

CHORRAHALARDA PIYODALARNING HARA-KAT XAVFSIZLIGINI TA'MINLASHDA JAHON TAJRIBASI

Narzullayev X.S.

TerDMAU Assistenti.

Jalolov Z.M.

TAQU mustaqil izlanuvchi.

<https://doi.org/10.5281/zenodo.20662640>

Annotatsiya. Avtomobil yo'llarida piyodalarning to'g'ri harakatlanishi va ularga bo'lgan tasiri haqida gap boradi.

Kalit so'zlar: Chorraha, piyoda, yo'l transport hodisasi, yo'l belgilari, harakat xavfsizligi.

Hozirgi kunga kelib chorrahalarining har xil turlari paydo bo'lmoqda. Butun dunyo bo'ylab aholi sonining o'sishi va yo'lovchilar sonining ko'payishi bu inshootlarning sifat ko'rsatkichlarini yaxshilash va harakat qatnashchilariga qulay va xavfsiz sharoitlarni yaratib berishni talab qilmoqda.

Yirik va rivojlangan shaharlardan biri bo'lgan Moskva shahrida transport vositalarining xavfsiz harakatlanishi va bir manzildan ikkinchi manzilga tezkor yetib borishiga katta e'tibor qaratiladi[18]. Shu asnoda mazkur shahar ko'chalarida yuzaga kelayotgan muammolarga yechim topiladi.

Ko'pgina shaharlarda bo'lgani kabi bu yerda ham transport vositalari vaqtincha to'xtab turishi uchun avtoturargohlar yetishmaydi. Shu sababli ko'chaning chetki tasma-sida transport vositalarini qoldirib ketishadi.

Bu holat shahar ko'chalari bo'ylab tirbandlik va noqulayliklarni keltirib chiqaradi.

Chorrahalar yaqinida harakatlanishni qiyinlashtiradi. Moskva shahri hukumati Yo'l harakatini boshqarish markazi 2020 yilda 400 ta "Aqlli chorraha"ni ishga tushirishdi. Ushbu tizim joriy etilgandan so'ng, jamoat transporti shahar atrofida tezroq harakatni amalga oshirdi.



1-rasm. Moskva shahridagi chorrahalarida harakat jarayoni.

Svetoforlarning ishlashidagi bunday tizim yer usti shahar transporti, hamda yo'nalishli transportlar uchun juda qulay sharoit yaratish imkonini beradi. Bu esa transport vositalarini tezroq chorradan o'tish imkonini hamda tirbandlikni kamaytirishga hizmat qiladi.

Piyodalarni o'tkazishga bo'lgan vaqt ham samarali bo'lishi hisobga olingan. Aqlli tizim piyodalar uchun kutish vaqtini o'rtacha 16-20% qisqartirdi hamda ularni xavfsiz xarakatlanishini taminlaydi.

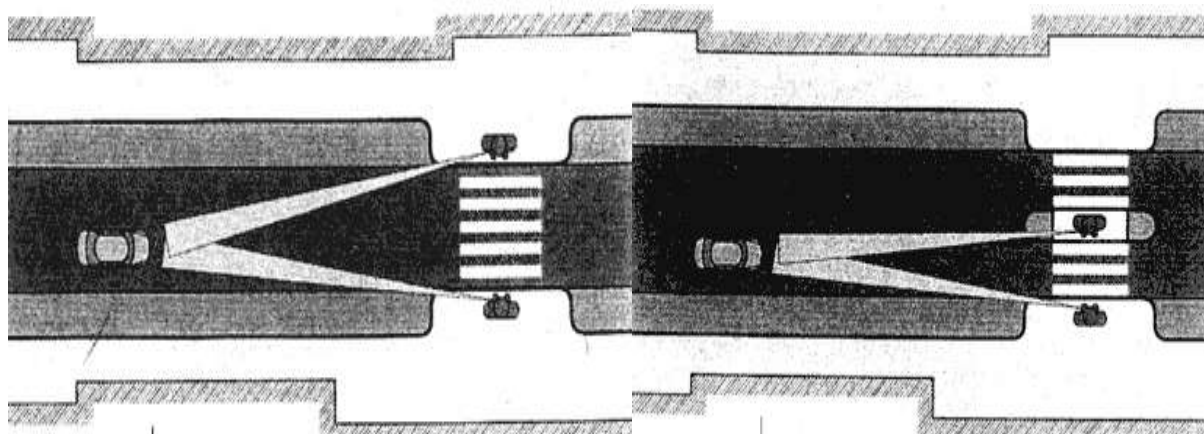
Sankt-Peterburg shahridagi piyodalarning balanddan o'tish joyi nisbatan arzon va transport va piyoda uchun xavfsizdir, ob-havo sharoiti noqulay bo'lgan holatlar bundan mustasno.

Shahar chorrahalarda bunday piyodalar o'tish inshootlarini qurish shahar transport vositalarini tirbandligini oldini olishga hamda xavfsizligini ta'minlashga imkon yaratadi.



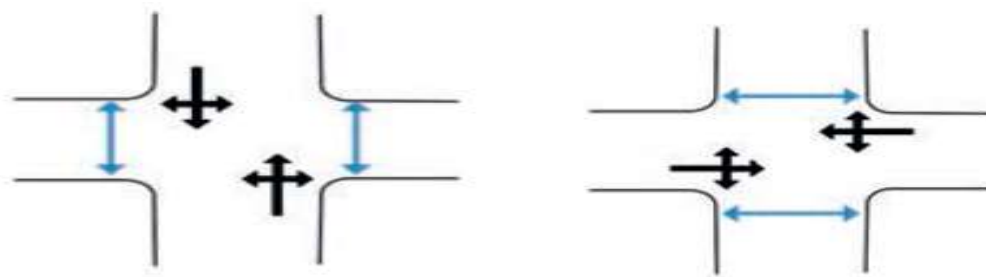
2-rasm. Rossiyadagi piyodalarning turli sathlarda o'tish joyi.

Tartibga solinmagan piyodalar o'tish joyini tashkil etishda piyodalarning haydovchi uchun ko'rinuvchanligini ta'minlashdan kelib chiqqan holda o'tish joylari tanlab olinadi. Ko'rinishda turli cheklovlar mavjud bo'lsa (masalan, avtomobillar, daraxtlar, butalar, piyodalar va hokazo.) trotuarni yo'lka tomon kengaytirish kerak.



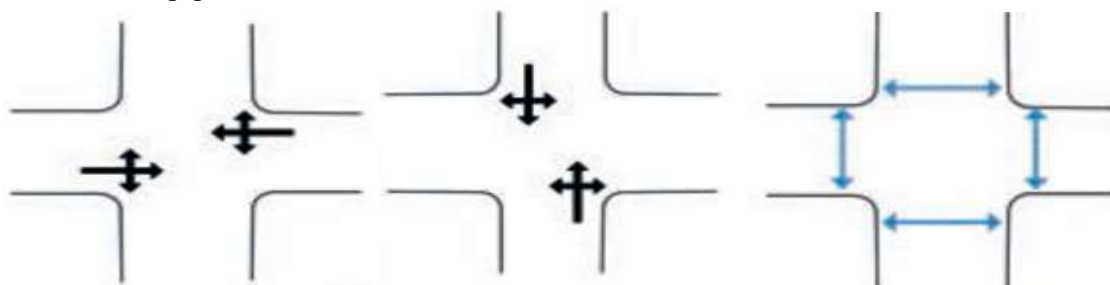
3-rasm. Piyodalar o'tish joyida tanib olish va ko'rish.

Piyodalar mashinalarning parallel oqimi bilan birga ko'chani kesib o'tishadi. Burilayotgan avtomobillar piyodalar harakatini hisobga olishlari kerak.



4-rasm. Ikki fazali boshqaruv tizimi (standart).

Piyodalar har qanday ko'chadan o'tishlari mumkin bo'lgan alohida bosqichga ega. Ushbu bosqichda avtomobillar harakatlanishi ta'qiqlanadi. Piyodalar chorrahani diagonal shaklda kesib o'tishlari ta'qiqlanadi.



5-rasm. Perimetr bo'ylab piyodalarning yashil signallari.

Shahar sharoitida chorrahalarda tirbandlikni keltirib chiqaradigan yana bir omillardan biri chorraha mintaqasida avtobus bekatlarini noto'g'ri loyihalashdir. Bu yo'l-transport hodisalari sonini oshishiga olib keladi.

Avtobus bekati shahar ko'chasida harakatlanayotgan transport vositalariga noqulaylik tug'dirmasligi lozim. Chunki avtobus bekati mintaqasi asosan transport vositalari va piyodalar gavyum bo'lgan hudud hisoblanadi.

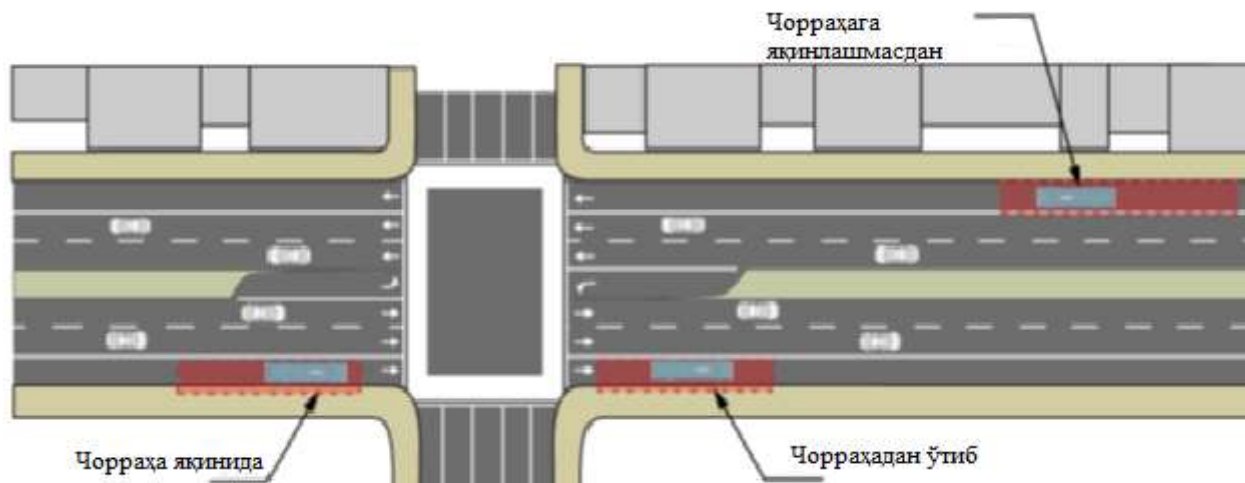
Ya'ni harakatlanish jarayonida harakat xavfsizligi imkon qadar ta'minlangan bo'lishi shart. Bu usulning o'ziga yarasha afzalliklari va kamchiliklari mavjud.

Afzalliklari:

- avtomobillar harakatlanib kelayotgan tasmadan chiqmasdan harakatni davom ettirishi mumkin;
- avtobus chorraha yaqinida svetaforning qizil chirog'ida to'xtagan paytda ham yo'lovchilarga xizmat ko'rsata olishi mumkin.

Kamchiliklari:

- avtobus o'zi harakatlanib kelayotgan tasmadan boshqa transport vositalari harakatlanishiga noqulaylik tug'diradi chunki avtobusning bekatga to'xtash joyi harakatlanish tasmada joylashganligi;
- bu usulni harakat miqdori yuqori bo'lgan ko'chalarda qo'llab bo'lmasligi.



6-rasm. Shahar ko'chalarida avtobus bekatini cho'ntaksiz joylashtirish.

Germaniya chorrahalarida piyodalar o'tish yo'llari chizilmaydi va piyodalar o'tish belgilarini ham o'rnatishmaydi. Ushbu ishlarga sarflanadigan pullarni boshqa ishlarga sarflashni afzal bilishadi. Chunki chorrahada shundoq ham svetofor mavjud, avtomobillar to'xtashadi degan tushuncha mavjud.



7-rasm. Germaniya chorrahalarida zebalar chizilmaganligi hamda yo'l belgilarining yo'qligi.

Germaniya mutaxassilari tomonidan "Svetofor bo'lsa, nima uchun belgilar va bo'yoqlarga pul sarflash kerak" - deya ushbu ishlarga sarflanadigan mablag'larni transport va obodonlashtirish ishlariga sarflashni maqbul deb topishmoqda.

Germaniyada tartibga solinmagan piyodalar o'tish joylari Rossiyaga qaraganda sezilarli darajada farq qiladi.

Tartibga solinmagan piyodalar o'tish joylari faqatgina shaharlar va qishloq posyolkalari hududida o'rnatilishi mumkin. Shahar tashqarisida avtomobilning tezligi ancha yuqori ekanligi taxmin qilinib, bu esa haydovchining yo'l-yo'lakay piyodaning paydo bo'lishiga o'z vaqtida munosabat bildirishiga imkon bermaydi.

Jahon sog‘liqni saqlash tashkiloti tomonidan yo‘l uchastkalarida shaharlarda transportning ruxsat etilgan maksimal tezlik 50 km/soat bo‘lib, mazkur maksimal tezlik tavsiya etilgan tezlik hisoblanadi. Piyodalar har bir yo‘nalishda faqat bir tomonlama yo‘lni kesib o‘tishi kerak bo‘lgan joylarda harakat qilishadi. Bu talab o‘zaro (piyodalar va haydovchi) ko‘rinishni ta‘minlash bilan bog‘liqdir. Yo‘l chetidagi avtomobillar, tutash polosali chegaraviy ko‘rinishdagi avtomobillarni harakatga keltiradi va natijada avariyalarga olib keladi. Piyodalar o‘tish yo‘llari bo‘lmaganda piyodalar harakati ahamiyatsiz deb taxmin qilinadi.

Diogonal piyodalar o‘tish joyi: Piyodalar alohida bosqichga ega. Ushbu bosqichda avtomobillarning harakatlanishi ta‘qiqlanadi. Piyodalar chorrahani diogonal bilan kesib o‘tishlari mumkin.

Ko‘pincha tartibga solinadigan piyodalar o‘tish joylarida piyodalar parallel harakatlanuvchi transport vositalari bilan birga yo‘lni kesib o‘tishadi. Bunday holda, burilish transport vositalari va piyodalar o‘rtasida shartli ravishda yo‘l qo‘yiladigan nizolar kelib chiqadi.

Ya‘ni, burilish transport vositalari va piyodalar ishtirokida yo‘l-transport hodisasi xavfi mavjud.

Piyodalarning alohida bosqichi bunday yo‘l-transport hodisasi xavfini kamaytiradi.

Bundan tashqari, diogonal piyodalar o‘tish joyida piyodalar chorrahani diogonal kesib o‘tish uchun qo‘shimcha imkoniyatga ega. Bu piyodalar o‘tish joyining uzunligini ko‘payishi sababli piyodalar fazasining davomiyligini oshiradi. Shu bilan birga, ushbu yechim piyodalar o‘tish joyi uchun diogonal bilan qulaylikni oshiradi. Germaniyada diagonalli piyodalar o‘tish joylari qo‘shimcha piyodalar svetoforlari va diagonalli yo‘l belgilari bilan jihozlangan.



8-rasm. Diogonal piyodalar o‘tish joyi.

Alohida piyodalar fazasini ta‘minlash uchun uch fazali svetoforning ishlashi ham avtomobillar, ham piyodalar uchun yashil signalni kutish vaqtini oshiradi.

Yo‘l harakati xavfsizligi, shuningdek, piyodalarning qizil chiroq signallariga mos kelishiga bog‘liq. Uzoq kutish signali, svetaforning qizil chirog‘ida piyodalar o‘tish joyida tirbandlik xavf tug‘dirishi mumkin. Shuningdek, piyodalar svetaforning qizil chirog‘iga rioya qilish shart.

Foydalanilgan adabiyotlar

1. Q.H.Azizov, P.I.Pospelov, A.X.O‘roqov. “Yo‘l sharoiti va harakat xavfsizligi” Oliy o‘quv yurtlari uchun daslik.–T.: TAYLQEI, 2018.–208 b.
2. Azizov Q.X. Yo‘llarda havfsiz harakatlanish asoslari: Oliy o‘quv yurtarining bakalavriyat talim yo‘nalishi talabalari uchun o‘quv qo‘llanma /S.M.Qodirov tahriri ostida.-T..”TAYI”,2004-71 b
3. O‘zavtoyo‘l’ davlat-aksiyadorlik kompaniyasi. Muassasaviy qoidalar va me‘yorlar. MKN 23-2008 Avtomobil yo‘llarining yo‘l belgi chiziqlari bo‘yicha ko‘rsatma.2008,-86 bet.
4. Gulomov, Z.M.Jalolov, Narzullayev, M.O.Yusupjonov. NOORGANIK VA ORGANIK BOG‘LOVCHI MATERIALLAR BILAN MUSTAXKAMLANGAN YIRIK TOSHLI, QUMLI, GILLI GRUNTLARDAN VA SANOAT CHIQINDILARDAN YO‘L TO‘SHAMASINING ASOSI VA QOPLAMALARINI QURISHNI TADQIQOTLASH //Research Focus. – 2024. – T. 3. – №. 5. – С. 27-29.
5. Жалолов З. М. У., Хуррамов А. Ч. ОСОБАЯ ЗНАЧИМОСТЬ ИЗУЧЕНИЯ ЗАРУБЕЖНОГО ОПЫТА РАЗВИТИЯ ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА //Academic research in educational sciences. – 2024. – Т. 5. – №. 5. – С. 64-73.
6. Самадов З. О. и др. ПРИМЕРЫ ГОСУДАРСТВЕННЫХ ЦЕЛЕЙ В ОТНОШЕНИИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ //Интернаука. – 2021. – №. 5-1. – С. 98-99.
7. Хуррамов А. Ч. и др. ПРИМЕНЕНИЕ ОПТИМАЛЬНЫХ МЕТОДОВ ПОВЫШЕНИЯ СЕЙСМОСТОЙКОСТИ МОСТОВЫХ КОНСТРУКЦИЙ //Scientific Impulse. – 2023. – Т. 1. – №. 6. – С. 1055-1062.