

PIYODALAR YO'LAGIDA XAVFSIZ HARAKATNI TASHKIL ETISH

PhD MUSULMANOV KUVONCHBEK NASRULLAYEVICH., magistrant MUXTOROV LAZIZBEK ABDUQAYUM
O'G'LI., magistrant RO'ZBOYEVA DILOBAR ABDUJALIL QIZI

Toshkent davlat transport universiteti

Annotatsiya: Har yili har uchinchi yo'l-transport hodisasi piyodalar to'qnashuvi bilan bog'liq. Asosiy sabablar, ular: yo'l harakati qoidalariga rioya qilmaslik, piyodalar o'tish joylarining qoniqarsiz holati, tartibga solish elementlari yoki ularning yo'qligi bilan tavsiflanadi. Aholi yashash punktlarida xavfsiz piyodalar harakatini tashkil etish avtomobil yo'llarini va shahar ko'chalarini ta'mirlash va yo'l belgilari bilan jixozlash lozim. Hozirgi kunda piyodalar ishtirokida yo'l transport xodisalarini sodir etilayotganidan kelib chiqqan holda piyodalar qoidabuzarligi masalasiga ham alohida e'tibor qaratilgan.

Kalit so'zlar: xavfsizlik, yo'l-transport hodisalari, svetofor, yo'l belgilari, yo'l to'siqlari, harakat xavfsizligi, piyoda, transport, yo'l, tutashma joylar, ikkinchi bo'lak chorraha va tutashmalar, belgi, trotuar, qatnov, yo'l o'tkazgich.

Аннотация: Каждый третий дорожно-транспортный инцидент ежегодно связан с столкновением пешеходов. Основными причинами являются: несоблюдение правил дорожного движения, неудовлетворительное состояние пешеходных переходов, характеризующееся отсутствием элементов регулирования или их отсутствием. Организация безопасного пешеходного движения в населенных пунктах автомобильные дороги и улицы города должны быть отремонтированы и оборудованы дорожными знаками. В настоящее время особое внимание уделяется вопросу нарушения правил дорожного движения в связи с совершением дорожно-транспортных происшествий с участием пешеходов.

Ключевые слова: безопасность, дорожно-транспортные происшествия, светофор, дорожные знаки, препятствия, безопасность движения, пешеходы, транспорт, дорога, перекрестки, второстепенные перекрестки и перекрестки, знак, тротуар, проезжая часть, эстакада.

Abstract: Every year, every third traffic accident is associated with a pedestrian collision. The main reasons, they are: non-compliance with traffic rules, unsatisfactory condition of pedestrian crossings, regulatory elements or their absence. The organization of safe pedestrian traffic in settlements should repair highways and city streets and fixate with road signs. Currently, particular attention is also paid to the issue of pedestrian violations due to the occurrence of road traffic accidents with the participation of pedestrians.

Key words: safety, traffic accidents, traffic lights, road signs, roadblocks, Traffic Safety, pedestrian, traffic, road, junctions, second lane intersections and junctions, sign, sidewalk, traffic, road Switch.

Kirish. Mamlakatimizda istiqlolning dastlabki yillaridan transport infrastrukturasini tarmoqlarini rivojlantirishga davlat ahamiyatidagi ustuvor vazifalardan biri sifatida alohida e'tibor qaratilganligi bugun o'zining yuksak samaralarini bermoqda. Yo'l-transport infratuzilmasining zamon talablari doirasida rivojlanishi yurt iqtisodiyoti taraqqiy etishida muhim ahamiyat kasb etishi hech kimga sir emas. Transport tizimi iqtisodiyot tarmoqlari yuklarini tashish va aholiga xizmat ko'rsatishda muhim o'rin tutadi hamda mamlakat va hududlarning izchil ijtimoiy iqtisodiy rivojlanishiga samarali ta'sir ko'rsatadi. Shu bois, yurtimizda so'nggi yillarda O'zbekiston Respublikasi avtomagistralini rivojlantirish, yirik shaharlar transport kompleksini qayta shakllantirish, hatto yurtimizning eng chekka viloyat va hududlarini ham aloqa yo'llari bilan bog'lash davlat ahamiyati darajasida isloh etilmoqda.

Hozirgi Toshkent shahrining transport kompleksi faoliyatida yuzaga kelgan asosiy muammolarni quyidagicha talqin etish mumkin:

- ko'cha-yo'l harakatiga ko'p vaqt sarflanishi:

- jamoat transporti vositalarining quyi tezlikda harakatlanishi.
- jamoat transporti harakatidagi qulayliklarning past darajada ekanligi
- jamoat transporti harakatidagi yuqori intervallar;
- tig'iz paytlardagi ortiqcha yuklanish;
- shaxsiy transport vositalarini saqlash muammosining hal etilmaganligi;
- doimiy saqlash uchun mo'ljallangan avtoturargohlarda joy masalasi taqchilligi,

xususan xizmat maskanlari hududida;

- piyodalar harakati uchun qulayliklarning yetarli emasligi
- velotransportlar uchun veloyo'lakning yo'qligi
- velotransportlar uchun veloturargohlar yo'qligi
- vaqtincha to'xtab turish uchun avtoturargohlarning tanqisligi, ayniqsa, shahar markazlarida va aholi gavjum hududlarda;
- transport tizimining havfsiz emasligi;
- yo'l transport hodisalarining yuqori darajada ekanligi, xususan, piyodalar ishtirokida;
- atrof-muhitga zararli ta'sirlarning yuqori darajasi.

Usullar

Yuqorida qayd etilgan muammolarni hal qilishda jahon tajribasini o'rganish, dunyoning turli megapolislaridagi transport infratuzilmasi muammolarini hal etishga qaratilgan kompleks chora-tadbirlar bilan tanishish soha rivojida muhim ahamiyatga ega. Shuni alohida ta'kidlash lozimki, shahrimiz ko'cha-yo'l tarmog'i tizimini yaxshilash, uning istiqboldagi sxemasini takomillashtirish va buning zamonaviy yechimini topish mamlakatimiz aloqa yo'llari samaradorligini oshirishga xizmat qiladi.

Keyingi yillarda yo'l harakati xavfsizligini ta'minlash maqsadida respublikamizning barcha hududlarida alohida piyodalar yo'lagi va veloyo'laklar qurilmoqda. Albatta, bularning barchasi piyodalarga qulaylik yaratish, aholini yo'llarda bexatar yurishlari uchun qilingan.

Piyodalarda yo'l harakati qoidalariga rioya qilish madaniyatini oshirish, axborot-kommunikatsiya texnologiyalaridan foydalangan holda qoidabuzar piyodalar shaxsini aniqlash mexanizmi va ular tomonidan sodir etilgan huquqbuzarliklar to'g'risida elektron protokollarni rasmiylashtirish tartibini joriy etish zarur. Piyodalar harakatni to'xtatishi va boshlashi to'g'risida ogohlantirishning zamonaviy signal beruvchi tizimlarini joriy etish, piyodalar uchun yangi o'tish joylari tashkil qilish lozim.

Natijalar va muhokama

Ayni kunlarda yo'l belgilari almashtirilmoqda, zaruriyat bo'lgan joylarga yangilari qo'yilmoqda. Yo'l chiziqlari tortilib, piyodalar o'tish joylariga alohida e'tibor qaratilmoqda. Piyodalar harakatini tashkil etish avtomobil yo'llarini va shahar ko'chalarini ikkita bo'lakka bo'lib olib borilishi lozim. Birinchi bo'lak chorraha va tutashma joylar, ikkinchi bo'lak chorraha va tutashmalar oralig'idagi yo'l bo'yidagi mintaqa.

Avtomobil yo'llarining aholi yashash punktlaridan o'tgan uchastkalarida harakatlanish uchun birmuncha noqulayliklar vujudga keladi. Ular asosan mahalliy harakatning ko'pligi, piyodalarning harakati, jamoat transportlarining to'xtash joylari mavjudligi, yo'l yaqinida joylashgan har xil binolar borligi «tranzit» avtomo-billarining o'tishiga katta xalal beradi.

O'zbekiston yo'l tarmoqlarining 55–95% aholi yashaydigan punktlardan o'tgan bo'lib, Rossiya va Ukraina yo'l tarmoqlaridagi xuddi shunday ko'rsatkichga nisbatan 2–2,5 barobar ko'p demakdir. Aholi yashash punktidan o'tgan yo'llarda harakatni to'g'ri tashkil qilish uchun quyidagi ishlarni amalga oshirish talabini keltirib chiqarmoqda:

1. Yo'l belgilari, yo'l chiziqlari, yo'l to'siqlari va yo'naltiruvchi qurilmalarni joylashtirish;
2. Yengil va yuk avtomobillarini alohida harakat bo'laklari bo'yicha harakatlantirish;
3. Ajratuvchi bo'laklar o'rnatish;
4. Bir tomonlama harakatni tashkil qilish (yo'nalishlar bo'yicha harakatni boshqa- boshqa ko'chalarda tashkil etish);
5. Sun'iy yoritishni ta'minlash;

6. Piyodalar harakatini havfsiz tashkil qilish;

7. Velosipedchilarning harakatini tashkil qilish.

Sutkaning qorong'i davrida avtomobillarning harakatlanish sharoiti kunduzgi vaqtdagidan keskin farq qiladi, kunduz kuni ob-havo yaxshi bo'lgan vaqtda haydovchi yo'lining to'g'ri yo'nalgan uchastkasida 1000 metrdan ortiq masofani ko'radi. Havo bulut bo'lsa, 800–900 m masofani ko'rishi mumkin. Kechasi avtomobillarning uzoqni yoritish faralari yordamida yo'l qoplamasi ustida yotgan narsani haydovchi 100–130 m masofadagina payqashi mumkin. Bu esa kunduzgi ko'rinishga nisbatan 8–10 marta kam. Lekin ko'rish masofasi kechasi keskin kamayishiga qaramasdan haydovchilar tezlikni kunduz kundagiga nisbatan o'rtacha 5–10 km/soatga kamaytiradilar. Shu sababli, yo'l- transport hodisalarning 45–50 foizi qorong'i vaqtga to'g'ri keladi, hatto bu vaqtda harakat kunduz kundagidan 2–3 marta kam kuzatilsa ham.

Aholi yashaydigan joylarda yo'lining qatnov qismining o'rtacha ravonligi (yorug'lik) I darajali yo'llar uchun 0,8 kd/m², II darajali yo'llar uchun 0,6 kd/m² va chorrahalarga yaqinlashish uchastkalarida 0,4 kd/m² bo'lishi kerak. Agarda qatnov qismining kengligi 12 m dan oshmasa, sun'iy yoritish chiroqlari tayanchlarining bir tomondan o'rnatilishi ma'qul. Qatnov qismining eni 12 m dan katta bo'lgan hollarda tayanchlarni yo'lining ikki tomoniga to'g'rima-to'g'ri yoki shaxmat shaklida o'rnatilishi tavsiya etiladi. Ajratuvchi bo'lakning eni 5 m dan kam bo'lsa, yoritish uskunalarining tayanchlarini shu bo'lakga o'rnatish mumkin, lekin bu holda tayanchlarni to'siqlar bilan o'rab, tik yo'l chiziqlari chizilishi shart. Tayanchlar yo'l chetidan 0,5 m masofadan kam bo'lmagan joyda o'rnatiladi. Tayanchlarni bir-biridan 25-40 m oraliqda joylashtirib, lampalarni yo'l ustidan 6-12 m balandlikda o'rnatiladi.

Trotuar- qatnov qismiga tutashgan yoki undan maysazor, ariq maxsus to'siqlar bilan ajratilgan va piyodalarning harakatlanishi uchun mo'ljallangan yo'l qismi. [1]

Piyodalar harakatini tashkil qilish uchun trotuarlar, jihozlanmagan yer usti joylari, yer osti va piyoda yo'l o'tkazgichlari qurilishini qanday belgilanishi esa, shahar tipidagi aholi yashaydigan punktlarda trotuar asosiy yo'lga parallel ravishda 10–20 sm ko'tarilgan holda quriladi.

Ko'p aholi yashaydigan punktlarda piyodalar o'tish joylari 300 m masofadan kam bo'lmagan joylarda o'rnatiladi. Aholi yashaydigan punktning uzunligi 0,5 km dan katta bo'lmasa, ikkita o'tish joyi belgilanib, ular orasidagi masofa 150–200 m olinadi. Piyodalar o'tish joylari yaxshi jihozlanib, kamida 150 m masofadan haydovchilarga yaqqol ko'rinish turishi kerak.

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'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. [2]

Yuqoridagi barcha yangiliklarga qaramay, piyodalar yo'l harakati qatnashchilarining eng zaif toifalaridan biri bo'lib qolmoqda ushbu muammoni hal qilish uchun piyodalar xavfsizligini ta'minlash, qo'shimcha yoritish, svetoforlar, yo'l belgilari va boshqa elementlarni o'rnatish, barcha piyodalar guruhlari uchun oldindan ko'rib chiqilgan chora-tadbirlarni qo'llashni, aniq belgilovchi me'yoriy hujjatlarni o'z ichiga olgan kompleks yondashuv zarur.

Maqolada haydovchi va avtomobil tushunchalarining ta'rifi, uzviy bog'liqliklari, shuningdek, ularning foydalanish ko'rsatkichlari, xususiyatlari va turg'unliklari yoritilib berilgan.

FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR RO'YXATI:

1. Harakat xavfsizligini tashkil etish asoslari. –Toshkent 2002.
2. O'z DSt 3283:2022. Yo'l belgilari umumiy texnik talablar
3. O'z DSt 3419:2022. Yo'l chiziqlari. Tasniflash. Texnik talablar
4. Avtomobil yo'li atamalarining izohli lug'ati, "O'zavtoyo'l" DAK. Avtomobil yo'llari ilmiy- tekshirish instituti, T.: 2007 y.
5. O'z DSt 3485:2022 Yo'l svetoforlari. Turlari va asosiy parametrlari. Umumiy texnik talablar. Sinov usullari.

6. R.X. Soliyev, J.Z. Xolmirzayev, A.Sh. NAsriddinov “Yo‘l harakati qoidolari va harakat xavfsizligi asoslari” [1], [2]