

TO‘XTASH VA TO‘XTAB TURISH TAQIQLANGAN JOYLARNI QOIDALARGA ASOSAN O‘RGANISH

Suyarov Nurali Jovli o‘g‘li

nuralisuyarov19@gmail.com

Toshkent Davlat Transport Universiteti

Karimov Ozodjon Uzoqovich

ozod223582@gmail.com

Toshkent Davlat Transport Universiteti

Annotatsiya: Maqolada to‘xtash va to‘xtab turish taqiqlangan joylarda yuzaga kelgan muamolarning harakat xavfsizligiga tasiri hamda yo‘l-transport tizimining samaradorligi va xavfsizligini hisobga olgan holda yo‘llarni o‘tkazuvchanligiga salbiy ta‘sirini kamaytirish masalasi ko‘rib chiqildi. Yo‘l-transport tizimlarini tashkil etishda va transport harakati xavfsizligini ta‘minlash bo‘yicha chora-tadbirlarni ishlab chiqishda chorralarni, o‘tkazuvchanligini oshirishga salbiy ta‘sirni kamaytirishning mavjud muammolari va usullari tahlil qilindi.

Kalit so‘zlar: Avtomobil yo‘llari, svetofor, yo‘llarni o‘tkazuvchanligi, transport oqimlari, transport infratuzilmasi, rekonstruksiya qilish, davlat yo‘l siyosati, yo‘l transport kompleksi, harakat xavfsizligi, to‘xtash, to‘xtab turish, qoidalar.

KIRISH

O‘zbekiston Respublikasi yo‘llarida yo‘l transport hodisasi eng jiddiy ijtimoiy-iqtisodiy muammolardan biridir. Mavjud sharoitlar tufayli yo‘l harakati xavfsizligini ta‘minlashning barcha darajadagi turli hokimiyat organlarining ishini yanada muvofiqlashtirishni, qo‘shimcha tashkiliy va profilaktika choralarini ishlab chiqishni talab qiladi.

O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining qarori, 2022 yil 4-apreldagi PQ-190-son, “Avtomobil yo‘llarida inson xavfsizligini ishonchli ta‘minlash va o‘lim holatlarini keskin kamaytirish chora-tadbirlari to‘g‘risida”gi qarorida yo‘l harakatini tashkil etishning asosiy yo‘nalishlari belgilab berilgan[1].

Mamlakatimizda so‘nggi yillarda yo‘l harakati xavfsizligini ta‘minlash tizimini takomillashtirish sohasida keng qamrovli tashkiliy-amaliy ishlar amalga oshirildi.

Shu bilan birga, ko‘rilayotgan chora-tadbirlarga qaramasdan, o‘limga olib kelgan yo‘l-transport hodisalarining soni hali ham yuqori bo‘lib, avtomobil yo‘llarida xavfsizlikni ta‘minlash tizimini tubdan isloh qilish zarurligini ko‘rsatmoqda.

Jumladan, yo‘l infratuzilmasini harakat xavfsizligini ta‘minlashning zamonaviy talablariga to‘liq muvofiqlashtirish, ushbu sohadagi qoidabuzarliklarning barvaqt profilaktikasiga yo‘naltirilgan samarali tizimni yo‘lga qo‘yish, shuningdek, inson omilini istisno qiluvchi raqamli texnologiyalarni keng joriy etish talab etilmoqda.

O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 2022 yil 14 iyuldagi PQ-316 qarori bilan tasdiqlangan “2022–2026 yillarga mo‘ljallangan “Xavfsiz va ravon yo‘l” umum milliy dasturi haydovchilarni tayyorlash va qayta tayyorlash tizimini takomillashtirish hamda avtotransport vositalarining texnik holati ustidan nazoratni kuchaytirish

Yo‘lning qatnov qismida transport vositalarining joylashuvi Relssiz transport vositalari harakatlanadigan bo‘laklar soni chiziqlar va yo‘l belgilari bilan belgilanadi, bunday chiziqlar yoki yo‘l belgilari bo‘lmasa, haydovchilar harakatlanish bo‘laklari sonini, qatnov qismining kengligini, transport vositalari orasidagi zarur yonlama oraliq masofani va ularning gabarit o‘lchamlarini hisobga olgan holda o‘zlari aniqlaydilar. Bunda harakat ikki tomonlama bo‘lgan yo‘l qatnov qismining chap tomondagi yarmi, qatnov qismining joylardagi kengayishlari (sekinlashish va tezlashish bo‘laklari, balandlikka ko‘tarilishdagi qo‘shimcha bo‘laklar, yo‘nalishli transport vositalarining to‘xtash joylaridagi kengayishlar)ni hisobga olmagan holda, qarama-qarshi yo‘nalishda harakatlanish uchun mo‘ljallangan deb hisoblanadi. 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.

Harakat ikki tomonlama bo‘lgan va chiziqlar bilan belgilangan (1.9chizi g‘i bilan belgilanganidan tashqari) uchta bo‘lakli yo‘llarda, ikki yo‘nalishda harakatlanish uchun mo‘ljallangan o‘rta bo‘lakka faqat quvib o‘tish, aylanib o‘tish, chapga burilish va qayrilib olish uchungina chiqishga ruxsat etiladi. Qarama-qarshi yo‘nalishda

harakatlanish uchun mo'ljallangan chetki chap bo'lakni egallash taqiqlanadi. Aholi punktlaridan tashqaridagi yo'llarda hamda aholi punktlarida ayrim turdagi transport vositalari uchun ushbu Qoidalarda belgilangandan yuqori tezlikda harakatlanish ruxsat etilgan yo'l qismlarida haydovchilar transport vositalarini mumkin qadar qatnov qismining o'ng chetiga yaqinroq olib harakatlanishlari kerak. O'ng bo'laklar bo'sh bo'lganda chap bo'laklarni egallash taqiqlanadi.

Aholi punktlarida ushbu bandning birinchi xatboshi va ushbu Qoidalarining 69, va 161-bandlaridagi talablarni hisobga olgan holda, haydovchilar o'zlariga qulay bo'lgan harakatlanish bo'lagidan foydalanishlari mumkin. Harakat serqatnovligi sababli boshqa bo'laklar band bo'lgan hollarda harakatlanish bo'lagini faqat o'ngga yoki chapga burilish, qayrilib olish, quvib o'tish, to'xtash yoki to'siqni chetlab o'tish oldidan o'zgartirishga ruxsat etiladi. Biroq bir yo'nalishdagi uch va undan ortiq bo'lakli har qanday yo'lda chetki chap bo'lakni harakat serqatnovligi sababli boshqa bo'laklar band bo'lgan hollarda, shuningdek quvib o'tish, chapga burilish yoki qayrilib olish, ruxsat etilgan to'la vazni 3,5 tonnadan ortiq bo'lgan yuk avtomobillariga esa, faqat chapga burilish yoki qayrilib olish uchun egallashga ruxsat etiladi. Harakat bir tomonlama bo'lgan yo'lining chap bo'lagida to'xtash va to'xtab turish ushbu Qoidalarining 88-bandiga muvofiq amalga oshiriladi.

Biror bo'lakda qo'shni bo'lakdagi transport vositalariga nisbatan kattaroq tezlikda harakatlanish quvib o'tish hisoblanmaydi. Tezligini soatiga 40 kilometrdan oshirishi mumkin bo'lmagan yoki texnik sabablarga ko'ra tezligini bundan oshira olmaydigan transport vositalari aylanib o'tish, quvib o'tish, chapga burilish yoki qayrilib olish uchun qayta tizilishdan yoki ruxsat etilgan hollarda yo'lining chap tomonida to'xtashdan boshqa hollarda faqat chetki o'ng bo'lakda harakatlanishlari kerak.

Bir yo'nalishdagi qatnov qismining chap tomonida u bilan bir sathda joylashgan tramvay izidan, shu yo'nalishdagi boshqa bo'laklar band bo'lganda harakatlanishga, shuningdek aylanib va quvib o'tishga, chapga burilish va qayrilib olishga ushbu Qoidalarining 56-bandini hisobga olgan holda ruxsat etiladi. Biroq bu tramvayga xalaqit bermasligi kerak. Qarama-qarshi yo'nalishdagi tramvay izidan harakatlanish

taqiqlanadi. Agar chorrahadan oldin 5.8.1 yoki 5.8.2yo'l belgilari o'rnatilgan bo'lsa, chorrahadan o'tishda tramvay izlaridan 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 uzoq-uzoq chiziqlarni bosib o'tishga ruxsat etiladi.

Reversiv harakatlanishli yo'lga burilishda transport vositalari qatnov qismlari kesishmasidan chiqishda chetki o'ng bo'lakni egallashi kerak. Shu yo'nalishdagi boshqa bo'laklarda ham harakatlanishga ruxsat berilganligiga ishonch hosil qilgandan keyingina haydovchiga qayta tizilishga ruxsat etiladi. Ushbu Qoidalarining 88,166-bandlarida ko'zda tutilgandan boshqa hollarda transport vositalarining ajratuvchi bo'lak, yo'l yoqasi, trotuar va piyodalar yo'lkalaridan harakatlanishi taqiqlanadi. Bu joylarda yo'ldan foydalanish va kommunal xizmat mashinalarining harakatlanishiga, shuningdek bevosita yo'l yoqasida, trotuar yoki piyodalar yo'lkalari oldida joylashgan savdo shoxobchalari, korxonalar va boshqa inshootlarga yuk olib kirish uchun boshqa imkoniyati bo'lmagan transport vositalariga yaqin yo'ldan kirishga ruxsat etiladi. Bunda harakat xavfsizligi to'la ta'minlangan bo'lishi shart. Haydovchi o'zidan oldinda harakatlanayotgan transport vositasi keskin tormoz berganida to'qnashib ketmaslik kafolatini beradigan darajadagi oraliq masofani, shuningdek yo'l harakati xavfsizligini ta'minlaydigan yonlama oraliq masofani saqlashi kerak. Aholi yashash joylaridan tashqaridagi ikki tomonlama harakat tashkil etilgan ikki bo'lakli yo'llarda tezligini soatiga 50 kilometr dan oshirishi mumkin bo'lmagan, shuningdek uzunligi 7 metr dan ortiq bo'lgan transport vositalarining (transport vositalarining tarkibi) haydovchilari o'zi va oldida harakatlanayotgan transport vositasi orasida, ularni quvib o'tayotgan transport vositalari oldin egallagan bo'lakka bema'lol qayta tizilishi uchun imkon beradigan masofani saqlashlari kerak. Quvib o'tish taqiqlangan yo'llarda, shuningdek transport vositalarining tashkiliy jamlanmasi tarkibida va serqatnov bo'lgan yo'llarda harakatlanayotganda ushbu talabga amal qilinmaydi.

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. Agar yo'l belgilari

va chiziqlari boshqa yo‘nalishni ko‘rsatmagan bo‘lsa, haydovchilar ajratuvchi bo‘lagi bo‘lmagan ikki tomonlama harakat tashkil etilgan yo‘llardagi xavfsizlik orolchalari, ustunchalar va yo‘l inshooti qismlari (ko‘prik, yo‘l o‘tkazgich ustunlari va shunga o‘xshashlar)ni o‘ng tomondan aylanib o‘tishlari kerak.



1-rasm. Yollarda Avtomobillarni to‘xtab turish joylarni tashkil etish

Xulosa va takliflar.

Avtomobil yo‘llarida o‘tkazuvchanlikni oshirish bu juda muhimdir shuningdek haydovchilar qoialarda belgilangan tartibda to‘xtash va to‘xtab turishni amalga oshirishi maqsadga muvofiqdir. Harakat xavfsizligini ta‘minlash, atrof-muhitga tabiiy tizimlar parametrlarining o‘zgarishiga bevosita ta’sir qiladi. Yo‘llardagi tirbandliklar, va ekologik xavfsizlik nuqtai nazaridan eng muhim tarkibiy transport vositalari tomonidan atrof-muxit ifloslanishi, hududlarda kuzatilayotgan asosiy muammolardan biri bo‘lmoqda. Ekologik xavfsizlik avtomobil yo‘llarini rivojlantirishga qaratilgan investitsiyalarning asosiy ko‘rsatkichlaridan biridir. Avtomobil yo‘llarida tuxtab turish joylaridagi muammolarni hal qilish usullarini ishlab chiqish avtomobil yo‘lining muhandislik inshootlari hamda yo‘llarning o‘tkazuvchanligini kamaytiradi.

1. To‘xtash va to‘xtab turish taqiqlangan joylarni qoidalarga asosan mavjud holatini ko‘rib chiqqish.
2. Avtomobil yo‘lining texnik holatini avtomobil transportida zararli moddalar chiqarilishiga ta’siri.
3. hududiy to‘xtash joylarini rejalashtirishni hamda takomillashtirish.

4. ko‘cha-yo‘l tarmoqlarini rivojlantirish.

5. yo‘llarda tuxtab turish joylarini takomillashtirish.

Foydalanilgan adabiyotlar

1. *O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining qarori, 04.04.2022 yildagi PQ-190-son Avtomobil yo‘llarida inson xavfsizligini ishonchli ta‘minlash va o‘lim holatlarini keskin kamaytirish chora-tadbirlari to‘g‘risidagi qarori*
2. *O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining qarori, 12.07.2022 yildagi PQ-316-son 2022 — 2026-yillar davomida respublika hududida amalga oshirilishi mo‘ljallangan Xavfsiz va ravon yo‘l umummilliy dasturi*
3. O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining qarori 08.11.2022y PQ-415 Korporativ munosabatlarning huquqiy asoslarini yanada takomillashtirish chora-tadbirlari to‘g‘risida to‘g‘risidagi qarorlari
4. O‘zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasi Atmosfera havosiga transport vositalarining salbiy ta‘sirini kamaytirish bo‘yicha qaror.
5. Vazirlar Mahkamasining 2022-yil 12-apreldagi 172-sonli Yo‘l harakati qoidalarini tasdiqlash to‘g‘risidagi qarori.
6. Shahar yo‘llarida harakat xavfsizligini tashkil etish. Darslik. Q.X. Azizov
7. N. F. Muhitdinov, G. K. Nurmuhammedov, R. N. Dimitov Yo‘l harakati qoidalariga sharhlar Toshknet - 2005
8. Azizov K. X, Darobov M., Sayfuddinova R. N. obospechenie bezapосnisti
9. <https://lex.uz/docs/-595388>
10. <https://pdd-uzbeki.narod.ru/stop.h>