



YO‘L-TRANSPORT HODISALARINING TAHLIL QILISH

Zingirov Saidolim Jo‘rayevich

Andijon Davlat Texnika Instituti

Transport logistikasi kafedrasi o‘qituvchisi

Xalimov Javohirbek Abdusamat o‘g‘li

Andijon Davlat Texnika Instituti

Avtomobilsozlik va Transport

kafedrasi o‘qituvchisi

Ro‘ziyev Barxayot Tojiboy o‘g‘li

Andijon Davlat Texnika Instituti

Yo‘l Harakatini Tashkil Etish

yo‘nalishi 4-kurs talabasi

Annotatsiya: *Yo‘l-transport hodisalari dunyo bo‘ylab millionlab odamlarning hayotiga ta‘sir ko‘rsatadigan jiddiy muammo hisoblanadi. Har yili millionlab odamlar yo‘l-transport hodisalari natijasida halok bo‘ladi yoki jarohatlanadi. Bu muammo nafaqat shaxsiy, balki ijtimoiy va iqtisodiy zararlarga ham olib keladi. Shu sababli, yo‘l-transport hodisalarini oldini olishning huquqiy asoslari va ularni takomillashtirish yo‘llarini o‘rganish dolzarbligicha qolmoqda.*

Kalit so‘zlar: *transport vositasi, tezlik, piyoda, yo‘l.*

O‘zbekiston Respublikasi shaharlari va aholi punktlarida transport harakatining ruxsat berilgan eng yuqori tezlik 70 dan 60 km/soatgacha pasaytirildi. Bunga sabab «Ommaviy axborot vositalarida deyarli har kuni O‘zbekistonning



turli hududlarida sodir bo‘lgan yo‘l-transport hodisalari haqidagi xabarlar quloqqa chalinadi, achinarlisi, ularning aksariyati o‘lim bilan yakun topmoqda. 2018-2022 yillarda O‘zbekiston Respublikasida Yo‘l harakati xavfsizligini ta‘minlash kontseptsiyasi qabul qilindi. U normativ-huquqiy bazani takomillashtirish, yo‘l harakati ishtirokchilarining huquqiy madaniyatini oshirishni maqsad qilgan. Shunga asosan 2023 yilda, O‘zbekiston shaharlari va aholi yashash punktlarida avtotransport harakat tezligini 70 dan 60 km/s.ga pasaytirish to‘g‘risidagi taklif tasdiqlangan[1-2].

Xorij tajribasidan shuni aytish mumkinki, dunyoda ruxsat etilgan eng yuqori harakat tezligi 70 km/s.ni tashkil etgan mamlakatlar ko‘p emas. MDHning qator davlatlari, Armaniston, Gruzziya, Ozarboyjon va O‘zbekiston Respublikasi da aholi yashash punktlarida ruxsat etilgan eng yuqori harakat tezligi 60 km/s hisoblanadi. Ukrainada 2019 yil 1 yanvaridan yo‘llarda o‘lim holatlari sonini kamaytirish choralaridan biri sifatida maksimal harakat tezligi 60dan 50 km/s.ga kamaytirildi. Yevropaning 29 ta mamlakatida harakatlanish tezligi 50 km/s, London shahrida 48 km/s.ni tashkil etadi.

Tadqiqotlarga qaraganda, tezlikni oshirish avariya ehtimoli va uning og‘ir oqibatlarini bilan bevosita bog‘liq. Misol uchun, harakat tezligining bir foizga oshishi yo‘l harakati ishtirokchilari o‘limi bilan tugaydigan YTH ehtimolini 4 foizga, jiddiy avariya ehtimolini 3 foizga orttiradi. Transport vositasi urib ketishi natijasida piyodalarning halok bo‘lishi ehtimoli ham keskin ortadi. (65 km/s tezlikda bunday natija ehtimoli 50 km/s tezlikdagiga qaraganda 4,5 barobar yuqori).65 km/s tezlikda harakatlanganda yondan berilgan zarba natijasida haydovchi va yo‘lovchilarning halok bo‘lishi ehtimoli 85 foizni tashkil etadi[3-4].

O‘rtacha tezlikni atigi 5 foizga kamaytirish orqali o‘lim bilan yakun topadigan yo‘l-transport hodisalarini deyarli 30 foizga kamaytirish mumkin. Boisi, tezlik qancha yuqori bo‘lsa, mashina to‘xtashi uchun shuncha katta masofa kerak



bo'ladi, bu esa yo'l-transport hodisasi ehtimolini oshiradi. Oldinlari quruq yo'lda 70 km/s tezlikda kelayotgan haydovchi, u yoki bu holatga javoban manyovr qilishi uchun 18-20 m yo'l bosib o'tadi, avtomobilni butunlay to'xtatish uchun esa u 47 m yo'l bosib o'tish talab etiladi. Tezlikka ta'sir ko'rsatishi mumkin bo'lgan boshqa omillar ham bor, ular – alkogol, yo'l trassasi, harakat zichligi va ob-havo sharoitlari. Tezlikni cheklovchi qonunchilik normalarining qabul qilinishi bilan bir qatorda ularning amalda ishlashini ham ta'minlash, yo'llarni loyihalash va avtomobil texnologiyalarini tatbiq qilish ham muhim ahamiyatga ega [5-6].

Jahonda yo'l harakati xavfsizligi holati to'g'risidagi Hisobotda 2015 yil 180ta ishtirokchi-davlatdan 97tasi qonunchiligida shahar hududlarida tezlikni 50 km/s qilib cheklash ko'zlangan, shunday bo'lsada, faqat 27 davlat (15 foiz) tezlikni cheklash to'g'risidagi qonunlar amalda ishlashi nazorat qilinishiga ijobiy baho berdi (10 ballik tizimda 8 va undan yuqori). Umuman olganda, yo'llarda xavfsizlik muammosi global xarakterga ega. 2030 yilgacha bo'lgan davrda barqaror rivojlanish sohasi kun tartibida keng ko'lamlı vazifa belgilangan. Jahon Sog'liqni saqlash tashkilotining so'nggi hisobotida dunyoda yo'l harakati xavfsizligi holati (2018 yil) to'g'risida keltirilgan ma'lumotlarga ko'ra, YTH natijasida o'lim holatlari soni ortib bormoqda va bu ko'rsatkich yiliga 1,35 million o'lim holatlarini tashkil etadi. Hisobotda YTH oqibatidagi jarohatlar 5-29 yoshdagi bolalar va ayolarning o'limiga asosiy sabab deb qayd etildi. Yo'llarda halok bo'layotganlarning yarmidan ko'pi «yo'llarning ojiz foydalanuvchilari»dir

Misol uchun, statistik ma'lumotlarga ko'ra, xavfsizlik kamarini taqish haydovchi va old o'rindiqlarda o'tirgan yo'lovchilar o'rtasida o'lim ehtimolini 45-50 foizga va orqa o'rindiqlarda ketayotgan yo'lovchilarning o'lish va og'ir jarohat olish ehtimolini 25 foizga kamaytirar ekan. Bolalarni olib yurish uskunalaridan foydalanish esa o'lim ehtimolini 60 foizga kamaytirishi mumkin.



Shuning uchun yo‘l harakati ishtirokchilarining, jumladan, YHQni buzish oqibatlarini to‘g‘risida keng xabardor qilish orqali shaxsiy mas’uliyatni oshirish muhim[7-8].

Foydalanilgan adabiyotlar

1. O‘zbekiston Respublikasi Prezidenti Sh.M.Mirziyev tomonidan 2022 yilning 4 aprel kunidagi “Avtomobil’ yo‘llarida inson xavfsizligini ishonchli ta’minlash va o‘lim holatlarini keskin kamaytirish chora tadbirlari to‘g‘risida”gi PQ-190-sonli qarori.
2. O‘zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 2022 yil 12 apreldagi 172-sonli qarori.
3. Taxirjanovich I. S., Jo‘rayevich Z. S. AVTOMOBILLARNING TORMOZLANISH XUSUSIYATLARINI NAZARIY VA EKSPERIMENTAL TADQIQOTLASH //Mexatronika va robototexnika: muammolar va rivojlantirish istiqbollari. – 2023. – T. 1. – №. 1. – С. 268-271.
4. Zingirov S., Ikromov N., Mamasoliyeva O. ENSURING SAFE MOVEMENT BY DESIGNING THE OPERATING MODE OF DRIVERS WITH THE HELP OF A CAR KEY IN THE ORGANIZATION OF INTERNATIONAL TRANSPORT //IMRAS. – 2024. – T. 7. – №. 4. – С. 55-60.
5. Jorayevich Z. S. ANDIJON VILOYATI PIYODALAR ISHTIROKIDAGI YO‘L TRANSPORT HODISALARINI ORGANISH VA TAHLIL QILISH (ANDIJON TUMANI MISOLIDA) //IJODKOR O‘QITUVCHI. – 2025. – T. 4. – №. 46. – С. 13-17.
6. Ikromov N. et al. Analysis of transport and its cargo processes //E3S Web of Conferences. – EDP Sciences, 2024. – T. 548. – С. 03021.
7. Abdusamat Y., Nigora A., Javohir X. ПОВЫШЕНИЕ КРИТЕРИИ ОЦЕНКИ ЗНАНИЙ СТУДЕНТА ОБЪЕКТИВНО С НАУЧНЫМИ ИССЛЕДОВАНИЯМИ INCREASING ASSESSMENT CRITERIA OF THE



STUDENT KNOWLEDGE OBJECTIVELY WITH SCIENTIFIC RESEARCH //Журнал выпускается ежемесячно, публикует статьи по естественным наукам. Подробнее на [www. t.](http://www.t.) – Т. 2. – С. 118.

8. Asliddin P. et al. PORSHEN HALQASINING ISHIGA TA'SIR QILUVCHI OMILLAR //Scientific Impulse. – 2023. – Т. 1. – №. 11. – С. 611-620.
9. Xusniddin o'g'li P. A. PORSHEN HALQANING UZOQ ISHLASHINI BELGILOVCHI ASOSIY KATTALIKLAR //Научный Фокус. – 2023. – Т. 1. – №. 2. – С. 680-685.