

HAYDOVCHILAR VA PIYODALAR HARAKATINI TASHKIL ETISH

Shermatov Shamshir Xusanovich

(Toshkent davlat transport universiteti kata o'qituvchi)

Raxmonov Baxtiyor Barnoyevich

(Toshkent davlat transport universiteti assistent)

Tursunov Nodir Hamrayevich

(Toshkent davlat transport universiteti assistent)

Annotatsiya: Chorrahalarda harakatlanayotgan haydovchilar yo'lni kesib o'tayotgan piyodalarga yo'l berishi, Yo'l harakati qoidalarining 96 bandini yoritish, haydovchilar va piyodalar huquqini himoya qilish.

Abstract: Drivers moving at intersections should give way to pedestrians crossing the road, clarification of Article 96 of the Traffic Rules, protection of the rights of drivers and pedestrians.

Kalit so'zlar: Yo'l harakati qoidalari, piyoda, haydovchi, yo'l berish, qatnov qismi.

Key words: Traffic rules, pedestrian, driver, giving way, carriageway.

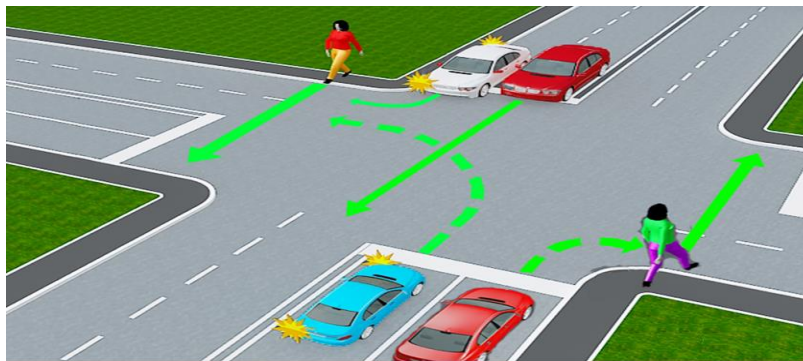
Statistik ma'lumotlarga ko'ra, 2022-yilning 12 oyi mobaynida poytaxtda 1200 tayo'l-transport hodisasi sodir bo'lgan. Hisobot davrida YTH oqibatida halokbo'lganlar soni 136 nafarni tashkil etgan, 1463 nafari tan jarohat olgan. Yo'l-transport hodisalarining 32,5 foizini piyodalar ishtirokidagi baxtsiz hodisalar tashkil etadi. Bolalar ishtirokida 169 ta YTH sodir bo'lgan, buning oqibatida 56 nafar voyaga yetmaganlar tan jarohati olgan, 17 nafari vafot etgan. Har bitta raqam ortida insonlar taqdiri yotibdi. Bitta insonning halok bo'lishi – uning oila a'zolari, yaqinlari uchun og'ir judolik hisoblanadi. O'tgan bir yil davomida haydovchilar tomonidan yo'l harakati qoidalariga rioya qilmaslik oqibatida sodir bo'lgan YTHlar tahliliga to'xtalsak. Eng ko'p uchraydigan qoidabuzarlik tezlikni oshirish bo'lgan - 370 ta holat. 143 nafar haydovchi svetoforming taqiqlovchi ishorasiga o'tgan. 8 ta baxtsiz hodisa avtomobil rulida o'tirgan shaxslarning mast holatda bo'lganligi sababli sodir bo'lgan. 73 ta YTH jiddiy oqibatlariga olib keldi. Bir so'z bilan aytganda, har bir haydovchi transport vositasini boshqarayotganda nafaqat o'zi, balki yo'lovchilar va piyodalarning hayotiga mas'uliyat bilan qarashlari lozim. Piyodalar esa yo'l harakati ishtirokchisi ekanligini unutmasligi va o'rnatilgan qoidalarga rioya etishlari kerak. O'zbekiston Respublikasining aholisi 2022 yil dekabr oyiga 36 mln. kishidan oshib ketib, bunda 9 dekabr holatiga erkaklar soni 18 mln 76 ming 222 nafarni, ayollar soni 17 mln 849 ming 415 nafarni tashkil etmoqda. Hozirgi vaqtda O'zbekistonning 14 ta hududiy bo'linmasidan 10 tasi, shu jumladan, Toshkent shahri aholi zich bo'lgan hududiy bo'linmalar jumlasiga kiradi. Hozirgi kunda Respublikamizda o'ziga xos demografik vaziyat vujudga kelgan va u aholi sonining progressiv o'sishi, aholining yosh tarkibida mehnatga layoqatli yoshdan kichik bo'lganlar va keksa yoshdagilar ulushining ortishi, mehnatga layoqatli yoshgacha bo'lgan aholi sonining kamayishi, shu bilan bir



vaqtda o'rta yoshdagi aholi sonining ko'payishi, urbanizatsiya jarayoni ortayotganida namoyon bo'lmoqda. Shu bilan birga poytaxtimiz aholisining soni yildan-yilga jadal ravishda o'sishi yo'llarda ham transport vositalarining ko'payib borishi, o'z navbatida, o'ziga xos masalalarning yechimini talab etmoqda. Yurtimizda harakat havfsizligi sohasi oxirgi oylar mobaynida ancha e'tibor qaratilmoqda. Bunga misol shu yilda qabul qilingan O'zbekiston Respublikasining Prezidentining 04.04.2022 yildagi PQ-190-sonli "Avtomobil yo'llarida inson xavfsizligini ishonchli ta'minlash va o'lim holatlarini keskin kamaytirish chora-tadbirlari to'g'risida" gi qarori, O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining qarori, 12.04.2022 yildagi 172-sonli "Yo'l harakati qoidalarini tasdiqlash to'g'risida" gi qarori, O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining qarori, 26.04.2022 yildagi 212-sonli "Ta'lim muassasalarida yo'l harakati qoidalarini targ'ibotini kuchaytirish chora-tadbirlari to'g'risida" qarorlarini keltirib o'tsak bo'ladi. Yo'l xarakati havfsizligin ta'minlashdan maqsadi yo'l harakati qatnashchilari yo'llarda havfsiz va xech qanday to'siqlarsiz xarakatlanishi hamda yo'l transpot xodisalarini oldini olishdan iborat. Yo'lda harakatlanayotgan haydovchi xamda piyoda yo'l harakati qoidalariga amal qilishi shart hamda o'z haq xuquqlarini bilishlari va talab qilishlari shart.

Yo'l harakati qoidalarini (keying o'rinlarda qoidalar)ning 14-bob "Chorrahada harakatlanish", 96 bandida shunday yozilgan "Chapga yoki o'ngga burilayotgan haydovchi kesishayotgan yo'lning qatnov qismidan o'tayotgan piyoda(lar)ga, shuningdek velosiped tasmaidan yoki velosiped yo'lkasidan yo'lni kesib o'tayotgan velosipedchi(lar)ga yo'l berishi kerak." (1-rasm)

Qoidalarining 4-bandiga ko'ra yo'l harakati qatnashchilari yo'ldagi boshqa harakatnashchilarining harakatlanishiga to'sqinlik qilmasligi, xavf tug'dirmasliklari kerak.



1-rasm. Piyodalar harakatlanishi.

Bandning oxirida e'tiborimizni qarataylik. Qoidalarda 6-bandi asosiy tushuncha va atamalardan "Yo'l berish" atamasini ko'rib chiqaylik.

Yo'l berish (to'sqinlik qilmaslik) — yo'l harakati qatnashchilariga nisbatan imtiyozi bo'lgan boshqa yo'l harakati qatnashchisining harakat yo'nalishi yoki tezligini o'zgartirishga majbur etishi mumkin bo'lgan hollarda, harakatni davom ettirmasligini yoki boshlamasligini, biror-bir manyovr bajarishi mumkin emasligini bildiruvchi talab.

Demak shundan kelib chiqadiki chorrahada manyor qiladigan haydovchi qatnov qismidan o'tadigan piyodalarga halaqit bermasdan harakatlansa yani piyodalardan o'tishga

to'sqinlik qilmasa harakatni davom ettirishlari mumkin. Bir vaqtda transport vositasining yo'nalishi piyodaning harakatlanish yo'nalishi bilan kesishmasa, piyodalarning o'tishiga to'sqinlik qilmasa bunday holatni “Yo'l berish” atamasiga ko'ra qoida buzilik deb e'tirof etib bo'lmaydi. Ko'pchilik holatlarda shunday vaziyat kelib chiqadi.

Piyoda qarama qarshi yunalishdan xarakatlanayotib bu paytda haydovchi manyovrini piyodani kutmasdan bajarsa haydovchilarga nisbatan bu bandning buzilishi chorasini qo'llanmoqda. (2-rasm) Bu esa noto'g'ri. Axir haydovchi piyodani xarakat yo'nalishini yoki tezligini o'zgartirishga majbur qilmadiku. Xar xolda piyoda yulning qarama-qarshi yo'nalishida edi.



2-rasm. Kesishayotgan yo'lining qatnov qismidan o'tayotgan piyodalar.

96-bandda keltirilgan “ kesishayotgan yo'lining qatnov qismidan o'tayotgan piyoda(lar)ga,” jumlasiga e'tibor beraylik. 2-rasmda ko'rsatilgan piyoda tasviri haydovchining chap tarafida harakatlanmoqda.

Agar da piyoda haydovchining o'ng tarafida joylashganida haydovchi piyoda yo'l berishga majbur bo'lar edi. (3-rasm)



3-rasm. Piyodani o'tkazib yuborish tartibi.

Xulosa qilib aytganda 96-bandni noto'g'ri talqinda qo'llanilishi ya'ni piyoda yo'lining qarama-qarshi yunalishida harakatlanganda haydovchilar piyoda(lar)ni “o'tkazib yuborishi” degan tushuncha xato. Haydovchi ikkita holatda piyodalarni o'tkazib yuboradi. Qoidalarining 113-bandi “Barcha hollarda, shu jumladan, piyodalar o'tish joylaridan tashqarida ham haydovchi oq hasa bilan ishora berayotgan ko'zi o'z piyoda(lar)ni o'tkazib yuborishi kerak” , hamda 115-bandi “«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.” deb ko'rsatilib o'tilgan. Haydovchilar bilan suxbatlashganimizda ayrimlari shunday noto'g'ri chora ko'rilgan holatlari bo'lganlari to'g'risida aytadilar. Lekin qoida buzmagaliklarini aytishadi ammo o'z huquqlari himoya qila olishmaydi. Oqibatda keraksiz jarimalar ko'payadi. Bunday jarimalar esa oilaviy oilaviy byudjetga ta'sir qiladi. Shuning uchun xaydovchilar bu bandni asl mohiyatini anglashlari va albatta piyodalarga nisbatan ehtiyotkorlik choralarni ko'rish shart. Bu haydovchilarning majburiyatiga kiradi. Shu o'rinda piyodalarga ham tegishli band mavjud. Qoidalarnig 20-bandi 3-hatboshiga asosan “Yo'lning qatnov qismida, shuningdek, piyodalar o'tish joylarida harakatlanayotgan piyodalarga telefondan foydalanish, tele, video mahsulotlarni ko'rish, radio-audio mahsulotlarni eshitish, kitob yoki davriy matbuot o'qish, hamda e'tiborni chalg'itadigan boshqa elektron vositalardan foydalanish taqiqlanadi.”. Yo'l harakati qatnashchilari yo'lllarda harakatlanayotgan paytda xushyor bo'lishlari va xavfsiz xarakatlanishlari talab qilinadi.

FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR:

1. O'zbekiston Respublikasining "Yo'l harakati xavfsizligi to'g'risida»gi qonuni (yangi tahriri). Toshkent sh., 2021-yil 25-fevraldagi O'RQ-677-sonli
2. D Abdurazakova, S Utkirov (2023). ORGANIZATION OF TRAFFIC AT UNCONTROLLED INTERSECTIONS. Science and innovation in the education system 2 (4), 8-10.
3. S Utkirov, E Abdusamatov, B Raxmanov (2023). ORGANIZATION OF TRAFFIC AT UNCONTROLLED INTERSECTIONS. Yevraziyskiy jurnal akademicheskix issledovaniy 3 (2 Part 2) 57-65.
4. E Abdusamatov, N Tursunov, SH O'tkirov (2023). YO'L HARAKATI XAVFSIZLIGINI OSHIRISH BO'YICHA CHORA-TADBIRLAR. SUSTAINABILITY OF EDUCATION, SOCIO 1 (6) 84-88.
5. S Utkirov (2023). YO'L HARAKATI XAVFSIZLIGINI TA'MINLASH SAMARADORLIGINI OSHIRISH VA YANGICHA MEXANIZMLARNI ISHLAB CHIQUISH. Akademicheskkiye issledovaniya v sovremennoy nauke 2 (4) 71-73.
6. O' Isoxanov, E Abdusamatov, S Turdibekov (2022). YENGIL VA YUK AVTOMOBILLAR ISHTIROKIDAGI YTH TAHLILI. IJODKOR O'QITUVCHI 2 (24), 216-219.
7. O' Isoxanov, E Abdusamatov, S Turdibekov (2022). PIYODA ISHTIROKIDA YONLANMA MASOFA SAQLANMASDAN SODIR ETILGAN YTH TAHLILI. IJODKOR O'QITUVCHI 2 (24), 220-222.
8. S Shamshir, A Erkinjon, R Baxtiyor (2023). YO'L-TRANSPORT HODISALARINI OLDINI OLISHDA INTELLEKTUAL TIZIMLARNING O'RNI. MODELS AND



METHODS FOR INCREASING THE EFFICIENCY OF INNOVATIVE RESEARCH 2 (20)
87-91.

9. ШХ Шерматов, ШИ Аbruев, ЭХ Абдусаматов, НХ Турсунов, ЖА Чориев (2022). МЕТОД ОПРЕДЕЛЕНИЯ ГОРЯЧИХ ЗОН ГОРОДСКИХ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ. Экономика и социум 12-1 (103) 1097-1104.

10. ШХ Шерматов, ШИ Аbruев, ЭХ Абдусаматов, НХ Турсунов, ББ Рахманов (2022). ВЛИЯНИЕ ДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ПЕШЕХОДНОЕ ДВИЖЕНИЕ НА ПЕРЕСЕЧЕНИИ АХАНГАРАНСКОЙ ПАРКЕНТСКОЙ И ОБЪЕДИНЕННОЙ ДОРОГ. Экономика и социум 12-1 (103) 1089-1096.

11. SX Shermatov, SSO Utkirov, EXOGL Abdusamatov (2023). TRANSPOR SOHASIDA YUZAGA KELGAN MUAMOLARNING EKOLOGIYAGA TASIRI (avtomobil transporti). Oriental renaissance: Innovative, educational, natural and social sciences 3(2) 702-709.

12. ШК Хакимов, РГ Саматов, СС Ражапова, ДА Абдураззакова, Э Абдусаматов, Ш Аbruев (2022). СНИЖЕНИЕ КОЛИЧЕСТВА ВЫХЛОПНЫХ ГАЗОВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ПУТЁМ КОМПЬЮТЕРНОГО МОДЕЛИРОВАНИЯ ПЕРЕКРЕСТКА. Экономика и социум 9 (100) 715-724.

13. Ў Исоханов, Э Абдусаматов, С Турдибеков (2022). ЕНГИЛ ВА ЮК АВТОМОБИЛЛАР ИШТИРОКИДАГИ ЙТХ ТАҲЛИЛИ. IJODKOR O'QITUVCHI 2 (24), 216-219.

14. Ў Исоханов, Э Абдусаматов, С Турдибеков (2022). ПИЁДА ИШТИРОКИДА ЁНЛАНМА МАСОФА САҚЛАНМАСДАН СОДИР ЭТИЛГАН ЙТХ ТАҲЛИЛИ. IJODKOR O'QITUVCHI 2 (24), 220-222.

15. D Abdurazakova, S Utkirov (2023). ORGANIZATION OF TRAFFIC AT UNCONTROLLED INTERSECTIONS. Science and innovation in the education system 2 (4), 8-10.

16. S Utkirov, E Abdusamatov, B Raхmanov (2023). ORGANIZATION OF TRAFFIC AT UNCONTROLLED INTERSECTIONS. Евразийский журнал академических исследований 3 (2 Part 2) 57-65.

17. Э Абдусаматов, Н Турсунов, Ш Ўткиров (2023). ЙЎЛ ҲАРАКАТИ ХАВФСИЗЛИГИНИ ОШИРИШ БЎЙИЧА ЧОРА-ТАДБИРЛАР. SUSTAINABILITY OF EDUCATION, SOCIO 1 (6) 84-88.

