



AVTOMOBIL YO'LLARDA PIYODALAR HARAKAT HAVFSIZLIGINI TA'MINLASHNING ZAMONAVIY YECHIMLARI

Nurmatov Ismoiljon Yusupovich
1-son kasb-hunar maktabi o'qituvchisi

Annotatsiya: Har yili har uchinchi yo'l-transport hodisasi piyodalar to'qnashuvi bilan bog'liq. Asosiy sabablar, ular: yo'l harakati qoidalariga rioya qilmaslik, piyodalar o'tish joylarining qoniqarsiz holati, tartibga solish elementlari yoki ularning yo'qligi bilan tavsiflanadi. Maqolada piyodalar o'tish joylarini tasniflanishi, shuningdek, yo'l harakati xavfsizligini ta'minlash bo'yicha chora-tadbirlar ishlab chiqilgan,

Kalit so'zlar: piyodalar o'tish joylari; xavfsizlik; yo'l-transport hodisalari; svetofor; yo'l belgilari; yo'l to'siqlari.

Аннотация: Ежегодно каждое третье дорожно-транспортное происшествие связано со столкновением с пешеходом. Основные причины характеризуются: несоблюдением правил дорожного движения, неудовлетворительным состоянием пешеходных переходов, регулирующих элементов или их отсутствием. В статье разработана классификация пешеходных переходов, а также меры по обеспечению безопасности дорожного движения.

Ключевые слова: пешеходные переходы; безопасность; дорожные аварии; светофор; дорожные знаки; дорожный ограждения.

Yo'l harakati qatnashchilarining ekologik xavfsizligi ko'rsatkichi, shahar aholisining avtomobil transporti tomonidan chiqariladigan ifloslantiruvchi moddalar ta'siriga bog'liq. Ushbu ko'rsatkich asosida piyodalar, yo'lovchilar va jamoat va xususiy transport haydovchilari uchun atrof-muhit havosining sifati baholanadi. Avtomobillardan foydalanish darajasidagi o'zgarishlar, shuningdek transport vositalari harakatlanishidan chiqadigan ifloslantiruvchi moddalar chiqindilarining kamayishini hisobga olgan holda yo'llar atrofidagi daraxtlarning tozalash xususiyatlari, uglerod va azot oksidlarining konsentratsiyasiga etibor berish zarur. Transport oqimi harakatining sifati qulaylik darajasi, xizmat ko'rsatish darajasi, ravon harakatlanish, haydash qulayligi va boshqalar bilan tavsiflanadi. Xizmat ko'rsatish darajasi quyidagi omillar bilan tavsiflanadi: safarda sarflangan tezlik va vaqt, harakatdagi tanaffus, manevrlik erkinligi, xavfsizlik, haydash qulayligi,



eksplutatsiya harajatlari. Bu ko'rsatkichlarning barchasi bir–biriga bog'liq: masalan, harakat intensivligi o'zgarganda tezlik, xavfsizlik va harakatlanish qulayligi, manevrlik erkinligi va boshqalar o'zgaradi. Harakatning intensivligi va tezligi operatsion harajatlarga, harakatlanish qulayligiga, harakat xavfsizligiga, safarda sarflangan vaqtga sezilarli ta'sir ko'rsatadi.

Piyodalar harakatlanish davomida o'rtacha ikki-uch marta yo'lni kesib o'tadilar, shuningdek, temir yo'l, suv yo'llari yoki boshqa tabiiy ob'yektlarni kesib o'tishlari kerak bo'lishi mumkin. Ularning harakatlanishida yo'llarni kesib o'tishda harakatlanish qulayligi va havfsizligini ta'minlash asosiy vazifalarimizdan biri hisoblanadi. Shu sababli, tegishli o'tish joylarini to'g'ri loyihalash, qurish va rekonstruksiya qilish piyodalar yo'nalishlarini ishlab chiqishda asosiy e'tiborga olinishi kerak. Mamlakatimizda yo'l transport hodisalari tez tez sodir bo'lib turibdi jumladan 2019 yilda 8 092 ta yo'l-transport hodisasida, jami 9 ming 990 nafar fuqaro jarohatlanib, shundan 2 ming 67 nafari halok bo'lgan bo'lsa (o'lim ko'rsatkichi 20,7%), 2020 yilda 6 982 ta yo'l transport hodisasida 8 ming 553 nafar fuqaro jarohatlanib, 1 ming 962 nafari halok bo'lgan (o'lim ko'rsatkichi 23%). 2021 yilda esa 10 001 ta yo'l-transport hodisasida 9 ming 230 nafar fuqaro jarohatlanib, 2 ming 436 nafari halok bo'lgan (o'lim ko'rsatkichi 21%). 2022 yil yanvar-oktabr oylarida yuz bergan 7 ming 636 ta yo'l-transport hodisasi oqibatida 1 ming 931 kishi halok bo'ldi, ularning 226 nafari — bolalar. Piyodalar to'qnashuvining asosiy sabablari quyidagilardan iborat:

- ko'pincha haydovchilarning yo'l harakati qoidalariga rioya qilmaslik aybi bilan yuzaga keladigan;
- piyodalar o'tish joyi va uning jihozlarining qoniqarsiz holati. Piyodalar o'tish joyida piyoda ishtirokida sodir bo'lgan har oltinchi yo'l-transport hodisasi aynan shu sababdan sodir bo'lishi isbotlangan;
- piyodaning psixofiziologik omillari, masalan, eng qisqa yo'lni tanlash orqali vaqtni tejashga bo'lgan tabiiy intilish, shu bilan yo'l harakati qoidalarini buzish, piyodalarning fiziologik xususiyatlari, shu sababli piyodalar harakatini tashkil etishning texnik vositalarini joylashtirish uchun ularning tez va aniq idrok etishini hisobga olgan holda ishlab chiqilgan barcha tuzilmalar bo'lishi kerak;
 - ob-havo sharoiti: yomg'ir, loy, tuman va boshqalar;
 - piyodalar o'tish belgisini to'sib qo'ygan katta o'lchamli transport vositalari;
 - transport vositalarining qoniqarsiz holati, ayniqsa bahor-kuzgi erish davrida.



Xavfsizlikni ta'minlash uchun ko'rinish uchburchagi deb ataladigan ko'rinish moslamasi kerak. Ko'pincha, u qurilganda, qulaylik uchun qarama-qarshi talablar qo'yiladi. Piyodalar o'tish joylari piyodalarning yo'lining qatnov qismini kesib o'tish usuliga ko'ra tasniflanadi:

- qatnov qismi bilan turli sathdagi piyodalar o'tish joylari;
- qatnov qismi (yerda)dagi piyodalar o'tish joylari. Turli sathdagi piyodalar o'tish joyining qatnov qismi bilan o'tish joylari transport va piyodalarning o'tish ko'rinishi o'tkazuvchanlik darajasiga qarab quyidagilarga bo'linadi:
 - piyodalarning qatnov qismi ustidan o'tkazish;
 - piyodalarning qatnov qismi ostidan o'tkazish;

Piyodalarning yo'llarni kesib o'tishda havfsizlikni taminlash uchun harakat jadalligi yuqori bo'lgan avtomobil yo'llarining ajratuvchi qismida havfsizlik orolchalari tashkil etiladi. Xavfsizlik oroli — qatnov qismini yoki yer usti o'tish joylarida yo'l (qatnov qismi) belgilari ustida joylashgan tuzilmani ifodalovchi va qatnov qismini kesib o'tishda piyodalarni to'xtatish uchun himoya elementi sifatida mo'ljallangan, harakatni tashkil qilishning texnik vositalarining bir turi. Xavfsizlik orolining mavjudligiga ko'ra qatnov qismi bilan bir sathdagi piyodalar o'tish joylari quyidagilarga bo'linadi:

- xavfsizlik orolchasi mavjud bo'lmagan piyodalar o'tish joylari; – konstruktiv ravishda ajratilgan xavfsizlik oroli va piyodalar uchun to'g'ridan to'g'ri o'tish joylari;
- konstruktiv ravishda ajratilgan xavfsizlik oroli va piyodalar uchun egri (Z shaklidagi) trayektoriyaga ega bo'lgan o'tish joylari.

Piyodalar uchun mo'ljallangan xavfsizlik orollar to'siqli (yo'l yuzasidan 0,15 m dan 0,18 m balandlikda) sifatida qurilishi va yo'ldan boshqa rangda bo'lishi kerak. Agar ular yetarlicha katta bo'lsa, bolalar yoki belgilarni yashirmaydigan past o'simliklar ekilishi mumkin. Ulardan diagonal uslub "yakka" piyodalar oroli uchun ma'qul, chunki piyodalar qarama-qarshi harakatga qaratiladi (45o burchak piyodalarni burilish va ularning yo'nalishini uzaytirish o'rtasidagi mos muvozanatni ta'minlaydi) Z ko'rinishidagi dizayni ham foydalidir, chunki u tutqichlar uchun joy taklif qiladi va tor yo'llarda ko'proq piyodalarni ushlab turishi mumkin. Kirish va chiqish o'rtasidagi "qarang" piyodalarning butun yo'lni bir harakatda kesib o'tishga harakat qilishini oldini olishda ham yordam beradi. Xavfsizlik orolchasida to'xtab turganda ushlagichlar bo'lishi kerak hamda panjara bo'lishi maqsadga muvofiqdir. Ularning ikkalasi ham piyodalarni kesishma yoki chekka panduslardan o'tishga undaydi.



REFERENCES

1. I. Sadikov, F. Tursunboev, A. Djumaev, and T. Pulatova, “Around Roads and Recreation Areas-Reducing Environmental Damage to Vehicles through Greening in Accordance with Environmental Landscape,” AIP Conf. Proc., vol. 2432, no. June, 2022, doi: 10.1063/5.0089600.
2. T. A. A. Tursunboyev Farruh Abdusalimovich, Sadikov Ibrohim Salikhovich, Djumayev Abdusalom Gapparovich, “Road design requirements for recreational zones,” Solid State Technol., vol. 64, no. 2, pp. 8188–8200, 2021, [Online]. Available: <http://solidstatetechnology.us/index.php/JSST/article/view/11240>.
3. [https://nzta.govt.nz/assets/resources/pedestrian-planningguide/docs/chapter - 15.pdf](https://nzta.govt.nz/assets/resources/pedestrian-planningguide/docs/chapter-15.pdf)
4. Якубович И.А. Проблемы и перспективы развития автотранспортного комплекса // I Всероссийская научно-практическая (заочная) конференция с международным участием. Магадан: СВГУ, 2011. С. 300.
5. Пугачев И.Н. Организация и безопасность движения: учебное пособие. Хабаровск: Хабар. гос. техн. ун, 2004. 232 с.