdan chetlatish ustidan

mansabdor shaxs yuqori organga (mansabdor shaxsga), prokurorga yoki sudga shikoyat berishi mumkin. Ma'muriy jazolarning turlari: yo'l qo'ymaslik choralari (vaqtincha transport vositasidan foydalanishni taqiqlash); ma'muriy choralar qo'llash (ogohlantirish, jarimaga tortish, transport vositasini boshqarish huquqidan mahrum etish va boshqalar) kiradi.

Jinoiy javobgarlik. Jinoiy javobgarlik deb davlat oldida sodir etgan jinoiy ishi uchun javob berishiga aytiladi.

Jinoyat - biron bir harakat natijasida jamoatchilikka ziyon yetkazish va fuqarolarning qonun bilan belgilangan haq huquqlarni poymol etishdir.

Jinoiy javobgarlik uchun quyidagicha jazo turlari belgilangan: ozodlikdan mahrum etish, ozodlikdan mahrum etilmagan holda ahloq tuzatish ishlari, ba'zi bir turdagi mehnat faoliyatini cheklash, egallab turgan lavozimidan bo'shatish, jamoat ta'sirini ko'rsatish, jarima solish.

Jinoiy javobgarlikka faqat sud qaroriga muvofiq, qonunda ko'rsatilgan tartibda tortiladi.

Avtotransportdagi jinoiy javobgarliklarga huquqbuzarliklar, og'ir oqibatlarga olib kelgan hollar (insonlar jarohat olganda va halok bo'lganda, katta miqdordagi moddiy zarar yetkazilganda transport vositalarini olib qochganda va boshqalar) kiradi.

O'zbekiston Respublikasining Jinoyat kodeksi (ko'chirma)

266-modda. Transport vositalari harakati yoki ulardan foydalanish xavfsizligi qoidalarini buzish

Transport vositasini boshqaruvchi shaxs tomonidan transport vositalari harakati yoki ulardan foydalanish xavfsizligi qoidalarini buzish badanga o'rtacha og'ir yoki og'ir shikast yetkazilishiga sabab bo'lsa eng kam oylik ish haqqining ellik baravarigacha miqdorda jarima yoki uch yilgacha axloq tuzatish ishlari bilan jazolashadi. (O'zR 20.08.1999y 832-I-son qonuni tahriridagi sanktsiya)

O'sha qilmish odam o'lishiga sabab bo'lsa,-mauyyan huquqdan mahrum qilib, yetti yilgacha ozodlikdan mahrum qilish bilan jazolanadi. (O'zR 20.08.1999 y. 832-I son qonuni tahriridagi sanktsiya)

O'sha qilmish:

a) odamlar o`limiga;

b) haloqatga;

v) boshqa og`ir oqibatlarga sabab bo`lsa, -muayyan huquqdan mahrum qilib, o`n yilgacha ozodlikdan mahrum qilish bilan jazolanadi.(O`zR 20.08.1999 y. 832-I-son qonuni axriridagi sanksiya)

267-modda. Transport vositasini olib qochish

Transport vositasini olib qochish –uch yildan besh yilgacha ozodlikdan mahrum qilish bilan jazolanadi.

O`sha harakat:

a) takroran yoki xavfli retsdivisit tomonidan;

b) bir gurux shaxslar tomonidan oldindan til biriktirib sodir etilgan bo`lsa, - besh yildan o`n yilgacha ozodlikdan mahrum qilish bilan jazolanadi. (O`zR 29.08.2001 y. 254 II-son qonuni tahriridagi sanksiya).

268-modda. Transportning xavfsiz ishlashini ta`minlashga doir qoidalarini buzish

Yo`lovchi, piyoda, velosiped, ot-ulov transportining haydovchisi yoki yo`l harakatining boshqa qatnashchilari tmonidan, ushbu kodeksning 261, 26, 265, yoki 266 – moddalarida nazarda tutilgan shaxslardan tashqari harakat xavfsizligi qoidalarini yoki barcha turdagi transport vositalaridan foydalanish qoidalarini buzish badangga o`rtacha og`ir yoki og`ir shikast yetkazilishiga sabab bo`lsa,- eng kam oylik ish haqqining yigirma besh baravarigacha miqdorda jarima yoki uch yilgacha axloq tuzatish ishlari yoxud uch yilgacha ozodlikdan mahrum qilish bilan jazolanadi.

O`sha harakat odm o`lishiga sabab bo`lsa, - olti oygacha qamoq yoki uch yildan besh yilgacha ozodlikdan mahrum qilish bilan jqzolanadi.

O`sha harakat:

a) odamlar o`limiga:

b) boshqa og`ir oqibatlarga sabab bo`lsa,-

besh yildan sakkiz yilgacha ozodlikdan mahrum qilish bilan jazolanadi.

Foydalanilgan adabiyotlar.

1. I.A. Karimov, Jahon moliyaviy inqirozi O`zbekiston sharoitida uni bartaraf etish yo`llari va choralari. Toshkent. “O`zbekiston” – 2009 y. – 56 bet.
2. “Yo`l harakati qoidalarini”. Toshkent – 2001 y.
3. “Yo`l belgilari va yo`l chiziqlari”. Toshkent – 2001 y.
4. Q. X. Azizov. “Yo`llarda xavfsiz harakatlanish asoslari”. Toshkent – 2005 y.
5. N. F. Muhitdinov, G. K. Nurmuhammedov, R. N. Dimitov “Yo`l harakati qoidalariga sharhlar”. Toshkent – 2005 y.
6. Azizov K. X., Dorobov M., Sayfutdinova R.A. Obespechenie bezopasnosti dvizheniya na gorodskix ulitsax. –T; TADI. 2009.-132 st.
7. Babkov V.F. Dorojniya usloviya i bezopasnostgp dvizheniya; uchevnik dlya vuzov. – M; Transport, 1993. – 271 st.

Internet saytlari

1. www.gai.auto.ru.
2. www.maha.ru
3. www.dataforce.net
4. www.home.ricor.ru
5. www.goocities.com
6. www.rools.da.ru.

