

**YO'L-TRANSPORT HODISALARINING YUZAGA KELISH SABABLARINI TAHLIL
QILISH**

Baynazarov XayrulloRahimovich

Andijon mashinasozlik instituti, T.f.f.d, dots

Sotvoldiev Xasanboy Rasuljon o'g'li

Andijon mashinasozlik instituti stajyor o'qituvchisi.

Niyozov Davron Bobonazar o'g'li

Andijon mashinasozlik instituti talabasi.

KIRISH

Hozirgi kunda yo'l harakati xavfsizligini ta'minlash, ayniqsa yo'l-transport hodisalarining oldini olish hamda ularning oqibatlarini minimallashtirish borasida ko'plab chora-tadbirlar amalga oshirilmoqda. Birlashgan Millatlar Tashkiloti Jahon Sog'liqni Saqlash Tashkilotining ma'lumotlariga ko'ra og'ir jarohatlarga olib keladigan shikastlanishlar orasida kriminal jarohlardan so'ng yo'l-transport hodisalari natijasida kelib chiqadigan shikastlanishlar ikkinchi o'rinni egallaydi. Har yili dunyoda 1,2 mlnga yaqin odam yo'l-transport hodisasi qurboni bo'lmoqda, qariyb 50 mln kishi turli og'irlikdagi jarohat olmoqda. Shu bois, yo'l harakati xavfsizligini ta'minlash, yo'l-transport hodisalarining oldini olish va ularni bartaraf etish mexanizmlarini yanada takomillashtirish bo'yicha puxta o'ylangan izchil harakatlarni davom ettirish zarurati oshib bormoqda.

Yo'l-transport hodisasi to'g'risida tushuncha va ularning turlari.

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 yetkazishga sababchi bo'luvchi halokatlarga yo'l-transport hodisasi (YTH) deyiladi. Bu ta'rifga ko'ra, YTHda ikkita omil bo'lishi tavsiflidir. Bular:

- 1) insonlarning o'limi, tan jarohati yoki katta miqdordagi moddiy zarar;
- 2) biron-bir transport vositasining harakatda bo'lishidir.

YTH vujudga kelishida umumiy tizimga kiruvchi «A-H-Y-P-M» elementlaridan biri yoki bir nechtasi birgalikda normal harakat rejimini buzishga sababchi bo'lishi kuzatiladi.

Har bir YTHda shartli ravishda uchta fazani ajratish mumkin: boshlang'ich, kulminatsion va yakuniy. Ular o'zaro bog'liq bo'lib, biri ikkinchisining davomi bo'lishi mumkin.

YTHning boshlang'ich fazasi deganda avtomobillarning va piyodalarning xavfli vaziyat arafasidagi harakatlanish sharoiti tushuniladi.

Xavfli vaziyat deganda shunday yo'l harakati sharoiti tushuniladiki, unda harakat qatnashchilari YTHning oldini olishga imkoniyatlari yetarli bo'ladi, ammo tezda bu

imkoniyatdan foydalanilmasa yoki ko'rilgan choralar samarasi yetarli bo'lmasa, unda avtomobillar va piyodalar yaqinlashuvi falokatli (avariya) vaziyatni vujudga keltiradi.

Falokatli vaziyatda harakat qatnashchilarining YTHning oldini olish bo'yicha texnik imkoniyatlari yetarli bo'lmaydi va u sodir bo'ladi.

YTHning kulminatsion fazasi og'ir oqibatlarning yuzaga kelishi bilan xarakterlanadi (transport vositalarining buzilishi, piyodalarning va haydovchilarning tan jarohati olishi yoki halok bo'lishi). Bu faza bir necha daqiqa, ob-havo yomon sharoitlarda esa bir necha daqiqagacha davom etishi mumkin. Bunday holda asosan bir nechta transport vositasi ishtirok etadi va uni ko'pincha «zanjirli» YTH ham deyiladi.

YTHning yakuniy fazasi kulminatsion fazasidan keyin transport vositasi harakati to'xtashining oxiriga to'g'ri keladi. Ba'zi vaqtda transport vositasi harakati to'xtasa ham yakuniy faza davom etadi. Masalan, ag'darilib ketgan avtomobilda yong'in chiqish hollari bunga misol bo'la oladi.

YTH quyidagi vazifalarni hal qilish maqsadida tahlil qilinadi:

- harakat xavfsizligiga taalluqli «Avtomobil-haydovchi-yo'l-piyoda-muhit» tizimiga kiruvchi har bir omilning faoliyatiga tegishli chora va tadbirlar ishlab chiqish;

- biron-bir boshqaruv hududidagi, vazirliklardagi va ularning korxonalaridagi falokatlar ahvolini, o'zgarish mohiyatini hamda istiqboldagi o'zgarishini bashorat qilish;

- YTHning kelib chiqish sabablarini va ularni bartaraf qilish borasida tuziladigan ko'rsatmalarni ishlab chiqish;

- YTH ko'p qaytariladigan yo'l bo'laklarini aniqlash;

- bitta yoki bir nechta bir xil YTHning vujudga kelish sabablarini aniqlash;

- YTHni tahlil qilish uchun universal dastur tuzish.

O'zbekiston Respublikasi hududida 2022-2023 yillar mobaynida sodir etilgan yo'l-transport hodisalari haqida statistik ma'lumotlar(1-jadval)

1-jadval

Davr	YTH	Halok bo'lganlar	Jarohat olganlar
2014	10430	2401	10469
2015	10164	2444	10035
2016	10265	2510	9908
2017	10044	2473	9637
2018	8990	2262	8458
2019	8599	1915	6673

Yil mavsumlari, haftaning kunlari, sutkaning vaqti, yo'lning toifalari, transport vositalarining turlari va boshqa faktorlar bo'yicha yo'l-transport hodisalarining taqsimlanish faoliyati Yo'l-transport hodisalari to'g'risidagi ma'lumotlarni yig'ish tizimida yo'l-transport hodisalarini maxsus kartochoalarda va shakllarda hisobga olish ishlar yo'lga qo'yilgan.

YTHni hisobga olish tartibi va ma'lumotlar yig'ish ishlari YHXB bo'linmalarida bir

xil tartib bo'yicha olib boriladi. Bu tartibga asosan hamma YTH ikki guruhga bo'linadi. Birinchi guruhga YTHda halok bo'lganlar yoki jarohat olganlar kiradi. Bunday YTH ma'lumotlari maxsus kartochkalarda hisobga olinib, davlat statistika hisobiga kiritiladi.

YTHni yig'ish va tahlil qilishda EHMning roli juda katta bo'lib, hozirda rivojlangan barcha davlatlarda YTHni yig'ish va uni tahlil etishda EHMdan foydalanish keng yo'lga qo'yilgan. Bu maqsadda «Harakat xavfsizligini avtomatik axborot-qidiruv tizimi» tuzilgan. Bu tizim yordamida quyidagi masalalar hal qilinadi:

- Davlat va har xil darajalarda YTH miqdorini pasaytirish bo'yicha dasturlar ishlab chiqish;

- Haydovchilarga guvohnoma berishni, ularning tartib buzganliklarini, qayta imtihon topshirishini nazorat qilish (bu ish ko'pchilik shahar va viloyat miqiyosida respublikamizda yo'lga qo'yilgan);

- Transport vositalarini qayd etish, texnik ko'rikdan o'tkazish, transport vositalari kuzovini, dvigatelini va boshqa agregatlarini hisobga olish ishlarini amalga oshirish (Respublikada bu ishlar ham qisman yo'lga qo'yilgan);

- YTHlari to'g'risidagi ma'lumotlarni yig'ish va uni (OAVlariga)so'ralgan tashkilotlarga tarqatish;

- Yo'l sharoitini nazorat qilish, YTH ko'p qaytariladigan yo'l bo'laklarini aniqlash, yo'l sharoitini yaxshilash bo'yicha olib borilayotgan ishlarni nazorat qilish;

- Yo'l harakatini boshqarishda mavjud imkoniyatlardan operativ ravishda foydalanish, avariya va tez yordam xizmatlarini boshqarish;

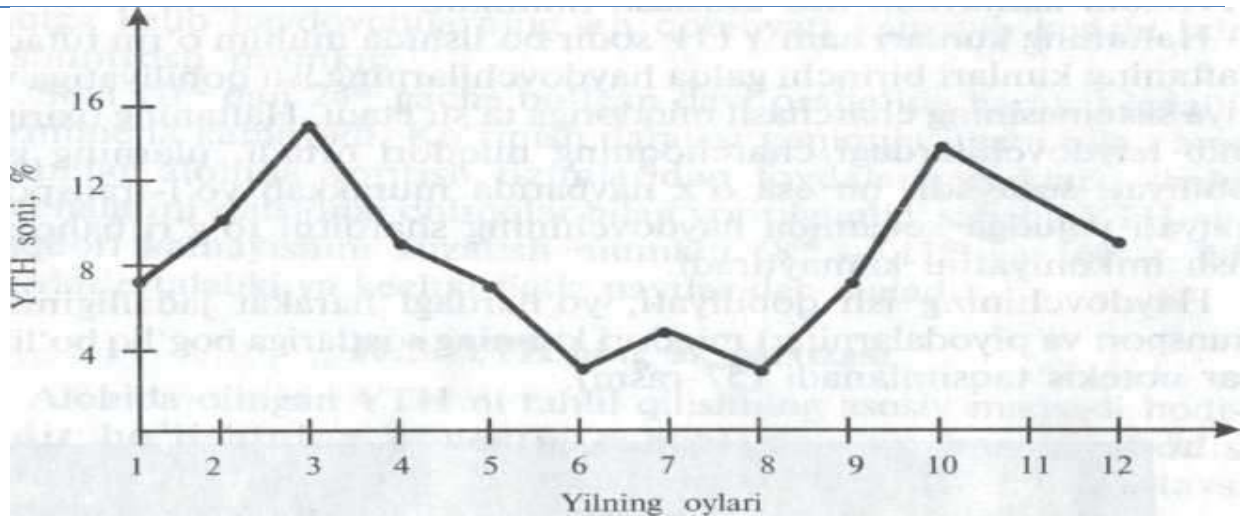
- Harakat xavfsizligini vazirliklar bo'yicha nazorat qilish, avtotransport korxonalaridagi, yo'l va ko'cha bo'laklarida yuz bergan YTHni tahlil qilish;

- Harakat xavfsizligini ta'minlashga qaratilgan normativ hujjatlar va davlat standartlarining holatini o'rganish, ularni qayta ishlab chiqish hamda kelajakda bu ishlarni rivojlantirish borasidagi ishlarni olib borish;

- Haydovchilarni tayyorlash va qayta tayyorlash tizimini nazorat qilish.

Bunday tahlil Respublika, viloyat, shahar yoki korxonalar miqiyosida sodir etilgan YTHni bir-biri bilan solishtirish, ularni keltirib chiqargan sabablarni aniqlash uchun xizmat qiladi. Tahlillar natijasida olingan ma'lumotlar har xil turdagi grafiklar shaklida tasvirlanishi mumkin.

Quyidagi rasmda avtobus saroyida sodir etilgan YTH ni yilning oylari bo'yicha taqsimlanishi ko'rsatilgan.



1-rasm.YTHning yilning oylari bo'yicha taqsimlanishi

Yuqoridagi rasmdagi ma'lumotlar tahlil qilinarkan, eng ko'p YTH fevral, mart, aprel, oktabr va noyabr oylarida sodir bo'lgan, deb xulosa chiqarish mumkin.

Qish faslida, ya'ni dekabr, yanvar va fevral oylarida yo'l sharoitining yomon bo'lishi, yo'l qoplamasining ko'p hollarda sirpanchiq bo'lishiga qaramay, YTH ning soni kamroq bo'lishini quyidagicha asoslash mumkin.

Bu faslda ko'pchilik shaxsiy avtomobil egalari o'z avtomobillarida yo'lga chiqishdan o'zlarini tiyadilar. Yo'llarda harakatlanayotgan avtomobil haydovchilari boshqa fasllardagiga qaraganda kichikroq tezlikda va xavfsizlik oralig'ini katta masofada saqlaydilar.

Mart oyiga kelganda kunlar isiy boshlaydi, yo'llarda piyodalar oqimi ham sezilarli darajada ortadi. Yo'l qoplamasining holati esa yo'lning har xil bo'laklarida bir-biridan keskin farq qilishi mumkin. Bunday sharoitda vaziyatni baholashdagi ozgina xatolik ham avtomobilning sirpanib ketishiga yoki boshqa salbiy oqibatlarga olib keladi.

Oktabr oyidagi YTH soni ko'p bo'lishining ham aynan mart oyidagidek yo'l sharoitini o'zgaruvchanligi bilan asoslash mumkin. Bulardan tashqari, oktabr oyida transport oqimidagi traktor poezdlarining miqdori ham ortadi.

May-sentabr oylarida yo'llarda harakat jadalligi boshqa oylardagiga qaraganda katta bo'lishiga qaramay, yo'l sharoiti, xususan, yo'l qoplamasining quruq bo'lishi sababli tormoz yo'li va avtomobillarning sirpanib ketish ehtimoli kichik bo'lishi oqibatida YTH soni kamayadi, deb asoslash mumkin.

O'zbekiston Respublikasida piyodalar aybi bilan sodir etilgan YTH to'g'risidagi ma'lumotlar quyidagi 2-jadvalda keltirilgan.

2-jadval

Yillar		2018	2019	2020	2021	2022	2023
piyodalar aybi bilan sodir etilgan YTH soni	jami, dona	527	457	513	592	1026	845
	% hisobida	5,3	4,5	5,0	5,9	11,4	9,8

Dunyo mamlakatlari va shaharlarini ommaviy avtomobillashtirish tarixning 100 yilligi davomida Jahon sog'liqni saqlash tashkiloti tomonidan "avtomobilning epidemiologik xavfi" yoki qabul qilingan texnik ma'noda "transport holati" ni tavsiflovchi ma'lumotlarni tahlil qilishning umumiy qabul qilingan standartlari ishlab chiqilgan.

Makroskopik darajadagi ko'plab boshqa ko'rsatkichlardan (nafaqat Andijon viloyati uchun balki, butun mamlakat uchun) foydalaniladi, jumladan qurbonlar soni, yo'l-transport hodisalarining umumiy soni va og'irligi, shuningdek, makro ko'rsatkichlarining darajasiga dekompozitsiyasi alohida shaharlar, yo'llar, mintaqalar, aniq guruhlar. Keyinchalik, asosan yo'l-transport hodisalarida halok bo'lganlar soniga qarab makro ko'rsatkichlardan foydalaniladi.

XULOSA.

Yo'l harakati xavfsizligini boshqarish mohiyati va asosiy tushunchalari to'g'risidagi umumiy ma'lumotlar tahlil qilib yo'l harakati xavfsizligi to'g'risidagi qonun hujjatlariga muvofiq kelib chiqqan yo'l transport hodisalari tahlil qilindi hamda samaradorlik ko'rsatkichlari o'rganildi hamda yo'l harakati xavfsizligi sohasidagi Andijon viloyati kesimidagi muammolari o'rganilib tahlil qilindi. Tahlillar natijasi bo'yicha shu sohadagi ilg'or tajribalarni mamlakatimizda joriy qilish bo'yich takliflar kiritildi.

Yo'l harakati xavfsizligini boshqarish bo'yicha xalqaro tajriba yani uzoq va yaqin chet ellarda ham yo'l harakati xavfsizligini ta'minlash bo'yicha amaliy tadbirlar xorijiy qonunchilikda asosiy e'tibor huquqbuzarlarning moddiy javobgarligiga berilganligi davlatning ijtimoiy-iqtisodiy rivojlanish darajasi va boshqa muhim ko'rsatkichlarni hisobga olgan holda, qonunchilikning ijobiy tajribasini qo'llashni va yo'l harakati xavfsizligini ta'minlashga qaratilgan davlat organlarining boshqaruv faoliyatining aralash modelidan foydalanish zarur ekanligi hulosa qilindi. Shuningdek, Andijon viloyatida haydovchilar aybi bilan sodir etilgan yo'l transport hodisalari tahlili o'rganilib xorij mamlakatlaridgi bu boradagi vaziyat tahlili yani statistik ma'lumotlar o'rganilgan holda mamlakatimizdagi piyodalar ishtirokida sodir etilgan yo'l-transport hodisalari tahlil qilindi va piyodalar ishtirokidayi yo'l-transport hodisalari qolgan barcha ko'rsatkichlardan yuqori ekanligi ma'lum bo'ldi.

FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR:

12.Rahmatov, U. F. O. G. L., & Sotvoldiyev, X. R. O. G. L. (2022). KORXONADA AVTOMOBILLARGA TEXNIK XIZMAT KO 'RSATISHNI TAKOMILLASHTIRISH. *Oriental renaissance: Innovative, educational, natural and social sciences*, 2(4), 62-68.

13.Utkirjon, R., Hasanboy, S., Sardor, I., & Sukhrobjon, P. (2022). DEVELOPMENT THE PUBLIC TRANSPORT PRIORITY WITH BUS RAPID TRASIT (BRT) ON INTERSECTIONS ROADS IN UZBEKISTAN. Новости образования: исследование в XXI веке, 1(5), 298-301.

14.Rasuljon o'g'li, S. X. (2022). SERVIS XIZMAT KO'RSATISH STANSIYASLARIDA BAJARILADIGAN XIZMATLAR SIFATINI ANIQLASH USLIBINI ISHLAB CHIQISH. Новости образования: исследование в XXI веке, 1(4), 264-269.

15.Rasuljon o'g'li, S. X., Farxod o'g, R. O. T., Sardor, I., Suxrobjon, P. L., & Elyorbek o'g'li, S. D. (2022). AVTOMOBILLARGA SERVIS XIZMAT KO'RSATISH STANSIYASLARIDA BAJARILADIGAN XIZMATLAR SIFATINI ANIQLASH USLIBINI ISHLAB CHIQISH VA XODIMLAR MALAKASINI OSHIRISH YO'LI BILAN AVTOSERVIS KORXONASINING RAQOBATBARDOSHLIGINI TA'MINLASH. Новости образования: исследование в XXI веке, 1(5), 312-315.

16.Rasuljon o'g'li, S. X., Farxod o'g, R. O. T., Sardor, I., Suxrobjon, P. L., & Elyorbek o'g'li, S. D. (2022). AVTOSERVIS KORXONADAGI TEXNIK XIZMAT KO 'RSATISH VA MIJOZLAR BILAN ISHLASHNI TAKOMILLASHTIRISH. Новости образования: исследование в XXI веке, 1(5), 302-306.

17.Rasuljon o'g'li, S. X. (2023). AVTOKORXONALARDA TEXNIK XIZMAT KO'RSATISH BO'LIMI FAOLIYATINING SIFATINI UMUMIY BAHOLASH VA TEXNIK TAYYORGARLIK KOEFFITSIENTINI QO'LLASH BILAN BIRGA, UNING SIFAT VA EKSPLUATATSIYA XARAJATLARI DARAJASINI HISOBLASH. Mexatronika va robototexnika: muammolar va rivojlantirish istiqbollari, 1(1), 338-342.

18.Raxmatov, O., & Sotvoldiyev, X. R. O. G. L. (2021). Avtotransport vositalariga mavsumiy servis xizmat ko'rsatish turlari va ularning xarakat xavfsizligiga ta'siri. Oriental renaissance: Innovative, educational, natural and social sciences, 1(10), 1147-1151.

19.Baynazarov, K., Turayev, S., Giyasidiniv, A., Ismailov, S., Maxammadjonov, N., & Sotvoldiyev, X. (2024). Calculation for variations in resistance force during trailer unloading device operation. In E3S Web of Conferences (Vol. 471, p. 04014). EDP Sciences.

20.Rasuljon o'g'li, S. X. (2021). AVTOTRANSPORT VOSITALARIGA MAVSUMIY SERVIS XIZMAT KO'RSATISH TURLARI VA ULARNING XARAKAT XAVFSIZLIGIGA TA'SIRI.

21.Raxmatov, U. F. O. G. L., Burxonov, S. U. B. O. G. L., & Sotvoldiyev, X. R. O. G. L. (2022). IXTISOSLASHTIRILGAN TRANSPORT VOSITALARIGA TEXNIK XIZMAT KO 'RSATISHNI VAQTIDA AMALGA ISHIRISHNING EKSPLUATATSIYA SHAROITIDAGI SALMOG 'I. Oriental renaissance: Innovative, educational, natural and social sciences, 2(4), 77-82.

22.Илхомов, С., & Пулатов, С. (2022). ОБСЛУЖИВАНИЕ СПЕЦИАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ИСПОЛЬЗУЕМЫХ В ПРОИЗВОДСТВЕ, И ЕГО

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ВОЗДЕЙСТВИЯ. Новости образования: исследование в XXI
веке, 1(5), 293-297.