

YO'L-TRANSPORT HODISALARINING TAHLILI, KELIB CHIQISH SABABLARI

Zingirov Saidolim Jo'rayevich

Andijon Davlat Texnika Instituti

Transport logistikasi kafedrası o'qituvchisi

Xalimov Javohirbek Abdusamat o'g'I

Andijon Davlat Texnika Instituti

Avtomobilsozlik va Transport kafedrası o'qituvchisi

Ro'ziyev Barxayot Tojiboy o'g'I

Andijon Davlat Texnika Instituti

Yo'l Harakatini Tashkil Etish

yo'nalishi 4-kurs talabasi

Annotatsiya: Shahar yo'l-ko'cha tarmoqlarida bajariladigan eng asosiy vazifalardan biri, tarmoq bo'ylab transport, piyodalar va velosipedchilarning havfsiz harakatni tashkil etish, transport vositalarini tirbandligini bartaraf etish, ko'chaning o'tkazish qobiliyatni oshirish, ko'cha bo'ylab optimal tezlikni ta'minlash va yo'l-transport xodisalarini kamaytirish. Sanab o'tilgan tadbirlarni amalga oshirishda va shahar yo'l va ko'chalarini transport-ekspluatatsion ko'rsatkichlarini oshirishda yo'l harakatini tashkil etishdagi texnik vositalar va qo'llaniladigan usullardan foydalanish nafaqat harakatni to'g'ri tashkil etishda, balki harakat xavfsizligini va ko'chani o'tkazish qobiliyatini oshirishga samarali ta'sir etadi. Shuningdek, yuqorida keltirilgan tadbirlar ko'chani rekonstruktsiya qilishga nisbatan arzonbo'lib, kapital ishlarni qilishdan oldin shahar yo'l va ko'chalarni harakatlanishsharoitlarini yaxshilash bo'yicha birinchi navbatda bajariladigan bosqich deb qabulqilish kerak

Kalit so'zlar: yo'l-transport hodisalari tahlili, yo'l, avtomobil transporti

Mamlakatimizda barcha sohalarda, shu jumladan, huquqiy sohada keng qamrovli islohotlar olib borilayotganligi, bunday islohotlar orasida yo'l harakati xavfsizligi ishtirokchilarining huquq va majburiyatlari ushbu sohada yo'l transport hodisalarining oldini olish borasida keng ko'lamli ishlar amalga oshirilmoqda.

Shuningdek harakat xavfsizligi qoidalarining takomillashtirilayotgani fuqarolar manfaatlarini muhofaza qilish, inson hayotini asrashdek ezgu maqsadlarga xizmat qilmoqda. Bundan tashqari butun dunyoda avtomobil' sanoati o'sgani va avtomobillar soni oshgani sari insonlarning yo'l transport hodisalaridan jabr ko'rish ehtimoli oshib bormoqda. Bugungi kunga kelib, yo'l transport hodisalaridan eng ko'p aziyat chekadiganlarning kata hissasi rivojlanayotgan va nisbatan qoloq mamlakatlarga to'g'ri kelmoqda[1].

Transport infrastrukturasi yaxshi yo'lga qo'ygan iqtisodiy boy mamlakatlar esa bu muammolarni birin ketin yengib bormoqda. Ma'lumotlarga ko'ra har yili 1.3 million odam yo'l transport hodisasi qurboni bo'lishsa, 20-50 million odam jarohatlanadi va ulardan ko'pchiligi nogiron bo'lib qolishaётganligi, yo'l - transport hodisalari odamlarga, ularning oilalariga va umuman davlatlarga katta iqtisodiy zarar keltiradi. Bu yo'qotishlar davolanish xarajatlari, shuningdek, jarohatlari tufayli o'lgan yoki nogiron bo'lganlar, shuningdek, jarohatlanganlarga g'amxo'rlik qilish uchun ishdan yoki maktabdan dam olishlari kerak bo'lgan oila a'zolari uchun mahsuldorlikni yo'qotishdan kelib chiqadi[2].

Yo'l -transport hodisalari zarari aksariyat mamlakatlarga yalpi ichki mahsulotining 3 foizini tashkil qiladi. Yo'l-transport hodisalari 5-29 yoshdagi bolalar va yoshlar o'limining asosiy sababidir. Erkaklar ayollarga qaraganda yo'l - transport hodisalariga tez -tez uchraydi. Yo'l -transport hodisalarida o'limning to'rt dan uch qismi (73%) 25 yoshgacha bo'lgan erkaklar orasida sodir bo'ladi, ular yo'l - transport hodisasida o'lish ehtimoli yosh ayollarga qaraganda deyarli 3 baravar yuqori[3].

"Xavfsiz yo'l-xavfsiz hayot" konsepsiyasida yo'l harakati xavfsizligini ta'minlashda zamonaviy axborot kommunikatsiya texnologiyalarining qamrovini kengaytirish, yo'l harakati xavfsizligini ta'minlash sohasidagi tahlillar yuritish tizimini ishol qilishga doir eng dolzarb vazifalarni bajarish ko'zda tutilgan hamda so'ngi yillardagi yo'l transport hodisalarining kelib chiqish sabablarini tahlil qilish yo'li bilan aniqlangan.

Ushbu yo'l-transport hodisalari turlari bo'yicha tahlil qilinganda

- piyodani urib yuborish 28.6 foizi;
- velosipedchini urib yuborish 17,4 foizi;
- to'qnashuv 24,2 foizi;
- ag'darilish 9,3 foizi;
- turgan transport vositasiga urilish 7,7 foizi;
- to'siqqa urilish 8,4 foizi;
- ot-aravani urib yuborish 0,6 foizi;
- boshqa turlarni 3,4 foizini tashkil etadi.

Sodir etilish sabablari:

- belgilangan tezlikka rioya qilmaslik 22.1 foizi;
- yo'nalishni o'zgartirish 11.2 foizi;
- qarama-qarshi yo'nalishga chiqish, quvib o'tish 9.6 foizi;

- svetofor talablariga bo'ysunmaslik 7,7 foizi;
- piyodalar o'tish yo'lkasidan o'tish 17.7 foizi;
- oraliq masofani saqlamaslik 8,7 foizi;
- chorrahadan o'tish qoidasini buzish 8,0 foizi;-
- charchoqlik, rulda uxlab qolish 3,1 foizi;
- piyodalarning yo'lni belgilanmagan joyidan kesib o'tishi 6,5 foizi;
- transport vositasini spirtli ichimlik iste'mol qilgan holda boshqarish 0.6 foizi;
- (4,3 foiz) boshqa turdagi qoidabuzarliklar natijasida sodir bo'lgan[8].

YTH ishtirokchilarning yoshi bo'yicha:

- (14,4 %) 18-25 yoshdagi haydovchilar,
- (28,9 %) 25-30 yoshdagi haydovchilar,
- (27,8 %) 30-35 yoshdagi haydovchilar,
- (20,3 %) 35-40 yoshdagi haydovchilar,
- (18,6 %) 40-50 yoshdagi haydovchilar,
- (8,9 %) 50-60 yoshdagi haydovchilar tomonidan sodir etilgan

YTHda ishtirok etgan transport vositalari:

- (90.3 %) yengil avtomobillarda,
- (5.6 %) yuk avtomobillarida,
- (0.9 %) avtobuslarda,
- (2,1 %) mototransport vositalarida,
- (0.9 %) traktorlarda sodir etildi

Yo'l transport hodisasi sodir bo'lishining asosiy omillari bu tezlikning oshishi, to'g'ridanto'g'ri avariya ehtimoli va uning og'ir oqibatlariga olib kelishi guvohi bo'ldik misol uchun, o'rtacha tezlikning har 1% o'sishi halokat xavfini 4% ga va jiddiy halokat xavfini 3% ga oshiradi va avtomobillar old tomonidan urilgan piyodalar uchun o'lim xavfi 50 km\soat tezlikdan 65 km\soatga chiqqanda 4.5 marta ortadi. Kaskani to'g'ri ishlatish inson o'limiga olib keladigan shikastlanishlar xavfini 42 foizga, bosh jarohatlari xavfini 69 foizga kamaytirs, havfsizlik kamarini taqish haydovchilar va oldingi o'rindiqlarda jaroxatlanish xavfini 45-50%ga, orqa o'rindiqlarda inson o'lishi va jiddiy shikastlanish xavfini 25%ga kamaytiradi[4]. Yo'l transport hodisalarining sutka vaqt orlig'ida oladigan bo'lsak, kunning soat 07:00-12:00 gacha 27,4 % ni 19:00-24:00 ga qadar 26,8% ni tashkil etadi[7].

Avtotransport vositasini boshqarishda qo'l telefonidan foydalanish xolati

Transport vositasini boshqarish jaraënida chalg'itishning ko'p turlari mavjud bo'lib, haydovchilar uyali telefon ishlatgan holda avtohalokatga uchrash ehtimoli taxminan 4 barobar ko'proq. Haydash paytida telefondan foydalanish reaksiya vaqtini (ayniqsa, tormozlanish vaqtini, shuningdek, yo'l signallariga reaksiyani) sekinlashtiradi va to'g'ri chiziqli bo'lishni va keyingi masofani to'g'ri saqlashni qiyinlashtiradi. Qo'ng'iroqsiz telefonni qo'lda ishlatish telefon foydalangandan ko'ra xavfsizroq emas va SMS yozish halokat xavfini sezilarli darajada oshiradi[5]. Rasmiy ma'lumotlarga ko'ra, Vashingtonning gavjum magistral yo'llarida o'rnatilgan maxsus ekanlarda haydovchilar transport vositasini boshqarish jaraënida SMS yozishmalari yozish mumkin emasligi, bu esa to'g'ridan to'g'ri qonun buzulishi holati ekanligi ko'rsatib o'tilgan bo'lib, AQShda esa har yili harakat vaqtida telefondan gaplashish oqibatida yuzaga kelaётgan yo'l transport hodisasi natijasida ikki yarim ming nafar odam hayotdan ko'z yumib, 300 mingdan ziyod odam turli darajadagi tan jarohati ёki nogironbo'lganligi keltirilgan[6].

Foydalanilgan adabiyotlar

1. O'zbekiston Respublikasi Prezidenti Sh.M.Mirziyoyev 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.