

**R.X.SOLIYEV, J.Z.XOLMIRZAYEV,
A.SH.NASRIDDINOV**

YO'L HARAKATI QOIDALARI VA HARAKAT XAVFSIZLIGI ASOSLARI



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

**R.X.SOLIYEV
J.Z.XOLMIRZAYEV
A.SH.NASRIDDINOV**

**YO'L HARAKATI QOIDALARI
VA HARAKAT XAVFSIZLIGI ASOSLARI
FANIDAN**

O'QUV QO'LLANMA

UO'K: 300.08.100.9

KBK: 39.808(5Ўзб)

Ushbu o'quv qo'llanma 5310600-Yerusti transport tizimlari va ularning ekspluatasiyasi, 5620100-Tashishlarni tashkil etish va transport logistikasi (transport turlari bo'yicha) va 5610100-Xizmatlar sohasi (avtomobil transporti) ta'lim yo'nalishlari uchun mo'ljallangan.

Mazkur o'quv qo'llanma talabalarning yo'l harakati qoidalari va harakat xavfsizligi asoslari fani bo'yicha bilimlarini o'rganish va mustahkamlashga asos bo'ladi.

Mualliflar:

t.f.d. R.X. Soliev
dots.J.Z.Xolmirzayev
A.SH.Nasriddinov

Taqrizchilar:

N.Ikramov	Andijon mashinasozlik instituti Yerusti transport tizimlari kafedrasи dotsenti t.f.n
B.E.Alimqulov	Namangan YXXB muovini podpolkovnik
A.A.Eshonbabayev	Namangan muhandislik qurilish instituti Yerusti transport tizimlari kafedrasи dotsenti

Ushbu o'quv qo'llanma Yerusti transport tizimlari kafedrasining 20-may 2020-yil yig'ilishida (10-sonli majlis bayoni) ma'qullangan.

NamMQI kengashining 29-may 2020-yil yig'ilishida (12-sonli majlis bayoni) ko'rib chiqildi va foydalanishga tavsiya etildi.

© R.X.Soliyev, J.Z.Xolmirzayev, A.Sh.Nasriddinov

ISBN: 978-9943-6595-6-8

©“Navro'z” nashriyoti, Toshkent, 2020

ANNOTATSIYA

O'quv qo'llanma “Yer usti transport tizimlari va ularning ekspluatatsiyasi (avtomobil transporti)”, “Tashishlarni tashkil etish va transport logistikasi (transport turlari bo'yicha)” va “Xizmatlar sohasi (avtomobil transporti)” ta'lim yo'nalishlari talabalari uchun mo'ljallangan bo'lib, unda Yo'l harakati ishtirokchilarining vazifalari, ularga qo'yiladigan majburiyatlar, yo'l belgilari va yo'l belgi chiziqlarini turlari qo'llanilishi. Transport vositalariga qo'yiladigan talablari, harakat xavfsizligini ta'minlash, yo'l transport hodisalari turlari va ularni oldini olish bo'yicha chora tadbirlar yoritilgan.

KIRISH

O'zbekiston Respublikasi davlat mustaqilligining dastlabki yillaridan boshlab avtomobil ishlab chiqarish sohasini rivojlantirishga bo'lgan katta e'tibor natijasida mazkur tarmoqda yuksak marralarga erishilmoqda.

Quvonarlisi, yurtimiz transport vositalari ishlab chiqarayotgan sanoqli davlatlar qatoriga qo'shilib, dunyoga tanildi, ishlab chiqarayotgan mahsulotlari ham ichki, ham tashqi bozorda haridorlarga birdek manzur bo'lmoqda. Transport vositalarining soni ortib borgani sayin yo'llarda harakat xavfsizligini ta'minlash dolzarb masalaga aylanib qolmoqda. Shu bois mamlakatimizda harakat xavfsizligini ta'minlash muammolariga alohida e'tibor qaritilmoqda. Xususan, istiqlol yillarida sohaga taalluqli qator qonun va hukumat qarorlari qabul qilinib, amaliyotga keng joriy etilmoqda. Harakat vositalari yildan-yilga ko'paygani sayin yo'l-transport hodisalariga oid masalalarni bartaraf etish borasida ushbu qonunchilik hujjatlariga vaqtı-vaqtı bilan o'zgartish va qo'shimchalar kiritilmoqda. Ushbu o'zgartishlar mavjud muammolar yechimiga ijobiy ta'sir ko'rsatmoqda.

Jumladan, 1999 yilda qabul qilingan "Yo'l harakati xavfsizligi to'g'risida"gi qonun va unga mahalliy shart-sharoitlar hamda harakat ishtirokchilarining taklif-istikclarini inobatga olgan holda 2013 yilda yangi tahrirda qabul qilindi. Bundan tashqari "Ma'muriy javobgarlik to'g'risida"gi Kodeksning yo'l harakati sohasidagi bandlariga 12 marotaba qo'shimcha va o'zgartishlar kiritilganligi ham fikrimizga dalil bo'lishi shubhasiz. Sohaning jadal rivojlanishi barobarida bu boradagi ishlar ham izchil davom ettirilmoqda. Xususan, Vazirlar Mahkamasining 2015 yil 24 dekabrdagi "Yo'l harakati qoidalari tasdiqlash to'g'risida"gi qarori mahalliy shart-sharoitlar, sohaga tatbiq etilayotgan yangiliklardan unumli foydalanish, yo'l-transport hodisalarining oldini olish, harakat xavfsizligini ta'minlashga qaratilganligi bilan ham ahamiyatlidir. Mazkur qaror joriy 2016 yilning 1 martidan kuchga kirdi. Ushbu o'quv qo'llanma qoidalarga kiritilgan o'zgartirish va qo'shimchalarni o'z ichiga olgan holda talabalarni bilimlarini va ko'nikmalarini mustahkamlashga qaratilgan.

UMUMIY QOIDALAR. HAYDOVCHILARNING UMUMIY MAJBURIYATLARI

Umumiy qoidalar

1. Ushbu yo'l harakati qoidalari (keyingi o'rirlarda — Qoidalari) O'zbekiston Respublikasi hududida yo'l harakatining yagona tartibini belgilaydi.

2. O'zbekiston Respublikasi yo'llarida transport vositalarining o'ng tomonlama harakatlanish tartibi belgilangan.

3. Yo'l harakati qatnashchilari «Yo'l harakati xavfsizligi to'g'risida»gi O'zbekiston Respublikasi Qonunini, ushbu Qoidalarni va unda keltirilgan svetofor ishoralari, yo'l belgilari (yo'l harakati qoidalariiga 1-ilova), yo'l chiziqlarining (yo'l harakati qoidalariiga 2-ilova) talablarini bilishlari, ularga amal qilishlari, shuningdek ularga berilgan vakolat doirasida yo'llarda harakatni tartibga soluvchilarning ko'rsatmalarini so'zsiz bajarishlari shart.

4. Yo'l harakati qatnashchilari boshqa yo'l harakati qatnashchilarining harakatlanishiga xavf tug'dirmasliklari kerak. Tegishli vakolatga ega bo'lмаган yuridik va jismoniy shaxslarga yo'l qoplamasini buzish yoki ifloslantirish, yo'l belgilarini, svetoforlarni va harakatlanishni tashkil etishning boshqa texnik vositalarini o'zboshimchalik bilan olib tashlash, o'rnatish, to'sib qo'yish, shikastlantirish, yo'llarda harakatlanishga to'sqinlik qiluvchi narsalarni qoldirish taqiqlanadi.

Harakatga to'sqinlik tug'dirgan shaxs uni tezda bartaraf qilish uchun imkoniyati darajasida barcha choralarни ko'rishi, agar buning iloji bo'lmasa, mavjud barcha vositalar bilan xavf-xatar hakida harakat qatnashchilarini ogohlantirishi va ichki ishlar organlariga (keyingi o'rirlarda IIO) xabar berishi shart.

5. Mazkur Qoidalarni buzgan shaxslar O'zbekiston Respublikasining Qonun xujjalariiga muvofiq javob beradilar.

6. Qoidalarda quyidagi asosiy tushuncha va atamalardan

foydalaniлади:

Avtomagistral- 5.1. yo'l belgisi bilan belgilangan, har bir yo'nalishning qatnov qismlari ajratuvchi bo'lak bilan ajratilgan (u bo'limganda yo'l to'siplari bilan) hamda, tramvay va temir yo'llari, piyoda va velosiped yo'lkalari bilan bir sathda kesishmaydigan yo'l.



Avtopoezd- ulagich moslamalari bilan ulangan egarli shatakka oluvchi va yarim tirkama yoki yuk avtomobili va tirkama (tirkamalar)dan iborat transport vositasi tarkibi.



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



Velosiped- odam kuchi bilan harakatlantiriladigan (nogironlar aravachasidan tashqari) ikki yoki undan ortiq g'ildirakli transport

vositasi.



Transport vositasining egasi- transport vositasiga mulk huquqi yoki boshqa ashyoviy huquqlar asosida egalik qiluvchi yuridik yoki jismoniy shaxs.



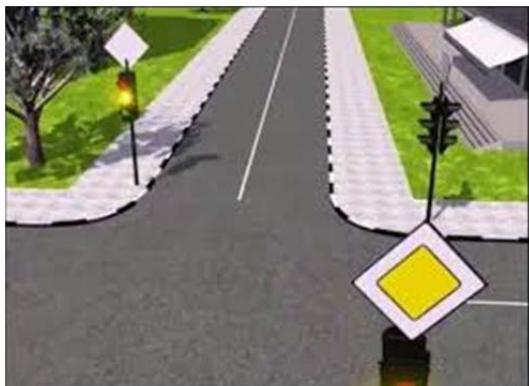
Haydovchi- yo'llarda transport vositasini boshqarib borayotgan shaxs. Boshqarishni o'rgatuvchi, ot aravani boshqarayotgan, hayvonlarni minib harakatlanayotgan yoki ularni yetaklab borayotgan, chorva mollari (poda)ni haydab borayotgan shaxslar haydovchiga tenglashtiriladi.



Majburiy to'xtash- texnik nuqson, tashilayotgan yuk haydovchi va yo'lovchining holati, yo'ldagi biror to'siq tufayli xavf yuzaga kelganda yoxud ob-xavo sharoitiga bog'liq holda transport vositasi harakatini to'xtatish.



Asosiy yo'l- tuproqli yo'lga nisbatan qattiq qoplamlari (asfalt va sement-betonli, tosh va shunga o'xshashlar yotqizilgan), kesishayotgan yoki tutashgan yo'lga nisbatan 2.1, 2.3.1- 2.3.3 yoki 5.1 yo'l belgilari bilan belgilangan yoxud yondosh hududdan chiqadigan yo'lga nisbatan har qanday yo'l. Ikkinchi darajali yo'lning bevosita chorrahaga tutash qismining qoplamlari bo'lishi uni asosiy yo'l bilan teng huquqli qilmaydi.



Arava- ot (yoki boshqa hayvonlar)ga qo'shib tortiladigan yoki odam mushak kuchi bilan harakatga keltiriladigan dvigatel bilan jixozlanmagan, yuk tashishga mo'ljallangan qurilma.



Yo'l- transport vositalari va piyodalarning harakatlanishi uchun qurilgan yoki moslashtirilgan yer bo'lagi yoxud sun'iy inshoot yuzasi. Yo'l avtomobil va shahar elektr transporti yo'llarini hamda trotuarlarni o'z ichiga oladi.



Yo'l-transport hodisasi- transport vositasining yo'lida harakatlanishi jarayonida ro'y bergan, fuqarolarning halok bo'lishiga yoki sog'lig'iga zarar yetishiga, transport vositalari, inshootlar, yuklarning shikastlanishi yoxud boshqa moddiy zarar yetishiga sabab bo'lgan hodisa.



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



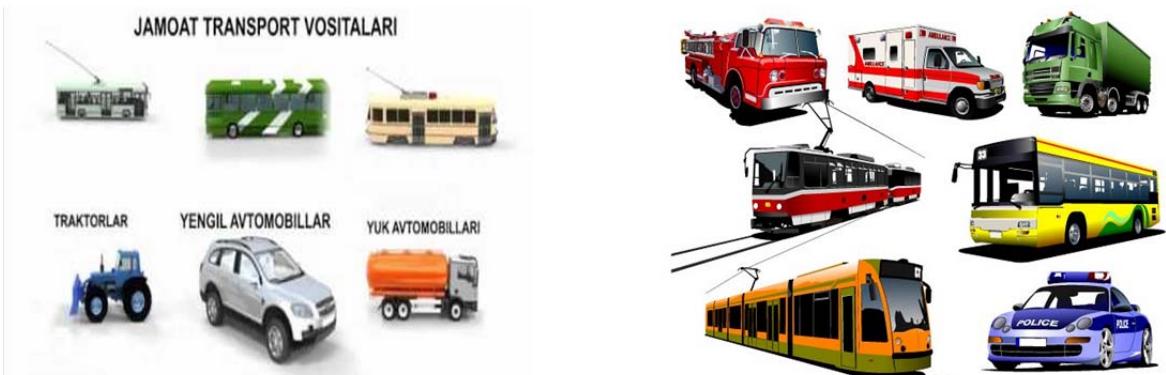
Temir yo'l kesishmasi- yo'lning temir yo'llar bilan bir sathda kesishgan joyi.



Yo'nalishli transport vositasi- belgilangan yo'nalishi va bekatlari bo'lgan, yo'lovchi tashish uchun mo'ljallangan umumfoydalanishdagi transport vositalari (trolleybus, tramvay, avtobus, yo'nalishli taxi).



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



Moped- ish xajmi 50 sm^3 gacha, yuqori tezligi soatiga 50 kilometrdan oshmaydigan dvigatel bilan harakatga keltiriladigan ikki yoki uch g'ildirakli transport vositasi. Osma dvigatelli velosipedlar va yuqoridagi ta'rifga ega bo'lgan boshqa transport vositalari ham mopedlarga tenglashtiriladi.



Mototsikl- kajavali yoki kajavasiz ikki g'ildirakli mexanik transport vositasi. Aslahalangan holatdagi vazni 400 kilogrammdan oshmaydigan uch va to'rt g'ildirakli mexanik transport vositalari, shuningdek dvigatelining ish xajmi 50 sm^3 dan yoki eng yuqori konstruktiv tezligi soatiga 50 kilometrdan ortiq bo'lgan skuter, kvadrotsikl, elektroskuterlar ham mototsikllarga tenglashtiriladi.



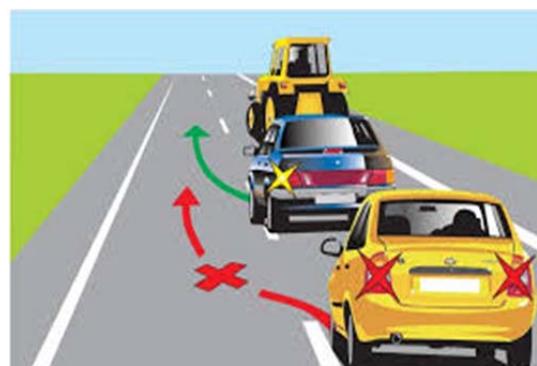
Aholi punkti- kirish va chiqish yo'llari 5.22- 5.25 yo'l belgilari bilan belgilangan hudud.



Yetarlicha ko'rinnmaslik- yomg'ir, qor yog'ishi, tuman tushishi va shunga o'xhash sharoitlarda, shuningdek kunning g'ira-shira vaqtida yo'lning ko'rinish masofasi 300 metrdan kam bo'lishi.



Quvib o'tish- egallagan harakatlanish bo'lagidan chiqib, oldinda harakatlanayotgan transport vositasidan o'zib ketish.



Yo'l harakati xavfsizligini ta'minlash- yo'l-transport hodisalarining kelib chiqish sabablarini oldini olishga, ularning og'ir oqibatlarini kamaytirishga qaratilgan faoliyat.



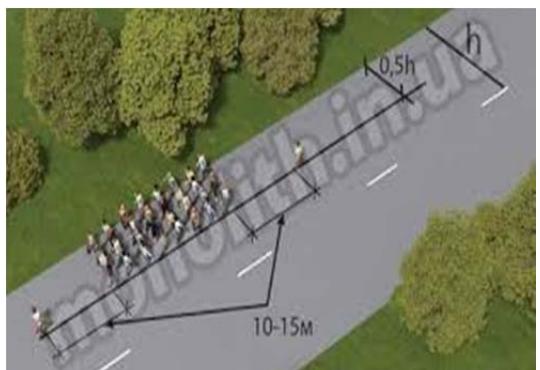
Yo'l yoqasi- yo'lning qatnov qismiga u bilan bir sathda bevosita tutashgan, qoplama turi bilan farq qiladigan yoki 1.1 yo'l chizig'i yordamida ajratilgan, Qoidalarga muvofiq harakatlanish, to'xtash va to'xtab turish uchun mo'ljallangan bo'lagi.



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



Piyodalarining tashkiliy jamlanmasi- Qoidalarning 16-bandit talablariga muvofiq, yo'lda bir yo'nalishda birligida harakatlanayotgan odamlar guruhi.



Transport vositalarining tashkiliy jamlanmasi- oldida yalt-yalt etuvchi ko'k rangli yoki ko'k va qizil rangli chiroq mayoqchasi yoqilgan transport vositasi kuzatib borayotgan, bevosita bir-birining ketidan, bitta harakatlanish bo'lagida, chiroqlarini doimiy yoqib kelayotgan, uch va undan ortiq mexanik transport vositalari guruhi.



Bolalar guruhi - tashkiliy tashish- yo'nalishli transport vositalariga daxli bo'lмаган avtobuslarda sakkiz va undan ortiq bolalarning tashkiliy tashilishi.



To'xtash- transport vositasi harakatini 10 daqiqagacha bo'lgan muddatga to'xtatish (harakatsiz holatga keltirish).



Yo'lovchi- transport vositasidagi (haydovchidan tashqari) shaxs.

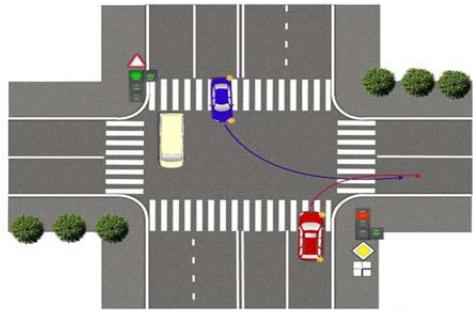


Chorraha- yo'llarning o'zaro bir sathda kesishadigan, tutashadigan

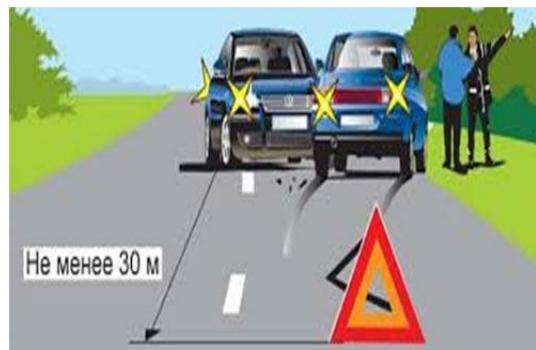
va ayriladigan joyi.

Chorraha chegarasi uning markazidan qatnov qismlari oxiridagi qarama-qarshi tomonlarning eng uzoq burila boshlagan joylarini tutashtiruvchi tasavvur qilinadigan chiziqlar bilan aniqlanadi.

Yondosh hududlardan chiqish joylari chorraha hisoblanmaydi.



Ogohlantiruvchi ishoralar- avariya holatlarining oldini olish maqsadida, shuningdek harakat yo'nalishini o'zgartirishda qo'llaniladigan ishoralar.



Piyoda- transport vositasidan tashqarida bo'lgan va yo'lda biror-bir yumush bilan band bo'lмаган shaxs.

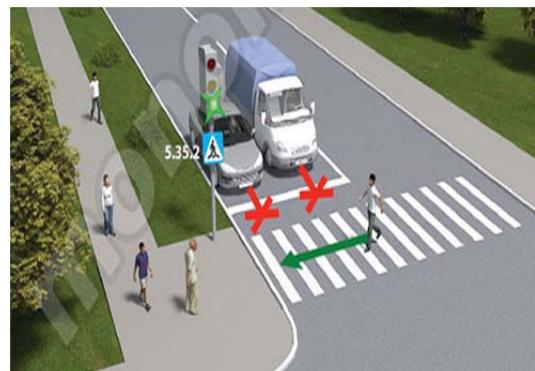
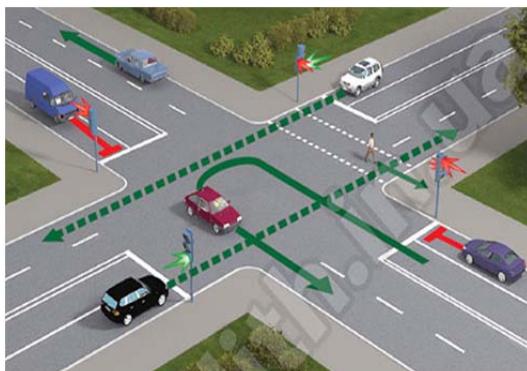
Velosiped, moped, mototsikl, chana, aravacha va bolalar hamda nogironlar aravachasini yetaklagan, nogironlarning dvigatelsiz aravachasida harakatlanayotgan shaxslar ham piyoda hisoblanadilar.



Piyodalar o'tish joyi- yo'l qatnov qismining piyodalar kesib o'tishi

uchun mo'ljallangan, 5.16.1, 5.16.2 yo'l belgilari va 1.14.1- 1.14.3 yo'l chiziqlari bilan ajratilgan bo'lagi.

Yo'l chiziqlari bo'lmasa, piyodalar o'tish joyining kengligi 5.16.1 va 5.16.2. yo'l belgilari orasidagi masofa bilan aniqlanadi.



Piyodalar yo'lkasi- yo'lning piyodalar harakatlanishi uchun mo'ljallangan va transport vositalari harakati taqiqlangan qismi.



Yondosh hudud- bevosita yo'lga tutashgan va transport vositalari o'tib ketishi uchun mo'ljallanmagan hudud (hovlilar, turar joy dahalari, avtomobil to'xtab turish joylari, yonilg'i qo'yish shoxobchalari, korxona va shunga o'xshashlar).



Imtiyoz- mo'ljallangan yo'nalishda boshqa yo'l harakati qatnashchilariga nisbatan oldin harakatlanish huquqi.



Tirkama- mexanik transport vositasi tarkibida harakatlanishga mo’ljallangan, dvigatel bilan jixozlanmagan transport vositasi. Bu atama yarim tirkama va uzaytiriladigan tirkamalarga ham taalluqlidir.



Qatnov qismi- yo’lning relssiz transport vositalari harakati uchun mo’ljallangan qismi.



Harakatlanish bo’lagi- avtomobillarning bir qator bo’lib harakatlanishi uchun yetarlicha keng bo’lgan, yo’l chiziqlari bilan belgilangan yoki belgilanmagan yo’l qatnov qismining har qanday bo’ylama bo’lagi.

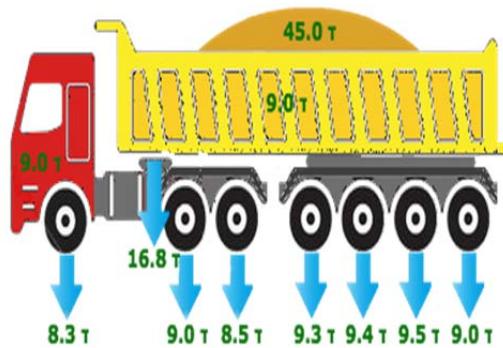


Ajratuvchi bo'lak- yo'lning yonma-yon joylashgan qatnov qismlarini ajratuvchi, transport vositalari harakatlanishi yoki to'xtashi uchun mo'ljallanmagan, yo'l sathidan baland va (yoki) 1.1 yotiq chizig'i bilan belgilangan qismi.



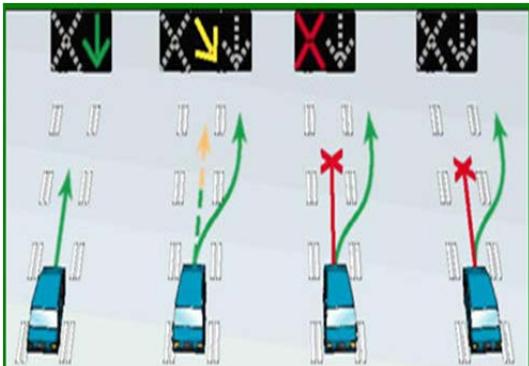
Ruxsat etilgan to'la vazn- aslahalangan transport vositasining ishlab chiqargan korxona tomonidan belgilangan, yuk, haydovchi va yo'lovchilari bilan birgalikdagi eng yuqori vazni (o'lchovi).

Bir tarkibda harakatlanayotgan (tirkama va x. k.) transport vositalarining ruxsat etilgan to'la vazniga shu tarkibga kiruvchi transport vositalarining ruxsat etilgan to'la vaznlari yig'indisi kiradi.



Reversiv harakat- yo'l qatnov qismining maxsus ajratilgan, 5.35-5.37 yo'l belgilari, 1.9 yo'l chizig'i bilan belgilangan va ustida reversiv svetofor o'rmatilgan bo'lagida harakat yo'naliشining qarama-qarshi

tomonga o'zgarishi.

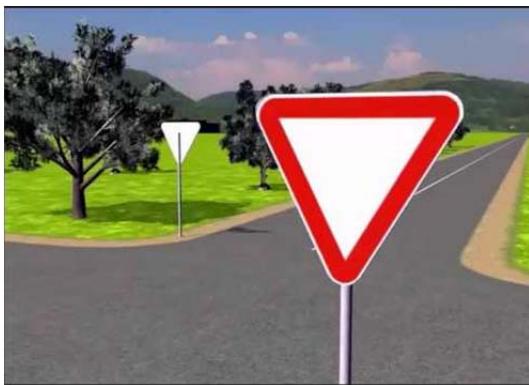


Tartibga soluvchi- O'zbekistan Respublikasi Ichki ishlar vazirligi Davlat yo'l harakati xavfsizligi xizmati (keyingi o'rnlarda DYXDX), harbiy avtomobil nazorati organlari xodimi, o'z xizmat vazifalarini bajarayotgan, yo'l harakati qoidalari ko'zda tutilgan ishoralar yordamida

Yo'l harakatini tartibga solish vakolatiga ega bo'lган va uni bevosita amalga oshirayotgan, yo'ldan foydalanish xizmati xodimlari, temir yo'l kesishmasi va sol kechuvalaridagi navbatchilar. Tartibga soluvchi maxsus kiyim va (yoki) taniqlik belgisi (qo'l bog'ichi, jezl, qizil ishorali yorug'lik qaytargich, qizil chiroq yoki bayroqcha)ga ega bo'lishi shart.



Yo'l berish- yo'l harakati qatnashchilariga nisbatan imtiyozi bo'lgan boshqa yo'l harakati qatnashchisining harakat yo'nalishi yoki tezligini o'zgartirishga majbur etishi mumkin bo'lgan hollarda harakatni davom ettirmasligini yoki boshlamasligini, biror-bir manyovr bajarishi mumkin emasligini bildiruvchi talab.



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



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



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



To'xtab turish- transport vositasiga yo'lovchilarni chiqarish yoki tushirish, yuk ortish yoki tushirish bilan bog'lik bo'lмаган hollarda harakatini 10 daqiqadan ko'proq vaqtga atayin to'xtatish.

Qorongi vaqt- kechki g'ira-shiraning oxiridan tonggi g'ira-shiraning boshlanishigacha bo'lган oraliqdagi vaqt.



Haqiqiy vazn- transport vositasining yuki, haydovchi va yo'lovchilari bilan birgalikdagi vazni.



Foto va video kayd etish- yo'l harakati qoidalari buzilishini maxsus avtomatlashtirilgan foto va video texnik vositalari yordamida qayd etish.



Haydovchilarning umumiyligi majburiyatlarini

7. Mexanik transport vositasining haydovchisi quyidagilarni yonida olib yurishi va IIO xodimlari talab qilganda tekshirish uchun taqdim etishi shart:

haydovchilik guvohnomasi va uning talonini yoki transport vositasini vaqtinchalik boshqarish huquqini beruvchi talonni, haydovchilik guvohnomasi belgilangan tartibda olib qo'yilgan bo'lsa, uning talonini, haydovchilik guvohnomasi va uning taloni olib qo'yilgan hollarda vaqtinchalik ruxsatnomani;

vaqtinchalik boshqarish huquqini beruvchi talon yoki vaqtinchalik ruxsatnoma bilan transport vositasini boshqarishda haydovchining shaxsini tasdiqllovchi xujjatni;

transport vositasi yoki tirkamani qayd qilish guvohnomasini, transport vositasining egasi bo'lmanan hollarda esa umumiyligi egalik huquqini yoki tasarruf etish huquqini beruvchi, egalik qilishga va foydalanishga berilganligini tasdiqllovchi xujjatni;

transport vositasi egasining fuqarolik javobgarligini majburiy sug'urta qilish bo'yicha sug'urta polisini;

Qonunchilikda ko'zda tutilgan hollarda yo'l varaqasi va tashilayotgan yukning xujjatlarini.

8. Tegishli toifadagi transport vositasi boshqarish huquqini beruvchi haydovchilik guvohnomasiga, uning taloniga, vaqtinchalik ruxsatnomaga ega bo'lgan shaxs, o'ziga tegishli bo'lmanan transport vositasi, uning egasi yonida bo'lidanida yoxud tasarruf etish huquqini beruvchi yoki egalik qilishga, foydalanishga berilganligini tasdiqllovchi xujjatlari bo'lgan shaxs ishtirokidagina (ularning roziligi bilan)

boshqarishi mumkin, agar transport vositalari egalarining fuqarolik javobgarligini majburiy sug'urta qilish buyicha shartnomaga ushbu transport vositasidan cheklanmagan shaxslarning foydalanilishini hisobga olgan holda tuzilgan yoki transport vositasini boshqarayotgan shaxs sug'urta polisida ko'rsatilgan bo'lsa.

9.Konstruktsiyasida xavfsizlik kamarlari nazarda tutilgan transport vositasi harakatlanib borayotganda haydovchi xavfsizlik kamarini taqib olishi shart.

Quyidagi shaxslarga xavfsizlik kamarini taqmaslikka ruxsat beriladi:

avtomobilning orqa o'rindig'idagi 12 yoshgacha bo'lган bolalar (yo'l harakati qoidalarining 159-bandiga muvofiq);

transport vositasini o'quvchi boshqarayotgan vaqtida avtomototransport vositasini yoki shahar elektr transportini boshqarishni o'rgatuvchi amaliy mashg'ulotlar instruktori;

homilador ayollar, salomatligi xavfsizlik kamari taqish imkonini bermaydigan bemor yo'lovchilar;

orqaga harakatni amalga oshirayotgan haydovchilar;

aholi punktlarida harakatlanishda- yo'nalishsiz taksi haydovchilar, taksining orqa o'rindig'idagi yo'lovchilar;

aholi punktlarida tashqi qismiga maxsus rangli grafik chizmalar chizilgan transport vositalari haydovchilar va yo'lovchilar.

Mototsikl va mopedda harakatlanayotgan haydovchi va yo'lovchilar maxsus motoshlem kiyishlari va uni qadab olishlari shart.

10.Xalqaro yo'l harakatida ishtirok etayotgan mexanik transport vositasi haydovchisining yonida yo'l harakati haqidagi Konvensiya talablariga mos keladigan haydovchilik guvohnomasi va transport vositasining (tirkama bo'lsa unga ham) ro'yxatdan o'tganligi haqidagi xujjat, transport vositasida (tirkama bo'lsa unda ham) ro'yxatdan o'tkazish davlat raqam belgisi va u ro'yxatdan o'tgan davlatning taniqlik belgisi bo'lishi shart.

11.Transport vositasining haydovchisi quyidagilarga majburdir:

a) yo'lga chiqishdan oldin transport vositasining texnik sozligini, tozaligini va to'liq jixozlanganligini tekshirishi;

b) harakatlanish vaqtida transport vositasining texnik sozligini

ta'minlashi;

v) harakatlanishni boshlashdan oldin yo'lovchilar transport vositasida joylarini egallaganligiga, transport vositasining eshiklari yopilganligiga, yo'lovchilar tashish uchun maxsus jixozlangan yuk avtomobillarida yo'lovchilar tashiyotganda, yo'l harakati qoidalarining 24-bandи talablari bajarilganligiga ishonch hosil qilishi;

g)harakatlanish jarayonida piyodalar, ayniqla, bolalar, nogironlar, qariyalarga va velosipedchilarga nisbatan ehtiyyotkorlik choralarini ko'rishi;

d) yo'lovchilarni quyidagilar haqida ogohlantirishi:

harakatlanayotgan vaqtida avtomobil salonidan tana qismlarini (qo'ldan tashqari) chiqarish taqiqlanganligi;

transport vositasi harakatlanishni boshlanishidan oldin xavfsizlik kamarini taqish (yo'l harakati qoidalarining 9-bandida nazarda tutilgan hollardan tashqari), mototsikl va mopedda harakatlanayotganda esa maxsus motoshlem kiyishlari va uni qadab olishlari zarurligi;

e) sutkaning qorong'i vaqtida va yetarlicha ko'rinxaymaydigan sharoitda majburiy to'xtagan transport vositasining haydovchisi ta'mirlash maqsadida yo'lning qatnov qismiga chiqishdan oldin nur qaytargichli maxsus jilet kiyib olishi (yengil va yuk avtomobili, avtobus va g'ildirakli traktorlar haydovchilari);

j) IIO xodimlarining talabiga ko'ra mastlik holatini aniqlovchi maxsus tekshiruvdan o'tishi;

z) quyidagi hollarda transport vositasini foydalanish uchun taqdim etishi:

IIO xodimlariga Qonunda belgilangan hollarda kechiktirib bo'lmaydigan xizmat vazifalarini bajarish uchun, shuningdek yo'l-transport hodisasi tufayli shikastlangan yoki nosoz transport vositalarini olib ketish (shataffa olish) uchun (faqat yuk avtomobilidan);

Yo'lakay yo'naliishda tibbiy yordam ko'rsatishga ketayotgan tibbiyot xodimlariga hamda zudlik bilan tibbiy yordamga muxtoj bo'lган fuqarolarni davolash-profilaktika muassasasiga olib borish uchun.

Transport vositasini foydalanish uchun takdim etish talabi fuqarolarga tegishli (tibbiy yordam ko'rsatish holatidan tashqari)

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'limgan taqdirda tegishli namunadagi ma'lumotnomani yozib berishi kerak.

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

12.Haydovchiga quyidagilar taqiqlanadi:

transport vositasini mastlik holatida (alkogol, giyohvand moddalar iste'mol qilgan va h. k.), sezgirlik va e'tiborni susaytiradigan dori-darmonlar ta'sirida, yo'l harakati xavfsizligiga taxdid soladigan darajadagi charchoqlik va betoblik holatida boshqarish;

har qanday mastlik holatida, sezgirlik va e'tiborni susaytiradigan dori-darmonlar ta'sirida, yo'l harakati xavfsizligiga taxdid soladigan darajada charchoqlik va betoblik holatida bo'lgan, shuningdek tegishli toifadagi transport vositasini boshqarish huquqini beruvchi haydovchilik guvohnomasi bo'limgan, yo'l varaqasida yoki transport vositalari egalarining fuqarolik javobgarligini majburiy sug'urta qilish bo'yicha sug'urta polisida ism-sharifi ko'rsatilmagan (transport vositalari egalarining fuqarolik javobgarligini majburiy sug'urta qilish bo'yicha shartnomalari ushbu transport vositasidan cheklanmagan shaxslarning foydalanimishini hisobga olgan holda tuzilgan hollardan tashqari) shaxslarga transport vositasini boshqarish uchun topshirish;

tormoz tizimi, rul boshqaruvi ishlamayotgan, ulagich moslamasi (avtopoezd tarkibida) nosoz bo'lgan, qorong'i vaqtida yoki yetarlicha ko'rinxaydigan sharoitda -old chiroqlar va orqa gabarit chiroqlari bo'limgan yoki yonmayotgan, yomg'ir, qor yog'ayotgan vaqtida haydovchi tomonidagi oyna tozalagich ishlamayotgan transport vositalarini boshqarish;

tegishli ruxsatsiz transport vositalariga maxsus texnik jixoz (ratsiya, sirena va shu kabilalar)lar o'rnatish;

transport vositalarining tashkiliy jamlanmasi, shu jumladan piyodalar jamlanmalari harakatiga halaqit berish va ular orasiga kirish;

transport vositasini boshqarish paytida telefonidan, transport vositasi salonining old qismiga ishlab chiqaruvchi korxona tomonidan o'rnatilgan tele-video monitorordan tele-video dasturlarni tomosha qilish uchun foydalanish;

transport vositasi salonining old qismiga, shu jumladan, priborlar paneliga, quyosh soyaboniga va orqa tomonni ko'rish ko'zgusiga (faqt tashqi ko'rinishni tasvirga oladigan videokamera, navigator, videoregistratorlardan tashqari, agar ular haydovchiga ko'rinishni cheklamasa) tele, video monitorlar o'rnatish.

Harakatlanish vaqtida yo'l harakati qoidalarining 3-ilovasida ko'rsatilgan transport vositalaridan foydalanishni taqiqlovchi shartlar yuzaga kelganda, haydovchi ularni bartaraf etishi, agar buning iloji bo'lmasa, zarur bo'lgan ehtiyyot choralarini ko'rib, ta'mirlash yoki to'xtab turish joyiga yetib olish uchun harakatlanishi mumkin.

III. Yo'l-transport hodisasi sodir bo'lganda haydovchining majburiyatlari

13. Yo'l-transport hodisasi sodir bo'lganda unga daxldor haydovchilar quyidagilarni bajarishlari shart:

transport vositasini darhol to'xtatishi, avariya ishoralarini yoqishi va avariya sababli to'xtash belgisini o'rnatishi, transport vositasini va hodisaga daxldor buyumlarni joyidan ko'zg'atmasligi;

shikastlanganlarga birinchi tibbiy yordam ko'rsatish choralarini ko'rishi, tez tibbiy yordam va favqulodda qutkaruv xizmatlarini chaqirishi, shoshilinch hollarda esa shikastlanganlarni yakin oradagi davolash-profilaktika muassasasiga yo'lakay transport vositasida jo'natishi, buning imkonи bo'lмаган hollarda o'z transport vositasida olib borishi, u yerda o'z ismi-sharifi, transport vositasining ro'yxatdan o'tkazish davlat raqam belgisi haqida axborot berishi (o'z shaxsini tasdiqlovchi xujjatni yoki haydovchilik guvohnomasini va transport vositasining ro'yxatdan o'tganlik xujjatini ko'rsatishi) va hodisa ro'y bergen joyga qaytib kelishi;

agar boshqa transport vositalarining harakatiga to'sqinlik qilsa qatnov qismini bo'shatishi. Qatnov qismini bo'shatish yoki

shikastlanganlarni o'z transport vositasida davolash-profilaktika muassasasiga olib borish zarur bo'lganda, yo'l-transport hodisasiiga daxldor haydovchilar avvalo transport vositasi, hodisaga aloqador buyumlar va izlarning holatini guvohlar ishtirokida dastlabki qayd etishni amalga oshirishi, ularning yo'qolmasligi va hodisa ro'y bergan joyni aylanib o'tishni tashkil qilishning barcha choralarni ko'rishi;

hodisa haqida II Oga xabar berishi, guvohlarning ism-sharifini va yashash manzilini yozib olib, II O xodimlarining kelishini kutishi.

14. Agar yo'l-transport hodisasida shikastlanganlar bo'lmasa va haydovchilar hodisaga baxo berishda o'zaro kelisha olsalar, dastlabki hodisa chizmasini chizib, uni imzolab, yaqin oradagi DYXXX maskani yoki II Oga borishlari mumkin.

Nazorat savollari:

1. O'zbekiston Respublikasida transport vositalarini qaysi tomonlama harakatlanishi tartibi belgilangan ?

2. Yo'l harakati qatnashchilarining asosiy vazifalari nimalardan iborat ?

3. Mexanik transport vositasining haydovchisi qanday hujjatlarni yonida olib yurishi kerak ?

4. Kimlarga xavfsizlik kamarini taqmaslikka ruxsat beriladi ?

5. Transport vositasini haydovchising majburiyatları nimalardan iborat ?

6. Haydovchilarga qaysi holatlarda transport vositasini boshqarish taqiqlanadi ?

YO'L BELGILARI

I. Ogohlantiruvchi belgilar

Ogohlantiruvchi belgilar haydovchilarga xavfli yo'l qismiga yaqinlashayotganligi haqida axborot berib, unda harakatlanishda sharoitga qarab tegishli chora ko'rishni talab qiladi.

1.1 «Shlagbaumli temir yo'l kesishmasi».



1.2 «Shlagbaumsiz temir yo'l kesishmasi».



1.3 «Diqqat, temir yo'l kesishmasini to'suvchi qurilma»

1.3.1 «Bir izli temir yo'l».



1.3.2 «Ko'p izli temir yo'l».

1.3.1 — bir izli temir yo'l, 1.3.2 — ikki va undan ortiq izli temir yo'l belgilari shlagbaum bilan jixozlanmagan temir yo'l kesishmasi oldida o'rnatiladi.



1.4.1 — 1.4.6. «Temir yo'l kesishmasiga yaqinlashuv». Aholi punktlaridan tashqarida temir yo'l kesishmasiga yaqinlashayotganlik haqida qo'shimcha ogoxlantirish beradi.



1.5 «Tramvay yo'li bilan kesishuv».



1.6 «Teng ahamiyatli yo'llar kesishuvi».



1.7 «Aylanma harakatlanish bilan kesishuv».



1.8 «Svetofor tartibga soladi». Harakat svetofor orqali tartibga solingan chorraha, piyodalar o'tish joyi yoki yo'l qismini bildiradi.



1.9 «Ko'tarma ko'prik». Ko'tarma ko'prik yoki solda kesib o'tish.



1.10 «Sohilga chiqish». Daryo yoki suv xavzasi qirg'og'iga chiqishni bildiradi.



1.11.1 «Xavfli burilish». o'ngga,



1.11.2 «Xavfli burilish». chapga yo'l belgilari yo'lning kichik radiusli yoki ko'rinishi cheklangan burilish joyini bildiradi



1.12.1 «Xavfli burilishlar» birinchi burilish o'ngga



1.12.2 «Xavfli burilishlar» birinchi burilish chapga yo’l belgilari yo’lning xavfli burilish lari bo’lgan qismini bildiradi.



1.13 «Tik nishablik».



1.14 «Tik balandlik».



1.15 «Sirpanchiq yo’l». Yo’lning o’ta sirpanchiq bo’lgan qismini bildiradi.



1.16 «Notekis yo’l». Qatnov qismi notekis bo’lgan yo’l (o’nqir-cho’nqir, o’ydim-chuqur joylar, ko’priking yo’lga notekis tutashuvi va shu kabilar) qismini bildiradi.



1.17 «Tosh otilishi xavfi». Transport vositasining g’ildiragi ostidan shag’al, tosh va shunga o’xshashlarning otilib chiqish extimoli bo’lgan yo’l qismini bildiradi.

1.18.1 «Yo’lning torayishi». Ikki tomonlama torayish;



1.18.2 O’ngga torayish



1.18.3 CHapga torayish



1.19 «Ikki tomonlama harakatlanish». Yo’lning (qatnov qismining) qarama-qarshi harakatlanishli qismi boshlanishini bildiradi.



1.20 «Piyodalar o'tish joyi». 5.16.1, 5.16.2 belgilari va (yoki) 1.14.1-1.14.2 chiziqlari bilan belgilangan piyodalar o'tish joyini bildiradi.



1.21 «Bolalar». Bolalar muassasasi (maktablar, bolalarning dam olish maskanlari va shunga o'xshashlar)ga yaqin yo'lning qatnov qismidan bolalarning chiqib kolish extimolini bildiradi.



1.22 «Velosiped yo'lkasi bilan kesishuv».



1.23 «Ta'mirlash ishlari».



1.24 «Mol xaydab o'tish».



1.25 «Yovvoyi hayvonlar».



1.26 «Toshlar tushishi». Tosh ko'chishi, surilishi va tushishi mumkin bo'lgan yo'l qismini bildiradi.



1.27 «Yonlama shamol».



1.28 «Pastlab uchuvchi samolyotlar».



1.29 «Tunnel». Sun'iy ravishda yoritilmagan yoki kirish peshtog'ining ko'rinishi cheklangan tunnelni bildiradi.

1.30 «Boshqa xavf-xatarlar». Oghlantiruvchi belgilarda ko'zda tutilmagan xavf-xatarlar bo'lган yo'l qismini bildiradi.

1.31 «Sun'iy yo'l notekisligi»

1.31.1, 1.31.2. «Burilishning yo'nalishi». Kichik radiusli, ko'rinishi cheklangan yo'lda harakatlanish yo'nalishini va yo'lning ta'mirlanayotgan qismini aylanib o'tish yo'nalishini bildiradi.

1.31.3 «Burilishning yo'nalishi». «T» simon chorrahada yoki yo'l ayriliklarida harakatlanish yo'nalishini, ta'mirlanayotgan yo'l qismini aylanib o'tish yo'nalishini bildiradi

1.32«Tirbandlik»

1.1, 1.2, 1.5 - 1.30 Oghlantiruvchi belgilari aholi punktlarida xavfli joydan 50 - 100 metr, aholi punktlaridan tashqarida esa 150 - 300 metr oldin o'rnatiladi. Zaruriyat bo'lganda bu belgilar 7.1.1 qo'shimcha-axborot belgisida ko'rsatilgan boshqa masofada ham o'rnatilishi mumkin.

Agar nishablik va balandlik ketma-ket keladigan bo'lsa, 1.13 va 1.14 belgilari bevosita nishablik va balandlik oldiga o'rnatilishi mumkin.

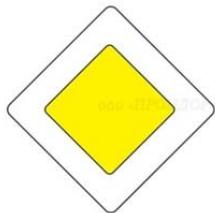
Aholi punktlaridan tashqarida 1.1, 1.2, 1.9, 1.10, 1.21 va 1.23 belgilari takrorlanadi. Ikkinci belgi yo'lning xavfli qismi boshlanishiga kamida 50 metr qolganda o'rnatiladi.

Agar qatnov qismida qisqa muddatlari yo'l ishlari olib borilayotgan bo'lsa, 1.23 belgisi ish bajarilayotgan joyga 10 15 metr masofa yetmasdan (7.11 qo'shimcha-axborot belgisiz) o'rnatilishi mumkin.

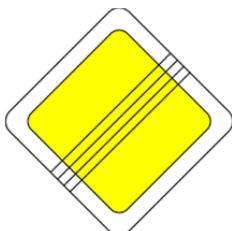
1.3.1 va 1.3.2 belgilari bevosita temir yo'l kesishmasining oldiga o'rnatiladi.

II.Imtiyoz belgilari

Imtiyoz belgilari - chorrahaldarda, qatnov qismlari kesishgan joylarda, yo'lning tor qismlarida harakatlanish navbatini belgilaydi.



2.1 «Asosiy yo'l». Harakat tartibga solinmagan chorrahaldarda oldin o'tish huquqini beradi. Belgi asosiy yo'l boshiga va kesishuvlarning bevosita oldiga o'rnatiladi. Belgi asosiy yo'l boshiga va chorrahalarning bevosita oldiga o'rnatiladi.



2.2 «Asosiy yo'lning oxiri».



2.3.1 «Ikkinchchi darajali yo'l bilan kesishuv».

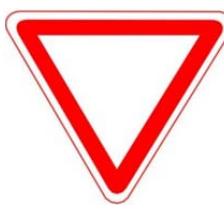


2.3.2 Tutashuv o'ngdan,



2.3.3 Tutashuv chapdan.

2.3.1-2.3.3 yo'l belgilari aholi punktlarida kesishmagacha 50 - 100 metr masofada, aholi punktlaridan tashqarida esa 150 - 300 metr masofada o'rnatiladi.



2.4 «Yo'l bering!». Haydovchi kesib o'tilayotgan yo'lidan, 7.13 qo'shimcha- axborot belgisi bo'lganda esa asosiy yo'lidan harakatlanayotgan transport vositasiga yo'l berishi kerak.

2.5 «To'xtamasdan harakatlanish taqiqlangan». To'xtash chizig'i oldida, agar u bo'lmasa, kesib o'tiladigan qatnov qismining chetida to'xtamasdan harakatlanish taqiqlanadi. Haydovchi kesib o'tilayotgan yo'ldan, 7.13 qo'shimcha-axborot belgisi bo'lganda esa asosiy yo'ldan harakatlanayotgan transport vositalariga yo'l berishi kerak. Bu belgi temir yo'l kesishmasi yoki karantin maskanidan oldin o'rnatilishi mumkin. Bunday hollarda haydovchi to'xtash chizig'i oldida, u bo'lmasa, belgi oldida to'xtashi kerak.



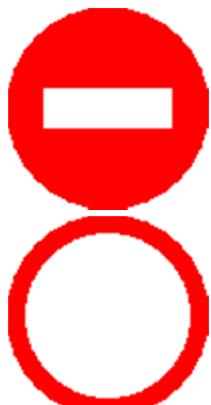
2.6 «Ro'para harakatlanishning ustunligi». Qaramaqarshi harakatlanishni qiyinlashtiradigan hollarda yo'lning tor qismiga kirish taqiqlanadi. Haydovchi yo'lning tor qismida bo'lgan yoki ro'paradan unga yaqin bo'lgan transport vositasiga yo'l berishi kerak.



2.7 «Ro'paradagi harakatlanishga nisbatan imtiyoz». Yo'lning tor qismida harakatlanishda haydovchi ro'paradan kelayotgan transport vositasiga nisbatan imtiyozga egaligini bildiradi.

III.Taqiqlovchi belgilar

Taqiqlovchi belgilar yo'l harakatiga ma'lum cheklanishlar kiritish yoki ularni bekor qilish uchun qo'llaniladi.



3.1 «Kirish taqiqlangan». Barcha transport vositalarining kirishi takiklanishini bildiradi.

3.2 «Harakatlanish taqiqlangan». Barcha transport vositalarining harakatlanishi taqiqlanishini bildiradi.



3.3 «Mexanik transport vositalarining harakatlanishi taqiqlangan».



3.4 «Yuk avtomobillarining harakatlanishi taqiqlangan». To’la vazni tonnadan (agar vazni belgida ko’rsatilmagan bo’lsa) yoki to’la vazni belgida ko’rsatilgandan ortiq bo’lgan yuk avtomobillari va transport vositalari tarkiblarining, shuningdek traktorlar, o’ziyurar moslamalarning harakatlanishi taqiqlanishini bildiradi. Yo’l belgisi bortlariga qiya oq chiziq tortilgan yoki odamlarni tashish uchun mo’ljallangan yuk avtomobillarining harakatlanishini taqiqlamaydi.



3.5 «Mototsikllar harakatlanishi taqiqlangan».



3.6 «Traktorlar harakatlanishi taqiqlangan». Traktorlar, o’ziyurar moslamalarning harakatlanishi taqiqlanishini bildiradi.



3.7 «Tirkama bilan harakatlanish taqiqlanadi». Yuk tashuvchi transport vositalari, traktorlarning barcha turdagи tirkamalar bilan harakatlanishi, shuningdek mexanik transport vositalarini har qanday usulda shataffa olish taqiqlanishini bildiradi.



3.8 «Ot-arava harakatlanishi taqiqlangan». Ot-arava (chana), otliklar, yuk ortilgan hayvonlarning harakatlanishi, shuningdek mol (poda) haydab o’tish taqiqlanishini bildiradi.



3.9 «Velosipedda harakatlanish taqiqlangan». Velosiped va mopedlarning harakatlanishi taqiqlanishini bildiradi.



3.10 «Piyodalarning harakatlanishi taqiqlangan».



3.11 «Vazn cheklangan». Xaqiqiy umumiyl vazni belgida ko'rsatilganidan ortiq bo'lgan transport vositalarining, shuningdek transport vositalari tarkiblarining harakatlanishi taqiqlanishini bildiradi.



3.12 «O'qqa tushadigan og'irlilik cheklangan». Birorta ukiga tushadigan xaqiqiy og'irligi belgida ko'rsatilganidan ortiq bo'lgan transport vositalarining harakatlanishi taqiqlanishini bildiradi.



3.13 «Cheklangan balandlik». Gabarit balandligi (yuk bilan yoki yuksiz) belgida ko'rsatilganidan ortiq bo'lgan transport vositalarining harakatlanishi taqiqlanishini bildiradi.



3.14 «Cheklangan kenglik». Gabarit kengligi (yuk bilan yoki yuksiz) belgida ko'rsatilganidan ortiq bo'lgan transport vositalarining harakatlanishi taqiqlanishini bildiradi.



3.15 «Cheklangan uzunlik». Gabarit uzunligi (yuk bilan yoki yuksiz) belgida ko'rsatilganidan ortiq bo'lgan transport vositalari (transport vositalari tarkiblari)ning harakatlanishi taqiqlanishini bildiradi.



3.16 «Eng kam oraliq». Belgida ko'rsatilganidan kam oraliq masofada harakatlanish taqiqlanishini bildiradi.



3.17.1 «Bojxona». Bojxona (tekshiruv maskani) oldida to'xtamasdan o'tish taqiqlanishini bildiradi.



3.17.2 «Xavf-xatar». Yo'l-transport hodisasi yoki boshqa xavfli vaziyatlar tufayli, istisnosiz, barcha transport vositalarining harakatlanishi taqiqlanishini bildiradi.



3.18.1 «O'ngga burilish taqiqlangan».



3.18.2 «Chapga burilish taqiqlanadi».



3.19 «Qayrilish taqiqlangan».



3.20 «Quvib o'tish taqiqlangan». Soatiga 40 km dan kam tezlikda harakatlanayotgan yakka transport vositasidan boshqa transport vositalarini quvib o'tish taqiqlanishini bildiradi.



3.21 «Quvib o'tish taqiqlangan hududning oxiri».



3.22 «Yuk avtomobillarida quvib o'tish taqiqlangan». To'la vazni 3,5 tonnadan ortiq bo'lgan yuk avtomobillarida barcha transport vositalarini quvib o'tish taqiqlanishini bildiradi. (soatiga 40 km dan kam tezlikda harakatlanayotgan transport vositasi, traktor, otarava, velosiped bundan mustasno).



3.23 «Yuk avtomobillarida quvib o'tish taqiqlangan hududning oxiri».



3.24 «Yuqori tezlik cheklangan». Belgida ko'rsatilganidan ortiq tezlikda (km/s) harakatlanish taqiqlanishini bildiradi.



3.25 «Yuqori tezlik cheklangan hududning oxiri».



3.26 «Tovush moslamalaridan foydalanish taqiqlangan». Yo'l transport hodisasining oldini olish hollaridan boshqa vaziyatlarda tovush moslamasidan foydalanish taqiqlanishini bildiradi.



3.27 «To'xtash taqiqlangan». Transport vositalarining to'xtashi va to'xtab turishi taqiqlanishini bildiradi.



3.28 «To'xtab turish taqiqlangan». Transport vositalarining to'xtab turishi taqiqlanishini bildiradi.



3.29 «Oyning toq kunlarida to'xtab turish taqiqlangan».



3.30 «Oyning juft kunlarida to'xtab turish taqiqlangan».



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.



3.32 «Havfli yuk tashiyotgan transport vositasining harakati taqiqlangan».



3.33 «Portlovchi va tez alanganuvchi yukni tashiyotgan transport vositasining harakati taqiqlangan».

3.1 - 3.3, 3.18.1, 3.18.2, 3.19, 3.27 belgilarining yo'nalishli transport vositalariga, 3.2 - 3.8 belgilari ta'sir oralig'ida yashovchi yoki ishlovchi fuqarolarga yoxud ularga va korxonalarga xizmat qiluvchi transport vositalariga daxli yo'q. Bunday hollarda transport vositalari belgilangan joyga yaqin chorrahadan kirib yoki chiqib ketishlari kerak.

Yo'l harakati qoidalarining 176-bandiga binoan «Nogiron» taniqlik belgisi bilan belgilangan avtomobillar va kajavali mototsikllarni boshqarayotgan nogiron haydovchilar 3.2, 3.3 va 3.28 belgilari talablaridan chetga chiqishlari mumkin. 7.18 belgi bo'lganda 3.27 belgisining ta'sir doirasida to'xtashga ruxsat etiladi.

3.28 - 3.30 belgilarining taksometri ishlab turgan taksilarga daxli yo'q.

3.18.1 va 3.18.2 belgilari qatnov qismlarining qaysi kesishmasi oldiga o'rnatilsa, shu kesishmaga tatbiq etiladi.

3.16, 3.20, 3.22, 3.24, 3.26 - 3.30 belgilari belgi o'rnatilgan joydan keyingi eng yaqin chorrahagacha, chorrahasi bo'lмаган aholi punktlarida aholi yashaydigan hududning oxirigacha ta'sir qiladi. Yo'lga yondosh hududlardan dala va o'rmonlarning yo'l bilan tutashgan hamda ikkinchi darajali yo'llardan chiqish joylarida, ularning oldida tegishli belgilar o'rnatilmagan bo'lsa, bu belgilarning ta'siri yo'qolmaydi.

Aholi punktlariga yetmay o'rnatilgan 3.24 belgisining ta'siri 5.22 belgisigacha kuchini saqlaydi.

Belgilarning ta'sir doirasi aniqlashtirilishi mumkin:

3.16 va 3.26 belgilari 7.2.1 qo'shimcha-axborot belgisi orqali;

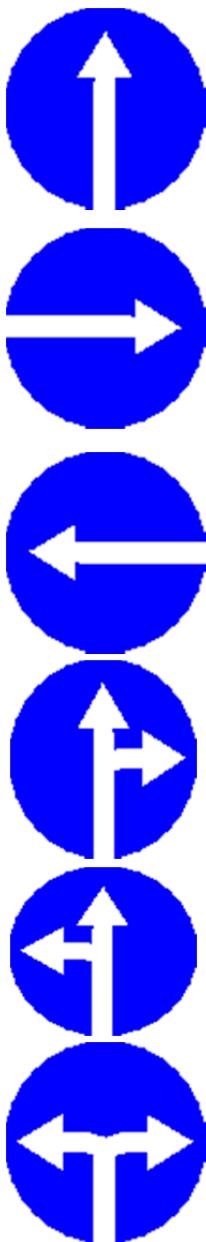
3.20, 3.22, 3.24 belgilari 3.21, 3.23, 3.25 belgilari va 7.2.1 qo'shimcha-axborot belgisi orqali;

3.27 - 3.30 belgilarining amal qilish oralig'i oxiriga 3.27 - 3.30 belgilari 7.2.3 qo'shimcha-axborot belgisi bilan birga takror o'rnatiladi yoki 7.2.2 qo'shimcha-axborot belgisi bilan qo'llaniladi.

3.27 belgisi 1.4 yotiq chizig'i bilan birgalikda, 3.28 belgisi esa yotiq chizig'i bilan birgalikda qo'llanishi mumkin, bunda belgilarga amal qilish chiziqlar uzunligi bilan aniqlanadi.

3.10,3.27 - 3.30 belgilari yo'lning qaysi tomoniga o'rnatilgan bo'lsa, ularga faqat o'sha tomonda amal qilinadi.

IV.Buyuruvchi belgilar



4.1.1 «Harakatlanish to'g'riga».

4.1.2 «Harakatlanish o'ngga».

4.1.3 «Harakatlanish chapga».

4.1.4 «Harakatlanish to'g'riga yoki o'ngga».

4.1.5 «Harakatlanish to'g'riga yoki chapga».

4.1.6 «Harakatlanish o'ngga yoki chapga». Ushbu belgilarning ta'sir oralirida faqat yo'naltirgichlar buyurgan tomonga harakatlanishga ruxsat etiladi. Chapga burlishga ruxsat etuvchi belgi qayrilishga ham ruxsat beradi. (Muayyan kesishmada talab etilgan harakat yo'nalishiga tegishli yo'naltirgichning shakli tushirilgan 4.1.1- 4.1.6 belgilarini qo'llash mumkin).

4.1.1- 4.1.6 belgilari yo'nalishli transport vositalariga ta'sir qilmaydi.

4.1.1- 4.1.6 yo'l belgilari qatnov qismlarining qaysi kesishmasi oldiga o'rnatilsa, shu kesishmaga ta'sir etadi.



4.1.1 belgisi yo'lning qismi boshlanishiga o'rnatilsa, unga yaqin chorrahagacha amal qilinadi. Belgi o'ng tomonda joylashgan hovli va boshqa yondosh hududlarga burilishni taqiqlamaydi.

4.2.1 «To'siqni o'ngdan chetlab o'tish».

4.2.2 «To'siqni chapdan chetlab o'tish». To'siqni ko'rsatilgan yo'naliш bo'yicha chetlab o'tishga ruxsat etilishini bildiradi

4.2.3 «To'siqni o'ngdan yoki chapdan chetlab o'tish». To'siqni har tomonidan chetlab o'tishga ruxsat etilishini bildiradi

4.3 «Aylanma harakatlanish». Yo'naltirgichlarda ko'rsatilgan yo'naliшlarda harakatlanishga ruxsat etilishini bildiradi.

4.4 «Engil avtomobillar harakati». Yengil avtomobillar, avtobus, mototsikllar, belgilangan yo'naliшli transport vositalari va ruxsat etilgan to'la vazni 3,5 tonnadan oshmaydigan yuk avtomobilari harakatlanishiga ruxsat etilishini bildiradi.

Belgining ta'sir oralig'ida yashovchi va ishlovchi fuqarolarga tegishli, ularga va korxonalarga xizmat ko'rsatuvchi transport vositalariga bu belgi tatbiq etilmaydi. Bunday hollarda transport vositalari belgilangan joyga eng yaqin chorrahadan kirib yoki chiqib ketishlari kerak.



4.5 «Velosiped yo'lkasi». Faqat velosiped va mopedlarda harakatlanishga ruxsat etilishini bildiradi. Trotuar yoki piyodalar yo'lkasi bo'lmasa, velosiped yo'lkasidan piyodalar ham yurishlari mumkin.



4.6 «Piyodalar yo'lkasi». Faqat piyodalar yurishiga ruxsat etiladi



4.6.1 «Piyodalar va velosipedchilarning birgalikdagi harakati tashkil etilgan yo'lak»



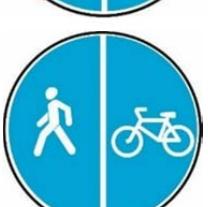
4.6.2 «Piyodalar va velosipedchilarning birgalikdagi harakati tashkil etilgan yo'lakning oxiri»



4.6.3 «Piyodalar va velosipedchilarning birgalikdagi harakati tashkil etilgan yo'lak»



4.6.4 «Piyodalar va velosipedchilarning birgalikdagi harakati tashkil etilgan yo'lakning oxiri»



4.6.5 «Piyodalar va velosipedchilarning birgalikdagi harakati tashkil etilgan yo'lak»



4.6.6 «Piyodalar va velosipedchilarning birgalikdagi harakati tashkil etilgan yo'lakning oxiri»



4.7 «Eng kam tezlik». Fakat belgida ko’rsatilgan yoki undan yukori tezlikda (km/soat) harakatlanishga ruxsat etilishini bildiradi.

4.8 «Eng kam tezlik belgilangan yo’lning oxiri».



4.9.1 «Xavfli yuk tashiyotgan transport vositalarining harakat yo’nalishi»



4.9.2 «Xavfli yuk tashiyotgan transport vositalarining harakat yo’nalishi»



4.9.3 «Xavfli yuk tashiyotgan transport vositalarining harakat yo’nalishi»

V.Axborot-ko'rsatgich belgilari

Axborot-ko'rsatgich belgilari ma'lum harakat tartiblarini kiritadi yoki ularni bekor qiladi, hamda aholi punktlari va boshqa manzillarning joylashuvi haqida ma'lumot beradi.



5.1 «Avtomagistral». Yo'l harakati qoidalarining avtomagistrallarda harakatlanish tartibi o'rnatilgan yo'lni bildiradi.

5.2 «Avtomagistralning oxiri».

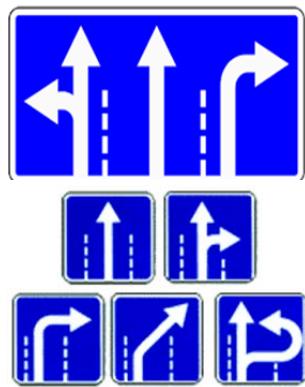
5.3 «Avtomobillar uchun mo'ljallangan yo'l». Faqat avtomobillar, avtobus va mototsikllarning harakatlanishi uchun mo'ljallangan yo'lni bildiradi.

5.4 «Avtomobillar uchun mo'ljallangan yo'lning oxiri».

5.5 «Bir tomonlama harakatli yo'l». Transport vositalari butun kenglik bo'yicha bir yo'nalishda harakatlanadigan yo'l yoki qatnov qismini bildiradi.

5.6 «Bir tomonlama harakatli yo'lning oxiri».

5.7.1- 5.7.2 «Bir tomonlama harakatli yo'lga chiqish». Harakatlanish bir tomonlama bo'lgan yo'lga yoki qatnov qismiga chiqishni bildiradi.



5.8.1 «Bo'laklar bo'yicha harakat yo'nalishi». Bo'laklar soni va har biri bo'yicha ruxsat etilgan harakatlanish yo'nalishini bildiradi.

5.8.2 «Bo'lak bo'yicha harakatlanish yo'nalishi». Bo'lak bo'yicha ruxsat etilgan harakat yo'nalishini bildiradi. Yo'lning chetki chap bo'lagidan chapga burilishga ruxsat beruvchi 5.8.1 va 5.8.2 belgilari shu bo'lakdan qayrilishga ham ruxsat beradi.

Chorrahadan oldin o'rnatilgan 5.8.1 va 5.8.2 belgilarining ta'siri, agar shu turkumdag'i boshqa belgilar o'rnatilmagan bo'lsa, butun chorrahaga tatbiq etiladi

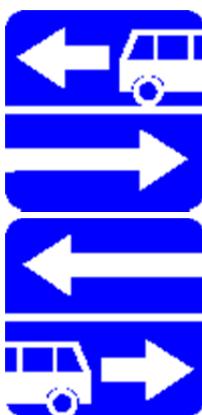
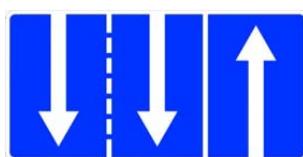
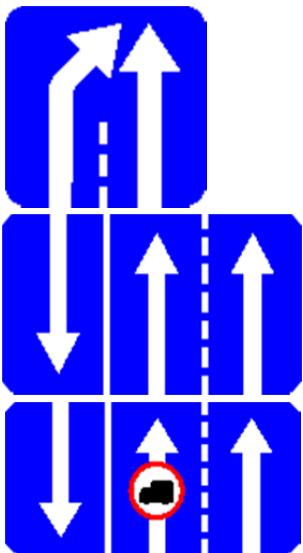
5.8.3 «Bo'lakning boshlanishi». Yo'lning sekinlashish bo'lagi yoki balandlikka ko'tarilishdagi qo'shimcha bo'lakning boshlanish joyini bildiradi.

Agar belgiga 4.7 «Eng kam tezlik» belgisining tasviri tushgan bo'lsa, ko'rsatilgan yoki undan kattaroq tezlikda harakatlana olmaydigan transport vositasining haydovchisi asosiy bo'lakdan qo'shimcha bo'lakka qayta tizilishi kerak.

5.8.4 «Bo'lakning boshlanishi». Uch bo'lakli yo'llarda shu yo'nalishda harakatlanish uchun mo'ljallangan o'rta bo'lak qismining boshlanishini bildiradi.

5.8.5 «Bo'lak oxiri». Uch bo'lakli yo'llarda shu yo'nalishda harakatlanish uchun mo'ljallangan o'rta bo'lak qismining oxirini bildiradi.





5.8.6 «Bo'lak oxiri». Balandlikka ko'tarilishdagi qo'shimcha bo'lakning yoki tezlanish bo'lagining oxirini bildiradi.

5.8.7-5.8.8. «Bo'laklar bo'yicha harakatlanish yo'nalishi». Agar 5.8.7 belgisida biror transport vositasining harakatlanishini Taqiqlovchi belgi tasvirlangan bo'lsa, unda bu tur transport vositasining tegishli bo'lakda harakatlanishi taqiqlanishini bildiradi.

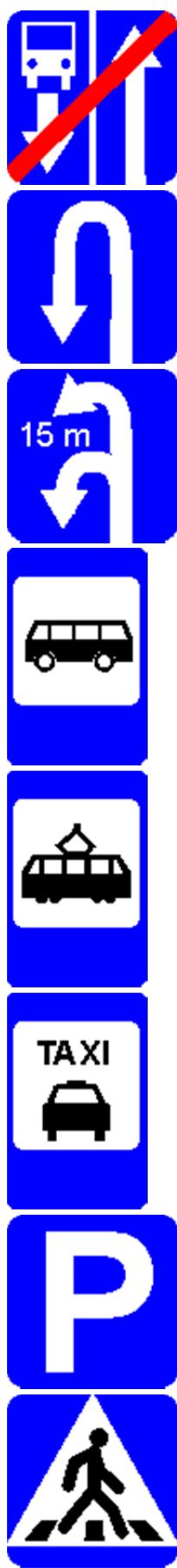
5.8.7 va 5.8.8 belgilari yo'nalishlar soniga ko'ra to'rt va undan ortiq bo'lakli yo'llarga ham tatbiq etilishi mumkin. Tasviri almashadigan 5.8.7-5.8.8 belgilari yordamida reversiv harakat tashkil etilishi mumkin.

5.9 «Yo'nalishli transport vositalari uchun mo'ljallangan bo'lak». Transport vositalari yo'nalishida harakatlanadigan yo'nalishli transport vositalari uchun mo'ljallangan bo'lakni bildiradi. Belgi qaysi bo'lak ustida joylashgan bo'lsa, shu bo'lakka tatbiq etiladi. Yo'lning o'ng tomoniga o'rnatilgan belgining ta'siri o'ng bo'lakka tatbiq etiladi.

5.10.1 «Yo'nalishli transport vositalari uchun bo'lagi bor yo'l». Yo'nalishli transport vositalarining umumiyoq qarshi harakatlanishi uchun ajratilgan bo'lakni bildiradi.

5.10.2 «Yo'nalishli transport vositalari uchun bo'lagi bor yo'lga chiqish».

5.10.3 «Yo'nalishli transport vositalari uchun bo'lagi bor yo'lga chiqish».



5.10.4 «Yo’nalishli transport vositalari uchun bo’lagi bor yo’lning oxiri».

5.11.1 «Qayrilib olish joyi». Chapga burilish taqiqlanadi.

5.11.2 «Qayrilib olish oraliri». Qayrilib olish oralirining uzunligini bildiradi. Chapga burilish taqiqlanadi.

5.12 «Avtobus va (yoki) trolleybus to’xtash joyi».

5.13 «Tramvay to’xtash joyi».

5.14 «Yengil taksilar to’xtab turish joyi».

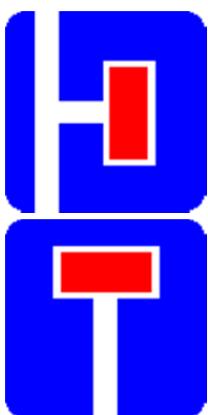
5.15 «To’xtab turish joyi».

5.16.1-5.16.2 «Piyodalar o’tish joyi». O’tish joyi oldida 1.14.1 yotiq chizig’i bo’limganda 5.16.2 belgisi yo’ldan o’ng tomonga o’tish joyining old chegarasiga, 5.16.1 belgisi esa chap tomonga o’tish joyining orqa chegarasiga o’rnatiladi



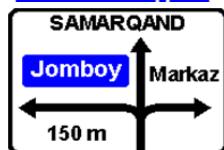
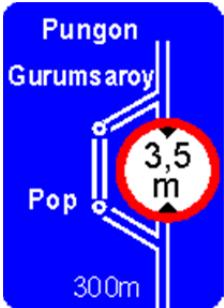
5.17.1-5.17.2 «Piyodalarning yer ostidan o'tish joyi».

5.17.3-5.17.4 «Piyodalarning yer ustidan o'tish joyi».



5.18 «Tavsiya etilgan tezlik». Yo'lning shu qismida tavsiya etilgan harakatlanish tezligini bildiradi. Belgiga eng yaqin chorrahagacha amal qilinadi. 5.18 belgisi Ogohlantiruvchi belgi bilan birga qo'llansa, uning ta'sir oralig'i xavfli qismning uzunligi bilan aniqlanadi.

5.19.1- 5.19.3 «Oxiri berk yo'l». Yo'lning ko'rsatilgan yo'nalishda oxiri berkligini bildiradi.



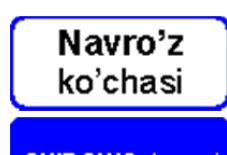
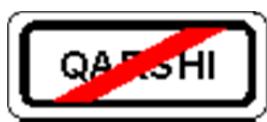
5.20.1-5.20.2. «Yo'nalihsarning dastlabki ko'rsatkichi». Belgida ko'rsatilgan aholi punkti va boshqa manzillarga harakatlanish yo'nalihsini bildiradi. Belgida 5.29.1 belgisining hamda avtomagistral, aeroport va boshqa ramziy belgilar tasviri tushirilgan bo'lishi mumkin. 5.20.1 belgisida harakatlanish tartibining xususiyatlari to'g'risida axborot beruvchi boshqa belgilarning tasviri ham tushgan bo'lishi mumkin. 5.20.1 belgisining past qismida belgi o'rnatilgan joydan chorrahagacha bo'lgan masofa ko'rsatiladi. 5.20.1belgisi yo'lning 3.11 - 3.15 taqiqlovchi belgilaridan biri o'rnatilgan qismlarini aylanib o'tish yo'nalihsini ko'rsatish uchun ham qo'llaniladi.

5.20.3 «Harakatlanish sxemasi». Chorrahada ayrim yo'nalihsarda harakatlanish taqiqlangan bo'lsa harakatlanish yo'nalishi yoki murakkab chorrahalarda ruxsat etilgan harakatlanish yo'nalihsini bildiradi.

5.21.1 «Yo'nalihs ko'rsatkichi».

5.21.2. «Yo'nalihslar ko'rsatkichi». Ko'rsatilgan manzillarga harakatlanish yo'nalihslarini bildiradi. Belgilarda manzillargacha bo'lgan masofa (km) ko'rsatilishi, avtomagistrallar, aeroportlar va boshqa ramziy belgilar tasvirlangan bo'lishi mumkin

5.22 «Aholi punktining boshlanishi». Yo'l harakati qoidalarining aholi punktlarida harakatlanish tartibini belgilovchi talablariga



NAMANGAN	14
FARGONA	42
ANDIJON	98



amal qilinadigan joylarning nomi hamda uning boshlanishini bildiradi.

5.23 «Aholi punktining oxiri». Yo’l harakati qoidalarining aholi punktlarida harakatlanish tartib-talablari bekor qilingan joyni bildiradi.

5.24 «Aholi punktining boshlanishi». Yo’l harakati qoidalarining aholi punktlarida harakatlanish tartibini belgilovchi talablariga amal qilinmaydigan joylarning nomi hamda uning boshlanishini bildiradi.

5.25 «Aholi punktining oxiri». 5.24 yo’l belgisi bilan ko’rsatilgan aholi punktining oxirini bildiradi.

5.26 «Manzil nomi». Aholi punktlaridan boshqa manzillarning nomini bildiradi. (daryo, ko’l, dovon, xushmanzara joy va x. k.).

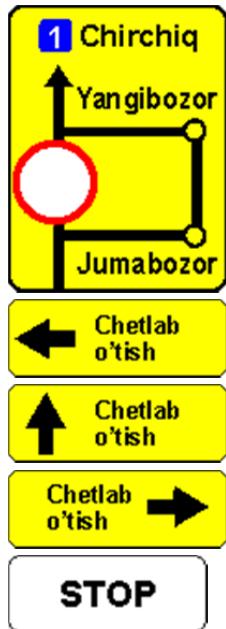
5.27 «Masofalar ko’rsatkichi». Yo’nalish bo’yicha joylashgan aholi punktlarigacha bo’lgan masofani bildiradi. (km).

5.28 «Kilometr belgisi». Yo’lning boshi yoki oxirigacha bo’lgan masofani bildiradi. (km).

5.29.1, 5.29.2 «Yo’l raqami». 5.29.1 - yo’lga berilgan raqam, 5.29.2 - yo’lning raqami va yo’nalishini bildiradi.

5.30.1-5.30.3 «Yuk avtomobilari uchun harakatlanish yo’nalishi». Chorrahada yuk avtomobilari, traktorlar va o’zi yurar moslamalarga biror yo’nalishda harakatlanish taqiqlangan bo’lsa, bunday transport vositalariga tavsiya etilgan harakatlanish yo’nalishlari

ko'rsatadi.



5.31 «Aylanib o'tish tasviri». Harakatlanish uchun vaqtincha yopib qo'yilgan yo'l qismini chetlab o'tish chizmasini bildiradi.

5.32.1-5.32.3 «Chetlab o'tish yo'nalishi». Harakatlanish vaqtincha yopib qo'yilgan yo'l qismini chetlab o'tish yo'nalishini bildiradi.

5.33 «To'xtash chizig'i». Svetoforning (tartibga soluvchining) taqiqlovchi ishorasida transport vositalari to'xtaydigan joyni bildiradi.



5.34.1-5.34.2 «Boshqa qatnov qismiga qayta tizilishning boshlang'ich ko'rsatkichi». Ajratuvchi bo'lagi bo'lgan yo'lning harakatlanish uchun yopiq hududini aylanib o'tish yoki o'ng tomondagi qatnov qismiga qaytish uchun harakatlanish yo'nalishini bildiradi.

5.35 «Reversiv harakatlanish». Bir yoki bir necha bo'laklarda harakatlanish yo'nalishi qaramaqarshi tomonga o'zgarishi mumkin bo'lgan yo'l qismining boshlanishini bildiradi.

5.36 «Reversiv harakatlanishning oxiri».



5.37 «Reversiv harakatlanish yo'liga chiqish».

5.38 «Turar joy dahasi». Yo'l harakati qoidalarining turar joy dahalarida harakatlanish tartibi o'rnatilgan yo'lni bildiradi.

5.39 «Turar joy dahasining oxiri».

5.40 «Falokatli holatlар uchun kirish yo'li». Yo'l harakati yo'l harakati qoidalaridagi 128-bandda ko'rsatilgan holatlarda foydalaniladigan yo'lni bildiradi.

5.41 «Foto va video qayd etish»

5.42 «Qizil chiroqda o'ngga harakatlanish»

5.43 «Velosipedchilar uchun yo'lak»



5.44«Velosipedchilar uchun yo'lakning oxiri»

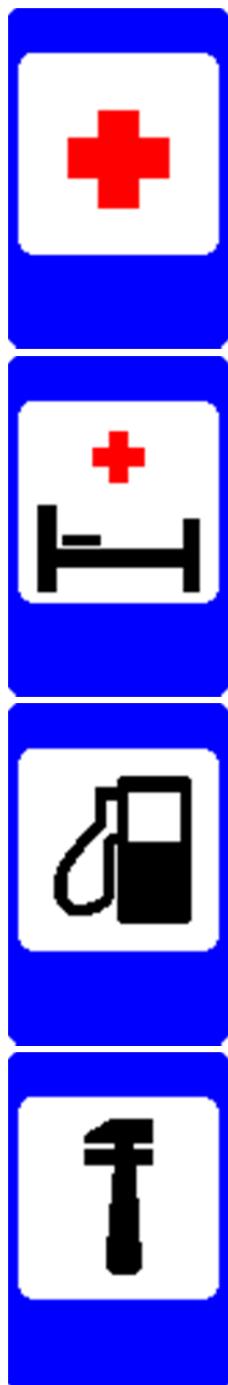
Aholi punktlaridan tashqarida o'rnatilgan 5.20.1, 5.20.2, 5.21.1 va yo'l belgilarida yashil yoki ko'k asosda ko'rsatilgan aholi punktlariga tegishli avtomagistral yoki boshqa yo'llar orqali boriladi.

Oq asosda ko'rsatilgan manzil shu aholi punktida joylashganligini bildiradi.

Aholi punktlarida o'rnatilgan 5.20.1, 5.20.2, 5.21.1 va 5.21.2 yo'l belgilarida oq asosdagi yashil, ko'k rangli qo'shimchalar ko'rsatilgan aholi punktiga yoki tegishli manzillarga harakatlanish ana shu aholi punktidan chiqilgandan so'ng, avtomagistral yoki boshqa yo'llar orqali amalga oshirilishini bildiradi.

VI. Servis belgilari

Servis belgilari tegishli obyektlar joylashuvi haqida ma'lumot beradi.



6.1 «Tibbiy yordam ko'rsatish joyi».

6.2 «Shifoxona».

6.3 «Avtomobilarga yonilg'i qo'yish shoxobchasi».

6.4 «Avtomobilarga texnik xizmat ko'rsatish joyi».



6.5 «Avtomobilarni yuvish joyi».

6.6 «Telefon».

6.7 «Oshxona».

6.8 «Ichimlik suvi».

6.9 «Mehmonxona».

6.10 «Kemping».



6.11 «Dam olish joyi».

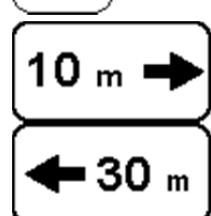
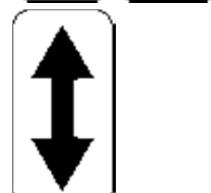
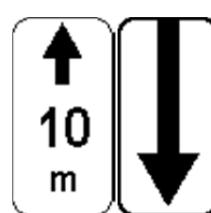
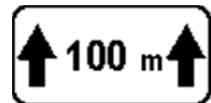
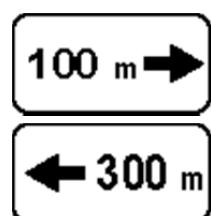


6.12 «YPX maskani».

DAN

VII .Qo'shimcha axborot belgilari

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



7.1.1 «Obyektgacha bo'lgan masofa». Belgidan yo'lning xavfli joyi, yo'l harakatiga tegishli cheklolalar kiritiladigan joyi yoki harakat yo'nalishi bo'yicha oldindagi muayyan joygacha bo'lgan masofani ko'rsatadi.

7.1.2 «Obyektgacha bo'lgan masofa». Aholi punktlaridan tashqarida chorraha oldiga 2.5. yo'l belgisi o'rnatilgan bo'lsa, 2.4. yo'l belgisi bilan o'rnatilib, chorrahagacha bo'lgan masofani ko'rsatadi.

7.1.3 «Obyektgacha bo'lgan masofa». Yo'ldan chetda joylashgan manzilgacha bo'lgan masofani bildiradi.

7.2.1 «Ta'sir oralig'i». Ogohlantiruvchi belgilari bilan belgilangan xavfli joyning uzunligini yoki taqiqlovchi va axborot-ko'rsatkich belgilarining ta'sir oralig'ini ko'rsatadi.

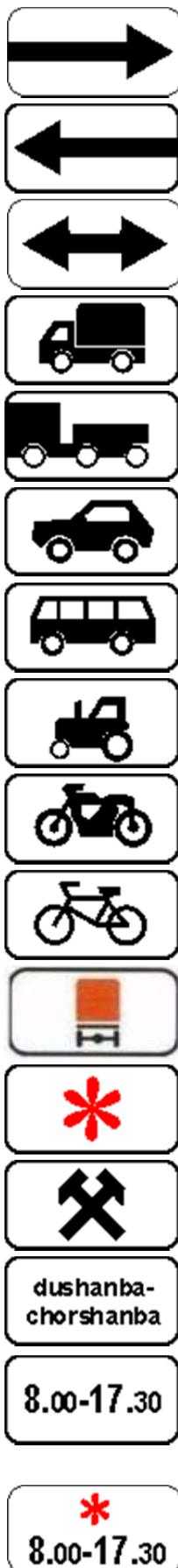
7.2.2-7.2.6 «Ta'sir oralig'i».

7.1.4.-7.2.6 3.27-3.30 taqiqlovchi belgilarining ta'siri saqlangan oraliqni ko'rsatadi.

7.2.3-3.27-3.30 taqiqlovchi belgilarining ta'sir oralig'i oxirini ko'rsatadi.

7.2.4-haydovchilarga ularning 3.27-3.30 yo'l belgilari ta'sir doirasida ekanliklari haqida axborot beradi.

7.2.5, 7.2.6-maydon, binolar oldi va shunga o'xshash joylar chetida to'xtashva to'xtab turish taqiqlanganda 3.27-3.30 belgilarining ta'sir



oralig'i va yo'nalishini ko'rsatadi.

7.3.1-7.3.3 «Ta'sir yo'nalishlari». Chorraha oldida o'rnatilgan belgilarning ta'sir yo'nalishini yoki bevosita yo'l yaqinida joylashgan manzillarga harakatlanish yo'nalishini ko'rsatadi.

7.4.1-7.4.8. «Transport vositasining turi». Belgining ta'siri joriy etilgan transport vositalari turini ko'rsatadi.

7.4.1 belgi bilan o'rnatilgan yo'l belgisining ta'siri yuk tashuvchi, shu jumladan, tirkamali, to'la vazni 3,5 tonnadan ortiq bo'lган transport vositalariga, 7.4.3 belgi bilan o'rnatilgan yo'l belgisining ta'siri yengil avtomobillarga, shuningdek to'la vazni 3,5 tonnagacha bo'lган 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 qilinishi ko'rsatilgan.

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

7.5.5-7.5.7 «Amal qilish vaqtি». Belgiga haftaning qaysi kuni va qaysi soatlarida amal

8.00-17.30

8.00-17.30

dushanba

8.00-17.30



10 15 20

30daq

qilishni ko'rsatadi.

7.6.1-7.6.9 «Transport vositasini to'xtab turish joyiga qo'yish usuli». 7.6.1 barcha turdag'i transport vositalarini to'xtab turishi uchun yo'lning qatnov qismida, trotuar yoniga qo'yish usulini, 7.6.2-7.6.9 trotuar yonidagi to'xtab turish joyiga yengil avtomobillar va mototsikllarni qo'yish usulini bildiradi.

7.7 «Dvigatelni ishlatmasdan to'xtab turish joyi». 5.15 belgisi bilan belgilangan to'xtab turish joyida transport vositalarining dvigatelini ishlatmasdan to'xtab turishiga ruxsat etilganligini ko'rsatadi.

7.8 «Pullik xizmat ko'rsatish joyi». To'lov asosida xizmat ko'rsatilishini bildiradi.

7.9 «To'xtab turish muddati cheklangan». 5.15 belgisi o'rnatilgan to'xtab turish joyida transport vositalari to'xtab turishining eng ko'p muddatini ko'rsatadi.



15 t

7.10 «Avtomobilarni ko'rikdan o'tkazish joyi». 5.15 yoki 6.11 belgisi bilan ko'rsatilgan maydonlarda estakada yoki ko'zdan kechirish chuqurchalari borligini bildiradi.



7.11 «Ruxsat etilgan to'la vazni cheklangan». Belgining ta'siri ruxsat etilgan to'la vazni qo'shimcha-axborot yo'l belgisida ko'rsatilgan miqdordan ortiq bo'lgan transport vositalariga taalluqli ekanligini ko'rsatadi.

7.12 «Xavfli yo'l yoqasi». Yo'l ishlari bajarilayotgani sababli yo'l yoqasiga chiqish xavfli ekanligi haqida ogoxlantiradi. 1.23 belgisi bilan qo'llaniladi.

7.13 «Asosiy yo'lning yo'nalishi». Chorrahada asosiy yo'lning yo'nalishini ko'rsatadi.



7.14 «Harakatlanish bo'lagi». Belgi yoki svetofor ta'siridagi harakatlanish bo'lagini ko'rsatadi

7.15 «Ko'zi ojiz piyodalar». 1.20, 5.16.1, 5.16.2 belgilari hamda svetofor bilan birga qo'llaniladi, piyodalar o'tish joyidan ko'zi ojiz piyodalar foydalanishi mumkinligi haqida ogohlantiradi.

7.16 «Nam qoplama». Belgi qatnov qismining qoplamasini nam bo'lgan vaqtida ta'sir etishini ko'rsatadi.

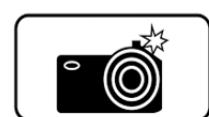




7.17 «Nogironlar». 5.15 belgisi bilan qo'llaniladi. To'xtab turish joyi (yoki uning bir qismi) yo'l harakati qoidalarining 175-bandiga muvofiq «Nogiron» taniqlik belgisi o'rnatilgan transport vositalari uchun ajratilganligini ko'rsatadi.



7.18 «Nogironlar mustasno». Belgilarning ta'siri yo'l harakati qoidalarining 176-bandiga muvofiq «Nogiron» taniqlik belgisi o'rnatilgan transport vositalariga joriy etilmaydi.



7.19 «Foto va video qayd etish». Yo'l harakati qatnashchilarining harakatlari maxsus avtomatlashtirilgan foto va video qayd etish texnika vositalari orqali qayd etilayotganligini bildiradi.



7.20 «Xavfli yuk sinfi»

7.7 Ogohlantiruvchi, imtiyoz, taqiqlovchi, buyuruvchi va axborot ishora belgilari bilan birlashtirilgan belgilar bilan birgalikda qo'llaniladi.

Qo'shimcha-axborot belgilari qaysi belgi bilan birga joriy etilsa, bevosita shu belgi tagiga joylashtiriladi. 7.2.2-7.2.4, 7.13 qo'shimcha-axborot belgilari qatnov qismining, yo'l yoqasining, trotuarning tepasiga o'rnatilgan belgilarining yoniga joylashtiriladi.

Vaqtinchalik (ko'chma tirkakdagi) va doimiy belgilari ma'no jixatidan bir-biriga zid kelgan hollarda haydovchilar vaqtincha o'rnatilgan belgilarga amal qilishlari kerak.

YO'L BELGI CHIZIQLARI

1. Yotiqlar chiziqlari

Yo'lning qatnov qismi yuzasidagi chiziqlar, yo'naltirgichlar, yozuvlar va boshqa belgilar harakatlanish tartibi va aniq rejimini belgilaydi.

Yotiqlar chiziqlari oq rangda bo'ladi (1.4, 1.10 va 1.17 chiziqlar sariq

rangda bo'ladi).

1.1- qarama-qarshi yo'nalishlarda harakatlanayotgan transport oqimlarini ajratadi, yo'lning xavfli joylaridagi harakatlanish bo'lagi chegarasini bildiradi; yo'lning kirish taqiqlangan qismi chegarasini belgilaydi; transport vositalarining to'xtab turish joyi chegarasini hamda avtomagistral qatoriga kiritilmagan yo'lning qatnov qismi chegarasini bildiradi;

1.2- (enli sidirg'a chiziq)-avtomagistrallarda harakatlanish qismi chegarasini bildiradi;

1.3- to'rt va undan ortiq harakatlanish bo'lagi bo'llgan yo'llarda qarama-qarshi yo'nalishdagi transport vositalari oqimini ajratadi;

1.4- to'xtash taqiqlangan joyni bildiradi. Yakka holda yoki 3.27 «To'xtash taqiqlangan» yo'l belgisi bilan qo'llaniladi hamda yo'lning qatnov qismi chetiga yoki yo'l chetidagi to'siq ustidan chiziladi;

1.5- ikki yoki uch bo'lakli yo'llarda qarama-qarshi yo'nalishlarda harakatlanayotgan transport vositalari oqimlarini ajratadi; bir yo'nalishda harakatlanish uchun mo'ljallangan ikki yoki undan ko'proq bo'lakli yo'llarda bo'laklarning chegaralarini bildiradi;

1.6- (yaqinlashish chizig'i- har bir chiziq uzunligi ular orasidagi masofadan uch barobar katta bo'llgan uzuq-uzuq chiziq)- qarama-qarshi yoki bir yo'nalishda harakatlanayotgan transport vositalari oqimlarini ajratuvchi yoki 1.11 chizig'iga yaqinlashayotganlik haqida ogohlantiradi;

1.7- (har bir chizig'i qisqa va oralari shu chiziqlar bo'yiga teng bo'llgan uzuq-uzuq chiziq)- chorrahadagi harakatlanish bo'laklarini bildiradi;

1.8- (enli uzuq-uzuq chiziq)- tezlashish yoki sekinlashish bo'lagi bilan yo'lning qatnov qismidagi asosiy bo'lagi o'rtasidagi chegarani bildiradi (chorrahalarda, yo'lning turli sathda kesishgan qismlarida, avtobuslar to'xtaydigan joylarda va x. k.);

1.9- reversiv harakat tashkil etilgan bo'laklarning chegarasini belgilaydi; reversiv harakatlanish amalga oshirilgan yo'llarda (reversiv svetofori o'chirilgan holatda) qarama-qarshi yo'nalishdagi transport oqimini ajratadi;

1.10- to'xtab turish taqiqlangan joyni bildiradi; yakka holda yoki yo'l belgisi bilan qo'llaniladi va yo'lning qatnov qismi chetiga yoki yo'l chetidagi to'siq ustidan chiziladi;

1.11- faqat bir tomondan qayta tizilishga ruxsat etilgan yo'l qismlarida, bir yo'nalishdagi yoki qarama-qarshi kelayotgan transport oqimlarini ajratadi; qayrilib olish, to'xtash maydonchalari va shunga o'xshashlarga kirish-chiqish joylarida harakatlanish faqat bir yo'nalishda ruxsat etilganligini ko'rsatadi;

1.12 (to'xtash chizig'i)- 2.5 belgisi yoki svetoforning (tartibga soluvchining) taqiqlovchi ishorasida haydovchi to'xtash kerak bo'lган joyni ko'rsatadi;

1.13- kesishayotgan yo'lda harakatlanayotgan transport vositasiga yo'l berish uchun to'xtash zarur bo'lganda, haydovchiga transport vositasini to'xtatish joyini ko'rsatadi;

1.14.1,1.14.2 (zebra)- tartibga solinmagan piyodalarning o'tish joyini belgilaydi;

1.14.2 yotiq chiziqning yo'naltirgichlari piyodalarning harakatlanish yo'nalishini ko'rsatadi;

1.14.3 svetofor bilan tartibga solingan piyodalarning o'tish joyini belgilaydi;

1.15- yo'lning velosiped yo'lkasi kesib o'tgan joyini bildiradi;

1.16.1-1.16.3-transport vositalari oqimi ajraladigan yoki qo'shiladigan joylardagi yo'naltiruvchi orolchalarni bildiradi;

1.17- yo'nalishli transport vositalarining bekatlari hamda taksilarning to'xtab turish joylarini bildiradi;

1.18- chorrahalarda bo'laklar bo'yicha ruxsat etilgan harakatlanish yo'nalishlarini ko'rsatadi. Faqat 5.8.1, 5.8.2 belgilari bilan qo'llaniladi; oxiri berk yo'l tasvirlangan chiziq, shu yo'nalishdagi yon tomonda joylashgan qatnov qismiga burilish taqiqlanganligini ko'rsatish uchun chiziladi; chetki chap bo'lakdan chapga burilishga ruxsat beruvchi yo'naltirgich shu bo'lakdan qayrilishga ham ruxsat beradi;

1.19- qatnov qismining toraygan (shu yo'nalishdagi harakatlanish bo'laklarining soni kamaygan) joyiga yoki qarama-qarshi yo'nalishdan kelayotgan transport vositalari oqimlarini ajratuvchi 1.1 yoki 1.11

chizig'iga yaqinlashganlik haqida ogohlantiruvchi chiziq. Birinchi holda 1.18.1- belgilari bilan qo'llanilishi mumkin;

1.20- haydovchini 1.13 chizig'iga yaqinlashayotgani haqida ogohlantiradi;

1.21- («STOP» — To'xtang! yozushi)- 2.5 belgisi bilan birga qo'llanilganda haydovchini 1.12 chizig'iga yaqinlashayotganligi haqida ogohlantiradi;

1.22- yo'l (harakatlanish yo'nalishi) raqamini ko'rsatadi;

1.23- yo'lning fakat yo'nalishli transport vositalari uchun mo'ljallangan bo'lagini bildiradi.

1.25- Piyodalar yo'lkasini yoki piyodalar va velosipedchilar birgalikda harakatlanishi mo'ljallangan yo'lkaning piyodalar uchun mo'ljallangan qismini bildiradi.

1.26- velosiped yo'lkasini yoki velosiped harakatlanishi uchun mo'ljallangan tasmani bildiradi.

1.27- Ogohlantiruvchi yo'l belgilarini takrorlovchi yo'l chizig'i.

1.28 taqiqlovchi yo'l belgilarini takrorlovchi yo'l chizig'i.

1.29 sun'iy yo'l notejisligini bildiradi.

1.1 va 1.3 chiziqlarini bosib o'tish taqiqlanadi, qatnov qismining chetini bildirish uchun qo'llanilgan 1.1 chizig'i bundan mustasno.

1.2, 1.5- 1.8 chiziqlarini istalgan tomondan bosib o'tish mumkin.

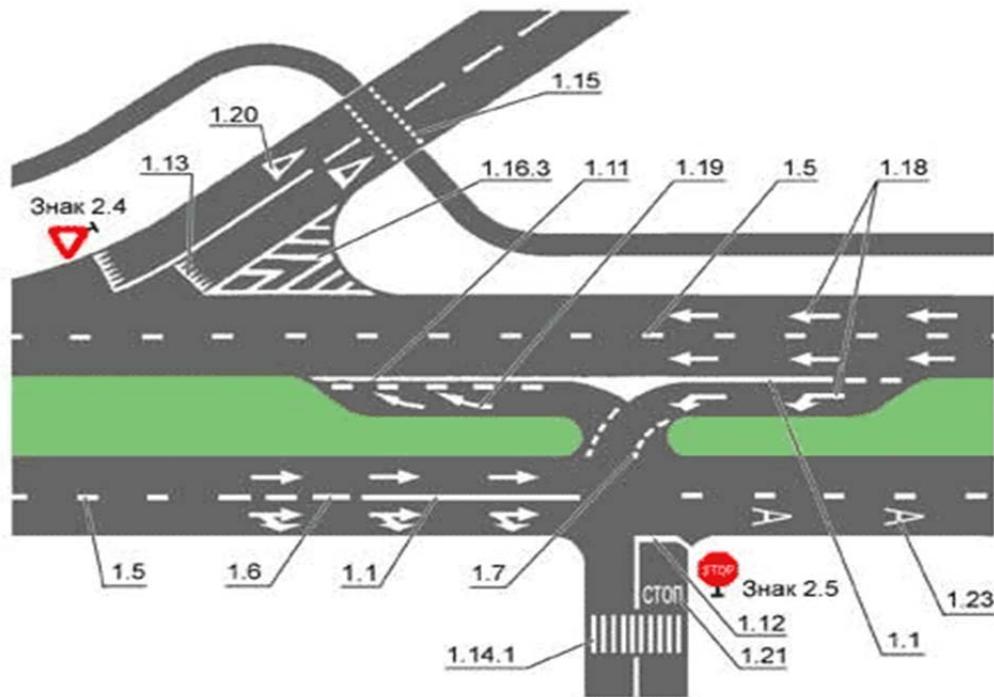
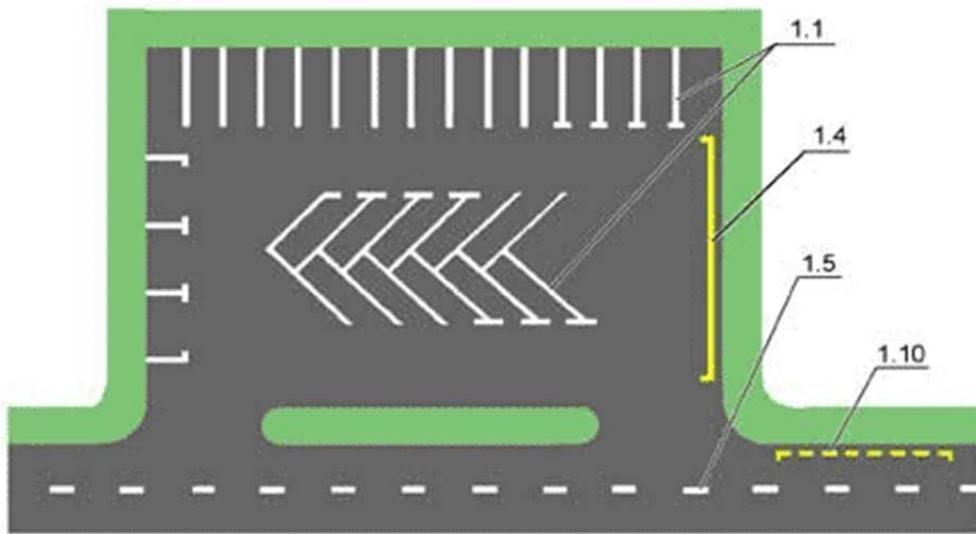
Reversiv svetoforlar bo'limganda yoki ular o'chirib qo'yilganda, 1.9 chizig'ini faqat u haydovchining o'ng tomonida bo'lsa, bosib o'tishga ruxsat etiladi.

Reversiv svetofor yoqilgan paytda bir yo'nalishli bo'laklarni ajratayotgan 1.9 chizig'ini istalgan tomondan 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.

1.11 chizig'ini uzuq-uzuq chiziq tomonidan, sidirg'a chiziq tomonidan esa faqat quvib yoki aylanib o'tishni tugatayotganda bosib o'tishga ruxsat etiladi.

Ko'chma tirkakka o'rnatilgan vaqtinchalik yo'l belgilari va chiziqlar ma'no jixatidan bir-biriga zid kelsa, haydovchilar vaqtinchalik yo'l belgilariga amal qilishlari kerak.



2. Tik chiziqlar

Tik chiziqlar - yo'l inshootlari va jixozlari yuzalariga ketma-ket chizilgan yo'l-yo'l oq-qora chiziqlar majmuasidan iborat bo'lib, ularning o'lchamlarini ko'rsatishda, ko'z bilan chamalash vositasi sifatida xizmat qiladi.

2.1 Harakatlanayotgan transport vositalariga xavf tug'diradigan

yo'l inshootlarining tik elementlari (ko'priklar, yo'l o'tkazgich va estakadalar, ustunlar va x. k.)ni bildiradi;

2.2 tunnellar, ko'priklar, yo'l o'tkazgich va estakadalarning pastki peshtoqini bildiradi;

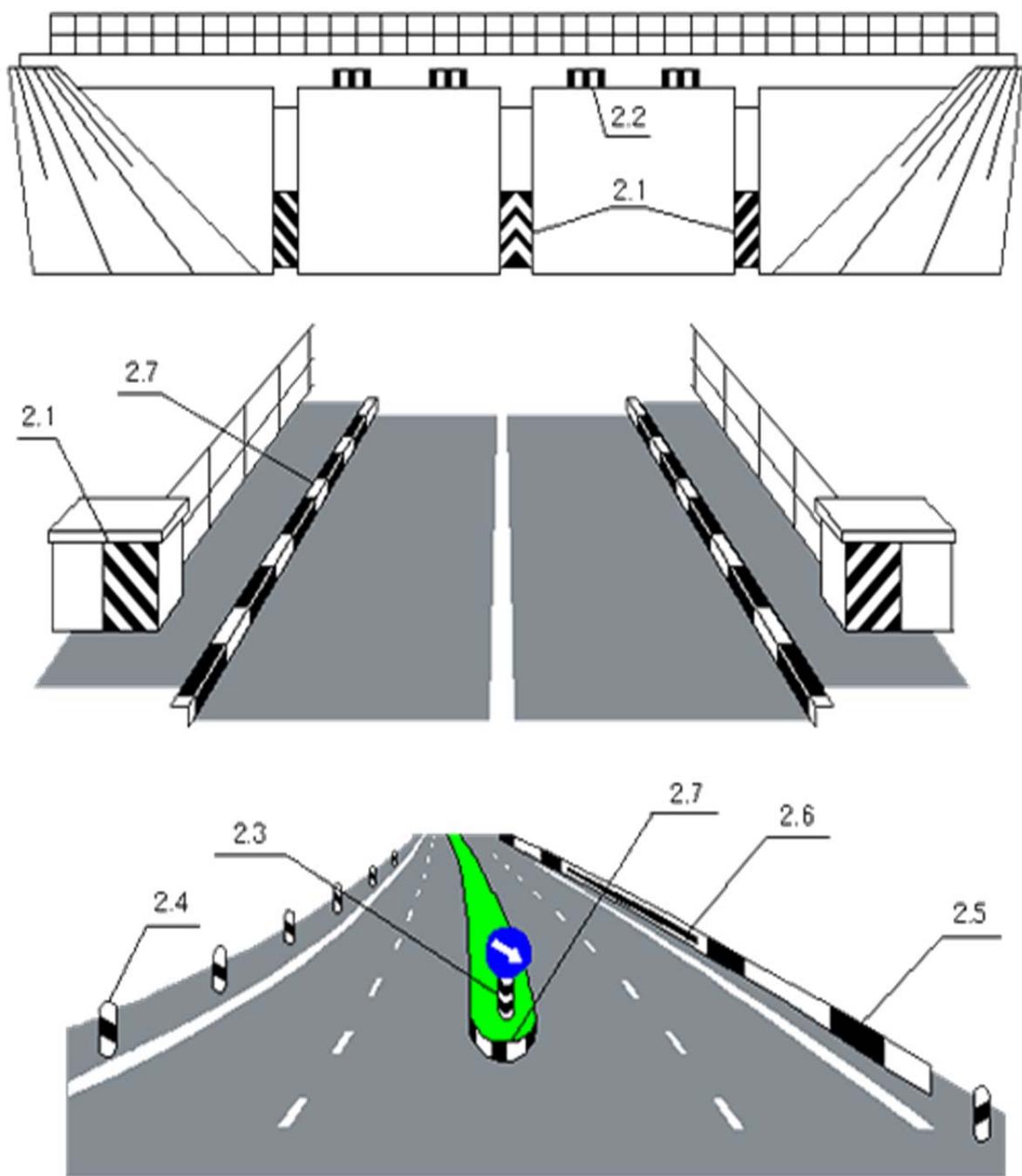
2.3 ajratish bo'laklaridagi yoki xavfsizlik orolchalaridagi dumaloq ustunlarni bildiradi;

2.4 yo'naltiruvchi, beton yoki temir beton ustunlar, to'siq tirgaklar va hokazolarni bildiradi;

2.5 yo'lning kichik radiusli burilish, tik nishablik va boshqa xavfli joylarda yo'l to'siqlarining yon yuzalarini bildiradi;

2.6 boshqa joylardagi to'siqlarning yon yuzalarini bildiradi;

2.7 xavfli joylardagi to'siqni (bordyurni) va yo'l sathidan baland bo'lgan xavfsizlik orolchalarini bildiradi



Nazorat savollari:

1. Yo'l belgilarini tarixi va qo'llanilishi.
3. Oghlanlantiruvchi belgilarni vazifasi va qo'llanishi.
4. Imtiyoz va taqiqlovchi belgilarni vazifasi va qo'llanilishi.
5. Buyuruvchi va axborot ishora belgilarini vazifasi va qo'llanilishi.
6. Servis va qo'shimcha axborot belgilarini qo'llanilishi.
7. Yo'l belgi chiziqlarining vazifasi va qo'llanilishi.

**3. PIYODALAR VA YO'LOVCHILARNING VAZIFALARI.
MAXSUS TRANSPORT VOSITALARINING IMTIYOZLARI.
SVETAFOR VATARTIBGA SOLUVCHINING ISHORALARI.
HARAKATLANISHNI TARTIBGA SOLISH
OGOHLANTIRUVCHI VA FALOKAT ISHORALARI.
HARAKATNI BOSHLASH YO'NALISHLARNI O'ZGARTIRISH**

Piyodalarning majburiyatları

15. Piyodalar trotuardan yoki piyodalar yo'lkasidan, ular bo'limganda esa yo'l yoqasidan yurishlari kerak. Xajmi katta yuklarni olib ketayotgan piyodalar, shuningdek nogironlarning dvigatelsiz kajavasida harakatlanayotgan shaxslarning trotuar yoki piyodalar yo'lkasidan harakatlanishi boshqa piyodalarning harakatlanishiga xalaqit berayotgan bo'lsa, ular qatnov qismining chetidan harakatlanishlari mumkin.

Trotuar, piyodalar yo'lkasi, yo'l yoqasi bo'lmasa yoki ulardan yurishning imkoniyati bo'limgan hollarda piyodalar velosiped yo'lkasidan yoki qatnov qismining chetidan (ajratuvchi bo'lagi bor yo'llarda qatnov qismining tashqi chetidan) bir qator bo'lib yurishlari mumkin.

Qatnov qismining chetida harakatlanayotgan piyodalar transport vositalarining harakatiga qarama-qarshi yo'nalishda yurishlari kerak. Nogironlarning dvigatelsiz kajavasida harakatlanayotgan, mototsikl, moped, velosiped yetaklab ketayotgan shaxslar esa bunday hollarda transport vositalarining harakat yo'nalishi bo'y lab yurishlari kerak.

Piyodalar yo'lkasida, trotuarda, yo'l yokasida piyodalarning harakatlanishiga xalaqit beradigan qurilma va to'siqlar o'rnatish taqiqilanadi.

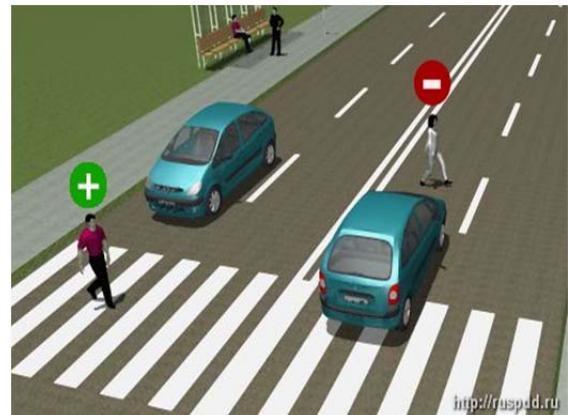
16. Piyodalarning tashkiliy jamlanmasiga yo'lning qatnov qismida bir qatorda to'rt kishidan ortiq bo'lmasdan, faqat transport vositalarining harakat yo'nalishi bo'y lab o'ng tomondan yurishga ruxsat etiladi.

Jamlanmaning oldi va orqasida chap tomondan qizil bayroqcha, qorong'i vaqtda yoki yetarlicha ko'rinxmaslik sharoitida esa oldinda oq,

orqada qizil rangli chiroq ko'targan kuzatuvchilar bo'lishi kerak.

Bolalar guruhini trotuarlar va piyodalar yo'l kalaridangina, ular bo'limganda esa yo'l yoqasidan faqat kunduzi va katta yoshdagilar kuzatuvida olib yurishga ruxsat etiladi.

17. Piyodalar yo'lning qatnov qismini piyodalar o'tish joylaridan, shuningdek yer osti va yer usti o'tish joylaridan, ular bo'limganda esa chorraxalarda trotuar chiziqlari yoki yo'l yoqasi bo'ylab kesib o'tishlari kerak.



Piyodalarga ko'rindigan oraliqda o'tish joyi yoki chorraha bo'lmasa, ajratuvchi bo'laksiz va to'siqsiz yo'llardan yo'lning ikki tomoni yaxshi ko'rindigan joyidan, qatnov qismining chetiga nisbatan to'rg'i burchak ostida kesib o'tishlariga ruxsat etiladi.

18. Yo'l harakati tartibga solingan joylarda piyodalar tartibga soluvchining yoki piyodalar svetoforlarining, ular bo'limganda esa transport svetoforlarining ishoralariga amal qilishlari kerak.

19. Harakat tartibga solinmaydigan piyodalar o'tish joylarida, piyodalar yaqinlashib kelayotgan transport vositalarigacha bo'lган masofani va ularning tezligini chamalab ko'rib, o'tish o'zlari uchun xavfsiz ekanligiga ishonch hosil qilganlaridan so'ng yo'lning qatnov qismiga chiqishlariga ruxsat etiladi.

Shuningdek, ular yo'lning qatnov qismini piyodalar o'tish joylaridan tashqarida kesib o'tishda transport vositalarining harakatlanishiga xalaqit bermasliklari, yaqinlashib kelayotgan transport vositalarining yo'qligiga ishonch hosil qilmasdan turib, ko'rinishni cheklovchi, to'xtab turgan transport vositasi yoki boshqa biror to'siq panasidan chiqmasliklari kerak.

Yo'lning qatnov qismida, shuningdek piyodalar o'tish joylarida

harakatlanayotgan piyodalarga telefondan foydalanish, tele-video maxsulotlarni ko'rish, radio-audio mahsulotlarni eshitish, kitob yoki davriy matbuot o'qish, hamda e'tiborni chalg'itadigan boshqa elektron vositalardan foydalanish taqiqlanadi.

Piyodalar to'xtab turgan avtobus va trolleybusning orqa tomonidan, tramvayning esa oldi tomonidan yo'lni kesib o'tishlari shart.

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

21. Yalt-yalt etuvchi ko'k rangli yoki ko'k va qizil rangli chiroq-mayoqchasi va maxsus tovushli ishorasi yoqilgan transport vositalari yaqinlashib kelayotgan bo'lsa, piyodalar qatnov qismidan o'tmasliklari, unda harakatlanayotganlari esa, bu transport vositalariga yo'l berishlari va zudlik bilan qatnov qismini bo'shatishlari kerak.

22. Yo'nalishli transport vositalarini faqat qatnov qismidan baland joylashgan kutish maydonchalarida, ular bo'limganda esa, trotuar yoki yo'l yoqasida kutishlari kerak. Qatnov qismidan baland joylashgan maydonchalar bilan jixozlanmaganbekatlarda yo'nalishli transport vositalari to'la to'xtagandan so'ng unga chiqish uchun qatnov qismiga chiqishga ruxsat etiladi. Undan tushgandan keyin ushlanib qolmasdan qatnov qismini bo'shatishlari shart.

Qatnov qismi bo'ylabbekatlarga borayotgan yoki undan qaytayotgan piyodalar ushbu Qoidalarning 18- 21-bandlari talablariga amal qilishlari kerak.

V.Yo'lovchilarining majburiyatları

23. Yo'lovchilar transport vositasiga faqat u to'la to'xtagandan so'ng trotuar yoki yo'l yoqasi tomondan chiqishga va tushishga majburdirlar.

Yo'lovchilarining transport vositalaridan trotuar yoki yo'l yoqasi

tomondan tushishi yoki ularga chiqishining iloji bo'l magan hollarda, agar bu harakat xavf tug'dirmasa yoki boshqa yo'l harakati qatnashchilariga xalaqit bermasa yo'lning qatnov qismi tomonidan amalga oshirilishi mumkin.

24. Yo'lovchilarga quyidagilar taqiqlanadi:

transport vositasi harakatlanayotgan vaqtida haydovchini boshqarishdan chalg'itish va unga xalaqit berish;

harakatlanayotgan bortli yuk avtomobillarida tik turish, bortlarda yoki undan yuqoridagi yuk ustida o'tirish;

transport vositasi harakatlanayotgan vaqtida uning eshiklarini ochish;

transport vositasi harakatlanayotgan vaqtida salondan tana qismlarini (qo'ldan tashqari) chiqarish.

VI. Maxsus transport vositalarining imtiyozlari

25. Ko'k yoki ko'k va qizil rangli yalt-yalt etuvchi chiroq-mayoqchasi yoqilgan transport vositalarining haydovchilari kechiktirib bo'l maydigan xizmat vazifalarini bajarayotib, yo'l harakati xavfsizligini ta'minlash sharti bilan ushbu Qoidalarning VII bob (38-bandidan tashqari), IX - XVI, XIX-XX boblari, 1 va 2-ilovalari talablaridan chetga chiqishlari mumkin.

Boshqa yo'l harakati qatnashchilariga nisbatan imtiyozga ega bo'lislari uchun bunday transport vositalarida ko'k yoki ko'k va qizil rangli yalt-yalt etuvchi chiroq-mayoqcha va maxsus tovushli ishora yoqilgan bo'lishi shart. Ular o'zlariga yo'l berilayotganligiga ishonch hosil qilganlaridan so'nggina imtiyozdan foydalanishlari mumkin.

Ushbu imtiyozdan ko'k yoki ko'k va qizil rangli yalt-yalt etuvchi chiroq-mayoqchalar va maxsus tovushli ishoralarini yoqilgan transport vositalar tomonidan kuzatib kelayotgan transport vositalari ham foydalanadilar. Kuzatib kelinayotgan transport vositalarida yaqinni yorituvchi chiroqlari yoqilgan bo'lishi shart.

26. Haydovchilar ko'k yoki ko'k va qizil rangli yalt-yalt etuvchi chiroq-mayoqcha va maxsus tovushli ishoralarini yoqqan holda yaqinlashib kelayotgan transport vositalariga, shuningdek ularning kuzatuvidagi, yaqinni yorituvchi chiroqlari yoqilgan transport

vositalariga to'siqsiz o'tib ketishlari uchun yo'l berishlari shart.



27. Ko'k yoki ko'k va qizil rangli yalt-yalt etuvchi chiroq-mayoqchasini yoqib to'xtab turgan transport vositasiga yaqinlashayotgan haydovchilar zarur bo'lgan hollarda harakatlanish tezligini darhol to'xtash imkoniyatini beradigan darajada kamaytirishlari shart.

28. Zarg'aldoq yoki sariq rangli miltillovchi chiroq-mayoqcha yo'lda qurilish, ta'mirlash yoki tozalash ishlari olib borilayotganda, shuningdek texnik shikastlangan, nosoz bo'lgan va boshqa transport vositalarini Qonunda ko'zda tutilgan hollarda ortishda, tashishda, yo'l harakatida qatnashayotgan, gabarit o'lchamlari Qoidalarning 164-bandida belgilangandan ortiq bo'lgan, shuningdek o'ta og'ir, katta o'lchamli va xavfli yuk tashiyotgan transport vositalarida va Qonun xujjatlari bilan belgilangan hollarda bunday transport vositalarini kuzatib kelayotgan transport vositalarida yoqilishi kerak. Zarg'aldoq va sariq rangli chiroq-mayoqcha harakatlanishda imtiyoz bermaydi va boshqa yo'l harakati qatnashchilarini faqat xavf borligidan ogoxlantiradi.

29. Zarg'aldoq yoki sariq rangli chiroq-mayoqchasi yoqilgan transport vositalarining haydovchilari yo'l qurilishi, ta'mirlanishi va tozalanishi jarayonida hamda texnik shikastlangan, nosoz bo'lgan, shuningdek Qonunda ko'zda tutilgan hollarda boshqa transport vositalarini ortishda yo'l harakati xavfsizligini ta'minlash sharti bilan ushbu Qoidalarning yo'l belgilari (2.2, 2.4-2.6, 3.11- 3.14, 3.17.2, 3.20 yo'l belgilaridan tashqari), yo'l chiziqlari hamda 67- 71 va 121-bandlari talablaridan chetga chiqishlari mumkin.

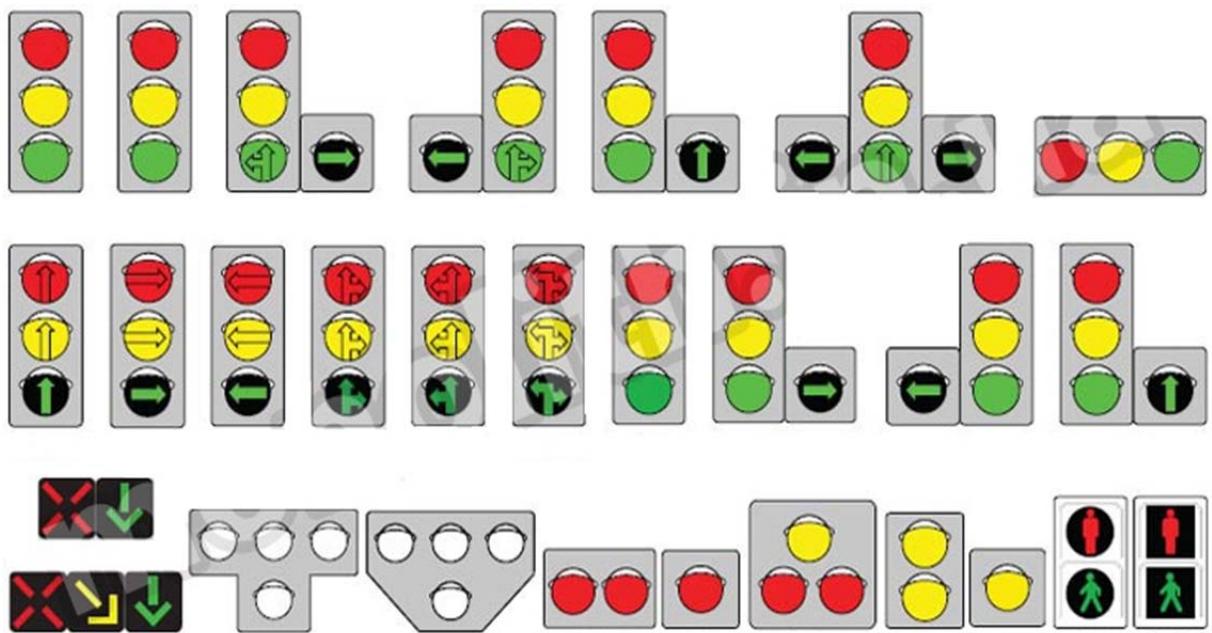
Yo'l harakatida qatnashayotgan, gabarit o'lchamlari Qoidalarning 164-bandida belgilangandan ortiq bo'lgan, katta o'lchamli va (yoki) o'ta

og'ir yuk tashiyotgan transport vositalarining hamda ularni kuzatib kelayotgan zarg'aldoq yoki sariq rangli miltilllovchi chiroq-mayoqchasi yoqilgan transport vositalarining haydovchilari harakat xavfsizligini ta'minlash sharti bilan yo'l chiziqlari talablaridan chetga chiqishlari mumkin.

VII.Svetofor va tartibga soluvchining ishoralari

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

Svetofor ishoralari vazifasiga bog'liq ravishda doirasimon, yo'naltirgich, piyoda tasviri tushirilgan va X-simon ko'rinishda bo'lishi mumkin



Ishorasi doira shaklidagi svetoforlarda yashil ishoralar bilan bir sathda joylashgan ishoralari yashil yo'naltirgich ko'rinishidagi bitta yoki ikkita qo'shimcha tarmoq bo'lishi mumkin.

31. Svetoforning doirali ishoralari quyidagi ma'noni bildiradi:
yashil ishora harakatlanishga ruxsat beradi;
miltilllovchi yashil ishora ham harakatlanishga ruxsat beradi va uning ta'sir vaqt tugayotganligi hamda ko'p o'tmay taqiqlovchi ishora yonishi haqida axborot beradi;

yashil ishora o'chishiga soniyalarda qancha vaqt qolganligi haqida axborot berish uchun raqamli tablo qo'llanilishi mumkin;

sariq ishora harakatni taqiqlaydi, Qoidalarning 42-bandida ko'zda tutilgan holatlardan tashqari va ishoralar almashuvi haqida ogohlantiradi;

miltilllovchi sariq ishora harakatlanishga ruxsat beradi va tartibga solinmagan chorraha yoki piyodalar o'tish joyi borligidan xabardor qiladi, xavf-xatar haqida ogohlantiradi;

qizil ishora, shuningdek miltilllovchi qizil ishora harakatlanishni taqiqlaydi;

qizil va sariq ishoralarning bir vaqtida yonishi harakatlanishni taqiqlaydi va ko'p o'tmay yashil ishora yonishi haqida axborot beradi.

32. Yo'naltirgich ko'rinishidagi qizil, sariq va yashil rangli svetofor ishoralari ham doira shaklidagi svetofor ishoralari bilan bir xil ma'noga ega bo'ladi. Ular faqat ko'rsatilgan yo'nalishga ta'sir etadi.

Agar tegishli yo'l belgisi bilan qayrilib olish 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.

Qo'shimcha tarmoqdagi ishora o'chirilgan bo'lsa, shu tarmoq tartibga sola-yotgan yo'nalishda harakatlanish taqiqlanganligini bildiradi.

33. Svetoforning asosiy yashil ishorasiga qora yo'naltirgich (yo'naltirgichlar)ning shakli tushirilgan bo'lsa, u haydovchilarga svetoforning qo'shimcha tarmog'i borligi haqida axborot beradi va asosiy yashil ishora yonganda harakatlanishga ruxsat berilgan yo'nalishlarni ko'rsatadi.

34. Agar svetofor ishorasi piyoda tasviri ko'rinishida bo'lsa, u faqat piyodalarning harakatiga ta'sir ko'rsatadi. Bunda yashil ishora piyodalarning harakatlanishiga ruxsat beradi, qizil ishora esa taqiqlaydi.

Ko'zi ojiz piyodalarga qatnov qismini kesib o'tishlari mumkinligini bildirish uchun svetoforning yorug'lik ishoralariga tovushli ishora ham qo'shilishi mumkin.

35. Qatnov qismidagi harakat yo'nalishi qarama-qarshi tomonga o'zgarishi mumkin bo'lgan bo'laklarida transport vositalarining harakatini tartibga solish uchun X-simon qizil ishorali va pastga

yo'nalgan yo'naltirgich ko'rinishidagi yashil ishorali reversiv svetoforlar qo'llaniladi. Bu ishoralar qaysi bo'lak ustiga o'rnatilgan bo'lsa, unda harakatlanishni taqiqlaydi yoki ruxsat beradi.

Ikki tomoni 1.9 chizig'i bilan belgilangan bo'lak ustiga o'rnatilgan ishoralari o'chirilgan reversiv svetofor shu bo'lakka kirishni taqiqlaydi.

36. Tramvaylarning hamda maxsus ajratilgan bo'lak bo'ylab harakatlanayotgan yo'nalishli transport vositalarining harakatlanishini tartibga solish uchun «T» harfi ko'rinishida joylashgan to'rtta doirasimon oq rang ishorali svetoforlar qo'llanilishi mumkin.

Yuqoridagi 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 yuqoridagi uchta ishora bir vaqtda yonsa, harakatlanish taqiqlanadi.

37. Temir yo'l kesishmalarida o'rnatilgan doirasimon oq rangli miltilllovchi ishora transport vositalarining kesishma orqali harakatlanishiga ruxsat beradi. Ko'rinish chegarasida yaqinlashib kelayotgan poezd (lokomotiv, drezina) bo'lmasa, o'chirilgan oq va qizil ishoralarda ham harakatlanishga ruxsat beriladi.

Temir yo'l kesishmalarida svetoforning miltilllovchi qizil ishorasi bilan bir vaqtda harakat qatnashchilarining kesishma orqali harakatlanishi taqiqlanganligi to'g'risida qo'shimcha axborot sifatida, tovushli ishora ham berilishi mumkin.

38. Tartibga soluvchining ishoralari quyidagi ma'noni bildiradi:
qo'llari yon tomonga uzatilganda yoki tushirilganda:



chap va o'ng yon tomonidan tramvayga to'g'riga, relssiz transport

vositalariga to'g'riga va o'ngga harakatlanishga, piyodalarga qatnov qismini kesib o'tishga ruxsat beriladi;

old va orqa tomonidan barcha transport vositalari va piyodalarining 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'lini yuqoriga ko'targanda:



Qoidalarning 42-bandida ko'rsatilganidan boshqa hollarda transport vositalari va piyodalarining 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.

39. Harakatni tartibga soluvchi yoki IIO xodimi o'z xizmat vazifalarini bajarayotganida haydovchidan transport vositasini qo'l ishorasi yoki ovoz kuchaytirgich yordamida to'xtatishni talab qilishi mumkin. Transport vositasining haydovchisi ko'rsatilgan joyda to'xtashi shart.

40. Yo'l harakati qatnashchilarining e'tiborini jalg etish uchun hushtak bilan qo'shimcha ishora beriladi.

41. Svetaforning (reversivdan tashqari) yoki tartibga soluvchining taqiqlovchi ishorasida haydovchilar transport vositalarini to'xtash chizig'i (5.33 yo'l belgisi) oldida (bunda transport vositasining eng oldingi nuqtasi to'xtash chizig'i ustiga chiqib ketmasligi kerak) bunday chizig' bo'limganda esa:

chorrahaning qatnov qismi bilan kesishgan joyida, piyodalarga (Qoidalarning 102-bandini hisobga olgan holda) xalaqit bermasdan;

temir yo'l kesishmasi oldida Qoidalarning 119-bandiga muvofiq;

boshqa joylarda svetofor yoki tartibga soluvchining oldida, harakatlanishiga ruxsat berilgan transport vositalari va piyodalarga xalaqit bermagan holda to'xtashi kerak.

42. Sariq ishora yonganda yoki tartibga soluvchining qo'li yuqoriga ko'tarilganida, Qoidalarning 41-bandida nazarda tutilgan joylarda, keskin tormoz bermasdan to'xtashga ulgura olmaydigan transport vositalarining haydovchilariga harakatni davom ettirishga ruxsat etiladi.

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

43. Tartibga soluvchining ishorasi va ko'rsatmalari svetofor ishoralari, yo'l belgilari va chiziqlari talablariga zid kelgan hollarda haydovchi va piyodalar tartibga soluvchining ishorasi va ko'rsatmalariga amal qilishlari kerak.

Svetofor ishoralari imtiyoz belgilari talablariga zid kelgan hollarda haydovchilar svetofor ishoralariga amal qilishlari kerak.

VIII.Ogohlantiruvchi va avariya ishoralar, avariya sababli to'xtash belgisining qo'llanilishi

44. Quyidagilar ogohlantiruvchi ishoralar hisoblanadi:

burilishni ko'rsatadigan miltillovchi chiroq yoki qo'l bilan beriladigan ishoralar;
tovushli ishoralar;
chiroqlarning yoqib o'chirilishi;
kunduz kuni yaqinni yorituvchi chiroqlarning yoqilishi.

45. Haydovchi harakatlanishni boshlashdan, qayta tizilishdan, burilish (qayrilib olish)dan va to'xtashdan oldin tegishli yo'nalishni ko'rsatuvchi yorug'lik ishoralarini yoqishi, ular bo'limganda yoki ishlamaganda qo'l bilan ishoralar berishi shart.

Chapga burilish (qayrilib olish)ni bildiruvchi ishoraga chap qo'lni yonga uzatish yoki o'ng qo'lni tirsakdan to'g'ri burchak ostida bukib, yuqoriga ko'tarish mos keladi.

O'ngga burilish (qayrilib olish)ni bildiruvchi ishoraga o'ng qo'lni yonga uzatish yoki chap qo'lni tirsakdan to'g'ri burchak ostida bukib, yuqoriga ko'tarish mos keladi.

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

46. Burilish ko'rsatgichi yoki qo'l bilan berilayotgan ishora manyovrni bajarishdan oldinroq berilishi va uni tugallagach, darhol to'xtatilishi kerak (qo'l bilan berilayotgan ishorani manyovrni bevosita bajarishdan oldin tugallash mumkin).

Ishoralar boshqa yo'l harakati qatnashchilarini chalg'itmasligi kerak.

Ogohlantiruvchi ishora berish haydovchiga oldin o'tish huquqini bermaydi va uni zaruriy ehtiyot choralarini ko'rish mas'uliyatidan ozod etmaydi.

47. Haydovchi harakat yo'nalishini o'zgartirish haqidagi ogohlantiruvchi ishorani berishdan oldin orqadan kelayotgan, uni quvib o'tishni boshlagan va boshqa harakat ishtirokchilariga xalaqit

bermayotganligiga ishonch hosil qilishi kerak.

48. Tovushli ishoralar faqat quyidagi hollarda qo'llanilishi mumkin:

aholi punktlaridan tashqarida boshqa haydovchilarni quvib o'tish haqida ogohlantirish uchun;

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

49. Quvib o'tish haqida tovushli ishora o'rniga yoki u bilan birga chiroqlarni yoqib-o'chirib, ogohlantirish ishorasini ham berish mumkin.

50. Burilishni ko'rsatuvchi barcha yorug'lik ishoralarining bir vaqtida miltillashi avariya ishoralari hisoblanadi.

Avariya ishorasi quyidagi hollarda yoqilishi kerak:

Yo'l-transport hodisasi sodir bo'lganda;

To'xtash taqiqlangan joylarda majburiy to'xtalganda;

chiroqlar yorug'ligi haydovchining ko'zini

qamashtirganda; shatakka olishda (shatakka olingan transport vositasida).

Transport vositasi xavf tug'dirishi mumkin bo'lgan boshqa hollarda ham haydovchi yo'l harakati qatnashchilarini ogohlantirish maqsadida avariya ishoralarini yoqishi kerak.

51. Transport vositasi to'satdan to'xtab qolganida zudlik bilan avariya yorug'lik ishorasini yoqish, agar ishlamasa avariya to'xtash belgisini (miltillovchi qizil chiroq) darhol o'rnatish kerak. U quyidagi hollarda qo'llaniladi:

yo'l-transport hodisasi sodir bo'lganda;

to'xtash taqiqlangan joylarda yoki to'xtagan joyidagi ko'rinish transport vositasini boshqa haydovchilar tomonidan o'z vaqtida payqab olishga to'sqinlik qiladigan joylarda majburiy to'xtab qolganda.

Bunday belgi (chiroq) haydovchilarni xavfli vaziyat haqida o'z vaqtida ogohlantirish imkonini beradigan masofada o'rnatilishi kerak. Bu masofa aholi yashash joylarida transport vositasidan 15 metr, aholi yashamaydigan joylarda esa 30 metrdan kam bo'lmasligi kerak.

52. Shatakka olingan transport vositasida avariya yorug'lik ishoralari bo'lmasa yoki ular ishlamasa uning orqa tomoniga avariya sababli to'xtash belgisi o'rnatilishi kerak.

IX .Harakatlanishni boshlash, yo'nalishlarni o'zgartirish

53. Haydovchi harakatlanishni boshlash, yo'nalishni o'zgartirish (qayta tizilish, burilish, qayrilib olish, quvib o'tish va aylanib o'tish) va to'xtashdan oldin bajarilayotgan manyovr xavfsiz ekanligiga va boshqa harakat qatnashchilariga xalaqit bermasligiga ishonch hosil qilishi kerak.

54. Yondosh hududlardan yo'lga chiqayotgan haydovchi unda harakatlanayotgan transport vositalari va piyodalarga, shuningdek yo'ldan chiqishda harakat yo'nalishini kesib o'tayotgan piyodalar va velosipedchilarga yo'l berishi kerak.

55. Haydovchi qayta tizilishda yon bo'lakda yo'nalishini o'zgartirmasdan harakatlanayotgan transport vositalariga yo'l berishi kerak.

Bir yo'nalishda harakatlanayotgan transport vositalari bir vaqtida qayta tizilayotganlarida haydovchi o'ng tomondagi transport vositasiga yo'l berishi kerak.

56. Haydovchi, aylanma harakatlanish tashkil qilingan chorrahalarga kirish uchun burilishdan boshqa barcha hollarda, o'ngga, chapga burilish yoki qayrilib olishdan oldin shu yo'nalishda harakatlanishi mo'ljallangan qatnov qismining eng chetki holatini egallashi shart.

Agar 5.8.1 yoki 5.8.2 yo'l belgilari yoxud 1.18 yo'l chizig'i bilan boshqa harakatlanish tartibi o'rnatilmagan bo'lsa, qatnov qismining o'rtasida u bilan bir sathda joylashgan bir yo'nalishdagi tramvay izidan chapga burilish va qayrilib olishga ruxsat etiladi. Biroq bu tramvay harakatiga xalaqit bermasligi kerak.

57. Burilishni shunday amalga oshirish kerakki, bunda qatnov qismlarining kesishmasidan chiqayotgan transport vositasi qaramaqarshi yo'nalishdagi harakat bo'lagiga o'tib ketmasligi kerak.

O'ngga burilayotgan transport vositasi iloji boricha qatnov qismining o'ng tomoniga yaqinroqda harakatlanishi kerak.

58. Transport vositasi o'zining tashqi gabaritlari yoki boshqa sabablarga ko'ra Qoidalarning 56-bandи talablariga muvofiq burilishni bajara olmasa, harakat xavfsizligini ta'minlab, boshqa transport vositalariga xalaqit bermasdan, talablardan chetga chiqishiga yo'l

qo'yiladi.

59. Relssiz transport vositasining haydovchisi yo'lning chorrahadan tashqari joyida chapga burilish yoki qayrilib olishda qarama-qarshi yo'nalishdan harakatlanayotgan transport vositalariga va bir yo'nalishdagi tramvayga yo'l berishi shart.

Chorrahadan tashqaridagi qatnov qismining kengligi chetki chap holatdan qayrilib olish uchun yetarli bo'lmasa, ushbu manyovrni qatnov qismining o'ng chetidan (yo'lning o'ng yoqasidan) amalga oshirish mumkin. Bu holda haydovchi bir yo'nalishdagi va qarama-qarshi yo'nalishdagi transport vositalariga yo'l berishi shart.

60. Transport vositalarining harakat yo'nalishlari kesishadigan va o'tish navbatи Qoidalarda nazarda tutilmagan hollarda haydovchi o'ng tomondan yaqinlashib kelayotgan transport vositasiga yo'l berishi kerak.

61. Sekinlashish bo'lagi bo'lган yo'llarda burilmoqchi bo'layotgan haydovchi o'z vaqtida shu bo'lakka o'tishi va tezlikni faqat unda kamaytirishi kerak.

Yo'lga chiqish joyida tezlashish bo'lagi bo'lsa, haydovchi unda harakatlanishi va qo'shni bo'lakda harakatlanayotgan transport vositalariga yo'l berib, transport oqimiga qo'shilishi kerak.

62. Quyidagi joylarda qayrilib olish taqiqlanadi:

piyodalarning o'tish joylarida;

tunnellarda;

ko'priklar, yo'l o'tkazgichlar, estakadalar va ularning ostida (tegishli yo'l belgilari bilan bunday manyovrni bajarish ruxsat berilgan yo'l qismlari bundan mustasno);

temir yo'l kesishmalarida;

yo'lning ko'rinishi biror-bir yo'nalishda 100 metrdan kam bo'lган joylarda.

63. 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 kerak.

Orqaga harakatlanish chorrahalarda va Qoidalarning 62-bandiga muvofiq qayrilib olish mumkin bo'lмаган joylarda taqiqlanadi.

4. HARAKATLANISH TARTIBI. CHORRAHALARDА HARAKATLANISH

X. Yo'lning qatnov qismida transport vositalarining joylashuvi

64. Relssiz transport vositalari harakatlanadigan bo'laklar soni chiziqlar va (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 harakatlanish bo'laklari sonini, qatnov qismining kengligini, transport vositalari orasidagi zarur yonlama oraliq masofani va ularning gabarit o'lchamlarini hisobga olgan holda o'zлari 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.

65. 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.

66. Harakat ikki tomonlama bo'lgan va chiziqlar bilan belgilangan (1.9 chizig'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.

67. Aholi punktlaridan tashqaridagi yo'llarda hamda aholi punktlarida ayrim turdagи transport vositalari uchun 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 Qoidalarning 69, 123 va 161-bandlaridagi talablarni hisobga olgan holda, haydovchilar o'zlariga qulay bo'lgan harakatlanish bo'lagidan

foydanishlari 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 egallahsga ruxsat etiladi.

Harakat bir tomonlama bo'lgan yo'lning chap bo'lagida to'xtash va to'xtab turish Qoidalarning 88-bandiga muvofiq amalga oshiriladi.

Biror bo'lakda qo'shni bo'lakdagi transport vositalariga nisbatan kattaroq tezlikda harakatlanish quvib o'tish hisoblanmaydi.

68. Tezligini soatiga 40 kilometrdan oshirishi mumkin bo'limgan 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'lning chap tomonida to'xtashdan boshqa hollarda faqat chetki o'ng bo'lakda harakatlanishlari kerak.

69. 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 Qoidalarning 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 5.8.2 yo'l belgilari o'rnatilgan bo'lsa, chorrahadan o'tishda tramvay izlaridan harakatlanish taqiqlanadi.

70. 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 ruxsat etiladi.

71. 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.

72. Qoidalarning 88, 166-bandlarida ko'zda tutilgandan boshqa hollarda transport vositalarining ajratuvchi bo'lak, yo'l yoqasi, trotuar va piyodalar yo'lkalardan 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'lman transport vositalariga yaqin yo'ldan kirishga ruxsat etiladi. Bunda harakat xavfsizligi to'la ta'minlangan bo'lishi shart.

73. Haydovchi o'zidan oldinda harakatlanayotgan transport vositasi keskin tormoz bergenida to'qnashib ketmaslik kafolatini beradigan darajadagi oraliq masofani, shuningdek yo'l harakati xavfsizligini ta'minlaydigan yonlama oraliq masofani saqlashi kerak.

74. Aholi yashash joylaridan tashqaridagi ikki tomonlama harakat tashkil etilgan ikki bo'lakli yo'llarda tezligini soatiga 50 kilometrdan oshirishi mumkin bo'lman, shuningdek uzunligi 7 metrdan ortiq bo'lga transport vositalarining (transport vositalarining tarkibi) haydovchilar o'zi va oldida harakatlanayotgan transport vositasi orasida, ularni quvib o'tayotgan transport vositalari oldin egallagan bo'lakka bemalol qayta tizilishi uchun imkon beradigan masofani saqlashlari kerak.

Quvib o'tish taqiqlangan yo'llarda, shuningdek transport vositalarining tashkiliy jamlanmasi tarkibida va serqatnov bo'lga yo'llarda harakatlanayotganda ushbu talabga amal qilinmaydi.

75. Agar biror-bir to'siq sababli qarama-qarshi yo'nalishlarda harakatlanish qiyin bo'lsa, to'siq o'z tomonida bo'lga haydovchi yo'l berishi kerak.

76. Agar yo'l belgilari va chiziqlari boshqa yo'nalishni ko'rsatmagan bo'lsa, haydovchilar ajratuvchi bo'lagi bo'lman ikki tomonlama harakat tashkil etilgan yo'llardagi xavfsizlik orolchalarini,

ustunchalar va yo'l inshooti qismlari (ko'prik, yo'l o'tkazgich ustunlari va shunga o'xhashlar)ni o'ng tomondan aylanib o'tishlari kerak.

XI. Harakatlanish tezligi

77. 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 vositasi tezligini belgilangandan oshirmasdan boshqarishi kerak.

Tezlik haydovchiga Qoidalar talablarini bajarish uchun transport vositasining harakatini doimiy nazorat qilib borish imkoniyatini berishi kerak.

Harakatlanish vaqtida haydovchi aniqlay olishi imkoniyatidagi xavf yuzaga kelsa, u transport vositasining tezligini u to'la to'xtashni ta'minlaydigan darajada kamaytirishi yoki to'siqni boshqa harakat qatnashchilari uchun xavf tug'dirmagan holda aylanib o'tish choralarini ko'rishi kerak.

78. Aholi punktlarida transport vositalarining tezligini soatiga 70 kilometrdan, turar joy dahalari va yondosh hududlarda (uy-joy binolari orasidagi yer uchastkasida) esa soatiga 30 kilometrdan oshirmasdan harakatlanishga ruxsat etiladi.

Qoraqalpog'iston Respublikasi Vazirlar Kengashi, Toshkent shahar va viloyatlar hokimliklari DYHXX bilan kelishilgan holda, yo'l sharoitlari yuqori va kichik tezlikda xavfsiz harakatlanishini ta'minlaydigan hollarda yo'llarning ayrim qismlari yoki harakatlanish bo'laklarida ayrim transport vositalariga harakatlanish tezligini oshirishga va pasaytirishga (tegishli yo'l belgilarini o'rnatib) vakolatlidir.

79. Aholi punktlaridan tashqarida:

engil avtomobilarga va ruxsat etilgan to'la vazni 3,5 tonnadan oshmaydigan yuk avtomobillariga tezlikni soatiga 100 kilometrdan oshirmasdan;

shaharlارaro 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;

tilkamali yuk avtomobillariga tezlikni soatiga 70 kilometrdan oshirmasdan harakatlanishga ruxsat etiladi.

80. Har qanday yo’llarda:

yukxonasida odam tashiyotgan yuk avtomobillariga tezlikni soatiga 60 kilometrdan oshirmasdan;

bolalar guruhini tashkiliy tashiyotgan transport vositalariga 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 DYXXX bilan kelishilgan tezlikdan oshirmasdan harakatlanishga ruxsat etiladi.

81. Haydovchilarga quyidagilar taqiqlanadi:

tezlikni mazkur transport vositasining texnik tavsifnomasida ko’rsatilgan eng yuqori tezlikdan oshirish;

tezlikni transport vositasiga o’rnatilgan «Tezlik cheklangan» taniqlik belgisida ko’rsatilganidan oshirish;

zaruriyat bo’limganda juda past tezlikda harakatlanib, boshqa transport vositalariga xalaqit berish;

yo’l-transport hodisasining oldini olish zaruriyati bo’limganda keskin tormoz berish.

XII. Quvib o’tish

82. Haydovchi quvib o’tishni boshlashdan oldin:

o’zi o’tmoqchi bo’lgan harakatlanish bo’lagi quvib o’tish uchun yetarlicha masofada bo’sh ekanligiga, quvib o’tish jarayonida harakatlanishga xavf tug’dirmasligiga va boshqa harakat qatnashchilariga xalaqit bermasligiga;

shu bo’lakda orqada harakatlanayotgan transport vositasi quvib o’tishni boshlamaganligiga;

oldinda harakatlanayotgan transport vositasi quvib o’tish, chapga

burilish (qayta tizilish) ishorasini bermayotganligiga;

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

83. Relssiz transport vositalarini faqat chap tomondan quvib o'tishga ruxsat beriladi. Biroq chapga burilish ishorasini berib, burilishga kirishgan transport vositasini quvib o'tish o'ng tomondan amalga oshiriladi.

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

85. Quvib o'tishni tugallagandan so'ng haydovchi ilgari egallagan harakatlanish bo'lagiga qaytishi shart (o'ng tomondan ruxsat etilgan quvib o'tishdan tashqari).

Biroq ushbu yo'nalishda harakatlanish uchun ikki yoki undan ortiq bo'lak bo'lsa, Qoidalarning 67-bandini hisobga olgan holda, quvib o'tayotgan haydovchi o'zi egallagan bo'lakka qaytgani zahoti keyingi quvib o'tishni boshlashiga to'g'ri keladigan hollarda, agar u orqada o'zidan katta tezlikda harakatlanayotgan transport vositalariga xalaqit bermasa, egallagan bo'lagida harakatlanishni davom ettirishi mumkin.

86. Quvib o'tish quyidagi hollarda taqiqlanadi:

tartibga solingan chorrahalarda qarama-qarshi harakatlanish bo'lagiga chiqib;

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

piyodalar o'tish joylarida piyodalar bo'lganda;

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

quvib yoki aylanib o'tayotgan transport vositalarini;

tepalikning oxirida va yo'lning ko'rinishi cheklangan joylarida qarama- qarshi harakatlanish yo'nalishiga chiqib;

3.20 va 3.22 yo'l belgilari ta'siri doirasida.

87. Aholi punktlaridan tashqaridagi yo'llarda sekin harakatlanadigan yoki katta xajmli 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.

XII. To'xtash va to'xtab turish

88. Transport vositalariga yo'lning o'ng tomoni yoqasida, u bo'limganda esa qatnov qismining chetida va Qoidalarning 89-bandida ko'rsatilgan hollarda trotuarda to'xtash va to'xtab turishga ruxsat etiladi.

Aholi punktlaridan ikkita harakat bo'lagi bo'lgan va o'rtada tramvay izi bo'limgan bir tomonlama harakat tashkil etilgan yo'llarda to'xtash va to'xtab turishga ruxsat etiladi.

Ruxsat etilgan to'la vazni 3,5 tonnadan ko'p bo'lgan yuk avtomobillari bir tomonlama harakatli yo'llarning chap tomonida faqat yuk ortish va tushirish uchun to'xtashlari mumkin.

89. Transport vositalarini yo'lning qatnov qismida bir qator qilib qatnov qismi chetiga parallel ravishda, kajavasi bo'limgan ikki g'ildirakli transport vositalarini ikki qator qilib qo'yishga ruxsat etiladi.

Qatnov qismining ayrim kengaytirilgan joylarida boshqa yo'l harakati qatnashchilariga xalaqit bermaslik sharti bilan transport vositalarini boshqacha tartibda qo'yishga ham ruxsat etiladi.

Qatnov qismiga chegaradosh trotuar chetida faqat yengil avtomobillar, mototsikllar, mopedlar va velosipedlarga to'xtab turishga 5.15 yo'l belgisi bilan birga 7.6.2, 7.6.3, 7.6.6- 7.6.9 qo'shimcha axborot belgilaridan biri o'rnatilgan joylarda ruxsat etiladi.

90. Aholi punktlaridan tashqarida tunab qolish, dam olish yoki boshqa maqsadlarda uzoq vaqt to'xtab turishga faqat buning uchun ko'zda tutilgan maydonchalarda yoki yo'ldan tashqarida ruxsat etiladi.

91. Quyidagi joy va holatlarda to'xtash taqiqilanadi:

tramvay yo'llarida, shuningdek bevosita ularga yaqinroqda tramvaylar harakatlanishiga xalaqit beradigan bo'lsa;

tunnellarda, temir yo'l kesishmalarida;

bir yo'nalishda harakatlanish uchun uchtadan kam bo'lagi bo'lган ko'prik, yo'l o'tkazgich va estakada hamda ularning ostida (tegishli yo'l belgilari bilan to'xtab turish ruxsat berilgan yo'l qismlari bundan mustasno);

to'xtagan transport vositasi bilan sidirg'a chiziq (qatnov qismining chetini belgilovchi chiziqdan tashqari), ajratuvchi bo'lak yoki qatnov qismining qarama-qarshi cheti orasidagi masofa 3 metrdan kam bo'lган joylarda;

piyodalar o'tish joylarida va ulardan oldin 5 metrdan kam masofa qolganda;

qatnov qismining xavfli burilishlarida;

loaqlal bir yo'nalishdagi ko'rinish masofasi 100 metrdan kam bo'lган yo'l do'ngliklari yaqinida;

qatnov qismi kesishmalarida va kesishayotgan qatnov qismi chetiga 5 metrdan kam masofa qolganda (uch tomonlama kesishmalarda (chorrahalarda) yondan tutashgan yo'lning sidirg'a chiziq yoki ajratuvchi bo'lak bilan ajratilgan qarama-qarshi tomoni bundan mustasno);

bekat maydonchalarida, yo'nalishli transport vositalari to'xtash joylarida, jumladan, 1.17 chizig'i bilan belgilangan, ular bo'lmaganda esa yo'nalishli transport vositalari to'xtash joyi belgilari va bekatdan harakatlanish yo'nalishi bo'ylab (etmasdan va o'tib ketib) 15 metrdan kam masofada (yo'nalishli transport vositalari harakatiga xalaqit bermasa yo'lovchilarni chiqarish yoki tushirish uchun to'xtash bundan mustasno);

transport vositasi svetofor ishoralari, yo'l belgilarini boshqa haydovchilardan to'sib qo'yadigan, boshqa transport vositalarining harakatlanishiga (kirish va chiqishiga) imkon qoldirmaydigan yoki piyodalarning harakatiga xalaqit beradigan joylarda;

3.27 yo'l belgisi yoki 1.4 yo'l chizig'i ta'siri doirasida.

92. To'xtab turish taqiqlanadi:

to'xtash taqiqlangan joylarda;

aholi yashash joylaridan tashqarida 2.1 yo'l belgisi bilan belgilangan

- yo'llarning qatnov qismida;
temir yo'l kesishmalariga 50 metrdan kam masofada;
3.27-3.30 yo'l belgilari yoki 1.4, 1.10 yo'l chiziqlari ta'siri doirasida.
93. To'xtash taqiqlangan joylarda majburiy to'xtagan haydovchi transport vositasini bu joydan olib ketishning barcha choralarini ko'rishi kerak.
94. Agar boshqa yo'l harakati qatnashchilarining harakatiga xalaqit beradigan bo'lsa yoki xavf tug'dirsa, transport vositasining eshiklarini ochish taqiqlanadi.
95. Transport vositasining o'z-o'zidan harakatlanib ketishini yoki o'zi yo'qligida undan foydalanishni istisno qiladigan zarur ehtiyyot choralarini ko'rgandan keyingina haydovchi o'z joyini tashlab ketishi yoki transport vositasini qoldirishi mumkin.

XIV. Chorrahada harakatlanish

96. Chapga yoki o'ngga burilayotgan haydovchi kesishayotgan yo'lning qatnov qismidan o'tayotgan piyoda(lar)ga, shuningdek velosiped yo'lkasidan yo'lni kesib o'tayotgan velosipedchi(lar)ga yo'l berishi kerak.

97. Haydovchi tirbandlik tufayli majburiy to'xtab, ko'ndalang yo'nalishdagi transport vositalarining harakatlanishiga to'sqinlik tug'diradigan bo'lsa, chorraha yoki qatnov qismlari kesishmasiga kirishi taqiqlanadi.

98. Harakatlanish navbati svetofor yoki tartibga soluvchining ishoralari orqali aniqlanib boshqarilayotgan chorraha tartibga solingan chorraha hisoblanadi.

Miltillovchi sariq ishora yonib-o'chayotgan, svetoforlar ishlamayotgan yoki tartibga soluvchi bo'lмаган chorraha- tartibga solinmagan chorraha hisoblanadi. Haydovchilar tartibga solinmagan chorrahalaridan o'tish qoidalariga hamda chorrahada o'rnatilgan imtiyoz belgilariga amal qilishlari shart.

Aylanma harakatlanish chorrahasida harakatlanayotgan transport vositalari aylanaga kirib kelayotgan transport vositalariga nisbatan ustunlikka (imtiyozga) ega

XV. Tartibga solingan chorrahalar

99. Svetoforning yashil ishorasida chapga burilayotgan yoki qayrilib olayotgan relssiz transport vositasining haydovchisi qaramaqarshi tomondan to'g'riga harakatlanayotgan va o'ngga burilayotgan transport vositalariga yo'l berishi shart. Tramvay haydovchilari ham o'zaro ushbu qoidalarga amal qilishlari kerak.

100. Svetoforning qizil yoki sario' ishorasi bilan bir vaqtida yongan qo'shimcha tarmoqning yo'naltirgichli yashil ishorasi yo'nalishida harakatlanayotgan transport vositasining haydovchisi boshqa yo'nalishlarda harakatlanayotgan transport vositalariga yo'l berishi kerak.

101. Agar svetofor yoki tartibga soluvchining ishoralari tramvay va relssiz transport vositalariga bir vaqtida harakatlanishga ruxsat bersa, harakatlanish yo'nalishidan qat'i nazar, tramvay oldin o'tish huquqiga ega bo'ladi.

Svetoforning qizil yoki sariq ishorasi bilan bir vaqtida yongan qo'shimcha tarmog'ining yo'naltirgichli yashil ishorasi yo'nalishida harakatlanayotgan tramvay boshqa yo'nalishlarda harakatlanayotgan transport vositalariga yo'l berishi kerak.

102. Svetoforning ruxsat etuvchi ishorasida chorrahaga kirgan haydovchi, undan chiqishdagи svetofor ishorasidan qat'i nazar, belgilangan yo'nalishda harakatini davom ettirishi kerak. Biroq chorrahada haydovchining harakatlanayotgan yo'lida joylashgan svetoforlar oldida to'xtash chiziqlari (yoki 5.33 yo'l belgisi) bo'lsa, u har bir svetofor ishorasiga amal qilishi shart.

103. Svetoforning ruxsat etuvchi ishorasi yonganda haydovchi chorraha orqali harakatlanishni tugallayotgan transport vositalari va qatnov qismidan tegishli yo'nalishda o'tishni tugallayotgan piyoda(lar)ga yo'l berishi shart.

XVI. Tartibga solinmagan chorrahalar

104. Teng ahamiyatga ega bo'limgan yo'llar kesishgan chorrahada, ikkinchi darajali yo'lda harakatlanayotgan transport vositasining

haydovchisi asosiy yo'ldan yaqinlashayotgan transport vositalariga, ularning keyingi harakat yo'nalishidan qat'i nazar, yo'l berishi kerak.

Bunday chorrahalarda tramvay harakatlanish yo'nalishidan qat'i nazar, teng ahamiyatga ega bo'lган yo'lda bir yo'nalishda yoki qarama-qarshi yo'nalishda harakatlanayotgan relssiz transport vositalariga nisbatan imtiyozga ega.

105. Teng ahamiyatga ega bo'lган yo'llar kesishgan chorrahada relssiz transport vositasining haydovchisi o'ngdan kelayotgan transport vositalariga yo'l berishi shart. Bu qoidaga tramvay haydovchilari ham o'zaro amal qilishlari kerak. Bunday chorrahalarda, keyingi harakat yo'nalishidan qat'i nazar, tramvay relssiz transport vositalariga nisbatan oldin o'tish huquqiga ega bo'ladi.

106. Asosiy yo'lning yo'nalishi chorrahada o'zgarganda asosiy yo'lda harakatlanayotgan haydovchilar o'zaro teng ahamiyatli yo'llar chorrahasidan o'tish qoidasiga amal qilishlari kerak.

Ikkinci darajali yo'llarda harakatlanayotgan haydovchilar ham o'zaro shu qoidaga amal qilishlari kerak.

107. Chapga burilishda yoki qayrilib olishda relssiz transport vositasining haydovchisi teng ahamiyatli yo'ldan qarama-qarshi yo'nalishdan to'g'riga yoki o'ngga harakatlanayotgan, shuningdek ruxsat etilgan hollarda quvib o'tayotgan transport vositalariga yo'l berishi shart. Bu qoidaga tramvay haydovchilari ham o'zaro amal qilishlari kerak.

108. Agar haydovchi o'zi harakatlanayotgan yo'lning qoplamasi bor yo'qligini aniqlay olmasa (qorong'i vaqt, loy, qor va x. k.) va imtiyoz belgilari bo'lmasa, unda u o'zini ikkinchi darajali yo'lda deb hisoblashi kerak.

XVII. Piyodalarining o'tish joylari va yo'nalishli transport vositalarining bekatlari

109. Tartibga solinmagan piyodalar o'tish joyiga yaqinlashayotgan transport vositasining haydovchisi qatnov qismini kesib o'tayotgan piyoda(lar)ni o'tkazib yuborish uchun tezligini kamaytirishi yoki to'xtashi shart.

110. Agar tartibga solinmagan piyodalar o'tish joyi oldida transport vositasi harakatini sekinlashtirsa yoki to'xtasa, qo'shni bo'laklarda harakatlanayotgan boshqa haydovchilar bu transport vositasi oldida piyoda(lar) yo'qligiga ishonch hosil qilganlaridan so'nggina harakatlanishni davom ettirishlari mumkin.

111. Tartibga solingan piyodalar o'tish joylarida haydovchilar svetoforming ruxsat etuvchi ishorasi yongan taqdirda ham piyoda(lar)ga qatnov qismini shu yo'naliishda kesib o'tishni tugallashiga imkon berishlari kerak.

112. Piyodalar o'tish joylaridan keyin paydo bo'lган tirbandlik tufayli haydovchi piyodalar o'tish joyida to'xtashga majbur bo'ladigan bo'lsa, piyodalar o'tish joyiga kirish taqiqlanadi.

113. Barcha hollarda, shu jumladan, piyodalar o'tish joylaridan tashqarida ham haydovchi oq hassa bilan ishora berayotgan ko'zi ojiz piyoda(lar)ni o'tkazib yuborishi kerak.

114. Agar yo'lovchilarni tushirish yoki chiqarish qatnov qismida yoki unda joylashgan maydonchada amalga oshirilayotgan bo'lsa, haydovchi bekatda to'xtagan yo'naliishli transport vositasi eshiklari tomon borayotgan yoki undan kelayotgan piyoda(lar)ga yo'l berishi kerak.

115. «Bolalar guruhini tashish» taniqlik belgisi o'rnatilgan transport vositasi to'xtaganda unga yaqinlashayotgan haydovchi harakat tezligini kamaytirishi, zarur bo'lsa, to'xtashi va bolalar guruhini o'tkazib yuborishi kerak.

Nazorat savollari

1. Yo'lning qatnov qismida transport vositalari joylashuvi qanday bo'ladi?
2. Yo'llarda transport vositalarini harakatlanish tezligi.
3. Quvib o'tish nima?
4. To'xtash nima?
5. To'xtab turish nima?
6. Tartibga solingan chorrahalarda harakatlanish tartibi qanday?
7. Tartibga solinmaydigan chorrahalarda harakatlanish tartibi

qanday?

5. MURAKKAB SHAROITLARDA HARAKATLANISH TARTIBI. TRANSPORT VOSITALARIDAN FOYDALANISH TARTIBI

XVIII. Temir yo'l kesishmalari orqali harakatlanish

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

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

118. Temir yo'l kesishmasiga quyidagi hollarda kirish taqiqlanadi: svetofor ishorasidan qat'i nazar, shlagbaum yopiq turgan yoki yopila boshlagan holatda, kesishmani to'suvchi qurilma ko'tarilib turgan yoki ko'tarila boshlagan holatda;

shlagbaum holatidan qat'i nazar, svetoferning taqiqllovchi ishorasida; kesishma navbatchisining taqiqllovchi ishorasida (navbatchi haydovchilarga oldi yoki orqasi bilan turib tayoqchani, qizil chiroq yoki bayroqchani yuqoriga ko'tarib tursa yoki qo'llarini yonga uzatsa);



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

agar ko'rinish chegarasidagi masofada kesishmaga poezd (lokomotiv, prezina) yaqinlashib kelayotgan bo'lsa.

Bundan tashqari taqiqlanadi:

kesishma oldida turgan transport vositalarini qarama-qarshi harakatlanish bo'lagiga chiqib aylanib o'tish;

shlagbaumni o'zboshimchalik bilan ochish;

kesishma orqali qishloq xo'jaligi, yo'l qurilishi, qurilish va boshqa mashina hamda mexanizmlarni olib o'tish;

temir yo'l distantsiyasi boshlig'inining ruxsatisiz tezligi soatiga 8 kilometrdan kam bo'lgan transport vositalarini harakatlanishi.

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

120. Temir yo'l kesishmasida majburan to'xtab qolgan transport vositasining haydovchisi darhol odamlarni tushirish va kesishmani bo'shatish choralarini ko'rishi.

Shu bilan bir vaqtida haydovchi:

imkoniyati bo'lganda, yaqinlashib kelayotgan poezd mashinistiga to'xtash ishorasini berish qoidasini tushuntirib, ikki kishini temir yo'l yoqasi bo'ylab ikkala tomonga 1000 metr masofaga (agar bir kishi bo'lsa uni yo'l yaxshi ko'rinxaymaydigan tomonga) yuborishi;

transport vositasi yonida qolishi va umumiy xatar ishorasini berishi;

poezd ko'ringanda to'xtash ishorasini berib, u kelayotgan tomonga yugurishi kerak.

To'xtash ishorasi qo'lni (kunduzi yorqin mato parchasi yoki aniq ko'rinxaymaydigan biror narsa bilan, tunda esa mash'ala yoki chiroq bilan) gir aylantirish orqali beriladi.

Umumiy xatar ishorasi bo'lib, berilgan bitta uzun va uchta qisqa tovush seriyasi xizmat qiladi.

XIX. Avtomagistrallarda harakatlanish

121. Avtomagistrallarda quyidagilar taqiqlanadi:

piyodalar, uy hayvonlari, ot-aravalari, velosipedlar, mopedlar, traktorlar va o'zi yurar avtomobillar, 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 avtomobillariga birinchi va ikkinchi bo’laklardan boshqa bo’laklarda harakatlanish;

5.15 yoki 6.11 yo’l 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.

122. Haydovchi qatnov qismida majburiy to’xtaganda, transport vositasini Qoidalarning VIII bobi talablariga muvofiq belgilashi va bunday holatlar uchun mo’ljallangan bo’lakka (qatnov qismining chetini bildiruvchi chiziqdan o’ng tomonga) olib chiqishning barcha choralarini ko’rishi kerak.

XX. Turar joy dahalarida harakatlanish

123. Turar joy dahalari (kirish va chiqish 5.38 va 5.39 yo’l belgilari bilan belgilangan hududlar)da piyodalarga trotuarlar hamda qatnov qismida harakatlanishga ruxsat etiladi. Bunda piyodalar imtiyozga ega bo’ladilar, biroq ular transport vositalarining harakatlanishiga asossiz xalaqit bermasliklari kerak.

124. Turar joy dahalarida quyidagilar taqiqilanadi:

mexanik transport vositalarini boshqarishni o’rgatish;

dvigateli ishlab turgan holda to’xtab turish;

ruxsat etilgan to’la vazni 3,5 tonnadan ortiq bo’lgan yuk avtomobillarining maxsus ajratilgan, yo’l belgilari va (yoki) yo’l chiziqlari bilan belgilangan joylardan tashqarida to’xtab turishi.

125. Turar joy dahalarida haydovchilar piyodalar xavfsizligini, shuningdek ushbu hududdagi inshoot, qurilma va o’simliklarning shikastlanmasligini ta’minlashi zarur.

126. Turar joy dahalaridan chiqishda haydovchilar boshqa harakat qatnashchilariga yo’l berishlari kerak.

127. Ushbu bo’lim talablari hovli hududlariga (uy-joy binolari

orasidagi yer uchastkasiga) ham tegishlidir.

XXI. Tik nishablik va balandliklarda harakatlanish

128. Yo'lning 1.13 va 1.14 yo'l belgilari bilan belgilangan qiyaliklarida, qarama-qarshi yo'nalishlarda harakatlanishni qiyinlashtiradigan biron-bir to'siq bo'lsa, nishablikka harakatlanayotgan transport vositasining haydovchisi yo'l berishi kerak.

129. Tik nishablikda, dovonda va 1.13 yo'l belgisi o'rnatilgan yo'lda to'xtatish tizimi ishlamay qolgan transport vositalari o'z harakatini to'xtatish uchun 5.40 yo'l belgisi bilan belgilangan avariyalı holatlar uchun mo'ljallangan yo'lga kirishlari shart.

130. Yo'lning 1.13 yo'l belgisi bilan belgilangan qismida uzatma va ishslash (stseplenie) tishlashish mexanizmi ajratilgan holatda harakatlanish taqiqlanadi.

XXII. Yo'nalishli transport vositalarining imtiyozlari

131. Tramvay yo'li chorrahadan tashqarida qatnov qismini kesib o'tadigan bo'lsa, tramvay relssiz transport vositalariga nisbatan imtiyozga ega bo'ladi (depodan chiqish joylaridan tashqari).

132. Yo'nalishli transport vositalarining harakatlanishi uchun 5.9, 5.10.1- 5.10.3 yo'l belgilari bilan ajratilgan bo'lakda boshqa transport vositalarining harakatlanishi va to'xtashi taqiqlanadi.

Agar 5.9 yo'l belgisi bilan belgilangan bo'lak qatnov qismining boshqa bo'laklaridan uzuq-uzuq chiziq bilan ajratilgan bo'lsa, burilmoqchi bo'layotgan transport vositalari bu bo'lakka qayta tizilishlari kerak.

Shuningdek, bunday joylarda yo'nalishli transport vositalarining harakatiga xalaqit bermaslik sharti bilan yo'lga chiqish, qatnov qismining chetki o'ng tomonida yo'lovchilarni chiqarish va tushirish uchun bu bo'lakka o'tishga ruxsat etiladi.

133. Haydovchilar aholi yashash joylarida bekatdan harakatlanishni boshlayotgan avtobus va trolleybuslarga yo'l berishlari kerak. O'z navbatida avtobus va trolleybus haydovchilari o'zlariga yo'l berilganligiga ishonch hosil qilganliklaridan keyingina harakatlanishni

boshlashlari mumkin.

XXIII.Tashqi yoritish asboblaridan foydalanish

134. Qorong'i vaqtida va yetarlicha ko'rinxaymaydigan sharoitda, shuningdek yo'lning yoritilganligidan qat'i nazar, tunnellarda harakatlanayotgan transport vositalarida quyidagi yoritish asboblari yoqilgan bo'lishi kerak:

barcha mexanik transport vositalari va mopedlarda- uzoqni yoki yaqinni yorituvchi chiroqlar;

velosipedlarda- chiroqlar;

tirkamalarda va shatakka olingan mexanik transport vositalarida gabarit chiroqlari.

135. Quyidagi hollarda uzoqni yorituvchi chiroqlar o'rniga yaqinni yorituvchi chiroqlar yoqilishi kerak:

aholi yashash joylarida yo'l yoritilgan bo'lsa;

qarama-qarshi yo'nalishdagi transport vositasiga kamida 150 metr masofa qolganda, shuningdek haydovchi transport vositasining chiroqlarini vaqt-vaqt bilan o'chirib bunga zaruriyat borligini bildirgan hollarda undan ham ko'proq masofada;

qarama-qarshi va bir yo'nalishdagi transport vositalari haydovchilarining ko'zini qamashtirishi mumkin bo'lgan boshqa barcha holatlarda.

Ko'zi qamashgan haydovchi avariya ishoralarini yoqishi, harakatlanish bo'lagini o'zgartirmasdan tezlikni kamaytirishi va to'xtashi kerak.

136. Qorong'i vaqtida yo'lning yoritilmagan qismida, shuningdek yetarlicha ko'rinxaymaydigan sharoitda to'xtagan yoki to'xtab turgan transport vositasida gabarit chiroqlari yoqilgan bo'lishi kerak. Yetarlicha ko'rinxaymaydigan sharoitda gabarit chiroqlariga qo'shimcha ravishda yaqinni yorituvchi chiroqlar, tumanga qarshi chiroqlar va tumanga qarshi orqa chiroqlar yoqilishi mumkin.

137. Quyidagi hollarda tumanga qarshi chiroqlarni qo'llash mumkin: yetarlicha ko'rinxaymaydigan sharoitda alohida, shuningdek uzoqni yorituvchi yoki yaqinni yorituvchi chiroqlar bilan;

qorong'i vaqtida yo'lning yoritilmagan qismlarida uzoqni yoki yaqinni yorituvchi chiroqlar bilan birga;

Qoidalarning 138-bandida ko'zda tutilgan holatlarda yaqinni yorituvchi chiroqlar o'rniga.

138. Kunning yorug' vaqtida barcha avtomototransport vositalari yaqinni yorituvchi chiroqlarini yoki kunduzgi signal chiroqlarini yoqib harakatlanishi shart

139. Projektor chiroq va izlovchi chiroqlardan faqat aholi yashash joylaridan tashqarida, qarama-qarshi yo'nalishdan kelayotgan transport vositalari bo'limganda foydalanish mumkin.

Aholi punktlarida esa bunday chiroqlardan foydalanishga faqat xizmat vazifalarini bajarayotgan, belgilangan tartibda yalt-yalt etuvchi ko'k yoki ko'k va qizil, shuningdek sariq yoki zarg'aldoq rangli chiroq-mayoqcha va maxsus tovushli ishoralar bilan jixozlangan transport vositalarining haydovchilariga ruxsat etiladi.

140. Tumanga qarshi orqa chiroqlarni faqat yetarlicha ko'rinxinmaydigan sharoitda qo'llash mumkin. Tumanga qarshi orqa chiroqlarni to'xtash chiroqlari(stop-signal)ga ulash taqiqlanadi.

141. «Avtopoezd» taniqlik belgisi avtopoezd harakatlanayotganda, kunning korong'i vaqtida, yo'lida to'xtash va to'xtab turish paytida ham yoqib qo'yilishi kerak.

XXIV. Mexanik transport vositalarini shatakka olish

142. Qattiq yoki egiluvchan ulagich yordamida shatakka olish shatakka olingen transport vositasining rul boshqaruvida haydovchi bo'lgandagina amalga oshirilishi kerak, to'g'ri chiziq bo'ylab harakatlanganda qattiq ulagichning konstruktsiyasi shatakka olingen transport vositasini shatakka olgan transport vositasining izidan borishini ta'minlaydigan hollar bundan mustasno.

143. Qattiq yoki egiluvchan ulagich yordamida shatakka olingen avtobusda, trolleybusda va yuk avtomobili yukxonasida odam tashish, qisman ortish yo'li bilan shatakka olishda esa shatakka olingen transport vositasining kabinasida va yukxonasida, shuningdek shatakka olgan transport vositasining yukxonasida odamlar bo'lishi taqiqlanadi.

144. Egiluvchan ulagich bilan shatakka olishda shatakka olgan va shatakka olingan transport vositalari o'rtasidagi masofa 4- 6 metr oralig'ida bo'lisi, qattiq ulagich yordamida shatakka olishda esa 4 metrdan ko'p bo'lmasligi kerak. Egiluvchan ulagich Qoidalarning 177-bandi talablariga muvofiq belgilanishi kerak.

145. Shatakka olish quyidagi holatlarda taqiqlanadi:

rul boshqaruvi ishlamayotgan transport vositalarini (qisman ortish yo'li bilan shatakka olish bundan mustasno);

ikki va undan ko'p transport vositalarini;

shatakka olingan va shatakka olgan transport vositalarining ulagich bilan birga umumiy uzunligi 24 metrdan ortiq bo'lsa;

tormoz tizimi ishlamayotgan transport vositasining haqiqiy vazni shatakka olgan transport vositasining haqiqiy vaznining yarmidan ortiq bo'lsa (haqiqiy vazni kam bo'lган bunday transport vositasini faqat qattiq ulagich yordamida yoki qisman ortish usuli bilan shatakka olishga yo'l qo'yiladi);

kajavasiz mototsikllar bilan, shuningdek bunday mototsikllarni; yo'l yaxmalak, sirpanchiq bo'lган hollarda egiluvchan ulagichda.

XXV.Transport vositalarini boshqarishni o'rgatish

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

147. Yo'llarda boshqarishni o'rgatish faqat avtomototransport vositasini yoki shahar elektr transportini boshqarish bo'yicha amaliy mashg'ulotlar instruktori ishtirokida, dastlabki boshqaruv ko'nikmalariga ega bo'lган o'r ganuvchiga ruxsat etiladi. O'r ganuvchi Qoidalar talablarini bilishi va ularga amal qilishi shart.

148. Avtomototransport vositasini yoki shahar elektr transportini boshqarish bo'yicha amaliy mashg'ulotlar instruktori boshqarishni o'rgatish huquqini beruvchi xujjatga, shuningdek tegishli toifadagi transport vositasini boshqarish huquqini beruvchi guvohnomaga ega bo'lisi kerak.

149. O'r ganuvchi o'quv muddati yakunida «A» toifadagi avtomototransport vositalarini boshqarish huquqiga ega bo'lisi uchun-

16 yoshga, «B» va «C» toifalari uchun 18 yoshga, «D» toifasi hamda tramvay va trolleybuslarni boshqarish uchun 21 yoshga to’lgan bo’lishi kerak.

150. Boshqarishni o’rgatish uchun mo’ljallangan mexanik transport vositalari «Boshqarishni o’rgatish transport vositasi» taniqlik belgisi va o’rgatuvchi uchun ulagich (sepleniye) va tormozning qo’shimcha tepkilari, orqani ko’rsatuvchi ko’zgu bilan jixozlanishi kerak.

151. Boshqarishni o’rgatish yo’nalishlari DYHXX bilan kelishilishi shart. Boshqa yo’llarda boshqarishni o’rgatish taqiqlanadi.

XXVI. Odam tashish

152. Yuk avtomobilining yukxonasida odam tashish «C» toifasidagi transport vositalarini boshqarish huquqiga ega bo’lgan, odamlar soni kabinadagi yo’lovchilarni ham qo’shib hisoblaganda 8 nafardan ortiq bo’lganda esa, «C» va «D» toifalaridagi transport vositalarini boshqarish huquqiga ega bo’lgan va shu toifaga taalluqli transport vositalaridan birini 3 yildan ortiq boshqargan haydovchilar tomonidan amalga oshirilishi kerak.

Harbiy haydovchilarga yuk avtomobillarida odam tashishga ruxsat berish O’zbekiston Respublikasi Mudofaa vazirligi tomonidan belgilangan tartibda amalga oshiriladi.

153. Odam tashish uchun mo’ljallangan yuk avtomobili yukxonasi bortining balandligidan 30 santimetr pastda joylashgan o’rindiqlar bilan jihozlanishi, ikki yon va orqa bortdagи o’rindiqlar mustaxkam suyanchiqqa ega bo’lishi kerak.

Bolalarni yuk avtomobillarining yukxonasida tashish taqiqlanadi.

154. Yuk avtomobilining yukxonasida, shuningdek shaharlararo, sayyoqlik, ekskursiya yoki tog’li yo’nalishlarda va bolalar guruhini tashkiliy tashishda tashilayotgan odamlar soni o’tirish uchun jihozlangan o’rindiqlar sonidan oshmasligi kerak.

155. Harakatni boshlashdan oldin haydovchi yo’lovchilarga avtomobilga chiqish, undan tushish va unga joylashish tartibi haqida tushuncha berishi kerak.

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

156. 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.

157. Bolalar guruhini tashkiliy tashishda transport vositasida (salonda) katta yoshli kuzatib boruvchi shaxs (kuzatib boruvchilar) bo'lishi shart. Bunday transport vositalarining oldi va orqa tomoniga «Bolalar guruhini tashish» taniqlik belgisi o'rnatilishi kerak.

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

159. 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 konstruktsiyasida ko'zda tutilgan joylaridan tashqarida;

12 yoshga to'limgan 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'limgan bolalarni hisobga olmaganda, odam soni transport vositasining texnik tavsifnomasida ko'zda tutilgan miqdordan ortiq bo'lganda.

Bunda transport vositasining xaqiqiy vazni uni ishlab chiqargan korxona belgilagan ruxsat etilgan vazndan oshmasligi kerak.

XXVII. Yuk tashish

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

161. 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.

162. Quyidagi shartlarga amal qilinganda yuk tashishga yo'l qo'yiladi:

agar yuk haydovchiga tevarak-atrof ko'rinishini cheklamasa;

transport vositasini boshqarishni qiyinlashtirmasa va muvozanatini buzmasa;

tashqi yoritish asboblari va yorug'lik qaytargichlarini, ro'yhatdan o'tkazilganlik davlat raqam belgilari va taniqlik belgilarini, shuningdek qo'l bilan beriladigan ishoralarni ko'rishni to'smasa;

shovqin solmasa, chang ko'tarmasa, yo'lni va atrof-muhitni iflos qilmasa.

(avtotransport vositalarining ochiq yuk tashish platformalarida issiq aspfalt, yirik gabaritli va og'ir yuklardan tashqari qurilish materiallari, qishloq xo'jaligi mahsulotlari, sanoat va oziq-ovqat tovarlarini, shuningdek, to'kiladigan boshqa yuklarni tashishda) yuk majburiy tartibda brezent yoki boshqa qalin material bilan yopilgan bo'lsa

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

163. Transport vositasining gabaritlaridan old yoki orqa tomonga bir metrdan, yon tomonga gabarit chiroqlarining chetki qismidan 0,4 metrdan ortiq chiqib turgan yuk «Katta o'lchamli yuk» taniqlik belgisi bilan belgilanishi, qorong'i vaqtida va yetarlicha ko'rinxaymaydigan sharoitda esa bunga qo'shimcha ravishda old oq chiroq yoki yorug'lik qaytargich, orqasi esa qizil chiroq yoki yorug'lik qaytargich bilan belgilanishi kerak.

164. O'ta og'ir katta o'lchamli va xavfli yuklarni tashishda gabarit o'lchamlari yukli yoki yuksiz holda eni bo'yicha 2.55(refrijiratorlar va izotermik kuzovlar uchun 2.6) metrda va balandligi bo'yicha yo'l

sathidan 4 metrdan, uzunligi bo'yicha yakka avtotransport vositasi uchun-12 metrdan, tirkama uchun 12 metrdan, yarimtirkamali avtopoezd uchun 20 metrdan, tirkamali avtopoezd uchun 20 metrdan ortiq bo'lган yoki yuki transport vositasini oldi va orqa nuqtasidan 2 metrdan ortiq chiqib turgan transport vositalarining harakatlanishini belgilangan tartibda DYHXX bilan kelishilgan bo'lishi kerak

Avtobus va mikroavtobuslar tomiga yuk tashish uchun moslamalar o'rnatish, hamda belgilanmagan joylarda yuk tashish taqiqlanadi.

Avtomobil transportida mamlakatlararo yuk tashish transport vositalariga qo'yiladigan talablarga va O'zbekiston Respublikasi xalqaro shartnomalarini hisobga olgan holda o'rnatilgan tashish qoidalariga muvofiq amalga oshiriladi.

XXVIII. Velosiped, moped va aravalor harakatlanishiga, shuningdek hayvonlarni haydab o'tishga doir qo'shimcha talablar

165. Yo'lida velosiped, aravani boshqarish, miniladigan yoki yuk ortiladigan hayvonlarni haydab o'tish 14 yoshdan kichik bo'lмаган, mopedni boshqarish esa 16 yoshdan kichik bo'lмаган shaxslarga ruxsat etiladi.

166. Velosipedlar, mopedlar, aravalor, miniladigan yoki yuk ortiladigan hayvonlarning yo'lning chetki o'ng bo'lagida imkonи boricha o'ng tomonidan bir qator bo'lib harakatlanishiga yo'l qo'yiladi. Agar piyodalarga xalaqit bermasa, yo'l yoqasidan harakatlanishga ham ruxsat etiladi.

Yo'lning qatnov qismida harakatlanishda velosipedchilar, aravalor jamlanmasi, miniladigan yoki yuk ortiladigan hayvonlar guruhlari va haydab ketilayotgan hayvonlar to'dasi yo'l harakati xavfsizligini ta'minlaydigan hamda ularni quvib o'tishni osonlashtiradigan guruhlarga bo'linishi kerak.

167. Velosiped tovushli ishora moslamasi bilan jixozlangan va tormoz tizimi soz bo'lishi zarur. Qorong'i vaqtida va yetarlicha ko'rmaslik sharoitida harakatlanish uchun velosipedning old tomoniga oq rangli nur qaytargich va chiroq, orqa tomoniga qizil rangli nur qaytargich va chiroq, yon tomonlariga esa, zarg'aldoq yoki qizil rangli

nur qaytargich o'rnatilishi kerak.

168. Velosiped va moped haydovchilariga quyidagilar taqiqlanadi:

rulni ushlamasdan yoki bir qo'lida ushlab harakatlanish(manyovrdan oldin ishoralar berish bundan mustasno);

Yo'lovchi tashish (ishonchli oyoq qo'ygich bilan jixozlangan qo'shimcha o'rindiqda 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'liasi bo'lgan holda yo'lning 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;

qadab olinmagan motoshlemsiz yo'llarda harakatlanish (moped haydovchilariga).

Velosipedlarni va mopedlarni shatakka olish, shuningdek ulardan shatakka olishda foydalanish taqiqlanadi (velosiped yoki mopedga mo'ljallangan tirkamalarni shatakka olish bundan mustasno).

169. Chorrahadan tashqaridagi tartibga solinmagan velosiped yo'liasi bilan yo'l kesishmasida velosiped va moped haydovchilari yo'lida harakatlanayotgan transport vositalariga yo'l berishlari kerak.

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

Qorong'i vaqtida va yetarlicha ko'rinxaydigan sharoitda harakatlanganda ot-aravaning old tomoniga oq rangli chiroq yoki ikkita nur qaytargich, orqa tomoniga esa qizil rangli chiroq yoki ikkita nur qaytargich o'rnatilishi kerak.

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

171. Hayvonlar yo'lida, asosan kunning yorug' vaqtida haydab borilishi kerak. Podachilar hayvonlarni mumkin qadar yo'lning o'ng chetida olib yurishlari kerak.

172. Temir yo'l kesishmalari orqali o'tishda podachilar sonini

hisobga olgan holda hayvonlar podasi xavf-xatarsiz haydab o'tilishi ta'minlanadigan to'dalarga bo'linishi kerak.

173. Aravani boshqarayotgan, miniladigan yoki yuk ortiladigan hayvonlarni, podani haydab ketayotgan shaxslarga quyidagilar taqiqlanadi:

yo'llarda hayvonlarni nazoratsiz qoldirish;

podani temir yo'ldan va yo'lda maxsus ajratilmagan joylardan, shuningdek ruxsat etilgan joylarda esa qorong'i vaqtida va yetarli ko'rinaslik sharoitida haydab o'tish;

boshqa yo'llar bo'lganda hayvonlarni mukammal qoplamali yo'llarda haydab borish;

ko'kalamzorlashtirilgan joylarda (yo'l, yo'l yoqasi, ajratuvchi bo'lak va x. k.) hayvonlarni boqish va bog'lab qo'yish.

XXIX. Mansabdor shaxslarning va fuqarolarning yo'l harakati xavfsizligini ta'minlash, transport vositalarini yo'lga chiqarish, raqam va taniqli belgilarini o'rnatish bo'yicha majburiyatları

174. Yo'l harakatida ishtirok etayotgan transport vositalarining texnik holati va jixozlari O'zbekiston Respublikasining «Yo'l harakati xavfsizligi to'g'risida»gi Qonuni talablariga muvofiq bo'lishi kerak.

Mexanik transport vositalari va tirkamalar «Tranzit» ro'yxatlash belgisining amal qilish vaqtı ichida yoki harid qilingan, shuningdek bojxonada rasmiylashtirilgan vaqtidan boshlab 10 kun mobaynida DYXXXda ro'yxatdan o'tkazilishi kerak. Transport vositalari egalarining fuqarolik javobgarligini majburiy sug'urta qilish O'zbekiston Respublikasining Qonun xujjalarda belgilangan muddatlarda amalga oshirilishi kerak.

175. Mexanik transport vositalari (tramvay, trolleybuslardan tashqari) va tirkamalarning ko'zda tutilgan joylarida tegishli namunadagi ro'yhatdan o'tkazish davlat raqam belgilari o'rnatilgan bo'lishi shart. Avtomobil va avtobuslarda esa old peshoynaning o'ng tomonidagi past burchagiga davlat texnik ko'riganligi haqidagi talon o'rnatilishi kerak.

Yuk avtomobili, tirkamalar (engil avtomobillar va mototsikllar

tirkamalaridan tashqari) va avtobuslar (mikroavtobuslardan tashqari) kuzovining orqa devoriga uning davlat raqam belgisi va harflari yozilishi kerak. Raqamning balandligi 300 mm, kengligi 120 mm, chiziqning yo'g'onligi 30 mm, harflar balandligi esa raqam o'lchamlarining 2/3 qismiga teng bo'lishi kerak.

Tramvay va trolleybuslarga tegishli tashkilot tomonidan ro'yxatga olingan raqamlar yoziladi.

176. Transport vositalariga quyidagi taniqlik belgilari o'rnatilishi kerak:

«Avtopoezd»- yuk avtomobilari va g'ildirakli traktor (1,4 tonna va undan yuqori)larda tirkama bo'lganda, shuningdek tutashtirilgan avtobus va trolleybus kabinalari tomining old qismi o'rtasiga bir qator qilib 150 dan 300 millimetrgacha oraliqda ko'ndalang joylashgan uchta zarg'aldoq rangli chiroq yoki ichidan yoritiladigan, tomonlarining har biri 250 millimetr bo'lgan sariq rangli uchburchak shaklidagi belgi;

«Turumlangan» (tishli, shipli)- turumlangan shinali mexanik transport vositasining orqasiga tomonlari teng, ichiga qora rangda «T» harfi tushirilgan, qizil hoshiyali, oq rangdagi uchburchak shaklidagi belgi. Uchburchakning tomonlari transport vositasining turiga qarab 200-300 millimetrgacha, hoshiyaning kengligi uchburchak tomonining 1/10 qismiga teng bo'lishi kerak;

«Bolalar guruhini tashish»- bolalar guruhini tashkiliy tashishda, transport vositasining old va orqa tomonlariga qizil hoshiyali, ichiga 1.21 yo'l belgisidagi bolalar timsolining tasviri tushirilgan, sariq rangdagi, tomonlari teng bo'lgan to'rburchak (kvadrat) ko'rinishidagi belgi. To'rburchakning tomonlari 250- 300 millimetrgacha, hoshiyaning kengligi to'rburchak tomonining 1/10 qismiga teng bo'lishi kerak;

«Kar haydovchi»- kar-soqov yoki kar haydovchi boshqarayotgan transport vositasining old va orqa tomonlariga ichiga diametri 40 millimetr bo'lgan uchta qora doira tushirilgan, diametri 160 millimetrnii tashkil etadigan sariq rangli doira shaklidagi belgi;

«Boshqarishni o'rgatish transport vositasi»- boshqarishni o'rgatishda foydalaniladigan transport vositalarining old va orqa tomoniga ichiga

qora rangda «O» harfi tushirilgan, tomonlari 200 millimetrdan 300 millimetrgacha bo’lgan, qizil hoshiyali, oq rangli uchburchak shaklidagi belgi;

«Tezlik cheklangan» o’ta og’ir, xavfli va katta o’lchamli yuklarni tashiyotgan, shuningdek transport vositasining texnik tavsifnomasida ko’rsatilgan eng yuqori tezligi Qoidalarning 78, 79 va 80-bandlarida belgilangan tezlikdan kam bo’lgan hollarda transport vositasi kuzovi orqa devorining chap tomoniga 3.24- «Yukori tezlik cheklangan» yo’l belgisining kichraytirilgan, rangli tasviri tushirilgan shaklidagi belgi. Belgining diametri 160 millimetrdan kam bo’lmasligi, hoshiyasining kengligi belgi diametrining 1/10 qismiga teng bo’lishi kerak;

«Xavfli yuk» xavfli yukni tashiyotgan transport vositasining old va orqa tomoniga o’rnatilgan o’lchami 690x300 millimetr, o’ng qismi 400x300 millimetr bo’lgan zarg’aldoq rangli, chap qismi esa yukning xavfli xususiyatini bildirib turgan belgilar tushirilgan qora hoshiyali (kengligi 15 millimetr) oq rangdagi to’rtburchak shaklidagi belgi (Qoidalarga 4-ilova);

«Katta o’lchamli yuk»- ichiga kengligi 50 millimetrl, diagonal bo’yicha navbatma-navbat qizil va oq rangli chiziqlar tushirilgan, nur qaytaradigan yuzali, o’lchami 400x400 millimetrl to’rtburchak shaklidagi belgi;

«Uzun o’lchamli transport vositasi»- yukli yoki yuksiz uzunligi 20 metrdan oshadigan transport vositasining, ikki yoki undan ko’prok tirkamali avtopoezdлarning orqasiga kengligi 40 millimetr bo’lgan qizil hoshiyali, o’lchami 1200x200 millimetr bo’lgan, tarkibning tasviri tushirilgan sariq rangli to’rtburchak shaklidagi belgi.

Ko’rsatilgan o’lchamli belgini joylashtirishning imkoniyati bo’lmasa, bir xil ikkita 600x200 millimetr o’lchamdagи belgini transport vositasining o’qiga simmetrik ravishda o’rnatishga yo’l qo’yiladi.

«Avariya sababli to’xtash»- miltillovchi qizil chiroq va davlat standarti talablari asosidagi uchburchak shaklidagi belgi.

Haydovchilarning xoxishiga ko’ra quyidagi taniqlik belgilari o’rnatishi mumkin:

«Shifokor»- shifokor-haydovchi boshqarayotgan transport

vositasining old va orqa tomoniga o'rnatiladigan, tomonlari 140 millimetr bo'lgan, ko'k rangli, to'rtburchak ichida diametri 90 millimetrli oq doiraga qalinligi 25 millimetrli qizil xoch tasviri tushirilgan belgi;

«Nogiron»- birinchi yoki ikkinchi guruh nogironi boshqarayotgan transport vositasining old va orqa tomoniga o'rnatiladigan barcha tomonlari 150 millimetr bo'lган va qora rangli 7.17 yo'l belgisining tasviri tushirilgan sariq rangli to'rtburchak shaklidagi belgi.

177. Mexanik transport vositalarini shataffa olishda egiluvchan ulagichni ko'rsatadigan ogohlantiruvchi, o'lchami 200x200 millimetr bo'lgan, diagonali bo'yicha ketma-ket joylashgan 50 millimetr qalinlikdagi qizil va oq rangli chiziqlar tushirilgan, yorug'lik qaytaradigan yuzali bayroqchalar yoki taxtachalar shaklidagi ogohlantiruvchi qurilmalar o'rnatilishi kerak.

Egiluvchan ulagichga kamida ikkita ogohlantiruvchi qurilma o'rnatiladi.

178. Qattiq ulagichli qurilmaning konstruktsiyasi texnik tartibga solish soxasidagi normativ xujjatlarning talablariga mos bo'lshi kerak.

179. Quyidagi hollarda transport vositalaridan foydalanish taqiqlanadi:

avtomobillar, avtobuslar, avtopoezdlar, tirkamalar, mototsikllar, mopedlar, traktorlar va boshqa o'ziyurar mashinalarning texnik holati va jixozlanishi transport vositalaridan foydalanishni taqiqlaydigan shartlar ro'yxatining talablariga javob bermasa (Qoidalarga 3-ilova);

trolleybus va tramvaylarda tegishli texnik foydalanish qoidalarida ko'zda tutilgan nosozliklardan birortasi bo'lsa;

transport vositalari davlat texnik ko'riganidan o'tmagan, shuningdek tegishli ruxsatsiz qayta jixozlangan bo'lsa;

transport vositalari DYHXX ruxsatisiz miltillovchi chiroq-mayoqcha va (yoki) maxsus tovushli ishora bilan jixozlangan, kuzovning yon tomoniga DYHXX bilan kelishilmasdan qiya oq chiziq tortilgan, ko'zda tutilgan joylarga tegishli davlat raqam belgilari o'rnatilmagan, agregat va qism-larining raqamlari yoki davlat ro'yxatlash raqam belgilari ko'rinxaytdigan, qalbakilashtirilgan, o'zgartirilgan bo'lsa;

transport vositalari egalarining fuqarolik javobgarligi belgilangan tartibda majburiy sug'urta qilinmagan bo'lsa.

180. Transport vositalarining texnik holatiga va ulardan foydalanishga javobgar bo'lgan mansabdor va boshqa shaxslarga quyidagilar taqiqlanadi:

texnik nosoz, tegishli ruxsatsiz qayta jixozlangan, belgilangan tartibda ro'yxatdan o'tkazilmagan yoki davriy davlat texnik ko'riganidan o'tkazilmaganligi tufayli foydalanish taqiqlangan transport vositalarini yo'lga chiqarish;

mastlik (giyohvandlik moddalar, alkogol va boshqalar) holatida yoki sezgirlik va e'tiborni susaytiradigan dori-darmonlar ta'sirida, yo'l harakati xavfsizligiga taxdid soladigan charchoqlik yoki betoblik holatida, shuningdek tegishli toifadagi transport vositalarini boshqarish huquqi bo'lman, belgilangan muddatda tibbiy ko'rikdan o'tmagan, transport vositalari egalarining fuqarolik javobgarligini majburiy sug'urta qilish bo'yicha sug'urta polisi bo'lman shaxslarni transport vositasini boshqarishga qo'yish;

asfalt yoki sement-beton qoplamali yo'llarga zanjirli traktor va boshqa o'ziyurar mexanizmlarni chiqarish.

181. Yo'llar, temir yo'l kesishmalari va boshqa yo'l inshootlarining holatiga javobgar bo'lgan mansabdor va boshqa shaxslar:

yo'llar, temir yo'l kesishmalari va boshqa yo'l inshootlarini yo'l harakati xavfsizligi soxasidagi texnik tartibga solish bo'yicha me'yoriy-huquqiy va me'yoriy xujjatlar talablariga muvofiq, harakat xavfsizligini ta'minlaydigan holatda saqlashga;

Yo'l harakatiga xalaqit beradigan har qanday to'sqinlik vujudga kelsa, ularni o'z vaqtida bartaraf etish, yo'lning ayrim qismlarida ulardan foydalanish yo'l harakati xavfsizligiga taxdid soladigan hollarda harakatni cheklash yoki taqiqlash choralarini ko'rishga majbur.

182. Yo'llarda ta'mirlash ishlarini bajarishga javobgar mansabdor va boshqa shaxslar ishlar olib borilayotgan joyda yo'l harakati xavfsizligini ta'minlashga majbur. Bunday joylar, shuningdek yo'lidan tashqariga olib chiqish imkoniyati bo'lman ish bajarmayotgan yo'l mashinalari, qurilish materiallari, qurilma va shunga o'xshashlar tegishli

yo'l belgilari, yo'naltiruvchi va to'suvchi moslamalar bilan, sutkaning qorong'i vaqtida va yetarlicha ko'rinxaymaydigan sharoitda esa, qo'shimcha qizil yoki sariq chiroqli ishoralar bilan belgilanishi kerak.

Ta'mirlash ishlari tugagandan so'ng transport vositalari va piyodalarning xavfsiz harakatlanishi ta'minlangan bo'lishi kerak.

183. Qonun xujjalarda ko'zda tutilgan hollarda tegishli mansabdar va boshqa shaxslar tomonidan DYHXX bilan belgilangan tartibda quyidagilar kelishiladi:

shaharlarda va avtomobil yo'llarida harakatni tashkil etishni loyixalash, yo'llarni harakatni tashkil etuvchi texnik vositalar bilan jixozlash;

yo'llarni, temir yo'llarni kesib o'tish joylarini, avtomobilga yonilg'i qo'yish shaxobchalarini, transport vositalarining konstruktsiyalarini qurish, rekonstruktsiya qilish loyihalari;

avtotransport vositalarining konstruktsiyasi va (yoki) uning qismi yo'l harakati xavfsizligi talablariga mos kelishi va avtomototransport vositalarini qayta jixozlash;

yo'nalishli transport vositalari yo'nalishlari va bekatlarining joylashishi;

yo'llarda ommaviy sport va boshqa tadbirlarni o'tkazish; transport vositalarini qayta jixozlash, ularga maxsus yorug'lik va tovush ishoralarini o'rnatish, transport vositalari kuzovining yon tomoniga qiya ok chiziqlar tortish;

Qoidalarning 164-bandida keltirilgan transport vositalarining harakatlanishi;

boshqarishni o'rgatish ruxsat etilgan yo'llar ro'yxati va chizmasi, harakat xavfsizligi bo'yicha mutaxassislarni, avtomototransport vositasini yoki shahar elektr transportini boshqarish bo'yicha amaliy mashg'ulotlar instruktori va haydovchilarni tayyorlash dasturlari;

yo'llarda transport vositalari va piyodalarning harakatiga xavf tug'diruvchi har qanday ishlarni olib borish.

184. Zarg'aldoq yoki sariq rangli miltilllovchi chiroq-mayoqcha yo'lda qurilish, ta'mirlash yoki tozalash ishlari olib borayotgan, shikastlangan, nosoz bo'lgan, shuningdek Qonunda ko'zda tutilgan

hollarda, boshqa transport vositalarini ortish va tashish ishlarini bajarayotgan, yo'l harakatida katnashayotgan gabarit o'lchamlari Qoidalarning 164-bandida belgilangandan ortiq bo'lgan hamda o'ta og'ir, katta o'lchamli va xavfli yuk tashiyotgan transport vositalarida va maxsus qoidalar bilan belgilangan hollarda bunday transport vositalarini kuzatib kelayotgan transport vositalarida o'rnatilishi kerak.

185. Barcha rangdagi chiroq-mayoqchalar transport vositasining tomiga yoki ustiga o'rnatiladi. Mahkamlash usullari transport vositasi har xil sharoitlarda harakatlanganda ham o'rnatilgan chiroq-mayoqchalarning mustahkamligini ta'minlashi kerak.

Transport vositalarining barcha rangdagi chiroq-mayoqcha va maxsus tovushli ishoralar bilan jixozlanganligi haqidagi ma'lumotlar transport vositasini ro'yxatlash guvohnomasida ko'rsatilgan bo'lishi kerak.

Nazorat savollari

1. Temir yo'l kesishmalarida harakatlanish tartibi
2. Avtomagistrallarda va turar joy dahalarida harakatlanish
3. Tik nishablik va tik balandliklarda harakatlanish tartibi
4. Belgilangan yo'nalishdagi transport vositalarini qanday imtiyozlari mavjud?
5. Mexanik transport vositasini shatakka olish qoidalari.

6. TRANSPORT VOSITALARIDAN FOYDALANISHNI TAQIQLOVCHI SHARTLAR. YO'LLARDA HARAKAT XAVFSIZLIGINI TA'MINLASHNING DAVLAT BOSHQARUV TIZIMI.

I.Tormoz tizimlari

Tormoz tizimining konstruktsiyasi 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 O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 2012 yil 4 iyuldagi 191-sonli qarori bilan tasdiqlangan «Avtotransport vositalari konstruktsiyasining foydalanish

shartlari bo'yicha xavfsizligi to'g'risida»gi umumiyligida reglamentida belgilangan talablarga mos kelmasa.

Gidravlik tormoz yuritmasining zichligi (germetikligi) buzilgan bo'lsa.

Dvigatel ishlamay turganda pnevmatik yoki pnevmogidravlik tormoz yuritmasining zichligini buzilishi, boshqaruv qismlari ulanmaganda- 30 daqiqada, ulanganida- 15 daqiqada tizimdagi xavo bosimini 0,05 MPdan ko'pga pasayishiga sabab bo'lsa. G'ildiraklardagi tormoz kameralaridan siqilgan xavo chiqayotgan bo'lsa.

Pnevmatik yoki pnevmogidravlik tormoz yuritmasining manometri ishlamasasi.

To'xtab turish tormoz tizimi transport vositalarini quyidagi joylarda harakatsiz holatda ushlab tura olmasa:

to'la aslahalangan holatda transport vositalarini 16 foizdan kam bo'limgan qiyalikda;

M toifa uchun 25 foiz, N toifa uchun 31 foiz.

Izox:

To'xtab turish tormoz tizimi sinovdan o'tkazilayotganda Dvigatel transmissiyadan ajratilgan bo'lishi kerak.

II.Boshqaruv qurilmasi

Boshqaruv qurilmasidagi lyuft yig'indisi reglament (qat'iy belgilangan) sharoitlardagi sinovlarda quyidagi ko'rsatkichdan katta bo'lmasligi kerak:

Transport vositasining toifasi	yo'l qo'yilgan lyuft ko'rsatgichi (gradusda)
M1	10°
M2, M3, N1	20°
N2, N3	25°

Detal va bog'lamlarning konstruktsiyada ko'zda tutilmagan qo'zg'alishlari bor. Rezbali birikmalar tegishli ravishda mahkamlanmagan yoki o'rnatilgan usulda qotirilmagan. Rul

kolonkasining qulflovchi moslamasi ishlamasasi.

Boshqaruv qurilmasining konstruktsiyasida ko'zda to'tilgan kuchaytirgich yoki mototsikllarda tebranishni pasaytiruvchi moslama (dempfer) nosoz bo'lsa yoki umuman bo'lmasa.

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

III.Tashqi yoritkichlar

Tashqi yoritkichlar soni, turi, joylashuvi va ishslash tartibi transport vositasining konstruktsiyasi talabiga mos kelmasa.

Ishlab chiqarilishi to'xtatilgan yengil avtomobilarga boshqa turdag'i va rusumdag'i transport vositalarining tashqi yoritkichlarini o'rnatishga ruxsat etiladi.

Yorituvchi chiroq nurining yo'nalishi buzilgan bo'lsa.

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

Yoritish asboblarida nur sochuvchisi bo'lmasa yoxud tegishli yorug'lik asboblari turiga mos bo'lмаган nur sochuvchi va lampalardan foydalilanilgan bo'lsa.

Yalt-yalt etuvchi chiroq mayoqchalarning o'rnatilishi, ularning mahkamlanishi va yorug'lik ishoraning ko'rinishi belgilangan talablarga javob bermasa.

Transport vositasida quyidagilar:

old qismida- oq yoki sariq rangdan boshqa rangli tumanga qarshi faralar, sariq yoki zarg'aldoq rangdan boshqa rangli burilish ko'rsatgichlari, oq rangdan boshqa rangli nur qaytargichlar o'rnatilgan bo'lsa;

orqa qismida - oq yoki sariq rangdan boshqa rangli orqaga harakatlanish, oq rangdan boshqa ro'yxatdan o'tkazish davlat raqam belgilarini yorituvchi chiroqlar, sariq yoki zarg'aldoq rangdan boshqa rangli burilish ko'rsatgichlari, qizil rangdan boshqa rangli boshqa tashki yoritkichlar, qizil rangdan boshqa rangli nur qaytargichlar o'rnatilgan

bo'lsa;

yon qismida - sariq yoki zarg'aldoq rangdan boshqa rangli yoritkichlar, sariq yoki zarg'aldoq rangdan boshqa rangli nur qaytargichlar o'rnatilgan bo'lsa.

IV.Oyna tozalagich va oyna yuvgichlar

Oyna tozalagich belgilangan tartibda ishlamayotgan bo'lsa.

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

V. G'ildirak va shinalar

Shina protektori naqshlarining qoldiq balandligi N2, N3, O3, O4 toifadagi avtotransport vositalari uchun - 1,0 mmdan kam bo'lsa;

M1, N1, O1, O2 toifadagi avtotransport vositalari uchun - 1,6 mmdan, kam bo'lsa;

M2, M3 toifadagi avtotransport vositalari uchun - 2,0 mmdan kam bo'lsa;

mototsikl va mopedlar (skuterlar, kvadrotsikllar) uchun - 0,8 mm dan kam bo'lsa.

Izoh: tirkamalar shinasi naqshlarining qoldiq balandligi shatakchi transport vositasi shinalari uchun belgilangan me'yor kabitidir.

Shinalarda kord ko'rinishiga olib kelgan tashqi nuqsonlar (teshilgan kesilgan, yorilgan), hamda karkas qatlamlari ajralgan, protektor va yon qismlari ko'chgan bo'lsa.

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

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

Transport vositasining bitta o'qiga har xil o'lchamli va konstruktsiyali (diogonal va radial, kamerali va kamerasiz), har xil naqshli, sovuqqa chidamli va chidamsiz, yangi va qayta tiklangan, yangi va protektor naqshi chuqurlashtirilgan shinalar o'rnatilgan bo'lsa.

N2 va N3 toifadagi kapotsiz tuzilishli magistral tyagach

(shatakchi) larning oldingi o'qiga va M3 toifani II va III klassdagi avtotransport vositalarini oldingi o'qiga qayta tiklangan shinalar, boshqa o'qiga esa ikkinchi ta'mirlash klassi bo'yicha qayta tiklangan shinalar o'rnatilgan bo'lsa.

M1, M2, M3 toifalarni I klassidagi avtotransport vositalarini oldingi o'qiga, M3 toifani II va III klassidagi avtotransport vositalarini o'rtada va orqa o'qlariga ikkinchi ta'mirlash klassi bo'yicha qayta tiklangan shinalar o'rnatilgan bo'lsa.

G'ildirakni mahkamlovchi bolt (gayka) bo'lmasa, disk va g'ildirak obodlari darz ketgan bo'lsa yoki mahkamlash teshiklarining shakli va o'lchamlari ko'rindigan darajada buzilgan bo'lsa.

VI.Dvigatel

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

Yonilg'i uzatish tizimi zinch bo'lmasa.

Ishlab chiqarilgan gazlarni chiqarib tashlash tizimi buzuq bo'lsa.

Karterni shamollatish tizimining zinchligi buzilgan bo'lsa.

VII.Transport vositasi konstruktsiyasining boshqa qismlari

Orqa tomonni ko'rsatuvchi ko'zgular soni, joylashuvi va turi belgilangan talablarga mos kelmasa, transport vositasining konstruktsiyasida ko'zda tutilgan oynalari bo'lmasa.

Tovush ishorasi ishlamasa.

Haydovchining joyidan tevarak-atrof ko'rinishini cheklaydigan qo'shimcha narsalar o'rnatilgan va qoplamlalar tushirilgan bo'lsa.

Barcha transport vositasining old, yon va orqa oynalarining yorug'lik o'tkazuvchanligi 70% dan kam bo'lsa (avtomobilning tomidagi lyuk oynasi bundan mustasno).

Izox: M3 toifani III klassidagi avtotransport vositalarining ikki yoniga orqa tomon ko'rinishini ta'minlaydigan tashqi ko'zgu o'rnatilgan bo'lsa, orqa va yon oynalariga parda, jalyuzi o'rnatishga ruxsat etiladi.

Konstruktsiyasida ko'zda tutilgan yukxona yoki kabina

eshiklarining qulflari, yuk platformasi bortlarining yopqichlari, tsisternalar orzining qulflari va yonilg'i idishining qopqoqlari, haydovchi o'rindig'i holatini sozlovchi qurilma, avtobusda falokat yuz berган vaqtida eshiklarni ochish moslamasi va to'xtatish talabi ishorasi, avtobus salonini yoritish asboblari, falokat yuz berган vaqtida chiqish joylari va ularni harakatga keltiruvchi moslamalari, eshiklarni ochish va yopish qurilmalari, spidometr, taxograf, oynalarni isituvchi va shamollatuvchi moslamalari va xaydab olib qochishga qarshi moslamalari ishlamasa.

Spidometr qurilmasi nosoz va tamg'alanmagan (shaxsiy transport vositalari, mototsikl va mopedlardan tashqari) bo'lsa.

Transport vositasi konstruktsiyasida ko'zda tutilgan orqa himoya vositasi, loy to'sgich va sachratmagichlar bo'lmasa.

Ishlab chiqargan korxona tomonidan ko'zda tutilmagan antenna, sirena, ratsiya, tovush chiqarish moslamalari, yoritkichlar va boshqalar belgilanmagan joyda va tegishli ruxsatsiz o'rnatilsa.

Tirkama bug'imining tortish-tirkash yoki tayanch-tirkash moslamasi nosoz bo'lsa hamda konstruktsiyasida ko'zda tutilgan ehtiyyot po'lat arqon (zanjur) bo'lmasa yoki nosoz bo'lsa. Mototsikl ramasi bilan yon kajava ramasi mahkamlangan joyda lyuft bo'lsa.

Transport vositalari quyidagilar bilan jixozlanmagan bo'lsa:

M2, M3 toifadagi- favqulodda holatlarda oynani sindirish uchun foydalaniladigan bolg'acha, tibbiyat qutichasi, 2 ta o't o'chirgich (bittasi haydovchining kabinasida, ikkinchisi- yo'lovchilar salonida), majburiy to'xtaganini bildiruvchi belgi (yoki mtillovchi qizil chiroq) va nur qaytargichli kamzul (jilet);

M1, N1, N2, N3 toifadagi, mikroavtobus va g'ildirakli traktorlarda tibbiyat qutichasi, o't o'chirgich, majburiy to'xtaganligini bildiruvchi belgi (yoki mtillovchi qizil chiroq) va nur qaytargichli kamzul (jilet);

M3, N2, N3 toifadagi- o'zi yurib ketishidan saqlovchi, g'ildirak diametriga muvofiq (kamida ikkita) tirkak;

Otoifadagi, traktorlar, aravalar va boshqa o'ziyurar mashinalarda - tashqi nur qaytargichlar;

kajavali mototsikllarda- tibbiyat qutichasi, majburiy to'xtaganligini

bildiruvchi belgi.

Ikki g'ildirakli mototsikl konstruktsiyasida ko'zda tutilgan xavfsizlik yoyi (duga) bo'lmasa.

Mototsikl va mopedlarda konstruktsiyasida ko'zda tutilgan oyoq tiragich, egarida yo'lovchi uchun ko'ndalang tutqich bo'lmasa.

Konstruktsiyasida ko'zda tutilgan xavfsizlik kamarlari va o'rindiqlarning bosh suyanchiqlari bo'lmasa.

Xavfsizlik kamarlari ishlamasda yoki ko'rinaradigan uzuq-yuluq shikastlangan bo'lsa.

Transport vositasining ro'yxatdan o'tkazish davlat raqami belgilari yoki ularni o'rnatish usuli belgilangan talablarga javob bermasa.

Transport vositasida ro'yxatdan o'tkazish davlat raqami belgilarini ko'rinishini cheklaydigan, to'g'ri aniqlanishiga xalaqit beradigan har xil buyumlar o'rnatilgan va qoplamlar bilan qoplangan bo'lsa.

Yarim tirkamada tayanch moslamasi, tayanchlarni transport holatida qulflovchi moslama, tayanchlarni ko'tarish va tushirish moslamasi bo'lmasa yoki nosoz bo'lsa.

Ehtiyot (zaxira) g'ildirakni ushlab turgich, lebyodka va ehtiyot g'ildirakni ko'tarish- tushirish qurilmasi ishlamasda. Lebyodkaning xrapli qurilmasi barabanni maxkamlash kanati bilan qulflamayotgan bo'lsa.

Dvigatel, uzatmalar qutisi, reduktorlar, orqa ko'prik ilashish (stseplenie) tishlashish qurilmasi, akkumulyator batareyasi, sovitish va konditsioner tizimlari va transport vositasiga qo'shimcha o'rnatiladigan gidravlik qurilmalarining (moslamalarning) birikmalari va zichlagichlarining zichligi buzilgan bo'lsa.

Gazli ta'minlash tizimi bilan jixozlangan avtobus va avtomobil gaz ballonlarining tashqi tomonida ko'rsatilgan texnik ko'rsatgichlar texnik pasportdagi ma'lumotlarga mos kelmasa, oxirgi va rejalashtirilayotgan tekshiruvlarning sanasi bo'lmasa.

Transport vositalarining tashqi yuzasiga Qonun xujjatlariga mos kelmaydigan, harakat xavfsizligiga salbiy ta'sir etuvchi turli xil tasvirlar tushirilgan, oynalariga (lyukdan tashqari) reklama chizilgan (qoplangan) bo'lsa.

Ishlab chiqaruvchi korxona tomonidan ko'zda tutilmagan hollarda

kuzov (kabina) bir necha xil rangga bo'yalgan bo'lsa (maxsus transport vositalari bundan mustasno).

Transport vositalari o'zboshimchalik bilan yalt-yalt etuvchi chiroq mayoqcha va (yoki) maxsus tovushli ishoralar bilan jixozlangan bo'lsa, yoxud transport vositasining tashqi yuzasida belgilangan talablarga mos kelmaydigan maxsus rangli grafik chizmalar, yozuvlar va belgilar bo'lsa.

DYXXX organlarining ruxsatisiz transport vositalarining konstruktsiyasiga o'zgartirishlar kiritilgan bo'lsa.

Transport vositalariga boshqa turdag'i buferlar, moldinglar, qoplamlar, g'ildirak qopqoqlari va x.k.ni o'rnatilishiga ruxsat etiladi.

Ushbu ilovada Vazirlar Maxkamasining 2012 yil 4 iyuldag'i 191-sodan qarori bilan tasdiqlangan «Avtotransport vositalari konstruktsiyasining foydalanish shartlari bo'yicha xavfsizligi to'g'risida»gi umumiy texnik reglamentida belgilangan avtotransport vositalarini tasnifi (klassifikatsiyasi) keltirilgan:

M toifasi - kamida to'rt g'ildirakka ega bo'lган va yo'lovchilarni tashish uchun foydalaniladigan mexanik transport vositalari, shu jumladan:

M1 toifasi - yo'lovchilarni tashish uchun foydalaniladigan va haydovchining o'rindig'idan tashqari o'rindiklar soni 8 tadan oshmaydigan avtotransport vositalari.

M2 toifasi - yo'lovchilarni tashish uchun foydalaniladigan, haydovchining o'rindig'idan tashqari o'rindiqlar soni 8 tadan ortiq va eng katta vazni 5 t.gacha bo'lган avtotransport vositalari.

M3 toifasi - yo'lovchilarni tashish uchun foydalaniladigan, haydovchining o'rindig'idan tashqari o'rindiklar soni 8 tadan ortiq va eng katta vazni 5 t.dan ko'p bo'lган avtotransport vositalari.

M2 va M3 toifalardagi avtotransport vositalari quyidagi klasslar- ga mansub:

- a) uch klassdan (I II, III) bittasiga yoki bir nechtasiga;
- v) ikki klassdan (A, V) bittasiga.

Klass I - yo'lovchilar salonda bemalol yurishi maqsadida konstruktsiyasida turib ketadigan yo'lovchilar uchun joylar ko'zda

tutilgan avtotransport vositalari.

Klass II - konstruktsiyasi asosan o'tirib ketadigan yo'lovchilar uchun mo'ljallangan va qatorlar orasida va (yoki) ikkita birlashgan o'rindiq uchun ajratilgan joy chegarasidan chiqmasdan joylashib, turib ketadigan yo'lovchilarni ham tashish ko'zda tutilgan avtotransport vositalari.

Klass III - konstruktsiyasi faqat o'tirib ketadigan yo'lovchilar uchun mo'ljallangan avtotransport vositalari.

Klass A - turib ketadigan yo'lovchilarni tashish uchun mo'ljallangan avtotransport vositalari; bu klassdagi transport vositalari o'rindiqlar bilan jixozlangan va ularda turib ketadigan yo'lovchilarni tashish ko'zda tutilgan.

Klass V - turib ketadigan yo'lovchilarni tashish uchun mo'ljallanmagan avtotransport vositalari.

Mikroavtobuslar - yo'lovchilar tashish uchun mo'ljallangan, haydovchidan tashqari 16 gacha o'tiradigan yo'lovchi uchun joy bo'lgan V klassdagi avtotransport vositasi.

N1 toifasi - yuk tashish uchun mo'ljallangan, eng katta vazni 3,5 t.dan oshmaydigan avtotransport vositalari.

N2 toifasi - yuk tashish uchun mo'ljallangan, eng katta vazni 3,5 t dan ortiq lekin 12 t.dan oshmaydigan avtotransport vositalari.

N3 toifasi - yuk tashish uchun mo'ljallangan, eng katta vazni 12 t dan ortiq bo'lgan avtotransport vositalari.

0 toifasi - tirkamalar (yarim tirkamalar ham).

1.toifasi - eng katta vazni 0,75 t dan oshmaydigan tirkamalar.

2.toifasi - eng katta vazni 0,75 t.dan ortiq lekin 3,5 t.dan oshmaydigan tirkamalar.

3.toifasi - eng katta vazni 3,5 t dan ortiq lekin 10 t.dan oshmaydigan tirkamalar.

4.toifasi - eng katta vazni 10 t dan ortiq bo'lgan tirkamalar

Yo'llarda harakat xavfsizligini ta'minlashning davlat boshqaruvi tizimi

Avtomobil yo'llarida harakat tartibsiz ravishda vujudga keladi. Har

bir haydovchi o'ziga qulay harakat rejimini tanlaydi hamda o'zi tanlagan harakat rejiminining boshqa harakat qatnashchilariga ta'siri bilan hisoblashmaydi. Shuningdek, turli rusumli avtomobilarning har xil dinamik sifati harakat rejimiga ta'sir qilishi maqarrar. Yo'l harakatida avtomobilarning 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 guruahlarga 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 Obyektlarini «yashil to'lqin», «yashil ko'cha» tizimi usulida ishlashi; tezlashuvchi-sekinlashuvchi, reversiv, rezevr polosalaridan foydalanish, ba'zi bir ko'chalarni bir tomonli harakatga o'tkazish va h.k.z.) chorrahalarni har xil sathda o'tkazish, shuningdek, transport vositalarining harakat marshrutini ratsional ravishda tanlash yordamida erishiladi. Yo'l harakatini tashkil etishda ELEKTRON SHAKLDA yordamida avtobus va trolleybuslarni, shuningdek, yalpi yuk tashuvchi avtomobilarni 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'lning 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 yo'l sharoitlarini vujudga keltirish;
- harakat xavfsizligini ta'minlash;
- atrof-muxitni bulg'atmaslik;
- transport vositalarini va yul sharoitlarini tez ishdan chiqmasligini ta'minlash.

Harakatni tashkil qilish bo'yicha quyidagi vazifalarni muvaffaqiyatli bajarish uchun turli vazirliklar, korporatsiyalar, kontsernlar, uyushmalar va hokimiyatlar darajasida keng ko'lamli 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 qoidalarni 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'lning 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 piyodalarining yo'l harakati qoidalalariga rioya qilishlarini nazorat qilib borish masalalari hal qilinadi.

Nazorat savollari:

1. Tormoz tizimi, boshqaruv qurilmasi va tashqi yoritgichlarga qanday talablar qo'yiladi.
2. Shinalar, dvigatel va transport vositasi bo'lak qismlaridan foydalanishni taqiqlovchi shartlar qaysilar.
3. O'zbekiston Respublikasining harakat xavfsizligini ta'minlash to'g'risidagi Qonuni
4. O'zbekiston avtomobil va daryo transporti agentligining vakolatlari.

7. HARAKAT XAVFSIZLIGINI TASHKIL ETISH ASOSLARI YO'L HARAKATININING ASOSIY TAVSIFLARI YTH VA ULARNING KO'RSATKICHLARI

Yo'l harakatini tashkil etishda «Avtomobil-haydovchi-yo'l-piyoda-muhit» tizimining o'zaro bog'liqligi

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

Yo'l harakatining muammolari va maxsus tomonlari eng avvalo «avtomobil-haydovchi-yo'l-piyoda» tizimi orqali belgilanadi. Ular o'z navbatida atrof-muhitda faoliyat ko'rsatiladi.

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

«A-H-Y-M» tizimining optimal ravishda faoliyat ko'rsatishida tizimdagi avtomobil, haydovchi, yo'l, piyoda va muhit tashkil etuvchilarini alohida, hamda ularni birqalikdagi AH, HY, YP, AP va boshqa tasniflari katta ahamiyatga ega.

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

Avtomobil yo'li «A-H-Y-P-M» tizimi faoliyatiga o'zining geometrik elementlarining o'lchamlari va transport-ekspluatatsion sifatining o'zgarishi orqali ta'sir etadi.

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

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

Umumiyl tomonlardan optimal ravishda kelib chiqqan holda, yo'l harakati xavfsizligini ta'minlashda birinchi navbatda «A-H-Y-P-M»

tizimidagi har bir tashkil etuvchilarning va bиргаликда faoliyat qiluvchilarning tasniflarini optimallashtirish orqali erishish mumkin.

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

Butun dunyoda avtomobillar soni kundan-kunga ko'payish kuzatilmoxda. 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 yengil avtomobillar ishlab chiqaradigan zavod qurilib, 1996 yildan boshlab yengil avtomobillar ishlab chiqara boshladi. Ayni vaqtida zavod konveyeridan 7 turdan ortiq avtomobil turlari ishlab chiqarilmoqda. Shuningdek, 1999 yil avgust oyida Samarqand shahrida «ISUZU» 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.

Avtomobillashtirish jamiyatning iqtisodiy yuksalishiga ijobiy ta'sir qilish bilan birga, qator salbiy oqibatlarni ham keltirib chiqarmoqdaki, ularni hal qilish muhim ahamiyat kasb etadi. Avtomobillashtirishning salbiy oqibatlari yo'l-transport hodisalari natijasida ko'plab kishilarning halok bo'lishlari, (respublikamizda 2000 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'yishlari 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) avtobillar harakatining yo'l harakatining boshqa qatnashchilaridan yetarli darajada ajratilmaganligi va piyodalarining 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-Lyanyungan-SHanxay;
- Toshkent-Samarqand-Buxoro-Chorjo'y-Ashgabat-Mashhad-Bender-Abbos;
- Termez-Shibirg'on-Moymona-Hirot-Qondoxor-Chaman-Kvetta-Karachi;
- Qizil O'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 hukumatlari o'rtaсидаги bitimlar;

- O'zbekiston va Qirg'iziston Respublikasi xukumatlari o'rtaсидада 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'rtaсидаги ishchi yig'ilishida zamonaviy Ipak Yo'lining «Lanyungan-Qashqar-Toshkent-Turkmanboshi-Baku-Poti-Batumi-Konstantsa»dan Rotterdamgacha boruvchi qismi bo'yicha o'zaro bayonnomma;

- O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 1999 yil 18 avgustdagagi 396-sonli «Avtotransport vositalarining katta tezlikdagi harakatini ta'minlovchi Andijon-Toshkent-Nukus-Qo'ng'irot xalqaro avtomagistrali qurilishini loyihalash to'g'risida»gi qarori;

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

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 kilometrlarida katta hajmda qayta qurish ishlari o'tkaziladi va qisqa muddat ichida «Qamchiq» va «Rezak» devonlarida umumiy uzunligi 2500 pm bo'lган avtomobil yo'llari tonnellari qurildi va foydalanishga topshirildi.

O'zbekiston Respublikasi yetarli darajada zich avtomobil yo'llar tarmog'iga ega. 2000 yil 1 yanvar holatiga ko'ra Respublikamizdagи yo'llarning umumiy uzunligi 146347 km, shu jumladan, umum foydalanuvdagи 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 hududlarining transport tarmog'i bilan ta'minlanish ko'rsatkichlari keltirilgan.

Respublikamizda umum foydalanuvdagagi 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.

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 O'zbekiston Respublikasi Prezidentining «Yo'l harakati xavfsizligini ta'minlash tizimini yanada takomillashtirish chora-tadbirlari to'g'risida» 2017 yil 11 iyuldagagi PQ-3127-son qarori, Vazirlar Mahkamasining «Milliy haydovchilik guvohnomasining hamda avtomototransport vositasi ro'yxatdan o'tkazilganligi to'g'risidagi guvohnomaning yangi namunalarini joriy etish chora-tadbirlari to'g'risida» 2017 yil 2 martdagagi 116-son, «Avtomototransport vositalari haydovchilarini tayyorlash, qayta tayyorlash va ularning malakasini oshirish tizimini takomillashtirish chora-tadbirlari to'g'risida» 2018 yil 23 fevraldagagi 139-son qarori hamda «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 turtibga sladi 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, hokimiyatlar, avtomobil va

daryo transporti, yo'l xo'jaligi, ichki ishlar vazirligi) vakolatlari, transport vositalari egalarining majburiyatları, 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 majburiyatları, 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 hodisalari va ularning oqibatlaridan himoyalanganlik darajasini aks ettiruvchi yo'l harakati holati;

Yo'l-transport hodisasi-transport vositasining yo'ldagi qatnovi jarayonida sodir bo'llib, 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 hodisalarining yuzaga kelish sabablarining oldini olishga, bunday hodisalar oqibatalrining og'irligini yengilatishga qaratilgan faoliyat;

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

O'zbekiston Respublikasi hududida harakatlanish xavfsizligini ta'minlash, yo'l-transport hodisalarning oldini olish va bu yagona davlat siyosatini yuritish, yo'l harakati qoidalarini xalqaro «Yo'l harakati

haqidagi» Konvensiya talablariga muvofiqlashtirish maqsadida hamda «Yo'l harakati xavfsizligini ta'minlash tizimini yanada takomillashtirish chora-tadbirlari to'g'risida» 2017 yil 11 iyuldaggi PQ-3127-sondan qaroriga asosan Vazirlar Mahkamasi muntazam ravishda «Yo'l harakati qoidalari»ni ko'rib, takomillashtirilgan variantini tasdiqlaydi. Hozirda O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining Yo'l harakati qoidalari o'zgartirish va qoshimchalar kiritish to'g'risidagi qarori amalga kiritildi.

«Yo'l harakati qoidalari» asosida Vazirliklar, davlat qo'mitalari, korporatsiyalar, uyushmalar, kontsernlar va boshqa tashkilotlar va muassasalar, Qoraqalpog'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.

O'zbekiston Respublikasi avtomobil transporti to'g'risidagi qonun 1998 yil 29 avgustda qabul qilingan. Qonun 31 ta moddadan 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'lning 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» Konvensiyalar eng asosiy xalqaro me'yoriy xujyat hisoblanadi. Bu Konvensiyalarga 1968 yilda Vena shahrida BMT yo'l harakati konferensiyasida qabul qilingan. Konvensiyaga 1971 yil Jenevada Yevropa kengashida to'ldirishlar kiritilgan.

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

Transport va piyodalar harakatini tavsiflovchi asosiy 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'lning biron-bir ko'ndalang

kesimidan vaqt birligi ichida o'tgan transport vositalarining soni (avt/sut yoki avt/soat)- bu ko'rsatkich kuzatish va avtomatik usullar bilan o'lchanishi mumkin.

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

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

Pnevmatik; fotoelektrik; ultratovush; mexanik; radiokatsion; induktiv; elektron; infraqizil nurli.

O'zbekiston Respublikasi umum foydalanuvdagagi avtomobil yo'llarida elektron ko'p kanallik schetchiklar ASD-5 va uning modifikatsiyalaridan foydalanilgan (engil va og'ir yuk avtomobillarini alohida-alohida hisplash 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 foydalanuvdagagi 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 avtomobilarning (xavfsizlik va ustivorlik sharti bo'yicha) ob-havoning muhim sharoitida, avtomobilshinasining yo'l qatnov qismi yuzasi bilan me'yoriy tishlashish holatida, yo'lning eng noqulay ruxsat etilgan elementlariga ega bo'laklarida mumkin bo'lgan eng katta tezlikdagi harakatiga aytildi. Bu tezlik bo'yicha yo'lning rejadagi, bo'ylanma va ko'ndalang kesimdagи barcha geometrik elementlari loyihamanadi.

Oniy tezlik-aniq kichik masofadagi real yo'l sharoitidagi haqiqiy tezlik. U yakka avtomobilarning 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 avtomobilarning o'zaro ta'siri 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 ishslashini belgilovchi asosiy ko'rsatkich sifatida yuritiladi.

Avtomobilning konstruktiv tezligi-ma'lum 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-ma'lum 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 avtobillardan iborat maksimal transport oqimning zichligi q_{max}^* 200 avt/km bunda V^*0 km/soat; shu transport oqimining optimal zichligi q_{opt}^* 15-25 avt/km.

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

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

Piyodalarning harakat miqdori-ma'lum yo'l kesimidan vaqt birligi ichida o'tgan piyodalar soni bilan o'lchanadi. 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, psihologik 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 vaqtarda 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.

Transport oqimining jadalligi va tarkibining o'zgarishi

Harakat miqdori yillar, oylar, sutka soatlari va hafta kunlari hamda yo'lning 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 hududidan o'tgan umum foydalanuvdagagi 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 zonalari bilan 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 vaqtarda harakatni

to'g'ri tashkil etish xavfsizlikni ta'minlashning birlamchi omili bo'lib hisoblanadi.

Harakat miqdori haftaning ish kunlarida bir me'yorda 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 notejislik koeffitsientini quyidagicha aniqlanadi.

$$K_{\text{u.h}} = \frac{N_{\text{oü}} \cdot 12}{N_{\text{uu}}} \quad (2.1)$$

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

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

12-yildagi oylar soni

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

Sutkalik harakat miqdorining notejislik koeffitsenti ham yillik notejislik koeffetsentiga uxshab aniqlanadi:

$$K_{\text{c.h}} = \frac{N_{\text{coam}} \cdot 24}{N_{\text{cymka}}} \quad (2.2)$$

bu yerda N_{soat} -ko'rileyotgan soatdagagi harakat miqdori, avt/soat;

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

24-sutkadagi soatlar soni.

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

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 avtomobilari, 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.

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 Obyektiv 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 ma'lum qiyinchiliklar tug'diradi va ko'pchilik hollarda uni bajarib bo'lmaydi. Shuning uchun harakatni tashkil qilishda yo'lning harakterli bo'laklarida transport vositalarining oniy tezligini o'lchash orqali xulosa qilishga amaliyotda ko'nikma hosil qilingan.

Umuman avvalgi bo'lidlarda 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 ta'minlash. Bunda albatta haydovchining mahorati, ish stoji, psixofizik holati, harakatlanish maqsadi tezlikni tanlashga ta'sir ko'rsatadi. Shuningdek, tezlikning o'zgarishiga avtomobilning texnik sharoiti, atrof-muhit holati va piyodalar harakati katta ta'sir 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 gorizontal to'g'ri yo'l bo'laklarida kuzatiladi.

Amalda yo'l sharoiti ko'tarilish, tushish, rejada kichik egriliklardan, ko'rinish masofasi normadan past, vertikal egriliklardan tashkil topadi, shuningdek, harakat miqdori va tarkibi har xil bo'lishi oniy tezlikning qiymatiga ta'sir ko'rsatadi. Real yo'l sharoitlarida yakka holda harakatlanayotgan avtomobilarning tezligi 50-120 km/soatdan 20-30 km/soatgacha o'zgarishi mumkin.

Yo'l sharoitiga va harakat miqdoriga nisbatan transport oqimi tezligining o'zgarishini real O'zbekiston Respublikasi umum foydalanuvdag'i ikki polosalik avtomobil yo'llarida ko'rib o'tamiz.

Muallifning o'tkazgan ko'p yillik ilmiy-tadqiqot ishlari natijasida bizning yo'l sharoitimidagi harakterli bo'lgan aralash avtomobil-traktor oqimi tezligi bilan harakat polosasi orasidagi bog'liqlar aniqlanadi, u quyidagicha ifodalandi

$$V^*a+1,2+0,011 V_a m; \quad (2.3)$$

Bu yerda: a-avtomobil kuzovining kengligi, m; V_a -avtomobilning oniy tezligi km/soat; 1,2-qo'shimcha oraliq, m.

Transport oqimining o'rtacha harakat miqdorini har xil yo'l sharoitlarida quyidagi empirik formula aniqlashimiz mumkin.

$$V_{ur} * V_a \cdot K_d \text{ km/soat}; \quad (2.4)$$

Bu yerda: V_a -erkin harakatlanayotgan avtomobilning oniy tezligi, km/soat;

K_d -har xil yo'l sharoitlarida « V_a » ga nisbatan tezlikning o'zgarishini hisobga oluvchi koeffitsient.

O'zbekiston sharoitidagi ikki polosalik avtomobil yo'llari uchun yo'l sharoitiga bog'liq ravishda, K_d qiymatining o'zgarishi.

Harakat miqdorining transport oqimi tezligiga quyidagi formular orqali aniqlash mumkin.

$$V_{ur} * V_a \cdot (1-R \cdot N) \text{ km/soat}; \quad (2.5)$$

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, «Autocon», «Kordon» kabi tezlik o'lchovchi asboblar hamda har xil avtomatik datchiklar yordamida, shuningdek, kinos'yomka usuli bilan o'lchanadi.

Harakatni tashkil qilish maqsadida eng sodda va qulay bo'lgan sekundomerdan tezlik o'lchashda keng foydalaniladi. Buning uchun yo'lning qatnov qismida uzunligi 50-100 m bo'lgan masofa belgilanadi. Avtomobilarning kuzatuv uchastkasiga kirish va chiqish vaqtini aniq belgilash uchun yo'l yoqasiga ishora tayog'i o'rnatiladi yoki yo'lning qatnov qismiga ko'ndalang belgi chiziqlari tushiriladi. Harakat tezligini o'lchovchi kuzatuvchilar yo'lning 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.

Harakat tezligi to'g'risida olingan boshlang'ich ma'lumotlarni 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 ma'lumotlarni 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 chastostni 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% ta'minlanganlik 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% ta'minlanganlikdagi tezlik qiymati oqimdagি hamma avtomobillarning o'rtacha qiymatini ko'rsatadi. 85% ta'minlanganlikdagi tezlikka asosan yo'l belgilari va belgi chiziqlari o'rnatiladi. 95% ta'minlanganlikdagi tezlik hisobiy tezlikka teng deb qabul qilinadi va bu qiymatni yo'l elementlarini hisoblashda qo'llaniladi.

Tezlikni aniqlash borasida olib boriladigan kuzatuvar 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.

Transport oqimining zichligi, yo'lning o'tkazish qobiliyati va yuklanganlik darajasi ko'rsatkichlarini baholash

Transport oqimining zichligi oshgan sari transport vositalari oraliq masofasining kamayishi, tezlikning pasayishi, haydovchilarning

psiologik ish rejimining qiyinlashishi umumiyl yo'l harakatining noqulayligiga olib keladi. Eng katta transport oqimining zichligi transport vositalarining to'xtab qolish («zator») holatida kuzatiladi.

Transport oqimining zichligini qiyidagicha baholash mumkin.

$$q = \frac{N}{V}$$

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 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 Obyektiv 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 aerofos'yomka yoki yo'lning yon tarafidan baland joydan kinos'yomka qilish orqali aniqlanadi.

Yo'lning o'tkazish qobiliyati-vaqt birligi ichida yo'lni ma'lum 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 turdag'i avtomobilarni 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 ma'lum harakat tartibiga ko'ra avtomobilarni maksimal o'tkazish mumkin bo'lgan soni.

Avtomobil yo'lining maksimal nazariy o'tkazish qobiliyati quyidagi empirik formula orqali aniqlanadi.

$$P = \frac{1000 \cdot V}{L_d} \text{ avt/soat}$$

bu yerda: V-polosada harakatlanayotgan avtomobilning tezligi, km/soat;

L_d -avtomobilning dinamik gabariti, m.

Dinamik gabaritni quyidagi formula yordamida aniqlanadi.

$$Ld = l_a + l_p + S_t + l_x$$

bu yerda: l_a -avtomobilning statik uzunligi; l_d -haydovchining reaktsiya vaqtida o'tadigan masofasi; S_t -avtomobilning tormoz yo'li; l_x -xavfsizlik masofasi; d-xavfsizlik oralig'i. Avtomobilning dinamik gabaritini tashkil etuvchilar.

Avtomobilarning dinamik gabaritidan ko'rindaniki, 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 turdag'i transport vositalarining harakat miqdorini yengil avtomobilarnikiga keltirish koeffitsienti kiritilgan va ularning qiymatini QMQ 2.05.02-95 me'yoriy xujjatiga asosan qabul qilinadi.

Engil avtomobilarga keltirilgan harakat miqdori quyidagi formula yordamida aniqlanadi

$$N_{kelt} = \sum_1^n n_i \cdot K_{kelt}$$

bu yerda: N_{kelt} -engil avtomobilga keltirilgan harakat miqdori; n_i -i turddagi transport vositasi harakat miqdori; K_{kelt} -I turadagi transport vositasining yengil avtomobilga keltirish koeffitsienti.

O'tkazish qobiliyati yo'lning asosiy hisobiy ko'rsatkichi bo'lib, u yo'lning holatiga va harakatni tashkil etishning darajasiga bog'liqdir.

Yo'lning yuklanganlik darajasini quyidagicha baholash mumkin.

$$Z = N / P$$

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 zinch oqim deyiladi.

O'tkazilgan ko'p yillik ilmiy izlanishlar natijasida yo'lning 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.

Transport oqimining asosiy grafigi to'g'risida tushuncha

Yo'l harakatining qonuniyatlarini tahlil qilishda, shuningdek, harakatni boshqarishning amaliy masalalarini yechishda transport oqimi tavsiflarining o'zaro ta'sirida foydalanish kerak bo'ladi.

Bir turdag'i avtomobillardan iborat bo'lган transport oqimi bitta polosadan harakatlansa, unda harakat miqdori «N», tezlik «V» va zichlik «d» orasidagi o'zaro bog'liqlikni quyidagi transport oqimining asosiy grafigida ko'rsatish mumkin.

Transport oqimining asosiy diagrammasidan ko'rindaniki, transport oqimining zichligi oshgan sari uni tezligi kamayadi va q_{max} -qiymatga erishganda V^*0 bo'ladi. Bunday holatni zator-turib qolish (tirbandlik) deyiladi.

Harakat miqdori avvaliga zichlik oshishi bilan orta boradi va ma'lum « q » qiymatidan so'ng N_{max} ga erishadi, so'ngra esa « q » orta borgan sari «N» kamayib boradi N_{max} qiymati polosaning o'tkazish qobiliyatini ko'rsatadi.

Diagrammaning koordinata boshidan tangens buochagi ostida o'tkazilgan chiziq oqimning o'rtacha tezligini va bu o'rtacha tezlikdagi harakat oqimining miqdorini ko'rsatadi.

Transport oqimi asosiy diagrammasining koordinata boshidan $N_a^*f(g)$ egriligiga qarab o'tkazilgan har qanday radius vektor orqali transport oqimining ma'lum harakat miqdoridagi o'rtacha tezligini- V_0 aniqlashi mumkin.

$$V_0 = \frac{N_a(q)}{q} = \operatorname{tg} \alpha$$

Keltirilgan formulaning tahlilidan ma'lum bo'ladi, transport oqimining zichligi ortishi bilan uning tezligi pasayib boradi. Yuqori qiymatdagi tezlik faqat kichik darajadagi zichlikda, ya'ni erkin

harakatdagi transport oqimida ta'minlanadi.

Yo'l-transport hodisalari va ularning ko'rsatkichlari

Yo'l-transport hodisasining ta'rifi, turlari va

ularning miqdori haqidagi ma'lumotlar

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 turdag'i moddiy zararlar yetkazishga sababchi bo'luvchi halokatlarga yo'l-transport hodisasi (YTH) deyiladi. Bu ta'rifga ko'ra YTH da ikkita faktor bo'lishi harakterlidir, bular: insonlarning o'limi, tan jarohati yoki katta miqdordagi moddiy zarar, shuningdek, biron-bir transport vositasining harakatda bo'lishligidir.

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

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

YTH ning boshlanish fazasi deganda avtomobillarning va piyodalarining xavfli vaziyat arafasidagi harakatlanishi sharoiti tushiniladi. Xavfli vaziyat deb shunday yo'l harakat sharoiti tushuniladiki, unda harakat qatnashchilarini YTH ning oldini olishga imkoniyatlari yetarli, agarda tezda bu imkoniyatdan foydalanimasa yoki ko'rilgan choralar samarasi yetarli bo'lmasa. Unda avtomobillar va piyodalar yaqinlashuvi falokatli (avariya) vaziyatni vujudga keltiradi.

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

YTH ning kulminatsion fazasi og'ir oqibatlar yuzaga kelishi bilan harakterlanadi (transport vositalarining buzilishi, piyodalarining va haydovchilarining tan jarohati olishi yoki halok bo'lishi). Bu faza bir necha daqiqa, ob-havo yomon sharoitlarida esa bir necha minutlargacha davom etishi. Bunday holda asosang bir necha transport vositasi

ishtirok etadi va uni ko'pincha «zanjirli» YTH ham deyiladi.

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

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

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

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

3. *Turgan transport vositasini urib ketish*. Harakatlanayotgan transport vositasining harakatlanmayoigan ($V=0$) transport vositasiga urilishi. Bu turdag'i YTHga birdaniga (to'satdan) to'xtagan transport vositasining urilishi kirmaydi.

4. *To'siqlarga urilish*. Transport vositalarining qo'zg'almaydigan to'siqlarga (ko'prik tayanchiga, stolba va machta tayanchiga, yo'l to'siqlariga, daraxtlarga va h.k.z) urilishi.

5. *Piyodalarni bosib (urib) ketish*. Transport vositalari piyodalarni urishi yoki piyodalar transport vositalariga urilishi, shuningdek, tashilayotgan yukdan (yog'och, truba, plita va h.k.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 turdagи YTH ga tramvayning relsdan chiqib transport vositasini yoki piyodalarni urishi, yoki avtomobillaridan yuk tushib ketishi natijasida bo'ladigan falokatlar, passajirning yikilib tushishi va x.k. kiradi.

Quyidagilar YTХ sifatida hisobga olinmaydi:

- traktorlar, boshqa o'zi yurar mashinalar va mexanizmlar bilan ular mo'lajllangan asosiy ishlab chiqarish operatsiyalarini (yer haydash, xandaqlar qazish, dalada qishloq xo'jalik maxsulotlarini yig'ish, avtokranlar yordamida amalga oshirilidigan yuk ortish-tushirish ishlari, machta tayanchlarini o'rnatish va x.k.z) bajariladigan vaqtda ro'y bergan hodisalar (ular asosan eksplatatsiya tartiblarini va texnika xavfsizligiga rioya qilinmaganlikdan kelib chiqqan hodisalar);
- odamlar hayotidan mahrum etish yoki ular salomatligiga, yoxud mulkiga zara yetkazishga qaratilgan qasddan qilingan harakatlar natijasida vujudga kelgan hodisalar;
- jabrlanuvchining o'z joniga qasd qilishga urinish oqibati hisoblangan hodisalar;
- tabiiy ofatlar natijasida vujudga kelgan hodisalar;
- haydovchi rulda bo'lмаган paytda texnika xavfsizligining buzilishi natijasida vujudga kelgan hodisalar (motorni dastak bilan o't oldirish yoki ulamada turgan motorni o't oldirish va h.k.);
- territoriyasi yopiq bo'lган tashkilotlarda, aerodromlarda, harbiy qismlarda va boshqa qo'riqlanadigan Obyektlarda vujudga kelgan hodisalar;
- sport yig'inlarini o'tkazish davrida transport vositasining nosozligi yoki haydovchi-sportchi yoki boshqa qatnashchilarining aybi bilan vujudga kelgan hodisalar;
- harakatlanayotgan transport vositalarida ularning texnik nosozligi bilan bog'liq bo'lган 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 YTHda halok bo'lishi

bashorat qilingan edi. Shuni aytish lozimki, 1991 yilda (1) YTHda 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 YTHning o'z miqyosidagi YTHni 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.

Avtombillashtirish rivojlangan davlatlarda YTH oxirgi 7 yil (1993-1999 yillar) ichidagi o'zgarish ko'rsatkichlari.

Jadvaldag'i ko'rsatkichlardan ko'rindan, AQSH, Italiya, Polsha, Turkiya va Portugaliya davlatlaridan tashqari barcha davlatlarda YTH umumiyligi 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 umumiyligi sonining kamayishi 27,7% tashkil etadi, bu ko'rsatkich avtombillashtirish yuqori bo'lgan davlatlar erishgan yutuqlarning eng yuqorilardan biridir.

Falokatlilik darajasining asosiy ko'rsatkichlaridan biri YTHning og'irlik darajasidir. Halok bo'lish va tan jarohati olish yuqori bo'lgan davlatlarda 1997 yil YTHda jabr ko'rganlarning absolyut qiymati ma'lumot keltiriladi.

YTH ning og'irlik darjasini bo'yicha rivojlangan davlatlardagi absolyut qiymat bo'yicha qaralganda, O'zbekiston Respublikasida ularning soni eng past ko'rsatkichga ega, agar YTHni og'irlik darjasini bo'yicha solishtirish tahlilini har 100 ta YTHda 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 YTHning og'irlik darjasini 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 YTHda tezlik yuqori bo'lganligi oqibatida jabrlanuvchilar soni ko'p bo'ladi.

Yo'l-transport hodisalarini tahlil qilishning asosiy vazifalari va usullari

Harakat xavfsizligini tashkil etish uchun aniq tadbirlar belgilashda asosiy tayanch ko'rsatma sifatida YTHni har taraflama chuqur obyektiv 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;
- YTHni tahlil qilish uchun universal dastur tuzish maqsadida.

Maqsad va vazifalariga qarab YTH ni tahlil qilishning miqdoriy, sifat va topografik usullari mavjud. YTHni miqdoriy usul bilan tahlil qilishda halokatlarning absolyut, nisbiy va solishtirma ko'rsatkichlari o'rGANILADI.

Halokatlarning absolyut ko'rsatkichlariga quyidagilar misol bo'ladi: YTHning umumiyligi (yillik, oylik, kvartal) soni; YTHda jarohat olganlar (vafot etganlar) soni; jarohat olganlarning yoki vafot etganlarning yoshiga, kasbiga qarab YTH dagi soni; haydovchilarning aybi bilan vafot etganlar; 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 umumiyl ko'rinishda quyidagi formula orqali hisoblash mumkin.

$$O = KA / B$$

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*104 olinsa, bunda juda ko'p ishlataladigan 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 foydalilanildi.

Uzun bir xil geometrik elementga ega yo'l uchastkalarini hisoblashda YTH sonini 1 million avtomobil-kilometrga nisbati bilan o'lchanishi qabul qilinib, nisbiy halokatlilik koeffitsienti quyidagi formula bilan aniqlanadi.

$$N = \frac{10^6 Z}{365 L N}; \quad \text{YTH soni/mln.km.}$$

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'pri, yo'l o'tkazgich, chorraha va h.k.) yo'l sharoiti bilan farqlanadigan uchastkalar nisbiy halokatlilik koeffitsienti odatda quyidagi formula bo'yicha aniqlanadi.

$$N = \frac{10^6 Z}{365 N}; \quad \text{YTH soni/mln.avt.}$$

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, piyodalarini bosib ketish yoki YTH halok bo'lgan bvafot etganlar, 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 YTHni 21,4% piyodalar aybi bilan bo'lganligini aytish joiz.

YTHni tahlil qilishning sifat usuli hodisalarning nima sababdan

vujudga kelganini aniqlashga qaratiladi. Bu usul bilan yo'l harakatini tashkil etuvchilar «avtomobil-haydovchi-yo'l-piyoda-muhit» tizimidagi elementlarning qaysi birining aybi bilan yoki bиргаликдаги та'siri natijasida vujudga kelgan YTHni tahlil qilish odat tusiga kirgan. Masalan, avtomobil yo'lining ma'lum chorraha bo'lagida yo'l sharoitiga bog'liq ravishda YTH vujudga kelishi, unda piyodalarining o'rni yoki ma'lum yoshdagi haydovchilar sodir etadigan YTH turi, vaqt va h.k.

Yo'l-transport hodisalarining vujudga kelish joylarini aniq ko'rsatish uchun topografik usuldan foydalilanadi. Hozirda asosan uch turdag'i topografik tahlil o'tkaziladi: haritada, chiziqli grafikda (yo'l-ko'cha bo'yicha) va masshtabli sxema.

Shahar, tuman yoki viloyatning masshtabli xaritasida bir yoki bir necha yillar ichida sodir etilgan YTHni ko'cha-yo'l, maydonlarda aniq joylarini shartli belgilar yordamida ko'rsatiladi. Bunday YTH haritasi yordamida YTHni ko'p bo'ladigan joyi, turi, vaqt va hokazolar aniqlanib, ularni tahlil qilish natijalariga tayangan holda harakat xavfsizligini oshirish borasida aniq tadbirlar belgilanadi.

YTHni chiziqlik grafigi ko'cha va yo'lning butun uzunasi bo'yicha yoki ma'lum bo'lagi uchun haritaga nisbatan katta masshtablarda YTHni joylashni ko'rsatadi. Masshtab katta bo'lganligi sababli YTH yo'lning qanday elementlarining kamchiligi bilan sodir bo'lganligini yoki boshqa sabablarni aniq topishda bu usul ijobjiy natijalar beradi.

YTHni masshtabli sxemasida yo'l chorrahasini, temir yo'l kesishmasini yoki boshqa yo'l bo'lagida bo'lgan YTHni katta masshtablarda barcha yo'l qatnashchilarini (transport vositasini, piyodani) sxematik ravishda joylashtirilib ko'rsatiladi. Sxemani tahlil qilish natijasida YTH nima sababdan vujudga kelgani va har bir ishtirokchining hodisani oldini olish bo'yicha imkoniyatlari qay darajada ekanligi aniqlanadi. Bu sxemada transport vositalari va piyodalarining harakatlanish traektoriyalari ko'rsatilib, keyinchalik hodisa ro'y bergen joydagi yo'l sharoitini yoki harakatni tashkil etish bo'yicha o'zgartirish takliflari ishlab chiqiladi.

YTHni tahlil qilida avtomobil-yo'l xo'jaliklarida va davlat harakat xavfsizligi xizmati tizimida ko'pchilik hollarda amaliyatda uchraydigan

savollarni yechishda va sodda tushunarli bo'lishda jadval, grafik, gastrogramma, tsiklogramma yoki topografik ko'rinishlarda foydalilanildi.

Yo'l-transport hodisalari to'g'risidagi ma'lumotlarni yig'ish tizimi. Yo'l-transport hodisalarini maxsus kartochkalarda va formalarda hisobga olish

YTHni hisobga olish ishlari O'zbekiston Respublikasi hududida 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 YTHni alohida hisob qilib boradilar, bunda ular birlamchi axborotni DHXN bo'linmalaridan oladilar. Masalan «Toshshaharyo'lovchitrans» uyushmasi, «Uzneftgaz» korporatsiyasi avtokorxonalariga tegishli avtomobillar sodir etgan YTHni, «O'zavtoyo'l» kontserniga tegishli yo'l xo'jaliklarida esa umum foydalanuvdagagi 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.

YTHni 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 YTHda halok vafot etganlar yoki jarohat olganlar kiradi. Bunday YTH ma'lumotlari maxsus kartochkalarda hisobga olinib, davlat statistika hisobiga kiritiladi.

Agarda YTHda jarohat ko'rmasdan faqat moddiy zarar ko'rilsa yoki yengil jarohat olinsa, bunday holatda YTHni 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'limgan vaqtida davolansa yoki birinchi tibbiy yordamdan keyin qatnab davolanish belgilansa, uholda YTHda jarohat olgan hisoblanadi.

YTHni hisobga olish uchun O'zbekiston Respublikasi hududida barcha DHXX xodimlari tomonidan bir xil turdag'i YTH kartochkasi to'ldiriladi.

Avtotransport korxonalarida «Harakat xavfsizligi xizmati» xodimlari korxonaga tegishli bo'lgan transport vositalari sodir etgan YTHni 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 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 vaqt va joyi, yo'l varaqasi raqami, qoidabuzarlik turi, haydovchining imzosi, ko'rilgan chora va natijalar.

Yo'l xo'jaliklari o'z tasarrufida bo'lgan avtomobil yo'llarida yuz bergen (asosan yo'l sharoiti kamchiligi bilan) YTHni hisobga olib, uni YTH-1 formada yoki alohida daftarda quyida ko'rsatilgan jadval ko'rinishida qayd etadi. YTHning 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 elektron shaklda to'latish mumkin. Bu kartochkalarning afzalligi u yoki bu ko'rsatkichlarni belgilab, hamma ma'lumotlar shaxsiy elektron shaklda kiritiladi. Kartochka quyidagi bo'limlardan tashkil topgan: umumiylar, yo'l qoplamasining turi, qatnov qismining holati, ob-havo to'g'risida ma'lumot, trasport 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 elektron shaklning roli juda katta bo'lib, hozirda rivojlanganbarcha davlatlarda YTHni yig'ish va uni tahlil etishda elektron shakldan 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. YTHlari to'g'risidagi ma'lumotlarni yig'ish va uni so'ralsan 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 YTHni tahlil qilish.
8. Harakat xavfsizligini ta'minlashga qaratilgan me'yoriy xujjalalar va davlat standartlarining holatini o'rganish, ularni qayta ishlab chiqish hamda keljakda bu ishlarni rivojlantirish borasidagi ishlarni olib borish.
9. Haydovchilar tayyorlash va qayta tayyorlash tizimini nazorat qilish.

Yo'l-transport hodisasi vujudga kelishida avtomobilning, haydovchining va yo'l sharoitining o'rni

Statistika ma'lumotlariga ko'ra, ba'zan avtomobilarning texnik nosozligi oqibatida YTH bo'lishi qayd qilinadi. Bunda asosan transport vositasi tormozi, boshqaruvin tizimi, shinasi, harakatga keltiruvchi agregat va mexanizmlari holati ko'zda tutiladi. Avtomobildagi nosoz isitish, sovutish tizimi, haydovchi o'rindig'inining noqulay holati, noto'g'ri

o'rnatilgan orqa ko'rinishni tasvirlovchi oyna yoki old ko'rinish oynasi tozalagichining noto'g'ri ishlashi birinchi qarashda YTHni keltirib chiqarishga sababchi emasdek tuyuladi. Ammo bu keltirilgan kamchiliklar haydovchilar psixofizologik holatini yomonlashtirib, oqibatda YTH kelib chiqishiga to'g'ridan-to'g'ri sabab bo'ladi. Afsuski, amaliyotda ko'pchilik hollarda bunday omillar avtomobilning texnik nosozligi emas, balki haydovchining diqqatsizligi oqibatida kelib chiqqan deb qaraladi.

YTHni avvalgi ittifoq miqyosida tahlil qilingan natijalariga ko'ra, avtomobillarning nosozligi tufayli sodir etilgan hodisalar umumiy sonidan 3-5% tashkil etishi aniqlangan.

Yo'l harakatini tashkil etishdagi «avtomobi-haydovchi-yo'l-piyoda-muhit» tizimida harakat xavfsizligini ta'minlashning asosiy garovi-bu haydovchining yo'l harakati qoidalariiga mos ravishda harakat tartibini tanlashdan iboratdir. Professor V.F.Babkov ta'kidlanganidek, 75-80% YTH haydovchilarning aybi bilan sodir etilgan. Bundan haydovchilarni mast holatida vujudga keltirgan YTHni istisno qilinsa, unda kamida 45-50% falokatlar haydovchining tartibsiz harakatlanishi natijasida bo'ladi.

Yo'l sharoitining YTH sodir etilishidagi o'rni to'g'risidagi tadqiqotchilar aniqlangan ko'rsatkichlar va davlat statistikasi hisoblarida keltirilgan ko'rsatkichlar o'rtasida katta farq mavjud. Masalan, 70-80 yillarda tadqiqochlar YTH vujudga kelishida yo'l sharoitining 65-75% o'rni bor deb ko'rsatgan bo'lsalar, sobiq Ittifoq statistika hisoblarida esa 7,1-12,1% deb kiritilgan. O'zbekistonda bu ko'rsatkich 0,27-5,22% deb aniqlangan. Avvalgi butun Ittifoq harakat xavfsizligi ilmiy tekshirish markazi xodimlari 1991 yil keng miqyosda avtomobil yo'llarida o'tkazilgan tadqiqotlar natijasida YTHni vujudga kelishining 40-45% yo'l sharoitini bevosita yoki bilvosita sababchilari ekanligini bildiradi, lekin davlat statistika hisobida esa avvalgi ko'rsatkichlar darajasida qayd qilingan.

YTHni vujudga kelish sabablari bo'yicha mutaxassislarning fikri bilan qayd etilgan davlat statistikadagi ma'lumotlarning farqini quyidagicha tushuntirish mumkin. Yuz bergan YTHni qayd qiladigan kartochka asosan davlat inspektori tomonidan to'ldiriladi. Kartochka

to'ldiruvchi inspektorlar yo'l sharoitini kompleks ravishda «A-H-P-M» tizimning o'zaro bog'liqligini va har bir tizim elementlarning xususiyatlarini to'laligicha tushunmasligi natijasida sodir etilgan YTHning sababini to'g'ri ko'rsata bilmaydilar. Bunig natijasida esa doim ham ro'y bergen YTHga to'g'ri obyektiv xulosa qilinmaydi.

Chet davlatlarda yo'l sharoitining yomonligi oqibatida qo'yidagi miqdorda YTH umumiy soniga nisbatan Angliya-6,7%; Ispaniya -6,5%; Frantsiya-10,8%; Shvetsiya-6,1%; Yugoslaviya-20,4%; Yaponiya-17,3% sodir etilgan.

YTHning vujudga kelishida piyodalar o'rmini alohida ta'qidlab o'tish darkor, chunki ko'pchilik hodisalarga piyodalarning avtomobil yo'llarning belgilanmagan joylarda o'tishlari, shuningdek, yo'l harakati qoidalari bo'yicha amaliy ko'nikmalari yo'qligi sabab bo'ladi.

O'zbekiston Respublikasi avtomobil yo'llarida 1971-1998 yillar mobaynida sodir etilgan YTH ni tahlil qilish natijasida texnika fanlar nomzodi A.A.Nazarov YTH qatnashchilarining umumiy sonidan 25-30% bolalar tashkil etishini aniqlanadi. Aholi punktidan o'tgan avtomobil yo'lining eng xavfli bo'lagi bolalar muassasalari mintaqasi (250-300 m) bo'lib, bolalar ishtirokidagi YTH 50÷55% shunday joylarda sodir etiladi.

Yo'l-transport hodisalari natijasida vujudga keluvchi iqtisodiy zararni baholash

Harakat xavfsizligini oshirish uchun bajariladigan ishlar ko'lagini 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'lagini aniqlashda YTH natijasida xalq xo'jaligiga keltirilgan zararni baholash zarur.

Davlat statistikasiga kiritilmaydigan bitta YTH dan keladigan

zararni quyidagi formula orqali hisoblash mumkin.

$$P^*S+P_1+P_2$$

Bu yerda: S-transport vositasining, yo'l sharoitlarining yoki ortilgan yukning buzilishidan bo'ladigan zarar; P_1 -YTH bo'lган joyda boshqa o'tayotgan transportlar yo'qotadigan vaqtdan va yo'l harakat qismini tozalashga ketadigan harajatlar;

P_2 -DHXN tomonidan ketadigan harajatlar.

Davlat statistikasiga kiritiladigan bitta YTH bo'ladigan o'rtacha zararni quyidagi formulaga asosan aniqlash mumkin:

$$\Pi^1 = \Pi_e n_e + \Pi_0 n_0 + \Pi_x n_x + S_1 + \Pi_1^1 + \Pi_2^1; \text{ so'm}$$

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 bvafot etganlar sonini hisobga oluvchi koeffitsientlar, bu koeffitsientlar shahardan tashqaridagi yo'llar uchun $n_0*0,06$, $n_0*0,758$, $n_x*0,182$; S_1 , Π_1^1 , Π_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:

$$\Pi = 365 m_t \sum_{t=l}^{t=T_a} \frac{L \cdot N_t \cdot C_{nt7.5}}{(1 + E_{H\Pi})}$$

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 vaqtлага to'g'ri keladigan harajatlarni keltirish me'yori, 0,08.

Yuqorida keltirilgan m_t , S_{nt} , Ye_{NP} qiymatlarini t yillar o'zgarishi bo'yicha «VSN» 3-81 me'yoriy xujjatdan yangi narxlarni hisobga olgan holda qabul qilish mumkin.

Nazorat savollari:

1.O'zbekiston Respublikasida avtomobillashtirish va yo'l tarmog'ini

o'sish ko'rsatkichlari.

2. Transport va piyodalar harakati tavsiflovchi ko'rsatkichlari.
3. Yo'l harakati xavfsizligiga ta'sir etuvchi asosiy omillar.
4. Transport vositalarining texnik holati.
5. Yo'l transport hodisalari va ularning tahlili.

8. PIYODALARING HARAKAT XAVFSIZLIGINI OSHIRISH YO'LLARI

AVTOMOBILNING HARAKATI NAZARIYASI. AVTOMOBIL TRANSPORTINING EKSPLUATATSION KO'RSATKICHLARI

Piyodalar harakatini tashkil etish tamoyillari

Piyodalar harakatini tashkil etish avtomobil yo'llarini va shahar ko'chalarini ikki 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 mintqa.

Piyodalar harakatini tashkil etish quyidagi tamoyillar bo'yicha amalga oshiriladi:

1. Piyodalar transport vositalarining harakatiga ta'sir ko'rsatmaydilar.
2. Piyodalar transport vositalarining harakatiga qisman (vaqtı-vaqtı bilan) ta'sir ko'rsatadilar.
3. Piyodalar transport vositalarining harakatiga ta'sir ko'rsatadilar.

Birinchi tamoyil talabini bajarish uchun piyodalar harakatini tashkil etishda chorraha va tutashmalar mintaqasida piyodalar yo'lning (ko'chaning) bir tarafidan ikkinchi tarafiga o'tishi uchun tunneli yoki qatnov qismining ustidan yo'l o'tkazgich inshootlari quriladi. Shuningdek, ikki chorraha oralig'ida piyodalar harakatlanishi uchun yo'lning ikki tarafidan yoki bir tarafidan yo'lka belgilanib, piyodalar yo'lning qatnov qismiga chiqishini bartaraf etish uchun to'siqlar o'rnatiladi. Bu tamoyil bo'yicha piyodalar harakatining tashkil etilishi avtomagistrallarda, yuqori darajali yo'llarda va asosan tezyurar shahar ko'chalarida nazarda tutiladi. Chorrahada yoki tutashmada bunday harakatning tashkil etilishi natijasida piyodalar va transport vositalari

orasida ziddiyatli vaziyat vujudga kelmaydi. Rivolangan mamlakatlarning shahar ko'chalarida va avtomagistrallarida shu tamoyil bo'yicha harakat tashkil etilgan bo'lib, piyodalar o'tish joylarida YTH kuzatilmaydi. Oxirgi yillarda O'zbekiston Respublikasining katta shaharlarida, ayniqsa, Toshkent shahrida piyodalar uchun yer usti o'tish yo'llari qurilishi keng rivojlanmoqda va shu mintaqadagi harakat xavfsizligini ta'minlanishi bilan birgalikda, transport vositalari o'rtacha tezligining oshishiga erishildi. Afsuski, ko'pchilik hollarda piyodalar bunday mintaqalarda yo'l harakati qoidalarini buzib, qatnov qismida harakatlanishi natijasida yer osti va usti yo'llarining samaradorligi pasayishi, ayniqsa bu sutkaning qorong'i vaqtida kuzatiladi.

Ikkinchи tamoyil boshqariladigan chorrahalarda uchraydi. Bunday piyodalar harakatini svetofor yoki tartibga soluvchi shaxs yordamida qatnov qismi ustida amalga oshiriladi. Buning uchun chorraha yoki tutashma mintaqasida yo'l belgi chizig'i yordamida (1.14.3 belgisi) piyodalar o'tish joyi belgilanib, ularning harakatini tartibga solish uchun boshqa yo'l belgilari (1.20.5, 5.16.1 va 5.16.2) va piyodalar svetofori yoki transport svetaforlaridan foydalaniladi. Hozirgi kunda O'zbekistonning ko'pchilik shaharlarida piyodalar harakati shu tamoyil bo'yicha tashkil etilgan.

Uchinchi tamoyil avtomobil yo'llari aholi yashash joylaridan tashqarida va shaharlardagi mahalliy ahamiyatdagi ko'chalarda qo'llaniladi. Bu turdagи piyodalarning harakatini tashkil etishda boshqarilmaydigan chorraha va tutashmalarda piyodalarning o'tish joylari 1.14.1 yoki 1.14.2 yo'l belgi chizig'i va 1.20, 5.16.2 yo'l belgilari bilan jihozlanadi. Chorrahalarda va tutashmalar oralig'ida piyodalar trotuar bo'ylab yoki avtomobil yo'lining yoqasidan bir yoki ikki taraflama harakatlanishlari mumkin. Bunday harakat tashkil qilingan chorrahalarda va yo'l bo'laklarida piyodalar transport vositalarining harakatlanishiga har taraflama salbit ta'sir ko'rsatib, ko'plab YTHlar vujudga kelishiga shuningdek, transport vositalari tezligi pasayishiga sababchi bo'ladilar.

Avtomobil yo'llarining aholi punktlaridan o'tgan uchastkalarida harakatlanish uchun birmuncha noqulayliklar vujudga keladi. Ular

asosan mahalliy harakatning ko'pligi, piyodalarining harakati, jamoat transportlarining to'xtash joylari mavjudligi, yo'l yaqinida joylashgan har xil binolar borligi «tranzit» avtomobillarning o'tishiga katta halaqit beradi.

O'zbekiston yo'l tarmoqlarining 55-95%i aholi yashaydigan joylardan o'tgan bo'lib, Rossiya va Ukraina yo'l tarmoqlaridagi huddi shunday ko'rsatgichga nisbatan 2-2.5 barobar ko'p demakdir.

Harakat miqdori aholi yashaydigan joydan o'tgan qismlarda 8-15, ayrim hollarda esa 20 ming avt/sutka bo'lishi mumkin. Jamlovchi halokatlik koeffisentlar yig'indisi ba'zi bir hollarda 180-350 miqdorga yetadi yoki bu meyordagi ko'rsatkichdan 4,5-7 marta ko'pdir. Yana shuni aytib o'tish kerakki, Toshkent viloyatida avtomobil yo'llari yoqasida aholi punktlarining joylashib borishi aholi punktining yo'l yoqasida yildan-yilga o'sib borishi yo'lning ahamiyatiga qarab 1,5-4.0% tashkil qilar ekan.

Avval aytib o'tganimizdek, O'zbekiston yo'llarida transport oqimida avtomobil transporti bilan traktorlar va qishloq xo'jalik mashinalari birgalikda harakat qilishi natijasida ma'lum qiyinchiliklar tug'iladi, aholi yashaydigan uchastkalarda esa bu noqulayliklar ortadi.

Piyodalar o'tish joylarida zidiyatsiz harakatni tashkil etish

Aholi punktidan o'tgan yo'llarda harakatni to'g'ri tashkil qilish uchun quyidagi ishlarni amalga oshirish kerak:

1. Yo'l belgisini, yo'l belgi chizig'ini, yo'l to'sig'ini va yo'naltiruvchi qurilmalarni joylashtirish.
 2. Yengil va yuk avtomobillarini alohida harakat tasmalari bo'yicha harakatlantirish.
 3. Ajratuvchi tasma 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 tashkil qilish.
 7. Velosipedchilarining harakatini tashkil qilish.
- Sutkaning qorong'i davrida avtomobillarning harakatlanish sharoiti

kunduzgi vaqtdagidan keskin farq qiladi, kunduz kuni ob-havo yaxshi bo'lgan vaqtda haydovchi to'g'ri uchastka yo'lida 1000 metrdan ortiq masofani ko'radi. Havo bulut bo'lsa, 800-900 metr masofani ko'rishi mumkin. Kechasi avtomobillarning uzoqni yoritish faralari yordamida yo'l qoplamasи ustida yotgan narsani haydovchi 100-130 metr masofadan ko'radi. Bu esa kunduzgi ko'rinishga nisbatan 8-10 marta kam. Lekin ko'rish masofasi kechasi keskin kamayishiga qaramasdan haydovchilar tezlikni kduz kunidagiga nisbatan atigi o'rtacha 5-10 km/soat kamaytiradilar. Shu sababli YTH 45-50 % qorong'i vaqtga to'g'ri keladi, hatto bu vaqtda harakat kunduz kunidagidan 2-3 marta kam kuzatilsa ham.

Aholi yashaydigan joylarda yo'lning qatnov qismining o'rtacha ravonligi (yorug'lik) I darajali yo'llar uchun 0.8 kd/m^2 , II darajali yo'llar uchun 0.6 kd/m^2 va chorrahالarga yaqinlashish uchastkalarida 0.4 kd/m^2 bo'lishi kerak.

Agarda qatnov qismining kengligi 12 metrdan oshmasa, sun'iy yoritish chiroqlari tayanchlarining bir tomondan o'rnatilishi ma'qul. Qatnov qismining eni 12 metrdan katta bo'lgan holda tayanchlarni yo'lning ikki tomoniga qarama-qarshi yoki shaxmat shaklida o'rnatilishi tavsiya etiladi. Ajratuvchi tasmaning eni 5 metrdan kam bo'lsa, lampa

Transport vositalarining parametrlari. Transport vositasiga ta'sir etuvchi kuchlar. Balandlikka harakatlanishdagi qarshilik kuchi. Havoning qarshilik kuchi. Inertsiya kuchi. Tortish kuchi. Shina bilan qoplamaning tishlashish kuchi.

Avtomobil transporti yuk tashuvchi, yo'lovchi va maxsus turlarga bo'linadi.

Yuk avtomobillari o'z navbatida:

- yuk tashuvchi avtomobillarga;
- etakchi avtomobillarga;
- tirkamalar va yarim tirkamalarga bo'linadi.

Yo'lovchi avtomobillar yo'lovchilarni tashishga mo'ljallangan bo'lib ular o'rindiqlar soniga qarab:

- yengil avtomobillar:

- avtobuslarga bo'linadi.

Maxsus avtomobillar ma'lum ishlarni bajarishga mo'ljallangan mexanizm, asbob va uskunalar bilan jixozlangan bo'ladi. Bularga sanitariya, o't o'chirish, avtosisternalar, sement tashuvchi, ko'cha supuruvchi, yuk ortish avtomobilari va boshqalar kiradi.

Avtomobillar umumfoydalanadigan yo'llarda harakatlanishga mo'ljallangan va yo'ldan tashqarida foydalanadigan- karyer avtomobillariga bo'linadi.

Barcha avtomobillar ikki raqamdan iborat g'ildirak formulasi bilan tavsiflandi. Birinchi raqam – umumiyl g'ildiraklar, ikkinchi- tortuvchi g'ildiraklar soni. Masalan, Neksiya avtomobili 4X2, Niva-Shevrole 4X4 g'ildirak formulasiga ega.

Barcha avtomobillar quyidagi asosiy parametrlar bilan tavsiflanadi:

Gabarit parametrlar. Bunga transport vositasining uzunligi, eni, balandligi, bazasi, g'ildirak izlari orasidagi masofa, yo'l tirqishi(avtomobilning eng pastki nuqtasidan yo'lgacha bo'lgan masofa), eng kichik burilish radiusi kiradi.

Og'irlilik parametrlari Bularga to'liq og'irlilik-transport vositasining yuk, haydovchi, va yo'lovchilar bilan ishlab chiqaruvchi korxona tomonidan belgilangan og'irligi.

Yuk ko'tarish qobiliyati- transport vositasining tavsifnomasida ko'rsatilgan yuk og'irligi. Transport vositasining o'zining og'irligi(Aslahalangan,yuksiz, yoqilg'i, moylash, sovitish ash'yolari va jixozlari bilan).

Tortish qobiliyati. Transport vositasining tortish qobiliyati yuqori tezlik bilan yurishi, yo'l qarshiligi katta bo'lgan yo'l bo'lagida harakatlana olishi bilan tavsiflanadi. Tortish qobiliyati tortish g'ildiraklaridagi har xil tezliklardagi tortish kuchiga bog'liq.

Tortish qobiliyati maksimal tezlik, tezlanish vaqt (ma'lum tezlikka yetguncha ketgan vaqt, ma'lum yo'l bo'lagini bosib o'tish uchun sarflangan vaqt), harakatlanish mumkin bo'lgan maksimal nishablik bilan tavsiflanadi.

Tormozlanish qobiliyati. Transport vositalarining tormozlanishi tormoz yo'li, to'xtash yo'li va sekinlashish ko'rsatkichlari bilan

tavsiflanadi.

Turg'unlik - transport vositasining sirpanish, siljish va ag'darilib ketishiga qarshi xususiyati.

Boshqaruvchanlik- transport vositasining haydovchi belgilagan yo'nalishda harakatlanish xususiyati.

O'tuvchanlik - transport vositasining notekis joylarda kuzovning pastki qismlari bilan tegmasdan harakatlana olishi.

Yoqilg'i tejamkorligi Transport vositasining belgilangan masofada sarflagan yoqilg'i miqdori bilan (ko'pincha 1/100 km), bir birlik bajarilgan transport ishi uchun sarflangan yoqilg'i(g/tkm) bilan tavsiflanadi. Yoqilg'i tejamkorligi transport vositasi dvigatelining quvvati va uning texnik holati, transmissiyaning texnik holati va unda ishqalanishlarni yengish uchun sarflanayotgan yoqilg'i, transport vositasining yuklanganligi, harakatlanish rejimi, haydovchining kvalifikatsiyasi, yo'l sharoiti va boshqalarga bog'liq..

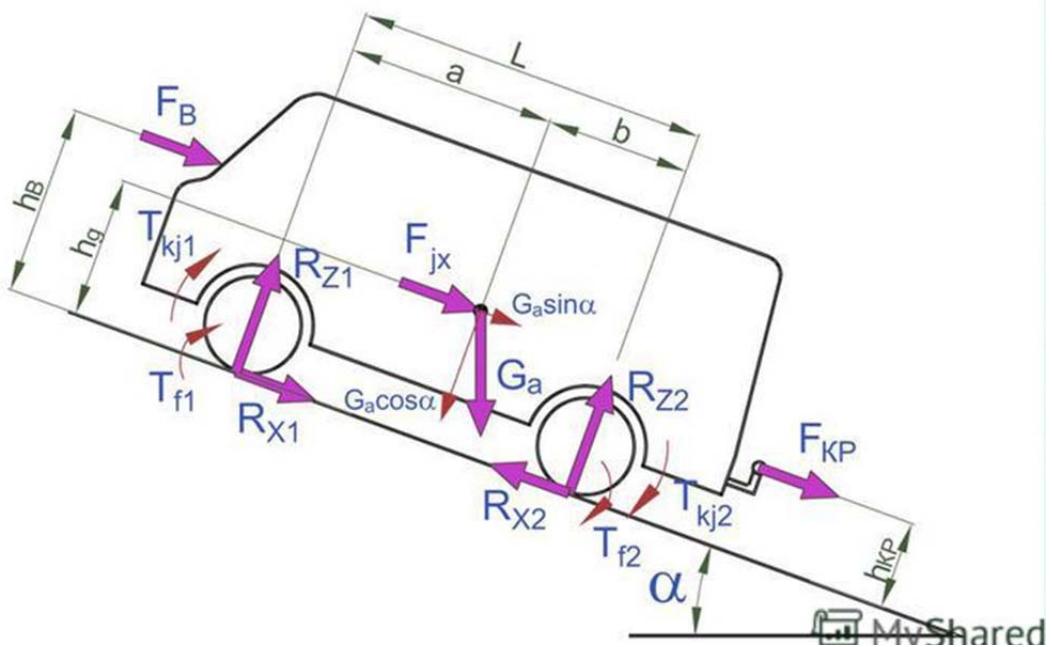
Transport vositasining tavsifnomasida asosan yoqilg'inинг nazorat sarfi ko'rsatiladi. Yoqilg'inинг nazorat sarfi quyidagi sharoitda aniqlanadi: quruq, gorizontal, qattiq qoplamali yo'lida, shamolsiz sharoitda, shu transport vositasiga xos bo'lган tezlikda, belgilangan og'irlikda. Transport vositasining yoqilg'i nazorat sarfiga qarab uning texnik holatini belgilanishi mumkin. Quyidagi jadvalda ayrim avtomobillarning nazorat yoqilg'i sarfi keltirilgan.

Avtomobillar	Benzin markasi	Yoqilg'i sarfi 1/100 km.
Malibu	AI – 92	7.3-11.2
Traker	AI – 92	8.0-14
Gentra	AI – 92	7.0-8.5
Nexia 3	AI – 92	6.5-8.0
Spark	AI – 92	4.2-6.6

Transport vositasining yoqilg'i nazorat sarfi ekspluatatsiya sharoitida o'zgarishi mumkin. Shahar sharoitida yoqilg'i sarfi ortadi.

Transport vositasiga ta'sir etuvchi kuchlar

Avtomobilga harakat vaqtida quyidagi kuchlar ta'sir etadi: tortish kuchi, harakatga qarshilik kuchlar va inertsiya kuchi rasm-1-2. Inertsiya kuchi harakat rejimiga qarab oldinga, orqaga va ko'ndalang yo'naliishga qaratilgan bo'lishi mumkin.



Avtomobilga ta'sir etuvchi kuchlar va momentlar

Harakatga qarshilik kuchlariga: g'ildirakning g'ildirashiga qarshilik kuchi - R_f , avtomobilga havoning qarshilik kuchi - R_w , balandlikka chiqishga qarshilik kuchi - R_i , inertsiya kuchi - R_g . Qarshilik kuchlarini yengish uchun avtomobilning dvigateli ishlab chiqargan quvvat sarflanadi. Dvigatelda hosil bo'lgan burovchi moment transmissiya orqali yetakchi g'ildiraklarga uzatiladi. G'ildiraklar aylanib yo'l qoplamasiga ta'sir etuvchi aylanma kuch hosil qiladi. Yo'lning teng aks ta'sir etuvchi kuchi avtomobilni harakatlanishiga olib keladi. Avtomobilga ta'sir etuvchi barcha kuchlarni quyidagi ifoda bilan ko'rsatsh mumkin:

$$R_t = R_f + R_w + R_i + R_g.$$

bunda

R_t – tortish kuchi

R_f - g'ildirashga qarshilik kuchi

R_i - balandlikka chiqishga qarshilik kuchi

R_w - havoning qarshilik kuchi ,
 Rg. . inertsiya kuchi

Bu ifoda tortish balansi formulasi yoki kuchlar muvozanati tenglamasi deb nomlanadi va tortish kuchini qanday taqsimlanishini aniqlaydi.

G'ildirakning g'ildirashiga qarshilik kuchi shinaning yo'l qoplamasи bilan ta'siri natijasida hosil bo'ladiva quyidagi ifoda bilan aniqlanadi:

bunda R_f - g'ildirashga qarshilik kuchi

Ga – avtomobilning og'irligi

f - g'ildirakning g'ildirashiga qarshilik koeffitsienti

α - yo'lning bo'ylama qiyaligi, grad.

G'ildirakning g'ildirashiga qarshilik koeffitsienti yo'lning qarshilik kuchiga ta'sir etuvchi barcha omillarni hisobga oladi va quyidagi qiymatlarga teng:

yaxshi holatdagi asfalt	- 0,015-0,018
qoniqarli holatdagi asfalt	- 0,018-0,020
shag'alli yo'l	- 0,020 – 0,025
tosh terilgan yo'l	- 0, 023– 0, 030
gruntli yo'l	- 0, 025 - 0,030
quruq qumli yo'l	- 0, 100 – 0,300
muz	- 0,018-0,020

Balandlikka chiqishga qarshilik kuchi Avtomobil yo'llari gorizontal, nishablik va balandliklardan iborat. Gorizontal yo'llar kam uchraydi. Yo'lning nishabligi uning burchagi α yoki i bilan tavsiflanadi rasm-3.

$$i = \frac{H}{B} = \operatorname{tg} \alpha$$

bunda H - nishablikning balandligi, m

V - nishablikning uzunligi , m

Kichik nishabliklarda $i = \operatorname{tg} \alpha = \sin \alpha$ teng deb olinishi mumkin.

Nishablikka harakatlanayotgan avtomobilning og'irlilik kuchi Gani 2 ta

tashkil etuvchi: nishablikka paralel $G \sin \alpha$ kuchi va nishabilikka perpendikulyar $G \cos \alpha$ kuchlarga ajratamiz.

$G \sin \alpha$ kuchini Ri ifoda bilan belgilaymiz, bu kuch balandlikka chiqishga qarshilik kuchidir.

$$\mathbf{R}_i = \mathbf{G} \sin \alpha = \mathbf{G} i$$

Avtomobil nishablikka harakatlanganda bu kuch teskari ta'sir etadi.

Zamonaviy avtomobil yo'llarining ko'ndalang profilidagi nishabliklar uzuluksiz o'zgarib borishi mumkin. Balandlikka chiqishga qarshilik kuchi ham o'zgarib boradi.

Havoning qarshilik kuchi. Avtomobilning harakati vaqtida unga xavoning qarshilik kuchi ta'sir etadi. Bu kuch quyidagi ifoda bilan aniqlanadi:

$$R_w = K F V_a^2$$

bunda K - xavo qarshilagini yengish koeffitsienti

F - avtomobilning old yuzasi, m^2

V_a - avtomobilning tezligi, m/s

Inertsiya kuchi Avtomobilga harakat vaqtida inertsiya kuchlari ta'sir etadi. Avtomobilning tezligini o'zgarishi inertsiya kuchini hosil qiladi. Inertsiya kuchi avtomobilning massasiga bog'liq.. Inertsiya kuchi quyidagi ifoda bilan aniqlanadi:

$$\mathbf{R}_g = \frac{G a}{g} \mathbf{j}$$

bunda g - erkin tushish tezlanishi, m/s^2

j - avtomobilning tezlanishi, m/s^2

G'ildirak shinasining yo'l qoplamasi bilan tishlashish kuchi.

Avtomobilning harakatlanishi uchun yetakchi g'ildirak bilan yo'l qoplamasi tishlashishi natijasida tishlashish kuchi paydo bo'ladi.

Tishlashish kuchi avtomobil massasiga, shina va yo'lning holatiga bog'liq..

$$\mathbf{R}_{sts} = \mathbf{G} a \varphi$$

bunda R_{sts} - tishlashish kuchi

$G a$ - avtomobilning og'irligi

φ - tishlashish koeffitsienti

Tishlashish koeffitsienti shinaga, yo'l qoplamasiga va ularning holatiga bog'liq

Tortish dinamikasi. Tormozlash xususiyatlari. Turg'unlik.

Boshqariluvchanlik. O'tuvchanlik. Haydovchining ish joyi.

Avtomobil transportining ekspluatatsion ko'rsatkichlari

Avtomobilning konstruktiv xavfsizligi to'g'risida tushuncha

Avtomobilning konstruktiv xavfsizligi deganda, uni ishlatish jarayonida atrof muhitga, harakat qatnashchilariga zarar yetkazmaslik va yo'l-transport hodisalarining oqibatlarini, og'irligini yumshatishga aytildi.

Bu xususiyat juda murakkab bo'lib, avtomobildan foydalanishni boshqa xususiyatlari bilan bog'liq. Konstruktiv xavfsizlik aktiv, passiv, avariyan dan keyingi va ekologik xavfsizliklarga bo'linadi.

Aktiv havfsizlik deb, transport vositasidagi yo'l-transport hodisasining (YTX) vujudga kelish ehtimolini kamaytirish xususiyatiga aytildi. Bu xususiyatlarga tortish—tezlik, tormozlash xususiyatlari, turg'unlik, boshqariluvchanlik, buriluvchanlik, informativlik, tovush va yoruglik signalizatsiyasi, manevrchanlik va boshqalar kiradi.

Tortish- tezlik xususiyatlari deb, turli ekspluatatsiya sharoitlarida transport vositasining tezlanish intensivligini va tezlik diapazonini o'zgarishini ta'minlanishiga aytildi. Avtotransport vositalarini tortish-tezlik xususiyatlari quyidagi ko'rsatkichlar bilan baholanadi:

- qattiq. qoplamali tekis gorizontal to'g'ri yo'l qismidagi maksimal tezligi;
- berilgan tezlikka erishish vakti;
- to'xtashgacha o'z inertsiyasi bilan yurgan yo'li;
- turli uzatmalardagi tezlanish harakteristikasi;
- bo'ylama profilli o'zgaruvchan yo'llarda tezlik harakteristikasi;
- transport vositasining eng pastki uzatmada doimiy tezlik bilan harakatlanadigan balandlikning eng katta miqdori.

Tortish- tezlik xususiyatlari dvigatel va tranmissiya harakteristikasi, massasi (og'irlik markazining joylashuvi), aerodinamik harakteristikasining g'ildiraklar o'lchami avtomobilning g'ildirashga

qarshiligi bilan o'lchanadi.

Tormozlash xususiyatlari kerakli intensivlikdagi sekinlashishni amalga oshirish va transport vositasini nishablikda to'xtatib turish bilan aniqlanadi.

Xalqaro amaldagi me'yoriy xujjatlarga asosan, transport vositasi quyidagi tormoz tizimlari bilan jihozlanishi kerak.

Ishchi - barcha sharoitlarda foydalanish uchun tezlikni pasaytirishga mo'ljallangan;

Ehtiyyot - ishchi tormoz tizimi ishdan chiqqanda, uning vazifasini bajarish uchun mo'ljallangan;

To'xtab turish - transport vositasini qo'zgalmas holatda to'tish uchun mo'ljallangan;

Qo'shimcha - nishablikda transport vositasi tezligini doimiy tutib turish uchun mo'ljallangan.

Avtomobilni tormozlash xususiyatlari sekinlashuv, tormozlash jarayonida sarflanadigan vaqt, tormoz yo'li bilan baholanadi.

Avtomobilning turg'unligi - bu surilish va ag'darilishga qarshilik ko'rsata olish xususiyati.

Avtomobilning boshqariluvchanligi - bu haydovchi bergen harakat yo'nalishini saqlash yoki o'zgartirishda eng kam jismoniy va ruhiy energiya sarflash xususiyatidir.

Stabilizatsiya deb, boshqariladigan g'ildiraklarga tashqi kuch ta'siri tugaganda, to'g'ri chiziqli harakat yo'nalishiga mos keladigan neytral holatini saqlash yoki tiklash xususiyatiga aytildi.

Informativlik — bu boshqariladigan transport vositasida harakatlanish jarayonining harakat qatnashchilari va transport vositalari haqidagi axborot bilan ta'minlash xususiyatidir.

Tovushli ishora - transport vositasi haydovchisini kerakli tovushli axborot bilan ta'minlash xususiyati.

Yorug'lik ishorasi - transport vositasini boshqa transport vositalariga nisbatan, yo'ldagi holatini belgilaydigan axborotni beruvchi qurilmasi bo'lib, ko'rinvchanlik esa, ish o'rnida haydovchiga yo'l-transport vaziyatini geometrik ko'rinishlarini ta'minlaydi. Ko'rinvchanlik oynalar o'lchami, kuzov tirkaklari kengligi va joylashuvi, haydovchini

ularga nisbatan joylashuvi, oyna tozalagich o'lchamlari, oyna yuvgich konstruktsiyasi, isitish tizimi va oynaga havo yo'naltirgichni joylashganligi va orqani ko'rsatuvchi ko'zgu o'lchamlari bilan belgilanadi.

Manevrchanlik - transport vositasini eng kichik maydonchada gorizontal tekislikda harakatlanish yo'nalishini o'zgartira olish qobiliyatidir.

Passiv xavfsizlik - bu avtomobilning yo'l-transport hodisasi oqibatlari og'irligini yumshatishni ta'minlash xususiyati. Piyodalar, yo'lovchilar, haydovchi jarohatlanishing oldini oladigan yoki oqibatlarini yumshatadigan xavfsiz avtomobil konstruktsiyasini yaratish bilan passiv xavfsizlikka erishiladi.

Passiv xavfsizlik tashqi va ichkiga bo'linadi. Tashqi passiv xavfsizlik talablari insonlarga tan jaroxati yetkazish ehtimolini oldini olishga qaratilgan. Bunga chiroqlar, ko'zgular, eshik dastalari kiradi. Ichki passiv xavfsizlikka esa, kabina ichida jarohat yetkazish mumkin bo'lgan detallarning bo'lmasligi talablari kiradi.

Ichki passiv xavfsizlikni ta'minlashga uncha qimmat turmaydigan va oddiy hisoblangan xavfsizlik tasmalaridan foydalilanadi. Ular ko'p hollarda haydovchi va yo'lovchilar hayotini YTH sodir etilganda asrab qoladi.

Shuningdek, bolalarning maxsus o'rindiqlari, peshoynalarning yangi konstruktsiyalaridan foydalanish, avtomobil asosini, eshik va yon tirgaklarni kuchaytirish, salon ashyolarining elastiklik va zichligini oshirish samarali tadbirlar hisoblanadi.

Avariyanidan keyingi xavfsizlik — YTHda odamlarni tezlik bilan transport vositasidan chiqarib olish va xavfsiz joyga ko'chirish hamda ularga birinchi tez tibbiy yordam ko'rsatishni ta'minlanishi bilan belgilanadi. Avtomobil konstruktsiyasida eshik qulflarining blokirovka qilinishi, evakuatsiya qilish qurilmasi, o't o'chirish, yonilg'i bakiga avtomatik ravishda yonishni susaytiradigan moddani purkash, elektr simlarini mahkamlanishi, ularni korroziyaga chidamliligi, salонни qoplash ashyolari va zararli gazlar ajralmasligini ta'minlash kerak.

Ekologik xavfsizlik - transport vositasining atrof-muhitga va odamlar

sog'ligiga minimal zarar yetkazish xususiyatidir. Avtomobil atmosferaga zararli modda chiqaradigan manbalarning asosiyalaridan biridir. U 15 ming km yo'l yurganda o'zidan 3250 kg karbonat angidrid gazi, 500 kg karbon oksidi gazi, 100 kg zararli uglevodorodlar va 30 kg ga yakin azot oksidi ajratib chiqaradi.

Avtomobillar ishlab chiqaradigan gazlar tarkibidagi zararli moddalar tegishli davlat standartlari bilan cheklab qo'yilgan.

Ekologik xavfsizlik avtomobilni tashqi shovqini bilan harakterlanadi, u davlat standartiga asosan 80-85 dB dan oshmasligi kerak. Shovqinni pasaytirish maqsadida ishlatilgan gazlarni chiqarish tizimida qo'shimcha ovoz so'ndirgich qo'llaniladi, tovushli ishoralarni aholi yashash joylarida qo'llash taqiqlangan.

Ekologik xavfsizlik transport vositasining konstruktsiyasiga va qo'llaniladigan yonilg'i turiga bog'liq

Ekologik muammo avtomobillashtirish va undan kelib chiqadigan zararli oqibatlar bilan bog'liq. Bular orasida eng ko'p sezilarlisi atrof-muhitni dvigatelda ishlatilgan gazlar bilan ifloslantirishdan iborat.

Havo tarkibining sifati, zararli moddalar aralashmasining yo'l qo'yiladigan me'yori bilan belgilanadi. Yo'l qo'yiladigan me'yor esa, tibbiy biologik va ijtimoiy iqtisodiy me'yorlar asosida inson salomatligini saqlash nuktai nazaridan amalga oshiriladi.

Zararli moddalarning yo'l qo'yiladigan me'yori insonni bu muhitda faoliyat ko'rsata olishini hisobga olgan holda belgilanadi.

Avtomobil dvigatellarining ishlab chiqargan gazlar tarkibi quyidagi jadvalda keltirilgan.

Tarkibi	CHiqindi gazlar %		Izoh
		Dizel	
Azot -(N ₂)	74... 77	76...78	Zararsiz
Kislород (O ₂)	0.3...0.8	2...18	Zararsiz
Suv bug'i (N ₂ O)	3....5.5	0.5...4	Zararsiz
Uglerod ikki oksidi (SO ₂)	5...12	2....10	Zararsiz
Uglerod oksidi	0.5....12	0.01...0.5	Zararli
Azot oksidi (NO ₂)	0.0...0.8	0.0002....0.5	Zararli

Uglevodorodlar	0.2...3.0	0.009...0.5	Zararli
Aldegidlar	0.01...0.2	0.001....0.009	Zararli
Qurum (S)	0.0...0.04	0.001....1.1	Zararli
Benzapiren (S_2N_2)	10...20 gacha	10...15 gacha	Kontserogen

Karbyuratorli dvigatellarning chiqindi gazlarida jadvalda ko'rsatilganlardan tashqari qo'rgoshin ham bo'ladi. Ishlatiladigan benzin tarkibida 0.24-0.5 g/kilogramm tetra etil qurgoshin (tetra etil svinets) bo'ladi. Shuning uchun oktan soni bir xil bo'lganda etillanmagan benzirlarni ko'prok. qo'llash rivojlanmoqda.

Havoni benzin bug'lari, karterdan chiqarilgan gazlar bilan ifloslanishini ham hisobga olish kerak.

Ishlatilgan gazlar atmosferada havo bilan kimyoviy reaktsiyaga kirishib, organizm uchun umumiylar zaharli moddalarni keltirib chiqaradi.

Asosiy komponentlarning odamga ta'siri turli ko'rinishlarda bo'ladi.

Uglerod oksidi (SO) — havoda tez tarqaladigan, havodan yengil, rangsiz va issiz gaz bo'lib, u kislorod yetishmasligiga olib keladi, markaziy asab tizimiga ta'sir ko'rsatadi.

Atmosferada 0.01% hajmdan oshishi zaharlanish alomatlarini keltirib chiqaradi, 0.02% dan oshishi esa, zaharlaydi. Havoda 0.2-0.25 % kontsentratsiyasi 30 daqiqada odamni hushidan ketkazadi.

Azot oksidi (NO₂) - chiqindi gazlarda azot oksidlarining ikki xil turi bo'ladi. Azot oksidi NO₂, azot ikki oksidi. Azot oksidlari uglerod oksididan ancha kuchli zaharlash qobiliyatiga ega. Organizmda ular suv bilan qo'shilib, organizm to'qimalarini yemiradigan azot kislotasini hosil qiladi. Og'iz, burun va ko'zning shilimshiq qobiqlarini qichitadi.

Aldegidlar - odamda ishlatiladigan gazlar tarkibida formaldegid (NSNO) va akrolein (SN₂SNSNO) formasida namoyon bo'ladi. Har ikkala gaz ham keskin isli shilimshiq qobiqqa ta'sir qiladi. Atmosferadagi 0.02 % akrolinga toqat qilib bo'lmaydi. Formaldegidning 0.18 % kontsentratsiyasi organizmga kuchli ta'sir etib, qichitadi.

Uglerod ikki oksidi (SO₂) - rangsiz, issiz, havodan ham og'ir gaz. Havodagi aralashmasi 20-25 % bo'lganda asab tizimini ishdan

chiqarishi bilan hayot uchun havfli.

Uglevodorodlar (SN) - o'zi zaharli bo'lishidan tashqari, kukun va azon hosil qiladi. Bu esa, burun va ko'zga ta'sir qiladi, o'simliklarga zarar yetkazadi.

Qurum (S) - nafas yo'llarini ifloslaydi, o'pka kasalligini paydo qiladi. Kontserogenlar tirik to'qimalarga o'tirib olib, zararli o'smalarni paydo bo'lishiga sabab bo'ladi.

Qo'rg'oshin (Rb) - atmosferadan odam organizmiga o'tib, qon tarkibidagi gemoglabinni kamaytiradi va eritrotsitlarni yemiradi. Qo'rg'oshin bilan zaharlanish alomatlari: bosh og'riydi, bosh aylanadi, tezda jahl chiqadi, tez charchash, uyquning yomonligi bilan seziladi. Ayniqla, qo'rg'oshinning ta'siri yosh bolalar uchun katta. Qo'rg'oshin organizmdan chiqib ketmaydi. Yig'ilaverib juda xavfli konsentratsiyani hosil qilishi mumkin. U organizmga havo yo'li va teri orqali o'tadi.

Dvigatellarni takomillashtirish, gaz yonilg'ilarini qo'llash havoni ifloslantirishdan saqlashning hozirgi kundagi asosiy yo'li hisoblanadi.

Bundan tashqari, ishlatilgan gazlar tarkibidagi zararli moddalarni neytralizatsiya (zararsizlantirish) qilish, texnik xizmat ko'rsatish sifatini yaxshilash sohasida ham ishlar amalga oshirilmoqda. Zararli moddalarni atmosferaga chiqarish me'yorlari, karbyuratorli dvigatellar ishlab chiqaradigan gazlar tarkibidagi uglerod oksidi miqdori quyidagi jadvalda ko'rsatilganidan oshmasligi kerak.

Karbyuratorli dvigatellar ishlab chiqargan gazlar tarkibidagi uglerod oksidi va uglevodorodlarning yo'l qo'yiladigan miqdori.

Tirsakli valning aylanish soni	Yo'1 qo'yiladiganuglero d oksidining hajmiy ulushi %	Yo'1 qo'yiladigan uglevodo- rodrlarning hajmiy ulushi	
		Dvigatellardagi tsilindrлar soni	4 ta gacha
n _{min}	1.5	1200	3000
n _{max} (0,8n _{max})	2	600	1000

Dizel dvigatelli avtomobillar ishlab chiqaradigan gazlarning tutunlilik darajasi jadvalda ko'rsatilganidan oshmasligi kerak.

Dizel dvigatelli avtomobillar ishlab chiqaradigan gazlarning tutunlilik

darajasining yo'l qo'yiladigan me'yorlari.

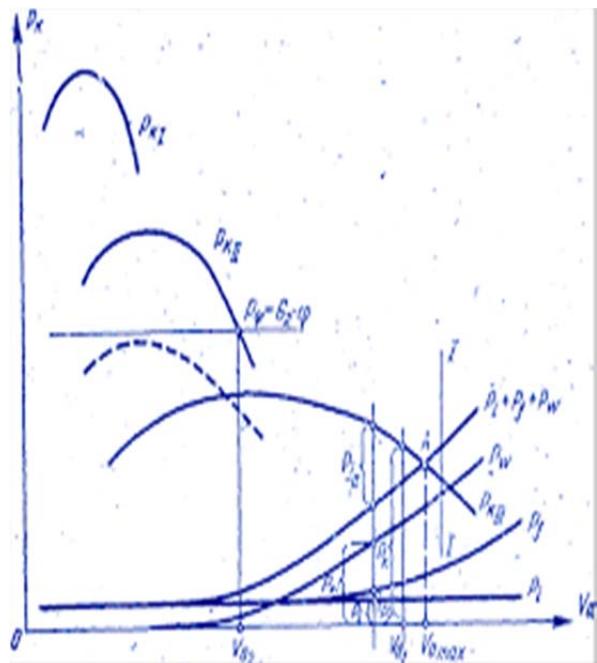
Avtomobilmodeli	Tutunlilik %	
	Erkin tezlanish	Valning maksimal aylangan soni
KamAZ, MAZ, KrAZ va ularning modifikatsiyalari ■	40	15
1.07.1976 yilgacha ishlab chiqarilgan MAZ, KrAZ va ularning modifikatsiyalari	60	15

Ishlatilgan gazlarning zaharlilagini aniqlash. Ishlab chiqarilgan gazlarning zaharlilagini statsionar tipdagi OA-2109, GAI-1 va ELKON-105 apparatlari bilan aniqlanadi. Bu apparatlarni ishlashi ultra qizil nurni tarqatish usuliga asoslangan.

GAI-2, INFRALIT-2T1 gazoanalizatorlari uglerod oksidi va uglerod ikki oksidi gazlarning miqdorini bir vaqtda o'lchaydi. Bu usul ancha aniq natijalarni olish imkonini beradi. Gazoanalizatorlarning texnik holati yiliga ikki marta tekshiriladi.

Dizel dvigatellarining tutunligini dimomer yoki sajamerlar bilan nazorat qilinadi. Bulardan birinchisi, ishlatilgan gazlarning tiniqlilik darajasini aniqlash printsipiga asoslangan bo'lsa, ikkinchisi, ular tarkibidagi qurum zarrachalari mikdorini yig'ib o'lchashga asoslangan. Tutunlilik darajasi NDA-106, «Atlas» va SNDA-107 dimomerlari bilan o'lchanadi.

Avtomobilni tortish dinamikasi



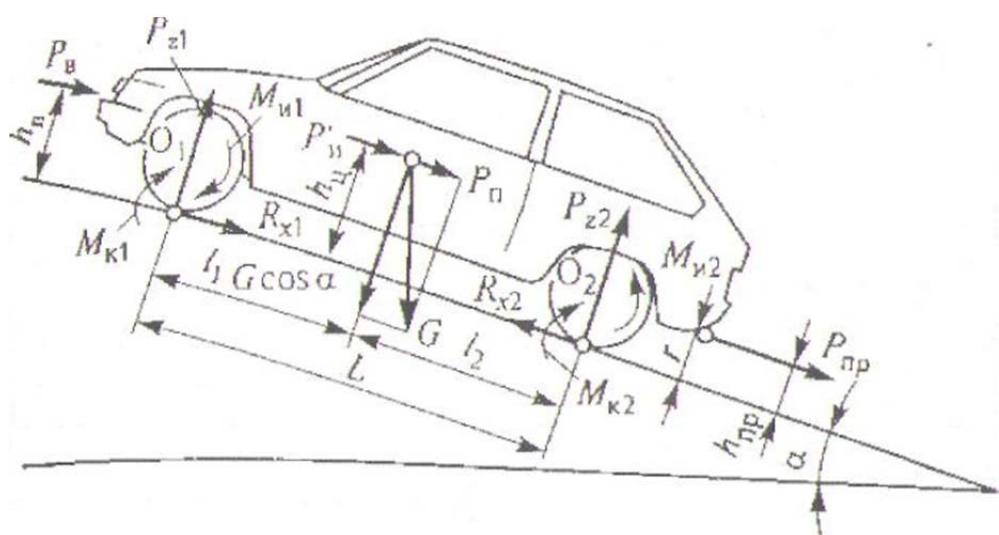
Tortish kuchi. Avtomobilning tekis harakatida yarim o'qlardagi burovchi momentni yetakchi g'ildiraklar radiusiga nisbatli tortish kuchi deyiladi.

$$R_t = M_t / r$$

Avtomobilning tortish kuchini har xil uzatmalarda uning tezligiga bog'liqlik grafigi, tortish harakteristi-kasi deyiladi (1-rasm).

Avtomobilning harakat tenglamasi unga ta'sir etayotgan barcha kuchlarni bog'likligini ifodalaydi. Balandlikka chikayotgan avtomobilga tezlanish vaqtida ta'sir etayotgan kuchlarni ko'rib chiqamiz.

Avtomobilni tortish harakteristikasi



Balandlikka chiqayottan avtomobilga tezlanish vaktida ta'sir

etaryotgan kuchlar.

Avtomobilning og'irlik markaziga og'irlik kuchi $G = mg$, tezlanishga qarama-

qarshi hamda ilgarilama harakatlanuvchi, massalar inertsiya kuchi R_{ta} 'sir etadi.

$$\mathbf{R}_i = \mathbf{ta},$$

bu yerda: t — avtomobil massasi (kg), a — avtomobilning tezlanishi (m/s^2).

Avtomobilning g'ildiraklariga M_{kr1} M_{kr2} g'ildirashga qarshilik momentlari ta'sir qiladi. Yo'l tomonidan normal P_{z1} , P_{z2} va urinma R_{xb} , R_{x2} reaksiyalar ta'sir qiladi. Havoning qarshilik kuchi R_v elkanlik markazi h_b balandlikda ta'sir qiladi. Bundan tashqari, avtomobildagi tirkamaning harakatiga qarshilik kuchi R_{pr} qo'yilishi mumkin.

Hamma kuchlarni yo'l tekisligiga proektsiyalaymiz:

$$\mathbf{R}_{x2} - \mathbf{R}_{x1} - \mathbf{R}_u - \mathbf{R}_n - \mathbf{R}_v - \mathbf{R}_{pr} = \mathbf{0},$$

yakka avtomobil uchun

$$\mathbf{R}_{x2} - \mathbf{R}_{x1} - \mathbf{R}_u - \mathbf{R}_n - \mathbf{R}_v = \mathbf{0}$$

$(R_{z1} + R_{z2})f = R_k$ bo'lganligi uchun umumiyl holda avtomobilning harakat tenglamasi quyidagicha yozilishi mumkin:

$$\mathbf{R}_T - \mathbf{R}_u - \mathbf{R}_v - \mathbf{R}_g = \mathbf{0}$$

Tormozlash xususiyati

Avtomobilni tormozlash xususiyatlari deganda, haydovchi xohishi bilan avtomobilni harakatlanish tezligini pasaytirish zarur bo'lganda tezda to'xtatish va nishablik joylarida to'xtatib turish xususiyatiga aytiladi. Tormozlash xususiyatlari bir necha tormoz tizimlari bilan ta'minlanadi.

Ishchi tormoz tizimi avtomobilni harakatlanish vaqtida doimiy foydalanish uchun mo'ljallangan, uning yordamida haydovchi avtomobil tezligini u yoki bu darajada sekinlatishi yoki to'xtatishi mumkin. Barcha turdag'i avtomobil va mototsikllar ishchi tormoz tizimi bilan jihozlanadi. Ishchi tormoz tizimining boshqarish organi, odatda, tormoz pedali

hisoblanadi. Nogironlarga mo’ljallangan avtomobilarda pedal dasta bilan almashtirilishi mumkin.

Ehtiyot tormoz tizimi, ishchi tormoz tizimi ishdan chiqqanda avtomobilni sekinlatish va to’xtatish uchun mo’ljallangan. KamAZ avtomobillaridagi ehtiyot tormoz tizimi to’xtab turish tormozi bilan konstruktiv birlashtirilgan.

Yordamchi tormoz tizimi uzoq muddatga kichik tormoz kuchi hosil qilish uchun mo’ljallangan. Bunday tormoz tizimi bilan shaharlararo yo’nalishda qatnashga mo’ljallangan ba’zi bir yuk avtomobillari va avtobuslar jihozlanadi.

Yordamchi tormoz tizimining ish prinsipi u ulanganda dvigatelda yonilgi uzatish to’xtatiladi va gazlarni chiqarish quvurlarida tusgich (zaslonka) yopilib, tirsakli valning aylanishiga to’sqinlikni vujudga keltirishga asoslangan. Shunday qilib, bunday holatda dvigatel bilan tormozlash bo’ladi. Odatda, yordamchi tormoz tizimidan surunkali nishabliklarda, ishchi tormoz mexanizmining qizishi va yeyilishining oldini olish uchun foydalanadi. Yordamchi tormoz tizimi avtomobilni to’satdan to’xtatish imkonini bermaydi.

To’xtab turish tormoz tizimi, to’xtab turgan avtomobilning o’z-o’zidan yurib ketishini oldini olishga mo’ljallangan. Odatda, bu tizim ishchi tormoz mexanizmlariga ta’sir qiladi va mexanikaviy po’lat arqon (tros) yuritmali yoki prujinali energoakkumulyatorli bo’ladi.

To’xtab turish tormoz tizimi bilan barcha avtomobillar jihozlanadi. Oxirgi paytlarda yon aravachali mototsikllar ham to’xtab turish tormozi bilan jihozlanmoqda.

Ayrim hollarda avtomobilni to’xtab turish joylarida to’xtatganda, to’xtab turish tormozi o’rniga past uzatmalardan biri ulab qo’yiladi. Bu yo’llarda harakatlanish qoidalariga ziddir. Istisno tariqasida, boshqa iloj qolmaganda karbyuratorli avtomobillarda bu usulni qo’llash mumkin, chunki o’t oldirish tizimi o’chirib qo’yliganda, biror sababga ko’ra, harakatga kelgan avtomobil dvigateli o’t olmaydi. Dizel dvigatelli avtomobillarda bunday usulni qo’llash qat’iyan man etiladi. Bundan tashqari, to’xtab turish tormozi bilan birga uzatmani ulab qo’yish dizel dvigatelli avtomobillarda qat’iy taqiqlangan.

Tormozning ikki turi mavjud: xizmat yuzasidan va tasodifan (favqulodda).

Xizmat yuzasidan tormozlash deb, avtomobilning tezligini pasaytirish yoki haydovchi oldindan ko'zlagan joyda to'xtatishiga aytildi.

Tasodifan tormozlash deb, kutilmaganda qatnov qismida paydo bo'lган yoki kech aniqlangan to'siqni bosmaslik uchun yuqori intensivlik bilan tormozlashga aytildi.

Tormozlash xusuşıylarları bir necha ko'rsatkichlar bilan baholanadi. Bular dan asosiysi: eng katta sekinlashuv va to'xtash yo'li hisoblanadi.

Tormoz yo'lining qiymati, ayrim hollarda eng katta sekinlashuv qiymati, avtomobilning texnik tavsifnomasida ko'rsatiladi.

Tormoz xusuşıyatining ko'rsatkichlari, ularni aniqlash sharoitiga bog'liq bo'ladi. Masalan, sirpanchiq yo'lda, quruq asfaltga qaraganda avtomobilning tormoz yo'li ko'p bo'ladi. Shuning uchun avtomobilning texnik tavsifnomasida u yoki bu tormoz xusuşıyati ko'rsatkichini ko'rsatganda, odatda, uni aniqlagan sharoit ko'rsatiladi. Avtomobilning tormoz yo'li, uning yoqilgi to'la quyilgan, birga yulovchisi bo'lganda qattik qoplamlali gorizontal yo'lda soatiga 60 yoki 40 km boshlang'ich tezlikda aniqlanadi. Avtomobilning tormozlashda sekinlashuvini aniqlash uchun maxsus pribor-desslerometr qo'llaniladi.

Tormoz yo'li deb, avtomobilni tormozlashni boshlagandan toki u to'la to'xtaguncha bosib o'tgan masofaga aytildi.

To'xtash yo'li deb, to'sikni ko'rgandan to avtomobil to'xtaguncha, avtomobil bosib o'tgan yo'lga aytildi.

Tasodifan tormozlash jarayonini ko'rib chiqamiz.

Quyidagi grafikda:

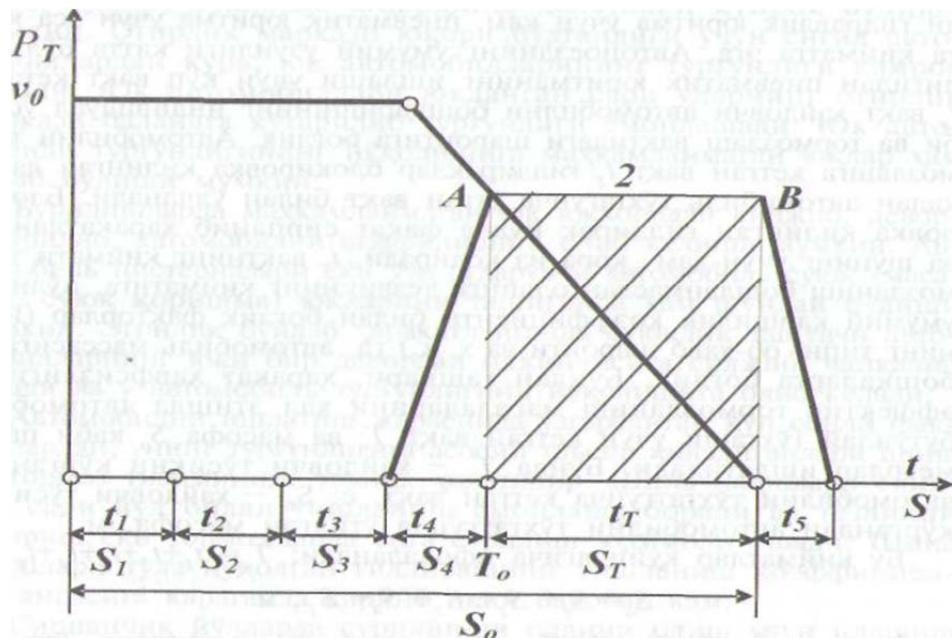
t_1 - haydovchi to'siqni ko'rib, tormozlash zarurligi haqida qaror qabul qilguncha ketgan vaqt, ya'ni haydovchining reaksiya vakti; $t=0,3..1$ s;

t_2 - haydovchi oyog'ini drossel pedalidan olib, tormoz pedaliga qo'yishi uchun ketgan vaqt;

t_3 - tormoz yuritmasidagi ish suyuqligi (yoki havo) inersiyasini hamda lyuftlarni yo'qotish uchun ketgan vaqt, gidravlik yuritma uchun $t_3 = 0,2..0,3$ s; pnevmatik yuritma uchun $t_3=0,3..1,3$ s; avtopoezd

tormozining yuritmasi uchun

$$t_3 = 2 \dots 2,5 \text{ s};$$



Avtomobilning tormozlanish protsessi grafigi.

t_4 — tormozlovchi kuchning R_{Ttax} (A nuqta) gacha o'sishi uchun zarur bo'lgan vaqt $t_4 = 0,5 \text{ s}$;

t_T — tormozlash uchun ketgan vaqt;

t — avtomobil to'xtagandan so'ng sistemada bosim nolgacha kamayishi uchun ketgan vaqt.

Haydovchingin reaktsiyasi uning sog'ligiga, asabiga va boshqalarga bog'liq. Ayniqsa, spirtli ichimlik iste'mol qilgan haydovchingin reaktsiya vaqtiga katta qiymatga ega bo'ladi, natijada harakat xavfsizligi ta'minlanmaydi. t_2 vaqt ham haydovchingin reaktsiyasi bilan bog'lik, bo'lib, ma'lum intervalda o'zgaradi. Tormoz yuritmasidagi lyuftlarni yo'qrtish uchun ketgan vaqt t_3 suyuqlik siqilmaganligi va havoning siqilishi mumkinligi sababli gidravlik yuritma uchun kam, pnevmatik yuritma uchun esa katta qiymatga ega. Avtopoezdning umumiyligi katta bo'lganligidan pnevmatik yuritmaning ishlashi uchun ko'p vaqt ketadi. t vaqt haydovchi avtomobilni boshqarishining individual uslubi va tormozlash vaqtidagi sharoitga bog'liq. Avtomobilni tormozlashga ketgan vakt t_{Tg} ildiraklar blokirovka qilingan daqiqadan avtomobil to'xtaguncha o'tgan vaqt bilan o'lchanadi. Blokirovka qilingan g'ildirak yo'lida faqat sirpanib

harakatlanadi va shuning uchun ham qora iz kodiradi. t_T vaqtning qiymati tor-mozlanish boshlanmasdan oldingi tezlikning qiymatiga, yo'lning umumiylar qarshilik koeffitsienti bilan bog'lik faktorlar (yo'lning tipi, ob-havo sharoiti va h.. k.) ga, avtomobil massasiga va boshqalarga bog'lik. Bundan tashqari, harakat xavfsizligi va samarali tormozlanish masalalarini hal etishda avtomobil butunlay to'xtashi uchun ketgan vakt T_0 va masofa S_0 kabi parametrlar ishlataladi. Bunda T_0 - haydovchi to'siqni ko'rgandan avtomobilni to'xtatguncha ketgan vaqt, s; S_0 - haydovchi to'siqni ko'rgandan avtomobilni to'xtatguncha o'tilgan masofa, m.

Bu qiymatlar quyidagicha ifodalanadi: $T_0 = t_1 + t_2 + t_3 + t_4 + t_T$, s

$$S_0 = S_1 + S_2 + S_3 + S_4 + S_T, \text{ m}$$

Bu yerda: S_1, S_2, S_3, S_4, S_T - t_1, t_2, t_3, t_4, t_T - vaqtlarda o'tilgan masofalar.

Avtomobilning turg'unligi

Turg'unlik deganda avtomobilning surilish, sirpanish, ag'darilishga qarshilik ko'rsatish xususiyatlari tushuniladi. Avtomobilning bo'ylama va ko'ndalang turgunliklari bo'ladi. Bo'ylama turgunlikning yo'qolishi avtomobillarda juda kam uchraydi, u juda keskin nishabliklarda sodir etilishi mumkin.

Shuning uchun avtomobil turg'unligi haqida gan ketganda, odatda, uning ko'ndalang turg'unligi ko'zda tutiladi. Avtomobilning turg'unligi bir necha ko'rsatkichlar bilan baholanadi. Bular dan asosiysi: aylana bo'ylab, harakatlanganda avtomobil surilishiga, (ag'darilishiga) sabab bo'ladigan eng katta tezlik; g'ildirakni ko'ndalang surilishiga sabab bo'ladigan eng katta qiyalik burchak; avtomobilni ag'darilishi boshlanishiga mos keladigan eng katta qiyalik burchak.

Yo'lida harakatlanayotgan avtomobil turg'unligi ko'p hollarda, uning og'irlik markazi balandligi, bazasi, koleyasi, shinalar o'lchami, konstruktsiyasi, holati, yo'lning egrilik radiusi va uning yuzasining holati, harakatlanish tezligiga bog'liq bo'ladi.

Sirpanchiq yo'llarda ag'darilishdan ko'ra, uning surilishi yoki sirpanishi ko'proq sodir bo'ladi. Tishlanish sifatlari yaxshi bo'lgan

yo'llarda ag'darilish holatlari ko'proq bo'lisi mumkin. Og'irlilik markazi yukori bo'lganligi uchun yengil avtomobillardan ko'ra, yuk avtomobillarining turg'unligi kamroq bo'ladi. Yuk avtomobillari yuklangan sari ularning og'irlilik markazi balandga ko'tarilib turg'unligi yomonlashadi. Yuk avtomobili turg'unligining yo'qolishiga mahkamlanmagan yuklar ham sabab bo'lisi mumkin.

Burilishlarda maxkamlanmagan yuk yukxonadan siljib, devorga urilib, avtomobilni ag'darilishiga olib kelishi mumkin. Avtomobil sisternalari yoki o'zi ag'daruvchi avtomobil suyuq (masalan, suyuq qorishma) yuklarni tashiganda ham shunday bo'lisi mumkin. Egrilik bo'ylab harakatlantanda suyuqlik tashuvchi avtomobillarning yuki bir devordan ikkinchisiga siljib, chayqalib turadi va u avtomobil turg'unligini yo'qolishiga olib keladi.

Avtomobilni ishlatish jarayonida o'zgaradigan ko'p sonli faktorlardan, uning turg'unligiga asosiy ta'sir kiladiganlari shina va tormoz tizimining texnik holatidir. Shina naqshlari yeyilgan sari yo'l bilan tishlanish yomonlasha boradi va tezlikni oshirish yoki tormozlashda yonga surilish ehtimoli oshadi. Shina naqshlari to'la yo'qolgan g'ildirakning tishlanish koeffitsienti, yangisiga qaraganda qariyb ikki barobar kam.

Sirpanchik yo'llarda surilishni oldini olish uchun ilashish mexanizmini ajratmasdan avtomobilni tormozlash yaxshi samara beradi, chunki bunda aylanayotgan yetakchi g'ildiraklarning dvigatel maxovigi bilan bog'langanligi ularni blokirovka bo'lisi qarshilik ko'rsatadi.

Shibalangan qorli va sirpanchiq yo'llarda turumlangan shinalardan foydalanish avtomobil turg'unligini ancha oshiradi. Bunday shinalar bilan sinalgan avtomobilning tormoz yo'li 2- 2,5 baravar kamaygani aniqlangan. Turumlangan shinalar avtomobilni barcha g'ildiraklariga yoki yetakchi g'ildiraklariga o'rnatilishi kerak. Oldingi o'qiga o'rnatilganda har bir tormozlashda orqa o'qni yonga surilishi oshib boradi. Yuk avtomobili tirkama yoki yarim tirkama bilan ishlatilganda, turumlangan shinalar birinchi navbatda tirkamaga o'rnatilishi kerak.

Hozirgi zamon pnevmatik shinalarga sirpanishni oldini olish uchun turum o'rnatiladi. U korpus va uzakdan iborat. Korpus po'lat va

qo'rg'oshin qorishmasidan tayyorlanadi, korroziyaga chidamli bo'lishi uchun oksidlanadi. Ayrim hollarda plastmassadan yasalishi mumkin. O'zak qattik. qotishmadan aylanishga chidamlik qilib yasaladi. Turumning diametri yengil avtomobillar shinalarida 8- 9 mm yuk, avtomobilarning yuk ko'tarish qobiliyatiga qarab 15 mm gacha bo'lishi mumkin. Uzunligi protektor qalinligiga qarab 10-30 mm. yo'l bilan kontaktda bo'lган shina qismida 8- 12 dona turum bo'lishi kerak. Turumning chiqib turgan qismi yengil avtomobillarda 1-1,5 mm yuk, avtomobillarda 3- 5 mm bo'lsa, yaxshi foyda beradi.

Avtomobilning boshqariluvchanligi

Boshqariluvchanlik deganda, avtomobilning haydovchi bergen yo'naliш bo'yicha harakatlanishini ta'minlash xususiyatiga aytildi. Avtomobilning boshqa foydalanish xususiyatlaridan ko'ra, ko'proq boshqariluvchanlik haydovchiga bilan bog'liq boshqariluvchanlikni yaxshi ta'minlash uchun avtomobilning konstruktiv ko'rsatkichlari, haydovchining psixofiziologik tavsifnomasiga mos kelishi kerak.

Avtomobilning boshqariluvchanligi bir necha ko'rsatkichlar bilan baholanadi. Bulardan asosiysi: avtomobilni aylanma harakatlanishida egrilik traektoriyasining chekka qiymati, egrilik traektoriyasi o'zgarishida tezlik qiymatining chekka miqdori, avtomobilni boshqarishda sarflanadigan energiya miqdori, berilgan harakat yo'naliшidan avtomobilni o'z-o'zidan chetga chiqish qiymati mikdoridir.

Boshqariladigan g'ildiraklar yo'l notekisliklari ta'siridan doimiy ravishda o'zining neytral holatidan chetga chiqib turib, boshqariladigan g'ildirakning neytral holatini saqlashi va burilishdan keyin o'z neytral holatiga qaytish qobiliyatiga, boshqariladigan g'ildiraklar stabilizatsiyasi deyiladi. Boshqariladigan g'ildiraklar og'irlilik va tezlik stabilizatsiya turlari bilan farqlanadi.

Og'irlilik stabilizatsiyasi, oldingi osmaning shkvorenini ko'ndalang qiyaligi bilan ta'minlanadi. G'ildirak burilganda, shkvoren ko'ndalang qiyaligi sababli avtomobil ko'tariladi, lekin u o'z og'irligi bilan burilgan g'ildirakni avvalgi holatiga qaytishiga harakat qiladi.

Tezlik stabilizatsiyasi momenti, shkvorenning bo'ylama qiyaligi

natijasida vujudga keladi. Shkvoren shunday joylashganki, uning yuqori uchi orqaga, pastki uchi esa oldinga yo'nalgan. SHkvoren o'qi yo'lni, shina bilan yo'l kontakti oldidan kesib o'tadi. SHuning uchun avtomobil harakatlanish paytida, g'ildirashga qarshilik kuchi, shkvoren o'qiga nisbatan stabilizatsiya momentini vujudga keltiradi.

Avtomobilning o'tuvchanlik qobiliyati

Avtomobillarni o'tuvchanligi deganda, yo'lning notekis va o'tish qiyin bo'lgan joylardan kuzovni, pastki qismini tegdirmasdan harakatlana olish xususiyatiga aytildi. Avtomobilni o'tuvchanlik qobiliyati ikki guruh ko'rsatkichlar bilan baholanadi: o'tuvchanlikni geometrik ko'rsatkichlari va o'tuvchanlik tayanch-tishlanish ko'rsatkichlari. Geometrik ko'rsatkichlar yo'l notekisliklariga avtomobil qismlarining tegishi bilan baholansa, tayanch tishlanish ko'rsatkichlari o'tishi qiyin yo'l qismlari va yo'lsiz joylarda harakatlana olish xususiyati bilan baholanadi.

O'tuvchanlikda barcha avtomobillarni uch guruhg'a bo'lish mumkin:

- umumiy ishlarga mo'ljallangan avtomobillar (g'ildirak formulasi $4*2$ va $6*4$);
- yuqori o'tish qobiliyatli avtomobillar (g'ildirak formulasi $4*4$ va $6*6$);
- o'ta yuqori o'tish qobiliyatli avtomobillar, ular maxsus komponovka va konstruktsiyaga ega, ularning barcha g'ildiraklari yetaklovchi ko'p o'qli bo'ladi, gusenitsali yoki yarim gusenitsali, avtomobil - amfibiya va boshqa turdag'i yo'lsiz sharoitlarda harakatlanishga mo'ljallangan maxsus avtomobillar.

O'tuvchanlikning geometrik ko'rsatkichlarini ko'rib o'tamiz.

Eng past nuqta P - bu avtomobilning eng past nuqtasi bilan yo'lgacha bo'lgan masofa. Bu ko'rsatkich avtomobilning harakat yo'nalishida joylashgan to'siklarga urilmasdan harakatlanishini belgilaydi.

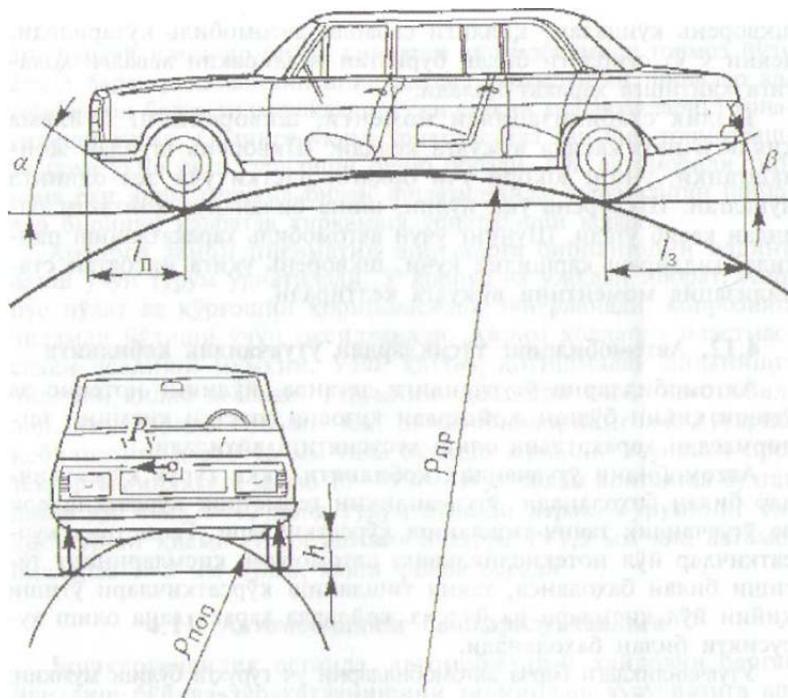
O'tuvchanlikning bo'ylama r_{pr} va ko'ndalang r_{pop} radiuslari - bu avtomobilning bazasi (koleyasi) ichida joylashgan eng pastki nuqta va g'ildiraklarga tegizib chizilgan aylana radiusidir. Avtomobil yo'lida joylashgan to'siqlar balandligi va qiyofasini belgilaydi. Ular qancha past bo'lsa, avtomobilning pastki nuqtalari ularga tegmasdan o'ta olish

qobiliyati shuncha yuqori bo'ladi.

Oldingi va orqadagi osilish burchaklari yo'l yuzasi va oldingi yoki orqa g'ildiraklar va avtomobilning oldi yoki orqasidan osilib turgan qismining eng past nuqtasidan o'tkazilgan urunma orasidagi burchak.

Avtomobil o'ta olishi mumkin bo'lганostonaning eng balandligi yetaklanuvchi g'ildiraklar uchun g'ildirakning 0.35- 0.65 radiusiga teng. Yetaklovchi g'ildiraklar uchun g'ildiraklar radiusiga teng bo'lishi mumkin, ayrim hollarda, ostonadan o'tolmaslikka avtomobilni tortish imkoniyati yoki yo'l bilan tishlanish sifati sabab bo'lmasdan, balki osilish burchagining kichikligi yoki eng past nuqtaning yo'lga tegishi sabab bo'lishi mumkin. Bu ayniqsa, osilish (sves) burchagi kichik bo'lган shahar va shahar atrofi avtobuslari uchun harakterli (LiAZ-677, Ikarus-255). O'tish uchun kerak bo'lган eng kam kenglik avtomobilning kichik radiusda burilishini baholaydi, masalan, karerlardagi yuklash maydonchalarida shunday bo'lishi mumkin.

Gorizontal tekislikda avtomobil harakat yo'nalishini o'zgartira olishi, alohida undan foydalanish xususiyati sifatida qaralishi mumkin. Tirkama yoki yarim tirkama bilan harakatlanganda avtomobil harakat yo'nalishini o'zgartirish ko'rsatkichi yomonlashadi, chunki avtopoezd burilishida tirkama burilish markaziga qarab siljiydi. SHuning uchun avtopoezd harakatlanish bo'lagining kengligi yakka avtomobilnikidan katta bo'ladi. O'tuvchanlikning tayanch-tishlanish ko'rsatkichlariga quyidagilar kiradi:



Avtomobil o'tuvchanligining geometrik ko'rsatkichlari. ρ_{pr} va ρ_{pop} - o'tuvchanlikning bo'ylama va ko'ndalang radiuslari; α va β - oldingi va orqadagi osilish burchaklari; l_p , l_3 - oldingi va orqadagi osilish masofalari; h - avtomobilning eng pastki nuqtasi bilan yo'l oraligi ; R_u . yonlama kuch.

Maksimal tortish kuchi, past uzatmada avtomobil hosil qilishi mumkin bo'lgan eng katta tortish kuchi. Tishlashish og'irligi avtomobilni yetaklovchi g'ildiraklariga to'g'ri keladigan og'irlilik kuchi. Tishlashish og'irligi qancha ko'p bo'lsa, o'tuvchanlik shuncha yuqori bo'ladi.

Tayanch yuzaga shinaning nisbiy bosimi, shinaga vertikal yukning kontakt yuzasiga nisbati bilan aniqlanadi.

Bu ko'rsatkich avtomobilo'tuvchanligi uchun katta ahamiyatga ega. Nisbiy bosim qancha kam bo'lsa, tuproq shuncha kam yemiriladi, g'ildirak izini chuqurligi shuncha kam bo'ladi, g'ildirash qarshiligi kamayib avtomobilning o'tuvchanligi yuqori bo'ladi.

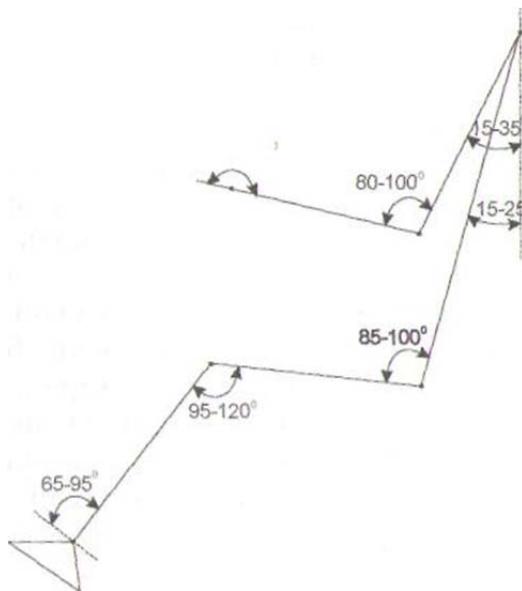
Izning izga tushish koeffitsienti, oldingi g'ildirak izining orqa g'ildirak iziga nisbati bilan aniqlanadi. Oldingi va orqa g'ildirak izlari to'la mos tushganda, orqa g'ildirak oldingi g'ildirak izidan yurgani uchun dumalash qarshiligi eng kam bo'ladi. Oldingi va orqa g'ildirak izlari mos tushmaganda, oldingi g'ildirak qoldirgan iz devorlarini orqa g'ildirak yemirishi uchun qo'shimcha energiya sarflanadi. Shuning

uchun yuqori o'tuvchanlikka ega avtomobilarning orqa o'qiga yakka shina o'rnatiladi va shu bilan g'ildirash qarshiligi kamaytiriladi.

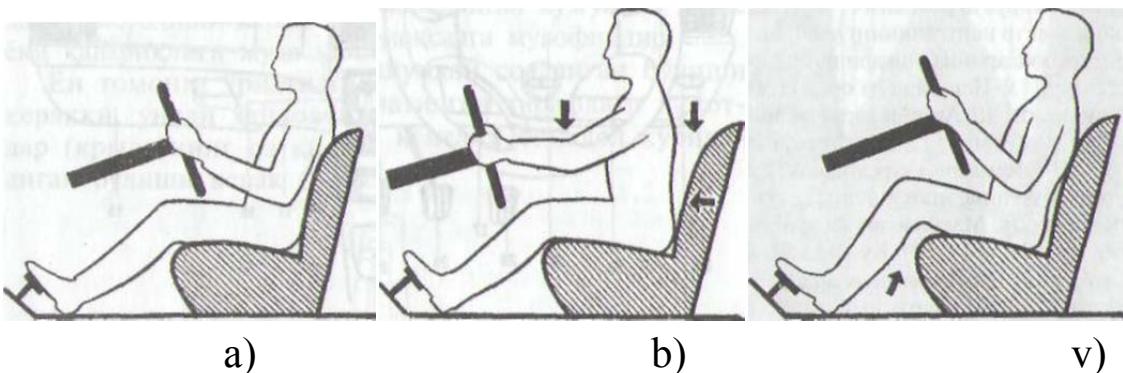
Haydovchining ish o'rni

Haydovchining ish o'rni kabinaning o'lchamlari, boshqarish jihozlarini ishga tushirishning qulayligi, o'rindikning holati va boshqaruv jihozlarini unga nisbatan joylashuvi, ish o'rnidagi muhitning ergonomik ko'rsatkichlari bilan tasniflanadi. Haydovchining ish o'rni haydovchining antropometrik (odam gavdasining o'lchamlari) va ruhiy fiziologik tasniflaridan kelib chiqqan holda rejalashtirilishi va jixozlanishi kerak. Haydovchini ish o'rnidan foydalanish xususiyatlari maishiy qulaylik (komfortabellik) deb nomlanadi.

O'rindiq - o'rindiq. taxtasi, yostiqcha, suyanchiq. va amortizatsiyalovchi qurilmadan tashkil topgan bo'ladi. O'rindiq taxtasiga uni sozlovchi va tutib turuvchi har xil qurilmalar biriktirilgan bo'ladi (masalan, suyanchiqning qiyalik darajasiini sozlovchi qurilma). Haydovchi o'rindiqda qulay joylashib o'tirganida uning tana a'zolari ma'lum burchaklarni egallashi va boshqarish a'zolarini ishlatayotganida ortiqcha kuchanish talab qilmaydigan bo'lishi kerak (-rasm).



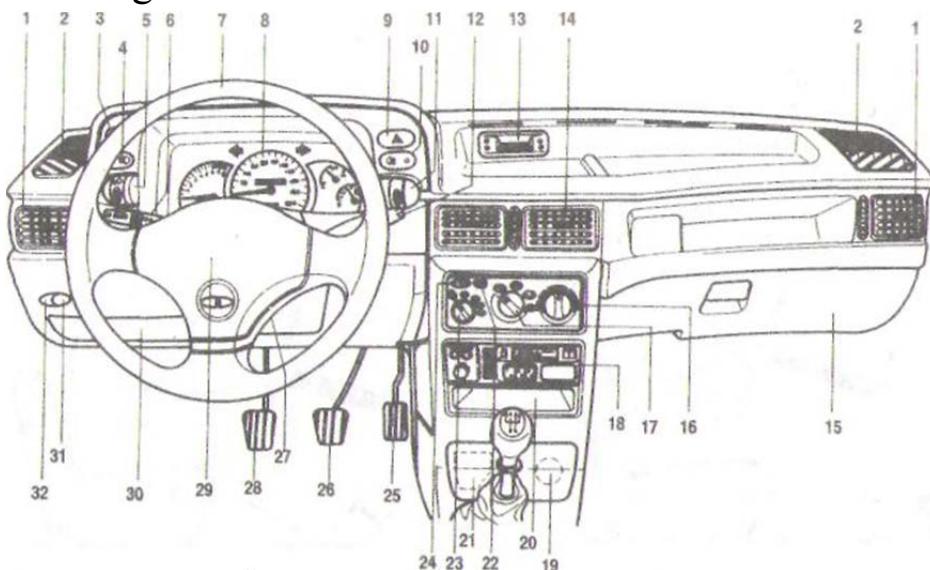
Haydovchining o'rindiqda joylashuvining optimal holati
Haydovchining o'rindiqda to'gri va noto'g'ri o'tirish holatlari quyidagi rasmlarda ko'rsatilgan.



Haydovchining o'rindiqda to'g'ri (a) va noto'g'ri (b va v) o'tirgan holatlari.

Haydovchi ish o'rnidagi boshqaruv jihozlari va ularning joylashuvi

Haydovchi avtomobilni yo'l sharoitidan kelib chiqqan holda boshqarishi kerak. Avtomobilning boshqarish jihozlari barcha hozirgi zamон avtomobillarida bir-biridan deyarli farq qilmaydi. Lekin avtomobilning rusumiga qarab, ularning joylashuvi va ishslash asoslari bir-biridan farq qilishi mumkin. Shuning uchun haydovchi o'ziga notanish bo'lgan avtomobilga o'tirishidan oldin uning boshqaruv jihozlari va joylashuvi bilan har tomonlama tanishib chiqishi kerak. Neksiya avtomobilining asboblar taxtasi va boshqaruv jihozlari quyidagi rasmda ko'rsatilgan.



Neksiya avtomobilining boshqaruv jihozlarining joylashuvi: 1. Yon tomonni shamollatish panjarasi; 2. Yon oynaning havo yo'naltirish soplosi; 3. CHiroqning yorug'lik dastalarini yo'naltiruvchi rostlagich; 4. Tumanga

qarshi old chiroqlarni ulab-o'zgich; 5. Orqa oyna elektr isitgichining ulab-uzgich; 6. Burilish ko'rsatkichlarini va tashqi yoritish asboblarini boshkarish g'ildiragi; 7. Rul chambaragi; 8. Asboblar paneli; 9. Peshoyna va orka oynalar tozalagichlarini va yuvgichlarini boshqarish pishangi; 10. Avariya ishoralarini ulab-o'zgich; 11. Tumanga qarshi orqa fonarni ulab-uzgich; 12. Oyna tozalagichning ishlash tsikllarining chastotasini rostlagich; 13. Elektron soat; 14. Markaziy shamollatish panjarasi; 15. Narsalar solinadigan yashik; 16. Havo haroratini rostlagich; 17. Havo taqsimlash rostlagichi; 18. Magnitola; 19. Yondirgich-tutatgich; 20. Mayda narsalar uchun tokcha; 21. Kuldon; 22. Xavo konditsionerining ulab-uzgichi*; 23. Ventlylator ishlash rejimini almashlab ulagich; 24. Havo aylantirish rejimini ulab-uzgich; 25. Akselerator pedali; 26. O't oldirish qulfi; 27. Tormoz pedali; 28. Ilashma pedali; 29. Ovoz signal tugmasi; 30. Elektr saqlagichlar bloki; 31. Bakning yonilg'i quyish og'zini ochish tugmasi; 32. Yukxona qopqog'ini ochish tugmasi.

Haydovchining ish o'rnidagi holati

Haydovchi avtomobilning boshqaruv jihozlari va ularning joylashuvi bilan tanishib chiqqach, avtomobilga o'tirishi mumkin. Buning uchun u avtomobil yoniga kelib, chap qo'li bilan eshikni ochadi. Yon tomon bilan turib o'rindiqqa o'tiradi va eshikni yopadi.

So'ng o'rindiqqa qulay o'tirganligini baholaydi. Agar o'tirish noqulay bo'lsa, u o'rindikning holatini o'zgartirib optimal holatni tanlaydi. Bunda u chap oyog'i bilan ilashma tepkisini oxirigacha bosa oladigan, o'ng oyog'i esa tormoz tepkisini va gaz bosqichi orasida bemalol harakatlana oladigan bo'lishii kerak. Xavfsizlik kamarini taqqan paytda haydovchining ko'krak qafasi va kamarning tasmasi orasida bir kaft oraliqda tirqish qolishi kerak.

Avtomobilni joyidan qo'zg'atishdan oldin har bir haydovchi orqani ko'rish kuzgularini o'zi egallab turgan holatga mos ravishda sozlab olishi kerak. Kabina ichida joylashgan ko'zguning tekis yoki qavariqligi juda kichik bo'lishi maqsadga muvofiqdir.

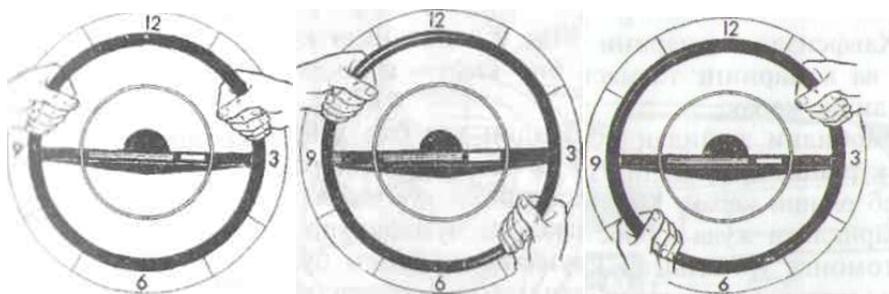
Yon tomonga o'rnatilgan ko'zgular shunday sozlangan bo'lishi kerakki, undan haydovchiga ko'zgu o'rnatilgan tarafdagи qanotlarning

oz qismi va yondagi kenglik bemalol ko'rinadigan bo'lishi kerak

Qo'lllar rul chambaragini shunday ushlab turishi kerakki, haydovchi avtomobilni bemalol boshqara oladigan va uzoq, vaqt davomida charchamaydigan bo'lishi kerak.

Qo'llarning holatini vaqt-i-vaqt bilan o'zgartirib turish kerak.

Qo'llarning holatini yuqorida ko'rsatilgandek o'zgartirib turish haydovchining umurtqa pogonasini qotib yoki qiyshayib qolmasligini va oxiroqibatda haydovchilarda «Kasb kasalligining» paydo bo'lشining oldini oladi.



To'g'ri chiziqli harakatda qo'llarni o'zgartirib turish holatlari

XAVFLI YUKLARNI TASHISH.

Xavfli yuklarni tashishga ruxsat olish. Xavfli yuklarni tasniflanishi.

Xavfli yuklarni tashishda harakat xavfsizligini ta'minlashning asosiy tadbirlari.

Xavfli yuk deb –materiallar, moddalar, ulardan tayyorlangan mahsulotlar ishlab chiqarish va boshqa xo'jalik ishlari o'zining xossalari va chiqindilarni alohida holatlari bilan ularni tashish (olib yurish) vaqtida insonlar hayotiga va sog'lig'iga, atrof-muhitga zarar yetkazuvchi hamda moddiy boyliklarining buzilishiga yoki umuman yo'q qilinishiga olib keluvchilarga aytildi.

Xavfli yuklar GOST 19433-88 "Xavfli yuklar"ga asosan ro'yxati belgilanib sinflarga va toifalarga ajratiladi. Mazkur me'yoriy hujjatga asosan ularning to'liq, ro'yxati bo'yicha modda va buyumlarning tashish, yuklash va tushurish, saqlash vaqtlarida portlash, yong'in

chiqish yoki transport vositalari omborlar, jixozlari, bino qurilmalarni zararlanishi oqibatida odamlarni va hayvonlarni o'lishiga, shikastlanishiga zararlanishiga, kuyishiga, nurlanishiga, va boshqa kasalliklarga chalinishiga olib kelishiga sabab bo'lishi mumkin. Ayniqsa xavfli yuklarning ta'siridan atrof- muhit ko'p zaralanishi kuzatiladi.

Transport vositalarida tashilayotgan xavfli yuklar ta'sirida hayvonot olami va o'simliklarga tuzatib bo'lmaydigan holatda ta'sir bo'lishi mumkin. Xavfli yuklar ta'sirida tabiatda sezilarli muvozanatni buzuvchi holatlari vujudga kelishi ularga nisbatan e'tirozlarni keltirib chiqaradi. Misol tariqasida suv havzalariga neft va kimyoviy maxsulotlari chiqindilarni tushishi hayvonot dunyosiga, o'simliklarni o'sishiga katta zarar yetkazishi mumkin.

Umuman olganda yuklarni fizik, kimyoviy, biologik xossalariga muvofiq odamlarga, texnikaga, qurilmalarga va atrof ofatlarga sabab bo'lishi mumkin bo'ladi.

Xavfli yuklarning ro'yxati bir necha ming nomlar bilan belgilangan. Hamma xavfli yuklar ro'yxati bo'yicha turlariga ajratilib BMTning maxsus "Oranjevuyu"(qizg'ich) kitobiga kiritilgan. Bu kitobni yozilishidan kutilgan maqsad har-xil davlatlarda va tillarda o'qishni qiyinchaliklarini bartaraf etish uchundir. Sanoati rivojlangan davlatlarda xavfli yuklarning 60% ortig'ini avtomobil transporti yordamida tashiladi. Xavfsiz tashishni tashkil etishda ilmiy asoslangan xavfli yuklarni tartiblariga rioya qilish judayam zarur bo'ladi. Afsuski, xavfli yuklarni tashish jarayonida yo'l qo'yilgan kamchiliklar ko'pincha insonlarning hayoti bilan va katta moddiy hamda ijtimoiy zaralarga olib kelishi kuzatiladi.

O'zbekistonda avtomobil transporti yordamida neft va neft maxsulotlari, gazlar, zararli moddalar, yengil alanga oluvchi moddalar, maxsulotlar kabilar ko'p miqdorda tashilmoqda. Bularga yana zarar tarqatuvchi moddalarni ham aytib o'tish to'g'ri bo'ladi.

Xavfli yuklarning turlari

Xavfli yuklar asosan 3 ko'rinishdagi ta'siriga ega, bularga:

1. Fizik va ximyoviy xususiyatlar.

2. Sog'liqqa zarari.
3. Atrof muxitga zarari.

Xavfli yuklarni xavfliligiga asos bo'luvchi holatlarga muvofiq ular 9 ta turga bo'linadi:

- 1 turi – portlovchi moddalar
- 2 turi – gazlar
- 3 turi – oson alanga oluvchi suyuqliklar
- 4 turi- yengil alanga oluvchi moddalar (buyumlar, maxsulotlar).
- 5 turi-ishqorlar
- 6 turi- zararli va yuqumli moddalar
- 7 turi-radiatsiya tarqatuvchi moddalar
- 8 turi-zanglatuvchi moddalar
- 9 turi-boshqa xavfli modda va maxsulotlar

Xavfli yuklarni tashuvchi transport vositalarini maxsus belgilari bilan belgilash tizimlarini ishlab chiqilgan.Bu belgilarda aloxida ranglar aniq ma'noni anglatilishi ko'rsatib o'tilgan.

Qizich rang- portlovchi moddalar to'g'risida axborot bo'ladi.

Qizil rang- yengil alanga oluvchi moddalar tashiganda belgilanadi.

Yashil rang-yonmaydigan zaharli bo'lмаган gazlar.

Xavo rang- suv bilan reaksiyaga kiruvchi moddalar

Sariq rang- ishqorli moddalar

Oq rang- zaharli moddalar

Qora-oq rang -boshqa xavfli moddalar

Transport vositalarining texnik holati GOST 25398-75 yuk avtomobilari, gost 3163-76 "Avtomobilarga tirkama va yarim tirkamalar "da talab etilgan holatlarda mos ravishda jixozlanishi bilan chiqarish trubalarini radiator oldida o'ng tomonga ag'darilgan holda o'rnatiladi va bunda u uchqun o'chiruvchi bilan jixozlanadi. Yoqilg'i baklari va ularni qo'shimcha jixozlashga e'tibor berish kerak bo'ladi, ya'ni har xil urulishlardan saqlovchi g'iloflarni qo'llash. Elektr tizimida ham nosozliklar bo'lishiga imkon bermaslik. Har bir transport vositasi xavfli yuklarni tashish vaqtida qo'shimcha qo'yidagi jixozlar bilan

taminlanishi kerak:

Ikki dona “harakat taqiqlanadi” yo’l belgiisi bilan.

Ehtiyot uskunalarini majmuasi.

O’t o’chirish jixozi 2 dona

Transport vositasi turiga qarab 2 donadan kam bo’lmagan yurib ketishini qaytaruvchi tayanch.

Miltillab yonuvchi holatda to’xtash belgisi bilan

Tibbiyot aptechkasi

Ko’pgina holatda maxsus himoya vositalari bilan

Himoya nomasi

Belkurak va ikki dona xavflilik to’g’risida axborot beruvchi(SIO)chi xavflilik axboroti tizimi.

Xavfli yuklarni tashishga tayyorgarlik jarayonlarida transport vositalarini jixozlash bilan yana ularni tashish uchun qulay yo’lanishlarini aniqlash bu yo’lanishlarda harakat xavfsizligini tashkil etuvchi ma’sul tashkilotlar bilan rejalar tuzish hamda haydovchilarni xavfli yuklarini tashish ishlarini bajarishga tayyorgarlik ishlarini ham bajarish kerak bo’ladi.

Buning uchun xavfli yuklarni olib yurish uchun belgilangan yo’l yo’lanishlarida aholi yashash joylari, ayniqsa bolalar muassasalari va ommaviy yig’imlar o’tkaziladigan joylardan iloji boricha uzoqroqdan o’tishni taminlash kerak bo’ladi. Yo’lanishda majburiy va ehtiyoj uchun to’xtash joylari, aloqaga chiqish mumkin bo’lgan yoki birinchi yordamni berishi imkoniyati bo’lgan joy va muassasalar ko’rsatiladi. Shu bilan birga yilda yoqilg’i bilan ta’minlovchi punktlar va ulardan qanday foydalanish tartiblari belgilab o’tiladi. Yo’nalish bo’yiga yo’l bo’laklarida ruxsat etilgan aloqa tezligi belgilab qo’yiladi. Xuddi shunday yo’lanishdagi xavfli yo’l bo’laklarini alohida qayd etilgan bo’lishi kerak.

Tanlangan yo’lanish ma’sul bilan kelishiladi va quyidagi xujjatlar toyyorlanadi.

1. Xavfli yuk tashuvchi transport vositasi sertifikati uni jixozlanganligi va maxsus yukni tashish uchun tayyorligi to'g'risida.
2. Xavfli yukni tashish uchun belgilangan yo'lanish chizmasi.
3. Xavfli yukni tashuvchi haydovchining tayyorlanganligi to'g'risida ma'lumot.

Yuqorida qayd etilgan xujjatlar asosida xavfli yuklarni tashish to'g'risidagi yo'lanish chizmasi. Yuk tashishdan 10 sutka oldin kelishilgan bo'lishi kerak. Ba'zi tafsilotlar bo'yicha o'zgarishlar tuzilsa qayta kelishilsa kerak bo'ladi.

Yo'lanish chizmasi DYXXB tomonidan kelishilgan holda transport vositasining xavfli yuklardan qaysi birini tashish uchun jixozlanganligi ham DYXXBda texnik ko'rikdan o'tkazilib ular tomonidan maxsus nusxadagi sertifikat beriladi.

Haydovchilarni xavfli yuklariga tashishga tayyorlash ishlari xavfli yuklarni tashuvchi transport korxonasi tomonidan amalga oshirilib haydovchi sinovlardan o'tgan holda unga maxsus guvohnoma beriladi. Guvohnoma transport korxonasi raxbari tomonidan tasdiqlangan bo'lishi kerak.

Xavfli yuklarni tashuvchi haydovchining ish tartibi mexnat kodeksida ko'rsatilgan talablarga qat'iy rioxat etish so'raladi.

Yo'lanishda transport vositasida nosozliklar paydo bo'lган yoki halokatli holatlar yuzaga kelgan hollarda tezda transport vositasi xavfsiz joyni tanlangan holda aksincha uni iloji bo'lmasa yo'l bo'lagida tezda transport bo'lagida transport vositasini himoyalovchi to'siq ya'ni halokat va yul belgilarini kerakli masofada o'rnatish kerak bo'ladi. Hamda bu haqida tezda kerakli joylarga xabar yetkazish, hamda nosozlikni bartaraf etish choralarini ko'rish kerak bo'ladi. Transport vositasining old va orqa tomonlarida o'rnatilagn XAT (SIO) belgisida qayd etilgan axborot bo'yicha xavfsizlik choralarini ko'rish talab etiladi.

YTHDA JAROXATLANGANLARGA BIRINCHI TIBBIY YORDAM KO'RSATISH.

Tibbiy yordam ko'rsatish bosqichlari. Jarohatlanda va qon oqishda birinchi tibbiy yordam ko'rsatish. Nafas olish va yurak urishi to'xtaganda birinchi yordam ko'rsatish.

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 vafot etganlarning taxminan 17% ning sababi qon oqish, nafas bug'ilishi va boshqa lozim bo'lgan tibbiy tez yordam ko'rsatilmagan holatlar tufayli ro'y bergen. 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. YTHda vafot etganligini aniqlash uchun, hodisadan keyin odam vafot etgungacha 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, avariyanan keyingi 30 kun orasida vafot

etganlar, YTH oqibatida vafot etganlar hisoblanadi.

Jinoiy javobgarlik kodeksiga asosan og'ir tan jarohati, uncha og'ir bo'limgan 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 gapistish, qo'li, oyog'ini yo'qotgan, sog'ligi izdan chiqgan, mehnat qobiliyatini 35% ga yo'qotganlar hisoblanadi.

Uncha og'ir bo'limgan tan jarohatlariga hayot uchun uncha xavfli bo'limgan, tan a'zolari va funktsiyalari yo'qolmagan, sog'ligi 4 haftadan 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 qibiliyatini 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 belgilangan muddatlarda tibbiy ko'rikdan o'tadilar. Transport vositalarining haydovchilarini dastlabki tarzda majburiy va keyinchalik vaqt-vaqt bilan tibbiy ko'riklardan, shu jumladan, yo'lga chiqish oldidan va yo'lidan qaytgandan keyin tibbiy ko'rikarda 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'lig'iga 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'rindbosarlari, ular bo'limganda esa ichki ishlar bo'limi boshlig'i va ularning o'rindbosarlari tomonidan qabul qilinadi.

No	Transport vositalarining nomlari va tasniflari	Tibbiy ko'rik muddati
1.	Barcha turdag'i mototsikl va mopedlar	3 yilda 1 marta
2.	To'la og'irligi 3500kgdan oshmaydigan, o'rindiqlari haydovchilarnikidan tashqari 8 dan oshmagan avtomobillar «B» toifasi	3 yilda 1 marta
3.	Yuk tashiydigan, to'la og'irligi 3500 kg dan oshadigan avtomobillar, «C» 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 B, C yoki D, YEtoifalari	3yilda 1 marta
6.	Trolleybus, tramvay	3 yilda 1 marta
7.	Barcha toifadagi nogironlar	2yilda 1 marta
8.	Nogironlar motokolyaskalari	2 yilda 1 marta
9.	Barcha turdag'i 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'qilgan, ezilgan, yirtilgan, o'q tekkan va tishlangan bo'lishi mumkin. YTHda 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-stolbnyakyoki gangrenagaolib 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 ehtiyyotlik 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'limganda, qo'l keladigan materiallardan: matolar, yo'l aptechkasi, uy aptechkasi va boshqalardan foydalanish mumkin.

Tibbiy yordam ko'rsatish tartibi va tashkil qilish prinsiplari

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'lida 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 to'tilgan. Tibbiyat hodimlari boshqaradigan avtomobillarga o'rnatish uchun taniqlik belgi mavjud. Bunday belgilar yo'l-transport hodisasida shikstlanganlarga malakali yordam ko'rsata oladigan hakimlarning (vrach) avtomobillariga o'zları 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 qoidalaring 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 qo'zgatmasligi, shikastlanganlarga birinchi tibbiy yordam berish uchun zarur choralarini ko'rishi, "tez tibbiy yordam" xizmatini chaqirish, agar buning imkonи 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 voqeа sodir bo'lgan joyga qaytib kelishi shart.

Bu qoidalarga rioya qilmagan haydovchilar jinoiy javobgarlikka tortiladilar.

Bemorni mashinadan chiqarish, ko'tarish va tashish

Yo'lida avtomobil fojiasi sodir bo'lganda, mashina ichidagi

shikastlangan kishiga birinchi tibbiy yordam berish uchun, avvalo uni mashinadan ehtiyyotkorlik 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 asboblar, montirovka, lom va boshqalardan o'rinali foydalanish mumkin.

Shikastlangan odamni mashinadan olib chiqishdan oldin uning qayeri 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'rabi-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.

Qontomirlar shikastlanganda birinchi yordam berish

Qon tomirlar shikastlanganda arterial, venoz va parenximatoz qon oqishlar bo'ladi. Agar qon jarohatdan tashqariga oqayotgan bo'lsa, buni tashqi qon oqish deb ataladi. Jarohatlangan tomirdan to'qimaga, ichki organlarga - ko'krak yoki qorin bo'shligiga oqayotgan bo'lsa, buni ichki qon oqish deyiladi.

Qon oqishni to'xtatishning ikkita usuli bor: bulardan biri - vaqtincha bog'lab qo'yish, tomirni suyakka bosib turish va ikkinchi usul - butunlay to'xtatish, bunday qon oqishini jarrohlik yo'li bilan to'xtatiladi. Transportdan shikastlanganda ba'zi hollarda hayot uchun xavfli bo'lgan arterial qon oqishi kuzatiladi, u arteriya zararlanganda sodir bo'ladi. Arterial qon oqishida qon bosim bilan oqib turadi va uning rangi och qizil bo'ladi, agar qon oqishi zudlik bilan to'xtatilmasa, bemor oz vaqt ichida ko'p qon yo'qotib qo'yishi mumkin. Bu hayot uchun xavflidir. Arterial qon oqishishi to'xtatish tibbiy yordam ko'rsatishning eng birinchi chora-tadbiri hisoblanadi. Arterial qon oqishini to'xtatish hammani qo'lidan keladigan osonva tezkor usuli, jarohatlangan joy teparog'idan arteriyani barmoq bilan bosib turishdir. Arteriya suyak yoniga yaqin joydan yoki uning ustidan o'tgan bo'lsa, uni bosib turish juda oson bo'ladi.

Son arteriyasi chov sohasida, chanoqning qov suyagiga musht bilan bosiladi. Boldir yoki oyoq panjasি sohasidagi jarohatdan arterial qon oqqanda arteriya taqim chuqurchasi sohasida bosiladi, buning uchun bosh barmoqlar tizza bo'g'inining oldingi yuzasiga quyiladi, qolgan barmoqlar bilan arteriya sukka bosiladi.

Arteriyalarni barmoq bilan bosish ko'p kuch sarflashni talab etadi va bu tadbirni hatto jismonan kuchli va chiniqqan kishi ham 15-20 daqiqadan ortiq bajara olmaydi. Shunga ko'ra tomirni barmoq bilan bosib, imkon bor joyda zudlik bilan jgut yoki zakrutka solish va sterial bog'lab qo'yish kerak.

Jgut (zakrutka) solish oyoq-qo'lning yirik arterial tomirlari shikastlanganda, qon oqishini vaqtincha to'xtatishning asosiy usulidir. Jgut son, boldir, yelka va bilakka solinadi. Tasmasimon rezina jgut bir uchida metalldan yasalgan ilgagi va ikkinchi uchida zanjirchasi bo'lgan uzunligi 1-1,5 metrlik elastik rezina tasmadan iborat. Uni ilgak va zanjircha bilan mahkamlab bog'lanadi. Naysimon rezina jgut uzunligi 1 metr keladigan elastik naychadan iborat.

Jgut qon oqayotgan joydan yuqoriga, jarohat yaqiniga, terini siqib qo'ymaslik uchun kiyim yoki yumshoq bint ustidan bog'lanadi. Jgutni qonni to'xtata oladigan kuch bilan bog'lanadi. To'qimalar juda qattiq

bosilganda oyoqqa'lning nerv stvollarini ko'proq shikastlanib qoladi. Jgut yetarlicha qattiq solinmasa bu holda aretrial qon oqishi kuchayadi, chunki bunda oyoqqa'lning nerv stvollaridan venalarigacha bosilgan bo'ladi.

Jgut solingan kuni, soati va daqiqasi yoziladi, qog'oz jgut ostiga ko'rini turadigan qilib qistirib qo'yiladi. Jgut bog'langan oyoq, qo'lni, ayniqsa, qishda issik qilib o'rab qo'yiladi, biroq uni grelka bilan isitish mumkin emas. Jgut qo'yilgandan so'ng 2 soat o'tgan hollarda arteriyani barmoq bilan bosish, jgutni asta-sekin, pulsni hisoblab turib 5-10 daqiqaga bo'shatish va uni avvalgi joyining yuqog'irog'idan yana solish kerak. Jgutni shu tariqa vaqtinchada yechish har soatda zararlangan kishiga jarrohlik yordam ko'rasatishga qadar takrorlanadi va har gal bu haqida yozib boriladi. Naysimon jgut uchida zanjirchasi va ilgagi bo'lmasa uchlari tugun qilib bog'lanadi.

Jarohatdan asta-sekin oqim bilan pulsatsiya qilmay oqib chiqadigan to'q-qizil rangli qon oqishiga, venadan qon oqishi deyiladi. Venadan qon oqishi bosib turadigan steril bog'lov qo'yish va gavdaning shikastlangan qismini baland ko'tarib qo'yish bilan to'xtatiladi.

Kapillyardan qon oqayotganda jarohatning butun yuzasi qonab turadi va qon tomchilab chiqadi. Kapillyar qon oqishini to'xtatish uchun odatda sterial, aksari, bosib turadigan bog'lov qo'yish kifoya. Bog'lovga qon shimilib qolsa, qo'shimcha bint o'rash zarur.

Nafas olish va yurak faoliyati to'satdan to'xtab qolganda birinchi tibbiy yordam ko'rsatish.

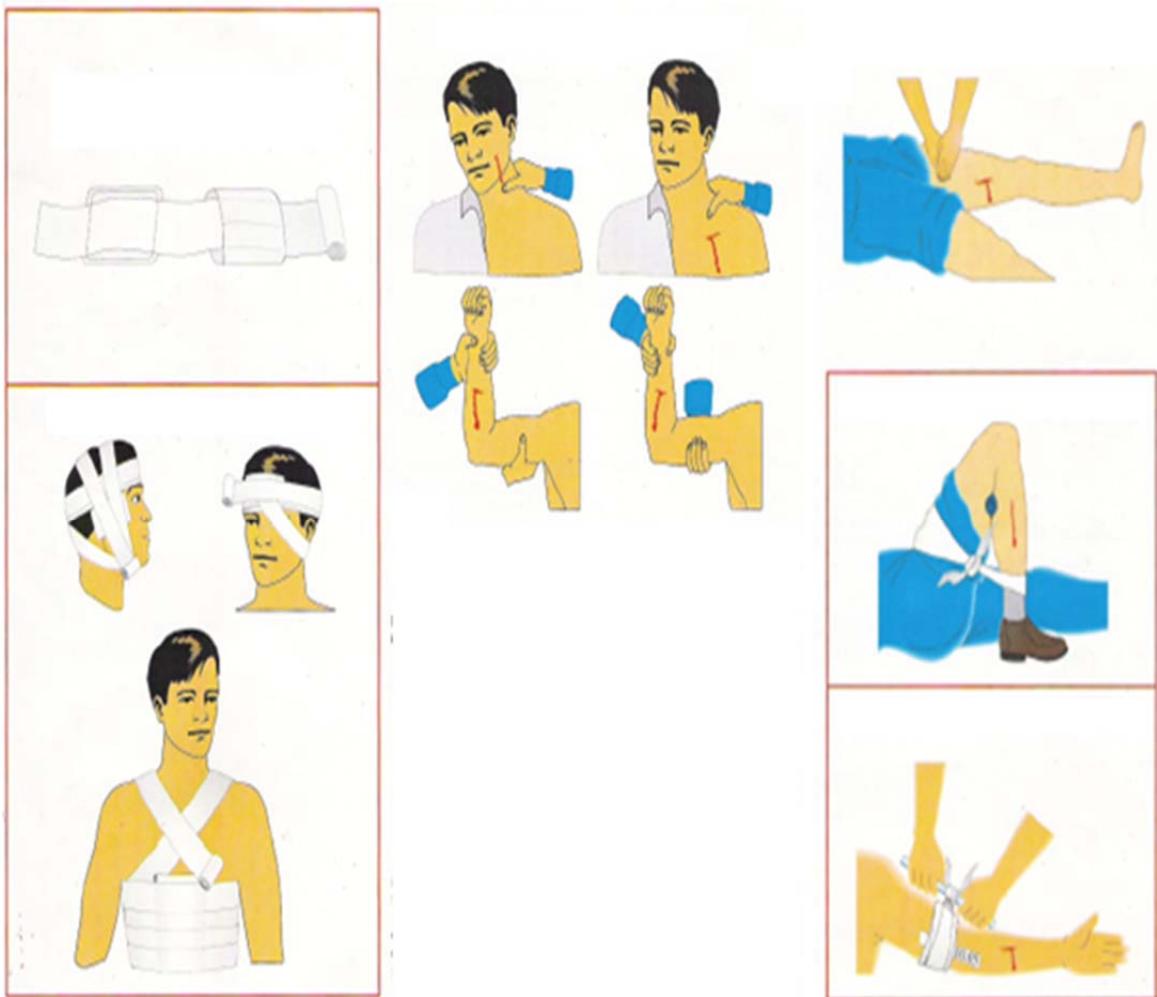
Yo'lda shikastlanish sodir bo'lganda (elektr tokidan zararlanganda, suvgaga cho'kkanda) nafas va yurak faoliyati birdaniga to'xtab qolishi mumkin.

Nafas-bir me'yorda takrorlanadigan nafas olish va nafas chiqarishdan iborat fiziologik jarayon bo'lib, organizm bilan tashqi muhit o'rtasidagi kislorod almashinuvini ta'minlaydi. Katta yoshdagi sog'lom odam minutiga 16-18 marta nafas oladi. Nafas markaziy asab tizimi tomonidan boshqariladi.

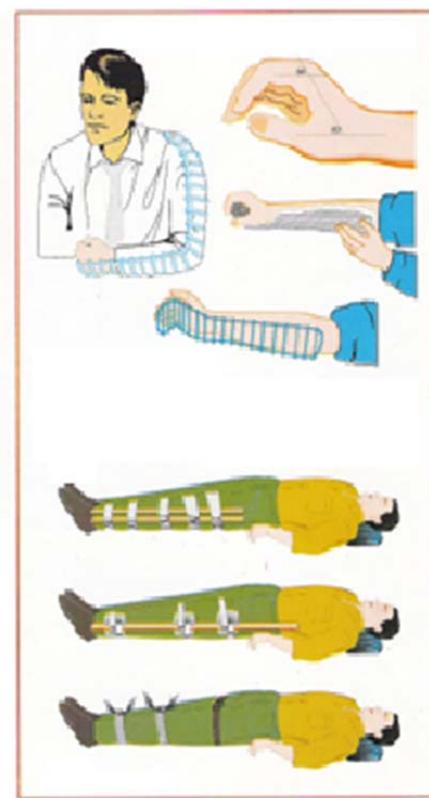
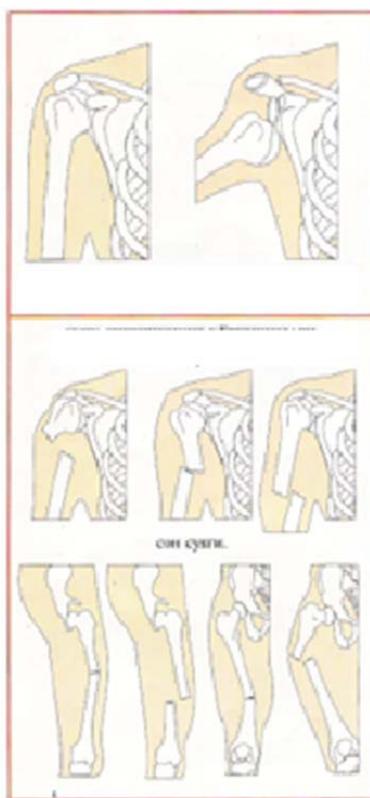
Nafas olish to'xtab qolganda birinchi tibbiy yordam ko'rsatish eng avvalo, o'pkaga havo yuritishdan iborat. Bunda har xil apparatlardan foydalanish sun'iy nafas olishning eng ta'sirchan usuli hisoblanadi. Bunday apparatlar bo'limganda og'izdan-og'izga puflash usulida sun'iy nafas oldiriladi. Sun'iy nafas oldirishning boshlanishidan oldin zararlangan kishini chalqanchasiga yotqizib va o'pkaning havo o'tkazuvchi yo'llarida bemalol o'ta olishga ishonch hosil qilish, buning uchun bemor boshini imkonli boricha orqaga qayrilib turishini ta'minlash kerak.

Agar nafas to'xtashi bilan birga yurak faoliyati ham to'xtasa, bu holda bir vaqtning o'zida ham sun'iy nafas oldiriladi, ham yuragi massaj qilinadi.

Jarohatlanishda va qon oqishda birinchi tibbiy yordam ko'rsatish



Nafas olish va yurak urishi to'xtaganda birinchi yordam ko'rsatish



Yurak to'xtaganda birinchi tibbiy yordam ko'rsatish



HAYDOVCHI VA MANSABDOR SHAXSLARNING “YO’L HARAKATI QOIDALARI”NI BUZGANLIGI UCHUN

JAVOBGARLIGI.

Haydovchi va mansabdor shaxslarning Yo'l harakati qoidalarini buzganda, ularning intizomiy, O'zbekiston Respublikasining administrativ, jinoiy Qonunlari bo'yicha javobgarligi.

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:

Axloqiy javobgarlik. Haydovchimehnat 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'lovmiqdori 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 mahrum qilish

Muayyan shaxsni unga berilgan maxsus huquqdan (transport vositalarini boshqarish huquqidan, ov qilish huquqidan) maxrum qilish chorasi tuman (shahar) sudining ma'muriy ishlar bo'yicha sudiyasi 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 mahrum qilish chorasi qo'llanilishi mumkin emas, transport vositalarini alkagol ichimlikdan, giyohvandlik vositasi ta'siridan mast bo'lgan holda yoki o'zgacha tarzda mast bo'lgan yo'l-transport hodisalari 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 huquqbazarlikninig zarali oqibatlari oldini olish, yetkazilgan ziyonni ixtiyoriy rivishda to'lashi yoki keltirilgan zarani bartaraf etishi;
- 3) huquqbazarlikninig kuchli ruhiy hayajon ta'siri ostida yoki majburlov ta'sirida yoxud xizmat yuzasidan, moddiy yoki boshqa jihatdan qaramligi ta'siri ostida sodir etilishi;
- 4) huquqbazarlikninig tahdid yoki majburlov ta'sirida yoxud xizmat yuzasidan, moddiy yoki boshqa jihatdan qaramligi ta'siri ostida sodir etilishi;
- 5) huquqbazarlikninig voyaga yetmagan shaxs tomonidan sodir etilishi;

6) huquqbarlikning homilador ayol yoki o'n to'rt yoshgacha bo'lган bolasini yakka o'zi tarbilayotgan shaxs tomonidan sodir etilishi.

Ma'muriy huquqbarlik to'g'risida ishni ko'rib chiquvchi organ (mansabdor shaxs)boshqa holatlarni 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 to'tilgan eng kam jazodan ham yengiroq jazo chorasini qo'llanilishi mumkin.

36-modda. Ma'muriy jazo qo'llanish muddatlari

Ma'muriy jazo huquqbarlik sodir etilgan kundan boshlab, davom etayotgan huquqbarliklar uchun esa, huquqbarlik anaqlangan kundan boshlab kechiktirmay qo'llanilishi mumkin.

Jinoyat ishini qo'zg'atish rad etilgan yoki jinoyat ishi tutatilgan bo'lса-yu, lekin huquqbuzarning harakatlarida 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 to'tilgan muddatlar ashyolari bojxona munosabatlarini tartibga soladigan qonun xujjatlari asosida musodara qilish hollariga 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 huquqbarlik sodir etmagan bo'lса, mazkur shaxs a'muriy jazoga tortilmagan deb hisoblanadi.

123-modda. Transport vositalaridan axlat yoki boshqa narsalarni tashlab yuborish

Poezdlarning vagonlari, avtomobil 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 haqqaining 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 riya 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 qismgacha miqdorda jarima solishga sabab bo'ladi.

Haydovchilarning davlat texnika ko'riganidan o'tmagan yoki belgilangan tartibda ro'yhatdan o'tkazilmagan yoxud tormoz tizimida yoki rul boshqaruvida yoxud ulovchi qurilmada nosozligi bo'lgan, xuddi shuningdek ishlayotganida tashqariga chiqarayotgan iflosantiruvchi moddalarning miqdori, shuningdek shovqin darjasи 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 transport vositalarning xuddi shuningdek davlat raqam belgisi o'zboshimchalik bilan yechib olinishi yoxud davlat raqam belgisi yasama yoki o'zga usullarida o'zgartirilgan transport vositalarin boshqarish, eng kam ish haqining

uch baravaridan besh baravarigacha miqdorda jarimi solishga sabab bo'ladi.

Korxonalar, muassasalar va tashkilotlarga qarashli transport vositalarini ishdan tashqari vaqtida ulardan foydalanish shartlariga muvofiq keladigan tarzda maxsus jihozlanmagan joyda saqash-fuqorolarga yeng kam ish haqining ikkidan bir qismidan bir baravarigacha, mansabdor shaxslarga esa – bir baravaridan ikki baravarigacha miqdorda jarima solishga sabab bo'ladi.

Kodeksning

125,126,127,128,129,130,131,133,134,135,136,139,140,141,- moddalarida transport vositalari deyilganda barcha turdag'i avtomobillar va traktorlar, shuningdek mototsikllar va boshqa mexanik transport vositalarnini tushunmoq kerak.

126-modda. Ko'zgusimon va tusi o'zgartirilgan (qoraytirilgan) nostonstandart oynalar o'rnatilgan transport vositalaridan foydalanish

Ko'zgusimon, shuningdek tegishli davlat standartlarida belgilangan normalarni buzgan holda tayyorlangan tusi o'zgartirilgan (qoraytirilgan) o'ynalar o'rnatilgan transport vositalaridan foydalanish,- eng kam ish haqqining 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 nazarda tutmagan tovush chaqaruvchi va yorituvchi qurilmalarni o'rnatish, xuddi shuningdek ularni o'zgartirib o'rnitsht, eng kam ish haqqining bir baravari miqdorida jarima solishga sabab bo'ladi.(O'zR 20.08.1999 y. 832-1-son qonuni taxriridagi qism)

Tegishli ruxsat olmay 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, yo'l belgilari va yo'l harakatining boshqa qoidalari talablariga rioya qilmasligi

Transport vositalari haydovchilarning belgilangan harakat tezligini oshirib yuborishi, svetaforning yoki yo'l harakatini tartibga soluvchining taqiqlovchi ishoralariga bo'ysunmasligi, piyodalar yo'lkasidan yurgizishi, ustunlik beruvchi, taqiqlovchi va ko'rsatma beruvchi yo'l belgilari talabiga, yo'lning harakat qismidagi harakatda o'tkazib yuborishi ko'rsatuvchi chiziqlarga rioya etmasligi, odam tashish. Transport vositalarini quvib o'tish, jamoat transporti to'xtaydigan bekatlar yoki piyodalar o'tish joylaridan yurish qodalarini, sutkaning qorong'u davrida yoki ko'rish cheklangan sharoitlarda yoritish asboblaridan foydalanish qoidalarini buzishi shuningdek, yo'lovchilarga loy sachratishi, eng kam ish haqining ikkidan bir qismidan bir baravarigacha miqdorda jarima solishga sabab bo'ladi.

Ushbu moddaning birincha qismida ko'rsatilgan huquqbuzarlik uchun ma'muriy jazo chorasi qo'llanilganidan keyin bir yil davomida xuddi shu moddaning birinchi qismida nazarda to'tilgan har qanday huquqbuzarliklarni sodir etish, (O'zR 13.12.2002 y. 447 II son qonuni taxriridagi dispozitsiya), (oldingi taxrirga qarang) - eng kam ish haqining bir baravaridan ikki baravarigacha miqdorda jarima solishga sabab bo'ladi.

Bir yil mobaynida ushbu moddaning birinchi qismida nazarda tutilgan huquqbuzarliklardan uchtasini sodir etish, xuddi shuningdek to'sqiniksiz harakat qilish huquqidan foydalanadigan transport vositalarining o'tib ketishiga xalaqit berish yoxud avriya holati yuzaga kelishi olib borgan, yani yo'l harakatining boshqa qatnashchilarini tezlikni, harakat yo'nalishi keskin o'zgartirishiga yoki o'z xavfsizliklari yoxud boshqa fuqorolarning xavfsizligini ta'minlash maqsadida o'zga choralarni ko'rishga majbur qiluvchi huquqbuzarliklarni sodir etish- eng kam ish haqining ikki baravaridan uch baravarigacha maqdorida jarima solinga sabab bo'ladi.(O'zR 26.12.1997. y. 549-I son qonuni taxriridagi qism)

Bir yil mobaynida ushbu moddaning birincha qismida nazarda

tutilagan huququzarliklardan to'rtasini va undan ko'prog'ini sodir etish- eng kam ish haqining uch baravari miqdorida jarima solishga yoki transport vositasini boshqarish huquqidan olti oy muddati mahrum 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'rirdagi sanktsiya), (oldingi taxrirga 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 huququzarlik mv'muriy jazo qo'llanilganda keyin bir yil davomida takror sodir etilgan bo'lsa- eng kam ish haqining ikki baravaridan uch barvarigacha miqdorda jarima solishga yoki transport vositasini boshqarish huquqidan olti oygacha muddatga mahrum etishga saba 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 barvarigacha miqdorda jarima solishga sabab bo'ladi.

Xuddi shunday huququzarlik ma'muriy jazo qo'llanilganidan keyin bir yil davomida takror sodir etilgan bo'lsa- eng kam ish haqining ikki baravaridan besh barvarigacha miqdorda jarima solishga yoki transport vositasini boshqarish huquqidan olti oydan bir yilgacha muddatga mahrum etishga sabab bo'ladi. (O'zR 26.12.1997 y. 549-I-son qonuni taxriridagi qism)

131-modda. Transport vositalarini mast holda boshqarish

Haydovchilarning transport vositalarini alkagolli ichimlikdan, giyohvand modda ta'sirida yoki o'zgacha tarzda mast holda boshqarish-

eng kam ish haqining besh baravaridan yetti baravarigacha miqdorda jarima solishga yoki transport vositasini boshqarish huquqidan bir yildan ikki yilgacha muddatga mahrum etishga sabab bo'ladi. (O'zR26.12.1997 y.549-I-son qonuni taxriridagi qism)

Xuddi shunday huquqbazarliq 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 huquqidan 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'limgan shaxslarning transport vositalarini alkagolli ichimlikdan, giyohvand modda ta'siridan yoki o'zgacha tarzda mast holda boshqarish- eng kam ish haqining yetti baravari miqdorida jarima solishga sabab bo'ladi. (O'zR 26.12.1997 y. 549-I-son qonuni tahriridagi qism)

Alkagolli ichimlikdan, giyohvand modda ta'siridan yoki o'zgacha tarzda mast tarzda mast shaxsga transport vositasini boshqarishni topshirish- eng kam ish haqining besh baravari miqdorda jarima solishga yoki transport vositasini boshqarish huquqidan ikki yildan uch yilgacha muddatga mahrum 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 harakati qoidalarini buzishi jabrlanuvchiga yengil tan jarohati yoki ancha miqdorda moddiy zarar yetkazishiga olib kelsa- lekin ancha miqdorda moddiy zarar yetkazmasi- eng kam ish haqqining uch baravaridan besh baravarigacha miqdorda jarima solishga yoki transport vositalarini boshqarish huquqidan bir yildan uch yilgacha muddatga mahrum etishga sabab bo'ladi.

Ancha miqdordagi moddiy zarar deganda, eng kam ish haqqining

besh baravari maqdoridan oshib ketgan zarar tushuniladi.

134- modda. Haydovchilarining yo'l harakati qoidalarini buzishi transport vositalarining yoki boshqa mol-mulkning shikastlanishiga olib kelishi

Transport vositalari haydovchilarining 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 baravarigacha 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'lмаган шахсларинг транспорт vositalarini boshqarishi

Haydovchilik guvohnomasi yoki uning taloni, ishonchnoma, transport vositasini ro'yhatdan o'tkazganlik haqidagi yoki transport vositasini taalluqli o'zga xujjatlar yonida bo'lмаган haydovchilarni transport vositalarini boshqarishi, xuddi shuningdek ishonchnomalarini, transport vositalarini boshqa shaxsga berish va ijara ga 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'lмаган шахсларинг шу vositalarni boshqarish, xuddi shuningdek boshqarish huquqi bo'lмаган 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 miqdorda 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, giyohvand 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 mahrum etishga sabab bo'ladi. (O'zR 26.12.1997 y. 549-I son taxriridagi sanksiya)

Xuddi shunday huquqbazarlik ma'muriy jazo qo'llanigandan keyin bir yil davomida takror sodir etilgan bo'lsa- transport vositasini boshqarish huquqidan bir yildan uch yilgacha muddatda mahrum 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 qonuniga muvofiq ikkinchi qism uchinchi deb hisoblansin

Ushbu moddaning birinchi qismida nazarda tutilgan huquqbazarlik transport vositasini huquqi bo'limgan 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 hodisasi yuz bergan joydan ketib qolish

Yo'l-transport hadisasi qatnashchilarining belgilangan qoidalarini buzgan holda hodisa yuz bergan jaydan ketib qolishi, eng kam ish haqqining ikki baravaridan besh baravarigacha miqdorda jarima solishga transport vositalarini boshqarish huquqidan 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, taqilovchi yoki ko'rsatma beruvchi yo'l belgilari talablariga rioya etmasligi- eng kam ish haqining o'ndan bir qismi miqdorida jarima solishga sabab bo'ladi.

Haydovchilarga har xil xizmat ko'rsatish maqsadida yo'lning qatnov qismida fuqorolarning turishi, yo'llarga ajratilgan mintaqa tebrasida mol boqish- eng kam ish haqining o'ndan bir qismida uchdan bir qismigacha miqdorda jarima solishga sabab bo'ladi.

Ushbu moddaning birinchi yoki ko'rsitilgan shaxslarning yo'l harakati qoidalarini buzishi avriya holitini vujudga keltirsa- eng kam ish haqining uchdan bir qismidan ikkidan bir qismigacha 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 buzgan holda tusi o'zgartirilgan yoki belgilangan tartibda ro'yxatdan o'tkazilmagan yoxud texnika ko'riganidan o'tkazilmagan transport vositalarini yo'lga chiqarish- transport vositalarining texnik holati va ulardan foydalanish uchun ma'sul mansabdor shaxslarga eng kam ish haqining ikki baravaridan miqdorda jarima solishga sabab bo'ladi.

140-modda. Mast holdagi haydovchilarning yoki transport vositalarini boshqarish huquqi bo'lмаган шахсларнинг транспорт vositalarini boshqarishga yo'l qo'yish

Alkogolli ichimlikdan giyohvand modda ta'siridan yoki o'zgacha tarzda mast bo'lgan haydovchilarning yoki transport vositalarini boshqarish huquqi bo'lмаган шахсларнинг транспорт 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 haqining ikki baravaridan besh baravarigacha miqdorda jarima solishag 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, zaharovch, tez alangalanuvchi, porlovchi hamda zaharli moddalar va ashyolarni olib yurish qoidalarini buzish- eng kam ish haqining bir baravaridan uch baravarigacha miqdorda jarima solishga sabab bo'ladi.

Yuk saqlash kamerasiga portlovchi, tez alangalanuvchi, zaharli va badbo'y moddalar va ashyolarni 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, zaharovchi 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 taksilarida 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 o'n olti

yoshgacha bo'lgan bolalarni chiptasiz olib yurish:

a) shahar 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, mahalliy 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 haqning uch baravari miqdorida jarima solishga sibab bo'ladi.

Shaharlararo qatnaydigan avtobusda chiptasiz yurish- eng kam ish haqning bir baravari miqdorida jarima solishga sabab bo'ladi.

Yo'lovchining trolleybusda, tramvayda, shahar ichida va shahar atrofiga qatnaydigan avtobusda chiptasiz yurishi- eng kam ish haqqining o'ndan bir qismi miqdorida jarima 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 haqqaining ikki baravaridan uch baravarigacha jarima solishga sabab bo'ladi.

147-modda. Yo'llarga, yo'l inshoatlariga, yo'l harakatini tartibga solib turuvchi texnik vositalariga shikast yetkazish, ularni saqlash qoidalarini buzish

Yo'llarga, temir yo'ldan o'tish joylariga, yo'l harakatini tartibga solib turuvchi boshqa inshootlar yoki texnik vositalarga shikast yetkazish, shuningdek yo'l harakatiga 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 inshoatlarini harakat uchun xavfsiz holda saqlash qoidalarini buzish yoki yo'lning ayrim qismlaridan foydalanish harakat 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 hodimining qonuniy talablarni bajarmaslik

IIO 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 IIO xodimining qonuniy talablariga boshqacha tarzda bo'ysunmaslik xuddi shuningdek jamoit tartibini saqlash hamda fuqorolarning huquq va erkinliklarini ta'minlash vazifalarini amalga oshirayotgan boshqa shaxslarning qonuniy talablarni 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 bayonnomma tuzilib, unda: bayonnomma tuzilgan sana va joy, bayonnomma tuzgan shaxsning lavozimi, familiyasi, ismi, otisining ismi; ushlab turilgan shaxs haqidagi ma'lumotlar: uni ushlab turish vaqt, joyi va uning asoslari ko'rsatiladi.

Bayonnomma uni tuzgan mansabdor shaxs va ushlab turilgan shaxs tomonidan imzolanadi. Ushlab turilgan shaxs bayonnomani imzolashdan bosh tortgan taqtirda, 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'rmini bosuvchi shaxslar albatta xabardor qilinadi.

292-modda. Transport vositasini boshqarishdan chetlatish mastlik holatini aniqlash uchun tekshiruvdan o'tkazish.

Transport vositalarini boshqarayotgan mastlik holatida deb hisoblashga yetarli asoslar bo'lgan shaxs transport vositasini boshqarishda chetlashtirilishi va 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 huquqbazarliklar to'g'risidagi ishlarni yuritish ta'minlash choralar ustidan shikoyat berish.

Ma'muriy yo'l bilan ushlab turish, shaxsiy 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 choralar (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 turdag'i 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 huquqbazarliklar, 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 foydalinish xavfsizligi qoidalarini buzish

Transport vositasini boshqaruvchi shaxs tomonidan transport vositalari harakati yoki ulardan foydalinish 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 sanksiya)

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 sanksiya)

O'sha qilmish:

a) odamlar o'limiga;

b) halokatga;

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 sanktsiya)

267-modda. Transport vositasini olib qochish

Transport vositasini olib qochish uch yildan besh yilgacha ozodlikdan mahrum qilish bilan jazolanidi.

O'sha harakat:

- a) takroran yoki xavfli retsidi visit 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 sanktsiya).

268-modda. Transportning xavfsiz ishlashini ta'minlashga doir qoidalarni buzish

Yo'lovchi, piyoda, velosiped, ot-ulov transportining haydovchisi yoki yo'l harakatining boshqa qatnashchilari tomonidan, jinoyat kodeksining 261, 26, 265, yoki 266- moddalarida nazarda tutilgan shaxslardan tashqari harakat xavfsizligi qoidalarni yoki barcha turdag'i transport vositalaridan foydalanish qoidalarni 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 odam o'lishiga sabab bo'lsa, - olti oygacha qamoq yoki uch yildan besh yilgacha ozodlikdan mahrum qilish bilan jazolanadi.

O'sha harakat:

- a) odamlar o'limiga:
- b) boshqa og'ir oqibatlarga sabab bo'lsa,besh yildan sakkiz yilgacha ozodlikdan mahrum qilish bilan jazolanadi.

Adabiyotlar

1. “Yo‘l harakati qoidalari” rasmiy nashr Toshkent 2016 y
2. Q.X.Azizov “ Harakat xavfsizligini tashkril etish asoslari” Toshkent 2009 y.
3. “Yo‘l harakati xavfsizligi to‘g‘risida”gi O‘zbekiston Respublikasi qonuni 10.04.2013 №348.
4. A.A.Eshanbabayev “Yo‘l harakati qoidalari va xavfsiz harakatlanish asoslari” Namangan 2017 y
5. O‘zbekiston Respublikasining jinoyat kodeksi.
6. B.A.Xodjayev., G.T.Zokirov. “Международные автомобильные перевозки” Toshkent 2005 y
7. V.A.Topolidiyev., K.M.Sidiqnazarov., N.M. Chuboyev. “Международные автомобильные перевозки опасных грузов”
8. U.Haitov. “Avtomobil boshqarish asoslari va harakatlanish xavfsizligi” Toshkent 2001 y.

MUNDARIJA

KIRISH

1	Umumiy qoidalar. Haydovchilarning umumiy majburiyatlari	5
2	Yo'l belgilari. Yo'l belgi chiziqlari.....	28
3	Piyodalar va yo'lovchilarning vazifalari. Maxsus transport vositalarining imtiyozlari. Harakatlanishni tartibga solish. Ogohlantiruvchi va falokat ishoralari. Harakatni boshlash yo'nalishlarni o'zgartirish.....	68
4	Harakatlanish tartibi. Chorrahaldarda harakatlanish .	82
5	Murakkab sharoitlarda harakatlanish tartibi. Transport vositalaridan foydalanish tartibi	94
6	Transport vositalaridan foydalanishni taqiqlovchi shartlar. Yo'llarda harakat xavfsizligini ta'minlashning davlat boshqaruв tizimi.....	113
7	Harakat xavfsizligini tashkil etish asoslari. Yo'l harakatinining asosiy tavsiflari YTH va ularning ko'rsatkichlari	124
8	Piyodalarning harakat xavfsizligini oshirish yo'llari Avtomobilning harakati nazariyasi. Avtomobil transportining ekspluatatsion ko'rsatkichlari	157
9	Xavfli yuklarni tashish.....	188
10	YTHda jaroxatlanganlarga birinchi tibbiy yordam ko'rsatish.....	192
11	Haydovchi va mansabdor shaxslarning "Yo'l harakati qoidalari"ni buzganligi uchun javobgarligi.....	203
	Adabiyotlar.....	219

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ

1	Общие положение. Общие обязанности водителей	5
2	Дорожные знаки. Дорожная метка.....	28
3	Обязанности водителей и пешеходов. Приоритет специальных транспортных средств. Регулирование движения. Предупредительные и аварийные сигналы. Начало движения, маневрирование.....	68 69
4	Порядок движения. Проезд перекрестков.....	82
5	Порядок движения в сложных условиях. Порядок пользования транспортным средством.	94
6	Условия при которых запрещается эксплуатация транспортных средств. Государственная система управления обеспечения безопасности дорожного движения	115
7	Основы организации безопасности дорожного движения. Основные определения дорожного движения. ДТП и показатели ЛТП.....	125
8	Методы повышения безопасности пешеходов. Теория автомобильного движения. Эксплуатационные показатели автомобильного транспорта.....	157
9	Перевозка опасных грузов.....	188
10	Оказание первой медицинской помощи при ДТП.....	192
11	Ответственность водителей и должностных лиц за нарушение правил дорожного движения.....	203
	Литература.....	220

**R. X. SOLIYEV
J. Z. XOLMIRZAYEV
A. SH. NASRIDDINOV**

**YO'L HARAKATI QOIDALARI VA
HARAKAT XAVFSIZLIGI ASOSLARI FANIDAN**

O'QUV QO'LLANMA

Muharrir:	Alijon Jo'raev
Tehnik muharrir:	Marguba Kurbanova
Sahifalovchi:	Nodira Jumabaeva

Bosishga ruhsat etildi 25-noyabr 2020y.
Bichimi 60x84/16. "Times New Roman"
garniturada raqamli bosma usulida bosildi.
shartli bosma tabog'i 14. Adadi 100 nusha.

Buyurtma № 59

«NAVRO'Z» nashriyoti.
Litcenziya raqami AI - 170, 20-dekabr 2009 yil.
Manzil: Toshkent shahri, A. Temur ko'chasi, 19-uy.

“FAZILAT ORGTEX SERVIS” hususiy korhonasi
bosmahonasida chop etildi. Manzil: Namangan sh.
Navoiy ko'chasi 72 uy. Tel: (+998) 91-346-44-43.