



TARTIBGA SOLINADIGAN YO'L UCHASTKALARIDA TRANSPORT VOSITALARI HARAKATINI CHEKLASHNING MA'MURIY-HUQUQIY MEXANIZMLARI (QAYRILIB OLISH JOYLARI MISOLIDA)

Abdullayev Fayzulla Abdikodir o'g'li

O'zbekiston Respublikasi IIV Akademiyasi mustaqil izlanuvchisi, kapitan

Tel: +998 99 826-99-16

g-mail: fayzullaabdullayev12@gmail.com

<https://doi.org/10.5281/zenodo.22702864>

Annotatsiya. Ushbu maqolada globallashtirish va urbanizatsiya sharoitida shahar ko'chalarida transport vositalari harakatini maqbullashtirish hamda tirbandliklarning oldini olish masalalari tadqiq etilgan. Tartibga solinadigan yo'l uchastkalarida qayrilib olish joylarini an'anaviy tarzda svetofor obyektidan keyin joylashtirishning transport o'tkazuvchanligi va harakat xavfsizligiga salbiy ta'siri tahlil qilingan. Xorijiy olimlar tajribasini tanqidiy o'rganish asosida, muallif qayrilib olish manevrlarini svetofordan kamida 50 metr oldin tashkil etish eng xavfsiz va iqtisodiy tejamkor yechim ekanligini asoslab beradi. Tadqiqot natijasi sifatida yo'l-transport hodisalarining oldini olish maqsadida amaldagi shaharsozlik normalari va qoidalariga tegishli cheklovlarni belgilovchi huquqiy o'zgartirish kiritish taklif etilgan.

Kalit so'zlar: Tartibga solinadigan yo'l uchastkasi, transport oqimi, harakat xavfsizligi, qayrilib olish joyi, svetofor, shaharsozlik normalari (SHNQ), yo'l-transport hodisasi, ma'muriy-huquqiy tartibga solish.

Matn aslida o'zbek tilida bo'lganligi sababli, maqolani xalqaro ilmiy jurnallar talabiga to'la mos kelishi uchun uning **rus** va **ingliz** tillaridagi akademik tarjimalarini tayyorladim:

Аннотация. В данной статье в условиях глобализации и урбанизации исследуются вопросы оптимизации движения транспортных средств и предотвращения заторов на городских улицах. Проанализировано негативное влияние традиционного размещения мест для разворота после светофорного объекта на пропускную способность транспорта и безопасность движения на регулируемых участках дорог. На основе критического изучения опыта зарубежных ученых автор обосновывает, что организация маневров разворота на расстоянии не менее 50 метров до светофора является наиболее безопасным и экономически выгодным решением. В качестве результата исследования, в целях предотвращения дорожно-транспортных происшествий, предложено внести правовые изменения в действующие градостроительные нормы и правила (ШНК), устанавливающие соответствующие ограничения.





Ключевые слова: регулируемый участок дороги, транспортный поток, безопасность движения, место для разворота, светофор, градостроительные нормы и правила (ШНК), дорожно-транспортное происшествие, административно-правовое регулирование.

Abstract. This article examines the issues of optimizing vehicle traffic and preventing congestion on city streets in the context of globalization and urbanization. The negative impact of the traditional placement of U-turn locations after a traffic light object on transport capacity and traffic safety on regulated road sections is analyzed. Based on a critical study of the experience of foreign scientists, the author substantiates that organizing U-turn maneuvers at least 50 meters before a traffic light is the safest and most cost-effective solution. As a result of the research, in order to prevent road traffic accidents, it is proposed to introduce legal amendments to the current urban planning norms and rules (SHNQ) that establish appropriate restrictions.

Keywords: regulated road section, traffic flow, traffic safety, U-turn location, traffic light, urban planning norms and rules (SHNQ), road traffic accident, administrative and legal regulation.

Globallashuv va urbanizatsiya jarayonlarining tezlashishi shahar yo'l-transport tarmoqlarida transport vositalari oqimining jadal o'sishiga olib kelmoqda. Bu esa, o'z navbatida, shahar ko'chalarida tirbandliklar darajasi ortishi, o'tkazuvchanlik qobiliyatining pasayishi hamda yo'l-transport hodisalari (YTH) sonining ko'payishiga sabab bo'ladi¹. Ko'pgina yirik shaharlarda mavjud yo'l-transport infratuzilmasini jismonan kengaytirish yoki yangi ko'p darajali chorrahalarini qurish imkoniyati cheklanganligi sababli, harakatni tashkil etishni optimallashtirish dolzarb masalalardan biri bo'lib qolmoqda.

Chorraxalarda transport oqimlari kesishishini kamaytirishning eng keng tarqalgan usullaridan biri bu an'anaviy chapga burilish harakatlarini cheklash va ularni qayrilib olish manevrlari bilan almashtirishdir ². Biroq, ushbu usulni noto'g'ri qo'llash transport tizimida yangi muammo va ziddiyatlarni keltirib chiqaradi. Shu bois, tartibga solinadigan yo'l uchastkalarida qayrilib olish harakatini muhandislik-huquqiy jihatdan tizimli tartibga solish dolzarb ilmiy va amaliy ahamiyatga ega.

1 Основы управления транспортным средством и безопасность движения: Учебное пособие / Белорусский государственный аграрный технический университет. – Минск, 2009. – 188 с.

2 Taha M. A. Impact of U-Turns as Alternatives to Direct Left-Turns on the Operation of Signalized Intersections / M. A. Taha, A. S. Abdelfatah // Journal of Traffic and Logistics Engineering. – 2015. – Vol. 3, No. 1. – P. 50–57.





Hozirgi shahar yo'l harakatini tashkil etish amaliyotida tartibga solinadigan yo'l uchastkalarida qayrilib olish joyi ko'pincha svetofor ob'ektidan keyin 50–100 metr masofada joylashtiriladi ³. Ushbu an'anaviy yondashuv yo'l harakati xavfsizligi va o'tkazuvchanligiga jiddiy salbiy ta'sir ko'rsatuvchi quyidagi muammolarni keltirib chiqarmoqda:

birinchidan, svetoforning yashil chirog'i yonganda, chorrahadan katta tezlanish bilan o'tayotgan asosiy oqim oldida qayrilib olish uchun sekinlashgan yoki to'xtagan transport vositasi to'satdan sun'iy to'siq yaratadi. Bu esa yo'l qatnov qismining torayishi, orqadan kelayotgan transport vositalarining keskin tormozlanishi va YTHlar xavfining olib keladi ⁴;

ikkinchidan, qayrilib oluvchi haydovchi qarama-qarshi yo'nalishdan to'xtovsiz katta tezlikda kelayotgan transport oqimini kutishga majbur bo'ladi. Natijada uzoq kutish vaqti yuzaga keladi va qayrilib olish bo'lagida navbat hosil bo'lib, asosiy oqim harakatlanadigan yo'laklarni ham to'sib qo'yadi⁵;

uchinchidan, qayrilib olish yo'lagining to'lib ketishi sababli, orqadan kelayotgan va to'g'riga ketmoqchi bo'lgan transport vositalari to'xtab qoladi, bu esa butun chorraha va yo'l uchastkasining o'tkazuvchanlik qobiliyatini keskin pasaytiradi ⁶.

Yo'l harakatini optimallashtirish va chorrhalar o'tkazuvchanligini oshirish bo'yicha jahon tajribasida bir qator yondashuvlar mavjud. Xususan, g'arb mamlakatlarida, jumladan AQSH va Yevropa amaliyotida chapga burilishlarni cheklash va ularni chorrahadan keyingi qayrilib olish orqali amalga oshirish keng qo'llaniladi. N. Stamatiadis, T. Kalalarning fikricha, qayrilib olish joylarini chorrahadan keyin joylashtirish chorraha markazidagi to'qnashuv nuqtalarini kamaytirishini ta'kidlaydilar⁷. Biroq, ushbu olimlarning yondashuvlarida haydovchilarning bo'laklarni o'zgartirish vaqtida yuzaga keltiradigan xavfli vaziyatlari to'liq hisobga olinmagan. P. Liu Florida yo'llari misolida o'tkazgan tadqiqotida, chorrahadan keyingi qayrilib olish joylarigacha bo'lgan masofaning

³ Liu P. Evaluation of the Operational Effects of U-Turn Movement: Thesis ... Ph.D. in Civil Engineering / P. Liu; University of South Florida. – Tampa, 2006. – 245 p.

⁴ Stamatiadis N. Safety consequences from the installation of U-turns at signalized intersections in Kentucky: Research Report KTC-04-12 / N. Stamatiadis, T. Kala, A. Clayton, K. Agent; Kentucky Transportation Center. – Lexington, 2004. – 45 p.

⁵ Lu J. J. Research on the Impact of U-turn Location on Operation Efficiency at Intersection / J. J. Lu, H. Chen, P. Liu // Journal of Transportation Engineering. – 2014. – Vol. 140, No. 4. – P. 45–53.

⁶ Nadika S. Innovative yet cost-effective arrangement to use the existing traffic signals with a geometric alteration to reduce delays at T-junctions / S. Nadika // Journal of Science and Technology. – 2021. – Vol. 12, No. 2. – P. 80–92.

⁷ Stamatiadis N. Safety consequences from the installation of U-turns at signalized intersections in Kentucky: Research Report KTC-04-12 / N. Stamatiadis, T. Kala, A. Clayton, K. Agent; Kentucky Transportation Center. – Lexington, 2004. – 45 p.





kamligi haydovchilarni qisqa masofada ko'plab yo'laklarni kesib o'tishga majbur qilishi va YTH xavfini keskin oshirishini ta'kidlagan⁸.

Rossiyalik olimlardan S.A. Ertman va J.A. Ertman svetoforli chorrahalarda chapga buriluvchi oqimlarni alohidalash orqali chorraha o'tkazuvchanligini oshirishni taklif qiladi⁹. Biroq, fikrimizcha shahar markazlarida va zich qurilgan hududlarda yo'llarni kengaytirish va qo'shimcha yo'laklar tashkil etish ko'pincha iqtisodiy jihatdan qimmatga tushadi. Qolaversa, yo'llarni alohidalash chorraha markazidagi ziddiyatli to'qnashuv nuqtalarini yo'qotmaydi, balki faqat ularni tartibga soladi.

Soha olimlari V.D. Timokhovets va Y.I. Chichilanova tirbandlikni ko'prik va tonnellar qurish orqali yechishni taklif qiladi, bu to'g'ri yo'l bo'lsa-da, juda katta mablag' va ko'p vaqt talab etadi¹⁰. Bizningcha esa, yuqoridagi 2 turli fikrlar ham qayrilib olish joyini to'g'ri tashkil etish talablariga to'la javob bermaydi. Qayrilib olish joylarini svetofor ob'ektidan keyin emas, balki unga yetmasdan (svetofordan oldingi masofada) tashkil etish eng oqilona, xavfsiz va iqtisodiy jihatdan tejamkor muqobil yechim hisoblanadi. Ushbu yondashuv qarama-qarshi yo'nalishdagi transport vositalari svetoforning qizil chirog'ida to'xtab turgan vaqtdan himoya qalqoni sifatida foydalanish imkonini beradi va natijada ziddiyatli to'qnashuv nuqtalarini yirik xarajatlarsiz bartaraf etadi.

Yuqoridagilarga asoslanib, O'zbekiston Respublikasi qurilish va uy-joy kommunal xo'jaligi vazirining 2024-yil 25-iyundagi SHNQ 2.07.06-24 "Shahar ko'cha-yo'llari. Loyihalash talablari" shaharsozlik normalari va qoidalarini tasdiqlash to'g'risidagi 01/2-23-son buyrug'ining¹¹ 5-bobini (Shahar ko'cha-yo'llarini rejalashtirish) quyidagi mazmundagi 109¹-band bilan to'ldirish maqsadga muvofiq.

109¹. Yangi qurilayotgan hamda rekonstruksiya qilinayotgan ko'chalarda transport vositalarining qayrilib olish joylari (ajratuvchi tasmalardagi uzilishlar) quyidagi masofalarni hisobga olgan holda tashkil etilishi shart:

chorrahalardan kamida 50 metr oldin;

8 Liu P. Evaluation of the Operational Effects of U-Turn Movement: Thesis ... Ph.D. in Civil Engineering / P. Liu; University of South Florida. – Tampa, 2006. – 245 p.

9 Эртман С. А. Канализирование левоповоротных транспортных потоков на перекрестках со светофорным регулированием / С. А. Эртман, Ю. А. Эртман, Г. Н. Морозов // Интеллект. Инновации. Инвестиции. – 2019. – № 8. – С. 156–163.

10 Эртман Ю. А. Разработка и анализ вариантов проекта транспортно-пешеходного пересечения городских улиц в крупном городе / Ю. А. Эртман, С. А. Эртман, Г. Н. Морозов // Вестник Евразийской науки. – 2021. – Т. 13, № 2. – С. 1–17.

11 O'zbekiston Respublikasi qurilish va uy-joy kommunal xo'jaligi vazirining 2024-yil 25-iyundagi SHNQ 2.07.06-24 "Shahar ko'cha-yo'llari. Loyihalash talablari" shaharsozlik normalari va qoidalarini tasdiqlash to'g'risidagi 01/2-23-son buyrug'i. electron manba: <https://lex.uz/docs/-7039154> murojaat qilingan sana: 02.09.2026





piyodalar svetofori o'rnatilgan joylardan kamida 50 metr oldin.

Qayrilib olish joylarini svetofordan keyin va bevosita svetofor orqasida tashkil etishga yo'l qo'yilmaydi.

Foydalanilgan adabiyotlar ro'yxati:

1. Основы управления транспортным средством и безопасность движения: Учебное пособие / Белорусский государственный аграрный технический университет. – Минск, 2009. – 188 с.
2. Taha M. A. Impact of U-Turns as Alternatives to Direct Left-Turns on the Operation of Signalized Intersections / M. A. Taha, A. S. Abdelfatah // Journal of Traffic and Logistics Engineering. – 2015. – Vol. 3, No. 1. – P. 50–57.
3. Эртман Ю. А. Разработка и анализ вариантов проекта транспортно-пешеходного пересечения городских улиц в крупном городе / Ю. А. Эртман, С. А. Эртман, Г. Н. Морозов // Вестник Евразийской науки. – 2021. – Т. 13, № 2. – С. 1–17.
4. Stamatiadis N. Safety consequences from the installation of U-turns at signalized intersections in Kentucky: Research Report KTC-04-12 / N. Stamatiadis, T. Kala, A. Clayton, K. Agent; Kentucky Transportation Center. – Lexington, 2004. – 45 p.
5. Lu J. J. Research on the Impact of U-turn Location on Operation Efficiency at Intersection / J. J. Lu, H. Chen, P. Liu // Journal of Transportation Engineering. – 2014. – Vol. 140, No. 4. – P. 45–53.
6. Nadika S. Innovative yet cost-effective arrangement to use the existing traffic signals with a geometric alteration to reduce delays at T-junctions / S. Nadika // Journal of Science and Technology. – 2021. – Vol. 12, No. 2. – P. 80–92.
7. Эртман С. А. Канализирование левоповоротных транспортных потоков на перекрестках со светофорным регулированием / С. А. Эртман, Ю. А. Эртман, Г. Н. Морозов // Интеллект. Инновации. Инвестиции. – 2019. – № 8. – С. 156–163.

