

AVTOMOBIL YO‘LLARI VA TEMIR YO‘L KESISHMALARIDA XAVFSIZ HARAKATNI TASHKIL ETISH

Temir yo‘l kesishmalarini jihozlash tartibi

Shamsiddinov Samariddin Sirojiddin o‘g‘li

Yo‘l harakatini tashkil etish kafedrasi katta o‘qituvchisi

Toshkent davlat transport universiteti

Annotatsiya: *Ushbu maqolada temir yo‘l kesishmalarida yo‘l harakati xavfsizligini ta‘minlash, mavjud muammolarni aniqlash va ularni bartaraf etish choralari tahlil qilingan. Shuningdek, kesishma infratuzilmasida aniqlangan kamchiliklar — yo‘l belgilarining yetishmasligi, chiziqlarning chizilmaganligi, piyodalar yo‘lagidagi nosozliklar, temir yo‘l izlarining ta‘mirtalab joylari va tirbandliklarning sabablari batafsil yoritilgan.*

Kalit so‘zlar: *temir yo‘l kesishmasi, yo‘l harakati xavfsizligi, tirbandlik, poyezd harakati, shlagbaum, avtomatik signalizatsiya, transport oqimi, ikki sathli yo‘l.*

Temir yo‘l kesishmalari yo‘l-transport tizimining muhim va shu bilan birga eng xavfli uchastkalardan biri hisoblanadi. Avtomobil transporti va temir yo‘l harakatining kesishgan nuqtasida harakatni xavfsiz tashkil etish qoidalariga amal qilinmasa bu og‘ir oqibatlariga olib keladi.

“To‘qimachi-Hamza” temir yo‘l bekatlari oralig‘ining PK2+300 metrda joylashgan qo‘riqlanadigan temir yo‘l kesishmasi. Kesishmaga yaqinlashib kelayotgan poyezd mashinistining kesishmani ko‘rish masofasi 1000metrdan kam, kesishmaga yaqinlashib kelayotgan avtotransport vositasi haydovchisining kesishmani ko‘rish masofasi 400 metrdan ziyod. Poyezdlar harakati soni sutkasiga 25 ta, avtotransport vositalarining qatnovi sutkasiga o‘rtacha 25000 ta. O‘rganish jarayonida quyidagi kamchiliklar aniqlandi:

- Kesishmaning qatnov qismi ajratuvchi tasmasiga 4.2.1 “To‘siqni o‘ngdan aylanib o‘tish” yo‘l belgisini o‘rnatish kerak;

- Kesishmaning ikki yonidagi temir yo‘l uchastkalarining 2 tasini qayta o‘rnatish ishlari bajarilmagan;

- kesishmani ikkiga ajratib turuvchi o‘q chiziq chizilmagan;

- Piyodalar o‘tish yo‘lagida ta‘mirlashga muhtoj joy mavjud;

- Kesishma maydonidagi temir yo‘l izining ulangan qismida joriy ta‘mirlash zarur bo‘lgan kamchilik mavjud;

- Kesishmada yuzaga keladigan uzun tirbandliklar harakat ishtirokchilarining haqli e‘tiroziga sabab bo‘lmoqda.

Bundan tashqari bu ko‘cha shahar markazini “Toshkent xalqaro aeraporti” bilan bog‘lovchi asosiy ko‘chaning biri bo‘lganligini inobatga olib, ushbu temir yo‘l kesishmasini ikki sathli qilib qurish bo‘yicha Toshkent shahar hokimiyatiga taklif berish lozim. Shu kamchiliklar sababli temir yo‘l kesishmasida harakatlanayotgan transport vositasi haydovchilariga

muammolar tug'dirmoqa. Shu kamchiliklar tufayli transport vositasi haydovchilari yo'l harakati qoidalarini buzishiga ham olib kelamoqda. Temir yo'l kesishmalari orqali harakatlanayotgan transport vositalari boshqaruvchilari tomonidan ko'p sodir etiladigan va temir yo'l kesishmasida buziladigan yo'l harakati qoidalarini keltirib o'tadigan bo'lsak, bular yo'l harakati Qoidalarining 116-bandidan boshlab 120-bandigacha belgilab qo'yilgan. Bu bandlarni aytib o'tadigan bo'lsak:

116. Transport vositalarining haydovchilari temir yo'llarini faqat temir yo'l kesishmalari orqali poyezdlarga yo'l berib keyin kesib o'tishlari lozim.

117. Temir yo'l kesishmasiga yaqinlashib, uni kesib o'tmoqchi bo'lgan haydovchi kesishma navbatchisining ko'rsatmalariga, svetofor ishoralariga, yo'l belgilariga, yo'l chiziqlariga, shlagbaum holatiga amal qilishi va yaqinlashayotgan poyezd yo'qligiga ishonch hosil qilishi shart.

118. Quyidagi hollarda temir yo'l kesishmasiga kirish taqiqlanadi:

Svetofor ishorasidan qat'i nazar, shlagbaum yopiq turgan yoki yopila boshlagan holatda, kesishmani to'suvchi qurilma ko'tarilib turgan yoki ko'tarila boshlagan holatda; shlagbaumning holatidan va bor-yo'qligidan qat'i nazar svetaforning taqiqlovchi ishorasida;

kesishma navbatchisining taqiqlovchi ishorasida ya'ni navbatchi haydovchiga oldi yoki orqasi bilan turib jezlni, qizil chiroq yoki bayroqchani yuqoriga ko'tarib tursa yoki qo'llarni yonga uzatsa;

agar kesishmadan keyin haydovchini kesishmada to'xtashga majbur qiladigan tirbandlik paydo bo'lsa ;

agar ko'rinish chegarasidagi masofada kesishmaga poyezd yaqinlashayotgan bo'lsa.

Bundan tashqari:

Kesishma oldida turgan transport vositalarining qarama-qarshi harakatlanish bo'lagiga chiqib aylanib o'tish;

Shlagbaumni o'z boshimchalik bilan ochish;

Transport holatiga keltirilgan qishloq xo'jalik, yo'l qurilish va boshqa mashina hamda mexanizmlarni kesishma orqali olib o'tish;

Temir yo'l distansiyasi boshlig'ining ruxsatisiz tezligi soatiga 8 kilometrdan kam bo'lgan transport vositalarining harakatlanishi taqiqlanadi.

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

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

Shu bilan bir vaqtda haydovchi:

Imkoniyat bo'lganda, yaqinlashib kelayotgan poyezd mashinistiga to'xtash ishorasini berish qoidasini tushintirib, ikki kishini temir yo'l yoqasi bo'ylab ikkala tomonga 1000 metr masofaga yuborishi, agar bir kishi bo'lsa uni yo'l yaxshi ko'rinmaydigan tomonga yuborishi;

Transport vositasi yonida qolishi va umumiy xatar ishorasini berishi;

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

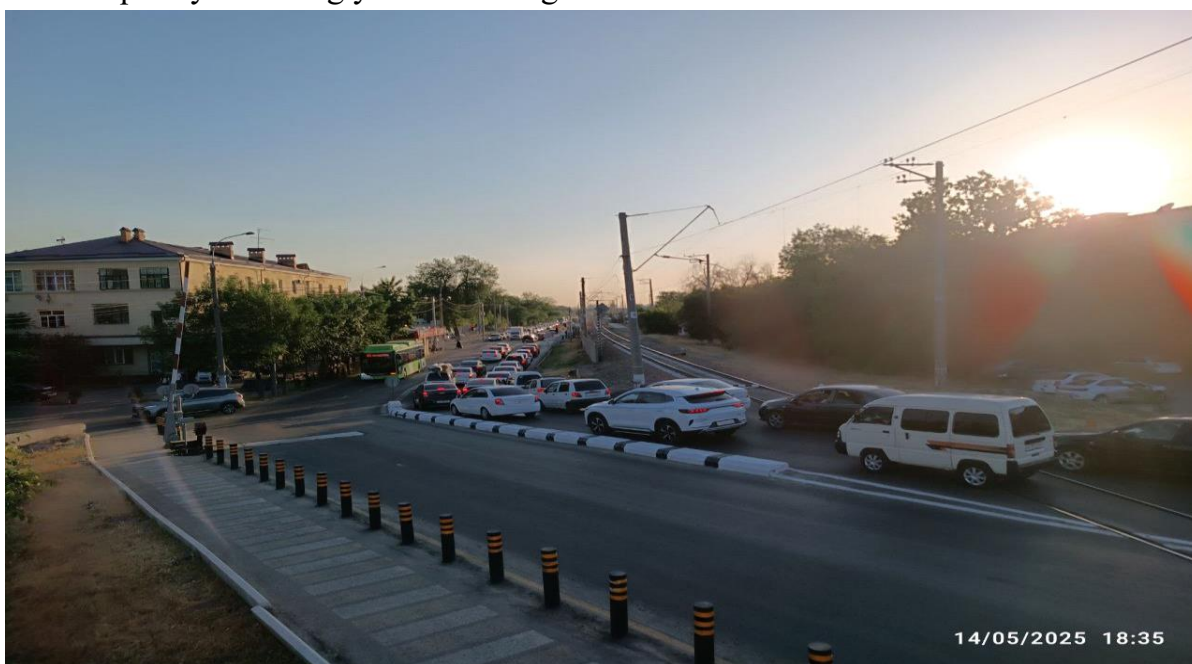
To'xtash ishorasi qo'lni gir aylantirish orqali beriladi.

Bitta uzun va uchta qisqa tovushli ishoralar umumiy xatar ishorasi hisoblanadi.

Temir yo'l kesishmalarida transport vositalarining to'planib qolishi - yo'l harakati samaradorligini pasaytiruvchi asosiy omillardan biridir. A.Fitrat ko'chasi dagi kesishma ham ushbu muammoga ega bo'lgan hududlardan biridir.

Tirbandlikni asosiy sabablari quyidagilardan iborat:

- Temir yo'l bo'ylab harakatlanuvchi poyezdlar sonining ko'pligi;
- Temir yo'l shlagbaumining yopiq bo'lish vaqtini uzoqligi;
- Avtomobil oqimining tartibga solinmaganligi;
- Transport vositalarining haydovchilari noto'ri parkovka qilishi yoki burilish qoidalariga amal qilmasliklari;
- Muqobil yo'llarning yetarli emasligi.



1-rasm. Kunming ikkinchi yarmida temir yo'l kesishmasida hosil bo'lgan tirbandlik

Yuqoridagi rasm (1-rasm)dagi holatda Toshkent Xalqaro Aeroporti tarafdan temir yo'l kesishmasiga qarab harakatlanayotgan transport vositalari yo'lda ushlanib qolib, tirbandlik yuzaga kelmoqda, bu holatda tirbandlik 200 metrdan oshiq uzunliggacha yetib bormoqda. Biz bu yerdagi harakatni to'g'ri tashkil etib bu yerdagi harakat davomidagi tirbandlikni oldini olishimiz kerak.



2-rasm Kunming birinchi yarmidagi temir yo‘l kesishmasida hosil bo‘layotgan tirbandlik

Avtomobil yo‘llari va temir yo‘l kesishmalarida vujudga keladigan tirbandliklar bugungi kunda yirik shaharlar va transport qatnovi zich bo‘lgan hududlarda muhim muammolardan biri hisoblanadi. Ayniqsa, temir yo‘l kesishmalari yaqinida tez-tez tirbandliklar yuzaga keladi. Bunga sabab bo‘luvchi omillar bir nechta bo‘lib, ularning har biri transport harakati samaradorligiga bevosita ta‘sir ko‘rsatadi. Eng avvalo, poyezdlarning muntazam harakatlanishi tirbandliklarga olib keladi. Har gal poyezd kesishmadan o‘tayotganda avtomobillar to‘xtatiladi, bu esa transport oqimini to‘xtatib qo‘yadi va navbat hosil qiladi. Ayniqsa, yuk poyezdlari yoki uzoq poyezdlar o‘tganda bu holat bir necha daqiqalab davom etadi. Ikkinchidan, avtomobillar sonining ortib borayotgani tirbandliklarning kuchayishiga sabab bo‘ladi. Ishga borish vaqti, darslarga ketish, shuningdek bayram arafalarida mashinalar soni keskin ortadi, bu esa temir yo‘l kesishmasi oldida transport vositalarining haddan tashqari to‘planishiga olib keladi.

Shuningdek, temir yo‘l kesishmalaridagi avtomatik signalizatsiya tizimlarining eskirgan yoki ishonchsiz ishlashi ham tirbandliklar sababchisidir. Ba‘zida bu tizimlar poyezd o‘tib bo‘lishiga qaramasdan uzoq vaqt ochilmay qoladi yoki ortiqcha xavfsizlik sababli ertaroq yopiladi, bu esa transport oqimini keraksiz to‘xtatadi. Yo‘l infratuzilmasining noto‘g‘ri loyihalanganligi ham muammoning yana bir muhim jihati hisoblanadi. Masalan, kesishma

yaqinida burilishlar, svetoforlar yoki piyodalar yo‘laklari joylashgan bo‘lsa, avtomobillar bir-biriga to‘qnash kelishi yoki harakatini to‘xtatishga majbur bo‘ladi.

Mazkur muammoga qarshi kurashishda bir nechta samarali yechimlar mavjud. Avvalo, temir yo‘l kesishmalarini denivellatsiyalash – ya’ni avtomobil yo‘lini temir yo‘l ostidan yoki ustidan o‘tkazish – eng samarali chora hisoblanadi. Bu holatda transport harakati poyezd harakatidan mustaqil bo‘lib qoladi va tirbandlik vujudga kelmaydi. Shuningdek, zamonaviy avtomatik signalizatsiya tizimlarini joriy etish, kesishmalar yaqinidagi harakat tartibini yaxshilash, qo‘shimcha yo‘nalishlar yaratish, shaxsiy avtomobillardan ko‘ra jamoat transportidan foydalanishni rag‘batlantirish tirbandliklarni kamaytirishda muhim ahamiyatga ega.

FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR

1. Xasanov A., Karimov T. Yo‘l harakati xavfsizligi asoslari, Toshkent: “Fan va texnologiya”, 2019.
2. Xolmatov M. Transport tizimlarida xavfsizlik strategiyasi, Toshkent: “Ilm ziyo”, 2022.
3. Yusupov M.J. Avtomobil transportida harakat xavfsizligi asoslari, Toshkent, 2021.
4. O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 2021-yil 12-apreldagi PQ–5047-sonli qarori Transport infratuzilmasini modernizatsiya qilish choralari to‘g‘risida.

Internet manbalari

1. www.lex.uz O‘zbekiston Respublikasi qonun va normativ hujjatlari.
2. www.mtp.uz O‘zbekiston Respublikasi Transport vazirligining rasmiy sayti.
3. www.stat.uz O‘zbekiston Respublikasi statistika agentligi rasmiy ma’lumotlari.