



**TRANSPORT VOSITASINING TEZLIGI SABABLI YO'L
TRANSPORT HODISASI SODIR ETILISHI**

Axunov Rustamjon

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

Abdusamadov Humoyun Akmaljon o'g'li

Andijon Davlat Texnika Instituti

Yo'l Harakatini Tashkil Etish

yo'nalishi 4-kurs talabasi

Annotatsiya: Yildan yilga Yo'l transport hodisalarining sodir bo'lishi ortib bormoqda. Bu esa, ularning sodir bo'lish sabablari, muammo va yechimlarini topish zaruriyatini vujudga keltiradi. Maqolada Yo'l transport hodisalarining turlari, ishtirokchilari hamda sodir bo'lishini oldini olish bo'yicha yechimini kutayotgan muammolar va ularning yechimlari bayon etilgan.

Kalit so'zlar: Yo'l transport hodisalari, Yo'l transport hodisalari ishtirokchilari, haydovchi, piyoda, texnik holat, mutaxassis.

Yo'l-transport hodisalari sodir bo'lishiga ko'ra, quyidagi turlarga bo'linadi,

- transport vositalarining piyodalarni urib ketish;
- transport vositalarning o'zaro to'qnashuvi;
- transport vositalarining yo'ldan chiqib ketishi va qo'zg'almas to'siqlarga urilishi;



Birgina 2023-yilda sodir bo'lgan Yo'l transport hodisalari taxlil qilsak; (45,5%) piyodani urib yuborish bilan, (30,2%) transport vositalarining o'zaro to'qnashuvi, qolgan (24,3%) transport vositalarining yo'ldan chiqib ketishi, qo'zg'almas to'siqlarga urilishi, ag'darilish, velosipedchini urib yuborish, turgan transportga urilish va h.k kabi boshqa sabablar bilan sodir bo'lgan.

Sodir bo'layotgan Yo'l transport hodisalarining 45,5% piyodalar ishtirokida sodir bo'layotganligi, piyodalar yo'lining kesib o'tishi bilan bog'liq bo'lgan holatlari muhim ijtimoiy vazifalaridan biri sifatida ko'rib chiqish zaruriyatini bildiradi. Chunki yo'l transport hodisalari nafaqat alohida odamlarga juda katta moddiy va sog'ligiga zarar keltirmoqda, balki umuman jamiyatga ham. Statistik ma'lumotlar shuni ko'rsatmoqdaki, avtomobil va piyodalar soni hamda yo'l harakati jadalligining keskin o'sishi yo'l-transport hodisalari sonining ko'payishiga sabab bo'lmoqda. Ko'rinib turibdiki, avtomobil yo'llarida piyodalar harakatining xavfsizligini ta'minlash hozirgi kunda eng muammoli masalalardan biri bo'lib kolmoqda. Bu esa, bugungi kunda ushbu masalaga talab darajasida e'tibor qaratilmayotganligini bildiradi. Piyodalarning qatnov qismi orqali o'tish joylari avtomobil yo'llarining eng xavfli qismlaridan biri hisoblanadi. Chunki ko'p hollarda transport vositasi haydovchisi piyodani ko'rgandan keyingina transport vositasini to'xtatishga harakat qiladi, biroq transport vositalarining harakatlanish tezligining yuqoriligi tufayli to'liq to'xtashga ulgurmaydi. Buning natijasida esa transport vositasi piyodani urib yuborishiga sabab bo'lmoqda.

Amaldagi "Yo'l harakati qoidolari"ning 109-115 bandlarida "Piyodalarning o'tish joylari va yo'nalishli transport vositalarining bekatlari" deb ko'rsatilgan. 109 va 110 bandlarida, Tartibga solinmagan piyodalar o'tish joyiga yaqinlashayotgan transport vositasining haydovchisi qatnov qismini kesib o'tayotgan piyoda(lar)ni 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 bo'laklarda harakatlanayotgan boshqa haydovchilar bu transport vositasi oldida piyoda(lar) yo'qligiga ishonch hosil qilganlaridan so'nggina harakatlanishni davom ettirishlari mumkin. Shunga ko'ra, tartibga solinmagan piyodalar o'tish joyiga yaqinlashayotgan haydovchilar yo'lni kesib o'tayotgan



piyodani ko'rmagan holatda ham boshqa harakatlanayotgan transport vositalari harakatini sekinlashtirsa yoki to'xtasa ham uning harakatiga xavf yuzaga kelishi mumkinligini inobatga olib harakatlanishi kerak.

Shuning uchun bu hududlargacha va undan keyingi ma'lum hududda transport vositalarining harakatlanish tezligini kamaytirish orqali piyodalarning xavfsiz harakatlanish sharoitini shakllantirish mumkin.

Piyodalar o'tish joylariga va undan keyingi ma'lum hududda transport vositalarining harakatlanish tezligini kamaytirish orqali piyodalarning xavfsiz harakatlanish sharoitini shakllantirish mumkin. Tezlik kamaytirilishi natijasida o'lim bilan bog'liq yo'l-transport hodisalar soni qanchaga kamayishi, tezlik 70 km/soatdan 60 km/soatgacha kamaytirilganda o'rtacha 10 km masofaga qancha vaqt yo'qotilishi (bor yo'g'i 6 daqiqa, bunda avtomobil svetofor va tirbandliklarsiz harakatlansa) va h.k. Masalan 30 km/soat tezlikda harakatlangan transport vositasi piyoda urib yuborganida, piyoda nisbatan kam miqdorda zarar olsa, tezlik oshirish bilan piyodalarning tan jaroxati miqdorining ortib borishiga sabab bo'lmoqda 60 km/soat tezlikda piyodaning o'rta va og'ir darajadagi tanjaroxatlari olishiga va 70 km/soatda esa piyoda og'ir darajada va o'lim xolatlarini ortib borayotganligiga sabab bo'lmoqda. Bu esa, transport vositasining piyodalarni urib ketishi mumkin bo'lgan joylarda harakat tezligi cheklashni talab etadi.

Yo'l harakati xavfsizligini ta'minlash bo'yicha respublika maxsus komissiyasining 3-sonli bayoni bilan Qoraqalpog'iston Respublikasi, Toshkent shahar hamda viloyatlarning ayrim hududlarida transport vositalarining yuqori harakat tezligi soatiga 60 kilometr etib belgilandi.

Kunning yorug' vaqtida, ko'rinish cheklanmagan holatda 70 km/soat tezlikda harakatlanayotgan yengil avtomobilni to'liq to'xtatib olish uchun o'rtacha 45-46 metr masofa kerak bo'ladi. Agar avtomobil tezligi 60 km/soat bo'lganida avtomobilini to'liq to'xtatib olish uchun o'rtacha 36-37 metr masofa kerak bo'ladi. Ya'ni avtomobil tezligini 10 km/soatga kamaytirilishi to'xtatish masofasini 9-10 metrga kamayishiga sabab bo'ladi.



Masalan 30 km/soat tezlikda harakatlangan transport vositasi piyoda urib yuborganida, piyoda nisbatan kam miqdorda zarar olsa, tezlik oshirish bilan piyodalarning tan jaroxati miqdorining ortib borishiga sabab bo'lmoqda 50 km/soat tezlikda piyodaning o'rta va og'ir darajadagi tanjaroxatlari olishiga va 70 km/soatda esa piyoda og'ir darajada va o'lim xolatlarini ortib borayotganligiga sabab bo'lmoqda. Bu esa, transport vositasining piyodalarni urib ketishi mumkin bo'lgan joylarda harakat tezligi cheklashni talab etadi. Shuningdek, yo'l transport hodisasi ishtirokchilarini "Yo'l harakati qoidalari" bo'yicha savodxonligini oshirishda ommaviy axborot vositalari orqali (televideniye, internet, ijtimoiy tarmoqlar va boshqalar) kuchli targ'ibot-tashviqot ishlarini amalga oshirish, maktabgacha ta'lim muassasalarida tasvirli targ'ibotlarni amalga oshirish, maktab va o'quv yurtlarida "Yo'l harakati qoidalari" hamda transport va yo'llardan foydalanish bo'yicha dars soatlarini kiritish lozim. Asosiy maqsad aholini tayyorlash va tegishli tushuntirish berib borish. Aholini "Yo'l harakati qoidalari" hamda Qonunlarga so'zsiz amal qilishlarini ta'minlash.

Piyodalar ishtirokidagi yo'l-transport hodisalarning asosiy sabablaridan biri bu ular tomonidan "Yo'l harakati qoidalari"ga amal qilmasligidir. Shuningdek, piyodalar o'tish joylarida ko'rinish masofasining yetarlicha bo'lmasligi bu turdagi halokatlarga olib kelmoqda. Shu sababli, piyodalar o'tish joylarida foydalaniladigan texnik vositalari ya'ni, transport va piyodalar harakatini tartibga soluvchi svetoforlar, kunning qorong'i vaqtida va yo'lning yetarlicha ko'rinmaslik sharoitida piyodalar o'tish joylaridagi yoritish qurilmalari o'rnatish, piyodalar harakatlanish hududini ko'rsatuvchi yo'l chiziqlari va ularning nur qaytarish qobiliyati, haydovchining diqqatini oshiruvchi "Shovqin chiziqlari", haydovchining ko'rish maydonida piyodalar o'tish joyini ko'rsatuvchi yo'l belgilarini yetarli darajada o'rnatish, transport vositalarning sirpanishiga qarshi piyodalar o'tish joylari oldidagi maxsus qoplamalar.

Avtomobil yo'llarini loyihalash jarayonida yo'lning texnik ekspluatatsion ko'rsatkichlarini, yo'lning toifasi, o'tkazish ko'rsatkichi, ruxsat etilgan texnik tezliklarini inobatga olgan holda xavfsiz harakatni ta'minlovchi texnik vositalarni yetarli darajada o'rnatish. Piyodalar o'tish joylarida kunning qorong'u vaqtlarida, sun'iy yoritish qurilmalari o'rnatish yuqori samara beradi. Shuningdek, yo'l



belgilarida yorug'lik qaytaruvchi bo'lishi hamda piyodalar o'tish joyiga yetmasdan o'rnatilgan yo'l belgilarni ko'rinishi yaxshilash lozim.

Kunning qorong'i vaqtida yo'lining yoritilmagan qismidan harakatlanayotgan piyodani haydovchi ko'rmaydi va buning natijasida uni urib ketishi extimoli oshadi. Shuning uchun yo'llarda harakatlanayotgan piyodalar kiyimlariga fosforli lentalarni yopishtirib olishlari yoki tunda nur qaytarish qobiliyatiga ega vositalaridan foydalanib harakatlansa haydovchilar tomonidan ularni ko'rish imkoniyati yaratiladi.

Piyodalar kesib o'tishi ko'zda tutilmagan joylardan piyodalarning yo'lni kesib o'tishi natijasida sodir bo'layotgan yo'l transport hodisalari ham ortib bormoqda. Bu esa, piyodalarning "Yo'l harakati qoidalari"ni yaxshi bilmasligi yoki unga amal qilmasligini bildiradi. Bu kabi holatda bozorlar, aholi gavjum savdo majmualari kabilar oldida ko'plab uchramoqda. Bu esa, og'ir oqibatlariga olib kelmoqda. Shu sababli, bozorlar va aholi gavjum hududlarni o'rganib, piyodalar uchun qulay bo'lgan joydan yo'lining qatnov qismi satxidan farq qiluvchi yer osti va yer usti piyodalar o'tish joylarni qurish, aholining "Yo'l harakati qoidalari" bo'yicha savodxonligini oshirish hamda piyodalarga nisbatan ham jazo choralari qo'llashga e'tiborni oshirishni talab qiladi.

Transport vositalarning o'zaro to'qnashuvi taxlil qiladigan bo'lsak, bir yo'nalishdan harakatlanayotgan avtomobillarning to'qnashuv, qarama-qarshi yo'nalishdan harakatlanayotgan avtomobillarning to'qnashuv hamda chorraxadan harakatlayotgan transport vositalarining to'qnashuvi. Bir yo'nalishdan harakatlanayotgan transport vositasining to'qnashuvi, harakat yo'nalishini o'zgartirish va oraliq masofani saqlamaslik oqibatda kelib chiqishi mumkin. Yo'nalishini o'zgartirayotgan transport vositasining haydovchisi "Yo'l harakati qoidalari"ning 53 bandi talablariga ko'ra, yo'nalishini o'zgartirmasdan harakatlayotgan transport vositasiga yo'l berishi kerak.

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'risda"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. – C. 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. – C. 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. – C. 13-17.
6. Ikromov N. et al. Analysis of transport and its cargo processes //E3S Web of Conferences. – EDP Sciences, 2024. – T. 548. – C. 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). – T. 2. – C. 118.
8. Asliddin P. et al. PORSHEN HALQASINING ISHIGA TA’SIR QILUVCHI OMILLAR //Scientific Impulse. – 2023. – T. 1. – №. 11. – C. 611-620.
9. Xusniddin o‘g‘li P. A. PORSHEN HALQANING UZOQ ISHLASHINI BELGILOVCHI ASOSIY KATTALIKLAR //Научный Фокус. – 2023. – T. 1. – №. 2. – C. 680-685.