MUHIT TIZIMINING HARAKAT XAVFSIZLIGIGA TA'SIR ETUVCHI OMILLARI VA ULARNI BARTARAF ETISH

Mahammadjonov Nurmahammad Abduvahob o'g'li
Andijon davlat texnika instituti assitenti
E-mail: nurmahammadmahammadjonov8@gmail.com
Tel:+99(899) 3264746

Annotatsiya. Bizga ma'limki, avtomobil yo'llarida harakat tartibsiz ravishda vujudga keladi. Har bir haydovchi o'ziga qulay harakat tartibini tanlaydi hamda o'zi tanlagan harakat tartibining boshqa harakat qatnashchilariga ta'siri bilan hisoblashmaydi. Shuningdek, har xil rusumli avtomobillarning har xil dinamik sifati harakat tartibiga ta'sir qilishi muqarrar. Yo'l harakatida avtomobillarning o'zaro ta'siri harakat miqdori qancha ko'p bo'lsa, shuncha ortib boradi.

Kalit so'zlar: Muhit tizimining harakat xavfsizligiga ta'sir etuvchi omillariga quydagilarni misol qilib aytishimiz mumkin, harakatning tartibini belgilovchi yo'l belgi chiziqlariga yo'lning qatnov qismiga, to'siqlarga va boshqa yo'l inshoatlariga tushiriladigan chiziqlar, yozuvlar va har xil belgilar keltirishimiz mumkin.

Аннотация. Известно, что движение на дорогах происходит хаотично. Каждый водитель выбирает для себя удобный способ передвижения, не учитывая влияние выбранного им способа движения на других участников дорожного движения. Также неизбежно, что различные динамические характеристики разных моделей автомобилей будут влиять на структуру движения. Взаимодействие транспортных средств на дороге возрастает с увеличением объема трафика.

Ключевые слова: Примерами факторов, влияющих на безопасность дорожного движения в данной экологической системе, являются дорожная разметка, определяющая порядок движения транспорта, линии, надписи и различные знаки, размещенные на проезжей части, барьеры и другие дорожные сооружения.

Abstract. We know that traffic on roads occurs in a chaotic manner. Each driver chooses a convenient mode of movement for himself and does not take into account the impact of his chosen mode of movement on other road users. It is also inevitable that the different dynamic characteristics of different models of cars will affect the traffic pattern. The interaction of vehicles on the road increases with the volume of traffic.

Key words: Examples of factors affecting traffic safety in the environmental system include road markings that determine the order of traffic, lines, inscriptions, and various signs placed on the carriageway, barriers, and other road structures.

Kirish.

ISSN 3030-3907

Bir paytlar respublika bo‘yicha har 1000 nafar aholiga 35 dona yengil avtomobil to‘g‘ri kelgan bo‘lsa, bugungi kunda bu ko‘rsatkich yanada ortib boryapti. Hozirda Toshkent shahri va viloyatining o‘zida har 1000 nafar aholiga 100 donadan ko‘p yengil avtomobil to‘g‘ri kelyapti. Bu ko‘rsatkichga hozirda foydalanilayotgan yuk avtomobillari va avtobuslarning miqdori qo‘shilsa, aholining ma’lum bir qismini va ularning yuklarini xususiy tashuvchilar tashiyotganini hisobga olinsa, sodir etilayotgan yo‘l-transport hodisalarining 75% haydovchilarning aybi bilan sodir etilayotganini e’tiborga olinsa, haydovchilarni tayyorlash va qayta tayyorlash masalasi – eng dolzarb masala ekanini ko‘rish mumkin [1].

O‘zbekiston Respublikasida transport-logistika tizimini 2030-yilgacha rivojlantirish konsepsiyasi (keyingi o‘rinlarda - Konsepsiya) barqaror iqtisodiy o‘sish uchun shart-sharoitlar yaratilishini ta’minlovchi transport-logistika tizimini rivojlantirishning o‘rta va qisqa muddatli maqsadlari, vazifalari va asosiy yo‘nalishlarini belgilaydi.

Konsepsiyaning asosiy maqsadi iqtisodiyot va biznesning yuqori sifatli yuk tashish xizmatlariga bo‘lgan ehtiyojini to‘liq qondirish, mamlakat tranzit salohiyatini to‘laqonli ro‘yobga chiqarish, eksport-import operatsiyalari qiymatida transport xarajatlarini kamaytirish va istiqbolli transport yo‘laklarini shakllantirishga qaratilgan islohotlarni davom ettirishdan iborat.

Konsepsiya transport-logistika tizimini rivojlantirishga oid dasturlar va kompleks chora-tadbirlarni ishlab chiqish uchun asos bo‘ladi [2].

Yo‘l harakati xavfsizligini ishonchli ta’minlash shaxs xavfsizligini ta’minlash choralari tizimida yanada dolzarb ahamiyat kasb etmoqda.

Masalan, BMT Jahon sog‘liqni saqlash tashkilotining ma’lumotlariga ko‘ra og‘ir jarohatlarga olib keladigan shikastlanishlar orasida kriminal jarohatlardan so‘ng yo‘l-transport hodisasi ikkinchi o‘rinni egallaydi. Har yili 1,2 millionga yaqin odam yo‘l-transport hodisasi qurbonlari bo‘lmoqda, qariyb 50 million kishi turli og‘irlikdagi jarohatlar olmoqda[3].

Usullari. Bizga ma‘limki, avtomobil yo‘llarida harakat tartibsiz ravishda vujudga keladi. Har bir haydovchi o‘ziga qulay harakat tartibini tanlaydi hamda o‘zi tanlagan harakat tartibining boshqa harakat qatnashchilariga ta’siri bilan hisoblashmaydi. Shuningdek, har xil rusumli avtomobillarning har xil dinamik sifati harakat tartibiga ta’sir qilishi muqarrar. Yo‘l harakatida avtomobillarning o‘zaro ta’siri harakat miqdori qancha ko‘p bo‘lsa, shuncha ortib boradi.

Transport vositalari oqimini maksimal darajada yo‘lning geometrik o‘lcham imkoniyatlaridan foydalanib, uning har xil bo‘laklarida xavfsiz harakat tartibini va yuqori o‘tkazish qobiliyatini ta’minlashga qaratilgan tadbirlar tizimi-bu yo‘l harakatini tashkil etishdir. Yo‘l harakatini tashkil etish tamoyillari transport

ISSN 3030-3907

oqimini to‘g‘ri yo‘naltirishga, kerak hollarda ularni tezliklar bo‘yicha guruhlarga ajratishga, har bir yo‘l bo‘lagi uchun ratsional tezliklarni belgilashga, haydovchilarga o‘z vaqtida harakat marshruti va yo‘l sharoiti to‘g‘risida axborot berishga qaratilgan [4].

Yo‘l harakatini tashkil etish to‘g‘risida asosiy tushunchalar “Avtomobil-haydovchi- yo‘l-piyoda-muhit”, tizimining o‘zaro bog‘liqligi.

Avtomobil yo‘llarida insonlar tomonidan boshqariladigan turli xildagi mexanik va mexanik bo‘lmagan transport vositalari, harakatlanayotgan (yoki harakatda bo‘lmagan) piyodalar majmuidan iborat murakkab dinamik tizim mavjuddir. Bu tizim yo‘l harakati deb ataladi.

Natijalari. Harakat miqdori yillar, oylar, sutka soatlari va hafta kunlari hamda yo‘lning bo‘laklariga nisbatan o‘zgaruvchan ko‘rsatkichdir. Harakat miqdori avtomobil yo‘lining ahamiyatiga va uning atrofidagi viloyat va tumanlarning iqtisodiy rivojlanishiga bog‘liq ravishda o‘zgaradi.

Avtomobil yo‘llarida, shahar ko‘cha va maydonlarida transport vositalarining normal harakat rejimining buzilishi oqibatida insonlar halok bo‘lishiga, tan jarohati olishiga, shuningdek, transport vositalariga va undagi yuklarning zarar ko‘rishiga, yo‘ldagi sun`iy inshootlarning zararlanishiga yoki boshqa turdagi moddiy zararlar etkazishiga yo‘l-transport hodisasi (YTH) deyiladi.

O‘zbekiston Respublikasi Qonuniga muvofiq hamda respublika hududida sodir etilgan yo‘l-transport hodisalarini hisobga olish, ularni keltirib chiqaradigan shart-sharoitlarni tahlil qilish va bartaraf etish tizimini takomillashtirish maqsadida Vazirlar Mahkamasining 2011- yil 15-noyabrdagi 303-sonli qarori qabul qilingan.

Yo‘l-transport xodisasi sodir bo‘lganda umumiy tizimga kiruvchi “A-H-Y-P-M” elementlaridan biri yoki bir nechtasi birgalikda normal harakat rejimini buzishga sababchi bo‘lganligi kuzatiladi. Har bir sodir etilgan ni shartli ravishda uchta fazaga ajratish mumkin. Yo‘l-transport hodisasining boshlangich fazasi deganda avtomobil va piyodalarning xavfli vaziyat arafasidagi harakatlanish sharoiti tushuniladi. Xavfli vaziyat deb shunday yo‘l harakati sharoiti tushuniladiki, unda harakat ishtirokchilari xodisaning oldini olishga imkoniyatlari yetarli bo‘lib, agarda tezda bu imkoniyatdan foydalanmasa yoki ko‘rilgan choralar samarasi yetarli bo‘lmasa, u holda falokatli (avariya) vaziyatni vujudga keltiradi. Falokatli vaziyatda harakat ishtirokchilarining yo‘l-transport hodisasini oldini olish bo‘yicha texnik imkoniyatlari yetarli bo‘lmaydi va u albatta sodir etiladi.

Yo‘l transport hodisalari uchun 3 xolat xarakterlidir:

1. Yo‘l transport hodisasida loaqal bitta transport vositasi ishtirok etadi. Yo‘lda sodir bo‘ladigan har qanday qayg‘uli hodisaga transport vositasi ishtirok etmasa u yo‘l transport hodisasi deb aytilmaydi.

ISSN 3030-3907

2. Yo‘l transport hodisasida ishtirok etgan transport vositasi albatta harakatda bo‘lishi kerak. Masalan, to‘xtab turgan joyida ta’mirlash ishlari natijasida avtomobil yonib ketsa u yo‘l transport hodisasiga kirmaydi.

3. Hodisa oqibatida odamlar o‘lgan, jarohatlangan yoki moddiy zarar etkazilgan bo‘ladi. Masalan, shahardan tashkarida yo‘lda, haydovchi harakatlanish tezligini oshirib, boshqarishni bajara olmadi va avtomobil yo‘ldan chiqib ketdi, bunda avtomobil shikastlanmadi. Bunday voqea yo‘llarda harakatlanish qoidasini buzish oqibati bo‘lib, haydovchi tegishli jazo olishi kerak, lekin yo‘l transport hodisasi hisoblanmaydi. Mexanik transport vositasiga avtomobillar, mototsikl, motorollyor, motoaravacha, moped, osma dvigateli velosiped, tramvay, trolleybus, traktor va o‘zi yurar mashina va mexanizmlar, shuningdek hayvonlar qo‘shilgan aravalar kiradi.

Har bir sodir etilgan yo‘l-transport hodisasishartli ravishda uchta fazaga ajratish mumkin:

Yo‘l-transport hodisasining boshlangich fazasi deganda - avtomobil va piyodalarning xavfli vaziyat arafasidagi harakatlanish sharoiti tushuniladi. Xavfli vaziyat deb shunday yo‘l harakati sharoiti tushuniladiki, unda harakat ishtirokchilari xodisaning oldini olishga imkoniyatlari yetarli bo‘lib, agarda tezda bu imkoniyatdan foydalanmasa yoki ko‘rilgan choralar samarasi yetarli bo‘lmasa, u holda falokatli (avariya) vaziyatni vujudga keltiradi.

Yo‘l-transport hodisasining kulminatsion fazasi og‘ir oqibatlar yuzaga kelishi bilan xarakterlanadi (transport vositalarining buzilishi, piyodalar va haydovchilarning tan jarohati olishi yoki halok bo‘lishi). Bu faza bir nechta daqiqaga, ob-havoning yomonlashgan sharoitida esa ko‘proq daqiqalargacha davom etishi mumkin. Bunday xolatlarda bir nechta transport vositalari ishtirok etadi va uni ko‘pincha “zanjirli” YTH deb ataladi[2].

Yo‘l-transport hodisasining yakuniy fazasi - kulminatsion fazadan keyin transport vositasi harakati to‘xtashining oxiriga to‘g‘ri keladi. Ba’zan transport vositasi harakati to‘xtaganida ham yakuniy faza davom etadi. Misol uchun, ag‘darilib ketgan avtomobilda yong‘in chiqishi yoki portlash holatlarida buni kuzatish mumkin.

Yo‘l-transport hodisalari amaldagi me’yoriy hujjatlarga ko‘ra quyidagi 9 ta turdan iborat:

1.To‘qnashuv.Bunga transport vositalarining qarama-qarshi yo‘nalishdagi yoki bir yo‘nalishda harakatlanayotgan transportlar to‘qnashuvi,shuningdek temir yo‘l transporti



ISSN 3030-3907

bilanto‘qnashuvlar ham kiradi. Bu turdagi YTHga to‘satdan to‘xtagan transport vositasi bilan to‘qnashuvlar xam kiradi.



2. Ag‘darilib (to‘ntarilib) ketish. Harakatlanayotgan transport vositasining o‘z turg‘unligini yo‘qotib ag‘darilishi. Bu turdagi yo‘l-transport hodisasida asosan bitta transportvositasi ishtirok etadi.



3. Turgan transport vositasini urib ketish. Harakatlanayotgan transport vositasining to‘xtab turgan transport vositasiga urilishi. Bu turdagi YTHga birdaniga (to‘satdan) to‘xtagan transport vositasining urilishi kirmaydi.



4.To‘siqqa urilish. Transport vositalarining qo‘zg‘almaydigan to‘siqlarga (ko‘prik tayanchiga, machta tayanchiga, yo‘l to‘siqlariga, daraxtga va bosqalar) urilishi.



5. Piyodalarni bosib (urib) ketish. Transport vositalari piyodalarni urishi yoki piyodalarning transport vositalariga urilishi, shuningdek, tashilayotgan yukdan (yog‘och, truba, plita va boshqa) piyodalarning shikastlanishi ham kiradi.



.6. Velosipedchini bosib (urib) ketish. Transport vositasining velosipedchini bosishi (urishi) yoki velosipedchining transport vositasiga kelib urilishi.



7. Aravani bosib (urib) ketish. Harakatlanayotgan transport vositasining harakatlanayotgan aravani urib ketishi, shuningdek bu turga transport vositasining xayvonlarni urib ketishi ham kiradi.



8.Hayvonlarni urib yuborish. Transport vositasi yovvoyi yoki uy hayvonini urib ketishi.

ISSN 3030-3907

9. Boshqa (qolgan) YTH. Bu turdagi YTHga tramvayning relsdan chiqib transport vositasini yoki piyodalarni urishi, yuk avtomobillaridan yuk tushib ketishi natijasida bo‘ladigan falokatlar, avtomobil g‘ildiragi ostidan tosh yoki boshqa qattiq jismlar chiqishi natijasida jarohat olishi va boshqalar kiradi.



Quyidagilar yo‘l-transport hodisasi sifatida statistik hisobga olinmaydi:

•traktorlar, boshqa o‘ziyurar mashina va mexanizmlarning ishlab chiqarish jarayonlarini (yer haydash, xandaqlar qazish, dalada qishloq xo‘jalik maxsulotlarini yig‘ish, avtokranlar yordamida amalga oshiriladigan yuk ortishtushirish ishlari, machta tayanchlarini o‘rnatish va boshqa) bajarayotgan vaqtda ro‘y bergan xodisalar (ular baxtsiz xodisalardir);

•odamlarni hayotidan maxrum etish yoki ular salomatligiga yoxud mulkiga zarar yetkazishga qaratilgan qasddan qilingan harakatlar natijasida vujudga kelgan xodisalar;

•jabrlanuvchining o‘z joniga qasd qilishga urinishi oqibati hisoblangan xodisalar;

• tabiiy ofatlar natijasida vujudga kelgan xodisalar;

• haydovchi rulda bo‘lmagan paytda xavfsizlik texnikasining buzilishi natijasida

• -vujudga kelgan xodisalar (dvigatel dastak bilan o‘t oldirish yoki ulamada turgan dvigatelni o‘t oldirish va boshqa);

• atrofi o‘ralgan, yopiq bo‘lgan tashkilotlarda, hiyobonlar, aerodromlar, xarbiy qismlar va boshqa qo‘riqlanadigan ob’ektlarda vujudga kelgan xodisalar;

• -sport yig‘inlarini o‘tkazish davrida transport vositasining nosozligi yoki

• -haydovchi-sportchi yoki boshqa qatnashchilarning aybi bilan vujudga kelgan xodisalar;

• -harakatlanayotgan transport vositalarida ularning texnik nosozligi bilan bog‘liq

• bo‘lgan yong‘inlar.

Amalda eng ko‘p tarqalgan yo‘l-transport hodisasiga quyidagilar kiradi:

piyodalarni bosib ketish	**46,7 %.**
transport vositalarining (TV) to‘qnashuvi	**21,6 %;**
transport vositalarining ag‘anab ketishi	**14,3 %;**
to‘siqlarga urilish	**4,6 %;**
Boshqa	**12,8**

Yo‘l-transport hodisasi sonining ularning turlari bo‘yicha taqsimlanishi shuni ko‘rsatadiki, eng ko‘p yo‘l-transport hodisasibu – piyodalarni bosib ketish hodisalari ekan. Yo‘l-transport hodisasini sodir bo‘lgan joyiga qarab ham bir necha

ISSN 3030-3907

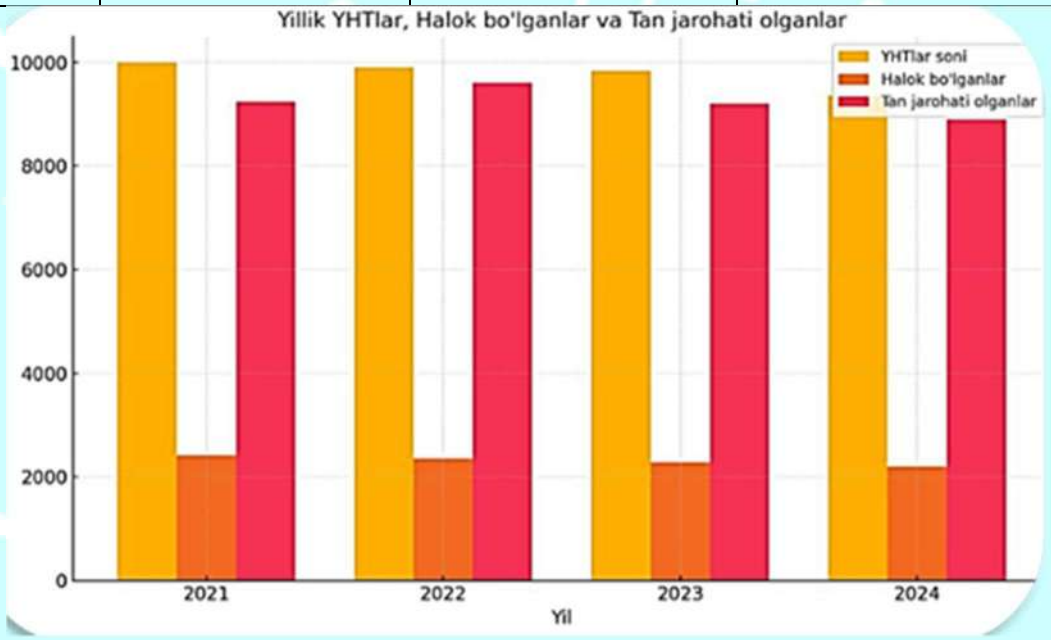
turlarga ajratish mumkin: shaharlarda, aholi yashaydigan punktlarda, respublika ahamiyatiga ega bo‘lgan avtomobil yo‘llarida, chorrahalarda va hokazo[3].

Yuqorida keltirilgan ma’lumotlarga asoslanib quyidagi jadvalda O‘zbekiston Respublikasida 2021 – 2024 – yillarda sodir bo‘lgan yo‘l – transport hodisalar tahlilini ko‘rishimiz mumkin.

O‘zbekiston Respublikasida 2021-2024-yillarda sodir bo‘lgan yo‘l-transport hodisalar tahlili.

1-jadval

Yil	YHTlar soni	Halok bo‘lganlar	Tan jarohati olganlar
2021	10001	2426	9230
2022	9902	2356	9606
2023	9839	2282	9209
2024	9364	2203	8901



1-diagramma

Barcha yo‘l harakati qatnashchilarining, harakatni tashkil qiluvchilarning, harakat xavfsizligi bo‘yicha xizmatchilarning (shu jumladan, haydovchilarning) asosiy vazifasi yo‘l-transport hodisasini bartaraf etishga qaratilgan tadbirlarni (shu jumladan, avtomo bilni xavfsiz boshqarish usullarini) ishlab chiqish va amalga tatbiq qilishdan iboratdir. Buning uchun, avvalo, har bir yo‘l-transport hodisasining kelib chiqish sabablarini aniqlash kerak bo‘ladi.

Har bir hodisaning kelib chiqish sabablarini aniqlash juda murakkab masaladir. Tadqiqotlar shuni ko‘rsatadiki, har 100 ta yo‘l-transport hodisasi250 tadan ortiq har xil omillarning ta’siri natijasida sodir bo‘lar ekan [4].

Xulosa.

Avtomobil yo‘llarida harakat xavfsizligini ta’minlash bugungi kundagi dolzarb masaladir. Bu yo‘l-transport hodisalar sonini, halok bo lganlar va jarohat

ISSN 3030-3907

olganlar hamda ijtimoiy-iqtisodiy zararlarning umumiy miqdorini e’tiborni qaratishni o‘z ichiga oladi. Harakat xavfsizligini ta’minlash uchun unga ilmiy yondashish, uning barcha serqirra jarayonlarini tahlil etish zarur. Buning uchun yo‘l harakati bo‘yicha mutaxasislar yo‘l harakatining asosiy ko‘rsatgichlarini, yo‘llardagi sharoitlar va muhit tizimi transport oqimlari va harakat xavfsizligiga qanday ta’sir ko‘rsatishlarini, transport oqimlarini boshqarishning eng zamonaviy texnik vositalari bilan yo‘l harakatini boshqarish bo‘yicha bilimlarga ega bo‘lishlari lozim.

FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR

1. O‘zbekiston Respublikasining Prezidenti Sh. MIRZIYOYEV tomonidan 2024-yil 19-yanvar kuni imzolangan “Yo‘l harakati to‘g‘risidagi” qonun (O‘RQ-900-son).
2. Q.H.Azizov «Harakat xavfsizligini tashkil etish asoslari» kitobi.
3. S.M.Qodirov, K.M.Nazarov «Yo‘l-transport hodisalari tahlili» o‘quv qo‘llanmasi.
4. O‘zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 2022-yill 12-apreldagi 172-sonli “Yo‘l harakati qoidalarini tasdiqlash to‘g‘risida”gi qarori.

ISSN 3030-3907