

PIYODALAR O'TISH JOYLARIDA JISMONIY IMKONIYATI CHEKLANGAN YO'LOVCHILARNING HARAKATINI INTELIKTUAL QURILMALAR ORQALI TASHKIL ETISH.

Mualliflar. *G'aybullaev Umidjon Ilxom Ug'li,*
Raxmatullaev Mustafokuqul—
O'zbekiston Respublikasi, Jizzax viloyati,
Jizzax Shaxri, Islom Karimov – 4.
Jizzax politexnika instituti.

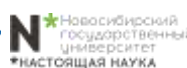
Annotatsiya. Maqolada piyodalar o'tish joylarida jismoniy imkoniyati cheklangan yo'lovchilarning intellektual qurilmalar orqali tashkil etish masalalari yoritilgan. Ushbu masalarni hal etish uchun avtomobil harakat parametrlarini geoaxborot tizimi orqali operativ qayd qilish va ularni georeferenslash va transformatsiyalash uslubida tahlil qilish masalalari keltirilib utilgan.

Tez harakatlanib ketayotgan avtomobilni taqqa to'xtatib bo'lmagligini hamma yaxshi biladi, lekin harakat ishtirokchilari ayrim hollarda o'z imkoniyatlarini to'g'ri hisobga olmaydilar. Yo'llarda sodir bo'layotgan deyarli barcha falokatlarning sababi aynan shunda. Bunga yo'l qo'ymaslik maqsadida avtomobilni yaratgan inson yo'llarda harakatlanish qoidalarini ham o'ylab topdi. Avvallari yo'llarda harakatlanish ishtirokchilari hisoblangan otliqlar, izvoshchilar, keyinroq piyoda va haydovchilar bir-birlariga xavf tug'dirmaslik maqsadida ana shu qoidalariga muvofiq harakat qilganlar.

Vaqt o'tishi bilan bu qoidalar takomillashib, to'ldirib borilgan. Qoidalar tarixiga nazar solsak, ular asosan piyodalarning manfaatlarini o'ylab, izvoshchi va mashina haydovchilarining piyodalarga etkazishi mumkin bo'lgan shikastlanishlardan himoya qilish maqsadida joriy etilgan. Bu borada jismoniy imkoniyatlari cheklangan yo'lovchilarning piyodalar o'tish joyida harakatlari aloxida ahamiyat kasb etadi.

Shuni ta'kidlash kerakki, dastlab yagona qoidalar bo'lmagan. Ayrim qoidalarni ishlab chiqish va tasdiqlash mahalliy hokimiyat idoralarining ixtiyorida edi. Dastlabki turkum qoidalar 1940 yilga kelib tasdiqlandi. Shundan so'ng mamlakatning barcha shaharlarida koidalar ancha muvofiqlashtirildi, lekin 1957-1959 yillarda ham ular sobiq ittifoqning har bir respublikasida birbiridan farq qilar edi. Shahar ko'chalari, aholi yashaydigan punktlar va yo'llarda harakatlanishning yagona qoidalari 1961 yilda joriy qilindi. 1949 yilgi Konvensiya qarorlari ularning asosini tashkil etdi. 1965 yilda ba'zi bir o'zgartirishlar kiritilgandan keyin bu qoidalar 1973 yilga qadar amal qilindi. Biroq barchani qanoatlantiradigan qoidani yaratish juda qiyin, chunki taraqqiyotni to'xtatib bo'lmaydi: mashinalarning yangi rusumlari vujudga kelmoqda, katta tezlikda yuriladigan magistrallar qurilmoqda, yo'llarda harakatlanishni tartibga solish uchun yordam beruvchi maxsus qurilmalar ishlab chiqarilmoqda. Bu esa yildan-yilga qoidalariga zamon talablari asosida o'zgartirish va qo'shimchalar kiritib borishni taqozo etadi.

O'zbekiston mustaqillikka erishgach bu jarayon zamonaviy talablar, mahalliy shart-sharoitlarni hisobga olgan yangi, 18 yo'llarda harakatlanish qoidalarini ishlab chiqish zaruratini



yuzaga keltirdi. Shu tariqa 1994 yil amaldagi «Yo‘l harakati qoidalari» va 1968 yilgi Konvensiya hujjatlari hamda boshqa manbalar asosida sobiq ittifoqdosh respublikalar ichida birinchi bo‘lib, ona tilimizda «Yo‘llarda harakatlanish qoidalari»ning yangi tahrirdagi matni tayyorlangan edi. 2001 yilgi qaror jahondagi ko‘pgina mamlakatlarning yo‘llarda harakatlanish qoidalari bilan deyarli bir xil, chunki mazkur qonun yo‘l belgilari va ishoralari to‘g‘risidagi xalqaro Konvensiyaga asoslangan.

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‘lning qatnov qismiga chiqishlariga ruxsat etiladi.

Shuningdek, piyodalar o‘tish joylaridan o‘tayotgan piyodalarga:

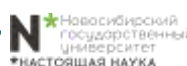
- telefondan foydalanish;
- kitoblarni yoki davriy nashrlarni o‘qish;
- video tomosha qilish hamda audio eshitish;
- e‘tiborni chalg‘itadigan boshqa elektron vositalardan foydalanish taqiqlanadi.

Mazkur talablarga rioya etmaslik esa piyodalarning ma‘muriy javobgarlikka tortilishiga sabab bo‘ladi. Piyodalarning o‘tish joylari ayniqsa jismoniy imkoniyati cheklangan yo‘lovchilarning piyodalar o‘tish joylarida yo‘nalishli transport vositalarining bekatlari va boshqa joylarda chorraxalarda birmuncha muammoli buladi.

Tartibga solinmagan piyodalar o‘tish joyiga yaqinlashayotgan transport vositasining haydovchisi qatnov qismining shu yo‘nalishini kesib o‘tayotgan piyodalarni 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 tasmalarda harakatlanayotgan boshqa haydovchilar bu transport vositasi oldida piyoda(lar) yo‘qligiga ishonch hosil qilganlaridan so‘nggina harakatlanishni davom ettirishlari mumkin. Tartibga solingan piyodalar o‘tish joylarida haydovchilar svetoforning ruxsat etuvchi ishorasi yongan taqdirda ham piyoda(lar)ga qatnov qismini shu yo‘nalishda kesib o‘tishni tugallashiga imkon berishlari kerak.

Ushbu masalarni hal enbsh uchun avtomobil harakat parametrlarini geoaxborot tizimi orqali operativ qayd qilish va ularni georeferenslash va transformatsiyalash uslubida tahlil qilish masalalari keltirilib utilgan. Bunda fikr va mulohazalar asosida datumni referens-ellipsoid emas, balki yerdagi obyektlarning joylashuvini hisoblash jamlanmasi yoki modeli sifatida qarashimiz zarur bo‘ladi.

Xulosa qilib aytganda piyodalar o‘tish joylaridan keyin paydo bo‘lgan tirbandlik tufayli haydovchi piyodalar o‘tish joyida to‘xtashga majbur bo‘ladigan bo‘lsa, piyodalar o‘tish joyiga kirish ta‘qiqlanadi. Barcha hollarda, shu jumladan, piyodalar o‘tish joylaridan tashqarida ham



haydovchi oq hasa bilan ishora berayotgan ko‘zi o‘jiz 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‘xtagan yo‘nalishli transport vositasi eshiklari tomon borayotgan yoki undan kelayotgan piyoda(lar)ga yo‘l berishi kerak. «Bolalar guruhini tashish» taniqlik belgisi o‘rnatilgan, avariya ishorasi yoqilgan transport vositasi to‘xtaganda, unga yaqinlashayotgan haydovchi harakat tezligini kamaytirishi, zarur bo‘lsa, to‘xtashi va bolalarni o‘tkazib yuborishi shart.

Adabiyotlar.

1. Blatnov A.D. Passajirskiye avtomobilniye perezovki. M.:Transport, 1972.
2. Butaev Sh.A. va boshqalar. Tashish jarayonlarini modellashtirish va optimallashtirish, T.: Fan, 2009.
3. O‘zbekiston Respublikasining transportga tegishli Qonunlari.
4. Xodjaev B.A. Avtomobillarda yuk va passajirlar tashish asoslari, T.: O‘zbekiston, 2002.
5. Raxmatullaev M. Qosimov S.X. Yuk oqimini logistik kuzatuv va komplekslarini mahalliyashtirish omillari. Ilmiy-tex. jur. 23 (8) 52.
6. Raxmatullaev M. Qosimov S.X. Современные инновации и технологии организации перевозки. Ilmiy – texnik jurnal 23 (9) 167.

