

**KESISHMALARDA YO‘L – TRANSPORT HODISALARINI OLDINI  
OLISH CHORALARI****Nazarov Anvar Aripovich***Yo‘l harakatini tashkil etish kafedrası t.f.d professori***Shamsiddinov Samariddin Sirojiddin o‘g‘li***Yo‘l harakatini tashkil etish kafedrası katta o‘qituvchisi***Jumaboyev Jamol Mirzoxid o‘g‘li***HTA 3-24 guruh talabasi Toshkent davlat transport universiteti*

**Annotatsiya:** *Ushbu maqolada yo‘l kesishmalarida sodir bo‘layotgan yo‘l-transport hodisalarining sabablari va ularning oldini olish choralari yoritilgan. Yo‘l harakati xavfsizligini ta‘minlashda svetoforlar, yo‘l belgilari, chiziqlar, hamda piyodalar va haydovchilarning madaniyat darajasi muhim omil sifatida ko‘rib chiqilgan.*

**Kalit so‘zlar:** *yo‘l harakati xavfsizligi, kesishmalar, svetofor, yo‘l belgisi, transport hodisasi, piyodalar va haydovchilar, profilaktika choralari, harakatni boshqarish, LED yoritkichlar.*

Yo‘l kesishmalarida harakatni tashkil etish – bu yo‘llarda harakatni boshqarish bo‘yicha huquqiy, tashkiliy-texnikaviy tadbirlar va boshqaruv harakatlari majmuidir. Yo‘l kesishmalarida xavfsiz harakatni ta‘minlash uchun bir qator tadbirlar amalga oshiriladi. Shu jumladan, svetoforlar va yo‘l belgilari. Yo‘l kesishmalarida harakatni tartibga solishda svetoforlar va yo‘l belgilari asosiy rol o‘ynaydi. Bu elementlar harakat qatnashchilariga yo‘l kesishmadan o‘tish huquqini ko‘rsatadi va harakatning tartibini ta‘minlaydi. Yo‘l belgilari axborot, buyruq, taqiq va ogohlantirish kabi turli xil vazifalarni bajaradi. Ularning shakli, rangi va joylashuvi har bir ishtirokchi uchun tushunarli bo‘lishi kerak bo‘ladi. Shuningdek yo‘l belgilari davlat standartlariga muvofiq o‘rnatilishi, muntazam ravishda yangilab turilishi va ko‘rinishi darajasi har doim ta‘minlanishi lozim.

Bugungi kunda ko‘chaga chiqib, yo‘lda yurayotgan odam yo‘l harakati xavfsizligi haqida o‘ylamasdan iloji yo‘q. Ayniqsa, yo‘l kesishmalarida bo‘layotgan holatlarni ko‘rib, har kimning ko‘nglida bir savol tug‘iladi: nega bu joylarda tez – tez avariya bo‘lib turadi? Aslida, buning javobi oddiy: kesishmalar – avtomobil yo‘llarining eng murakkab nuqtalari hisoblanadi. Bu yerda piyodalar, avtomobillar, jamoat transporti va ba‘zan velosipedlar harakati bir-biriga tutashadi. Bu yerda ularning umumiy harakati to‘g‘ri tashkil qilinmasa, xavf tug‘ilishi muqarrar. Odamlar har kuni o‘z mashinasida ishga boradi, farzandlarini maktabga va bog‘chaga olib boradi yoki piyoda yurib do‘konga chiqadi. Shunday paytlarda aynan yo‘l kesishmalari ularning yo‘nalishidagi eng ma‘sulyatli nuqtaga aylanadi. Agar svetofor ishlamasa, yo‘l belgilari noto‘g‘ri o‘rnatilgan bo‘lsa yoki ko‘rinish cheklangan bo‘lsa, bu haydovchi uchun ham, piyoda

uchun ham xavfli holatga sabab bo‘ladi. Shuning uchun kesishmalardagi harakatni xavfsiz tashkil etish – bu nafaqat mutaxassislarni ishi, balki har bir haydovchi va piyodaning ham o‘ziga xos vazifasidir.

Yaxshi tashkil etilgan kesishma birinchi navbatda aniq reja asosida loyihalashtirilgan bo‘ladi. Misol uchun, katta yo‘llar kesishmasida svetoforlar to‘g‘ri joylashtirilganmi, harakat fazalari mosmi, piyodalar uchun alohida o‘tish joylari ajratilganmi – bularning bari juda muhim rol o‘ynaydi. Chunki oddiy bir burilishda svetoforning signali noto‘g‘ri rejalashtirilsa, ikki yo‘nalishdagi transport bir vaqtda harakatlanadi va bu to‘qnashuvga olib keladi. Aytaylik, “Yo‘l bering“ belgisi daraxt shoxlari orasida yashirinib qolgan bo‘lsa, uni hech kim ko‘rmaydi. Natijasida, haydovchi bilmagan holda asosiy yo‘lga chiqib ketadi va avariya yuzaga keladi. Shuning uchun ham belgilar aniq, ko‘rinadigan va o‘z vaqtida yangilanib turadigan bo‘lishi kerak. Kesishmalar atrofidagi yoritish tizimi ham e‘tibordan chetda qolmasligi kerak. Ayniqsa, kechasi yoki yomg‘irli ob – havoda haydovchi svetofor ranglarini yoki zebra chizig‘ini ko‘rmay qolsa, bu ham avariya olib kelishi mumkin. Shu sababli kesishmalarda LED yoritgichlar, yo‘l chiroqlari va vizual ogohlantiruvchilar bo‘lishi kerak. Bu nafaqat xavfsizlikni oshiradi, balki haydovchiga qaror qabul qilishda ham yordam beradi.

Piyodalar haqida gap ketganda, ularning xavfsizligi doim birinchi o‘rinda bo‘lishi kerak. Piyodalar har doim o‘zini himoyalangan his qilishi lozim. Ayniqsa bolalar, yoshi kattalar va nogironlar uchun kesishmalar oson, qulay va xavfsiz tashkil etilishi zarur. Panduslar, signal beruvchi chiroqlar, ovozli signalizatsiyalar, keng zebra chiziqlari bularning barchasi inson hayotini saqlab qoladi. Ko‘p hollarda, biz shahar markazidagi kesishmalarni videokuzatuv ostida ko‘ramiz. Bu juda to‘g‘ri qaror. Chunki qoidabuzarlik bo‘lganida kim aybdorligini aniqlash osonlashadi. Bundan tashqari, bunday kameralar haydovchilarga psixologik ta’sir o‘tkazadi odam o‘zini kuzatayotganlarini bilsa, ehtiyotkorroq harakat qiladi. Yana bir muhim jihat – bu kesishmalarda tezlikni to‘g‘ri boshqarishdir. Katta yo‘ldan kelayotgan mashina keskin burilish qiladigan bo‘lsa, tezlikni kamaytirishga majbur. Agar yo‘l strukturasi bunga yaroqli bo‘lmasa, haydovchi o‘zini noqulay his qiladi. Shuning ham keskin burilishlar oldidan maxsus belgilar, sun‘iy to‘siqlar, yo‘l chiziqlarining ogohlantiruvchi ko‘rinishi bo‘lishi lozim. Real hayotdan bir misol olsak: katta shahar markazidagi chorrahada har kuni yuzlab mashinalar harakat qiladi. Bu joyda svetofor signali aniq ishlamasa yoki piyodalar uchun o‘tish joyi yo‘q bo‘lsa, voqealar qanday rivojlanishini tasavvur qilish qiyin emas. Harakat to‘xtab qoladi, odamlar xavf ostida qoladi, tirbandlik yuzaga keladi.

Past darajali harakat xavfsizligiga sabab bo‘ladigan avtomobillar harakatining uchta xususiyatini ko‘rsatib o‘tamiz.

- Avtomobil transportining o‘z ko‘rsatkichlariga ko‘ra mos keladigan transportidan foydalanish ko‘rsatkichlarida ega bo‘lgan transport yo‘llari bilan yetarlicha ta’minlanmaganligi;

- Transport harakatining yo‘l harakati boshqa qatnashchilaridan yetarli ajratilmaganligi va piyodalarning harakatlanish madaniyatining pastligi;

- Haydovchilik kasbining ommaviyligi va ular orasida malakasi kamroq haydovchilar, kam ko‘nikmaga ega bo‘lgan haydovchilarning ko‘payib ketayotganligi.

O‘zbekiston Respublikasi yetarlicha zich avtotransport yo‘llari tarmog‘iga ega hisoblanadi. 2000 yil 1 yanvar holatiga ko‘ra Respublikamizdagi yo‘llarning uzunligi 146347 kmni, bu jumladan, umumiy foydalanuvdagi transport yo‘llari 43467 kmni tashkil qilib, ichki xo‘jalik yo‘llari esa 78606 kmni, tuman va shahar markazlaridagi ko‘chalari esa 13829 kmni, inspektor va asosiy yo‘llar ajratib chiqqan yo‘llar 7420 kmni va qolgan yo‘llar 3025 kmni tashkil qiladi. Bunda O‘zbekiston Respublikasi hududida transport tarmog‘i bilan ta‘minlanish ko‘rsatkichlari keltirilgan.

O‘zbekistonda umumiy foydalanuvdagi transport yo‘li tarmoqlarining o‘shish ko‘rsatkichlari 1995 yildan buyon 2010 yilgacha atiga 2.6% ga ko‘payadi, bu esa O‘zbekistonda yo‘l tarmoqlari yetarli lekin tez yurar avtomagistrallar va yirik shaharlarni aylanib o‘tuvchi qurilishi zaruriyati borligini bildiradi.

Yo‘l harakatini tashkil etishda EHM yordamida avtobus va trolleybuslarni, yalpi yuk tashuvchi transport vositalarini optimal harakatlanish grafigini to‘g‘ri tuzish katta rol o‘ynaydi. Tig‘iz vaqtlarda harakatni tashkil qilish maqsadida asosiy magistralning tirband yo‘l bo‘laklaridagi avtomobil oqimining harakatini aylanma yo‘llar bilan harakatlanishiga intiladi.

Yo‘l-transport hodisasi deganda, avtomobillarning yo‘ldagi harakat paytida sodir bo‘lib, insonlarning o‘limiga yoki ularning sog‘lig‘iga zarar berishiga sabab bo‘ladigan holat tushiniladi.

Respublika hududida avtomobilda harakatlanish xavfsizligini ta‘minlash, yo‘l-transport hodisalarining bartaraf qilish va yagona davlat siyosatini yuritish, yo‘l harakati qoidalariga xalqaro “Yo‘l harakati xavfsizligi to‘g‘risida“ gi qonunning 5-moddasiga asosan Vazirlar Mahkamasi muntazam ravishda “Yo‘l harakati qoidalarini” ga ko‘ra takomillashtirilgan variantini tasdiqladi. U O‘zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 2000 yil 11 dekabrda N 472 qaroriga muvofiq 2001 yil 1 martdan e‘tiboran amalga kiritildi.

“Yo‘l harakati qoidalarini“ Vazirlar Mahkamasining, davlat qo‘mitalari, uyushmalar, konsernlar va boshqa tashkilotlar yoki muassasalar, Qoraqalpog‘iston Respublikasi Vazirlar kengashi, viloyatlar, shahar hokimliklarining yo‘l harakatini tashkil etish bilan bog‘liq bo‘lgan ishlarni amalga oshirish choralarini hamda yo‘l majmualarini belgilovchi muhim qaror bo‘lib hisoblanadi.

Yo‘l harakati xavfsizligini ta‘minlashda 1992–yil 3–iyulda qabul qilingan “Avtomobil yo‘llari to‘g‘risida“ gi Qonun O‘zbekiston Respublikasida avtomobil yo‘llari va ulardan foydalanish, shuningdek, harakat xavfsizligini ta‘minlash borasidagi ijtimoiy bog‘liqliklarni tartibga solishning huquqiy asoslarini belgilagan bo‘lib, u 3 ta bo‘lim va 24 ta moddadan iborat hisoblanadi.

*Birinchi bo‘lim* – “Umumiy qoidalar”. Unda avtomobil yo‘li tushunchasi va tarkibi, yo‘llar to‘g‘risidagi qonunlar va ularning vazifalari, yo‘llarni qurishga yerlarni ajratib berish tartibi, yo‘l mintaqasidan foydalanish to‘g‘risida moddalar keltirilgan.

*Ikkinchi bo‘limda*, ya‘ni, “Avtomobil yo‘llarini boshqarish” da avtomobil yo‘llarini boshqaruvchi tashkilotlar, yo‘l tarmog‘ini rivojlantirish, yo‘ldagi ishlarni moddiy taraflama ta‘mirlash, avtomobil yo‘llarini loyihalash, qurish va qaytadan qurish, yo‘llarni saqlash va ta‘mirlash, yo‘l tashkilotlari ishchilari huquqlari to‘g‘risida ko‘rsatmalar keltirib o‘tilgan.

*Uchinchi bo‘lim* “Avtomobil yo‘llaridan foydalanish” deb nomlanadi. U 11 ta moddadan iborat bo‘lib, avtomobil yo‘llaridan foydalanuvchilar, ularning huquqlari va burchlari, ularning yo‘llardan foydalanish tartibi, avtotransport vositalarining yurish sharoitini yomonlashishiga olib keluvchi sabablarni cheklash chora tadbirlarini o‘tkazish tartibi, yo‘llarda harakatni cheklab qo‘yish va ta‘qiqlab qo‘yish, yo‘llarga tutash yer egalari va foydalanuvchilarning burchlari, yo‘llarda avtotransport vositalariga texnik yordam ko‘rsatish va xalqaro shartnomalar haqida ham keltirib o‘tilgan.

O‘zbekiston Respublikasi “Avtomobil transporti to‘g‘risida” gi qonun 1998 yil 29 avgustda qabul qilingan bo‘lib, u 31 ta moddadan iborat. Bu qonunning maqsadi avtotransport vositalarining huquqiy asoslarini shakllantirish, avtomobil transporti to‘g‘risidagi qonun hujjatlari, mol – mulk shakllari, transport vositalarining tasniflanishi, yuk tashish turlari, avtomobil transporti faoliyatini davlat tomonidan tartibga solish va boshqarish, tashuvchining huquqlari va majburiyatlarini, mijozning huquqlari va majburiyatlari, yo‘lovchilar va yuklarni sug‘urta qilish, avtomobil transportida xavfsizlikni ta‘minlash masalalarini hal qilishdan iborat.

Shuningdek, “Yo‘l harakati to‘g‘risida” gi va “Yo‘l belgilari va signallari haqida” gi Konvensiyalar eng asosiy xalqaro me‘yoriy hujjatlar hisoblanadi. Ular 1968 yilda Vena shahrida BMTning yo‘l harakati konferensiyasida tasdiqlangan. Konvensiya keyinchalik 1971 yil Jenevada bo‘lib o‘tgan Yevropa Kengashida to‘ldirilgan.

“Yo‘l harakati to‘g‘risida” gi Konvensiyada yo‘l harakatini tashkil etish bo‘yicha asosiy talablar, xalqaro harakatlanish uchun avtotransportga qo‘yiladigan talablar, haydovchilik guvohnomasi namunasiga qo‘yiladigan talablar, haydovchiga qo‘yiladigan talablar, davlatlararo Konvensiyaga qo‘shilish tartiblari, atamalar ta‘riflari va boshqalar keltirilgan.

## FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR

1. O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 2022-yil 4-apreldagi PQ-190-sonli “Avtomobil yo‘llarida inson xavfsizligini ishonchli ta‘minlash va vafot etish holatlarini kamaytirish chora-tadbirlari to‘g‘risida”gi qarori.

2. O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 2017-yil 11-iyuldagi “Yo‘l harakati xavfsizligini ta‘minlash tizimini yanada takomillashtirish chota-tadbirlari to‘g‘risida”gi PQ-3127-sonli qarori.

3. “Yo‘l transport hodisalari va xavfsizlik texnikasi”. Qo‘llanma. O‘zbekiston Respublikasi Transport vazirligi, 2021-yil.

4. Azizov Q.X. Shahar yo‘llarida harakat xavfsizligini tashkil etish. Darslik. 2019 yil.

5. Jumaniyozov J. “Yo‘l transport hodisalarini kamaytirish bo‘yicha tadqiqotlar” 2018 yil.

6. <https://kun.uz/news/2024/06/25/2024-yilning-5-oyi-davomida-yol-transport-hodisasi-oqibatida-65-nafar-oquvchi-halok-boldi-senat?>