

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

**NAMANGAN MUHANDISLIK-QURILISH
INSTITUTI**

**Yo'l harakati qoidalari va havfsiz harakatlanish
asoslari fani amaliy mashg'ulotlarni o'tkazish
uchun**

USLUBIY KO'RSATMA



Ushbu uslubiy ko'rsatma 5310600 Yerusti transport tizimlari va ularning ekspluatatsiyasi, 5111100 Kasbiy ta'lim (Yerusti transport tizimlari va ularning ekspluatatsiyasi) va 5610100 Xizmatlar sohasi (avtomobil transporti) ta'lim yo'nalishlari uchun mo'ljallangan.

Muallif

A.SH.Nasriddinov

Ushbu uslubiy ko'rsatma Yerusti transport tizimlari kafedrasining _____
2019 yil yig'ilishida (____sonli majlis bayoni) ma'qullangan.

NamMQI ilmiy uslubiy kengashining _____2019 yil yig'ilishida (_sonli
majlis bayoni) ko'rib chiqildi va foydalanishga tavsiya etildi. (ro'yhat raqami
№____)

Kirish

Mamlakatimiz Birinchi Prezidenti Islom Karimov yosh avlod ta'lim-tarbiyasi haqida davlatning bosh islohatchilik roli to'g'risida to'xtalar ekan, "Bizning asosiy boyligimiz, rivojlangan davlat tuzishga olib boradigan yo'ldagi asosiy tayanchimiz – insondir. Yuksak malakali va yuksak ma'naviyatli insondir. Bu fikr ayniqsa yosh avlodga tegishli. Kelajagi buyuk davlat, eng birinchi navbatda, bo'lajak fuqarolarining madaniyati, ma'lumoti va ma'naviyati haqida g'amxo'rlik qilmog'i zarur" ekanligini qayd etadi.¹

Bugun qo'lga kiritayotgan barcha yutuq va marralarimizning omili va zamini bo'lgan, hammamizni, avvalo, bolalarimizning ongu tafakkurini, hayotga bo'lgan munosabatini tubdan o'zgartirgan Kadrlar tayyorlash milliy dasturi va "Ta'lim to'g'risida"gi qonunining o'рни va ahamiyati beqiyos bo'ldi.

Eski tizimning qolip va aqidalaridan holi bo'lgan, mustaqil fikrlaydigan va hayotga qaraydigan, Vatanimiz taqdiri va kelajagi uchun mas'uliyatni o'z zimmasiga olishga qodir kuch sifatida maydonga chiqayotgan bugungi yosh avlodimiz ayni shu dasturlarning, biz amalga oshirayotgan tarbiyaviy ishlarimizning mahsuli, ijobiy ma'nodagi "portlash effekti"ning natijasi bo'ldi.²

Davlatimiz tomonidan farzandlar kamoloti yo'lida qilingan xayrli ishlarni sanab adog'iga yetib bo'lmaydi. Istiqlolning dastlabki yillarida ekilgan navnihol ko'chatlar bugun o'z mevasini bera boshlagani ham ayni haqiqat. Bu ezgu tadbirlar, islohotlar yanada qat'iyat va izchillik bilan davom ettirilmoqda. Biroq millat ravnaqi, xalq farovonligiga erishishda faqat davlatning sa'y-harakatlarigina kifoya qilmaydi. Buning uchun yurtimizning har bir fuqarosi qaysi soha vakili va kim bo'lishidan qat'iy nazar, o'zining bunyodkorlik salohiyatini ishga solishi, islohotlar mohiyatini chuqur anglab yetishi, bu jarayonlarning faol ishtirokchisiga aylanishi lozim.

Prezidentimiz Shavkat Mirziyoevning 2016–yil yakunlari va 2017–yilga mo'ljallangan iqtisodiy dasturning eng muhim ustuvor yo'nalishlariga bag'ishlangan

¹ Karimov I.A. Asarlar to'plami. 1-24 jildlar. -T.: "O'zbekiston", 1996-2016.

² Mirziyoev Sh.M. "Erkin va farovon, demokratik O'zbekiston davlatini mard va olijanob xalqimiz bilan birga quramiz" mavzusidagi O'zbekiston Respublikasi Prezidenti lavozimiga kirishish tantanali marosimiga bag'ishlangan Oliy Majlis palatalarining qo'shma majlisidagi nutqi. – T.: "O'zbekiston". 2016. –14 b.

ma'ruzasida "Shuningdek, tajribali pedagog va mutaxassislarni jalb etgan holda, o'quv reja va dasturlarini tubdan qayta ko'rib chiqish zarur. Oldimizda yoshlarga tarbiya berish, psixologiya va boshqa turli sohalarda kadrlarni tayyorlash va qayta tayyorlash bo'yicha murakkab vazifalar turibdi³" deb vazifa qo'ydilar.

Yuqori samarali zamonaviy ta'lim va innovatsiya texnologiyalarini, ilg'or xorijiy tajribani keng joriy etgan holda, oliy ta'lim muassasalarining pedagog kadrlarini qayta tayyorlash va ularning malakasini oshirish bo'yicha malaka talablari, o'quv rejalari, dastur va uslublarini tubdan yangilash, oliy ta'lim muassasalari rahbar va pedagog kadrlarining faoliyatini zarur darajada tashkil etish va samaradorligini ta'minlash, global internet tarmog'i, multimedia tizimlari va masofadan o'qitish usullaridan foydalangan holda, ilg'or pedagogika, axborot-kommunikatsiya va innovatsiya texnologiyalarini egallash va ularni o'quv jarayoniga faol tatbiq etish.

³O'zbekiston Respublikasi Prezidenti Shavkat Mirziyoevning 2016-yil yakunlari va 2017- yilga mo'ljallangan iqtisodiy dasturning eng muhim ustuvor yo'nalishlariga bag'ishlangan ma'ruzasi.

UMUMIY QOIDALAR. HAYDOVCHILARNING UMUMIY MAJBURIYATLARI

I. Umumiy qoidalar

1. Ushbu Yo'l harakati qoidalari (keyingi o'rinlarda -Qoidalar) 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 (ushbu qoidalarga 1ilova), Yo'l chiziqlarining (ushbu qoidalarga 2ilova) 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'lmagan yuridik va jismoniy shaxslarga Yo'lqoplamasini bo'zish yoki ifloslantirish, Yo'l belgilarini, svetoforlarni va harakatlanishni tashqil etishning boshqa texnik vositalarini o'zboshimchalik bilan olib tashlash, o'rnatish, to'sib qo'yish, shikastlantirish, Yo'llarda harakatlanishga to'sqinlik kiluvchi narsalarni koldirish taqiqlanadi.

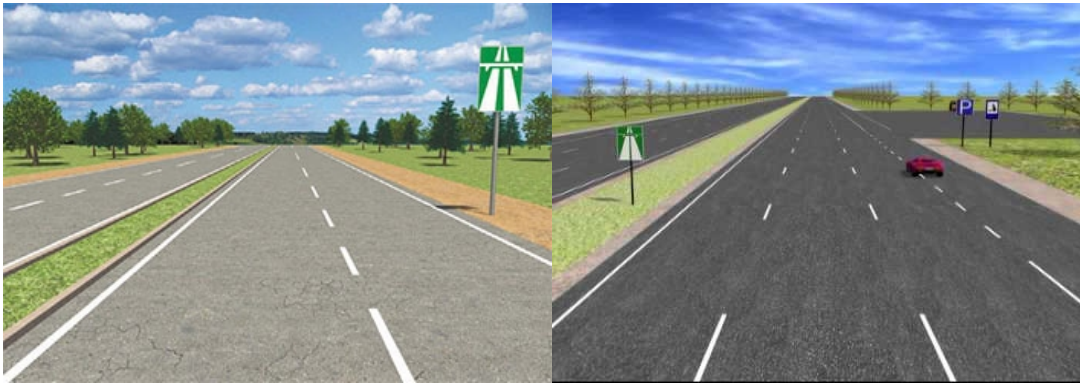
Harakatga to'sqinlik tug'dirgan shaxs uni tezda bartaraf qilish uchun imkoniyati darajasida barcha choralarni ko'rishi, agar buning iloji bo'lmasa, mavjud barcha vositalar bilan xavfxatar hakida harakat qatnashchilarini ogohlantirishi va ichki ishlar organlariga (keyingi o'rinlarda IIO) xabar berishi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

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

6. Qoidalarda quyidagi asosiy tushuncha va atamalardan foydalaniladi:

Avtomagistral -5.1. Yo'l belgisi bilan belgilangan, har bir yo'nalishning

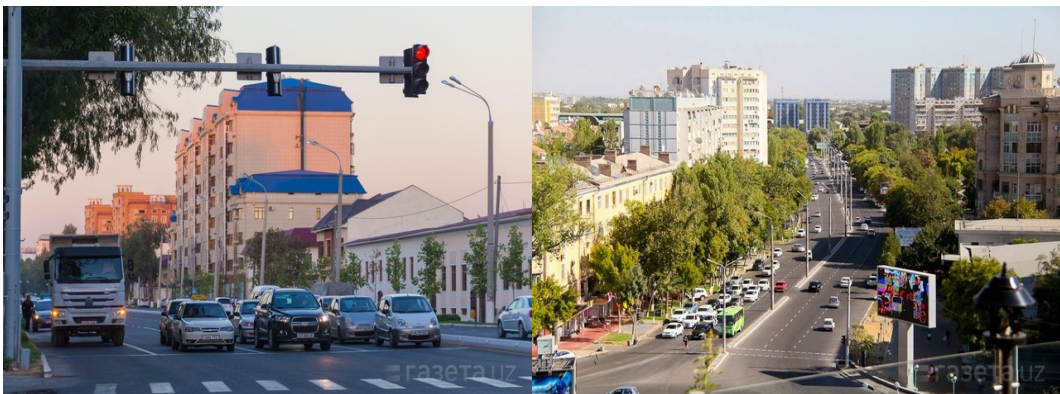
qatnovqismlari ajratuvchi bo'lak bilan ajratilgan (u bo'lmaganda Yo'lto'siqlari bilan) hamda boshqayo'llar, tramvay va temir yo'llari, piyoda va velosiped yo'lkalari bilan bir satxda kesishmaydigan yo'l.



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



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



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



Transportvositasiningegasi-

transportvositasigamulkxuquqiyiqiboshqaashyoviyxuquqlarasosidaegalikkiluvchiyuridikiyokijismoniyshaxs.



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 obxavo sharoitiga bog'lik xolda transport vositasi harakatini to'xtatish.



Asosiy yo'l-tuproqli yo'lga nisbatan qattiqqoplamali (asfal't va tsementbetonli, 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 chikadigan Yo'lga nisbatan har kandy Yo'l. Ikkinchi darajali Yo'lning bevosita chorrahaga tutash qismining qoplamali bo'lishi uni asosiy Yo'l bilan teng xuquqli kilmaydi.



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'lda harakatlanishi jarayonida ro'y bergan, fuqarolarning xalok 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 satxda kesishgan joyi.



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



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 sm³ gacha, yuqori tezligi soatiga 50 kilometr dan oshmaydigan dvigatel bilan harakatga keltiriladigan ikki yoki uch g'ildirakli transport vositasi. Osm 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 sm³ dan yoki eng yuqori konstruktiv tezligi soatiga 50 kilometrdan ortiq bo'lgan skuter, kvadrotsikl, elektroskuterlar ham mototsikllarga tenglashtiriladi.



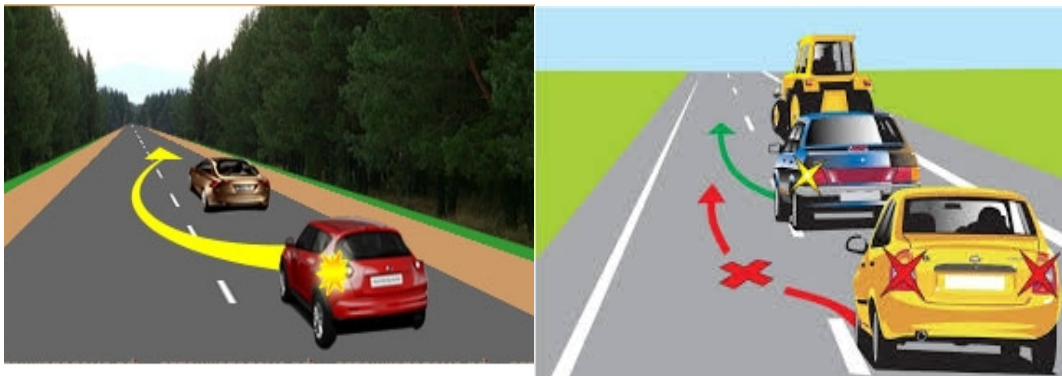
Aholi punkti -kirish va chiqish yo'llari 5.22 -5.25 Yo'l belgilari bilan belgilangan hudud.



Etarlicha ko'rinmaslik -yomrir, kor yorishi, tuman tushishi va shun ga o'xshash sharoitlarda, shuningdek kunning g'irashira vaqtida Yo'lning ko'rinish masofasi 300 metrdan kam bo'lishi.



Quvib o'tish -egallagan harakatlanish bo'lagidan chikib, 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 yoqqasi -yo'ning qatnov qismiga u bilan bir satxda bevosita tutashgan, qoplama turi bilan farq qiladigan yoki 1.1 yo'l chizig'i yordamida ajratilgan, ushbu Qoidalarga muvofiq harakatlanish, to'xtash va to'xtab turish uchun mo'ljallangan bo'lagi.



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



Piyodalarning tashkiliy jamlanmasi -Qoidalarning 16-bandi talablariga muvofiq, yo'lda bir yo'nalishda birgalikda harakatlanayotgan odamlar guruxi.



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 guruxini tashkiliy tashish -yo'nalishli transport vositalariga daxli bo'lmagan avtobuslarda sakkiz va undan ortiq bolalarning tashkiliy tashilishi.



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



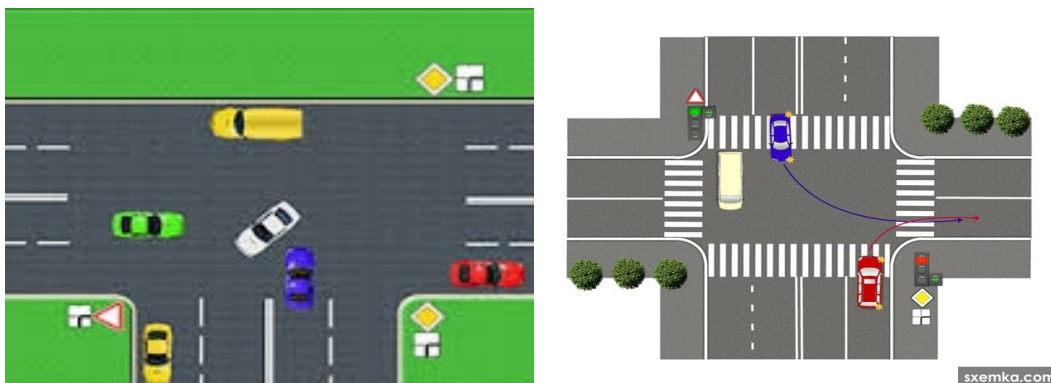
Yo'lovchi -transport vositasidagi (haydovchidan tashqari) shaxs.



Chorraha -yo'llarning o'zaro bir satxda 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 xisoblanmaydi.



Ogoxlantiruvchi 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'lmagan shaxs. Velosiped, moped, mototsikl, chana, aravacha va bolalar hamda nogironlar aravachasini yetaklagan, nogironlarning dvigatelsiz aravachasidaharakatlanayotgan shaxslar ham piyoda

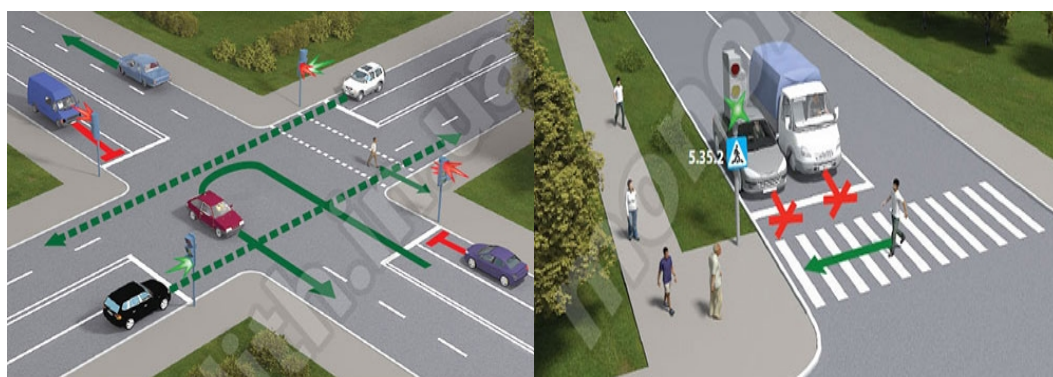


hisoblanadilar.



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

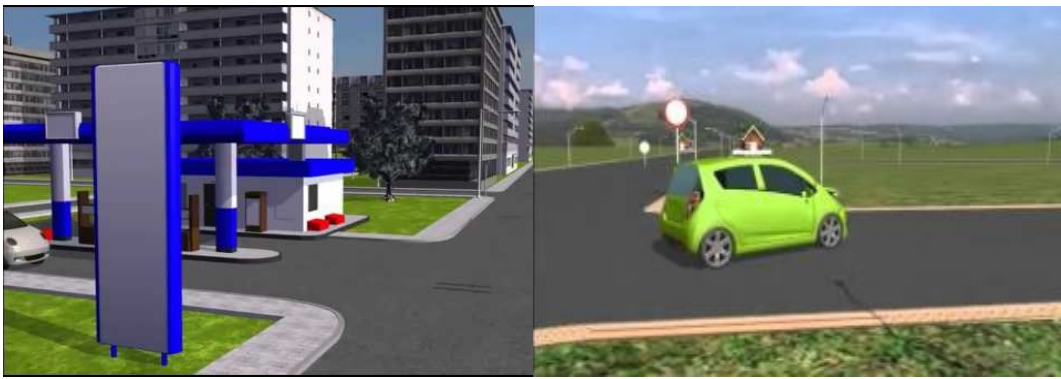


aniqlanadi.

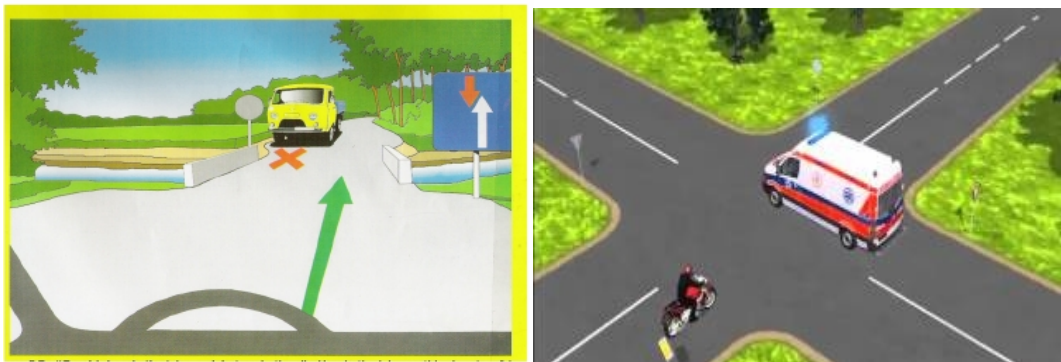
Piyodalar yo'lkasi -yo'lning piyodalar harakatlanishi uchun mo'ljallangan va transport vositalari harakati taqiqlangan qismi.



Yondosh hudud -bevosita yo'lga tutashgan va transport vositalari o'tib ketishi uchun mo'ljallanmagan hudud (xovlilar, turar joy daxalari, avtomobil to'xtab turish joylari, yonilg'i quyish shoxobchalari, korxonalar va shunga o'xshashlar).



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



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



Katnov qismi -yo'lning relssiz transport vositalari harakati uchun mo'ljallangan qismi.



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

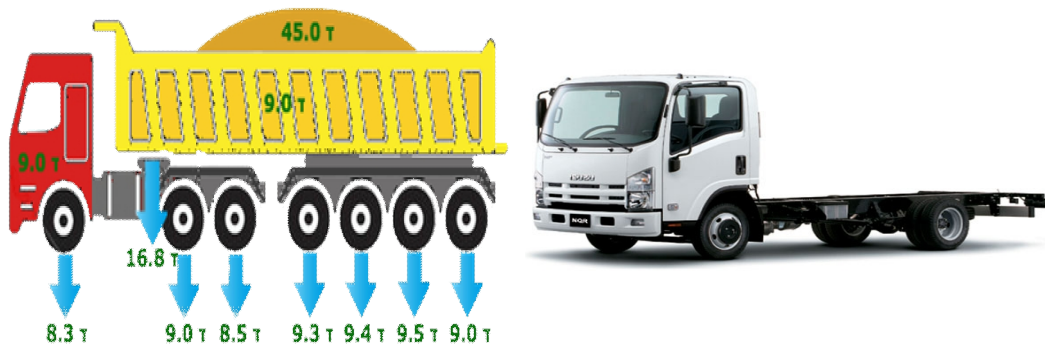


Ajratuvchi bo'lak-yo'lning yonma-yon joylashgan qatnov qismlarini ajratuvchi, transport vositalari harakatlanishi yoki to'xtashi uchun mo'ljallanmagan, yo'l satxidan baland va (yoki) 1.1 yotiq chizig'i bilan belgilangan qismi.

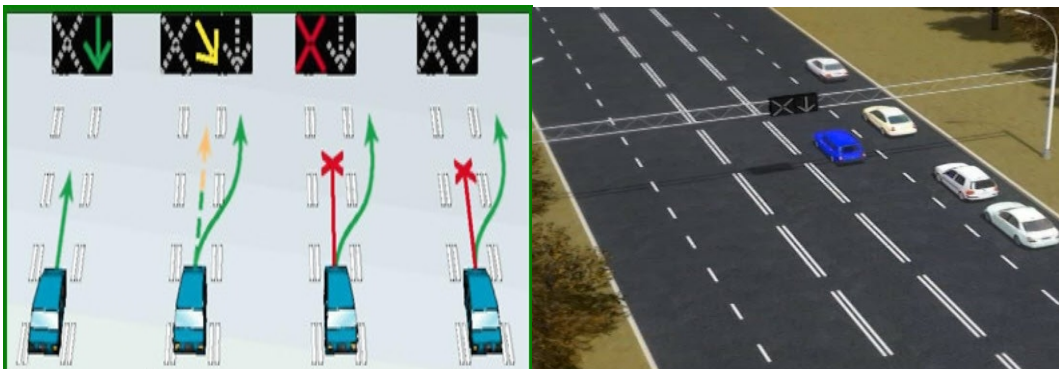


Ruxsat etilgan to'la vazn -aslahalangan transport vositasining ishlab chiqargan korxonada tomonidan belgilangan, yuk, haydovchi va yo'lovchilari bilan birgalikdagi eng yuqori vazni (o'lchovi).

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'rnatilgan bo'lagida harakat yo'nalishining qarama-qarshi tomonga o'zgarishi.



Tartibga soluvchi -O'zbekiston Respublikasi Ichki ishlar vazirligi Davlat yo'l harakati xavfsizligi xizmati (keyingi o'rinlarda DYXDX), harbiy avtomobil nazorati organlari xodimi, o'z xizmat vazifalarini bajarayotgan, ushbu Qoidalarda ko'zda

tutilgan ishoralar yordamida

Yo'l harakatini tartibga solish vakolatiga ega bo'lgan va uni bevosita amalga oshirayotgan, yo'ldan foydalanish xizmati xodimlari, temir yo'l kesishmasi va sol kechuvlaridagi 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 xollarda 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'liq bo'lmagan xollarda harakatini 10 daqiqadan ko'proq vaqtga atayin to'xtatish.

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



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



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



II. Haydovchilarning umumiy majburiyatlari

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 xuquqini beruvchi talonni, haydovchilik guvohnomasi belgilangan tartibda olib quyilgan bo'lsa, uning talonini, haydovchilik guvohnomasi

va uning taloni olib qo'yilgan xollarda vaqtinchalik ruxsatnomani;

vaqtinchalik boshqarish xuquqini beruvchi talon yoki vaqtinchalik ruxsatnoma bilan transport vositasini boshqarishda haydovchining shaxsini tasdiqlovchi xujjatni;

transport vositasi yoki tirkamani qayd qilish guvohnomasini, transport vositasining egasi bo'lmagan xollarda esa umumiy egalik xuquqini yoki tasarruf etish xuquqini beruvchi, egalik qilishga va foydalanishga berilganligini tasdiqlovchi xujjatni;

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

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

8. Tegishli toifadagi transport vositasini boshqarish xuquqini beruvchi haydovchilik guvohnomasiga, uning taloniga, vaqtinchalik ruxsatnomaga ega bo'lgan shaxs, o'ziga tegishli bo'lmagan transport vositasini, uning egasi yonida bo'lganida yoxud tasarruf etish xuquqini beruvchi yoki egalik qilishga, foydalanishga berilganligini tasdiqlovchi xujjatlari bo'lgan shaxs ishtirokidagina (ularning roziligi bilan) boshqarishi mumkin, agar transport vositalari egalarining fuqarolik javobgarligini majburiy sug'urta qilish bo'yicha shartnoma ushbu transport vositasidan cheklanmagan shaxslarning foydalanilishini hisobga olgan xolda 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 takib olishi shart.

Quyidagi shaxslarga xavfsizlik kamarini taqmaslikka ruxsat beri ladi:

avtomobilning orqa o'rindig'idagi 12 yoshgacha bo'lgan bolalar (ushbu Qoidalarning 159-bandiga muvofiq);

transport vositasini o'quvchi boshqarayotgan vaqtda 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 haydovchilari, taksining orqa o'rindiridagi yo'lovchilar;

aholi punktlarida tashqi qismiga maxsus rangli grafik chizmalar chizilgan transport vositalari haydovchilari va yo'lovchilari.

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 rakam 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, Qoidalarining 24-bandi talablari bajarilganligiga ishonch xosil qilishi;

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

d) Yo'lovchilarni quyidagilar haqida ogohlantirishi:

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

transport vositasi harakatlanishni boshlashidan oldin xavfsizlik kamarini taqish (Ushbu Qoidalarining 9-bandida nazarda tutilgan xollar dan tashqari), mototsikl va mopedda harakatlanayotganda esa maxsus motoshlem kiyishlari va uni qadab olishlari zarurligi;

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

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

z) quyidagi xollarda transport vositasini foydalanish uchun taqdim etishi:

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

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

Transport vositasini foydalanish uchun taqdim etish talabi fuqarolarga tegishli (tibbiy yordam 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'lmagan takdirda tegishli namunadagi ma'lumotnomani yozib berishi kerak.

Transport vositalarini tekshirish yoki undan foydalanish xuquqiga 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 x. k.), sezgirlik va e'tiborni susaytiradigan dori-darmonlar ta'sirida, yo'l harakati xavfsizligiga tahdid soladigan darajadagi charchoqlik va betoblik holatida boshqarish;

har qanday mastlik holatida, sezgirlik va e'tiborni susaytiradigan dori-darmonlar ta'sirida, yo'l harakati xavfsizligiga tahdid soladigan darajada charchoqlik va betoblik holatida bo'lgan, shuningdek tegishli toifadagi transport vositasini

boshqarish xuquqini beruvchi haydovchilik guvohnomasi bo'lmagan, 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 shartnoma ushbu transport vositasidan cheklanmagan shaxslarning foydalanilishini hisobga olgan xolda tuzilgan hollardan tashqari) shaxslarga transport vositasini boshqarish uchun topshirish;

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

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

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

transport vositasini boshqarish paytida telefondan, transport vositasi salonining old qismiga ishlab chiqaruvchi korxonadan o'rnatilgan tele, videomonitordan tele, videodasturlarni tomosha qilish uchun foydalanish;

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

Harakatlanish vaqtida ushbu Qoidalarning 3-ilovasida ko'rsatilgan transport vositalaridan foydalanishni taqiqlovchi shartlar yuzaga kelganda, haydovchi ularni bartaraf etishi, agar buning iloji bo'lmasa, zarur bo'lgan ehtiyot 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

1. 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 choralari ko'rishi, tez tibbiy yordam va favqulodda qutqaruv xizmatlarini chaqirishi, shoshilinch xollarda esa shikastlanganlarni yaqin oradagi davolash profilaktika muassasasiga yo'lakay transport vositasida jo'natishi, buning imkoni bo'lmagan xollarda o'z transport vositasida olib borishi, u yerda o'z ismi-sharifi, transport vositasining ro'yhatdan o'tkazish davlat raqam belgisi haqida axborot berishi (o'z shaxsini tasdiqlovchi xujjatni yoki haydovchilik guvohnomasini va transport vositasining ro'yhatdan o'tganlik xujjatini ko'rsatishi) va hodisa ro'y bergan 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 hodisasiga 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 IIOga xabar berishi, guvohlarning ism-sharifini va yashash manzilini yozib olib, IIO xodimlarining kelishini kutishi.

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

YO'L BELGILARI

I.Ogohlantiruvchi belgilar

Ogohlantiruvchi belgilar haydovchilarga xavfli Yo'lqismiga yaqinla shayotganligi haqida axborot berib, unda harakatlanishda sharoitga karab tegishli chora kurishni talab kiladi.



1.1 «SHlagbaumli temir yo'l kesishmasi».



1.2 «SHlagbaumsiz temir yo'l kesishmasi».



1.3.1 «Bir izli temir yo'l».



1.3.«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 oldi da o'rnatiladi.

1.4.1 -1.4.6. «Temir yo'l kesishmasiga yaqinlashuv». Aholi punktlaridan tashqarida temir yo'l kesishmasiga yaqinlashayotgan lik haqida qo'shimcha ogohlantirish 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 «Soxilga 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» ikkinchi burilish chapga yo'l belgilari yo'lining xavfli burilish lari bo'lgan qismini bildiradi.



1.13 «Tik nishablik».



1.14 «Tik balandlik».



1.15 «Sirpanchik yo'l». Yo'ning o'ta sirpanchik 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'priknig 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 ehtimoli bo'lgan yo'l qismini bildiradi.



1.18.1 «Yo'ning torayishi». 1.18.1 -ikki tomonlama torayish;



1.18.2 -o'ngga torayish



1.18.3 -chapga torayish.



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



1.20 «Piyodalar o'tish joyi». 5.16.1, 5.16.2 belgilari va (yoki) 1.14.11.14.2 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'ning qatnov qismidan bolalarning chiqib qolish ehtimolini bildiradi.



1.22 «Velosiped yo'lkasi bilan kesishuv».



1.23 «Ta'mirlash ishlari».



1.24 «Mol haydab 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». Ogoxlantiruvchi belgilarda ko'zda tutil magan xavf-xatarlar bo'lgan yo'l qismini bildiradi.



1.31.1, 1.31.2. «Buriilishning 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 «Buriilishning yo'nalishi». «T» simon chorrahada yoki yo'l ayri lishlarida harakatlanish yo'nalishini, ta'mirlanayotgan yo'l qismini aylanib o'tish yo'nalishini bildiradi

1.1, 1.2, 1.5 - 1.30 ogoxlantiruvchi 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 ketmaket 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. Ikkinchi belgi yo'lning xavfli qismi boshlanishiga kamida 50 metr

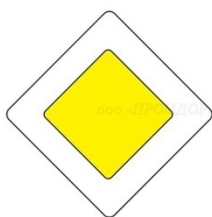
qolganda o'rnatiladi.

Agar qatnov qismida qiska muddatli yo'l ishlari olib borilayotgan bo'lsa, 1.23 belgisi ish bajarilayotgan joyga 10-15 metr masofa yetmasdan (7.11 qo'shimchaaxborot belgisisiz) o'rnatilishi mumkin.

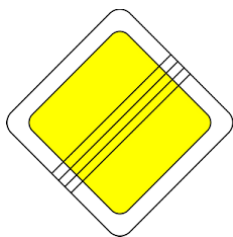
1.3.1 va 1.3.2 belgilari bevosita temir yo'l kesishmasining oldiga o'rnatiladi.

II.Imtiyoz belgilari

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



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



2.2 «Asosiy yo'lning oxiri».



2.3.1 «Ikkinchi 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 punkt larida kesishmagacha 50-100 metr masofada, aholi punktlaridan tashqarida esa 150-300 metr masofada o'rnatiladi.

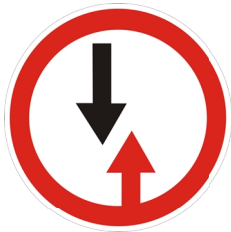


2.4 «Yo'l bering!». Haydovchi kesib o'tilayotgan yo'ldan, 7.13 qo'shimcha axborot belgisi bo'lganda esa asosiy yo'ldan harakatlanayotgan transport vositasiga yo'l berishi kerak.

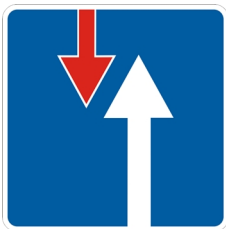
2.5 «To'xtamasdan harakatlanish taqiqlangan». To'xtash chizig'i oldida, agar u bo'lmasa, kesib o'tiladigan qatnov qismining chetida to'xtamasdan harakatlanish taqiqlanadi.



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». Qarama-qarshi harakatlanishni qiyinlashtiradigan xollarda 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 taqiqlanishini 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 turdagi tirkamalar bilan harakatlanishi, shuningdek mexanik transport vositalarini har qanday usulda shatakka olish taqiqlanishini bildiradi.



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



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



3.10 «Piyodalarning harakatlanishi taqiqlangan».



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



3.12 «O'qqa tushadigan og'irlik cheklangan». Birorta o'qiga tushadigan haqiqiy 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 boshqaxavfli 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, ot-arava, 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 xollaridan 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.

3.1 -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 korxonalariga xizmat qiluvchi transport vositalariga daxli yo'q. Bunday xollarda transport vositalari belgilangan joyga yaqin chorrahadan kirib yoki chiqib ketishlari kerak.

Ushbu Qoidalarning 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'lmagan 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 oralig'ida faqat yo'naltirgichlar buyurgan tomonga harakatlanishga ruxsat etiladi. CHapga burilishga 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 tegishli



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



4.2.2 «To'siqni chapdan chetlab o'tish». To'siqni ko'rsatilgan yo'nalish 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'nalishlarda harakatlanishga ruxsat etilishini bildiradi.



4.4 «Engil avtomobillar harakati». Yengil avtomobillar, avtobus, mototsikllar, belgilangan yo'nalishli transport vositalari va ruxsat etilgan to'la vazni 3,5 tonnadan oshmaydigan yuk avtomobillari harakatlanishiga ruxsat etilishini bildiradi. Belgining ta'sir oralig'ida yashovchi va ishlovchi fuqarolarga tegishli, ularga va korxonalariga xizmat ko'rsatuvchi transport vositalariga bu belgi tatbiq etilmaydi. Bunday xollarda 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



4.7 «Eng kam tezlik». Faqat belgida ko'rsatilgan yoki undan yuqori tezlikda (km/soat) harakatlanishga ruxsat etilishini bildiradi.



4.8 «Eng kam tezlik belgilangan yo'lining oxiri».

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 «Avtomobil uchun mo'ljallangan yo'l». Faqat avtomobillar, avtobus va motosikllarning harakatlanishi uchun mo'ljallangan yo'lni bildiradi.



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



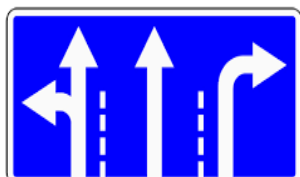
5.5 «Bir tomonlama harakatli yo'l». Transport vositalari butun kenglik bo'yicha bir yo'nalishda harakatlanadigan yo'l yoki qatnov qismini bildiradi.



5.6 «Bir tomonlama harakatli yo'ning 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'ning 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 turkumdagi boshqa belgilar o'rnatilmagan bo'lsa, butun chorrahaga tatbiq etiladi



5.8.3 «Bo'lakning boshlanishi». Yo'ning 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 tashqil 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 umumiy oqimga 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 oralig'i». Qayrilib olish oralig'ining 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'lmaganda 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».



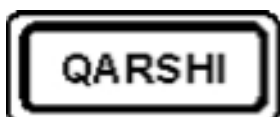
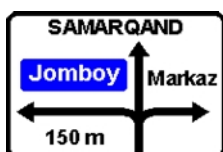
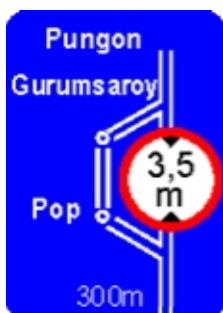
5.17.3, 5.17.4 «Piyodalarning yer ustidan o'tish joyi».



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



5.19.15.19.3 «Oxiri berk yo'l». Yo'ning ko'rsatilgan yo'nalishda oxiri berkligini bildiradi.



5.20.1, 5.20.2. «Yo'nalishlarning dastlabki ko'rsatkichi». Belgida ko'rsatilgan aholi punkti va boshqa manzillarga harakatlanish yo'nalishini 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. 5.20.2. belgisi yo'lning 3.11 -3.15 taqiqlovchi belgilaridan biri o'rnatilgan qismlarini aylanib o'tish yo'nalishini ko'rsatish uchun ham qo'llaniladi.

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

5.21.1 «Yo'nalish ko'rsatkichi».

5.21.2. «Yo'nalishlar ko'rsatkichi». Ko'rsatilgan manzillarga harakatlanish yo'nalishlarini bildiradi.

Belgilarda manzillargacha bo'lgan masofa (km) ko'rsatilishi, avtomagistral, aeroportlar va boshqa ramziy belgilar tasvirlangan bo'lishi mumkin

5.22 «Aholi punktining boshlanishi». Ushbu Qoidalarning aholi punktlarida harakatlanish tartibini belgilovchi talablariga amal qilinadigan joylarning nomi hamda uning boshlanishini bildiradi.



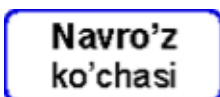
5.23 «Aholi punktining oxiri». Ushbu Qoidalarning aholi punktla rida harakatlanish tartib talablari bekor qilingan joyni bildiradi.



5.24 «Aholi punktining boshlanishi». Ushbu Qoidalarning 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).



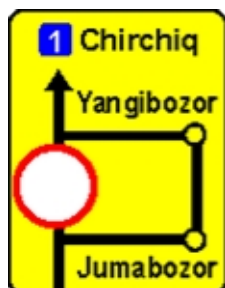
5.29.1, 5.29.2 «Yo'l raqami». 5.29.1 -yo'lga berilgan raqam, 5.29.2 -yo'lning raqami va yo'nalishini bildiradi.



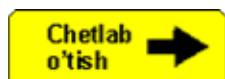
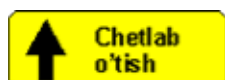
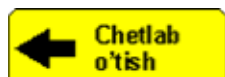
5.30.15.30.3 «Yuk avtomobillari uchun harakatlanish yo'nalishi». Chorrahada yuk avtomobillari, traktorlar va



o'zi yurar moslamalarga biror yo'nalishda harakatlanish taqiqlangan bo'lsa, bunday transport vositalariga tavsiya etilgan harakatlanish yo'nalishlari ko'rsatadi.



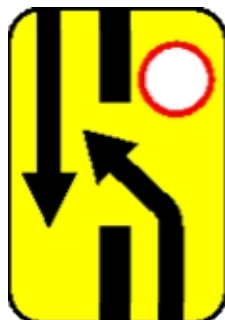
5.31 «Aylanib o'tish tasviri». Harakatlanish uchun vaqtincha yopib qo'yilgan yo'l qismini chetlab o'tish chizmasini bildiradi.



5.32.15.32.3 «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 qarama-qarshi 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 holatlar uchun kirish yo'li». Yo'l harakati ushbu Qoidalaridagi 128-bandda ko'rsatilgan holatlarda foydalaniladigan yo'lni bildiradi.



5.41 «Foto va video qayd etish»

Aholi punktlaridan tashqarida o'rnatilgan 5.20.1, 5.20.2, 5.21.1 va 5.21.2 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 «Avtomobillarga yonilg'i quyish shoxobchasi».



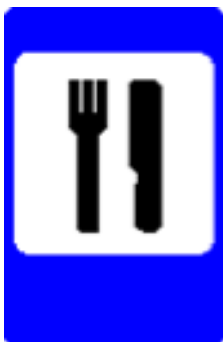
6.4 «Avtomobillarga texnik xizmat ko'rsatish joyi».



6.5 «Avtomobillarni yuvish joyi».



6.6 «Telefon».



6.7 «Oshxona».



6.8 «Ichimlik suvi».



6.9 «Mexmonxona».



6.10 «Kemping».



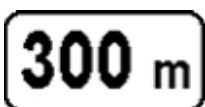
6.11 «Dam olish joyi».



6.12 «YPX maskani».

VII .Qo'shimcha axborot belgilari

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

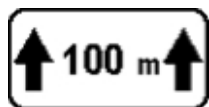
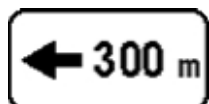
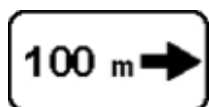


7.1.1 «Obyektgacha bo'lgan masofa». Belgidan yo'lining xavfli joyi, yo'l harakatiga tegishli cheklovlar

kiritiladigan joyi yoki harakat yo'nalishi bo'yicha oldindagi muayyan joygacha bo'lgan masofani ko'rsatadi.

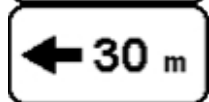
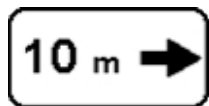
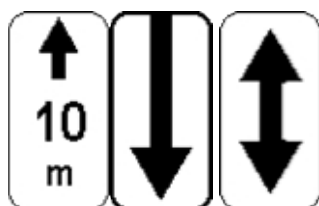


7.1.2 «Obyektgacha bo'lgan masofa». Aholi punktlaridan tashqarida chorraha oldiga 2.5. yo'l belgisi o'rnatilgan bo'lsa, 2.4. yo'l belgisi bilan o'rnatilib, chorrahagacha bo'lgan masofani ko'rsatadi.



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

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



7.2.27.2.6 «Ta'sir oralig'i».

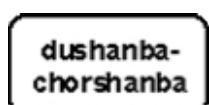
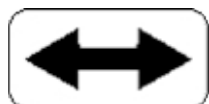
7.1.4.-7.2.6 3.27 -3.30 taqiqlovchi belgilarining ta'siri saqlangan oraliqni ko'rsatadi.

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'xtash va to'xtab turish taqiqlanganda 3.27 -3.30 belgilarining ta'sir oralig'i va yo'nalishini

ko'rsatadi.



7.3.17.3.3 «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.

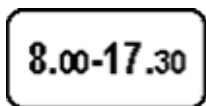
7.4.17.4.7. «Transport vositasining turi». Belgining ta'siri joriy etilgan transport vositalari turini ko'rsatadi.

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'lgan transport vositalariga, 7.4.3 belgi bilan o'rnatilgan yo'l belgisining ta'siri yengil avtomobillarga, shuningdek to'la vazni 3,5 tonnagacha bo'lgan yuk tashuvchi transport vositalariga tadbiiq etiladi.

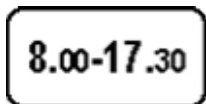
7.5.1 «SHanba, yakshanba va bayram kunlari».

7.5.2 «Ish kunlari».

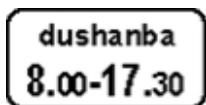
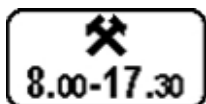
7.5.3 «Xafta kunlari». Belgiga xaftaning qaysi kunlari amal qilinishi ko'rsatilgan.



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



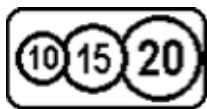
7.5.57.5.7 «Amal qilish vaqti». Belgiga haftaning qaysi kuni va qaysi soatlarida amal qilishni ko'rsatadi.



7.6.17.6.9 «Transport vositasini to'xtab turish joyiga qo'yish usuli». 7.6.1 barcha turdagi 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.

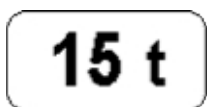


7.8 «Pullik xizmat ko'rsatish joyi». To'lov asosida xizmat ko'rsatilishini bildiradi.

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.



7.10 «Avtomobillarni 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.



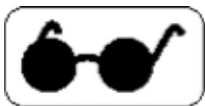
7.12 «Xavfli yo'l yokasi». yo'l ishlari bajarilayotgani sababli yo'l yoqasiga chiqish xavfli ekanligi haqida ogohlantiradi. 1.23 belgisi bilan qo'llaniladi.



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 ogoxlantiradi.



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



7.17 «Nogironlar». 5.15 belgisi bilan qo'llaniladi.

To'xtab turish joyi (yoki uning bir qismi) ushbu Qoidalarning 175-bandiga muvofiq «Nogiron» taniqlik belgisi o'rnatilgan transport vositalari uchun ajratilganligini ko'rsatadi.



7.18 «Nogironlar mustasno». Belgilarning ta'siri ushbu Qoidalarning 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.

7.7. Ogoxlantiruvchi, imtiyoz, taqiqlovchi, buyuruvchi va axborot ishora belgilari bilan birgalikda qo'llaniladi.

Qo'shimcha axborot belgilari qaysi belgi bilan birga joriy etilsa, bevosita shu belgi tagiga joylashtiriladi. 7.2.-7.2.4,7.13 qo'shimcha axborot belgilari qatnov qismining, yo'l yoqasining, trotuarning tepasiga o'rnatilgan belgilarining yoniga joylashtiriladi.

Vaqtinchalik (ko'chma tirgakdagi) va doimiy belgilari ma'no jixati dan bir-biriga zid kelgan xollarda haydovchilar vaqtincha o'rnatilgan belgilarga amal qilishlari kerak.

YO'L BELGI CHIZIQLARI

I.Yotiq chiziqlar

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

Yotiq chiziqlar 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 sidirra chiziq) -avtomagistrallarda harakatlanish qismi chegarasini bildiradi;

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

1.4-to'xtash taqiqlangan joyni bildiradi. Yakka xolda 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'lgan 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'lgan uzuq-uzuq chiziq) -chorradagi 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'ning turli satxda 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 xolda yoki yo'l belgisi bilan qo'llaniladi va yo'ning 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'lgan 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'ning 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- chorraxdda 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! yozuvi) -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 faqat yo'nalishli transport vositalari uchun mo'ljallangan bo'lagini bildiradi.

1.1va 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.

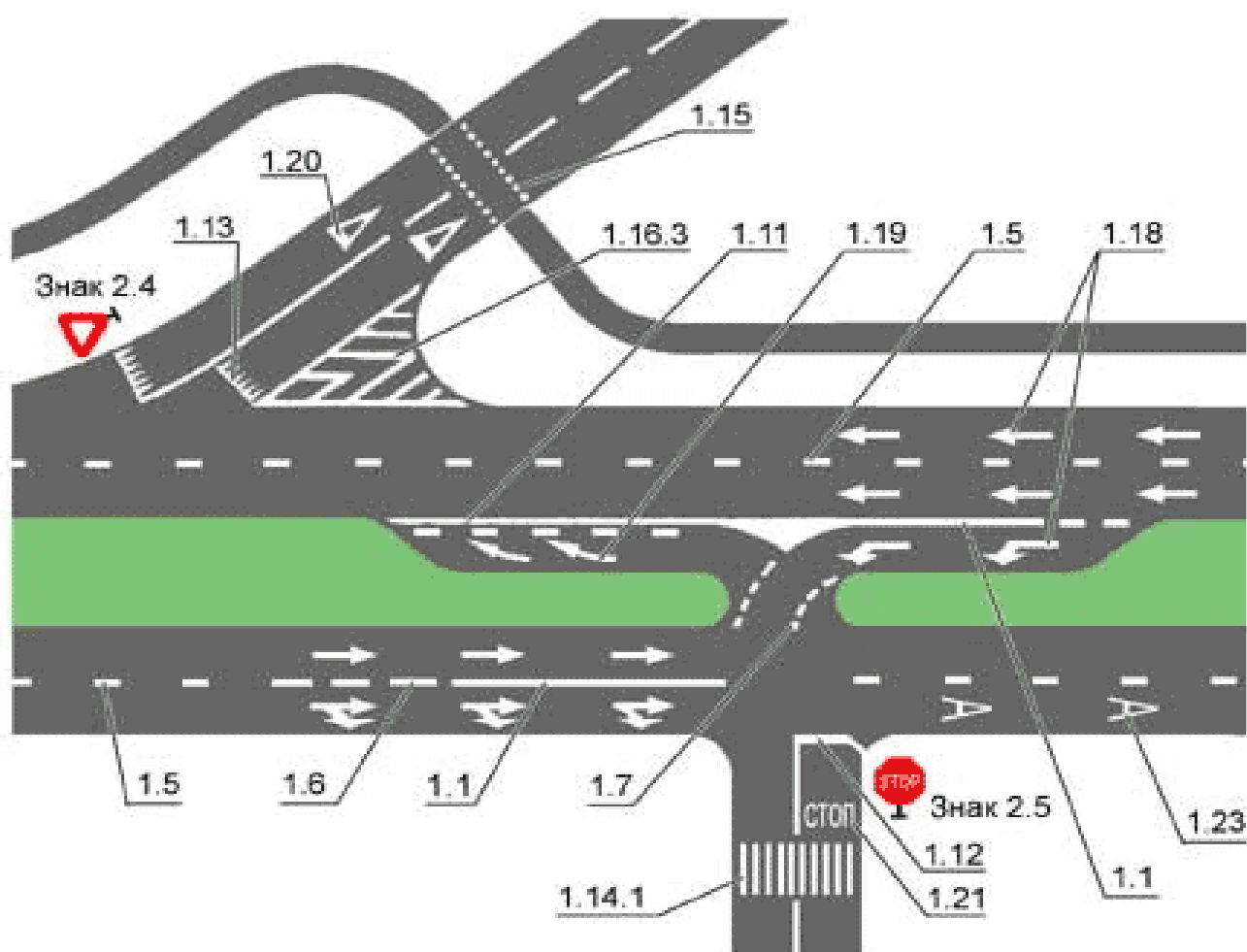
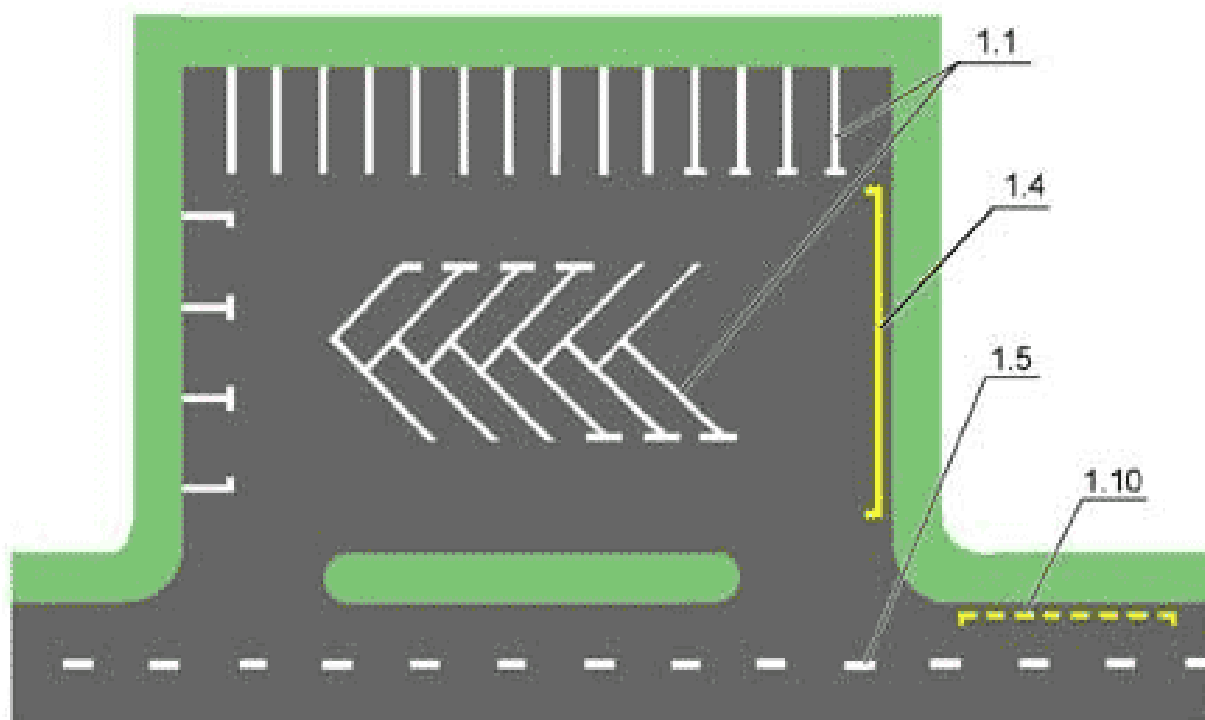
Reversiv svetoforlar bo'lmaganda yoki ular o'chirib qo'yilganda, 1.9 chizig'ini faqat u haydovchining o'ng tomonida bo'lsa, bosib o'tishga ruxsat etiladi.

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

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



II. 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;

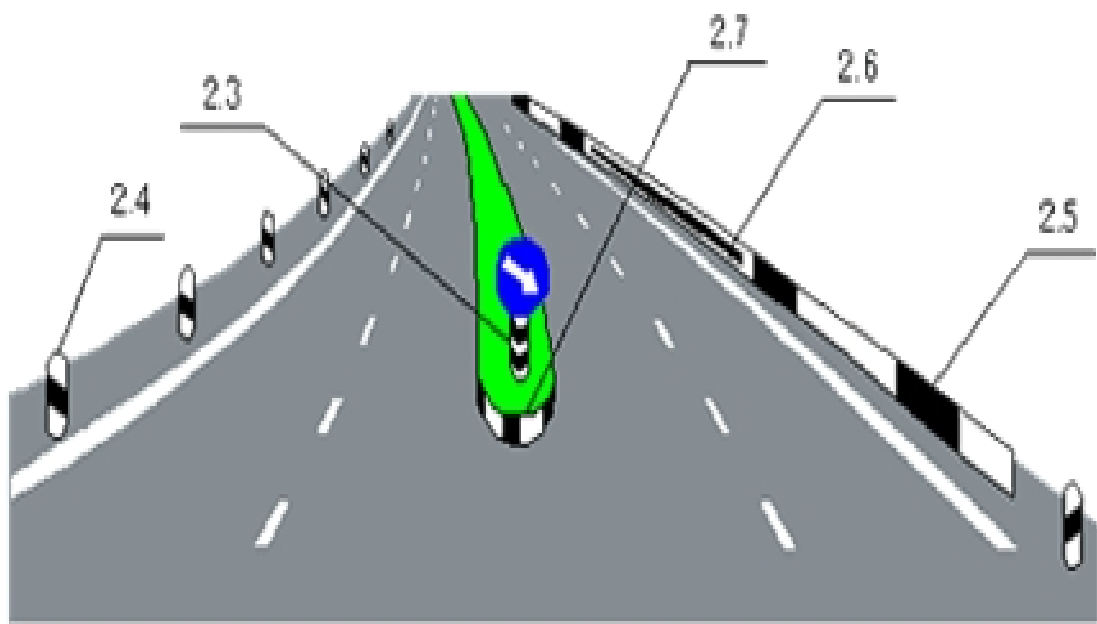
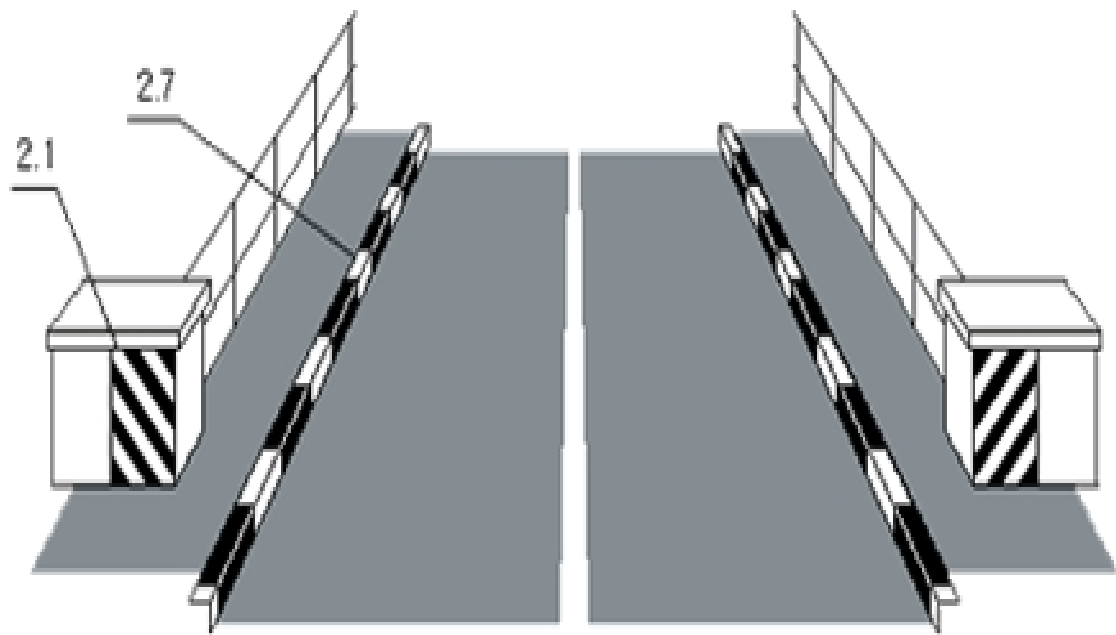
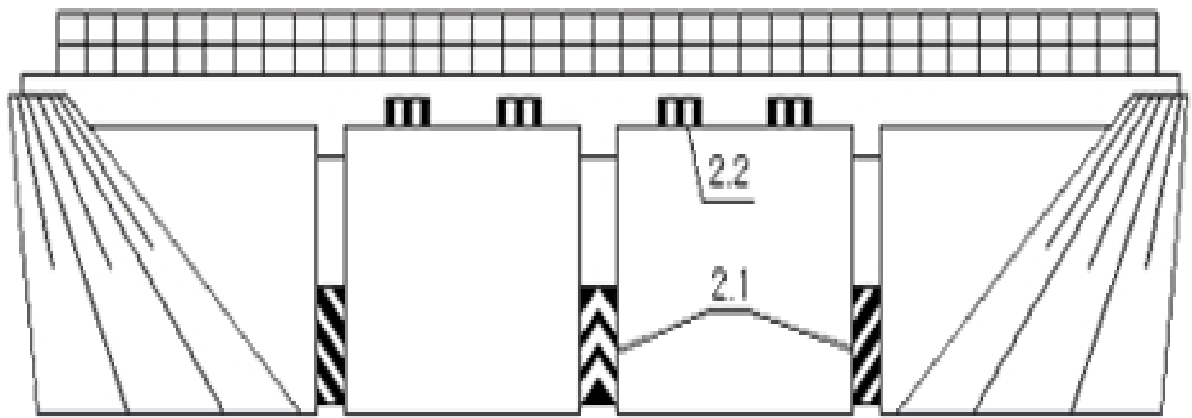
2.3-ajratish bo'laklaridagi yoki xavfsizlik orolchalaridagi dumaloq ustunlarni bildiradi;

2.4-yo'naltiruvchi, beton yoki temir beton ustunlar, to'siq tirgaklar va xokazolarni 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 satxidan baland bo'lgan xavfsizlik orolchalarini bildiradi



PIYODALAR VA YO'LOVCHILARNING VAZIFALARI. MAXSUS TRANSPORT VOSITALARINING IMTIYOZLARI. SVETAFOR VATARTIBGA SOLUVCHINING ISHORALARI

I. Piyodalarning majburiyatlari

Piyodalar trotuardan yoki piyodalar yo'lkasidan, ular bo'lmaganda 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'lmagan xollarda 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 xollarda transport vositalarining harakat yo'nalishi bo'ylab yurishlari kerak.

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

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

Jamlanmaning oldi va orqasida chap tomondan qizil bayroqcha, korong'i vaqtda yoki yetarlicha ko'rinmaslik sharoitida esa oldinda oq, orqada qizil rangli chiroq ko'targan kuzatuvchilar bo'lishi kerak.

Bolalar guruhini trotuarlar va piyodalar yo'lklaridangina, ular bo'lmaganda esa

yo'l yoqasidan faqat kunduzi va katta yoshdagilar kuzatuvida olib yurishga ruxsat etiladi.

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

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

Yo'l harakati tartibga solingan joylarda piyodalar tartibga soluv chining yoki piyodalar svetoforlarining, ular bo'lmaganda esa transport svetoforlarining ishoralariga amal qilishlari kerak.

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

Shuningdek, ular yo'lining 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'lining qatnov qismida, shuningdek piyodalar o'tish joylarida harakatlanayotgan piyodalarga telefondan foydalanish, tele, videomahsulotlarni 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.

Yo'l harakati xavfsizligini ta'minlash bilan bog'lik bo'lmasa yo'lining qatnov qismiga chiqqan piyodalar ushlanib qolmasliklari va to'xtamasliklari kerak. O'tishga ulgurmagan piyodalar qarama-qarshi yo'nalishda gi transport oqimlarini ajratuvchi

chiziqda to'xtash lari lozim. Keyingi harakatlanish xavfsiz ekanligiga ishonch hosil qilgandan so'ng va svetofor yoki tartibga soluvchining ishoralarini hisobga olgan holda o'tishni davom ettirishlari mumkin.

Yalt-yalt etuvchi ko'k rangli yoki ko'k va qizil rangli chiroq mayokchasi 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.

Yo'nalishli transport vositalarini faqat qatnov qismidan baland joylashgan kutish maydonchalarida, ular bo'lmaganda esa, trotuar yoki yo'l yoqasida kutishlari kerak. Qatnov qismidan baland joylashgan maydonchalar bilan jixozlanmagan bekatlarda 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'ylab bekatlarga borayotgan yoki undan qaytayotgan piyodalar ushbu Qoidalarning 18 -21 bandlari talablariga amal qilishlari kerak.

II. Yo'lovchilarning majburiyatlari

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

Yo'lovchilarning transport vositalaridan trotuar yoki yo'l yoqasi tomondan tushishi yoki ularga chiqishining iloji bo'lmagan hollarda, agar bu harakat xavf tug'dirmasa yoki boshqa yo'l harakati qatnashchilariga halakit bermasa yo'lning qatnov qismi tomonidan amalga oshirilishi mumkin.

Yo'lovchilarga quyidagilar taqiqlanadi:

transport vositasi harakatlanayotgan vaqtda haydovchini boshqarishdan chalg'itish va unga halakit berish;

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

transport vositasi harakatlanayotgan vaqtda uning eshiklarini ochish;

transport vositasi harakatlanayotgan vaqtda salondan tana qismlarini (qo'ldan

tashqari) chiqarish.

II. Maxsus transport vositalarining imtiyozlari

Ko'k yoki ko'k va qizil rangli yalt-yalt etuvchi chiroq mayoqchasi yoqilgan transport vositalarining haydovchilari kechiktirib bo'lmaydigan xizmat vazifalarini bajarayotib, yo'l harakati xavfsizligini ta'minlash sharti bilan ushbu Qoidalarining 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'lishlari 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 ishoralari yoqilgan transport vositalar tomonidan kuzatib kelayotgan transport vositalari ham foydalanadilar. Kuzatib kelinayotgan transport vositalarida yaqinni yorituvchi chiroqlari yoqilgan bo'lishi shart.

3. 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.



Ko'k yoki ko'k va qizil rangli yalt-yalt etuvchi chiroq mayoqchasini yoqib to'xtab turgan transport vositasiga yaqinlashayotgan haydovchilar zarur bo'lgan

xollarda harakatlanish tezligini darhol to'xtash imkoniyatini beradigan darajada kamaytirishlari shart.

4. Zarg'aldok 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 ushbu 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 ogohlantiradi.

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 xavf sizligini 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 ushbu 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 miltillovchi chiroq mayoqchasi yoqilgan transport vositalarining haydovchilari harakat xavfsizligini ta'minlash sharti bilan yo'l chiziqlari talablaridan chetga chiqishlari mumkin.

III. Svetofor va tartibga soluvchining ishoralari

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

Svetofor ishoralari vazifasiga bog'lik ravishda doirasimon, yo'naltirgich, piyoda tasviri tushirilgan va X simon ko'rinishda bo'lishi mumkin . Ishorasi doira shaklidagi

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

Svetoforning doirali ishoralari quyidagi ma'noni bildiradi:

yashil ishora harakatlanishga ruxsat beradi;

miltillovchi yashil ishora ham harakatlanishga ruxsat beradi va uning ta'sir vaqti 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, ushbu Qoidalarning 42-bandida ko'zda tutilgan holatlardan tashqari va ishoralar almashuvi haqida ogohlantiradi;

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

qizil ishora, shuningdek miltillovchi qizil ishora harakatlanishni taqiqlaydi;

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

Yo'naltirgich ko'rinishidagi qizil, sariq va yashil rangli svetofoor ishoralari ham doira shaklidagi svetofoor 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 solayotgan yo'nalishda harakatlanish taqiqlanganligini bildiradi.

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

Agar svetofoor 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 svetoforming yorug'lik ishoralariga tovushli ishora ham qo'shilishi mumkin.

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 svetofoflar qo'llaniladi. Bu ishoralar qaysi bo'lak ustiga o'rnatilgan bo'lsa, unda harakatlanishni ta'qiqlaydi yoki ruxsat beradi.

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

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 svetofoflar 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.

5. Temir yo'l kesishmalarida o'rnatilgan doirasimon oq rangli miltillovchi 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 svetoforming miltillovchi qizil ishorasi bilan bir vaqtda harakat qatnashchilarining kesishma orqali harakatlanishi taqiqlanganligi to'g'risida qo'shimcha axborot sifatida, tovushli ishora ham berilishi mumkin.

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



chap va o'ng yon tomonidan tramvayga to'g'riga, relsiz 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 piyodalarning harakatlanishi taqiqlanadi;

o'ng qo'li oldinga uzatilganda:



chap yonidan tramvayga chapga, relsiz 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:



ushbu Qoidalarning 42-bandida ko'rsatilganidan boshqa xollarda transport vositalari va piyodalarning barcha yo'nalishlarda harakatlanishi taqiqlanadi;

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

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.

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

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

chorrahaning qatnov qismi bilan kesishgan joyida, piyodalarga (ushbu Qoidalarning 102-bandini xisobga olgan xolda) xalaqit bermasdan;

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

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

1. Sariq ishora yonganda yoki tartibga soluvchining qo'li yuqoriga

ko'tarilganida, ushbu Qoidalarining 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'lgan piyodalar uni bo'shatishlari, agar buning iloji bo'lmasa, qarama-qarshi yo'nalishlardagi transport oqimlarini ajratuvchi chiziqda to'xtashlari kerak.

2. 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.

OGOHLANTIRUVCHI VA FALOKAT ISHORALARI.

HARAKATNI BOSHLASH YO'NALISHLARNI

O'ZGARTIRISH

I.Ogoxlantiruvchi va avariya ishoralari, avariya sababli To'xtash belgisining qo'llanilishi

Quyidagilar ogoxlantiruvchi ishoralar xisoblanadi:

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

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

CHapga burilish (qayrilib olish)ni bildiruvchi ishoraga chap qo'lni yonga o'zatish 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.

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.

Haydovchi harakat yo'nalishini o'zgartirish haqidagi ogohlantiruvchi ishorani berishdan oldin orqadan kelayotgan, uni quvib o'tishni boshlagan va boshqa harakat ishtirokchilariga halaqit bermayotganligiga ishonch xosil qilishi kerak.

Tovushli ishoralar faqat quyidagi xollarda 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.

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

Burilishni ko'rsatuvchi barcha yorug'lik ishoralarining bir vaqtda 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 xollarda ham haydovchi yo'l harakati qatnashchilarini ogohlantirish maqsadida avariya ishoralarini yoqishi kerak.

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 xollarda 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.

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

II .Harakatlanishni boshlash, yo'nalishlarni o'zgartirish

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 halaqit bermasligiga ishonch hosil qilishi kerak.

Endosh 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.

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

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

Haydovchi, aylanma harakatlanish tashkil qilingan chorrahalarga kirish uchun burilishdan boshqa barcha xollarda, 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.

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

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

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

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.

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

Sekinlashish bo'lagi bo'lgan 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.

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'ning ko'rinishi biror-bir yo'nalishda 100 metrdan kam bo'lgan joylarda.

Transport vositasini orqaga harakatlantirishda haydovchi Yo'l hara kati xavfsizligini ta'minlashi va boshqa Yo'l harakati qatnashchilariga xalakit bermasligi shart. Zarurat turilganda haydovchi boshqashaxslarning yordamidan foydalanishi kerak.

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

HARAKATLANISH TARTIBI

I.Yo'ning qatnov qismida transport vositalarining joylashuvi

Rel'ssiz 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 ora sidagi zarur yonlama oralik masofani va ularning gabarit o'lchamlarini xisob ga olgan xolda o'zlari aniqlaydilar. Bunda harakat ikki tomonlama bo'lgan Yo'l qatnov qismining chap tomondagi yarmi, qatnov qismining joylardagi kengayishlari (sekinlashish va tezlashish bo'laklari, balandlikka kutarilish dagi kushimcha bo'laklar, yo'nalishli transport vositalarining To'xtash joy laridagi kengayishlar)ni xisobga olmagan xolda, qarama-qarshi yo'nalishda harakatlanish uchun mo'ljallangan deb xisoblanadi.

Turt va undan ortik bo'lakli, harakat ikki tomonlama bo'lgan Yo'llar da qarama-qarshi yo'nalishda harakatlanish uchun mo'ljallangan bo'laklarga chiqish taqiqlanadi.

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 urta bo'lakka faqat quvib o'tish, aylanib o'tish, chapga burilish va qayrilib olish ucho'ngina chiqishga ruxsat etiladi. Qarama-qarshi yo'nalishda harakatlanish uchun mo'ljallangan chetki chap bo'lakni egallash taqiqlanadi.

Aholi punktlaridan tashqaridagi Yo'llarda hamda aholi punktlari da ayrim turdagi transport vositalari uchun ushbu Qoidalarda belgilangan dan yuqori tezlikda harakatlanish ruxsat etilgan Yo'l qismlarida haydov chilar transport vositalarini mumkin kadar qatnov qismining o'ng chetiga yaqinroq olib harakatlanishlari kerak. O'ng bo'laklar bo'sh bo'lganda chap bo'laklarni egallash taqiqlanadi.

Aholi punktlarida ushbu bandning birinchi xatboshi va ushbu Qoidalarning 69, 123 va 161bandlaridagi talablarni xisobga olgan xolda, haydovchilar o'zlariga kulay bo'lgan harakatlanish bulagidan foydalanishlari mumkin. Harakat serqatnovligi sababli boshqabo'laklar band bo'lgan xol larda harakatlanish bulagini faqat o'ngga yoki chapga burilish, qayrilib olish, quvib o'tish, To'xtash yoki to'siqni chetlab o'tish oldidan o'zgartirishga ruxsat etiladi.

Birok bir yo'nalishdagi uch va undan ortik bo'lakli har kandy Yo'lda chetki chap bo'lakni harakat serqatnovligi sababli boshqabo'laklar band bo'lgan xollarda, shuningdek quvib o'tish, chapga burilish yoki qayrilib olish, ruxsat etilgan tula vazni 3,5 tonnadan ortik bo'lgan yuk avtomobillariga esa, faqat chapga burilish yoki qayrilib olish uchun egallashga ruxsat etiladi.

Harakat bir tomonlama bo'lgan Yo'ning chap bulagida To'xtash va to'xtab turish ushbu Qoidalarning 88bandiga muvofiq amalga oshiriladi.

Biror bo'lakda qo'shni bo'lakdagi transport vositalariga nisbatan kat tarok tezlikda harakatlanish quvib o'tish xisoblanmaydi.

Tezligini soatiga 40 kilometrdan oshirishi mumkin bo'lmagan yoki texnik sabablarga ko'ra tezligini bundan oshira olmaydigan transport vositalari aylanib o'tish, quvib o'tish, chapga burilish yoki qayrilib olish uchun qayta tizilishdan yoki ruxsat etilgan xollarda Yo'ning chap tomonida To'xtash dan boshqa xollarda faqat

chetki o'ng bo'lakda harakatlanishlari ke rak.

Bir yo'nalishdagi qatnov qismining chap tomonida u bilan bir satxda joylashgan tramvay izidan, shu yo'nalishdagi boshqabo'laklar band bo'lgan da harakatlanishga, shuningdek aylanib va quvib o'tishga, chapga burilish va qayrilib olishga ushbu Qoidalarning 56bandini xisobga olgan xolda ruxsat etiladi. Birok bu tramvayga xalakit bermasligi kerak. Qarama-qarshi yo'nalishdagi tramvay izidan harakatlanish taqiqlanadi.

Agar chorrahadan oldin 5.8.1 yoki 5.8.2 Yo'l belgilari urnatilgan bo'lsa, chorrahadan o'tishda tramvay izlaridan harakatlanish taqiqlanadi.

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

Reversiv harakatlanishli Yo'lga burilishda transport vositalari qatnov qismlari kesishmasidan chiqishda chetki o'ng bo'lakni egallashi ke rak. SHu yo'nalishdagi boshqabo'laklarda ham harakatlanishga ruxsat beril ganligiga ishonch xosil qilgandan keyingina haydovchiga kayta tizilishga ruxsat etiladi.

Ushbu Qoidalarning 88, 166bandlarida ko'zda tutilgandan boshqaxollarda transport vositalarining ajratuvchi bo'lak, Yo'l yokasi, trotuar va pi yodalar Yo'lkalaridan harakatlanishi taqiqlanadi. Bu joylarda Yo'ldan foy dalanish va kommunal xizmat mashinalarining harakatlanishiga, shuningdek bevosita Yo'l yokasida, trotuar yoki piyodalar Yo'lkalari oldida joylashgan savdo shoxobchalari, korxonalar va boshqainshootlarga yuk olib kirish uchun boshqaimkoniyati bo'lmagan transport vositalariga yaqin Yo'ldan kirishga ruxsat etiladi. Bunda harakat xavfsizligi tula ta'minlangan bo'lishi shart.

Haydovchi o'zidan oldinda harakatlanayotgan transport vositasi kes kin tormoz berganida tuknashib ketmaslik kafolatini beradigan daraja dagi oralik masofani, shuningdek Yo'l harakati xavfsizligini ta'minlay digan yonlama oralik masofani saqlashi kerak.

Aholi yashash joylaridan tashqaridagi ikki tomonlama harakat tashqil etilgan

ikki bo'lakli Yo'llarda tezligini soatiga 50 kilometrdan oshirishi mumkin bo'lmagan, shuningdek o'zunligi 7 metrdan ortik bo'lgan transport vositalarining (transport vositalarining tarkibi) haydovchi lari o'zi va oldida harakatlanayotgan transport vositasi orasida, ularni quvib o'tayotgan transport vositalari oldin egallagan bo'lakka bemalol kayta tizilishi uchun imkon beradigan masofani saklashlari kerak.

Quvib o'tish taqiqlangan Yo'llarda, shuningdek transport vositalari ning tashkiliy jamlanmasi tarkibida va serqatnov bo'lgan Yo'llarda hara katlanayotganda ushbu talabga amal kilinmaydi.

Agar biror-bir to'siq sababli qarama-qarshi yo'nalishlarda harakat lanish kiyin bo'lsa, to'siq o'z tomonida bo'lgan haydovchi Yo'l berishi kerak.

Agar Yo'l belgilari va chiziqlari boshqayo'nalishni ko'rsatmagan bo'lsa, haydovchilar ajratuvchi bo'lagi bo'lmagan ikki tomonlama harakat tashqil etilgan Yo'llardagi xavfsizlik orolchalari, ustunchalar va Yo'l inshooti qismlari (ko'prik, Yo'l utkazgich ustunlari va shunga uxshashlar)ni o'ng tomondan aylanib o'tishlari kerak.

II .Harakatlanish tezligi

Haydovchi harakatning serqatnovligini, transport vositasi va yukning xususiyati hamda holatini, Yo'l va obxavo sharoitini, shuningdek harakatlanish yo'nalishidagi ko'rinishni xisobga olgan xolda transport vositasi tezligini belgilangandan oshirmasdan boshqarishi kerak.

Tezlik haydovchiga ushbu 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 tula To'xtash ni ta'min laydigan darajada kamaytirishi yoki to'siqni boshqaharakat qatnashchilari uchun xavf turdirmagan xolda aylanib o'tish choralarini ko'rishi kerak.

Aholi punktlarida transport vositalarining tezligini soatiga 70 kilometrdan, turar joy daxalari va yondosh hududlarda (uyjoy binola ri orasidagi yer uchastkasida) esa soatiga 30 kilometrdan oshirmasdan hara katlanishga ruxsat etiladi.

Korakalporiston Respublikasi Vazirlar Kengashi, Toshkent shahar va viloyatlar xokimliklari, DYXXX bilan kelishilgan xolda, Yo'l sharoitlari yuqori tezlikda xavfsiz harakatlanishni ta'minlaydigan xollarda, Yo'llarning ayrim qismlari yoki harakatlanish bo'laklarida ayrim transport vositalariga harakatlanish tezligini oshirishga (tegishli Yo'l belgilari ni urnatib) vakolatlidir.

Aholi punktlaridan tashqarida:

yengil avtomobillarga va ruxsat etilgan tula vazni 3,5 tonnadan oshmaydigan yuk avtomobillariga tezlikni soatiga 100 kilometrdan oshirmasdan;

shaharlararo katnaydigan avtobuslarga va mikroavtobuslarga tezlikni soatiga 90 kilometrdan oshirmasdan;

boshqa avtobuslar, tirkamali yengil avtomobillar, mototsikllar, ruxsat etilgan tula vazni 3,5 tonnadan ortik bo'lgan yuk avtomobillariga tezlikni soatiga 80 kilometrdan oshirmasdan;

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

Har kanday Yo'llarda:

yukxonasida odam tashiyotgan yuk avtomobillariga tezlikni soatiga 60 kilometrdan oshirmasdan;

bolalar guruxini 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.

Haydovchilarga quyidagilar taqiqlanadi:

tezlikni mazkur transport vositasining texnik tavsifnomasida kursa tilgan eng yuqori tezlikdan oshirish;

tezlikni transport vositasiga urnatilgan «Tezlik cheklangan» taniqlik belgisida ko'rsatilganidan oshirish;

zaruriyat bo'lmaganda juda past tezlikda harakatlanib, boshqa transport vositalariga xalakit berish;

Yo'l transport hodisasining oldini olish zaruriyati bo'lmaganda keskin tormoz berish.

III .Quvib o'tish

Haydovchi quvib o'tishni boshlashdan oldin:

o'zi o'tmokchi 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 xalakit bermasligiga;

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

oldinda harakatlanayotgan transport vositasi quvib o'tish, chapga burilish (kayta tizilish) ishorasini bermayotganligiga;

quvib o'tishni tugallayotganda quvib utilayotgan transport vositasiga xalakit bermasdan ilgari egallagan bo'lakka qaytib uta olishiga ishonch xosil qilishi shart.

Rel'ssiz transport vositalarini faqat chap tomondan quvib o'tish ga ruxsat beriladi. Birok chapga burilish ishorasini berib, burilishga kirishgan transport vositasini quvib o'tish o'ng tomondan amalga oshiriladi.

Quvib utilayotgan transport vositasining haydovchisiga harakat tezligini oshirish yoki boshqaxattiharakatlar bilan quvib o'tishga to'sqinlik qilish taqiqlanadi.

Quvib o'tishni tugallagandan so'ng haydovchi ilgari egallagan harakatlanish bulagiga kaytishi shart (o'ng tomondan ruxsat etilgan quvib o'tish dan tashqari).

Birok ushbu yo'nalishda harakatlanish uchun ikki yoki undan ortik bo'lak bo'lsa, ushbu Qoidalarning 67bandini xisobga olgan holda, quvib o'tayotgan haydovchi o'zi egallagan bo'lakka kaytgani zaxoti keyingi quvib o'tishni bosh lashiga turri keladigan xollarda, agar u orqada o'zidan katta tezlikda harakatlanayotgan transport vositalariga xalakit bermasa, egallagan bulagida harakatlanishni davom ettirishi mumkin.

Quvib o'tish quyidagi xollarda taqiqlanadi:

tartibga solingan chorrahalarda qarama-qarshi harakatlanish bulagiga chikib;
tartibga solinmaydigan chorrahalarda asosiy xisoblanmaydigan Yo'llarda harakatlanishda (aylanma harakatlanishli chorrahalarda quvib o'tish, kaja vasiz ikki g'ildirakli transport vositalarini quvib o'tish va ruxsat etilgan xollarda 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 kol ganda;

quvib yoki aylanib o'tayotgan transport vositalarini;

tepalikning oxirida va Yo'lning ko'rinishi cheklangan joylarida kara maqarshi harakatlanish yo'nalishiga chikib;

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

Aholi punktlaridan tashqaridagi Yo'llarda sekin harakatlanadigan yoki katta xajmli transport vositasini quvib o'tish kiyin bo'lgan xollarda uning haydovchisi ushbu transport vositasini iloji boricha Yo'lning o'ng tomoniga olishi, zarur bo'lganda esa orqasida tuplanib qolgan transport vositalarini o'tkazib yuborish uchun To'xtash i kerak.

III. To'xtash va to'xtab turish

Transport vositalariga Yo'lning o'ng tomoni yokasida, u bo'lmaganda esa qatnov qismining chetida va ushbu Qoidalarning 89bandida kursatil gan xollarda trotuarda To'xtash va to'xtab turishga ruxsat etiladi.

Aholi punktlarida Yo'llarning chap tomonida To'xtash va to'xtab turish ga har yo'nalishda bittadan harakatlanish bulagi bo'lgan, urtada tramvay izi bo'lmagan Yo'llarda va bir tomonlama harakatli Yo'llarda ruxsat etiladi.

Ruxsat etilgan tula vazni 3,5 tonnadan ko'p bo'lgan yuk avtomobillari bir tomonlama harakatli Yo'llarning chap tomonida faqat yuk ortish va tushirish uchun To'xtash lari mumkin.

Transport vositalarini Yo'lning qatnov qismida bir qator qilib, kajavasi bo'lmagan ikki g'ildirakli transport vositalarini ikki qator qilib qo'yishga ruxsat etiladi.

Qatnov qismining ayrim kengaytirilgan joylarida boshqa Yo'l harakati qatnashchilariga xalakit 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 kushimcha axborot belgilaridan biri urnatilgan joylarda ruxsat etiladi.

Aholi punktlaridan tashqarida tunab kolish, dam olish yoki boshqamaqsadlarda o'zok vaqt to'xtab turishga faqat buning uchun ko'zda tutilgan maydonchalarda yoki Yo'ldan tashqarida ruxsat etiladi.

Quyidagi joy va holatlarda To'xtash taqiqlanadi:

tramvay Yo'llarida, shuningdek bevosita ularga yaqinroqda tramvaylar harakatlanishiga xalakit beradigan bo'lsa;

tunnellarda, temir Yo'l kesishmalarida;

bir yo'nalishda harakatlanish uchun uchtadan kam bulagi bo'lgan ko'prik, Yo'l utkazgich 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 sidirra chiziq (qatnov qismining chetini belgilovchi chiziqdan tashqari), ajratuvchi bo'lak yoki qatnov qismi ning qarama-qarshi cheti orasidagi masofa 3 metrdan kam bo'lgan joylarda;

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

qatnov qismining xavfli burilishlarida;

loakal bir yo'nalishdagi ko'rinish masofasi 100 metrdan kam bo'lgan Yo'l do'ngliklari yaqinida;

qatnov qismi kesishmalarida va kesishayotgan qatnov qismi chetiga 5 metrdan kam masofa qolganda (uch tomonlama kesishmalarda (chorrahalar da) yondan tutashgan Yo'lning sidirra chiziq yoki ajratuvchi bo'lak bilan aj ratilgan 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 hara katlanish yo'nalishi buylab (etmasdan va utib ketib) 15 metrdan kam maso fada (yo'nalishli transport vositalari harakatiga xalakit bermasa Yo'lov chilarni chiqarish yoki tushirish uchun To'xtash bundan mustasno);

transport vositasi svetofor ishoralari, Yo'l belgilarini boshqaxay dovchilardan to'sib kuyadigan, boshqatransport vositalarining harakatla nishiga (kirish va chiqishiga) imkon koldirmaydigan yoki piyodalarning hara katiga xalakit beradigan joylarda;

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

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 doira sida.

To'xtash taqiqlangan joylarda majburiy to'xtagan haydovchi transport vositasini bu joydan olib ketishning barcha choralarini ko'rishi kerak.

Agar boshqaYo'l harakati qatnashchilarining harakatiga xalakit beradigan bo'lsa yoki xavf turdirsa, transport vositasining eshiklarini ochish taqiqlanadi.

Transport vositasining o'zo'zidan harakatlanib ketishini yoki o'zi yukligida undan foydalanishni istisno qiladigan zarur ehtiyot choralari ni kurgandan keyingina haydovchi o'z joyini tashlab ketishi yoki transport vositasini koldirishi mumkin.

CHORRAHALARDA HARAKATLANISH

I.Chorrahada harakatlanish

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.

Haydovchi tirbandlik tufayli majburiy to'xtab, kundalang yo'nalishdagi

transport vositalarining harakatlanishiga to'sqinlik tug'diradigan bo'lsa, chorraha yoki qatnov qismlari kesishmasiga kirishi taqiqlanadi.

Harakatlanish navbati svetofor yoki tartibga soluvchining ishoralari orqali aniqlanib boshqarilayotgan chorraha -tartibga solingan chor raxa xisoblanadi.

Miltillovchi sariq ishora yonibuchayotgan, svetoforlar ishlamayotgan yoki tartibga soluvchi bo'lmagan chorraha -tartibga solinmagan chorraha xisoblanadi. Haydovchilar tartibga solinmagan chorrahalaridan o'tish qoidalariga hamda chorrahada urnatilgan imtiyoz belgilariga amal qilishlari shart.

II.Tartibga solingan chorrahalar

Svetoforning yashil ishorasida chapga burilayotgan yoki qayrilib olayotgan rel'ssiz transport vositasining haydovchisi qarama-qarshi tomondan to'g'riga harakatlanayotgan va o'ngga burilayotgan transport vositalariga Yo'l berishi shart. Tramvay haydovchilari ham o'zaro ushbu qoidalarga amal qilishlari kerak.

Svetoforning qizil yoki sariq ishorasi bilan bir vaqtda yongan kushimcha tarmokning yunaltirgichli yashil ishorasi yo'nalishida harakatlanayotgan transport vositasining haydovchisi boshqayo'nalishlarda harakatlanayotgan transport vositalariga Yo'l berishi kerak.

Agar svetofor yoki tartibga soluvchining ishoralari tramvay va rel'ssiz transport vositalariga bir vaqtda harakatlanishga ruxsat bersa, harakatlanish yo'nalishidan qat'i nazar, tramvay oldin o'tish xuquqiga ega buladi.

Svetoforning qizil yoki sariq ishorasi bilan bir vaqtda yongan kushimcha tarmoring yunaltirgichli yashil ishorasi yo'nalishida harakatlanayotgan tramvay boshqayo'nalishlarda harakatlanayotgan transport vositalariga Yo'l berishi kerak.

Svetoforning ruxsat etuvchi ishorasida chorrahaga kirgan haydovchi, undan chiqishdagi svetofor ishorasidan qat'i nazar, belgilangan yo'nalishda harakatini davom ettirishi kerak. Birok 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.

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.

III. Tartibga solinmagan chorrahalar

Teng ahamiyatga ega bo'lmagan 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'lgan Yo'lda bir yo'nalishda yoki qarama-qarshi yo'nalishda harakatlanayotgan rel'ssiz transport vositalariga nisbatan imtiyozga ega.

Teng ahamiyatga ega bo'lgan Yo'llar kesishgan chorrahada rel'ssiz 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 rel'ssiz transport vositalariga nisbatan oldin o'tish xuquqiga ega buladi.

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.

Ikkinchi darajali Yo'llarda harakatlanayotgan haydovchilar ham o'zaro shu qoidaga amal qilishlari kerak.

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

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

IV .Piyodalarning o'tish joylari va yo'nalishli transport vositalarining bekatlari

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.

Agar tartibga solinmagan piyodalar o'tish joyi oldida transport vositasi harakatini sekinlashtirsa yoki to'xtasa, qo'shni bo'laklarda harakatlanayotgan boshqahaydovchilar bu transport vositasi oldida piyoda(lar) yukligiga ishonch xosil qilganlaridan so'nggina harakatlanishni davom et tirishlari mumkin.

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

1. Piyodalar o'tish joylaridan keyin paydo bo'lgan tirbandlik tufayli haydovchi piyodalar o'tish joyida to'xtashga majbur buladigan bo'lsa, piyodalar o'tish joyiga kirish taqiqlanadi.

Barcha xollarda, shu jumladan, piyodalar o'tish joylaridan tashka rida ham haydovchi ok xassa bilan ishora berayotgan ko'zi ojiz piyoda(lar)ni o'tkazib yuborishi kerak.

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

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

Murakkab sharoitlarda harakatlanish tartibi

I.Temir Yo'l kesishmalari orqali harakatlanish

Transport vositalarining haydovchilari temir Yo'llarni faqat temir Yo'l

kesishmalari orqali poezd (lokomotiv, drezina) larga Yo'l be rib kesib o'tishlari mumkin.

Temir Yo'l kesishmasiga yaqinlashib kelayotgan haydovchi Yo'l belgi lari va chiziqlariga, svetofor ishoralariga, shlagbaum holatiga, kesishma navbatchisining ko'rsatmalariga amal qilishi, yaqinlashib kelayotgan poezd (lokomotiv, drezina) yukligiga ishonch xosil qilishi shart.

Temir Yo'l kesishmasiga quyidagi xollarda kirish taqiqlanadi: svetofor ishorasidan qat'i nazar, shlagbaum yopik turgan yoki yopila boshlagan holatda, kesishmani tusuvchi kurilma kutarilib turgan yoki kuta rila boshlagan holatda;

shlagbaum holatidan qat'i nazar, svetoforning Taqiqlovchi ishorasida; kesishma navbatchisining Taqiqlovchi ishorasida (navbatchi haydovchilarga oldi yoki orqasi bilan turib tayokchani, qizil chiroq yoki bayrokchani yuqoriga kutarib tursa yoki kullarini yonga o'zatsa);

kesishmadan keyin xosil bo'lgan tirbandlik tufayli haydovchi kesish mada to'xtashga majbur buladigan xollarda;

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

Bundan tashqari taqiqlanadi:

kesishma oldida turgan transport vositalarini qarama-qarshi harakat lanish bulagiga chikib aylanib o'tish;

shlagbaumni o'zboshimchalik bilan ochish;

kesishma orqali kishlok xujaligi, Yo'l kurilishi, kurilish va boshqamashina hamda mexanizmlarni olib o'tish;

temir Yo'l distantsiyasi boshlirining ruxsatisiz tezligi soatiga 8 ki lometrdan kam bo'lgan transport vositalarini harakatlanishi.

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

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

SHu bilan bir vaqtda haydovchi:

imkoniyati bo'lganda, yaqinlashib kelayotgan poezd mashinistiga to'xtash ishorasini berish qoidasini tushuntirib, ikki kishini temir Yo'l yokasi buylab ikkala tomonga 1000 metr masofaga (agar bir kishi bo'lsa -uni Yo'l yaxshi ko'rinmaydigan tomonga) yuborishi;

transport vositasi yonida kolishi va umumiy xatar ishorasini berishi;

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

To'xtash ishorasi kulni (kundo'zi yorquin mato parchasi yoki aniq ko'rina digan biror narsa bilan, tunda esa mash'ala yoki chiroq bilan) gir aylanti rish orqali beriladi.

Umumiy xatar ishorasi bulib, berilgan bitta o'zun va uchta kiska to vush seriyasi xizmat kiladi.

II.Avtomagistrallarda harakatlanish

Avtomagistrallarda quyidagilar taqiqlanadi:

piyodalar, uy hayvonlari, Ot-aravalar, velosipedlar, mopedlar, traktor lar va o'zi yurar avtomobillar, texnik tavsifnomasiga yoki holatiga ko'ra tezligi soatiga 40 kilometrdan kam bo'lgan transport vositalarining hara katlanishi;

ruxsat etilgan tula vazni 3,5 tonnadan ortik bo'lgan yuk avtomobilla riga birinchi va ikkinchi bo'laklardan boshqabo'laklarda harakatlanish;

5.15 yoki 6.11 Yo'l belgilari bilan belgilangan maxsus to'xtab turish maydonchalaridan boshqajoylarda to'xtash;

ajratuvchi bo'lakning texnologik o'zilish joylariga kirish va kayri lib olish;

orqaga harakatlanish;

transport vositasini urganish uchun boshqarish.

Haydovchi qatnov qismida majburiy to'xtaganda, transport vosi tasini ushbu Qoidalarning VIIIbobi talablariga muvofiq belgilashi va bun day holatlar uchun mo'ljallangan bo'lakka (qatnov qismining chetini bil diruvchi chiziqdan o'ng

tomonga) olib chiqishning barcha choralarini ko'rish kerak.

III .Turar joy daxalarida harakatlanish

Turar joy daxalari (kirish va chiqish 5.38 va 5.39 Yo'l belgilari bilan belgilangan hududlar)da piyodalarga trotuarlar hamda qatnov kis mida harakatlanishga ruxsat etiladi. Bunda piyodalar imtiyozga ega buladi lar, birok ular transport vositalarining harakatlanishiga asossiz xala kit bermasliklari kerak.

Turar joy daxalarida quyidagilar taqiqlanadi:

mexanik transport vositalarini boshqarishni urgatish;

dvigateli ishlab turgan xolda to'xtab turish;

ruxsat etilgan tula vazni 3,5 tonnadan ortik bo'lgan yuk avtomobilla rining maxsus ajratilgan, Yo'l belgilari va (yoki) Yo'l chiziqlari bilan belgilangan joylardan tashqarida to'xtab turishi.

Turar joy daxalarida haydovchilar piyodalar xavfsizligini, shu ningdek ushbu hududdagi inshoot, kurulma va usimliklarning shikastlan masligini ta'minlashi zarur.

Turar joy daxalaridan chiqishda haydovchilar boshqaharakat qat nashchilariga Yo'l berishlari kerak.

Ushbu bulim talablari xovli hududlariga (uy-joy binolari orasidagi yer uchastkasiga) ham tegishlidir.

IV.Tik nishablik va balandliklarda harakatlanish

Yo'ning 1.13 va 1.14 Yo'l belgilari bilan belgilangan qiyalikla rida, qarama-qarshi yo'nalishlarda harakatlanishni kiyinlashtiradigan bironbir to'siq bo'lsa, nishablikka harakatlanayotgan transport vositasi ning haydovchisi Yo'l berishi kerak.

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

Yo'ning 1.13 Yo'l belgisi bilan belgilangan qismida o'zatma va ishlash (stseplenie) tishlashish mexanizmi ajratilgan holatda harakatla nish taqiqlanadi.

IV. Yo'nalishli transport vositalarining imtiyozlari

Tramvay Yo'li chorrahadan tashqarida qatnov qismini kesib utadigan bo'lsa, tramvay rel'ssiz transport vositalariga nisbatan imtiyozga ega buladi (depodan chiqish joylaridan tashqari).

Yo'nalishli transport vositalarining harakatlanishi uchun 5.9, 5.10.3 Yo'l belgilari bilan ajratilgan bo'lakda boshqatransport vositalarining harakatlanishi va to'xtashi taqiqlanadi.

Agar 5.9 Yo'l belgisi bilan belgilangan bo'lak qatnov qismining boshqabo'laklaridan uzuq-uzuq chiziq bilan ajratilgan bo'lsa, burilmokchi bula yotgan transport vositalari bu bo'lakka kayta tizilishlari kerak.

SHuningdek, bunday joylarda yo'nalishli transport vositalarining harakatiga xalakit bermaslik sharti bilan Yo'lga chiqish, qatnov qismi ning chetki o'ng tomonida Yo'lovchilarni chiqarish va tushirish uchun bu bo'lakka o'tishga ruxsat etiladi.

Haydovchilar aholi yashash joylarida bekatdan harakatlanishni boshlayotgan avtobus va trolleybuslarga Yo'l berishlari kerak. O'z navba tida avtobus va trolleybus haydovchilari o'zlariga Yo'l berilganligiga ishonch xosil qilganliklaridan keyingina harakatlanishni boshlashlari mumkin.

V. Tashqi yoritish asboblariidan foydalanish

Qorong'i vaqtda va yetarlicha ko'rinmaydigan 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 -o'zokni yoki yaqinni yorituvchi chiroqlar;

velosipedlarda -chiroqlar;

tirkamalarda va shatakka olingan mexanik transport vositalarida gabarit chiroqlari.

Quyidagi xollarda o'zokni yorituvchi chiroqlar urniga yaqinni yori tuvchi

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 vaqtvaqti bilan uchirib bo'nga zaruriyat borligini bildirgan xollarda undan ham ko'prok masofada;

qarama-qarshi va bir yo'nalishdagi transport vositalari haydovchilarning rining ko'zini kamashtirishi mumkin bo'lgan boshqabarcha holatlarda.

Ko'zi kamashgan haydovchi avariya ishoralarini yoqishi, harakatlanish bulagini o'zgartirmasdan tezlikni kamaytirishi va to'xtashi kerak.

Qorong'i vaqtda Yo'lning yoritilmagan qismida, shuningdek yetarli cha ko'rinmaydigan sharoitda to'xtagan yoki to'xtab turgan transport vosita sida gabarit chiroqlari yoqilgan bo'lishi kerak. Yetarlicha ko'rinmaydigan sharoitda gabarit chiroqlariga kushimcha ravishda yaqinni yorituvchi chiroqlar, tumanga qarshi chiroqlar va tumanga qarshi orqa chiroqlar yoqilishi mumkin.

Quyidagi xollarda tumanga qarshi chiroqlarni kullash mumkin: yetarlicha ko'rinmaydigan sharoitda aloxida, shuningdek o'zokni yorituvchi yoki yaqinni yorituvchi chiroqlar bilan;

qorong'i vaqtda Yo'lning yoritilmagan qismlarida o'zokni yoki yaqinni yorituvchi chiroqlar bilan birga;

ushbu Qoidalarning 138bandida ko'zda tutilgan holatlarda yaqinni yorituvchi chiroqlar urniga.

Kunning yorug' vaqtida quyidagi xollarda yaqinni yorituvchi chiroqlar yoqilishi kerak:

transport vositalari tashkiliy jamlanma safida harakatlanayotganda;

Yo'lovchilarni tashiyotgan avtobus va yo'nalishli transport vositalarida;

bolalar guruxini tashkiliy tashishda;

xavfli, katta o'lchamli va og'ir vaznli yuklarni tashishda;

mexanik transport vositalarini shatakka olishda (shatakka olib keta yotgan transport vositasida);

mototsikl va mopedlarda.

Projektor chiroq va izlovchi chiroqlardan faqat aholi yashash joylaridan tashqarida, qarama-qarshi yo'nalishdan kelayotgan transport vosi talari bo'lmaganda 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.

Tumanga qarshi orqa chiroqlarni faqat yetarlicha ko'rinmaydigan sharoitda kullash mumkin. Tumanga qarshi orqa chiroqlarni to'xtash chiroqlari(stopsignal)ga ulash taqiqlanadi.

«Avtopoezd» taniqlik belgisi avtopoezd harakatlanayotganda, kun ning qorong'i vaqtida, Yo'lda to'xtash va to'xtab turish paytida ham yoqib kuyilishi kerak.

VI. Mexanik transport vositalarini shatakka olish

Qattiq yoki egiluvchan ulagich yordamida shatakka olish shatakka olingan transport vositasining rul boshqaruvida haydovchi bo'lgandagina amalga oshi rilishi kerak, turri chiziq buylab harakatlanganda qattiq ulagichning kons truktsiyasi shatakka olingan transport vositasini shatakka olgan transport vositasining izidan borishini ta'minlaydigan xollar bundan mustasno.

Qattiq yoki egiluvchan ulagich yordamida shatakka olingan avtobus da, trolleybusda va yuk avtomobili yukxonasida odam tashish, qisman ortish Yo'li bilan shatakka olishda esa shatakka olingan transport vositasining kabinasida va yukxonasida, shuningdek shatakka olgan transport vositasi ning yukxonasida odamlar bo'lishi taqiqlanadi.

Egiluvchan ulagich bilan shatakka olishda shatakka olgan va shatakka olingan transport vositalari urtasidagi masofa 4 -6 metr oralig'ida bo'lishi, qattiq ulagich yordamida shatakka olishda esa 4 metrdan ko'p bulmas ligi kerak. Egiluvchan ulagich ushbu Qoidalarning 177bandi talablariga muvofiq belgilanishi kerak.

SHatakka olish quyidagi holatlarda taqiqlanadi:

rul boshqaruvi ishlayotgan 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 o'zunligi 24 metrdan ortik bo'lsa;

tormoz tizimi ishlayotgan transport vositasining haqiqiy vazni shatakka olgan transport vositasining haqiqiy vaznining yarmidan ortik bo'lsa (haqiqiy vazni kam bo'lgan bunday transport vositasini faqat kat tik ulagich yordamida yoki qisman ortish usuli bilan shatakka olishga Yo'l kuyiladi);

kajavasiz mototsikllar bilan, shuningdek bunday mototsikllarni;

Yo'l yaxmalak, sirpanchik bo'lgan xollarda egiluvchan ulagichda.

TRANSPORT VOSITALARIDAN FOYDALANISH

I. Transport vositalarini boshqarishni o'rgatish

Transport vositalarini boshqarishni dastlabki urgatish yopik maydonchalarda yoki avtodromlarda utkazilishi kerak.

Yo'llarda boshqarishni urgatish faqat avtomototransport vosita sini yoki shahar elektr transportini boshqarish bo'yicha amaliy mashrulot lar instruktori ishtirokida, dastlabki boshqaruv kunikmalariga ega bo'lgan urganuvchiga ruxsat etiladi. Urganuvchi Qoidalar talablarini bilishi va ularga amal qilishi shart.

Avtomototransport vositasini yoki shahar elektr transportini boshqarish bo'yicha amaliy mashrulotlar instruktori boshqarishni urgatish xuquqini beruvchi xujjatga, shuningdek tegishli toifadagi transport vo sitasini boshqarish xuquqini beruvchi guvoynomaga ega bo'lishi kerak.

Urganuvchi ukuv muddati yakunida «A» toifadagi avtomototransport vositalarini boshqarish xuquqiga ega bo'lishi uchun -16 yoshga, «V» va «S» toifalari uchun -18 yoshga, «D» toifasi hamda tramvay va trolley buslarni boshqarish uchun 21 yoshga tulgan bo'lishi kerak.

Boshqarishni urgatish uchun mo'ljallangan mexanik transport vo sitalari

«Boshqarishni urgatish transport vositasi» taniqlik belgisi va urgatuvchi uchun ulagich (stseplenie) va tormozning kushimcha tepkilari, or kani ko'rsatuvchi ko'zgu bilan jixozlanishi kerak.

Boshqarishni urgatish yo'nalishlari DYXXX bilan kelishilishi shart. Boshqa Yo'llarda boshqarishni urgatish taqiqlanadi.

II. Odam tashish

Yuk avtomobilining yukxonasida odam tashish «S» toifasidagi transport vositalarini boshqarish xuquqiga ega bo'lgan, odamlar soni kabinada gi Yo'lovchilarni ham kushib xisoblaganda 8 nafardan ortik bo'lganda esa, «S» va «D» toifalaridagi transport vositalarini boshqarish xuquqiga ega bo'lgan va shu toifaga taallukli transport vositalaridan birini 3 yildan ortik boshqargan haydovchilar tomonidan amalga oshirilishi kerak.

Harbiy haydovchilarga yuk avtomobillarida odam tashishga ruxsat berish O'zbekiston Respublikasi Mudofaa vazirligi tomonidan belgilangan tar tibda amalga oshiriladi.

Odam tashish uchun mo'ljallangan yuk avtomobili yukxonasi borti ning balandligidan 30 santimetr pastda joylashgan o'rindiklar bilan jixozlanishi, ikki yon va orqa bortdagi o'rindiklar mustaxkam suyanchikka ega bo'lishi kerak.

Bolalarni yuk avtomobillarining yukxonasida tashish taqiqlanadi.

Yuk avtomobilining yukxonasida, shuningdek shaharlararo, sayyox lik, ekskursiya yoki torli yo'nalishlarda va bolalar guruxini tashkiliy tashishda tashilayotgan odamlar soni utirish uchun jixozlangan o'rindiklar sonidan oshmasligi kerak.

Harakatni boshlashdan oldin haydovchi Yo'lovchilarga avtomobilga chiqish, undan tushish va o'nga joylashish tartibi haqida tushuncha berishi kerak.

Haydovchi harakatni boshlashdan oldin Yo'lovchilarni xavfsiz tashish sharoiti ta'minlanganligiga ishonch xosil qilishi kerak.

Odam tashishga moslashtirilmagan yuk avtomobillarining yukxonasida faqat yukni olish uchun borayotgan yoki uni ko'zatib borayotgan shaxslar ning bo'lishiga

Yo'l kuyiladi, bunda ular bortlardan pastda joylashgan o'rindiklar bilan ta'minlanishlari kerak.

Bolalar guruxini tashkiliy tashishda transport vositasida (sa londa) katta yoshli ko'zati boruvchi shaxs (ko'zati boruvchilar) bo'lishi shart. Bunday transport vositalarining oldi va orqa tomoniga «Bolalar guruxini tashish» taniqlik belgisi urnatilishi kerak.

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

Odamlarni tashish quyidagi xollarda taqiqlanadi:

avtomobilning kabinasidan tashqarida (bortli yuk yoki furgonyukxona li avtomobillarda odam tashishdan tashqari);

traktorlar va boshqao'ziyurar mashinalar, yuk tashiladigan tirkamalar, tirkamaucha, yuk mototsikllari yukxonasida;

mototsikllarning konstruksiyasida ko'zda tutilgan joylaridan tashka rida;

12 yoshga tulumagan bolalarni mototsiklning orqa o'rindirida, shuning dek yengil avtomobilga bolalarni ushlab turuvchi maxsus kurilma urnatil magan bo'lsa, uning oldingi o'rindirida;

12 yoshga tulumagan bolalarni xisobga olmaganda, odam soni transport vositasining texnik tavsifnomasida ko'zda tutilgan mikdordan ortik bo'lganda.

Bunda transport vositasining haqiqiy vazni uni ishlab chikargan kor xona belgilagan ruxsat etilgan vazndan oshmasligi kerak.

III. Yuk tashish

Tashilayotgan yukning vazni va uklarga tushadigan og'irlik mikdo rining taksimlanishi ishlab chikargan korxonona tomonidan ushbu transport vositasi uchun belgilangan mikdordan oshmasligi kerak.

Haydovchi harakatni boshlashdan oldin yukning turri joylashgan ligiga va maxkamlanganligiga ishonch xosil qilishi, harakatlanish vaqtida esa, yukning tushib ketmasligini va harakatlanishga xalakit bermasligini ta'minlash maqsadida uning

holatini ko'zati b borishi kerak.

Quyidagi shartlarga amal kilinganda yuk tashishga Yo'l kuyiladi:

agar yuk haydovchiga tevarakatof ko'rinishini cheklamas;

transport vositasini boshqarishni kiyinlashtirmasa va muvozanatini bo'zmas;

tashqi yoritish asboblari va yorug'lik kaytargichlarini, ro'yhatdan utka zilganlik davlat rakam belgilari va taniqlik belgilarini, shuningdek kul bilan beriladigan ishoralarni kurishni tusmas;

shovkin solmasa, chang kutarmasa, Yo'lni va atrof muxitni iflos kilmasa.

Agar yukning joylashuvi va holati kayd etilgan talablarga javob ber masa, haydovchi yuqorida sanab utilgan qoidalar bo'zilishini bartaraf etish choralari ko'rishi, buning iloji bo'lmasa, keyingi harakatlanishni to'xta tishi shart.

Transport vositasining gabaritlaridan old yoki orqa tomonga bir metrdan, yon tomonga gabarit chiroqlarining chetki qismidan 0,4 metrdan ortik chikib turgan yuk «Katta o'lchamli yuk» taniqlik belgisi bilan belgi lanishi, qorong'i vaqtda va yetarlicha ko'rinmaydigan sharoitda esa bo'nga kushimcha ravishda old ok chiroq yoki yorug'lik kaytargich, orqasi esa qizil chiroq yoki yorug'lik kaytargich bilan belgilanishi kerak.

Uta og'ir, katta o'lchamli va xavfli yuklarni tashishda gabarit ulcham lari yukli yoki yuksiz xolda eni bo'yicha 2,55 (refrijeratorlar va izoter mik ko'zovlar uchun 2,6) metrdan va balandligi bo'yicha Yo'l satxidan 4 metr dan, o'zunligi bo'yicha bir tirkama yoki yarimtirkama bilan 20 metrdan, ikki yoki undan ortik tirkama bilan 24 metrdan ortik bo'lgan yoxud yuki transport vositasining orqa nuktasidan 2 metrdan ortik chikib turgan transport vositalarining harakatlanishi belgilangan tartibda DYXXX bilan kelishilgan bo'lishi kerak.

Avtobus va mikroavtobuslar tomiga yuk tashish uchun moslamalar urna tish, hamda belgilanmagan joylarda yuk tashish taqiqlanadi.

Avtomobil transportida mamlakatlararo yuk tashish transport vosi talariga kuyiladigan talablarga va O'zbekiston Respublikasi xalkaro shart nomalarini xisobga olgan xolda urnatilgan tashish qoidalariga muvofiq amalga oshiriladi.

IV .Velosiped, moped va aravalar harakatlanishiga, shuningdek hayvonlarni haydab o'tishga doir kushimcha talablar

Yo'lda velosiped, aravani boshqarish, miniladigan yoki yuk orti ladigan hayvonlarni haydab o'tish 14 yoshdan kichik bo'lmagan, mopedni bosh karish esa 16 yoshdan kichik bo'lmagan shaxslarga ruxsat etiladi.

Velosipedlar, mopedlar, aravalar, miniladigan yoki yuk ortiladi gan hayvonlarning Yo'ning chetki o'ng bulagida imkoni boricha o'ng tomoni dan bir qator bulib harakatlanishiga Yo'l kuyiladi. Agar piyodalarga xala kit bermasa, Yo'l yokasidan harakatlanishga ham ruxsat etiladi.

Yo'ning qatnov qismida harakatlanishda velosipedchilar, aravalar jamlanmasi, miniladigan yoki yuk ortiladigan hayvonlar guruxlari va xay dab ketilayotgan hayvonlar tudasi Yo'l harakati xavfsizligini ta'minlay digan hamda ularni quvib o'tishni osonlashtiradigan guruxlarga bulinishi kerak.

Velosiped tovushli ishora moslamasi bilan jixozlangan va tormoz tizimi soz bo'lishi zarur. Qorong'i vaqtda va yetarlicha ko'rinmaslik sharoitida harakatlanish uchun velosipedning old tomoniga ok rangli nur kaytargich va chiroq, orqa tomoniga qizil rangli nur kaytargich va chiroq, yon tomonlariga esa, zarraldok yoki qizil rangli nur kaytargich urnatili shi kerak.

Velosiped va moped haydovchilariga quyidagilar taqiqlanadi:

rulni bir kulda ushlab harakatlanish (manyovrdan oldin ishoralar be rish bundan mustasno);

Yo'lovchi tashish (ishonchli oyok kuygich bilan jixozlangan kushimcha o'rin dikda 7 yoshgacha bo'lgan Yo'lovchini tashish bundan mustasno);

gabaritdan buyiga va eniga 0,5 metrdan ortik chikib turgan yoki bosh karishga xalakit beradigan yuklarni tashish;

velosiped Yo'lkasi bo'lgan xolda Yo'ning qatnov qismida harakatla nish;

tramvaylar harakatlanadigan Yo'llarda va tegishli yo'nalishda bulagi bittadan ko'p bo'lgan Yo'llarda chapga burilish yoki qayrilib olish;

kadab olinmagan motoshlemsiz Yo'llarda harakatlanish (moped haydov

chilariga).

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

Chorrahadan tashqaridagi tartibga solinmagan velosiped Yo'lkasi bilan Yo'l kesishmasida velosiped va moped haydovchilari Yo'lda harakatlanayotgan transport vositalariga Yo'l berishlari kerak.

Ot-aravalarda uni to'xtatib turadigan moslama va orqaga tisari lib ketishga Yo'l kuymaydigan tirgaklar bo'lishi kerak.

Qorong'i vaqtda va yetarlicha ko'rinmaydigan sharoitda harakatlanganda Ot-aravaning old tomoniga oq rangli chiroq yoki ikkita nur kaytargich, orqa tomoniga esa qizil rangli chiroq yoki ikkita nur kaytargich urnatilishi kerak.

Endosh hududdan yoki ikkinchi darajali Yo'ldan ko'rinishi cheklangan joylarda Yo'lga chikayotgan arava haydovchisi hayvonlarning jilovini kuyib yubormasligi kerak.

Hayvonlar Yo'lda, asosan kunning yorug' vaqtida haydab borilishi kerak. Podachilar hayvonlarni mumkin kadar Yo'lning o'ng chetida olib yurishlari kerak.

Temir Yo'l kesishmalari orqali o'tishda podachilar sonini xisobga olgan holda hayvonlar podasi xavfxatarsiz haydab utilishi ta'minlanadigan tudalarga bulinishi kerak.

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

Yo'llarda hayvonlarni nazoratsiz koldirish;

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

boshqaYo'llar bo'lganda hayvonlarni mukammal qoplamali Yo'llarda haydab borish;

kukalamzorlashtirilgan joylarda (Yo'l, Yo'l yokasi, ajratuvchi bo'lak va x. k.) hayvonlarni bokish va borlab qo'yish.

V .Mansabdor shaxslarning va fuqarolarning Yo'l harakati xavfsizligini ta'minlash, transport vositalarini Yo'lga chiqarish, rakam va taniqli belgilarini o'rnatish bo'yicha majburiyatlari

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

Mexanik transport vositalari va tirkamalar «Tranzit» ro'yxatlash belgisining amal qilish vaqti ichida yoki harid kilingan, shuningdek boj xonada rasmiylashtirilgan vaqtdan boshlab 10 kun mobaynida DYXXXda ro'yhatdan utkazilishi kerak. Transport vositalari egalarining fuqaro lik javobgarligini majburiy sururta qilish O'zbekiston Respublikasining Qonun xujjatlarida belgilangan muddatlarda amalga oshirilishi kerak.

Mexanik transport vositalari (tramvay, tolleybuslardan tashka ri) va tirkamalarning ko'zda tutilgan joylarida tegishli namunadagi ro'yhat dan o'tkazish davlat rakam belgilari urnatilgan bo'lishi shart. Avtomobil va avtobuslarda esa old peshoynaning o'ng tomonidagi past burchagiga davlat texnik kurigidan utganligi haqidagi talon urnatilishi kerak.

Yuk avtomobillari, tirkamalar (engil avtomobillar va mototsikllar tirkamalaridan tashqari) va avtobuslar (mikroavtobuslardan tashqari) ko'zovining orqa devoriga uning davlat rakam belgisi va harflari yozili shi kerak. Rakamning balandligi 300 mm, kengligi 120 mm, chiziqning yuron ligi 30 mm, harflar balandligi esa rakam o'lchamlarining 2/3 qismiga teng bo'lishi kerak.

Tramvay va trolleybuslarga tegishli tashqilot tomonidan ro'yhatga olingan rakamlar yoziladi.

Transport vositalariga quyidagi taniqlik belgilari urnatili shi kerak:

«Avtopoezd» -yuk avtomobillari va g'ildirakli traktor (1,4 tonna va undan yuqori) larda tirkama bo'lganda, shuningdek tutashtirilgan avtobus va trolleybus kabinolari tomining old qismi urtasiga bir qator qilib 150 dan 300 millimetrgacha oralikda kundalang joylashgan uchta zarraldok 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 kora rangda «T» harfi tushirilgan, qizil xoshiyali, ok rangdagi uchburchak shaklidagi belgi. Uch burchakning tomonlari transport vositasining turiga karab 200 -300 mil limetrgacha, xoshiyaning kengligi uchburchak tomonining 1/10 qismiga teng bo'lishi kerak;

«Bolalar guruxini tashish» -bolalar guruxini tashkiliy tashishda, transport vositasining old va orqa tomonlariga qizil xoshiyali, ichiga

1.21 Yo'l belgisidagi bolalar timsolining tasviri tushirilgan, sariq rang dagi, tomonlari teng bo'lgan turtburchak (kvadrat) ko'rinishidagi belgi. Turtburchakning tomonlari 250 -300 millimetrgacha, xoshiyaning kengligi turtburchak tomonining 1/10 qismiga teng bo'lishi kerak;

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

«Boshqarishni urgatish transport vositasi» -boshqarishni urgatishda foydalaniladigan transport vositalarining old va orqa tomoniga ichiga kora rangda «0'» harfi tushirilgan, tomonlari 200 millimetrdan 300 millimetrgacha bo'lgan, qizil xoshiyali, ok rangli uchburchak shaklidagi belgi;

«Tezlik cheklangan» -uta og'ir, xavfli va katta o'lchamli yuklarni ta shiyotgan, shuningdek transport vositasining texnik tavsifnomasida kursa tilgan eng yuqori tezligi ushbu Qoidalarining 78, 79 va 80bandlarida bel gilangan tezlikdan kam bo'lgan xollarda transport vositasi ko'zovi orqa de vorining chap tomoniga 3.24 - «Yuqori tezlik cheklangan» Yo'l belgisining kichraytirilgan, rangli tasviri tushirilgan shaklidagi belgi. Belgining diametri 160 millimetrdan kam bulmasligi, xoshiyasining kengligi belgi diametrining 1/10 qismiga teng bo'lishi kerak;

«Xavfli yuk» xavfli yukni tashiyotgan transport vositasining old va orqa tomoniga urnatilgan ulchami 690 x 300 millimetr, o'ng qismi 400 x 300 millimetr bo'lgan zarraldok rangli, chap qismi esa yukning xavfli xu susiyatini bildirib turgan

belgilar tushirilgan kora xoshiyali (kengligi 15 millimetr) ok rangdagi turtburchak shaklidagi belgi (ushbu Qoidalarga 4ilova);

«Katta o'lchamli yuk» -ichiga kengligi 50 millimetrli, diagonal bo'yicha navbatmanavbat qizil va ok rangli chiziqlar tushirilgan, nur kaytaradigan yuzali, ulchami 400 x 400 millimetrli turtburchak shaklidagi belgi;

«O'zun o'lchamli transport vositasi» -yukli yoki yuksiz o'zunligi 20 metrdan oshadigan transport vositasining, ikki yoki undan ko'prok tir kamali avtopoezdlarning orqasiga kengligi 40 millimetr bo'lgan qizil xoshiyali, ulchami 1200 x 200 millimetr bo'lgan, tarkibning tasviri tushirilgan sariq rangli turtburchak shaklidagi belgi.

Ko'rsatilgan o'lchamli belgini joylashtirishning imkoniyati bo'lmasa, bir xil ikkita 600 x 200 millimetr ulchamdagi belgini transport vositasining ukiga simmetrik ravishda o'rnatishga Yo'l kuyiladi.

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

Haydovchilarning xoxishiga ko'ra quyidagi taniqlik belgilari urnatishi mumkin:

«SHifokor» -shifokorhaydovchi boshqarayotgan transport vositasining old va orqa tomoniga o'rnatiladigan, tomonlari 140 millimetr bo'lgan, kuk rangli, turtburchak ichida diametri 90 millimetrli ok doiraga kalinligi 25 millimetrli qizil xoch tasviri tushirilgan belgi;

«Nogiron» -birinchi yoki ikkinchi gurux nogironi boshqarayotgan transport vositasining old va orqa tomoniga o'rnatiladigan barcha tomonlari 150 millimetr bo'lgan va kora rangli 7.17 Yo'l belgisining tasviri tushirilgan sariq rangli turtburchak shaklidagi belgi.

Mexanik transport vositalarini shatakka olishda egiluvchan ula gichni kursatadigan ogoxlantiruvchi, ulchami 200 x 200 millimetr bo'lgan, diagonali bo'yicha ketmaket joylashgan 50 millimetr kalinlikdagi qizil va ok rangli chiziqlar tushirilgan, yorug'lik kaytaradigan yuzali bayrokchalar yoki taxtachalar shaklidagi ogoxlantiruvchi kurilmalar urnatilishi kerak.

Egiluvchan ulagichga kamida ikkita ogoxlantiruvchi kurilma o'rnatiladi.

Qattiq ulagichli kurilmaning konstruksiyasi texnik tartibga so lish soxasidagi normativ xujjatlarning talablariga mos bo'lishi kerak.

Quyidagi xollarda transport vositalaridan foydalanish taqiq lanadi:

avtomobillar, avtobuslar, avtopoezdlar, tirkamalar, mototsikllar, mopedlar, traktorlar va boshqao'ziyurar mashinalarning texnik holati va jixozlanishi transport vositalaridan foydalanishni taqiqldaydigan shart lar ro'yhatining talablariga javob bermasa (ushbu Qoidalarga 3ilova);

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

transport vositalari davlat texnik kurigidan utmagan, shuningdek tegishli ruxsatsiz kayta jixozlangan bo'lsa;

transport vositalari DYXXX ruxsatisiz miltillovchi chiroqmayokcha va (yoki) maxsus tovushli ishora bilan jixozlangan, ko'zovning yon tomoniga DYXXX bilan kelishilmasdan qiya ok chiziq tortilgan, ko'zda tutilgan joylarga tegishli davlat rakam belgilari urnatilmagan, agregat va qism larining rakamlari yoki davlat ro'yxatlash rakam belgilari ko'rinmaydigan, kalbakilashtirilgan, o'zgartirilgan bo'lsa;

transport vositalari egalarining fuqarolik javobgarligi belgilan gan tartibda majburiy sururta kilinmagan bo'lsa.

Transport vositalarining texnik holatiga va ulardan foydala nishga javobgar bo'lgan mansabdor va boshqashaxslarga quyidagilar taqiq lanadi:

texnik nosoz, tegishli ruxsatsiz kayta jixozlangan, belgilangan tar tibda ro'yhatdan utkazilmagan yoki davriy davlat texnik kurigidan utka zilmaganligi tufayli foydalanish taqiqlangan transport vositalarini Yo'lga chiqarish;

mastlik (giyoxvandlik moddalar, alkogolъ va boshkalar) holatida yoki sezgirlik va e'tiborni susaytiradigan doridarmonlar ta'sirida, Yo'l harakati xavfsizligiga taxdid soladigan charchoklik yoki betoblik holati da, shuningdek tegishli toifadagi transport vositalarini boshqarish xuquqi bo'lmagan, belgilangan muddatda tibbiy kurikdan utmagan, transport vosi talari egalarining fuqarolik javobgarligini majburiy sururta qilish bo'yicha sururta polisi bo'lmagan shaxslarni transport vositasini boshka rishga qo'yish;

asfalıt yoki tsementbeton qoplamali Yo'llarga zanjirli traktor va boshqa o'ziyurar mexanizmlarni chiqarish.

Yo'llar, temir Yo'l kesishmalari va boshqa Yo'l inshootlarining holatiga javobgar bo'lgan mansabdor va boshqashaxslar:

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

Yo'l harakatiga xalakit beradigan har kandy to'sqinlik vujudga kel sa, ularni o'z vaqtida bartaraf etish, Yo'lning ayrim qismlarida ulardan foydalanish Yo'l harakati xavfsizligiga taxdid soladigan xollarda harakatni cheklash yoki taqiqlash choralarini kurishga majbur.

Yo'llarda ta'mirlash ishlarini bajarishga javobgar mansabdor va boshqashaxslar ishlar olib borilayotgan joyda Yo'l harakati xavfsizligi ni ta'minlashga majbur. Bunday joylar, shuningdek Yo'ldan tashqariga olib chiqish imkoniyati bo'lmagan ish bajarmayotgan Yo'l mashinalari, kurilish materiallari, kurilma va shunga uxshashlar tegishli Yo'l belgilari, yunal tiruvchi va tusuvchi moslamalar bilan, sutkaning qorong'i vaqtida va yetar licha ko'rinmaydigan sharoitda esa, kushimcha qizil yoki sariq chiroqli ishoralar bilan belgilanishi kerak.

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

Qonun xujjatlarida ko'zda tutilgan xollarda tegishli mansabdor va boshqashaxslar tomonidan DYXXX bilan belgilangan tartibda quyida gilar kelishiladi:

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

Yo'llarni, temir Yo'llarni kesib o'tish joylarini, avtomobilga yonilri qo'yish shoxobchalarini, transport vositalarining konstruktsiyalarini kurish, rekonstruktsiya qilish loyixalari;

avtotransport vositalarining konstruktsiyasi va (yoki) uning qismi Yo'l harakati

xavfsizligi talablariga mos kelishi va avtomototransport vositalarini kayta jixozlash;
yo'nalishli transport vositalari yo'nalishlari va bekatlarining joy lashishi;

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

ushbu Qoidalarning 164bandida keltirilgan transport vositalarining harakatlanishi;

boshqarishni urgatish ruxsat etilgan Yo'llar ro'yhati va chizmasi, harakat xavfsizligi bo'yicha mutaxassislarni, avtomototransport vositasini yoki shahar elektr transportini boshqarish bo'yicha amaliy mashrulotlar ins truktori va haydovchilarni tayyorlash dasturlari;

Yo'llarda transport vositalari va piyodalarning harakatiga xavf tur diruvchi har kandy ishlarni olib borish.

Zarraldok yoki sariq rangli miltillovchi chiroqmayokcha Yo'lda qurilish, ta'mirlash yoki tozalash ishlari olib borayotgan, shikastlangan, nosoz bo'lgan, shuningdek Qonunda ko'zda tutilgan xollarda, boshqa transport vositalarini ortish va tashish ishlarini bajarayotgan, Yo'l harakatida katnashayotgan gabarit o'lchamlari ushbu Qoidalarning 164bandida belgilangandan ortik bo'lgan hamda o'ta og'ir, katta o'lchamli va xavfli yuk tashiyotgan transport vositalarida va maxsus qoidalar bilan belgilangan xollarda bunday transport vositalarini ko'zatib kelayotgan transport vositalarida urnatilishi kerak.

Barcha rangdagi chiroqmayokchalar transport vositasining tomiga yoki ustiga o'rnatiladi. Maxkamlash usullari transport vositasi har xil sha roitlarda harakatlenganda ham urnatilgan chiroqmayokchalarning mustaxkamligini ta'minlashi kerak.

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

TRANSPORT VOSITALARIDAN FOYDALANISHNI TA'QIQLOVCHI SHARTLAR

I. Tormoz tizimlari

Tormoz tizimining konstruksiyasi o'zgartirilsa, ishlab chikargan korxonalar talabiga mos kelmasa yoki transport vositasining shu turida ko'zda tutilmagan tormoz suyukligi yoki boshqa qismlar qo'llanilsa.

Ishchi tormoz tizimining samaradorligi O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Maxkamasining 2012 yil 4 iyuldagi 191sonli karori bilan tasdiqlangan «Avtotransport vositalari konstruksiyasining foydalanish shartlari bo'yicha xavfsizligi to'g'risida»gi umumiy texnik reglamentida belgilangan talablarga mos kelmasa.

Gidravlik tormoz yuritmasining zichligi (germYotiqiligi) bo'zilgan bo'lsa.

Dvigatel ishlamay turganda pnevmatik yoki pnevmogidravlik tormoz yuritmasining zichligini bo'zilishi, boshqaruv qismlari ulanmagan -30 daqiqada, ulanganida -15 daqiqada tizimdagi xavo bosimini 0,05 MP dan ko'p ga pasayishiga sabab bo'lsa. Yeildiraklardagi tormoz kame ralaridan siqilgan xavo chikayotgan bo'lsa.

Pnevmatik yoki pnevmogidravlik tormoz yuritmasining manometri ishlamas.

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

to'la aslaxalangan holatda transport vositalarini 16 foizdan kam bo'lmagan qiyalikda;

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

Izox:

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

II. Boshqaruv kurilmasi

Boshqaruv kurilmasidagi lyuft yotindisi reglament (qat'iy belgilangan) sharoitlardagi sinovlarda quyidagi ko'rsatkich dan katta bulmasligi kerak:

Transport vositasining toifasi	Iul tsuyilgan lyuft kursatgichi (gradusda)
M1	10⁰
M2, M3, N1	20⁰
N2, N3	25⁰

Detal va boBlamlarning Konstruktsiyada ko'zda tutilmagan ko'zBalish lari bor. Rezbali birikmalar tegishli ravishda mahkamlanmagan yoki urnatilgan usulda kotirilmagan. Rul kolonkasining kulflovchi moslamasi ishlamasa.

Boshqaruv kurilmasining konstruktsiyasida ko'zda tutilgan kuchay tirgich yoki mototsikllarda tebranishni pasaytiruvchi moslama (dempfer) nosoz bo'lsa yoki umuman bo'lmasa.

Boshqaruv kurilmasida qoldiq deformatsiya izlari, darz ketgan joylari va boshqanuqsonlari bo'lganqismlar o'rnatilgan, shu transport vositasi turida ko'zda tutilmagan yoki ishlab chikargan korxonalar talabiga mos kelmaydigan qismlar va suyukliklar kullangan bo'lsa.

III. Tashqi yoritkichlar

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

Ishlab chikarilishi to'xtatilgan yengil avtomobillarga boshqaturdagi va rusumdagi transport vositalarining tashqi yoritkichlarini o'rnatishga ruxsat etiladi.

Erituvchi chiroq no'rining yo'nalishi bo'zilgan bo'lsa.

Agar tashqi yoritkichlar va nur kaytargichlar belgilangan tartibda ishlamayotgan yoki ifloslangan bo'lsa.

Eritish asboblarida nur sochuvchisi bo'lmasa yoxud tegishli yoruBlik

asboblari turiga mos bo'lmagan nur sochuvchi va lampalardan foydalanilgan bo'lsa.

Yalt-yalt etuvchi chiroq mayokchalarning o'rnatilishi, ularning mah kamlanishi va yorublik ishoraning ko'rinishi belgilangan talablarga javob bermasa.

Transport vositasida quyidagilar:

old qismida -ok yoki sariq rangdan boshqarangli tumanga qarshi fa ralar, sariq yoki zarBaldok rangdan boshqarangli burilish kursatgichlari, ok rangdan boshqarangli nur kaytargichlar o'rnatilgan bo'lsa;

orqa qismida -ok yoki sariq rangdan boshqarangli orqaga harakatlanish, ok rangdan boshqaro'yhatdan o'tkazish davlat rakam belgilarini yori tuvchi chiroqlar, sariq yoki zarBaldok rangdan boshqarangli burilish kursat gichlari, qizil rangdan boshqarangli boshqatashqi yoritkichlar, qizil rangdan boshqarangli nur kaytargichlar o'rnatilgan bo'lsa;

yon qismida -sariq yoki zarBaldok rangdan boshqarangli yoritkichlar, sariq yoki zarBaldok rangdan boshqarangli nur kaytargichlar o'rnatilgan bo'lsa.

IV.Oyna tozalagich va oyna yuvgichlar

Oyna tozalagich belgilangan tartibda ishlamayotgan bo'lsa.

Transport vositasining konstruksiyasida ko'zda tutilgan oyna yuv gich ishlamayotgan bo'lsa.

V. G'ildirak va shinalar

SHina protektori nakshlarining qoldiq balandligi N2, N3, O3, O4 toifadagi avtotransport vositalari uchun -1,0 mm dan kam bo'lsa;

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

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

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

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

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

Qo'shalok shinalar orasiga xavfxatar tuBdiruvchi begona jismlar kisilib, tiqilib qolgan bo'lsa.

SHina o'lchamlari yoki cheklangan o'Byiriklik transport vositasining turiga mos kelmasa.

Transport vositasining bitta ukiga har xil o'lchamli va konstruk tsiyali (dioganal va radial, kamerali va kamerasiz), har xil nakshli, so vukka chidamli va chidamsiz, yangi va kayta tiklangan, yangi va protektor nakshi chukurlashtirilgan shinalar o'rnatilgan bo'lsa.

N2 va N3 toifadagi kapotsiz to'zilishli magistral tyagach (shatakchi) larning oldingi ukiga va M3 toifani II va III klassdagi avtotransport vositalarini oldingi ukiga kayta tiklangan shinalar, boshqaukiga esa ikkinchi ta'mirlash klassi bo'yicha kayta tiklangan shinalar o'rnatilgan bo'lsa.

M1, M2, M3 toifalarni I klassidagi avtotransport vositalarini oldingi ukiga, M3 toifani II va III klassidagi avtotransport vositalari ni urta va orqa ukariga ikkinchi ta'mirlash klassi bo'yicha kayta tiklan gan shinalar o'rnatilgan bo'lsa.

Eildirakni mahkamlovchi bolt (gayka) bo'lmasa, disk va Bildirak obodlari darz ketgan bo'lsa yoki mahkamlash teshiklarining shakli va ulcham lari ko'rinadigan darajada bo'zilgan bo'lsa.

VI.Dvigatel

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

Yonilri o'zatish tizimi zich bo'lmasa.

Ishlab chikarilgan gazlarni chikarib tashlash tizimi bo'zuk bo'lsa.

Karterni shamollatish tizimining zichligi bo'zilgan bo'lsa.

VII. Transport vositasi konstruktsiyasining boshqa qismlari

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

Tovush ishorasi ishlamas.

Haydovchining joyidan tevarakatrof ko'rinishini cheklaydigan qo'shimcha narsalar o'rnatilgan va qoplamalar tushirilgan bo'lsa.

Barcha transport vositasining old, yon va orqa oynalarining yorug'lik utkazuvchanligi 70% dan kam bo'lsa (avtomobilning tomidagi lyuk oy nasi 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 parada, jalyuzi o'rnatishga ruxsat etiladi.

Konstruktsiyasida ko'zda tutilgan yukxona yoki kabina eshiklarining kulflari, yuk platformasi bortlarining yopkichlari, tsisternalar orzining kulflari va yonilri idishining kopkoklari, haydovchio'rindiri holatini sozlovchi kurilma, avtobusda falokat yuz bergan vaqtida eshiklarni ochish moslamasi va to'xtatish talabi ishorasi, avtobus salonini yoritish asbob lari, falokat yuz bergan vaqtda chiqish joylari va ularni harakatga kelti ruvchi moslamalari, eshiklarni ochish va yopish kurilmalari, spidometr, taxograf, oynalarni isituvchi va shamollatuvchi moslamalari va haydab olib kochishga qarshi moslamalari ishlamas.

Spidometr kurilmasi nosoz va tamralanmagan (shaxsiy transport vositalari, mototsikl va mopedlardan tashqari) bo'lsa.

Transport vositasi konstruktsiyasida ko'zda tutilgan orqa ximoya vositasi, loy tushgich va sachratmagichlar bo'lmasa.

Ishlab chikargan korxonadan tomonidan ko'zda tutilmagan antenna, sirena, ratsiya, tovush chiqarish moslamalari, yoritkichlar va boshkalar bel gilamagan joyda va tegishli ruxsatsiz urnatilsa.

Tirkama burimining tortishtirkash yoki tayanchtirkash moslamasi nosoz bo'lsa hamda konstruksiyasida ko'zda tutilgan ehtiyot pulat arkon (zan jir) bo'lmasa yoki nosoz bo'lsa. Mototsikl ramasi bilan yon kajava ramasi maxkamlangan joyda lyuft bo'lsa.

Transport vositalari quyidagilar bilan jixozlanmagan bo'lsa:

M2, M3 toifadagi -favkulodda holatlarda oynani sindirish uchun foydalaniladigan bolracha, tibbiyot kutichasi, 2 ta ut uchirgich (bittasi haydovchining kabinasida, ikkinchisi -Yo'lovchilar salonida), majburiy to'xtaganini bildiruvchi belgi (yoki miltillovchi qizil chiroq) va nur kay targichli kamzul (jilet);

M1, N1, N2, N3 toifadagi, mikroavtobus va g'ildirakli traktorlarda tibbiyot kutichasi, ut uchirgich, majburiy to'xtaganligini bildiruvchi belgi (yoki miltillovchi qizil chiroq) va nur kaytargichli kamzul (jilet);

M3, N2, N3 toifadagi -o'zi yurib ketishidan saklovchi, rildirak diametriga muvofiq (kamida ikkita) tirgak;

O toifadagi, traktorlar, aravalar va boshqao'ziyurar mashinalarda -tashqi nur kaytargichlar;

kajavali mototsikllarda -tibbiyot kutichasi, majburiy to'xtaganli gini bildiruvchi belgi.

Ikki g'ildirakli mototsikl konstruksiyasida ko'zda tutilgan xavf sizlik yoyi (duga) bo'lmasa.

Mototsikl va mopedlarda konstruksiyasida ko'zda tutilgan oyok ti ragich, egarida Yo'lovchi uchun kundalang tutkich bo'lmasa.

Konstruksiyasida ko'zda tutilgan xavfsizlik kamarlari va o'rin diklarning bosh suyanchiklari bo'lmasa.

Xavfsizlik kamarlari ishlamasa yoki ko'rinadigan o'zukyuluk shikastlangan bo'lsa.

Transport vositasining ro'yhatdan o'tkazish davlat rakami belgi lari yoki ularni o'rnatish usuli belgilangan talablarga javob bermasa.

Transport vositasida ro'yhatdan o'tkazish davlat rakami belgilarini ko'rinishini cheklaydigan, turri aniqlanishiga xalakit beradigan harxil buyumlar o'rnatilgan va

qoplamalar bilan koplangan bo'lsa.

Yarim tirkamada tayanch moslamasi, tayanchlarni transport holatida kulflovchi moslama, tayanchlarni kutarish va tushirish moslamasi bo'lmasa yoki nosoz bo'lsa.

Ehtiyot (zaxira) rildirakni ushlab turgich, lebyodka va ehtiyot ril dirakni kutarish -tushirish kurilmasi ishlamasa. Lebyodkaning xrapli kurilmasi barabanni maxkamlash kanati bilan kulflamayotgan bo'lsa.

Dvigatel, o'zatmalar kutisi, reduktorlar, orqa ko'p riq ilashish (stseplenie) tishlashish kurilmasi, akkumulyator batareyasi, sovo'tish va konditsioner tizimlari va transport vositasiga qo'shimchao'rnatiladigan gidravlik kurilmalarning (moslamalarning) birikmalari va zichlagichlarining zichligi bo'zilgan bo'lsa.

Gazli ta'minlash tizimi bilan jixozlangan avtobus va avtomo bil gaz ballonlarining tashqi tomonida ko'rsatilgan texnik kursatgichlar texnik pasportdagi ma'lumotlarga mos kelmasa, oxirgi va rejalashtirila yotgan tekshiruvlarning sanasi bo'lmasa.

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

Ishlab chikaruvchi korxonadan tomonidan ko'zda tutilmagan xollarda ko'zov (kabina) bir necha xil rangga buyalgan bo'lsa (maxsus transport vositalari bundan mustasno).

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

DIXXX organlarining ruxsatisiz transport vositalarining kon struksiyasiga o'zgartirishlar kiritilgan bo'lsa.

Transport vositalariga boshqaturdagi buferlar, moldinglar, kopla malar, Bildirak kopkoklari va x. k. ni o'rnatilishiga ruxsat etiladi.

Ushbu ilovada Vazirlar Maxkamasining 2012 yil 4 iyuldagi 191son karori bilan

tasdiqlangan «Avtotransport vositalari konstruktsiyasining foydalanish shartlari bo'yicha xavfsizligi tugrisida»gi umumiy texnik reglamentida belgilangan avtotransport vositalarini tasnifi (klassifi katsiyasi) keltirilgan:

M toifasi -kamida turt Bildirakka ega bo'lgan va Yo'lovchilarni ta shish uchun foydalaniladigan mexanik transport vositalari, shu jumla dan:

M1 toifasi -Yo'lovchilarni tashish uchun foydalaniladigan va xay dovchining o'rindiBidan tashqari o'rindiklar soni 8 tadan oshmaydigan avtotransport vositalari.

M2 toifasi -Yo'lovchilarni tashish uchun foydalaniladigan, haydov chining o'rindiBidan tashqari o'rindiklar soni 8 tadan ortiq va eng katta vazni 5 t gacha bo'lgan avtotransport vositalari.

M3 toifasi -Yo'lovchilarni tashish uchun foydalaniladigan, haydov chining o'rindiBidan tashqari o'rindiklar soni 8 tadan ortiq va eng katta vazni 5 t dan ko'p bo'lgan 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 konstruktsiya sida turib ketadigan Yo'lovchilar uchun joylar ko'zda tutilgan avtotransport vositalari.

Klass II -konstruktsiyasi asosan utirib ketadigan Yo'lovchilar uchun mo'ljallangan va qatorlar orasida va (yoki) ikkita birlashgan o'rindik uchun ajratilgan joy chegarasidan chikmasdan joylashib, turib ketadigan Yo'lov chilarni ham tashish ko'zda tutilgan avtotransport vositalari.

Klass III -konstruktsiyasi faqat utirib 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'rindiklar bilan jixozlangan va ularda turib ketadigan Yo'lovchilarni tashish ko'zda tutilgan.

Klass V -turib ketadigan Yo'lovchilarni tashish uchun muljallanma gan avtotransport vositalari.

Mikroavtobuslar -Yo'lovchilar tashish uchun mo'ljallangan, haydovchi dan

tashqari 16 gacha utiradigan 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 osh maydigan 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.

YO'L HARAKATINI TASHQIL ETISHNING ASOSIY YO'NALISHLARI HARAKATNI TASHQIL ETISHNING MAQSADI VA VAZIFALARI

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

Yo'l harakatini tashqil etishyo'llarda harakatni boshqarish bo'yicha huquqiy, tashkiliytexnikaviy tadbirlar va boshqaruv harakatlari majmui.

Yo'l harakatini tashqil 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 tashqil etish tamoyillari quyidagilarga qaratiladi: transport oqimini to'g'ri yo'naltirishga, kerak hollarda ularni tezliklar bo'yicha

guruhlarga 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 tashqil etishni takomillashtirish progressiv boshqarish vositalari (harakatni boshqarishni avtomatik tizimi; svetafor obyektlarini «yashil to'lqin», «yashil ko'cha» tizimi usulida ishlashi; tezlashuvchisekinlashuvchi, reversiv, rezever polosalaridan foydalanish, ba'zi bir ko'chalarni bir tomonli harakatga o'tkazish va h.k.z.) chorrahalarini har xil sathda o'tkazish, shuningdek, transport vositalarining harakat marshrutini ratsional ravishda tanlash yordamida erishiladi. Yo'l harakatini tashqil etishda EHM yordamida avtobus va trolleybuslarni, shuningdek, yalpi yuk tashuvchi avtomobillarni optimal harakatlanish grafigini to'g'ri tuzish katta ahamiyatga ega. Tig'iz soatlarda harakatni tashqil 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 tashqil 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 tashqil 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 tashqil qilishning asosiy maqsadi deb har xil transport vositalarini yuqori tezliklar bilan yo'lning turli bo'lagidan yilning har qanday obhavo sharoitlarida xavfsiz o'tkazilishi tushuniladi.

Harakatni tashqil qilishning asosiy vazifalari quyidagilardan iborat:

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

Harakatni tashqil qilish bo'yicha quyidagi vazifalarni muvaffaqiyatli bajarish uchun turli vazirliklar, korporatsiyalar, kontsernlar, uyushmalar va hokimiyatlar darajasida keng ko'lamlik faol ishlar olib borilishi zarur. Bunda harakatni tashqil 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, «avtomobilhaydovchiyo'lpiyodamuhit» 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 tashqil 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 tashqil qilish bo'yicha izlanishlar; yo'lning xavfli uchastkalarida harakatlanish sharoitlarini yaxshilash; transport vositalarini texnik ko'rikdan o'tkazish; harakatni tashqil qilish uchun ishlatiladigan texnik vositalarni tadbiq etish va ishlatish; haydovchilar va piyodalarning yo'l harakati qoidalariga rioya qilishlarini nazorat qilib borish masalalari hal qilinadi.

HARAKAT XAVFSIZLIGINI TASHQIL ETISH ASOSLARI

Yo'l harakatini tashqil etishda «Avtomobilhaydovchiyo'lpiyodamuhit» tizimining o'zaro bog'liqligi

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

Yo'l harakatining muammolari va maxsus tomonlari eng avvalo «avtomobilhaydovchiyo'lpiyoda» tizimi orqali belgilanadi. Ular o'z navbatida atrofimuhitda 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, atrofmuhit bilan ularning har biri chambarchas bog'liq bo'ladi. «Muhit» deb «atrofmuhitni» yo'l harakati xavfsizligiga mujassamlashgan ta'siri tushuniladi va u quyidagi faktorlardan tashqil topadi: 1) obhavo (metrologik ko'rinish, yog'ingarchilik, shamol, temperatura); tibiiylanshaft (tekislik, qiradirlik, tog'lik, yer osti, yer usti suvlari va h.k.z.); mexanik (shovqin, chang, tebranish, gaz chiqindilari bilan ifloslanganlik va h.k.z.). «AHYPM» tizimda mexanik «Avtomobilyo'l (AY)» va biomexanik «haydovchiavtomobil», «haydovchiyo'l», «piyodaavtomobil» va «piyodayo'l», hamda biologik «haydovchipyoda», tizimlarini ajratib ko'rsatish mumkin.

«AHYM» tizimining optimal ravishda faoliyat ko'rsatishida tizimdagi avtomobil, haydovchi, yo'l, piyoda va muhit tashqil etuvchilarini alohida, hamda ularni birgalikdagi 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'rin egallaydi.

Avtomobil yo'li «AHYPM» tizimi faoliyatiga o'zining geometrik elementlarining o'lchamlari va transportekspluatatsion 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'rin egallaydilar. Ularni yo'l harakat qoidalarini mukammal bilishlari va ularga amal qilishlari real yo'l sharoitlarida harakat xavfsizligini ta'minlashga imkon yaratadi.

Umumiy tomonlardan optimal ravishda kelib chiqqan holda, yo'l harakati xavfsizligini ta'minlashda birinchi navbatda «AHYPM» tizimidagi har bir tashqil etuvchilarning va birgalikda faoliyat qiluvchilarning tasniflarini optimallashtirish orqali erishish mumkin.

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

Butun dunyoda avtomobillar soni kundanko'nga ko'payish kuzatilmoqda. Bunday holat birinchi navbatda O'zbekiston Respublikasiga xosdir. O'zbekiston Respublikasi mustaqillikka erishgandan keyin mamlakat iqtisodiyotini kuchaytirish maqsadida avtomobilsozlik sanoatini rivojlantirib, Andijon viloyatining Asaka shahrida Janubiy Koreya bilan hamkorlikda «O'zDEUavto» qo'shma korxonasi yengil avtomobillar ishlab chiqaradigan zavod qurilib, 1996 yildan boshlab Tiko, Neksiya, Damas va 2001 yilning avgust oyidan esa Matiz rusumli avtomobillari ishlab chiqara boshladi. Ayni vaqtda zavod konveyeridan 250 ming avtomobil ishlab chiqarildi, uning 51 mingga eksport qilindi. Faqatgina 2000 yilda zavodda 30,7 ming dona avtomobil ishlab chiqarildi. SHuningdek, 1999 yil avgust oyila Samarqand shahrida Turkiya Respublikasi bilan hamkorlikda «Samkochavto» zavodida kichik hajmli avtobus va yuk avtomobillarini ishlab chiqarish yo'lga qo'yildi. SHunday qilib O'zbekiston Respublikasi dunyoga avtomobil ishlab chiqaradigan zavodga ega bo'lgan 26 davlat bo'lib kirdi.

Akademik O.V.Lebedev ma'lumotiga ko'ra O'zbekistondagi avtomobil zavodlaridan 2007 yilga kelib yiliga 350.000 avtomobil ishlab chiqarilib, undan 2/3 qismi eksport qilinadi. Umuman O'zbekiston Respublikasida 1996 yildan boshlab xususiy sektorda avtomobil transportining soni yildanyilga ortib bormoqda va bu o'sish ko'rsatkichi keyingi olti yil ichida o'rtacha 5% tashqil etdi (1.1jadval).

Yillar	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Xususiy sektordagi avtomobillar soni	808736	865700	926670	969890	1014420	1038335

Avtomobillashtirish jamiyatning iqtisodiy yuksalishiga ijobiy ta'sir qilish bilan birga, qator salbiy oqibatlarini ham keltirib chiqarmoqdaki, ularni hal qilish muhim ahamiyat kasb etadi. Avtomobillashtirishning salbiy oqibatlari yo'ltransport

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'ltransport hodisalari natijasidagi ko'plab yetkazilayotgan moddiy zararlar, shahar ko'chalari, aholi yashaydigan joylardan o'tadigan yo'llar mintaqasidagi yuqori darajadagi shovqin, havo bassenlarining ifloslantirilishi, ko'chalarni to'xtab turuvchi avtomobillar tomonidan to'sib qo'yilishlari va nihoyat, transportlarning ushlanib qolishlari va harakat tezliklarining keskin tushib ketishidan iboratdir.

Past darajadagi harakat xavfsizligiga sabab bo'ladigan avtomobillar harakatining uchta o'ziga xos xususiyatlarini ko'rsatish mumkin:

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

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

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

Mamlakatimizdagi iqtisodiy tarmoqni rivojlantirishda yo'l sohasining roli katta bo'lib, u ishlab chiqarish sohasi va iqtisodiy mustaqillikni mustahkamlash va O'zbekiston Respublikasini jahon hamjamiyatiga faol kirib borishi natijasida uni yuqori darajadagi avtomagistrallar bilan ta'minlash transport kommunikatsiyalarining a'lo darajada rivojlantirishni talab etadi, bu esa birinchi navbatda avtomobil yo'llarining ustivor tarzda rivojlantirib borishni talab etadi.

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

- ToshkentAndijonO'shIrkishtimQashqarLyanbyunbyanganSHanxay;
- ToshkentSamarqandBuxoroCHorjo'yAshgabatMashhadBenderAbbos;
- TermezSHibirg'onMoymonaHirotQondoxorCHamanKvettaKarachi;
- Qizil O'rdaUchquduqNukusToshhovuzAshgabadMashhadBenderAbbas.

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

Transkavkaz yo'lagini tashqil qilish to'g'risidagi Ozarbayjon, Gruziya, Turkmaniston, O'zbekiston o'rtasida 1996 yil may, 1998 yil sentyabr oylaridagi shartnomalar;

BMT hamkorligida 1997 yil aprel va 1998 yil fevral oylarida o'tkazilgan Xitoy Xalq Respublikasi (XXR), Qirg'iziston va O'zbekiston Respublikasi xukumatlari o'rtasidagi bitimlar;

O'zbekiston va Qirg'iziston Respublikasi xukumatlari o'rtasida 1998 yil aprelda «ToshkentO'shIrkishtom» avtomobil yo'lini loyihalash, qayta qurish va foydalanish bo'yicha bitim;

Toshkent shahrida 1999 yil aprel XXR, Ozarbayjon, Gruziya, Eron, Turkmaniston va O'zbekiston Respublikalari o'rtasidagi ishchi yig'ilishida

«Lan'yun'nganQashqarToshkentTurkmanboshiBakuPotiBatumiKonstantsa»dan Rotterdamgacha boruvchi qismi bo'yicha o'zaro bayonnoma;

O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 1999 yil 18 avgustdagi 396sonli «Avtotransport vositalarining katta tezlikdagi harakatini ta'minlovchi AndijonToshkentNukusQo'ng'irotd xalqaro avtomagistrali qurilishini loyihalash to'g'risida»gi qarori;

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

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

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

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

Harakatni tashqil etish bo'yicha me'yoriy hujjatlar

O'zbekiston Respublikasi Kosntituttsiyasida 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 Konstituttsiyasi talablariga muvofiq ravishda ishlab chiqilgan.

Hozirgi kunda «Yo'l harakati xavfsizligi to'g'risida» O'zbekiston Respublikasi Qonuni (1999 yil 19 avgustda O'zbekiston Respublikasi Oliy Majlisining XV sessiyasida qabul qilingan) harakat xavfsizligini huquqiy ta'minlovchi asosiy me'yoriy xujjat bo'lib xizmat qiladi. Bu Qonun yo'l harakati xavfsizligi sohasida yuzaga keluvchi munosabatlarni turtibga sladi hamda fuqarolarning hayoti, sog'lig'i va molmulkini muhofaza etishini ta'minlashga, ularning huquqlari va qonuniy manfaatlarini, shuningdek, atrofimuhitni himoya etishga qaratilgan. Qonun quyidagi

24moddadan tashqil topgan: qonunning maqsadi, asosiy tushunchalar, qonun xujjatlari, davlat boshqaruvi, sohalar (Vazirlar Mahkamasi, Xokimiyalar, avtomobil va daryo transporti, yo'l xo'jaligi, ichki ishlar vazirligi) vakolatlari, transport vositalari egalarining majburiyatlari, yo'llarga doir talablar, transport vositalariga doir talablar, transport vositalaridan foydalanuvchilarga talablar, yo'l harakati xavfsizligini tibbiy jihatdan ta'minlash, tashqil etish, yo'l harakati qatnashchilarining huquqlari va majburiyatlari, transport vositalarini boshqarish huquqi, haydovchilarni tayyorlashga doir talablar, boshqarish huquqining bekor qilinishi, qonunni buzganlik uchun javobgarlik.

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

Yo'ltransport 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'ltransport hodisalari va ularning oqibatlaridan himoyalanganlik darajasini aks ettiruvchi yo'l harakati holati;

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

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

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

O'zbekiston Respublikasi hududida harakatlanish xavfsizligini ta'minlash, yo'ltransport hodisalarining 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 xavfsizligi to'g'risida»gi Qonunning 5moddasiga asosan Vazirlar Mahkamasi muntazam ravishda «Yo'l harakati qoidalari»ni ko'rib, takomillashtirilgan variantini tasdiqlaydi. Hozirda O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 2000 yil 11 dekabrda № 472 qaroriga asosan «Yo'l harakati qoidalari» 2001 yil 1 martdan e'tiboran amalga kiritildi.

«Yo'l harakati qoidalari» asosida Vazirliklar, davlat qo'mitalari, korporatsiyalar, uyushmalar, kontsernlar va boshqa tashqilotlar va muassasalar, Qoraqolpog'iston Respublikasi Vazirlar kengashi, vilyatlar, shaharlar xokimliklari yo'l harakatini tashqil etilishi bilan bog'liq bo'lgan barcha ishlarni amalga oshirish choratadbirlarini belgilaydilar, hamda u yo'l harakati tartiblarini belgilovchi asosiy xujjat bo'lib hisoblanadi.

Yo'l harakati xavfsizligini ta'minlashda 1992 yil 3 iyulda qabul qilingan O'zbekiston Respublikasining «Avtomobil yo'llari to'g'risida»gi Qonun O'zbekiston Respublikasida avtomobil yo'llarini rivojlantirish va ulardan foydalanish hamda harakat xavfsizligini ta'minlash borasidagi imtimoiy munosabatlarini tartibga solishning huquqiy asoslarini belgilab bergan bo'lib, 3 ta bo'lim va 24 ta moddadan iborat. Birinchi bo'limda «Umumiy qoidalar»da avtomobil yo'llari tushunchasi va tarkibi, avtomobil yo'llari to'g'risidagi qonunlar, qonunning vazifalari, yo'llarni farqlash, yo'llarga yer ajratib berish tartibi, yo'l mintaqasidan foydalanish to'g'risidagi moddalar keltirilgan. Ikkinchi bo'limda «Avtomobil yo'llarini boshqarish» da avtomobil yo'llarini boshqaruvchi idoralar, yo'l tarmog'ini rivojlantirish, yo'l ishlarini moddiy ta'minlash, yo'llarni loyihalash, qurish va qayta qurish, yo'llarni saqlash va ta'mirlash, yo'l idoralari xodimlarning huquqlari to'g'risida ko'rsatmalar berilgan. Uchinchi bo'lim «Avtomobil yo'llaridan foydalanish» quyidagi 11 ta moddadan tashqil topgan: avtomobil yo'llaridan foydalanuvchilar, ularning huquqlari va burchlari, yo'llardan foydalanish tartibi, avtomobillarning yurish sharoitini yomonlashishiga sabab bo'ladigan ishlarni cheklash, yo'llarda harakatni cheklash va ta'qiqlab qo'yish, yo'llarga tutash yer egallarining va foydalanuvchilarning burchlari, yo'llarda transport vositalariga texnikaviy yordam ko'rsatish, yo'llarda yordam ko'rsatish, yo'llarni davlat tomonidan nazorat qilish, yo'l idoralarining qonunni buzganlik uchun javobgarligi, yo'llardan foydalanuvchilarning javobgarligi, xalqaro shartnomalar.

O'zbekiston Respublikasi avtomobil transporti to'g'risidagi qonun 1998 yil 29 avgustda qabul qilingan. Qonun 31 ta 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 muddadan tashqil 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 tashqil 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 (№ 2345786), belgi chiziqlari (№ 1350874), yo'l harakatini tashqil qilish texnik vositalari (№ 2345786), svetafor (№ 2569583), yo'l to'siqlari (№ 2680486) boshqa harakat xavfsizligini ta'minlovchi qurilmalarga umum texnikaviy shartlar belgilanadi.

Sohalar me'yoriy xujjatlarida (instruksiya, uslubiy ko'rsatma) avtomobil transportida, yo'l xo'jaligida, yo'l harakat xavfsizligi xizmatlarida harakat xavfsizligini yaxshilash, yo'ltransport 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» Konventsiyalar eng asosiy xalqaro me'yoriy xujjat hisoblanadi. Bu Konventsiya larga 1968 yilda Vena shahrida BMT yo'l harakati konferentsiyasida qabul qilingan. Konventsiyaga 1971 yil Jenevada Yevropa kengashida to'ldirishlar kiritilgan.

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

Transport va piyodalar harakatini tavsiflovchi asosiy ko'rsatkichlar

Xavfsiz harakatni tashqil 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 bironbir 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 foydalanuvdagi avtomobil yo'llarida elektron ko'p kanallik schetchiklar ASD5 va uning modifikatsiyalaridan foydalanilgan (engil va og'ir yuk avtomobillarini alohidaalohida hisblash mumkin).

*Harakat tarkibi*transport oqimida har xil transport vositalarining nisbatini belgilovchi ko'rsatkich bo'lib, u foizda yoki ulushda o'lchanadi. Bu ko'rsatkich transport oqimining tezligiga va zichligiga katta ta'sir ko'rsatadi.

SHahar ko'chalarida harakat tarkibining o'zgarishi quyidagicha:

engil avtomobillar 6080%; avtobuslar 515%; trolleybuslar 510%; yuk avtomobillari 915%.

SHahar tashqarisidagi umum foydalanuvdagi avtomobil yo'llarida harakat tarkibi quyidagicha qiymatlarga ega bo'lishi kuzatiladi: yengil avtomobillar 3060%; avtobuslar 25%; yuk avtomobillari 3040%; yuk avtomobillari 3040%; avtopoezdlar 58%; traktor va qishloq xo'jalik mashinalari 510%;. Umuman olganda harakat tarkibining o'zgarishi avtomobil yo'lining xalq xo'jaligida tutgan ahamiyatiga bog'liq, masalan, ichki qishloq xo'jaligidagi yo'llarda yuk va traktor mashinalari katta miqdorda bo'lsa, shahar yo'llarida uning aksidir. Harakat tarkibini avvalgi ko'rsatkichga o'xshab kuzatish yoki avtomatik usullar yordamida aniqlanadi.

Harakat oqimining tezligi yo'l bo'laklari bo'yicha har xil transport vositalarining tezligini alohida va umuman o'zgarishini ko'rsatuvchi ko'rsatkich, o'lchov birligi m/s yoki km/soat.

Maqsad va vazifalariga qarab tezlik quyidagi turlarga bo'linadi:

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

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

Aloqa tezligi ma'lum marshrutdagi ushlanib qolishlar (bir sathli chorrahalar, temir yo'l perezdlari, qoplamaning notekis bo'laklari mavjudligidan hamda transport oqimidagi avtomobillarning 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 ishlashini belgilovchi asosiy ko'rsatkich sifatida yuritiladi.

Avtomobilning konstruktiv tezligi ma'lum konstruksiyali 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 tashqil 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 (qkm/dona). Bu ko'rsatkich harakat tarkibiga, uning tezligiga va yo'l sharoitiga nisbatan o'zgaradi. Yengil avtomobillardan iborat maksimal transport oqimning zichligi $q_{\max} * 200$ avt/km bunda $V * 0$ km/soat; shu transport oqimining optimal zichligi $q_{\text{opt}} * 1525$ 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'chani 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 tashqil etadi.

Piyodalar harakat tezligi piyodalarning yoshiga, psixologik holatiga, harakatlanish maqsadiga, qatnov zichligiga bog'liq bo'lib, o'rtacha 1,85,7 km/soat tashqil etadi.

Minimal tezlik 0,7+0,8 km/soat bilan asosan yosh bolalik ayollar va qariyalar harakatlanisa, maksimal tezlik 10 km/soat bilan esa yoshlar harakatlanadi. Piyodalar harakatiga obhavo sharoiti katta ta'sir ko'rsatadi va yaxshi sharoit yuqori tezlikda harakatlanish kuzatiladi. Shuningdek, piyodalar harakat tezligi o'rtacha qiymatdan ertalabki soatlarda 25+30% ga ko'proq va aksincha kechki vaqtlarda 15+20% pastroq bo'ladi.

Piyodalar oqimining zichligi bir metr kvadrat trotuar maydoniga to'g'ri keladigan qiymat bilan aniqlanadi. Piyodalar oqimining zichligi trotuarning eniga va piyodalarning harakat miqdoriga to'g'rida 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'lining bo'laklariga nisbatan o'zgaruvchan ko'rsatkichidir. Harakat miqdorining o'zgarishini quyida Respublikamiz yo'llariga xos misollar orqali ko'rsatamiz.

Harakat miqdori avtomobil yo'lining ahamiyatiga va uning atrofidagi viloyat va tumanlarning iqtisodiy rivojlanishiga bog'liq ravishda o'zgaradi. Masalan, Toshkent Qo'qon avtomobil yo'lida harakat miqdorining yildanyilga 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 foydalanuvdagi avtomobil yo'llarining asosiy

qismi uchun harakat miqdorining yuqori ko'rsatkichlari yalpi qishloq xo'jalik mahsulotlarini yig'interim davri avgust, sentyabr va oktyabr oylariga, dam olish zonalarini bog'laydigan avtomobil yo'llarida esa yoz oylariga to'g'ri keladi. Avtomobil yo'llaridagi harakat miqdorining sutka davomida o'zgarishi ko'pincha harakat yo'nalishiga, hafta kunlariga va yo'lning ahamiyatiga bog'liq bo'lib, asosan sutka davomida ikki marta (ertalab va kechki) ko'tarilish kuzatiladi. Bunday soatlardagi harakat miqdorini «tig'iz» deyilib, bu vaqtlarda harakatni to'g'ri tashqil 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 notekislik koeffitsientini quyidagicha aniqlanadi.

$$K_{\dot{u}.n} = \frac{N_{oi} \cdot 12}{N_{\dot{u}ul}} \quad (2.1)$$

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

N_{yil} yil davomidagi harakat miqdorining jami ($\sum Ni$);

12 yildagi oylar soni

$K_{y.n}$ O'zbekiston Respublikasidagi umum foydalanuvdagi yo'llar uchun 0,32,2.

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

$$K_{c.n} = \frac{N_{coam} \cdot 24}{N_{cymka}} \quad (2.2)$$

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

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

24 sutkadagi soatlar soni.

SHahar tashqarisidagi yo'llar uchun $K_{s.n} * 0,051,85$.

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

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

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 tashqil qilishda yo'lning harakterli bo'laklarida transport vositalarining oniy tezligini o'lchash orqali xulosa qilishga amaliyotda ko'nikma hosil qilingan.

Umuman avvalgi bo'limlarda aytib o'tganimizdek, transport vositalarining va oqimning harakat tezligi «AHYPM» 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 staji, psixofizik holati, harakatlanish maqsadi tezlikni tanlashga ta'sir ko'rsatadi. SHuningdek, tezlikning o'zgarishiga avtomobilning texnik sharoiti, atrofmuhit 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 $0,70,85 V_{max}$ ni tashqil qiladi. Bunday tezlik asosan yakka holda gorizontol 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 tashqil topadi, shuningdek, harakat miqdori va tarkibi har xil bo'lishi oniy tezlikning qiymatiga ta'sir ko'rsatadi. Real yo'l sharoitlarida yakka holda harakatlanayotgan avtomobillarning tezligi 50120 km/soatdan 2030 km/soatgacha o'zgarishi mumkin.

Yo'l sharoitiga va harakat miqdoriga nisbatan transport oqimi tezligining o'zgarishini real O'zbekiston Respublikasi umum foydalanuvdagi ikki polosalik avtomobil yo'llarida ko'rib o'tamiz. Muallifning o'tkazgan ko'p yillik ilmiy tadqiqot ishlari natijasida bizning yo'l sharoitimizga harakterli bo'lgan aralash avtomobiltraktor oqimi tezligi bilan harakat polosi orasidagi bog'liklar 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.

$$V_{ur} * V_a * K_d \text{ km/soat}; \quad (2.4)$$

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 formulalar orqali aniqlash mumkin.

$$V_{ur} \cdot V_a \cdot (1R \cdot N) \text{ km/soat}; \quad (2.5)$$

Bu yerda: V_a erkin harakatlanayotgan avtomobil tezligi, km/soat;

Rharakat miqdoriga nisbatan tezlikning pasayishni hisobga oluvchi koeffitsient;

Nharakat miqdori, avt/soat;

Avtomobil yo'llarida tezlikni oddiy sekundomer, «Fara», «»Вагъер», «To'pponcha» kabi tezlik o'lchovchi asboblari hamda har xil avtomatik datchiklar yordamida, shuningdek, kinos'yomka usuli bilan o'lchanadi.

Harakatni tashqil qilish maqsadida eng sodda va qulay bo'lgan sekundomerdan tezlik o'lchashda keng foydalaniladi. Buning uchun yo'lning qatnov qismida uzunligi 50100 m bo'lgan masofa belgilanadi. Avtomobillarning kuzatuv uchastkasiga kirish va chiqish vaqtini aniq belgilash uchun yo'l yoqasiga ishora tayog'i o'rnatiladi yoki yo'lning qatnov qismiga ko'ndalang belgi chiziqlari tushiriladi. Harakat tezligini o'lchovchi kuzatuvchilar yo'lning yon tomonidan 1015 m masofada joylashadilar va avtomobil o'lchov bo'lagiga kirishda daqiqa o'lchagichni ishga tushiradilar hamda avtomobil o'lchov bo'lagidan chiqishida uni to'xtatadilar. Olingan natijalarni maxsus tayyorlangan.

Amaliyotda hozirgi vaqtda operativ kuzatuv yo'lning har xil bo'laklarida harakat tezligini «Fara», «To'siq», «To'pponcha» va boshqa tezlik o'lchagich asboblari yordamida aniqlanadi.

Harakat tezligi to'g'risida olingan boshlang'ich 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. CHastotabu chastotaning har bir ryazryaddagi qiymatini jami chastota yig'indisiga nisbatan (foizda ko'rsatiladi). CHastotaning yig'ilmasi esa chastotni birinketin 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 tezlikmodal 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 tashqil 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 oqimdagi 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 kuzatuvlar natijasi birinchi navbatda qancha o'lchov olib borilishiga katta bog'liq. Ko'rsatkichlarning aniqlik ehtimoli o'lchov soniga bog'liq, u esa o'z navbatida harakat miqdorining o'zgarishiga bog'liqligi.

Transport oqimining zichligi, yo'lining o'tkazish qobiliyati va yuklanganlik darajasi ko'rsatkichlarini baholash

Transport oqimining zichligi oshgan sari transport vositalari oraliq masofasining kamayishi, tezlikning pasayishi, haydovchilarning psixologik ish rejimining qiyinlashishi umumiy yo'l harakatining noqulayligiga olib keladi. Eng katta transport oqimining zichligi transport vositalarining to'xtab qolish («zator») holatida kuzatiladi.

Transport oqimining zichligini quyidagicha baholash mumkin.

$$q = \frac{N}{V} \quad (2.6)$$

bu yerda: N bitta polosadagi harakat miqdori, avt/soat,

V transport oqimining tezligi km/soat.

Bu ko'rsatkich harakat miqdori « N » va yo'l sharoiti o'zgarishiga bog'liq chunki yuqorida aytib o'tganimizdek, « N » ko'rsatkichi o'zgaruvchan. Masalan « q » aholi punktiga yaqinlashishda quyidagicha o'zgaradi.

Keltirilgan (2.6) formuladagi biror-bir ikki ko'rsatkich ma'lum bo'lsa, uchinchi ko'rsatkichni topish oson. Transport oqimining harakat tartibini kuzatishda bunday bog'lanish qulaylik beradi. Yo'l bo'laklari yoki umuman yo'l bo'yicha transport oqimining holatini tavsiflashda zichlik ko'rsatkichi orqali baholash obyektiv natija beradi. Zichlikni bilgan holda «harakat miqdorizichlik» grafigini qurish mumkin, uning yordamida esa yo'l bo'lagining o'tkazish qobiliyati va harakat tezligi aniqlanadi.

Transport oqimining zichligini aerofos'yomka yoki yo'ning yon tarafidan baland joydan kinos'yomka qilish orqali aniqlanadi.

Yo'ning o'tkazish qobiliyatigaqt birligi ichida yo'lni ma'lum kesimidan o'tkazish mumkin bo'lgan avtomobillar soni, u avt/soatda yoki avt/sutkada aniqlanadi. Yo'ning o'tkazish qobiliyati harakat tezligiga va harakatni tashqil etishga ko'p jihatdan bog'liq.

O'tkazish qobiliyatini quyidagi turlarga ajratish mumkin:

- maksimal nazariy o'tkazish qobiliyatibu turdagi avtomobillarni qulay yo'l sharoitidan ideallashtirilgan tartibda o'tkazish mumkin bo'lgan soni. Uni transport oqimining dinamik formulasi yordamida aniqlanadi;
- amaliy o'tkazish qobiliyatiquilay obhavo sharoitida konkret yo'l bo'lagidan ma'lum harakat tartibiga ko'ra avtomobillarni maksimal o'tkazish mumkin bo'lgan soni.

Avtomobil yo'lining maksimal nazariy o'tkazish qobiliyati quyidagi empirik formula orqali aniqlanadi.

$$P = \frac{1000 \cdot V}{L_d} \text{ avt/soat} \quad (2.7)$$

bu yerda: V polosada harakatlanayotgan avtomobilning tezligi, km/soat;

L_d avtomobilning dinamik gabariti, m.

Dinamik gabaritni quyidagi formula yordamida aniqlanadi.

$$L_d = l_a + l_p + S_T + l_x \quad (2.8)$$

bu yerda: l_a avtomobilning statik uzunligi; l_d haydovchining reaksiya vaqtida o'tadigan masofasi; S_T avtomobilning tormoz yo'li; l_x xavfsizlik masofasi; dx xavfsizlik oralig'i. Avtomobilning dinamik gabaritini tashqil etuvchilar.

Avtomobillarning dinamik gabaritidan ko'rinadiki, bu ko'rsatkich transport vositalarining bir polosada bo'ylama joylashuviga va transport turlariga bog'liq. Buni inobatga olgan holda amaliy hisoblarni bajarish uchun odatda turli turdagi transport vositalarining harakat miqdorini yengil avtomobillarnikiga keltirish koeffitsienti kiritilgan va ularning qiymatini QMQ 2.05.0295 me'yoriy xujjatiga asosan qabul qilinadi.

Engil avtomobillarga keltirilgan harakat miqdori quyidagi formula yordamida aniqlanadi

$$N_{kelt} = \sum_1^n n_i \cdot K_{kelt_i} \quad (2.9)$$

bu yerda: N_{kelt} engil avtomobilga keltirilgan harakat miqdori; n_i turdagi transport vositasi harakat miqdori; K_{kelt_i} turdagi transport vositasining yengil avtomobilga keltirish koeffitsienti.

O'tkazish qobiliyati yo'lining asosiy hisobiy ko'rsatkichi bo'lib, u yo'lining holatiga va harakatni tashqil etishning darajasiga bog'liqdir.

Yo'lining yuklanganlik darajasini quyidagicha baholash mumkin.

$$Z = N/P \quad (2.10)$$

bu yerda: R_o o'tkazish qobiliyati, avt/soat; N harakat miqdori, avt/soat.

Agarda $Z \leq 0,2$ transport oqimi erkin, $Z * 0,20,45$ transport oqimi qisman bog'langan $Z * 0,450,7$ bog'langan oqimi, $Z * 0,70,1$ to'yingan oqim yoki zich oqim deyiladi.

O'tkazilgan ko'p yillik ilmiy izlanishlar natijasida yo'lining yuklanganlik darajasining optimal qiyamati shahar tashqarisidagi yo'llar uchun 0,450,55 deb aniqlandi. Har xil yo'l sharoitlarida harakatni tashqil 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 turdagi avtomobillardan iborat bo'lgan 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'rinadiki, transport oqimining zichligi oshgan sari uni tezligi kamayadi va q_{\max} qiymatga erishganda $V=0$ bo'ladi. Bunday holatni zatorturib qolish (tirbandlik) deyiladi.

Harakat miqdori avvaliga zichlik oshishi bilan ortib boradi va ma'lum «q» qiymatidan so'ng N_{\max} ga erishadi, so'ngra esa «q» ortib 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 $N_a(q)$ egriligiga qarab o'tkazilgan har qanday radius vektor orqali transport oqimining ma'lum harakat miqdoridagi o'rtacha tezligini V_0 aniqlashi mumkin.

$$V_0 = \frac{N_a(q)}{q} = \operatorname{tg} \alpha \quad (2.11)$$

Keltirilgan formulaning tahlilidan ma'lum bo'ladiki, 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'LTRANSPORT HODISALARI VA ULARNING KO'RSATKICHLARI

Yo'ltransport 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 turdagi moddiy zararlar yetkazishga sababchi bo'luvchi halokatlarga yo'ltransport 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, bironbir transport vositasining harakatda bo'lishligidir.

YTH vujudga kelishida umumiy tizimga kiruvchi «AHYPM» 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, kul'minatsion va yakuniy. Ular o'zaro bog'liq bo'lib, biri ikkinchisining davomi bo'lishi mumkin.

YTH ning boshlanish fazasi deganda avtomobillarning va piyodalarning xavfli

vaziyat arafasidagi harakatlanishi sharoiti tushiniladi. Xavfli vaziyat deb shunday yo'l harakat sharoiti tushuniladiki, unda harakat qatnashchilari YTH ning oldini olishga imkoniyatlari yetarli, agarda tezda bu imkoniyatdan foydalanilmasa yoki ko'rilgan choralar samarasi yetarli bo'lmasa. Unda avtomobillar va piyodalar yaqinlashuvi falokatli (avariya) vaziyatni vujudga keltiradi.

Falokatli vaziyatda harakat qatnashchilarining YTH ni oldini olish bo'yicha texnik imkoniyatlari yetarli bo'lmaydi va u sodir bo'ladi.

YTH ning kulminatsion fazasi og'ir oqibatlar yuzaga kelishi bilan harakterlanadi (transport vositalarining buzilishi, piyodalarning va haydovchilarning tan jarohati olishi yoki halok bo'lishi). Bu faza bir necha daqiqa, obhavo yomon sharoitlarida esa bir necha minutilargacha 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*. Bo'nga 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 turdagi 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 turdagi yo'l transport hodisasiga to'qnashuv, to'xtab turgan transport vositalariga yoki to'siqqa urilish natijasida transport vositalarining ag'darilishi kirmaydi. Ag'darilib ketish YTH da asosan bitta transport vositasi ishtirok etadi.

3. *Turgan transport vositasini urib ketish*. Harakatlanayotgan transport vositasining harakatlanmayoigan ($V \neq 0$) transport vositasiga urilishi. Bu turdagi YTH ga birdaniga (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 turdagi YTH ga tramvayning relsdan chikib transport vositasini yoki piyodalarni urishi, yoki avtomobillaridan yuk tushib ketishi natijasida bo'ladigan falokatlar, passajirning yiqilib tushishi va x.k. kiradi.

Quyidagilar YTX sifatida xisobga olinmaydi:

- traktorlar, boshqa o'zi yurar mashinalar va mexanizmlar bilan ular mo'lajlangan asosiy ishlab chiqarish operatsiyalarini (er xaydash, xandoqlar qazish, dalada qishloq xo'jalik maxsulotlarini yig'ish, avtokranlar yordamida amalga oshiriladigan yuk ortishtirish ishlari, machta tayanchlarini o'rnatish va x.k.z) bajariladigan vaqtda ro'y bergan hodisalar (ular asosan ekspluatatsiya tartiblarini va texnika xavfsizligiga rioya qilinmaganlikdan kelib chiqqan hodisalar);
- odamlar xayotidan maxrum etish yoki ular salomatligiga, yoxud mulkiga zara yetkazishga qaratilgan qasddan qilingan harakatlar natijasida vujudga kelgan hodisalar;
- jabrlanuvchining o'z joniga qasd qilishga urinish oqibati xisoblangan xodisalar;
- tabiiy ofatlar natijasida vujudga kelgan hodisalar;
- haydovchi ro'lda bo'lmagan paytda texnika xavfsizligining buzilishi natijasida vujudga kelgan hodisalar (motorni dastak bilan o't oldirish yoki ulamada turgan motorni o't oldirish va x.k.);
- territoriyasi yopiq bo'lgan tashqilotlarda, aerodromlarda, harbiy qismlarda va boshqa qo'riqlanadigan obyektlarda vujudga kelgan hodisalar;
- sport yig'inlarini o'tkazish davrida transport vositasining nosozligi yoki haydovchisportemen yoki boshqa qatnashchilarning aybi bilan vujudga kelgan hodisalar;
- harakatlanayotgan transport vositalarida ularning texnik nosozligi bilan bog'liq bo'lgan yong'inlar.

Norvegiya, oslo transport iqtisodiyoti instituti tomonidan 1996 yil chiqarilgan yo'l harakati xavfsizligi ma'lumotnomasiga ko'ra, 2000 yil butun dunyo bo'yicha bir millionga yaqin insonlar YTH da halok bo'lishi bashorat qilingan edi. SHuni aytish lozimki, 1991 yilda (1) YTH da 500.000 kishi halok bo'lgan, bu esa 10 yil ichida falokatlar soni 2 barobar o'sganini ko'rsatadi. Xuddi shunday 1981 yil ichida yer yuzasida 250.000 inson YTH natijasida halok bo'lgani ma'lum. YTH statistik ma'lumotlarining tahlili shuni ko'rsatadiki, oxirgi yil davomida ularning miqdori 4 martaga yaqin oshgan.

O'zbekiston Respublikasi avtomobil yo'llarida sodir etilgan YTH ni 1981-2001 yillardagi tahlili jahon miqyosidagi YTH ning o'z miqyosidagi YTH ni o'zgarishiga farqli ravishda oxirgi 10 yil ichida yildanyilga YTH soni kamayishi qayd etilgan va 1991 yil 18272 tani tashqil etgan bo'lsa, 2000 yilga kelib bu ko'rsatkich 10941 tadan iborat bo'ldi, ya'ni YTH 1,67 barobar kamayganini ko'rsatadi.

Avtomobillashtirish rivojlangan davlatlarda YTH oxirgi 7 yil (1993÷1999 yillar) ichidagi o'zgarish ko'rsatkichlari (2).

Jadvaldagi ko'rsatkichlardan ko'rinadiki, AQSH, Italiya, Pol'sha, Turkiya va Portugaliya davlatlaridan tashqari barcha davlatlarda YTH umumiy sonining kamayishi kuzatiladi va bunda O'zbekiston Respublikasida 1993 yilga nisbatan 1999 yildagi ko'rsatkich 12,8% ga pasaygan. Lekin O'zbekiston uchun mustaqillikka erishgandan keyin 1992 yildan 2001 yilgacha bo'lgan YTH umumiy sonining kamayishi 27,7% tashkil etadi, bu ko'rsatkich avtomobillashtirish yuqori bo'lgan davlatlar erishgan yutuqlarning eng yuqorilardan biridir.

SHunisi e'tiborliki, 1996 yildan boshlab respublikada xususiy sektordagi avtomobillar soni oshib borishiga va 2001 yilning boshiga kelib 28,4% tashqil etishiga qaramasdan, O'zbekiston Respublikasida YTH umumiy sonining, shuningdek, unda jarohatlanganlar sonining qator yillar ichida keskin pasayib 1995 yildan boshlab esa stabillashganini 3.1-rasmdagi grafik tahlilidan aniqlash mumkin. Bunday ijobiy natijalarga erishishning asosiy omillaridan biri Respublika Vazirlar Mahkamasi qoshida barcha vazirliklar, uyushmalar. Korporatsiya va kontsernlarda harakat xavfsizligini ta'minlash ishlarini muvofiqlashtirib olib boruvchi «Yo'llarda harakat xavfsizligini ta'minlash hay'ati» ning faol ishtirokida murakkab va dolzarb masalalarning zamon talabiga mos ravishda hal qilinishidir.

Falokatlilik darajasining asosiy ko'rsatkichlaridan biri YTH ning og'irlik darajasidir. Halok bo'lish va tan jarohati olish yuqori bo'lgan davlatlarda 1997 yil YTH da jabr ko'rganlarning absolyut qiymati (2) 3.2-jadvalda ma'lumot keltiriladi.

YTH ning og'irlik darajasi bo'yicha rivojlangan davlatlardagi absolyut qiymat bo'yicha qaralganda, O'zbekiston Respublikasida ularning soni (3.3-jadval) eng past ko'rsatkichga ega, agar YTH ni og'irlik darajasi bo'yicha solishtirish tahlilini har 100 ta YTH da nechta odam halok bo'lishi ko'rsatkichi orqali qaraladigan bo'lsa, unda yuqorida keltirilgan absolyut ko'rsatkichlardan farqli natijalar ko'rish mumkin.

Keltirilgan jadvalning tahlili shuni ko'rsatadiki, barcha davlatlar uchun YTH ning og'irlik darajasi shahar tashqarisidagi yo'llarda 1,52,0 barobar katta. Bunday holatning yuzaga kelishini shahar ko'chalariga qaraganda shahardan tashqaridagi yo'llarda harakat tezligining yuqoriligi sababli vujudga kelishidir. Tez yurar yo'llarda sodir etilgan YTH da tezlik yuqori bo'lganligi oqibatida jabrlanuvchilar soni ko'p bo'ladi.

Yo'ltransport hodisalarini tahlil qilishning asosiy vazifalari va usullari

Harakat xavfsizligini tashqil etish uchun aniq tadbirlar belgilashda asosiy tayanch ko'rsatma sifatida YTH ni har taraflama chuqur obyektiv tahlil qilish natijalaridan olingan xulosalardan foydalaniladi.

YTH quyidagi vazifalarni hal qilish maqsadida tahlil qilinadi:

- harakat xavfsizligiga taalluqli «Avtomobilhaydovchiyo'lpiyodamuhit» tizimiga kiruvchi har bir faktorning faoliyatiga tegishli tadbir va choralar ishlab chiqish uchun;
- bironbir boshqaruv territoriyasidagi, vazirliklardagi va ularning korxonalaridagi falokatlar ahvolini, o'zgarish tendentsiyasini hamda istiqboldagi o'zgarishini bashorat qilish maqsadida;
- YTH ning kelib chiqish sabablarini va ularni bartaraf qilish borasida tuziladigan ko'rsatmalarni ishlab chiqish uchun;
- YTH ko'p qaytariladigan yo'l bo'laklarini aniqlash maqsadida;
- bitta yoki bir necha bir xil YTH ning vujudga kelish sabablarini;
- YTH ni tahlil qilish uchun universal dastur tuzish maqsadida.

Maqsad va vazifalariga qarab YTH ni tahlil qilishning miqdoriy, sifat va topografik usullari mavjud. YTH ni miqdoriy usul bilan tahlil qilishda halokatlarning

absolyut, nisbiy va solishtirma ko'rsatkichlari o'rganiladi.

Halokatlarning absolyut ko'rsatkichlariga quyidagilar misol bo'ladi: YTH ning umumiy (yillik, oylik, kvartal) soni; YTH da jarohat olganlar (o'lganlar) soni; jarohat olganlarning yoki o'lganlarning yoshiga, kasbiga qarab YTH dagi soni; haydovchilarning aybi bilan o'lganlar; jarohat olganlar soni; avtomobil yoki ular holatining nosozligi bilan bo'lgan YTH soni va h.k.

Nisbiy halokatlilik ko'rsatkichlari. Nisbiy halokatlilik ko'rsatkichlarini hisoblashda bitta absolyut ko'rsatkichni boshqa absolyut ko'rsatkichga nisbatan olinadi. Bunda nisbiy ko'rsatkichni umumiy ko'rinishda quyidagi formula orqali hisoblash mumkin.

$$O = KA/B \quad (3.1)$$

bu yerda O nisbiy ko'rsatkich; A/V bironbir absolyut ko'rsatkichlar;

K masshtabli koeffitsient.

Masalan AYTH soni, V transport vositalari soni bo'lsa va $K \cdot 10^4$ olinsa, bunda juda ko'p ishlatiladigan nisbiy ko'rsatkich YTH soni 10 ming transport vositasiga to'g'ri keladigan hisobi kelib chiqadi. Xuddi shuningdek, 10 ming aholi soniga va boshqa hisoblar olinishi mumkin.

Yo'l sharoitlarini hisobga olishda ko'pincha nisbiy halokatlilik koeffitsientidan foydalaniladi.

Uzun bir xil geometrik elementga ega yo'l uchastkalarini hisoblashda YTH sonini 1 million avtomobilkilometr ga nisbati bilan o'lchanishi qabul qilinib, nisbiy halokatlilik koeffitsienti quyidagi formula bilan aniqlanadi.

$$N = \frac{10^6 Z}{365LN}; \quad (3.2) \quad \text{YTH soni/mln.km.}$$

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'prik, yo'l o'tkazgich, chorraha va h.k.) yo'l sharoiti bilan farqlanadigan uchastkalar nisbiy halokatlilik koeffitsienti odatda quyidagi formula bo'yicha aniqlanadi.

$$N = \frac{10^6 Z}{365N}; \quad (3.3) \quad \text{YTH soni/mln.avt.}$$

Solishtirma halokatlilik ko'rsatkichi. YTH bironbir ko'rsatkichidan boshqa YTH qancha qismini tashqil qilishini tushuniladi va odatda foiz ko'rsatkichda keltiriladi. Masalan, jami YTH sonidan to'ntarilish (to'qnashish, piyodalarni bosib ketish yoki YTH halok bo'lgan bo'lganlar, jarohat ko'rganlar va h.k.) necha foizni tashqil qiladi.

O'zbekiston avtomobil yo'llarida YTH ning solishtirma avariyalik ko'rsatkichiga yaqqol misol qilib 2000 yilda jami YTH ni 21,4% piyodalar aybi bilan bo'lganligini aytish joiz.

YTH ni tahlil qilishning sifat usuli hodisalarning nima sababdan vujudga kelganini aniqlashga qaratiladi. Bu usul bilan yo'l harakatini tashqil etuvchilar «avtomobilhaydovchiyo'lpiyodamuhit» tizimidagi elementlarning qaysi birining aybi bilan yoki birgalikdagi ta'siri natijasida vujudga kelgan YTH ni tahlil qilish odat tusiga kirgan. Masalan, avtomobil yo'lining ma'lum chorraha bo'lagida yo'l

sharoitiga bog'liq ravishda YTH vujudga kelishi, unda piyodalarning o'rnini yoki ma'lum yoshdagi haydovchilar sodir etadigan YTH turi, vaqti va h.k.

Yo'ltransport hodisalarining vujudga kelish joylarini aniq ko'rsatish uchun topografik usuldan foydalaniladi. Hozirda asosan uch turdagi topografik tahlil o'tkaziladi: haritada, chiziqli grafikda (yo'lko'cha bo'yicha) va masshtabli sxema.

SHahar, tuman yoki viloyatning masshtabli haritasida bir yoki bir necha yillar ichida sodir etilgan YTH ni ko'chayo'l, maydonlarda aniq joylarini shartli belgilar yordamida ko'rsatiladi. Bunday YTH haritasi yordamida YTH ni ko'p bo'ladigan joyi, turi, vaqti va hokozolar aniqlanib, ularni tahlil qilish natijalariga tayangan holda harakat xavfsizligini oshirish borasida aniq tadbirlar belgilanadi.

YTH ni chiziqlik grafigi ko'cha va yo'lning butun uzunasi bo'yicha yoki ma'lum bo'lagi uchun haritaga nisbatan katta masshtablarda YTH ni 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 ijobiy natijalar beradi.

YTH ni masshtabli sxemasida yo'l chorrahasini, temir yo'l perezidni yoki boshqa yo'l bo'lagida bo'lgan YTH ni 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 piyodalarning harakatlanish traektoriyalari ko'rsatilib, keyinchalik hodisa ro'y bergan joydagi yo'l sharoitini yoki harakatni tashqil etish bo'yicha o'zgartirish takliflari ishlab chiqiladi.

YTH ni tahlil qilida avtomobilyo'l xo'jaliklarida va davlat harakat xavfsizligi xizmati tizimida ko'pchilik hollarda amaliyotda uchraydigan savollarni yechishda va sodda tushunarli bo'lishda jadval, grafik, gastrogramma, tsiklogramma yoki topografik ko'rinishlarda foydalaniladi. Quyida xo'jalik faoliyatida keng tarqalgan jadval, grafik, gastrogramma, tsiklogramma va topograik ko'rinishlarida miqoslar keltiramiz.

2000 yilning oylari bo'yicha haydovchilar aybi bilan sodir etilgan YTH to'g'risida ma'lumot 3.4jadvalda keltirilgan.

Yo'ltransport hodisalari to'g'risidagi ma'lumotlarni yig'ish tizimi. yo'ltransport hodisalarini maxsus kartochkalarda va formalarda hisobga olish

YTH ni hisobga olish ishlari O'zbekiston Respublikasi hududida Davlat harakat xavfsizlik nazorati (DHXN) xodimlari tomonidan olib boriladi. Ayrim vazirliklar, korporatsiyalar, kontsernlar va uyushmalar o'z tashqilotlariga tegishli avtotransport yoki yo'llarda sodir etilgan YTH ni alohida hisob qilib boradilar, bunda ular birlamchi axborotni DHXN bo'linmalaridan oladilar. Masalan «Toshshaharyo'lovchitrans» uyushmasi, «Uzneftgaz» korporatsiyasi avtokorxonalariga tegishli avtomobillar sodir etgan YTH ni, «O'zavtoyol» kontserniga tegishli yo'l xo'jaliklarida esa umum foydalanuvdagi avtomobil yo'llarida qayd etilgan YTHni hisobga olib borish bilan birgalikda to'plangan

ma'lumotlarni batafsil tahlil qilinadi. SHuningdek, sog'liqni saqlash vazirligiga qarashli tibbiyot tashqilotlarida YTH da jabrlanganlarni ro'yxatga olinadi.

YTH ni hisobga olish tartibi va ma'lumotlar yig'ish ishlari DHXN bo'linmalarida bir xil tartib bo'yicha olib boriladi. Bu tartibga asosan hamma YTH ikki gruppaga bo'linadi.

Birinchi gruppaga YTH da halok bo'lganlar yoki jarohat olganlar kiradi. Bunday YTH ma'lumotlari maxsus kartochkalarda hisobga olinib, davlat statistika hisobiga kiritiladi.

Agarda YTH da jarohat ko'rmasdan faqat moddiy zarar ko'rilsa yoki yengil jarohat olinsa, bunday holatda YTH ni ikkinchi gruppaga kiritiladi. Bu xildagi YTH davlat statsitka hisobotiga kiritilmaydi va ularni shahar, nohiya, vazirliklar darajasida ko'rib chiqiladi.

Agarda tan jarohati oluvchi kishi o'zining ish qobiliyatini yo'qotsa, kasalxonada bir sutkadan kam bo'lmagan vaqtda davolansa yoki birinchi tibbiy yordamdan keyin qatnab davolanish belgilansa, uholda YTH da jarohat olgan hisoblanadi.

YTH ni hisobga olish uchun O'zbekiston Respublikasi hududida barcha DHXX xodimlari tomonidan bir xil turdagi YTH kartochkasi to'ldiriladi.

Avtotransport korxonalarida «Harakat xavfsizligi xizmati» xodimlari korxonaga tegishli bo'lgan transport vositalari sodir etgan YTH ni hisobga olish, tahlil qilish va amaliy choratadbirlar ko'rish ishlarini olib boradilar. Masalan, «Toshshaharyo'lovchitrans» Davlat uyushmasi haydovchilari tomonidan sodir etilgan yo'ltransport hodisalar hamda qoidabuzarliklar to'g'risidagi ma'lumotlarni 3.6jadvalda keltirilgan tartibda hisobga olinadi. SHuningdek, muntazam ravishda harakatdagi transport vositalarini yo'llarda nazorat qilinib, quyidagilar aniqlanadi: tekshiruv sanasi, transport vositasi kimga tegishli, qanday rusumli, davlat raqami, harakat yo'nalishi, haydovchining ismi-sharifi, tekshiruv vaqti va joyi, yo'l varaqasi raqami, qoidabuzarlik turi, haydovchining imzosi, ko'rilgan chora va natijalar.

Yo'l xo'jaliklari o'z tasarufida bo'lgan avtomobil yo'llarida yuz bergan (asosan yo'l sharoiti kamchiligi bilan) YTH ni hisobga olib, uni YTH1 formada yoki alohida daftarda quyida ko'rsatilgan jadval ko'rinishida qayd etadi. YTH ning oylik, kvartallik va yillik ko'rsatkichlarini o'rganib, yo'l sharoitini yaxshilash bo'yicha ish rejasi tuziladi.

Yo'l xo'jaliklarida YTH to'liq hisobga olish uchun avtor tomonidan yangi kartochka formasi tavsiya etilgan bo'lib, uni yozma ravishda yoki EHM yordamida to'latish mumkin. Bu kartochkalarining afzalligi u yoki bu ko'rsatkichlarni belgilab, hamma ma'lumotlar shaxsiy EHMga kiritiladi. Kartochka quyidagi bo'limlardan tashqil topgan: umumiy ma'lumotlar, yo'l qoplamasining turi, qatnov qismining holati, obhavo 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 EHMning roli juda katta bo'lib,hozirda rivojlanganbarcha davlatlarda YTHni yig'ish va uni tahlil etishda EHMdan foydalanish keng yo'lga qo'yilgan. Bu maqsad uchun «Harakat xavfsizligini avtomatik axborotqidiruv tizimi» tuzilgan. Bu tizim yordamida quyidagi masalalar

yechiladi:

1. Davlat va har xil darajalarda YTH miqdorini pasaytirish bo'yicha dasturlar ishlab chiqish.

2. Haydovchilarga guvohnoma berishni, ularning tartib buzganliklarini qayta imtihon topshirishni nazorat qilish (bu ish ko'pchilik shahar va viloyat miqyosida respublikamizda yo'lga qo'yilgan).

3. Transport vositalarini registratsiya qilish, texnik ko'rikdan o'tkazish, transport vositalari kuzovini. Dvigatelini va boshqa agregatlarini hisobga olish ishlarini amalga oshirish (Respublikada bu ishlar ham qisman yo'lga qo'yilgan).

4. YTH lari to'g'risidagi ma'lumotlarni yig'ish va uni so'ralgan tashqilotlarga tarqatish.

5. Yo'l sharoitini nazorat qilish, YTH ko'p qaytariladigan yo'l bo'laklarini aniqlash, yo'l sharoitini yaxshilash bo'yicha olib borilayotgan ishlarni nazorat qilish.

6. Yo'l harakatini boshqarishda mavjud imkoniyatlardan operativ ravishda foydalanish, avariya va tez yordam xizmatlarini boshqarish.

7. Harakat xavfsizligini vazirliklar bo'yicha nazorat qilish, avtotransport korxonalaridagi, yo'l va ko'cha bo'laklarida yuz bergan YTH ni tahlil qilish.

8. Harakat xavfsizligini ta'minlashga qaratilgan me'yoriy xujjatlar va davlat standartlarining holatini o'rganish, ularni qayta ishlab chiqish hamda kelajakda bu ishlarni rivojlantirish borasidagi ishlarni olib borish.

9. Haydovchilar tayyorlash va qayta tayyorlash tizimini nazorat qilish.

Yo'ltransport hodisasi vujudga kelishida avtomobilning, haydovchining va yo'l sharoitining o'rni

Statistika ma'lumotlariga ko'ra, ba'zan avtomobillarning texnik nosozligi oqibatida YTH bo'lishi qayd qilinadi. Bunda asosan transport vositasi tormozi, boshqaruv tizimi, shinasi, harakatga keltiruvchi agregat va mexanizmlari holati ko'zda tutiladi. Avtomobildagi nosoz isitish, sovo'tish tizimi, haydovchi o'rindig'ining noqulay holati, noto'g'ri o'rnatilgan orqa ko'rinishni tasvirlovchi oyna yoki old ko'rinish oynasi tozalagichining noto'g'ri ishlashi birinchi qarashda YTH ni keltirib chiqarishga sababchi emasdek tuyiladi. Ammo bu keltirilgan kamchiliklar haydovchilar psixofizologik holatini yomonlashtirib, oqibatda YTH kelib chiqishiga to'g'ridanto'g'ri sabab bo'ladi. Afsuski, amaliyotda ko'pchilik hollarda bunday omillar avtomobilning texnik nosozligi emas, balki haydovchining diqqatsizligi oqibatida kelib chiqqan deb qaraladi.

O'zbekiston Respublikasida texnik nosoz avtomobilni ishlatish oqibatida ro'y bergan YTH lari to'g'risidagi ko'p yillik ma'lumot 3.9jadvalda keltirilgan.

YTH ni avvalgi ittifoq miqyosida tahlil qilingan natijalariga ko'ra, avtomobillarning nosozligi tufayli sodir etilgan hodisalar umumiy sonidan 35% tashqil etishi aniqlangan.

Yo'l harakatini tashqil etishdagi «avtomobihaydovchiyo'lpiyodamuhit» tizimida harakat xavfsizligini ta'minlashning asosiy garovibu haydovchining yo'l harakati qoidalariga 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 YTH ni istisno qilinsa, unda kamida 45÷50% falokatlar haydovchining tartibsiz harakatlanishi natijasida bo'ladi.

O'zbekiston Respublikasi bo'yicha haydovchilarning aybi bilan sodir etilgan YTH ning ko'p yillik ma'lumoti.

Yo'l sharoitining YTH sodir etilishidagi o'rni to'g'risidagi tadqiqotchilarni aniqlangan ko'rsatkichlar va davlat statistikasi hisoblarida keltirilgan ko'rsatkichlar o'rtasida katta farqmavjud. Masalan, 7080 yillarda tadqiqochlar YTH vujudga kelishida yo'l sharoitining 65÷75% o'rni bor deb ko'rsatgan bo'lsalar (3), sobiq Ittifoq statistika hisoblarida esa 7,112,1% 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(3), lekin davlat statistika hisobida esa avvalgi ko'rsatkichlar darajasida qayd qilingan.

YTHni vujudga kelish sabablari bo'yicha mutaxassislarining 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 «AHPM» tizimning o'zaro bog'liqligini va har bir tizim elementlarning xususiyatlarini to'raligicha tushunmasligi natijasida sodir etilgan O'THning sababini to'g'ri ko'rsata bilmaydilar. Bunig natijasida esa doim ham ro'y bergan 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'rnini alohida ta'qidlab o'tishdarkor, 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. 3.12jadvalda O'zbekiston Respublikasida piyodalar aybi bilan sodir etilgan YTH to'g'risidagi ma'lumotlar keltirilgan.

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 tashqil etishini aniqlanadi. Aholi punktidan o'tgan avtomobil yo'lining eng xavfli bo'lagi bolalar muassasalari mintaqasi (250300 m) bo'lib, bolalar ishtirokidagi YTH 50÷55% shunday joylarda sodir etiladi.

Yo'ltransport hodisalari natijasida vujudga keluvchi iqtisodiy zararni baholash

Harakat xavfsizligini oshirish uchun bajariladigan ishlar ko'lamini va YTH natijasida xalq xo'jaligiga yetkaziladigan zararni aniqlash SQM 381 «Avtomobil yo'llarini loyihalashda yo'ltransport hodisalaridan xalq xo'jaligiga keladigan zararni

hisobga olish yo'riqnomasi» ga asosan olib borilishi maqsadga muvofiq. Quyida bu yo'riqnomaga binoan YTH da yetkaziladigan zararni hisoblashni keltiramiz.

YTH natijasida bo'ladigan zararni aniqlash.

Harakat xavfsizligini yaxshilash uchun bajariladigan ishlarning ko'lamini aniqlashda YTH natijasida xalq xo'jaligiga keltirilgan zararni baholash zarur.

Davlat statistikasiga kiritilmaydigan bitta YTH dan keladigan zararni quyidagi formula orqali hisoblash mumkin.

$$P \cdot S + P_1 + P_2 \quad (3.4)$$

Bu yerda: S transport vositasining, yo'l sharoitlarining yoki ortilgan yukning buzilishidan bo'ladigan zarar; P_1 YTH bo'lgan joyda boshqa o'tayotgan transportlar yo'qotadigan vaqtdan va yo'l harakat qismini tozalashga ketadigan harajatlari;

P_2 DHXN tomonidan ketadigan harajatlari.

Davlat statistikasiga kiritiladigan bitta YTH bo'ladigan o'rtacha zararni quyidagi formulaga asosan aniqlash mumkin:

$$\Pi^1 = \Pi_e n_e + \Pi_0 n_0 + \Pi_x n_x + S_1 + \Pi_1^1 + \Pi_2^1; \text{ so'm} \quad (3.5)$$

bu yerda: P_0 , P_0 , P_x YTH da odam ishtirok etgan vaqtda yengil, og'ir jarohatlardan va halok bo'lishi natijasida xalq xo'jaligi ko'radigan zararlar; n_0 , n_0 , n_x bitta YTH o'rtacha yengil, og'ir jarohat ko'rganlar yoki halok bo'lganlar sonini hisobga oluvchi koeffitsientlar, bu koeffitsientlar shahardan tashqaridagi yo'llar uchun $n_0 \cdot 0,06$, $n_0 \cdot 0,758$, $n_x \cdot 0,182$; S_1 , P_1^1 , P_2^1 mos ravishda S, P_1 , P_2 oldingi ma'nodagi ko'rsatkichlar.

Iqtisodiy hisoblarda xalq xo'jaligi ko'radigan jami zararni quyidagi formula bo'yicha aniqlanadi:

$$\Pi = 365 m_t \sum_{t=1}^{t=T_q} \frac{L \cdot N_1 \cdot C_{nt7.5}}{(1 + E_{HII})} \quad (3.6)$$

bu yerda: m_t jarohatlanish og'irligini hisobga oluvchi jamlovchi koeffitsient,

N_0 o'rtacha yillik harakat miqdori, avt/sut; L yo'l uzunligi, km;

$S_{nt7.5}$ m qatnov qismiga to'g'ri keladigan zararni hisobiy miqdori, tiyin/avtkm;

E_{NP} har xil vaqtlarga to'g'ri keladigan harajatlarni keltirish me'yori, 0,08.

Yuqorida keltirilgan m_t , S_{nt} , Y_{eNP} qiymatlarini t yillar o'zgarishi bo'yicha «VSN» 381 me'yoriy xujjatdan yangi narxlarni hisobga olgan holda qabul qilish mumkin.

PIYO DALARNING HARAKAT XAVFSIZLIGINI OSHIRISH YO'LLARI AVTOMOBILNING HARAKATI NAZARIYASI.

Transport vositalarining parametrlari. Transport vositasiga ta'sir etuvchi kuchlar. Balandlikka harakatlanishdagi qarshilik kuchi. Havoning qarshilik kuchi. Inertsia 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, avtotsisternalar, tsement tashuvchi, ko'cha supiruvchi, yuk ortish avtomobillari va boshqalar kiradi.

Avtomobillar umumfoydalanadigan yo'llarda harakatlanishga mo'ljallangan va yo'ldan tashqarida foydalanadigan – kar'er avtomobillariga bo'linadi.

Barcha avtomobillar ikki raqamdan iborat g'ildirak formulasi bilan tavsiflandi. Birinchi raqam – umumiy g'ildiraklar, ikkinchi tortuvchi g'ildiraklar soni. Masalan, Neksiya avtomobili 4×2 , NivaShevrole 4×4 g'ildirak formulasiga ega.

Barcha avtomobillar quyidagi asosiy parametrlar bilan tavsiflanadi:

Gabarit parametrlar. Bo'nga 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'irlik parametrlari Bularga to'liq og'irliktransport vositasining yuk, haydovchi, va yo'lovchilar bilan ishlab chiqaruvchi korxonadan belgilangan og'irligi. Yuk ko'tarish qobiliyati transport vositasining tavsifnomasida ko'rsatilgan yuk og'irligi. Transport vositasining o'zining og'irligi(aslaxalangan,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 vaqti(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 sarflangan

yoqilg'i miqdori bilan (ko'pincha l/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..

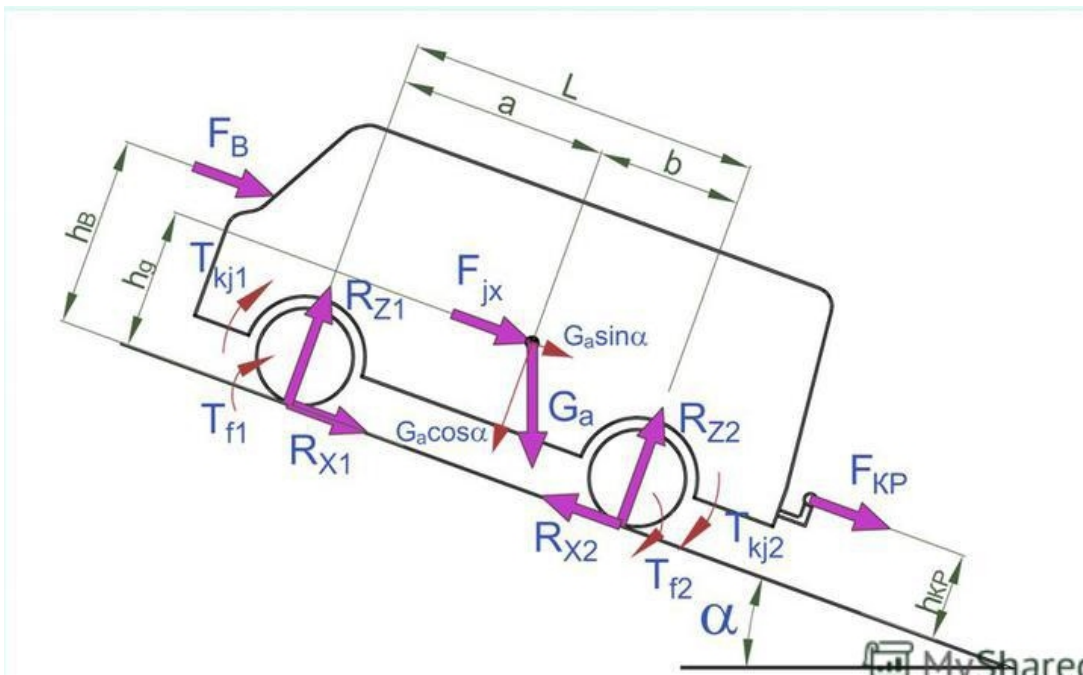
Transport vositasining tavsifnomasida asosan yoqilg'ining nazorat sarfi ko'rsatiladi. Yoqilg'ining nazorat sarfi quyidagi sharoitda aniqlanadi: quruq , gorizonta, qattiq qoplamali yo'lda, shamolsiz sharoitda, shu transport vositasiga xos bo'lgan tezlikda, belgilangan og'irlikda. Transport vositasining 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 l/100 km.
Malibu	AI – 93	
Captiva	AI – 91	
Lasetti	AI – 91	
Nexia	AI – 80	
Spark	AI – 91	

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 inertsia kuchi rasm12. Inertsia kuchi harakat rejimiga qarab oldinga, orqaga va ko'ndalang yo'nalishga 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 xosil bo'lgan burovchi moment transmissiya orqali yetakchi g'ildiraklarga uzatiladi. G'ildiraklar aylanib yo'l qoplamasiga ta'sir etuvchi aylanma kuch xosil qiladi. Yo'ning teng aks ta'sir etuvchi kuchi avtomobilni harakatlanishiga olib keladi. Avtomobilga ta'sir etuvchi barcha kuchlarni quyidagi ifoda bilan ko'rsatish 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 ,
- R_g 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 shinning yo'l qoplamasi bilan ta'siri natijasida xosil bo'ladiva quyidagi ifoda bilan aniqlanadi:

bunda R_f g'ildirashga qarshilik kuchi

G_a – avtomobilning og'irligi

f g'ildirakning g'ildirashiga qarshilik koeffitsienti

α yo'ning bo'ylama qiyaligi, grad.

G'ildirakning g'ildirashiga qarshilik koeffitsienti yo'ning qarshilik kuchiga

ta'sir etuvchi barcha omillarni xisobga oladi va quyidagi qiymatlarga teng:

yaxshi holatdagi asfalt	0,0150,018
qoniqarli holatdagi asfalt	0,0180,020
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	0,0180,020

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 rasm3.

$$i = \frac{H}{B} = \operatorname{tg} \alpha$$

bunda H nishablikning balandligi, m

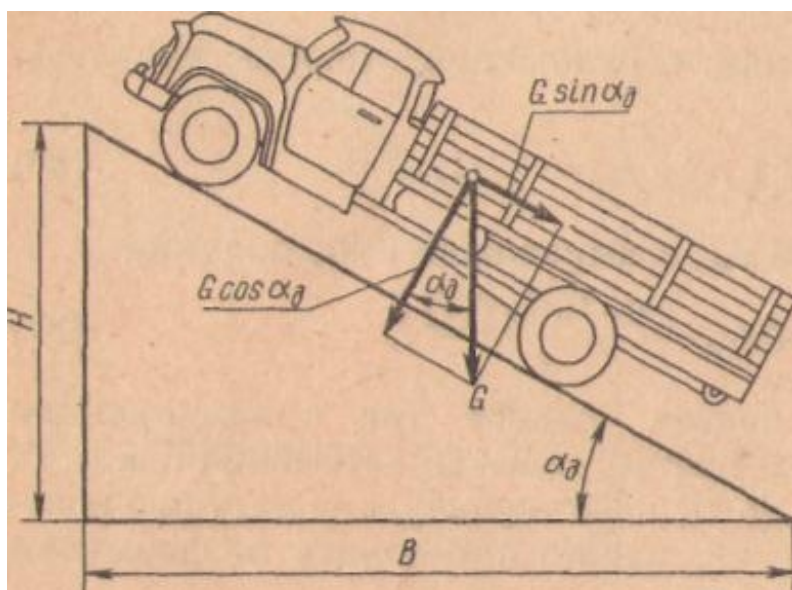
V nishablikning uzunligi, m

Kichik nishabliklarda $i = \operatorname{tg} \alpha = \sin \alpha$ teng deb olinishi mumkin.

Nishablikka harakatlanayotgan avtomobilning og'irlik kuchi G ni 2 ta tashqil etuvchi: nishablikka paralel $G \sin \alpha$ kuchi va nishablikka perpendikulyar $G \cos \alpha$ kuchlarga ajratamiz.

$G \sin \alpha$ kuchini R_i ifoda bilan belgilaymiz, bu kuch balandlikka chiqishga qarshilik kuchidir.

$$R_i = G \sin \alpha = G i$$



Rasm4. Balandlikka chiqishga qarshilik kuchi

bunda $R_f = G \sin \alpha = G i$

Avtomobil nishablikka harakatlenganda 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 o'nga xavoning qarshilik kuchi ta'sir etadi. Bu kuch quyidagi ifoda bilan aniqlanadi:

$$R_w = K F V_a^2$$

bunda K xavo qarshiligini yengish koeffitsienti

F – avtomobilning old yuzasi, m²

V_a– avtomobilning tezligi, m/s

Inertsiya kuchi Avtomobilga harakat vaqtida inertsiya kuchlari ta'sir etadi. Avtomobilning tezligini o'zgarishi inertsiya kuchini xosil qiladi. Inertsiya kuchi avtomobilning massasiga bog'liq.. Inertsiya kuchi quyidagi ifoda bilan aniqlanadi:

$$R_g = \frac{Ga}{g} j$$

bunda g – erkin tushish tezlanishi, m/s²

j avtomobilning tezlanishi, m/s²

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'lining holatiga bog'liq..

$$R_{sts} = Ga \varphi$$

bunda R_{sts} tishlashish kuchi

Ga avtomobilning og'irligi

φ tishlashish koeffitsienti

Tishlashish koeffitsienti shinaga, yo'l qoplamasiga va ularning holatiga bog'liq

AVTOMOBIL TRANSPORTINING EKSPLUATATSION KO'RSATKICHLARI.

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'ltransport hodisalarining oqibatlarini, og'irligini yumshatishga aytiladi.

Bu xususiyat juda murakkab bo'lib, avtomobildan foydalanishni boshqa xususiyatlari bilan bog'liq. Konstruktiv xavfsizlik aktiv, passiv, avariya dan keyingi va ekologik xavfsizliklarga bo'linadi.

Aktiv havfsizlik deb, transport vositasidagi yo'ltransport hodisasining (YTX) vujudga kelish ehtimolini kamaytirish xususiyatiga aytiladi. Bu xususiyatlarga tortish—tezlik, tormozlash xususiyatlari, turg'unlik, boshqariluvchanlik, buriluvchanlik, informativlik, tovush va yorug'lik signalizatsiyasi, manevrchanlik va boshqalar kiradi.

Tortish—tezlik xususiyatlari deb, turli ekspluatatsiya sharoitlarida transport vositasining tezlanish intensivligini va tezlik diapazonini o'zgarishini ta'minlanishiga aytiladi. Avtotransport vositalarini tortish—tezlik xususiyatlari quyidagi ko'rsatkichlar bilan baholanadi:

- qattiq. qoplamali tekis gorizontaal to'g'ri yo'l qismidagi maksimal tezligi;
- berilgan tezlikka erishish vaqti;
- to'xtashgacha o'z inertsiasini bilan yurgan yo'li;
- turli uzatmalardagi tezlanish karakteristikasi;
- bo'ylama profilli o'zgaruvchan yo'llarda tezlik karakteristikasi;
- transport vositasining eng pastki uzatmada doimiy tezlik bilan harakatlanadigan balandlikning eng katta miqdori.

Tortish—tezlik xususiyatlari dvigatel va tranmissiya karakteristikasi, massasi (og'irlik markazining joylashuvi), aerodinamik karakteristikasining 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.

Halqaro amaldagi me'yoriy xujjatlarga asosan, transport vositasi quyidagi tormoz tizimlari bilan jihozlanishi kerak.

Ishchi barcha sharoitlarda foydalanish uchun tezlikni pasaytirishga mo'ljallangan;

Ehtiyot 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 bergan harakat yo'nalishini saqlash yoki o'zgartirishda eng kam jismoniy va ruxiy 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 aytiladi.

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'rinuvchanlik esa, ish o'rnida haydovchiga yo'ltransport vaziyatini geometrik ko'rinishlarini ta'minlaydi. Ko'rinuvchanlik oynalar o'lchami, kuzov tirgaklari kengligi va joylashuvi, haydovchini ularga nisbatan joylashuvi, oyna tozalagich o'lchamlari, oyna yuvgich konstruksiyasi, isitish tizimi va oynaga havo yo'naltirgichni joylashganligi va orqani ko'rsatuvchi ko'zgu o'lchamlari bilan belgilanadi.

Manevrchanlik transport vositasini eng kichik maydonchada gorizont tekislikda harakatlanish yo'nalishini o'zgartira olish qobiliyatidir.

Passiv xavfsizlik bu avtomobilning yo'ltransport hodisasi oqibatlarini og'irligini yumshatishni ta'minlash xususiyati. Piyodalar, yo'lovchilar, haydovchi jarohatlanishining oldini oladigan yoki oqibatlarini yumshatadigan xavfsiz avtomobil konstruksiyasini yaratish bilan passiv xavfsizlikka erishiladi.

Passiv xavfsizlik tashqi va ichkiga bo'linadi. Tashqi passiv xavfsizlik talablari insonlarga tan jaroxati yetkazishehtimolini oldini olishga qaratilgan. Bo'nga chiroqlar, ko'zgulalar, 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 foydalaniladi. Ular ko'p hollarda haydovchi va yo'lovchilar hayotini YTH sodir etilganda asrab qoladi.

SHuningdek, bolalarning maxsus o'rindiklari, peshoynalarning yangi konstruksiyalaridan foydalanish, avtomobil asosini, eshik va yon tirgaklarni kuchaytirish, salon ashyolarining elastiklik va zichligini oshirish samarali tadbirlar hisoblanadi.

Avariya dan keyingi xavfsizlik -YTH da 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 konstruksiyasida 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, salonni qoplash ashyolari va zararli gazlar ajralmasligini ta'minlash kerak.

Ekologik xavfsizlik -transport vositasining atrofmuhitga va odamlar sog'ligiga minimal zarar yetkazish xususiyatidir. Avtomobil atmosferaga zararli modda chiqaradigan manbalarning asosiylaridan 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 yaqin azot oksidi ajratib chiqaradi.

Avtomobillar ishlab chikaradigan 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 konstruksiyasiga 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 atrofmuhitni 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
		Dizelъ	
Azot (N ₂)	74... 77	76...78	Zararsiz
Kislorod (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 (SN)	0.2...3.0	0.009...0.5	Zararli
Alъdegidlar	0.01...0.2	0.001...0.009	Zararli
Qurum (S)	0.0...0.04	0.001...1.1	Zararli
Benzapiren (S ₂ N 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 benzinlarni ko'prok. qo'llash rivojlanmoqda.

Havoni benzin bug'lari, karterdan chiqarilgan gazlar bilan ifloslanishini ham hisobga olish kerak.

Ishlatilgan gazlar atmosferada havo bilan kimyoviy reaksiyaga kirishib, organizm uchun umumiy 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 % konsentratsiyasi 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'shib, organizm to'qimalarini yemiradigan azot kislotasini hosil qiladi. Og'iz, burun va ko'zning shilimshiq qobiqlarini qichitadi.

Alʼdegidlar -odamda ishlatiladigan gazlar tarkibida formalʼdegid (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. Formalʼdegidning 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 kiladi. 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) -atmosfera odam organizmiga o'tib, qon tarkibidagi gemoglobinni kamaytiradi va eritrotsitlarni yemiradi. Qo'rg'oshin bilan zaharlanish alomatlari: bosh og'riydi, bosh aylanadi, tezda jahl chiqadi, tez charchash, uyquning yomonligi bilan seziladi. Ayniqsa, qo'rg'oshinning ta'siri yosh bolalar uchun katta. Qo'rg'oshin organizmdan chiqib ketmaydi. Yig'ilaverib juda xavfli kontsentratsiyani 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'l qo'yiladigan uglerod oksidining hajmiy ulushi %	Yo'l qo'yiladigan uglevodorodlarning hajmiy ulushi mln ¹	
		Dvigatellardagi tsilindrlar soni	
		4 ta gacha	4 tadan ko'p
n _{min}	1.5	1200	3000
n _{max} (0,8n _{max})	2	600	1000

Dizelъ dvigatelli avtomobillar ishlab chiqaradigan gazlarning tutunlilik darajasi jadvalda ko'rsatilganidan oshmasligi kerak.

Dizelъ dvigatelli avtomobillar ishlab chiqaradigan gazlarning tutunlilik darajasining yo'l qo'yiladigan me'yorlari.

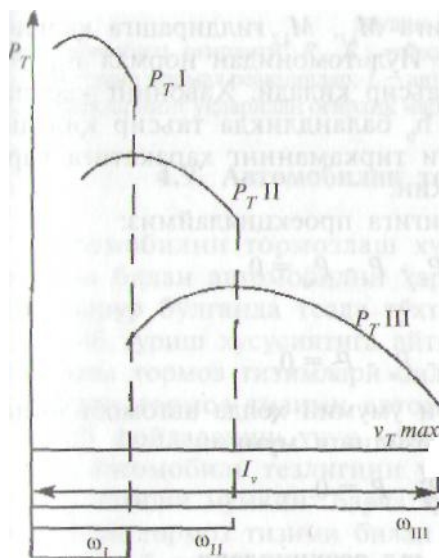
Avtomobilmodeli	Tutunlilik %	
	Erkin tezlanish	Valning maksimal aylangansoni
KamAZ, MAZ, KrAz va ularning	40	15
1.07.1976 yilgacha ishlab chiqarilganMAZ, KrAZ va ularningmodifikatsiyalari	60	15

Ishlatilgan gazlarning zaharliligini aniqlash. Ishlab chiqarilgan gazlarning zaharliligini statsionar tipdagi OA2109, GAI1 va ELKON105 apparatlari bilan aniqlanadi. Bu apparatlarni ishlashi ulъtra qizil nurni tarqatish usuliga asoslangan.

GAI2, INFRALIT2T1 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.

Dizelъ 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 NDA106, «Atlas» va SNDA107 dimomerlari bilan o'lchanadi.

Avtomobilni tortish dinamikasi



Tortish kuchi. Avtomobilning tekis harakatida yarim o'qlardagi burovchi momentni yetakchi g'ildiraklar radiusiga nisbati tortish kuchi deyiladi.

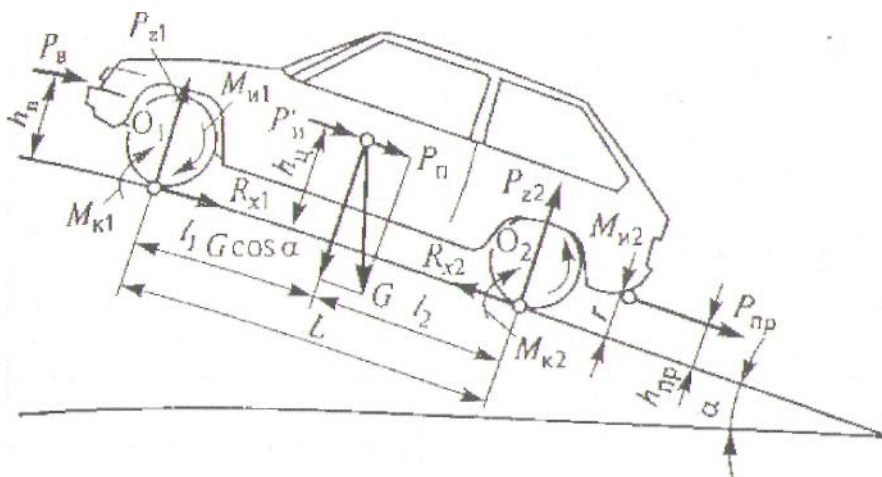
$$R_t = M_t / r$$

Avtomobilning tortish kuchini har xil uzatmalarda uning tezligiga bog'liqlik grafigi, tortish karakteristikasi deyiladi (1rasm). Avtomobilning harakat tenglamasi o'nga ta'sir etayotgan barcha kuchlarni bog'likligini ifodalaydi.

Balandlikka chikayotgan avtomobilga tezlanish vaqtida ta'sir etayotgan kuchlarni ko'rib chiqamiz.

rasm. Avtomobilni tortish karakteristikasi

Avtomobilning og'irlik markaziga og'irlik kuchi $G = mg$, tezlanishga qarama



Balandlikka chiqayotgan avtomobilga tezlanish vaqtida ta'sir etayotgan kuchlar.

qarshi hamda ilgarilama harakatlanuvchi, massalar inertsiya kuchi R_i ta'sir etadi.

$$R_i = ta,$$

bu yerda: t —avtomobil massasi (kg), a -avtomobilning tezlanishi (m/s^2).

Avtomobilning g'ildiraklariga M_{kr1} M_{k2} g'ildirashga qarshilik momentlari ta'sir qiladi. Yo'l tomonidan normal P_{z1} , P_{z2} va urinma R_{x1} , 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:

$$R_{x2} - R_{x1} - R_u - R_n - R_v - R_{pr} = 0,$$

yakka avtomobil uchun

$$R_{x2} - R_{x1} - R_u - R_n - R_v = 0$$

$(R_{z1} + R_{i2})f = R_k$ bo'lganligi uchun umumiy holda avtomobilning harakat tenglamasi quyidagicha yozilishi mumkin:

$$R_T - R_u - R_v - R_g = 0$$

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 turdagi avtomobil va mototsikllar ishchi tormoz tizimi bilan jihozlanadi. Ishchi tormoz tizimining boshqarish organi, odatda, tormoz pedali hisoblanadi. Nogironlarga mo'ljallangan avtomobillarda 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 printsipi u ulanganda dvigatelda yonilgi uzatish to'xtatiladi va gazlarni chiqarish quvurlarida tushgich (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'zo'zidan yurib ketishini oldini olishga mo'ljallangan. Odatda, bu tizim ishchi tormoz mexanizmlariga ta'sir qiladi va mexanikaviy po'lat arqon (tros) yuritmal 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 jihozlanmokda.

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. Istesno tariqasida, boshqa iloj qolmaganda karbyuratorli avtomobillarda bu usulni qo'llash mumkin, chunki o't oldirish tizimi o'chirib

qo'yilganda, biror sababga ko'ra, harakatga kelgan avtomobil dvigateli o't olmaydi. Dizel dvigatelli avtomobillarda bunday usulni qo'llash qat'iy 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 (favkulodda).

Xizmat yuzasidan tormozlash deb, avtomobilning tezligini pasaytirish yoki haydovchi oldindan ko'zlagan joyda to'xtatishiga aytiladi.

Tasodifan tormozlash deb, kutilmaganda qatnov qismida paydo bo'lgan yoki kech aniqlangan to'siqni bosmaslik uchun yuqori intensivlik bilan tormozlashga aytiladi.

Tormozlash xususiyatlari bir necha ko'rsatkichlar bilan baholanadi. Bulardan 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 xususiyatining 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 xususiyati ko'rsatkichini ko'rsatganda, odatda, uni aniqlagan sharoit ko'rsatiladi. Avtomobilning tormoz yo'li, uning yoqilgi to'la quyilgan, birga yulovchisi bo'lganda qattik qoplamali gorizental yo'lda soatiga 60 yoki 40 km boshlang'ich tezlikda aniqlanadi. Avtomobilning tormozlashda sekinlashuvini aniqlash uchun maxsus pribordesslerometr qo'llaniladi.

Tormoz yo'li deb, avtomobilni tormozlashni boshlagandan to u to'la to'xtaguncha bosib o'tgan masofaga aytiladi.

To'xtash yo'li deb, to'sikni ko'rgandan to avtomobil to'xtaguncha, avtomobil bosib o'tgan yo'lga aytiladi.

Tasodifan tormozlash jarayonini ko'rib chiqamiz.

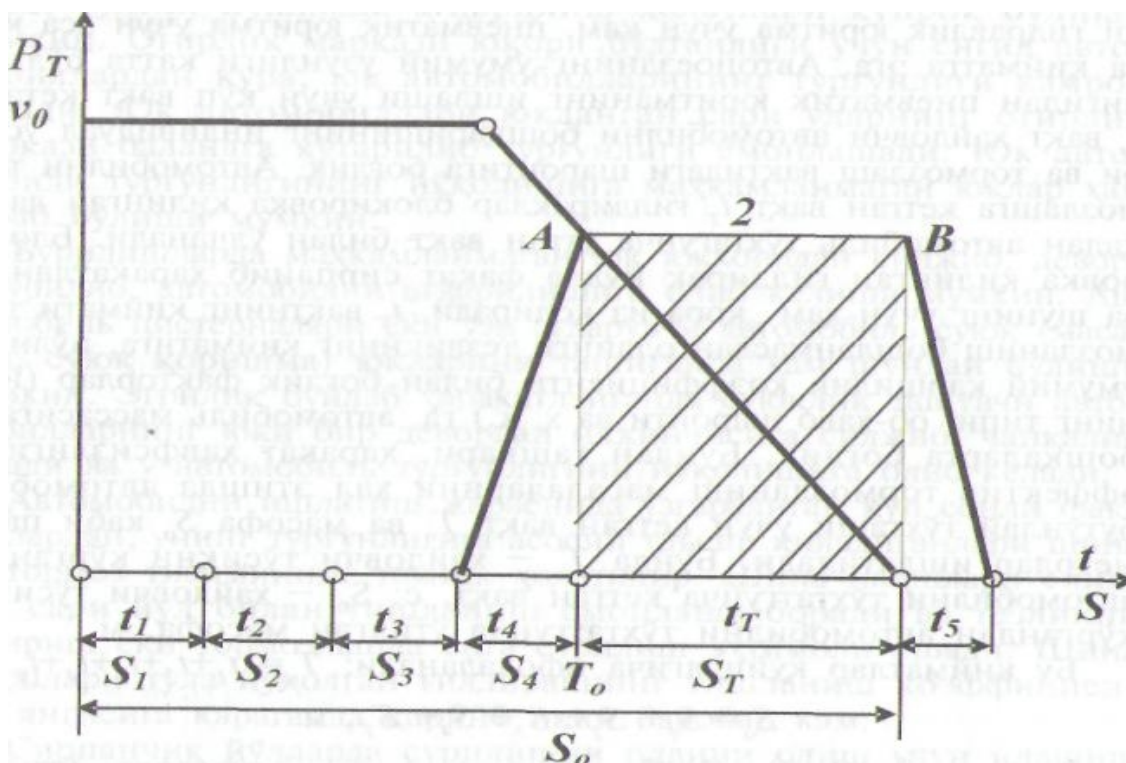
Quyidagi grafikda:

t_1 haydovchi to'siqni ko'rib, tormozlash zarurligi haqida qaror qabul qilguncha ketgan vaqt, ya'ni haydovchining reaksiya vaqti; $t=0,3.. 1$ s;

t_2 haydovchi oyog'ini drossel pedalidan olib, tormoz pedaliga qo'yishi uchun ketgan vaqt;

t_3 tormoz yuritmasidagi ish suyuqligi (yoki havo) inertsiyasini 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

$t_3 = 2...2,5$ s;



7rasm. Avtomobilning tormozlanish protsessi grafigi.

t_4 - tormozlovchi kuchning $R_{T_{max}}$ (A nuqta) gacha o'sishi uchun zarur bo'lgan vaqt $t_4 = 0,5$ s;

t_T - tormozlash uchun ketgan vaqt;

t - avtomobil to'xtagandan so'ng sistemada bosim nolgacha kamayishi uchun ketgan vaqt.

Haydovchining reaksiyasi uning sog'ligiga, asabiga va boshqalarga bog'lik. Ayniqsa, spirtli ichimlik iste'mol qilgan haydovchining reaksiya vaqti katta qiymatga ega bo'ladi, natijada harakat xavfsizligi ta'minlanmaydi. t_2 vaqt ham haydovchining reaksiyasi bilan bog'lik, bo'lib, ma'lum intervalda o'zgaradi. Tormoz yuritmasidagi lyuflarni yo'qartish uchun ketgan vaqt t_3 suyuqlik siqilmaganligi va havoning siqilishi mumkinligi sababli gidravlik yuritma uchun kam, pnevmatik yuritma uchun esa katta qiymatga ega. Avtopoezdning umumiy uzunligi 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 vaqt t_T g'ildiraklar blokirovka qilingan daqiqadan avtomobil to'xtaguncha o'tgan vaqt bilan o'lchanadi. Blokirovka qilingan g'ildirak yo'lda faqat sirpanib harakatlanadi va shuning uchun ham qora iz kodiradi. t_T vaqtning qiymati tormozlanish boshlanmasdan oldingi tezlikning qiymatiga, yo'lning umumiy qarshilik koeffitsienti bilan bog'lik faktorlar (yo'lning tipi, obhavo 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 vaqt T_0 va masofa S_0 kabi parametrlar ishlatiladi. 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 turg'unliklari bo'ladi. Bo'ylama turg'unlikning yo'qolishi avtomobillarda juda kam uchraydi, u juda keskin nishabliklarda sodir etilishi mumkin.

SHuning uchun avtomobil turg'unligi haqida gap ketganda, odatda, uning ko'ndalang turg'unligi ko'zda tutiladi. Avtomobilning turg'unligi bir necha ko'rsatkichlar bilan baholanadi. Bulardan 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'lda harakatlanayotgan avtomobil turg'unligi ko'p hollarda, uning og'irlik markazi balandligi, bazasi, koleyasi, shinalar o'lchami, konstruktsiyasi, holati, yo'ning 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 sifatleri yaxshi bo'lgan yo'llarda ag'darilish holatlari ko'proq bo'lishi mumkin. Og'irlik markazi yuqori bo'lganligi uchun yengil avtomobillardan ko'ra, yuk avtomobillarining turg'unligi kamroq bo'ladi. Yuk avtomobillari yuklangan sari ularning og'irlik markazi balandga ko'tarilib turg'unligi yomonlashadi. Yuk avtomobili turg'unligining yo'qolishiga mahkamlanmagan yuklar ham sabab bo'lishi mumkin.

Burilishlarda maxkamlanmagan yuk yukxonadan siljib, devorga urilib, avtomobilni ag'darilishiga olib kelishi mumkin. Avtomobil tsisternalari yoki o'zi ag'daruvchi avtomobil suyuq (masalan, suyuq qorishma) yuklarni tashiganda ham shunday bo'lishi 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 qiladiganlari 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'lishiga qarshilik ko'rsatadi.

SHibbalangan 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 yasaliishi mumkin. O'zak qattik. qotishmadan aylanishga chidamlik qilib yasaladi. Turumning diametri yengil avtomobillar shinalarida 8—9 mm yuk, avtomobillarning yuk ko'tarish qobiliyatiga qarab 15 mm gacha bo'lishi mumkin. Uzunligi protektor qalinligiga qarab 1030 mm. yo'l bilan kontaktda bo'lgan shina qismida 8—12 dona turum bo'lishi kerak. Turumning chiqib turgan qismi yengil avtomobillarda 11,5 mm yuk, avtomobillarda 3—5 mm bo'lsa, yaxshi foyda beradi.

Avtomobilning boshqariluvchanligi

Boshqariluvchanlik deganda, avtomobilning haydovchi bergan yo'nalish bo'yicha harakatlanishini ta'minlash xususiyatiga aytiladi. 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. Bularidan asosiysi: avtomobilni aylanma harakatlanishida egrilik traektoriyasining chekka qiymati, egrilik traektoriyasi o'zgarishida tezlik qiymatining chekka miqdori, avtomobilni boshqarishda sarflanadigan energiya miqdori, berilgan harakat yo'nalishidan avtomobilni o'zo'zidan chetga chiqish qiymati miqdoridir.

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'irlik va tezlik stabilizatsiya turlari bilan farqlanadi.

Og'irlik stabilizatsiyasi, oldingi osmaning shkvorenini ko'ndalang qiyaligi bilan ta'minlanadi. G'ildirak burilganda,shkvoreнь 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. SHkvoreнь shunday joylashganki, uning yuqori uchi orqaga, pastki uchi esa oldinga yo'nalgan. SHkvoreнь o'qi yo'lni, shina bilan yo'l kontakti oldidan kesib o'tadi. SHuning uchun avtomobil harakatlanish paytida, g'ildirashga qarshilik kuchi, shkvoreнь 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 aytiladi. Avtomobilni o'tuvchanlik qobiliyati ikki guruh ko'rsatkichlar bilan baholanadi: o'tuvchanlikni geometrik ko'rsatkichlari va o'tuvchanlik tayanchtishlanish 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 guruhga 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 komponent va konstruktsiyaga ega, ularning barcha g'ildiraklari yetaklovchi ko'p o'qli bo'ladi, gusenitsali yoki yarim gusenitsali, avtomobil amfibiya va boshqa turdagi 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.

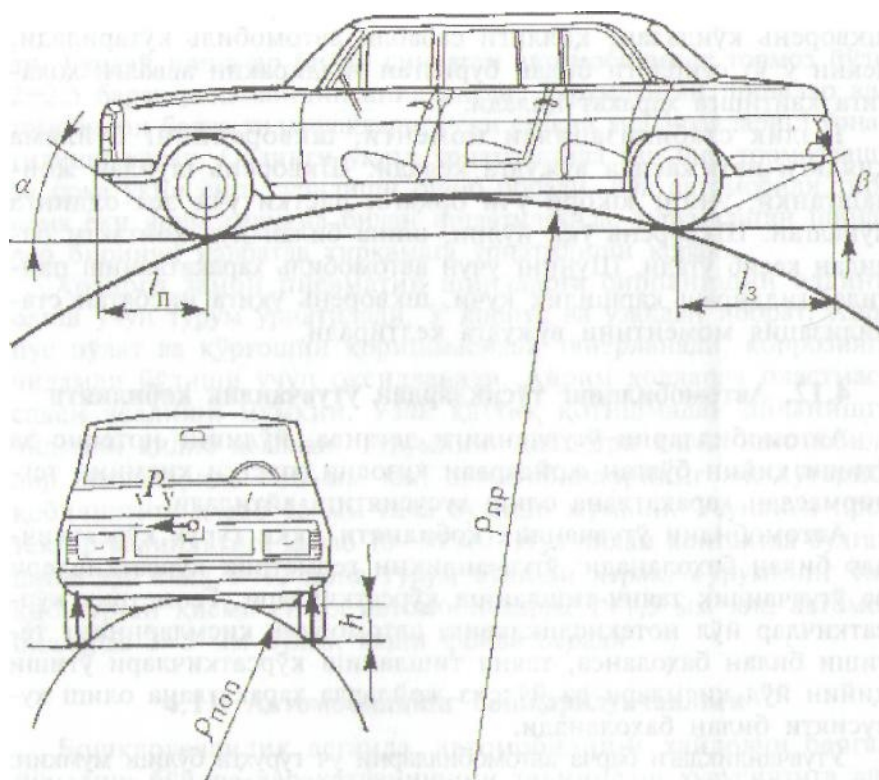
O'tuvchanlikning bo'ylama r_{pr} va ko'ndalang r_{pop} radiuslari bu avtomobilning bazasi (koleyasi) ichida joylashgan eng pastki nuqta va g'ildiraklarga tegizib chizilgan aylana radiusidir. Avtomobil yo'lida joylashgan to'siqlar balandligi va qiyofasini belgilaydi. Ular qancha past bo'lsa, avtomobilning 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'lgan ostonaning 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 ayniksa, osilish (sves) burchagi kichik bo'lgan shahar va shahar atrofi avtobuslari uchun xarakterli (LiAZ677, Ikarus255). O'tish uchun kerak bo'lgan eng kam kenglik avtomobilning kichik radiusda burilishini baholaydi, masalan, karьерlardagi 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 harakatlenganda 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 tayanchtishlanish ko'rsatkichlariga

quyidagilar kiradi:



Avtomobil o'tuvchanligining geometrik ko'rsatkichlari. ρ_{pr} va ρ_{po} 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'irlik 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 avtomobil o'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.

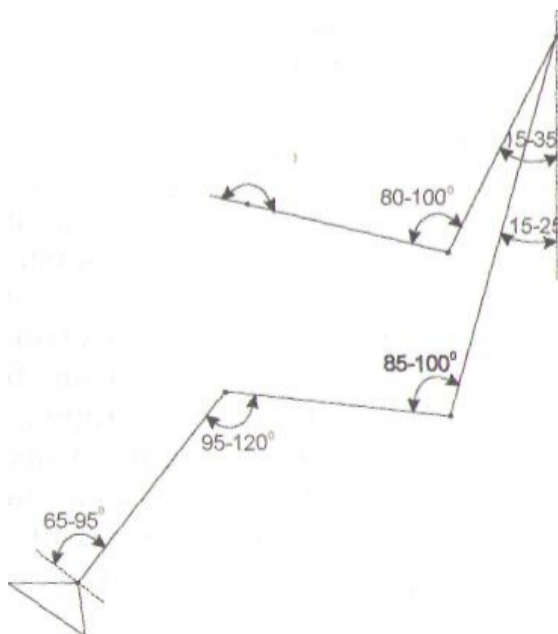
Izning izga tushish koeffitsienti, oldingi g'ildirak izining orqa g'ildirak iziga nisbati bilan aniqlanadi. Oldingi va orqa g'ildirak izlari to'la moe tushganda, orqa g'ildirak oldingi g'ildirak izidan yurgani uchun dumalash qarshiligi eng kam bo'ladi. Oldingi va orqa g'ildirak izlari mos tushmaganda, oldingi g'ildirak qoldirgan iz devorlarini orqa g'ildirak yemirishi uchun qo'shimcha energiya sarflanadi. SHuning

uchun yuqori o'tuvchanlikka ega avtomobillarning orqa o'qiga yakka shina o'rnatiladi va shu bilan g'ildirash qarshiligi kamaytiriladi.

Haydovchining ish o'rni

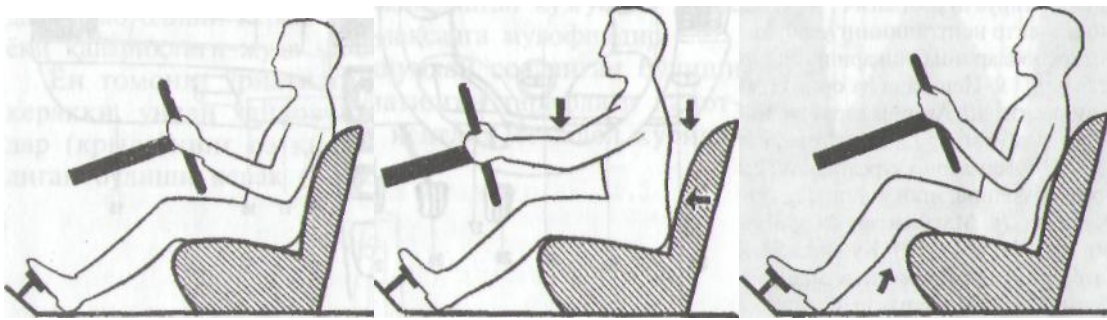
Haydovchining ish o'rni kabinaning o'lchamlari, boshqarish jihozlarini ishga tushirishning qulayligi, o'rindikning holati va boshqaruv jihozlarini o'nga nisbatan joylashuvi, ish o'rnidagi muxitning ergonomik ko'rsatkichlari bilan tasniflanadi. Haydovchining ish o'rni haydovchining antropometrik (odam gavdasining o'lchamlari) va ruxiy fiziologik tasniflaridan kelib chiqqan holda rejalashtirilishi va jixozlanishi kerak. Haydovchini ish o'rnidan foydalanish xususiyatlari maishiy qulaylik (komfortnost') deb nomlanadi.

O'rindiq o'rindiq, taxtasi, yostiqcha, suyanchiq. va amortizatsiyalovchi qurilmadan tashqil 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'rindikda 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).



rasm. Haydovchining o'rindiqda joylashuvining optimal holati

Haydovchining o'rindikda to'g'ri va noto'g'ri o'tirish holatlari pastdagi rasmlarda ko'rsatilgan (rasm).



a)

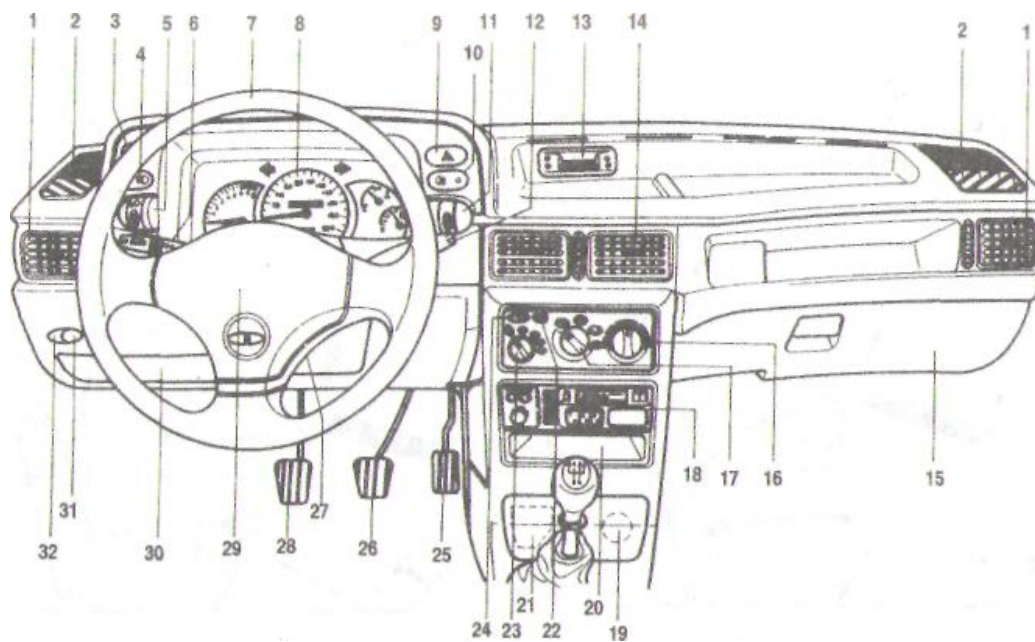
b)

v)

rasm. Haydovchining o'riniqda 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 zamon avtomobillarida birbiridan deyarli farq qilmaydi. Lekin avtomobilning rusumiga qarab, ularning joylashuvi va ishlash asoslari birbiridan 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 asboblari taxtasi va boshqaruv jihozlari 5-rasmda ko'rsatilgan.



rasm. Neksiya avtomobilining boshqaruv jihozlarining joylashuvi: 1. Yon tomorni shamollatish panjarasi; 2. Yon oynaning havo yo'naltirish soplosi; 3. CHiroqning yorug'lik dastalarini yo'naltiruvchi rostlagich; 4. Tumanga qarshi old chiroqlarni ulabo'z'gich; 5. Orqa oyna elektr isitgichining ulabuzgich; 6. Burilish ko'rsatkichlarini va tashqi yoritish asboblari boshqarish g'ildiragi; 7. Rul chamberagi; 8. Asboblari paneli; 9. Peshoyna va orqa oynalar tozalagichlarini va yuvgichlarini boshqarish pishangi; 10. Avariya ishoralarini

ulabo'zgich; 11. Tumanga qarshi orqa fonarni ulabuzgich; 12. Oyna tozalagichning ishlash tsikllarining chastotasini rostlagich; 13. Elektron soat; 14. Markaziy shamollatish panjarasi; 15. Narsalar solinadigan yashik; 16. Havо haroratini rostlagich; 17. Havо taqsimlash rostlagichi; 18. Magnitola; 19. Yondirgichtutatgich; 20. Mayda narsalar uchun tokcha; 21. Kuldon; 22. Xavo konditsionerining ulabuzgichi*; 23. Ventilyator ishlash rejimini almashlab ulagich; 24. Havо aylantirish rejimini ulabuzgich; 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.

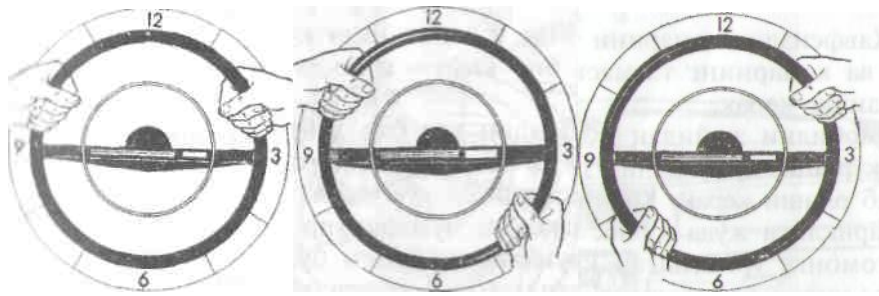
Avtomobilni joyidan qo'zg'atishdan oldin har bir haydovchi orqani ko'rish kuzgularini o'zi egallab turgan holatga mos ravishda sozlab olishi kerak. Kabina ichida joylashgan ko'zguning tekis yoki qavariqligi juda kichik bo'lishi maqsadga muvofiqdir.

Yon tomonga o'rnatilgan ko'zgunlar shunday sozlangan bo'lishi kerakki, undan haydovchiga ko'zgu o'rnatilgan tarafdagi qanotlarning oz qismi va yondagi kenglik bemalol ko'rinadigan bo'lishi kerak

Qo'llar rul chambaragini shunday ushlab turishi kerakki, haydovchi avtomobilni bemalol boshqara oladigan va uzok, vaqt davomida charchamaydigan bo'lishi kerak (rasm).

rasmda ko'rsatilgan qo'llarning holatini vaqtivaqti bilan o'zgartirib turish kerak.

Qo'llarning holatini rasmda ko'rsatilgandek o'zgartirib turish haydovchining umurtqa pogonasini qotib yoki qiyshayib qolmasligini va oxiroqibatda haydovchilarda «Kasb kasalligining» paydo bo'lishining oldini oladi.



rasm. To'g'ri chiziqli

rasm Qo'llarni o'zgartirib turish holatlari
harakatda qo'llarning holati

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 aloxida holatlari bilan ularni tashish (olib yurish) vaqtida insonlar xayotiga va sog'lig'iga, atrof-muxitga zarar yetkazuvchi hamda moddiy boyliklarining buzilishiga yoki umuman yo'q qilinishiga olib keluvchilarga aytiladi.

Xavfli yuklar GOST 1943388 "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 buyyumlarining 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-muxit ko'p zararlanishi 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 xavzalariga neft va ximiya mahsulotlari chiqindilarni tushishi hayvonot dunyosiga, o'simliklarni o'sishiga katta zarar yetkazishi mumkin.

Umuman olganda yuklarni fizik, ximik, biologik xossalari muvofiq odamlarga, texnikaga, qurilmalarga va atrof-ofatlriga 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 "Oranjevuy" (qizg'ich) kitobiga kiritilgan. Bu kitobni yozilishidan qutilgan 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 tashqil 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 xayoti 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'lmagan 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 2539875 yuk avtomobillari, gost

316376 “Avtomobillarga tirkama va yarim tirkamalar ”da talab etilgan holatlarda mos ravishda jixozlanishi bilan chiqarish trubalarini radiator oldida o’ng tomonga ag’darilgan xolda 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 belgisi bilan.
- Ehtiyot uskunalari majmuasi.
- O’t o’chirish jixozi 2 dona
- TV si turiga qarab 2 donadan kam bo’lmagan yurib ketishini qaytaruvchi tayanch.
- Miltillab yonuvchi holatda to’xtash belgisi bilan
- Tibbiyot aptekyasi
- Ko’pgina holatda maxsus ximoya vositalari bilan
- Ximoya nomasi
- Belko’rak va ikki dona xavflilik to’g’risida axborot beruvchi(SIO)chi xavflilik axboroti tizimi.

3. Xavfli yuklarni tashishga tayyorgarlik jarayonlarida transport vositalarini jixozlash bilan yana ularni tashish uchun kulay yo’lanishlarini aniqlash bu yo’lanishlarda harakat xavfsizligini tashqil etuvchi ma’sul tashqilotlar 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’tqaziladigan joylardan iloji boricha uzoqroqdan o’tishni taminlash kerak bo’ladi. Yo’lanishda majburiy va extiyoj 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’lanish bo’yiga yo’l bo’laklarida ruxsat etilgan aloqa tezligi belgilab qo’yiladi. Xuddi shunday yo’lanishdagi xavfli yo’l bo’laklarini aloxida qayd etilgan bo’lishi kerak.

Tanlangan yo’lanish ma’sul bilan kelishiladi va quyidagi xujjatlar toyyorlanadi.

1. Xavfli yuk tashuvchi transport vositasi sertifikatini 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 xolda 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 xolda o'nga 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 rioya etish so'raladi.

Yo'lanishda transport vositasida nosozliklar paydo bo'lgan yoki xalokatli holatlar yuzaga kelgan xollarda tezda transport vositasi xavfsiz joyni tanlangan xolda aksincha uni iloji bo'lmasa yo'l bo'lagida tezda transport bo'lagida transport vositasini ximoyalovchi to'siq ya'ni xalokat 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'rnatilgan 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. Jarohatlarda va qon oqishda birinchi tibbiy yordam ko'rsatish. Nafas olish va yurak urishi to'xtaganda birinchi yordam ko'rsatish.

Yo'ltransport 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'ltransport 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% tashqil 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'ltransport hodisalarida o'lganlarning taxminan 17% ning sababi qon oqish, nafas bug'ilishi va boshqa lozim bo'lgan tibbiy tez yordam ko'rsatilmagan holatlar tufayli ro'y bergan. Yo'ltransport hodisalarida og'ir shikastlanganlarning 60% fojea joyiga, 8 % davolash muassasasi yo'lida o'limi aniqlangan.

Yo'ltransport hodisasiga jabrlanganlarning shikastlanish darajasiga qarab jinoyat ko'rib chiqiladi. YTH oqibatida jabrlangan shaxs o'lganda haydovchiga juda katta javobgarlik yuklatiladi. YTH da o'lganligini aniqlash uchun, hodisadan keyin

odam o'lgangacha o'tgan muddat bilan aniqlanadi. Turli mamlakatlarda bu muddat turlicha belgilangan. Masalan: Polsha va Vengriyada bu muddat 2 kun, Avstriyada 3 kun, Frantsiyada 6 kun, Italiya, Rossiya va O'zbekistonda 7 kun deb belgilangan. BMT Yevropa iqtisodiy komissiyasining belgilashicha, avariya dan keyingi 30 kun orasida o'lganlar, YTH oqibatida o'lganlar hisoblanadi.

Jinoiy javobgarlik kodeksiga asosan og'ir tan jarohati, uncha og'ir bo'lmagan va yengil jarohatlarga bo'linadi. YTH da haydovchining javobgarligi ana shu jarohatlanish darajasi bilan belgilanadi.

Og'ir tan jarohatlariga, hayot uchun xavfli bo'lgan, eshitish, ko'rish gapirish, qo'li, oyog'ini yo'qotgan, sog'ligi izdan chiqqan, mehnat qobiliyatini 35% ga yo'qotganlar hisoblanadi.

Uncha og'ir bo'lmagan tan jarohatlariga hayot uchun uncha xavfli bo'lmagan, tan a'zolari va funksiyalari yo'qolmagan, sog'ligi 4 haftadan ko'proq muddatda izdan chiqqan, mehnat qobiliyatini 1535% gacha yo'qotganlar hisoblanadi.

Engil tan jarohatlariga sog'ligini yo'qotib, 28 ko'ngacha davolangan va mehnat qobiliyatini 15% gacha yo'qotganlar kiradi.

Barcha transport vositalarining haydovchilari O'zbekiston Respublikasi Sog'liqni saqlash vazirligi tomonidan belgilangan tartibda tibbiy ko'rikdan o'tishlari shart. Har bir haydovchi haydovchilik guvohnomasi olishdan oldin va 6,1 jadvalda keltirilgan muddatlarda tibbiy ko'rikdan o'tadilar. Transport vositalarining haydovchilarini dastlabki tarzda majburiy va keyinchalik vaqtivaqti bilan tibbiy ko'riklardan, shu jumladan, yo'lga chiqish oldidan va yo'ldan qaytgandan keyin tibbiy ko'riklarda o'tish «Yo'l harakati xavfsizligi to'g'risidagi» qonunning 17-moddasida ham keltirilgan.

Agar davlat yo'l harakati xavfsizligi va transport korxonalaridagi mansabdor shaxslarda haydovchining sog'ligiga nisbatan shubha bo'lsa, o'nga belgilangan muddatlardan oldin tibbiy ko'rikdan qayta o'tish uchun yo'llanma berilishi mumkin. Haydovchilarni tibbiy ko'rikdan qayta o'tish haqidagi qaror DYHXX boshqarmasiga bo'lim va bo'linmalari boshliqlari va ularning o'rinbosarlari, ular bo'lmaganda esa ichki ishlar bo'limi boshlig'i va ularning o'rinbosarlari tomonidan qabul qilinadi.

№	Transport vositalarining nomlari va tasniflari	Tibbiy ko'rik muddati
1.	Barcha turdagi mototsikl va mopedlar	3 yilda 1 marta
2.	To'la og'irligi 3500kgdan oshmaydigan, o'rindiqlari haydovchilarnikidan tashqari 8 dan oshmagan avtomobillar «V» toifasi	3 yilda 1 marta
3.	Yuk tashiydigan, to'la og'irligi 3500 kg dan oshadigan avtomobillar, «S» toifasi	3 yilda 1 marta
4.	Yo'lovchilarni tashishga mo'ljallangan va o'rindig'i haydovchilarnikidan tashqari 8 ta bo'lgan avtomobil «D» toifasi	3 yilda 1 marta
5.	SHatakchi transport vositalari tarkibi V, S yoki D, Ye toifalari	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 turdagi haydovchilar: stajirovkani o'tgan, haydovchi huquqiga ega nogiron 55 yoshga to'lgan erkaklar, 50 yoshga to'lgan ayol haydovchilar, ulug' vatan urushi qatnashchilari	1 yilda 1 marta 2 yilda 1 marta

17.1. 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. YTH da ko'pincha jarohatlar ezilgan, yirtilgan bo'ladi. Bunday jarohatlar ancha og'ir bo'ladi. Bu jarohatlar atrofida ko'p miqdorda faoliyatsiz to'qimalar bo'ladi. Ular o'z vaqtida olib tashlanmasa iflosligi natijasida hayot uchun xavfli juda og'ir kasalliklar stolbnyakyoki gangrenaga olib kelishi mumkin. Bu asosan jarohat atrofidagi kirlardan qonga kasallik keltirib chiqaruvchi mikroblarning tushishi natijasida vujudga keladi.

Jarohatdagi mikroblarni yo'qotish yoki kuchsizlantirish tadbiriga antiseptika, mikroblar jarohatga tushishini oldini olishga aseptikadeyiladi.

Jarohatga imkoni boricha toza yuvilgan qo'l bilan ishlov beriladi. Agar buni iloji bo'lmasa qo'lni spirt, benzin bilan artib tirnoqlarga yod surtiladi. Jarohat atrofiga yod, spirt yoki etillanmagan benzinni ehtiyotlik bilan surtish kerak. Agar bu vositalar jarohatga tushsa uni kuydirib, bitishini qiyinlashtiradi.

Agar jarohatdan qon oqayotgan bo'lsa avval qon oqishini to'xtatib keyin o'nga 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, o'nga 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'loyoqning ko'p qismi shikastlanganda o'nga bog'lov qo'yilgandan keyin harakatsizlantirish kerak.

Bog'lov yopishtirib qo'yilishi, lekin qismasligi kerak. Bog'lov qo'yishda eng yaxshisi individual bog'lov paketidan foydalanish ma'qul, chunki unda steril bog'lov materiallari bor. Yo'lda birinchi tibbiy yordam ko'rsatishda qo'l ostida bog'lov materiallari bo'lmaganda, qo'l keladigan materiallardan: matolar, yo'l aptechkasi, uy aptechkasi va boshqalardan foydalanish mumkin.

17.2. Tibbiy yordam ko'rsatish tartibi va tashqil qilish printsiplari

Yo'ltransport hodisasida shikastlanganlarga tibbiy yordam ko'rsatish 3 bosqichda amalga oshirish ko'zda tutiladi:

Birinchi hodisa joyida. Bu o'zi o'ziga yordam ko'rsatish va hodisa joyida bo'lgan odamlarning yordami, hamda chaqirilgan tibbiyot xodimlari ko'rsatgan yordamdan iborat.

Ikkinchisi shikastlanganlarni davolash muassasiga olib borishda yo'lda ko'rsatiladigan yordam.

Uchinchi davolash muassasasidagi yordam.

Davolashprofilaktika korxonalarini, avtomobil yo'llarining qismlariga birkiritish va bu yo'llarda tibbiy yordam olishni bildiradigan 6.1 va 6.2 yo'l belgilari bilan belgilab qo'yish ko'zda tutilgan. Tibbiyot xodimlari boshqaradigan avtomobillarga o'rnatish uchun taniqlik belgi mavjud. Bunday belgilar yo'ltransport hodisasida shikstlanganlarga malakali yordam ko'rsata oladigan hakimlarning (vrach) avtomobillariga o'zlari xohish bildirgan taqdirda o'rnatiladi. Bunday hakimlar ro'yxatini davolash muassasasining bosh hakimi tuzadi va joylardagi sog'liqni saqlash tashqilotlari 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.

17.3. Tibbiy yordam ko'rsatish talabi

Yo'llarda harakatlanish qoidalarining 5.1 bandiga asosan, yo'ltransport hodisasi sodir bo'lganda haydovchi: darhol to'xtashi, transport vositasi majburan to'xtaganini bildiruvchi chiroqni yoqishi yoki belgi o'rnatishi, transport vositasini va hodisaga dahldor buyumlarni kuzgatmasligi, shikastlanganlarga birinchi tibbiy yordam berish uchun zarur choralarni ko'rishi, "tez tibbiy yordam" xizmatini chaqirish, agar buning imkoni bo'lmasa, shikastlanganlarni o'z transportida yoki boshqa yo'lovchi transportida yaqin oradagi davolash muasssasasiga olib borishi, u yerda o'z ismini, transport vositasining davlat raqamini aytishi va voqea sodir bo'lgan joyga qaytib kelishi shart.

Bu qoidalarga rioya qilmagan haydovchilar jinoiy javobgarlikka tortiladilar.

17.4. Bemornimashinadan chiqarish, ko'tarish va tashish

Yo'lda avtomobil fojiasi sodir bo'lganda, mashina ichidagi shikastlangan kishiga birinchi tibbiy yordam berish uchun, avvalo uni mashinadan ehtiyotkorlik bilan olib chiqish va yechintirib, keyin yordam berish kerak. Buning uchun shoshmasdan birinchi navbatda mashina ichida odam ko'p bo'lsa, ularninghammasini ko'rib, qay biri og'ir shikastlanganligini aniqlab va o'nga birinchi navbatda tezda yordam berish kerak. Tez kelayotgan mashina to'siqqa urilganda ichidagilarning oyoq yoki qo'llari mashina qismlari orasiga qisilib qolishi mumkin. Bunday hollarda iloji boricha bemorga ozor bermasdan olib chiqiladi. Buning uchun temir asboblari, montirovka, lom va boshqalardan o'rinli foydalanish mumkin.

SHikastlangan odamni mashinadan olib chiqishdan oldin uning qaeri

jarohatlangan yoki shikastlanganligini aniqlash va shunga qarab yordam berishni tashqil 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'rabchirmab 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 o'nga birinchi tibbiy yordami ko'rsatiladi. Bemorni mashinadan olib chiqishga ikki yoki uch kishi qatnashishi kerak, buning uchun haydovchi va yo'lovchilar yordamlashishi zarur.

17.5. 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 choratadbiri 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 panjasi 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 1520 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 oyoqqo'lining yirik arterial tomirlari shikastlanganda, qon oqishini vaqtincha to'xtatishning asosiy usulidir. Jgut son, boldir, yelka va bilakka solinadi. Tasmason rezina jgut bir uchida metallan yasalgan ilgagi va ikkinchi uchida zanjirchasi bo'lgan uzunligi 11,5 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 oyoqqo'lning nerv stvollarini ko'proq shikastlanib qoladi. Jgut yetarlicha qattiq solinmasa bu xolda aretrial qon oqishi kuchayadi, chunki bunda oyoqqo'lning nerv stvollaridan venalarigacha bosilgan bo'ladi.

Jgut solingan kuni, soati va daqiqasi yoziladi, qog'oz jgut ostiga ko'rinib turadigan qilib qistirib qo'yiladi. Jgut bog'langan oyoq, qo'lni, ayniqsa, qishda issik qilib o'rab qo'yiladi, biroq uni grelka bilan isitish mumkinemas. Jgut qo'yilgandan so'ng 2 soat o'tgan hollarda arteriyani barmoq bilan bosish, jgutni astasekin, pulsni hisoblab turib 510 daqiqaga bo'shatish va uni avvalgi joyining yuqog'irog'idan yana solish kerak. Jgutni mu'ayyan tariqa vaqtincha yechish har soatda zararlangan kishiga jarrohlik yordam ko'rsatishga qadar takrorlanadi va har gal bu haqida yozib boriladi. Naysimon jgut uchida zanjirchasi va ilgagi bo'lmasa uchlari tugun qilib bog'lanadi.

Jarohatdan astasekin oqim bilan pul'satsiya qilmay oqib chiqadigan to'qqizil 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.

17.6. Nafas olish va yurak faoliyati to'satdan to'xtab qolganda birinchi tibbiy yordam ko'rsatish.

Yo'lda shikastlanish sodir bo'lganda (elektr tokidan zararlanganda, suvga 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 1618 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'lmaganda 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 imkoni 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

BOGLASH UCHUN SHAHSIY PAKET



Кон оқининг каттек қисиб боғлаш билан тўхтатиш



ЖАРОХАТНИНГ БЕЛГИЛАРИ

- 1.Тери қоптамаси ёки шиллик пардаларнинг ахлитлигини бузилиши
- 2.Кон оқини
- 3.Оғриқ


АСЕПТИК БОГЛАМНИ БОГЛАШ ҚОНДАСИ

Жароҳатдан ҳеч қандай суяклар билан ювмиш, унга қул тепсини, ушғири кийим пардаларини, бетсиз жасларини ва бошқа нарсаларини оғиш мумкин эмас.

Жароҳатнинг четлари ва унинг атрофидаги тери юзасини йод сурьмага, боғлаш учун шахсий пакетдан фойдаланиб жароҳатга асептик боғламни боғлаш, жароҳатланган юза қалти бўлса, асептик боғламни боғлаш керак.




ҚОН ОҚИНИНГ ТЎХТАТИШ УСУЛЛАРИ




ЖУГУТ ҚЎЙИШ ҚОНДАЛАРИ

Қўю-оқлар жароҳатлангандаги қуриқ қон оқинини тўхтатиш учун жуғут ёки бурғичдан фойдаланилади. Улар қўйилган вақти махсус ёзишмада кўрсатилган ҳолда, жароҳатдан юқорида қалса ёки сонга бетосига кийим боши ёки махсус ювмошқ боғламни устидан 1,5 соат муддатга қўйилади.

Тезсани букниш йўли билан қон оқинини тўхтатиш



Жугут (бурגיע) ёрдамида қон оқинини тўхтатиш



NAFAS OLISH VA YURAK URISHI TO'XTAGANDA BIRINCHI YORDAM KO'RSATISH

ЕЛКА СУЯГИНИНГ КЎРИНИШИ



ЕЛКА СУЯГИНИНГ ҚЎЛТИҚВОСТИ ҚИСМИДАН ЧИҚИШИ



СУЯК СИНИШНИНГ КЎРИНИШЛАРИ:

елка суяги;



сон суяги.



СУЯКЛАР СИНИГАНДА ШИНАЛАР ҚЎЙИЛИШИ:



СУЯК ЧИҚИШИНИНГ ХАРАКТЕРЛИ БЕЛГИЛАРИ

- 1.Елким қўриқинишнинг ўзгариши.
- 2.Қўю-оқларнинг пайдоқилиш қонитларидан буюб қоллиши.
- 3.Кон оқини ва синишнинг шилликсизлиги қанярк пайдо бўлиши.
- 4.Қўю-оқлар ўрнинини ўзгариши.
- 5.Шилликсизлиги бўғида фоно харакатларини йўқотиши ёки четланганлиги.

БИРИНЧИ ЁРДАМ

Суюклар чиққанлигини барча қўриқиниш чиккан суюкларни тўриданга харакат қилмаслик керак. Чиккан сўя ёки оёқда шина ёки қимирдан инсониятнинг берайқадан болма қўйиб, жароҳатланган шилли дилотини мувожазсизга жўлатиш керак.

ШИНА ҚЎЙИШНИНГ ҚОНДАЛАРИ

Шиналар суюклар синишига қўю ва оғиларини қимирмайлигини ҳолати келтириш учун қўйиладил. Шиналар босқатга қайин ёки янвалдан боғлаш билан боғлаш устидан қўйилади. Қўю ва оғилар синишда, уларни қимирмайлигини қилиб вақтинча боғлаб қўйиш керак.

Шина қилиш иккита бўлиши: бири синиш жойдан юқори, иккинчиси пастдан қимирмайлигини ҳолати қилиб қўйилади. Шиналар синишдан қўю ёки оғиларга қўйишдан аввал, қўю ва оғиларнинг соғ қисмига мос қилиб тўйирилади.

Умртқа суяги синишда оғир қиласи ҳисобланадилар. Уларни оғра қараб ётган ҳолатларда қаттик, тўқимали замбиллардан ёки шина тахта устидан бир жойдан боғлаб қойиб ётқизиш мумкин.

Елка суяги

Тоғ суяги синишда шилликсизлигини оғири қараб ётган ҳолатларда қаттик, тўқимали замбиллардан ёки шина тахта устидан тўқимали бўлган қолда тўқим. Ётган дилотини мувожазсизга қўйиладил. Бушнинг тезсанилар оғириқ бирор қилиш-боғлаш талагани ҳолда қўйиб қўйилади.

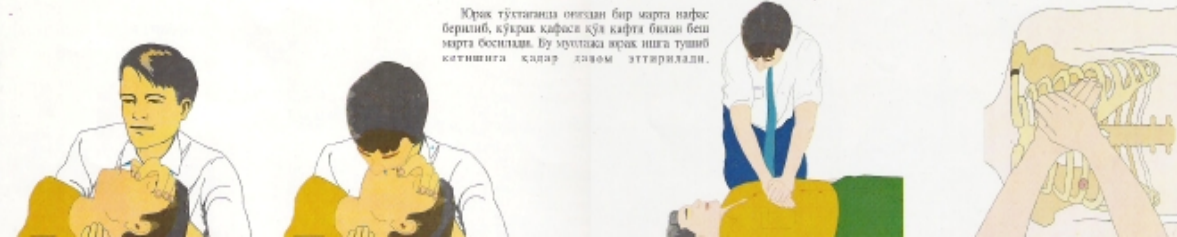


Сот ва сон суюклари



SATISH

Қуриқ тўғиридан оғиридан бир марта нафас бериш, иккунда қайси қўю қайта ётган беш марта босиладил. Бу усуллар ярақ шина тўйиб қотишига қандар давом эттириладил.



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’ltransport 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 halokatlarning 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;
moddiy;
ma'muriy;
jinoiy.

Axloqiy javobgarlik. Haydovchimehnat shartnomasida ko'rsatilgan vazifani bajarmagan, ichki tartibqoidalarga 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 121131, 133143, 147 va 148 moddalarda o'z aksini topgan:

28modda. Maxsus huquqdan maxrum qilish

Muayyan shaxsni o'nga berilgan maxsus huquqdan (transport vositalarini boshqarish huquqidan, ov qilish huquqidan) maxrum qilish chorasi tuman (shahar) sudining ma'muriy ishlar bo'yicha sudbiyasi tomonidan uch yilgacha muddatga qo'llaniladi. Bunday huquqdan mahrum qilish muddati o'n beshkundan kam bo'lmasligi kerak.

Nogironligi sababli transport vositalarini foydalanadigan shaxslarga nisbatan transport vositalarini boshqarish huquqidan maxrum qilish chorasi qo'llanilishi mumkin emas, transport vositalarini alkagol ichimlikdan, giyoxvandlik vositasi ta'siridan mast bo'lgan xolda yoki o'zgacha tarzda mast bo'lgan yo'ltransport 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.

31modda. Ma'muriy javobgarlikni yengillashtiruvchi holatlar

ma'muriy javobgarlikni yengillashtiruvchi holatlar jumlasiga quyidagilar kiradi:

- 1) aybdorning o'z qilmishidan chin ko'ngildan pushaymon bo'lishi;
- 2) aybdorning huquqbuzarlikninig zarali oqibatlari oldini olish, yetkazilgan ziyonni ixtiyoriy rivishda to'lashi yoki keltirilgan zarani bartaraf etishi;

- 3) huquqbuzarlikning kuchli ruxiy hayajon ta'siri ostida yoki majburlov ta'sirida yoxud xizmat yuzasidan, moddiy yoki boshqa jixatdan qaramligi ta'siri ostida sodir etilishi;
 - 4) huquqbuzarlikning taxdid yoki majburlov ta'sirida yoxud xizmat yuzasidan, moddiy yoki boshqa jixatdan qaramligi ta'siri ostida sodir etilishi;
 - 5) huquqbuzarlikning voyaga yetmagan shaxs tomonidan sodir etilishi;
 - 6) huquqbuzarlikning xomilador ayol yoki o'n to'rt yoshgacha bo'lgan bolasini yakka o'zi tarbilayotgan shaxs tomonidan sodir etilishi.
- Ma'muriy huquqbuzarlik to'g'risida ishni ko'riyub chiquvchi organ (mansabdor shaxs)boshqa holatlarni ham javobgarlikni yengillashtiruvchi holat deb topish mumkin.

33modda. Yengilroq ma'muriy jazo chorasining Qo'llanilishi

Organ (mansabdor shaxs) ma'muriy jazo chorasini qo'llanayotganda javobgarlikni yengillashtiruvchi holatlarni va huquqbuzarning moddiy axvolini inobatga olgan g'olda sababini albatta ko'rsatib turib ushbu Kodeksning Maxsus qismidagi moddalarning jazo belgilash qismida nazarda tutilgan eng kam jazodan ham yengiroq jazo chorasini qo'llanilishi mumkin.

36modda. Ma'muriy jazo qo'llanish muddatlari

Ma'muriy jazo huquqbuzarlik sodir etilgan kundan boshlab, davom etayotgan huquqbuzarliklar uchun esa, huquqbuzarlik anaqlangan kundan boshlab kechiktirmay qo'llanilishi mumkin.

Jinoyat ishini qo'zg'atish rad etilgan yoki jinoyat ishi tutatilgan bo'lsayu, 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. 62111son qonuni taxriridagi qism.)

Ushbu moddada nazarda tutilgan muddatlar ashyolari bojxanamunosabatlarini tartibga soladigan qonun xujjatlari asosida musodara qilish hallariga nisbatan tatbiq etilmaydi.

37modda. Tugaganidan so'ng shaxs ma'muriy jazoga tortilmagan deb hisoblanadigan muddat

Basharti ma'muriy jazoga tortilgan shaxs shu jazoni o'tash muddati tugagan kundan boshlab bir yil mobaynida yangi ma'muriy huquqbuzarlik sodir etmagan bo'lsa, mazkur shaxs a'muriy jazoga tortilmagan deb xisoblanadi.

123modda. 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.

124modda. Transportda yong'in havfsizligi qoidalarini buzish

Transportda belgilangan yong'in xavfsizligi qoidalarini buzish, fuqorolarga eng kam ish haqqining ikkidan bir qismida bir baravaricha, mansabdor shaxslarga esabir baravaridan uch baravarigacha miqdorda jarima solishga sabab bo'ladi.

125modda. Transport vositalaridan foydalanish qoidalarini buzish

Haydovchilar va yo'lovchilarning motoshlemlardan foydalanish qoidalariga rioya etmasligi, eng kam ish xaqining yigirmadan bir qismi miqdorida jarima solishga sabab bo'ladi.

Haydovchilarning foydalanish man etiladigan darajada nosozlik bo'lgan transport vositalarin boshqarish ,eng kam ish haqining uchdan bir qismigacha miqdorda jarima solishga sabab bo'ladi.

Haydovchilarning davlat texnika ko'rigidan o'tmagan yoki belgilangan tartibda ro'yxatdan o'tkazilmagan yoxud tormoz tizimida yoki rul' boshqaruvida yoxud ulovchi qurilmada nosozligi bo'lgan, xuddi shuningdek ishlayotganida tashqariga chiqarayotgan ifloslantiruvchi moddalarning miqdori, shuningdek shovqin darajasi belgalangan normadan ortiq bo'lgan yoxud tegishli ruxsati bo'lmay turib qayta jixozlangan transport vositalarini boshqarish, eng kam ish haqining ikkidan bir qismigacha miqdorda jarima solishga sabob bo'ladi.

Foydalanish belgilangan tartibda man etilgan tiransport vositalarning xuddi shuningdek davlat raqam belgisi o'zboshimchalik bilanechib olinishi yoxud davlat raqam belgisi yasama yoki o'zga usullarida o'zgartirilgan transport vositalarin boshqarish, eng kam ish xaqining uch baravaridan besh baravarigacha miqdorda jarimi solishga sabob bo'ladi.

Korxonalar, muassasalar va tashqilotlarga qarashli transport vositalrini ishdan tashqari vaqtda ulardan foydalanish shartlariga muvofiq keladigan tarzda maxsus jixozlanmagan joyda saqash, fuqorolarga yeng kam ish xaqining ikkidan bir qismidan bir baravarigacha, mansabdor shaxslarga esa – bir baravaridan ikki baravarigacha miqdorda jarima solishga sabab bo'ladi.

Ushbu kodeksning 125,126,127,128,129,130,131,133,134,135,136,139,140,141, moddalarida transport vositalari deyilganda barcha turdagi avtomobillar va traktorlar, shuningdek mototsikllar va boshqa mexanik transport vositalarnini tushunmoq kerak.

126modda. Ko'zqusimon va tusi o'zgartirilgan (qoraytirilgan) nostandart oynalar o'rnatilgan transport vositalaridan foydalanish

Ko'zgusimon, shuningdek tegishli davlat standartlarida belgilangan normalarni buzgan holda tayyorlangan tusi o'zgartirilgan (qoraytirilgan) o'ynalir o'rnatilgan transport vositalaridan foydalanish, eng kam ish haqqinign bir baravari miqdorida jarimi solishga sabab bo'ladi. (O'zR 20.08.1999)y. 8321 son qonuni tahriridagi qism)

**127modda. Transport vositalarining tovush chiqaruvchi
va yorituvchi qurilmalaridan foydalanish qoidalarini
buzish**

Tovush signalini sababsiz berish, transport vositalariga uni ishlab chiqargan korxonada nazardatutmagan tovush chiqaruvchi va yorituvchi qurilmalarni o'rnatish, xuddi shuningdek ularni o'zgartirib o'rnatish, eng kam ish haqqining bir birivari miqdorida jarima solishga sabab bo'ladi. (O'zR 20.08.1999 y. 8321son qonuni taxriridagi qism)

Tegishli ruxsat oomiy turib transport vositalariga tovush chiqaruvchi va yorituvchi maxsus qurilmalarni o'rnatish., ana shu qurilmalarni musodara qilib, fuqorolarga eng kam ish haqqining baravaridan besh baravarigacha uch baravarigacha, miqdorga jarima solishga sabab bo'ladi. (O'zR 20.08.1999 y 8321son qonuni tahrirdagi sanksiya)

**128modda. 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 chiziq'larga rioya etmasligi, odam tashish. Transport vositalarini quvib o'tish, jamoat transporti to'xtaydigan bekatlar yoki piyodalar o'tish joylaridan yurish qoidalarini, sutkaning qorong'u davrida yoki ko'rish cheklangan sharoitlardayoritish asboblaridanfoydalanish qoidalarini buzishi shuningdek, yo'lovchilarga loy sachiratishi, eng kam ish haqqining ikkidandan bir qismidan bir baravarigacha miqdorda jarima solishga sabab bo'ladi.

Ushbu moddaning birincha qismida ko'rsatilgan huquqbuzarlik uchun ma'muriy jazo chorasi qo'llanilganidankeyin bir yil davomida xuddi shu moddaning birinchi qismida nazarda tutilgan har qanday huquqbuzarliklarnisodir etish, (O'zR 13.12.2002 y. 447 II son qonuni taxriridagi dispozitsiya), (oldingi taxrirda qarang) – eng kam ish haqqining 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'sqinliksiz harakat qilish huquqidan foydalanadigan transport vositalarining o'tib ketishiga xalaqit berish yoxud avriya holati yuzaga kelishi olib borgan, yani yo'l harakatining boshqa

qatnashchilari tezlikni, harakat yulanishi 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. 549I son qonuni taxriridagi qism)

Bir yil mobaynida ushbu moddaning birincha qismida nazarda tutilagan huquqbuzarliklardan to'rtasini va undan ko'rog'ini sodir etish – eng kam ish xaqining uch baravari miqdorida jarima solishga yoki transport vositasini boshqarish huquqidan olti oy muddati mag'rum etishga sabab bo'ladi. (O'zR 26.12.1997 y. 549I son qonuni tahriridagi qism), (O'zR 13.12.2002 Y. 447II son qonuni tag'riridagi sanksiya), (oldingi taxrirda qarang)

**1281 modda. Transport vositasini boshqarish
vaqtida haydovchilarning telefondan foydalanishi
(O'zR 26,12,2006 y. O'Rq73 son qonuni tahriridagi modda)**

Transport vositasini boshqarish vaqtida haydovchilarning telefondan foydalanish,eng kam ish haqining bir baravari miqdorida jarima solishga sabab bo'ladi.

Xuddi shunday huquqbuzarlik ma'muriy jazo qo'llanilganda keyin bir yil davomida takror sodir etilgan bo'lsa, eng kam ish haqining ikki baravaridan uch baravarigacha miqdorida jarima solishga yoki transport vositasini boshqarish huquqidan olti oygacha muddatga maxrum etishga saba bo'ladi.

**130modda. Transport vositalari haydovchilarning
temir yo'lining o'tish joylaridan o'tish qoidalarini
buzishi**

Transport vositalari haydovchilarning temir yo'lining o'tish joylaridan o'tish qoidalarini buzishi, eng kam ish haqining bir baravaridan ikki baravarigacha miqdorida jarima solishga sabab bo'ladi.

Xuddi shunday huquqbuzarlik ma'muriy jazo qo'llanilganidan keyin bir yil davomida takror sodir etilgan bo'lsa, eng kam ish haqining ikki baravaridan besh baravarigacha miqdorida jarima solishga yoki transport vositasini boshqarish huquqidan olti oydan bir yilgacha muddatga maxrum etishga sabab bo'ladi. (O'zR 26.12.1997 y. 549Ison qonuni taxriridagi qism)

131modda. Transport vositalarini mast xolda boshqarish

Haydovchilarning transport vositalarini alkagolli ichimlikdan, giyoxvand modda ta'sirida yoki o'zgacha tarzda mast xolda boshqarish, eng kam ish haqining besh baravaridan yetti baravarigacha miqdorida jarima solishga yoki transportvositasini boshqarish huquqidan bir yildan ikki yilgacha muddatga maxrum etishga sabab bo'ladi. (O'zR26.12.1997 y.549Ison qonuni taxriridagi qism)

Xuddi shunday huquqbuzarlik ma'muriy jazo qo'llanilgandan keyin bir yil

davomida takror sodir etilgan bo'lsa, transport vositasini boshqarish huquqidan uch yil davomida takror sodir etilgan bo'lsa, transport vositasini boshqarish xuquqidan uch yil muddatga mahrum etishga sabab bo'ladi.(O'zR 26.12.1997 y. 549Ison qonuni tahriridagi qism)

O'zR 26.12.1997 y. 549Ison qonuniga muvofiq ikkinchi qism uchinchi deb hisoblansin

Transport vositalarini boshqarish huquqi bo'lmagan shaxslarning transport vositalarini alkagolli ichimlikdan, gayoxvandmodda ta'siridan yoki o'zgacha tarzda mast xolda boshqarish,

Eng kam ish haqining yetti baravarimaqdorida jarima solishgasabab bo'ladi. (O'zR 26.12.1997 y. 549Ison qonuni tahriridagi qism)

Alkagolli ichimlikdan, giyoxvand modda ta'siridan yoki o'zgacha tarzda mast tarzda mast shaxsga transport vositasini boshqarishni topshirish,eng eng kam ish haqining besh baravari miqdorda jarima solishga yoki transport vositasini boshqarish huquqidan ikki yildan uch yilgacha muddatga maxrum etishga sabab bo'ladi.

133 modda. Transport vositalari haydovchilarning yo'l harakati qoidalarini buzishi jabrlanuvchiga yengil tan jaroxati yoki ancha miqdorda moddiy zarar yetkazilishiga olib kelishi

Transport vositalari haydovchilarning yo'l harakati qoidalarint buzishi jabrlanuvchiga yengil tan jaroxati yoki ancha miqdorda moddiy zarar yetkazishiga olib kelsa, lekin ancha miqdorda moddiy zarar yetkazmasi, eng kam ish haqining uch baravaridan besh baravarigacha miqdorda jarima solishga yoki transport vositalarini boshqarish huquqidan bir yildan uch yilgacha muddatga maxrum etishga sabab bo'ladi.

Ancha miqdordagi moddiy zarar deganda, eng kam ish haqining besh baravari maqdoridan oshib ketgan zarar tushuniladi.

134 modda. Haydovchilarning yo'l harakati qoidalarini buzishi transport vositalarining yoki boshqa molmulkning shikastlanishiga olib kelishi

Transport vositalari haydovchilarning yo'l harakati qoidalarini buzish transport vositalari, yoki boshqa molmulk shikastlanishiga olib kelsa, lekin ancha miqdorda moddiy zarar yetkazmasa, eng kam ish haqining bir baravaridan ikki daravarigacha miqdorda jarima solishga yoki transport vositasini boshqarish huquqidan olti oydan bir yilgacha muddatga mahrum etishga sabab bo'ladi.

135modda. Boshqarish huquqini beruvchi hujjatlari bo'lmagan shaxslarning transport vositalarini boshqarishi

Haydovchilik guvoynomasi yoki uning taloni, ishonchnoma, transport vositasini ro'yxatdan o'tkazganlik haqidagi yoki transport vositasini taalluqli shzga xujjatlar yonida bo'lmagan haydovchilarni transport vositalarini boshqarishi, xuddi shuningdek ishonchnomalarini, transport vositalarini boshqa shaxsga berish va ijiraga

berish shartnomalarini belgilangan tartibda ro'yxatdan o'tkazmasdan (hisobga qo'ymasdan) transport vositalarini boshqarish –(O'zR 27.09.2006 y. O'Rq56 son qonuni taxiridagi barirncchi qismdispozitsiyasi) eng kam ish haqqining beshdan bir qismi miqdorida jarima solishga sabab bo'ladi.

Transport vositalarini boshqarish huquqi bo'lmagan shaxslarning shu vositalarni boshqarish, xuddi shuningdek boshqarish xuquqi bo'lmagan shaxsga transport vositalarini boshqarilishning topshirilishi, eng kam ish haqqining bir baravaridan uch baravarigacha miqdorda jarima solishga sabab bo'ladi.

Transport vositalarini boshqarish huquqidan mahrum etilgan shaxslarning bunday vositalarini boshqarish, eng kam ish haqqining uch baravaridan besh baravarigacha maqdarda jarima solishga saba bo'ladi.

136modda. Transport vositalari haydovchilarning mastligi yoki mast emasligini aniqlash uchun tekshiruvdan o'tishdan bo'yin tovlashi

Transport vositalari haydovchilarning alkagolli ichimlikdan, giyoxvand modda ta'siridan yoki o'zgacha tarzda mastligi yoki mast emasligi belgilangan tartibda aniqlash uchun tekshiruvdan o'tishdan bo'yin tovlashi, eng kam ish haqqining uch baravaridan besh baravarigacha miqdorda jarima solishga yoki transport vositasini boshqarish huquqidan olti oydan bir yilgacha muddatda maxrum etishga sabab bo'ladi. (O'zR 26.12.1997 y. 549I son taxiridaga sanktsiya)

Xuddi shunday huquqbuzarlik ma'muriy jazo qo'llanigandan keyin bir yil davomida takror sodir etilgan bo'lsa ,transport vositasini boshqarish huquqidan bir yildan uch yilgacha muddatda maxrum etishga sabab bo'ladi. (O'zR 26.12.1997. y 549I son qonuni taxiridagi qism)

O'zR 26.12.1997. y 549I son vonuniga muvofiq ikkinchi qism uchinchi deb hisoblansin

Ushbu moddaning birinchi qismida nazarda tutilgan huquqbuzarlik transport vositasini huquqi bo'lmagan shaxs tomonidan sodir etilgan bo'lsa, eng kam ish haqqining besh baravaridan yetti baravarigacha miqdoarda jarima solishga sabab bo'ladi. (O'zR 26.12.1997 y. –son qonuni tahriridagi qism)

137modda. Yo'l transport hodisasi yuz bergan joydan ketib qolish

Yo'ltransport hadisasi qatnashchilarining belgilangan qoidalarini buzgan holda hodisa yuz bergan jaydan ketib qolishi, eng kam ish haqqining ikki baravaridan beo' baravarigacha miqdorda jarima solishga transport vositalarini boshqarish huquuidan bir yildan uch transport vositalaridan shaxsiy boylik orttirish maqsadida foydalanishi, eng kam ish haqqining ikki baravaridan besh baravarigacha miqdorda jarima solishga sobab bo'ladi.

138 modda. Piyodalar va yo'l harakati boshqa ishtirokchilarining harakat qoidalarini buzishi

Piyodalarning yo'l harakatini tartibga soluvchi signallarga bo'ysunmasligi, ularning yo'lning harakat qismini belgilanmagan joylardan kesib o'tishi, shuningdek moped va velosiped haydovchilarning, aravakashlar va yo'ldan foydalanuvchi boshqa shaxslarning yo'l harakatini tartibga soluvchi signallarga bo'ysunmasligi, ustunlik beruvchi, taqiqlovchi yoki ko'rsatma beruvchi yo'l belgilari talablariga rioya etmasligi, eng kam ish qaqining o'ndan bir qismi miqdorida jarima solishga sabab bo'ladi.

Haydovchilarga har xil xizmat ko'rsatish maqsadida yo'lning qatnov qimsida fuqorolarning turishi, yo'llarga ajratilgan mintaqa tegrasida mol boqish,eng kam ish haqining o'ndan bir qismida uchdan bir qismigacha miqdorda jarima solishga sabab bo'ladi.

Ushbu moddaning birinchi yoki ko'rsitilgan shaxslarning yo'l harakati qoidalarini buzishi avriya xolitini vujudga keltirsa,eng kam ish haqining uchdan bir qismidan ikkidan bir vismigacha miqdorda jarima solishga sabab bo'ladi.

139modda. 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'zqusimon, shuningdek belgilangan normalarni buzgna holda tusi o'zgartirilgan yoki belgilangan tartibda ro'yxatdan o'tkazilmagan yoxud texnika ko'rigidan o'tkazilmagan transport vositalarini yo'lga chiqarish,transport vositalarining texnik holati va ulardan foydalanish uchun ma'sul mansabdor shaxslarga eng kam ish xaqining ikki baravaridan miqdorda jarima solishga sabab bo'ladi.

140modda. Mast holdagi haydovchilarning yoki transport vositalarini boshqarish huquqi bo'lmagan shaxslarning transport vositalarini boshqarishga yo'l qo'yish

Alkogolli ichimlikdan giyoxvand modda ta'siridan yoki o'zgacha tarzda mast bo'lgan haydovchilarning yoki transport vositalarini boshqarish huquqi bo'lmagan shaxslarning transport vositalarini boshqarishga yo'l qo'yish, mansabdor shaxslarga eng kam ish haqqining uch baravaridan besh baravarigacha miqdorda jarima solishga sabab bo'ladi.

141modda. Transport vositalaridan shaxsiy boylik orttirish maqsadida foydalanish

Haydovchilarning korxonalar, muassasalar va tashqilotlarga qarashli transport vositalarini shaxsiy boylik orttirish maqsadida foydalanishi, eng kam ish haqining ikki baravaridan besh baravarigacha miqdorda jarima solishag sabab bo'ladi.

142modda. Xavfli moddalar va ashyolarni

transportda tashish qoidalarini buzish

Temir yo'l, xavo va suv transportida qo'l yuki sifatida yonuvchan, zaharlovchi, tez alanganuvchi, porlovchi hamda zaharli moddalar va ashyolarni olib yurish qoidalarini buzish, eng kam ish haqqining bir baravaridan uch baravarigacha miqdorda jarima solishga sabab bo'ladi.

Yuk saqlash kamerasiga portlovchi, tez alanganuvchi, zaharli va bodbo'y moddalar va ao'yolarni topshirish, ana shu moddalar va ashyolarni haqqini to'lash sharti bilan olib qo'yib yoki olib qo'ymay yoxud musodara qilib yoki musodara qilmay, eng kam ish haqqining bir baravaridan ikki baravarigacha miqdorda jarima solishga sabab bo'ladi.

Trolleybusda, tramvayda, metropolitenda, avtobusda, mashrutkada portlovchi, tez alanganuvchi, zaharlovchi hamda zaharli moddalar va ashyolarni olib yurish, eng kam ish haqqining ikkidan bir qismidan bir baravarigacha miqdorda jarima solishga sabab bo'ladi.

143modda. Kira haqi to'lamasdan yuk olib yurish

Trolleybusda, tramvayda, shahar ichida va shahar atrofiga qatnaydigan avtobusda, mashrut taksisida kira haqi to'lamasdan yuk tashish yurish. yuk bir yuk joyi uchun eng kam ish haqqining o'ndan bir qismi miqdorida jarima solishga sabab bo'ladi.

144modda Transportda chiptasiz yurish

Yo'lovchining transportida chiptasiz yurishi, o'n yoshdan shn olti yoshgacha bo'lgan boladarni chiptasiz odib 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, maxalliy va uzoq masoofaga qatnaydigan poezdlarda besh yoshdan o'n yoshgacha bo'lgan bolalarni chiptasiz olib yurish, eng kam ish haqqining beshdan bir qismi miqdorida jarima solishga sabab bo'ladi.

Yo'lovchilarning samalyotda chiptasiz yurish, eng kam ish haqqining uch baravari miqdorida jarima solishga sibab bo'ladi.

SHaharlararo qatnaydigan avtobusda chiptasiz yurish, eng kam ish haqqining bir baravari miqdorida jarima solishga sabab bo'ladi.

Yo'lovchining trolleybusda, tramvayda, shahar ichida va shahar atrofiga qatnaydigan avtobusda chiptasiz yurishi, eng kam ish haqqining o'ndan bir qismi miqdorida jjarima solishga sabab bo'ladi.

145modda. Yo'lovchilarni chiptasiz tashish

Havo, temir yo'l transportida yo'lovchilarni chiptasiz tashish, eng kam ish haqqining uch baravaridan besh baravarigacha miqdorda jarima solishga sabab bo'ladi.

Suv, avtomobil' transportida va shahar elektr transportida yo'lovchilarni chiptasiz tashish, eng kam ish haqqining ikki baravaridan uch baravarigacha jarima solishga sabab bo'ladi.

147modda. Yo'llarga, yo'l inshootlariga, yo'l harakatini tartibga solib turuvchi texnik vositalariga shikast yetkazish, ularni saqlash qoidalarini buzish

Yo'llarga, temir yo'ldan o'tish joylariga, yo'l harakatini tartibga solib turuvchi boshqa inshootlar yoki texnik vositalarga shikast yetkazish, shuningdek yul 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 inshootlarini harakat uchun xavfsiz xolda 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.

194modda. Militsiya xodimining qonuniy talablarini bajarmaslik

Militsiya xodimining huquqbuzarlikning to'xtatish, xujjatlarini tekshirish uchun taqdim etish, militsiyaga borish yoki ko'rsatilgan muddatda militsiyada bo'lishdan iborat qonuniy talablarni bajarmay militsiyaga kelmaslik, transport vositasini to'xtatish, jabrlanuvchiga yordam ko'rsatish haqidagi qonuniy talablarni bajarmaslik yoxud militsiya xodimining qonuniy talablariga boshqacha tarzda bo'ysunmaslik xuddi shuningdek jamoat tartibini saqlash hamda fuqorolarning huquq va erkinliklarini ta'minlash vazifalarini amalga oshirayotgan boshqa shaxslarning qonuniy talablarini bajarmaslik, eng kam ish haqqining ikkidan bir qismidan ikki baravarigacha miqdorda jarima solishga sabab bo'ladi.

Huddi shunday huquqbuzarlik ma'muriy jazo chorasi qo'llanilganidan keyin bir yil davomida takror sodir etilgan bo'lsa, eng kam ish haqqining ikki baravaridan uch baravarigacha miqdorda jarima solishga yoki besh sutkagacha muddatga ma'muriy qamoqqa olishga sabab bo'ladi.

286modda. Ma'muriy yo'l bilan ushlab turish

Ma'muriy yo'l bilan ushlab turish to'g'risida bayonnoma tuzilib, unda: bayonnoma tuzilgan sana va joy, bayonnoma tuzgan shaxsning lavozimi, familiyasi, ismi, otisining ismi; ushlab turilgan shaxs haqidagi ma'lumotlar: uni ushlab turish vaqti, joyi va uning asoslari ko'rsatiladi.

Bayonnoma uni tuzgan mansabdor shaxs va ushlab turilgan shaxs tomonidan imzolanadi. Ushlab turilgan shaxs bayonnomanimzolashdan bosh tortgan taqtda, bayonnomaga shu haqda yozib qo'yiladi.

Ushlab turilgan shaxsning iltimosiga ko'ra, u ushlab turilgan joy haqida uning qarindashurug'lari, advokat, ish yoki o'qish joyidagi ma'muriyat xabardor qilib qo'yiladi. Voyaga yetmagan shaxs ushlab turilgani haqida uning otaonasi yoki ular o'rnini bosuvchi shaxslar albatta xabardor qilinadi.

292modda. Transport vositasini boshqarishdan chetlatish mastlik holatini aniqlash uchun tekshiruvdan o'tkazish.

Transport vositalarini boshqarayotgan mastlik holatida deb xisoblashga yetarli asoslar bo'lgan shaxs transport vositasini boshqarishda chetlashtirilishiva mastlik holatini aniqlash uchun belgilangan tartibda tekshiruvdano'tkazilishi kerak.

Mazkur shaxsni tekshirishga yuborish va bu tekshiruvni o'tkazish O'zbekiston Respublikasi Ichki ishlar vazirligi, Sog'liqni saqlash vazirligi va Adliya vazirligi tomonidan belgilangan tartibda amalga oshiriladi.

293modda. Ma'muriy huquqbuzarliklar to'g'risidagi ishlarni yuritish ta'minlash choralari ustidan shikoyat berish.

Ma'muriy yo'l bilan ushlab turish, shaxsin ko'rikdan o'tkazish, ashyolarini ko'zdan kechirish, transport vositalarini ushlab turish va ko'zdan kechirish, ashyo va hujjatlarni olib qo'yish, transport vositasini boshqarishdan chetlatish ustidan mansabdor shaxs yuqori organga (mansabdor shaxsga), prokurorga yoki sudga shikoyat berishi mumkin. Ma'muriy jazolarning turlari: yo'l qo'ymaslik choralari (vaqtincha transport vositasidan foydalanishni taqiqlash); ma'muriy choralar qo'llash (ogohlantirish, jarimaga tortish, transport vositasini boshqarish huquqidan mahrum etish va boshqalar) kiradi.

Jinoiy javobgarlik.Jinoiy javobgarlik deb davlat oldida sodir etgan jinoiy ishi uchun javob berishiga aytiladi.

Jinoyat biron bir harakat natijasida jamoatchilikka ziyon yetkazish va fuqarolarning qonun bilan belgilangan haq huquqlarni poymol etishdir.

Jinoiy javobgarlik uchun quyidagicha jazo turlari belgilangan: ozodlikdan mahrum etish, ozodlikdan mahrum etilmagan holda ahloq tuzatish ishlari, ba'zi bir turdagi mehnat faoliyatini cheklash, egallab turgan lavozimidan bo'shatish, jamoat ta'sirini ko'rsatish, jarima solish.

Jinoiy javobgarlikka faqat sud qaroriga muvofiq, qonunda ko'rsatilgan tartibda tortiladi.

Avtotransportdagi jinoiy javobgarliklarga huquqbuzarliklar, og'ir oqibatlariga 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)

266modda. Transport vositalari harakati yoki ulardan foydalanish xavfsizligi qoidalarini buzish

Transport vositasini boshqaruvchi shaxs tomonidan transport vositalari harakati yoki ulardan foydalanish xavfsizligi qoidalarini buzish badanga o'rtacha og'ir yoki og'ir shikast yetkazilishiga sabab bo'lsa eng kam oylik ish haqqining ellik baravarigacha miqdorda jarima yoki uch yilgacha axloq tuzatish ishlari bilan jazolanadi. (O'zR 20.08.1999y 832Ison qonuni tahriridagi sanksiya)

O'sha qilmish odam o'lishiga sabab bo'lsa, muayyan huquqdan mahrum qilib, yetti yilgacha ozodlikdan mahrum qilish bilan jazolanadi. (O'zR 20.08.1999 y. 832Ison qonuni tahriridagi sanksiya)

O'sha qilmish:

a) odamlar o'limiga;

b) haloqatga;

v) boshqa og'ir oqibatlarga sabab bo'lsa, muayyan huquqdan mahrum qilib, o'n yilgacha ozodlikdan mahrum qilish bilan jazolanadi. (O'zR 20.08.1999 y. 832Ison qonuni axriridagi sanksiya)

267modda. Transport vositasini olib qochish

Transport vositasini olib qochish uch yildan besh yilgacha ozodlikdan mahrum qilish bilan jazolanadi.

O'sha harakat: a) takroran yoki xavfli retsivisit 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 Ison qonuni tahriridagi sanksiya).

268modda. Transportning xavfsiz ishlashini ta'minlashga doir qoidalarni buzish

Yo'lovchi, piyoda, velosiped, otulov transportining haydovchisi yoki yo'l harakatining boshqa qatnashchilari tmonidan, ushbu kodeksning 261, 26, 265, yoki 266 – moddalarida nazarda tutilgan shaxslardan tashqari harakat xavfsizligi qoidalarini yoki barcha turdagi transport vositalaridan foydalanish qoidalarini buzish badanga o'rtacha og'ir yoki og'ir shikast yetkazilishiga sabab bo'lsa, eng kam oylik ish haqqining yigirma besh baravarigacha miqdorda jarima yoki uch yilgacha axloq tuzatish ishlari yoxud uch yilgacha ozodlikdan mahrum qilish bilan jazolanadi.

O'sha harakat odm o'lishiga sabab bo'lsa, olti oygacha qamoq yoki uch yildan besh yilgacha ozodlikdan mahrum qilish bilan 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.