

# AVTOBUS YO'NALISHLARIDA HARAKAT XAVFSIZLIGINI OSHIRISH

**Umirov Ilhom Iskandar o'g'li**

**Jizzax Politehnika instituti TVM kafedrası v.b.dotsenti**

**Islamov Jamshid Baxriddin o'g'li**

**Jizzax Politehnika instituti talabasi**

**Annotatsiya:** ushbu maqolada, avtobus yo'nalishlarida harakat xavfsizligiga oid qoidalar hamda uning xavfsizligini oshirish choralari haqida ma'lumotlar berilgan.

**Kalit so'zlar:** harakat, jamoat transporti, avtobus, mikroavtobus, ikki tomonlama, maxsus chiziq, jadvallarni tuzish, dispecherlik xizmati.

**Annotation:** this article provides information on the rules regarding traffic safety on bus routes as well as measures to improve its safety.

**Keywords:** movement, public transport, bus, minibus, two-way, special line, scheduling, dispatch service.

Ko'chalardagi bir tomonlama harakatda va jamoat transportining harakatlanish qismi bir tomonlama bo'lganda, ikki tomonlama harakat ham bo'lishi mumkindir. Buning uchun yo'laklarda maxsus chiziq chiziladi, ular umumiy yo'nalishga qarama-qarshi holatda bo'ladi. Bu yo'ldan faqat yo'lovchi tashiydigan transport vositalari (avtobus, mikroavtobus) hamda maxsus avtomobillar harakatlanishi uchun ruxsat etiladi.

Shaharlardagi jamoat transport vositalarida yo'lovchilarning katta qismi tashiladi, shuning uchun ham harakat xavfsizligiga alohida e'tibor qaratishimiz lozim. Transportni tanlash bo'yicha savollar, yo'nalish chizmalarini ishlab chiqish, jadvallarni tuzish, dispecherlik xizmati, ya'ni jamoat transport vositalari bilan bog'liq masalalar ushbu izlanishda ko'rilmaydi. Bu maqolada faqatgina umumiy yer usti transportining harakati bilan bog'liq masalalar ko'riladi. Bu masalalar transportning qulayligi va xavfsizligini ta'minlash, hamda imtiyozli harakatlanish

sharoitlarini yaratish bilan bog'liqdir. Harakatning qulayligi asosan birinchi navbatda transport vositalarining ushlanib qolmasligi, yo'l va ko'chalardagi, bekatlardagi harakati to'xtab qolmasligi bilan bog'liq jarayon.

100 ming kishidan ortiq aholi soniga ega shaharlarda jamoat transportlarining turlari va yo'nalishlari hisob-kitoblarga asoslangan holda tanlanadi.

Jamoat transportining oddiy turlarini yuk tashishga qodirligi yo'lovchilar salonining bo'sh maydoni 4 odam/m<sup>2</sup> ga to'lish me'yorida, tezyurar turlarida 3 odam/m<sup>2</sup> me'yorida aniqlanadi.

Qatnov yo'lining tezligi va jamoat transportining turli turlarining yuk tashishga qodirligini 1-jadvalga binoan qabul qilish kerak bo'ladi.

1-jadval

Transport turlari	Qatnov yo'lining o'rtacha tezligi, km/soat	Bir yo'nalishdagi transport turining yuk tashishga qodirligi, daqiqa, km/soat
60 tagacha yo'lovchini sig'diruvchi avtobuslar.	18-20	3-4
60 ta yo'lovchidan ziyod Avtobus-ekspreslar.	18-20	5-6
Trolleybuslar	20-25	8-10
120 tagacha yo'lovchini sig'diruvchilar.	18	4-6
120 ta yo'lovchidan ortiq.	18-20	6-8
120 tagacha yo'lovchini sig'dira oladigan tezyurarlar.	18-20	9-12
120 ta yo'lovchidan ortiq.	25-30	12-20
5 vagonli.	25-30	20-24
8 vagonli poezdlar.	40-45	25-30
Tarkibidagi metropoliten elektrlashtirilgan temir yo'l	40-45	45-50
Monorelsli yo'l	50-60	35-60
	60-70	10-30

Piyodalarning yashash joylaridan yoki ishdan to yaqin jamoat transport bekatigacha bo'lgan yo'l masofasi 400 metrdan oshmasligi kerak.

Jizzaxning yakka imoratli tumanlarida, yirik va katta shaharlarda bu miqdor 600 metrgacha, o'rtacha va kichik shaharlarda esa 800 metrgacha ko'paytirilishi mumkin.

Yirik shaharlar va Jizzaxning umumshahar markazida piyodalarning to jamoat transport bekatlarigacha yo'l uzunligi 250 metrdan, ommaviy dam olish va sport joylarida 800 metrdan oshmasligi lozim.

Shahar transportlarining yer ustidagi turlari uchun to'xtash joylar orasidagi masofa 600 metrdan oshmasligi, ekspres yo'nalishli avtobuslar uchun 800-1200 metr, metropoliten uchun 1000-2000 metr, elektrlashtirilgan temir yo'l uchun 1500-2000 metrdan oshmasligi zarurdir. Yo'llarini alohida xomaki yo'llarga yotqizgan ma'qul. Ikki yo'lli alohida ko'tarma yo'lining kengligi butun yo'lining uzunligida chizish maydonchalarini hisobga olgan holda qabul qilinadi, u 10 metrdan kam bo'lmasligi kerak, bir yo'lligi esa 3,8 metr qabul qilinadi.

Avtobus va to'xtash joylarini chorrahadan keyin 20 metrdan yaqin bo'lmagan masofada joylashtirish tavsiya etiladi. Bir yo'nalishdagilar uchun to'xtash joylarini chorraha bilan bir tomonga joylashtirish kerak bo'ladi. Chiqish maydonchasining uzunligi bir yo'nalishdagilar uchun 20 metr, bir qancha yo'nalishlar uchun 30 metr va oshiqroq olish kerak, chiqish maydonchasining minimal kengligi 1,5 metr olinadi.

Avtobuslarning to'xtash joylari qoidasi bo'yicha ko'chalarning kesishish joyida o'rnatiladi. Agar kesishish joyidan uzoqda joylashtirilsa, avtomobillarga halaqit berishi mumkin. Izlari ham maxsus bo'laklarda o'rnatiladi. Izdan yurmaydigan transport vositalari uchun ko'chalar kesishish joyidan keyin bekat o'rnatish maqsadga muvofiqdir, bunda qulaylik, harakat xavfsizligi va yo'nalishga halaqit bermaslik hukm suradi.

To'xtash bekati kesishish joyidan keyin tursa, piyodalar avtobuslarning orqasidan o'tadilar hamda yo'lni bemalol ko'rib, transportga halaqit bermaydilar. Agar ko'chalarning kesishish joyidan avval bekat o'rnatilsa, avtomobilni va uning harakatini bemalol kuzatishimiz mumkin. Bunda yana transport vositalarining harakati, shart-sharoitlari qiyinlashadi. Bir tomondan o'ngga buriladigan avtomobillar va svetoforming chirog'ini kutib turgan avtomobillar, avtobus yoki mikroavtobusga bekatda uzoq ushlanib qolishga sabab bo'lib, bu esa transport vositalarining harakatiga birmuncha qiyinchilik tug'diradi. Boshqa tomondan

bekatda uzoq turib qolgan avtobuslar boshqa transport vositalariga halaqit beradi. Bu esa umumiy harakatga jiddiy tomondan zarar yetkazadi. Odatda bekatlarda turgan haydovchilar svetofor chiroqlariga qarab harakat qiladi. Agar yo'lovchi avtobusga chiqib yoki tushib bo'lganda svetoforda qizil chiroq yonsa, haydovchi bekatda yana turib qoladi, bu esa o'z navbatida kutayotgan keyingi transport vositasiga to'sqinlik qiladi. Natijada bir qancha tirbandlik yuzaga keladi. Agar yo'lovchi avtobusga chiqib yoki tushib turgan vaqtda svetoforda yashil chiroq yonsa, haydovchi shoshib qoladi, ko'p holatlarda yo'lovchiga ham qaramay haydab ketadi.

Tavsiya qilinadigan tadbirlar quyidagilar:

1. Svetofor chiroqlarining yonishini o'zgartirish (ya'ni 2 tartib oralig'ida o'rnatish).
2. Jamoat transport vositalariga maxsus bo'laklar ajratish.
3. Avtobus bekatlaridagi kesishish va o'tish yo'lakchalarini tashkil etish.
4. Katta ko'chalarda o'ng tomondan transport vositalarining harakatlanishini, to'xtash va to'xtab turishini taqiqlash.
5. Hujjatlardagi me'yoriy uzunlikda jamoat transportlariga to'xtash joyi va yo'lakchalar ajratish.
6. Piyoda va yo'lovchilarning qatnov qismiga chiqishiga ruxsat etmaslik zarur.

### **Adabiyotlar**

1. Q.X.Azizov. Harakat xavfsizligini tashkil etish asoslari. – T.: “Fan va texnologiya”, 2009. - 244 bet.
2. Abduraxmanov R.A., Azizov S.Z. Shahar yo'lovchi transportlarining imtiyozli harakatlanishini tadqiq qilish (Jizzax shahri misolida) // TAYI “O'zbekiston avtomobil-yo'l kompleksining dolzarb vazifalari” Respublika ilmiy-amaliy anjuman materiallari to'plami II-qism. Jizzax-2008, 165-166 bet.
3. Бабков В.Ф. Дорожные условия и безопасность движения. М.: Транспорт. 1982. - 286 с.

4. Umirov, I., Turushev, S., & Ravshanov, F. (2021). Йўл бўлақларининг ҳаракатланиш хавфсизлигига таъсирини таҳлил қилиш. *Academic research in educational sciences*, 2(2).
5. Agzamov, J., Hamraqulov, Y., & Baratov, I. (2021). Jizzax shaxrining magistral kochalarida harakat xavsizligini tahlil qilish. *Academic research in educational sciences*, 2(6), 363-368.