

DOI: <https://doi.org/10.5281/zenodo.14018060>

UDK 625.096

## YO‘L TRANSPORT HODISALARINI KAMAYTIRISHNI TAKOMILLASHTIRISH

Yusupov A.E

Qarshi muhandislik iqtisodiyot instituti dotsenti v.b.

***Annotatsiya:** O‘zbekistonda avtomobil ishlab chiqarish yildan-yilga oshib bormoqda. Shu bilan birga yo‘l transport hodisalari soni ham ko‘paymoqda. Yo‘l transport hodisalarining ko‘payishini asosiy sabablaridan biri qonunlarimizga bo‘ysunmasligimizdadir. Har bir haydovchi va yoshlarimiz nima “mumkin-u” nima “mumkun” emas degan tushunchalarni o‘zlariga singdirishlari orqali yo‘l transport hodisalarini kamaytirishga erishishimiz mumkin.*

***Kalit so‘zlar:** Yo‘l-transport hodisasi, huquqiy ong va huquqiy madaniyat, haydovchilarning bilim va ko‘nikmalarini etishmasligi.*

Respublikamizdagi hozirgi ijtimoiy-iqtisodiy va siyosiy rivojlanishda avtomobilsozlik sanoati va transport tizimining rivojlanishi hamda transport infratuzilmasining eng muhim yo‘nalishlaridan biri magistral avtomobil yo‘llari tarmog‘ini rivojlantirish bo‘lib, bu yo‘llardan yaqin va uzoq davlatlar bilan tranzit aloqalarni amalga oshirishdir.

Respublikamizda avtomobil ishlab chiqarish yildan-yilga rivojlanib, yo‘l qurilish sohasi jadallashtirildi, shuningdek, chet el davlatlari bilan savdo aloqalari yuqori darajaga ko‘tarildi. Bu esa, tabiiy ravishda respublika avtomobil yo‘llarida harakat miqdori yildan-yilga ortishiga olib keldi. Hozirgi va istiqboldagi asosiy masalalardan biri avtomobil yo‘llarida harakat xavfsizligini ta‘minlashdan iborat bo‘lib, unda yo‘l-transport hodisalari, ularda halok bo‘luvchilar va tan jarohati oluvchilar sonini, ko‘riladigan umumiy ijtimoiy-iqtisodiy zararlarni kamaytirishga qaratilishi zarur.

Yo‘l transport hodisasi sodir bo‘lishi haydovchi va piyodaning harakatlanish sharoitiga bog‘liq bo‘lib bunda haydovchi va piyodanung yo‘l transport hodisasi sodir bo‘lishini oldini olish imkoniyatlari bo‘ladi va bu yo‘l transport hodisasini boshlag‘ich fazasi hisoblanadi.

Avtomobil yo‘llarida harakat xavfsizligini tashkil etish bugungi kundagi muhim muammolardan biriga aylanib bormoqda. Avtomobilning atrof muhitga yetkazadigan zararlari miqdori kundan-kunga oshib borishi, eng asosiysi esa, yo‘llarda sodir etilayotgan yo‘l-transport hodisalari natijasida ko‘plab odamlarning jabr ko‘rishlari va hayotdan ko‘z yumishlaridir. Yo‘l-transport hodisalarining oldini olish uchun ko‘rilayotgan qator tadbirlarga qaramasdan, ularning miqdori kamayishiga erishib bo‘lmayapti. Bu esa, yo‘l harakati xavfsizligi muammolariga o‘ta jiddiy yondoshish zarur ekanligini mutaxassislar oldiga vazifa qilib qo‘ymoqda.

Avtomobil yo‘llarining kesishish va tutashish joylarida maksimal ravishda harakat xavfsizligini ta‘minlash zarur. Bu esa ularning bir-biriga nisbatan qulay burchak ostida joylashganiga, kesishuvchi yoki tutashuvchi yo‘llardagi harakat miqdoriga, ko‘rinish masofasiga, texnik vositalar bilan jihozlanganlik darajasiga bog‘liq bo‘lib, harakatni tashkil etish sxemasini tuzishda shu sanab o‘tilgan omillar hal qiluvchi o‘rinni egallaydi. Kesishuvchi yoki tutashuvchi yo‘llardagi harakat miqdorining hajmiga nisbatan ular bir yoki har xil sathda joylashtirilishi mumkin. Avtomobil yo‘llarida haydovchining ish faoliyati juda murakkab bo‘lib, harakatlanish davomida yo‘l, avtomobil, piyoda, va muhit sharoitiga faol ta‘sir ko‘rsata olmaydi va ularning o‘zgarishini oldindan aniqlay olmaydi, haydovchi shunday sharoitda xavfsiz harakatni ta‘minlashi kerak.

Harakat xavfsizligini ta‘minlashda inson yo‘l harakatining asosiy ishtirokchisi: haydovchi, yo‘lovchi, piyoda va harakatni tashkil qiluvchi sifatida qatnashadi. Bularning ichida haydovchi alohida o‘rin egallaydi, shuning uchun harakatni tashkil qilishda uning psixologik, fiziologik va biologik imkoniyatlarini e‘tiborga olish zarur. Harakatlanish davomida haydovchiga har xil noxush omillar ta‘sir etadi: avtomobil saloniga kirayotgan chiqindi gazlar, transport shovqini, vibratsiya, qishning sovuq va yozning issiq havosi, yomg‘ir, qor, tuman, yo‘lning yomon sharoiti, avtomobilning har xil kamchiliklari, piyodalarning tartibsiz harakatlanishi, har xil qonunbuzarliklar, huquqbuzarliklar va hokazolar(1).

Biz jamiyatimizda shunday huquqiy madaniyatni shakllantirishimiz kerakki, unga muvofiq, Konstitutsiya va qonunlarga amal qilish, boshqalarning huquq va erkinliklari, sha‘ni va qadr-qimmatini hurmat qilish majburiyat emas, balki kundalik qoida va odatga aylanishi shart. Fuqarolarimiz qonunlarni buzishdan ko‘ra, ularga amal qilishdan manfaatdor bo‘lishlari lozim.

Yo‘l-transport hodisalarining kelib chiqishining asosiy sabablaridan biri yo‘l harakati qoidalarini buzilishi hamda huquqiy madaniyatni yetishmasligida ekanligini e‘tirof etgan holda ularni kelib chiqishining yana bir asosiy sababi haydovchilarni har xil yo‘l sharoitlarida avtomobilni xavfsiz boshqarish bo‘yicha yetarli darajada ko‘nikmalari yetishmasligini ko‘rsatib o‘tish joizdir.

Shuni aytib o'tish kerakki, haydovchilar har doim ham to'g'ri qaror qabul qilib harakat qilmaydilar. Bunday holat vujudga kelishiga ko'pincha quyidagilar sabab bo'ladi:

- axborot o'z vaqtida olinmagan, uning natijasida haydovchi harakat sharoitini to'g'ri baholay olmagan va yo'l transport hodisasining oldini olish imkoniyati yetarli bo'lmagan;

- birlamchi axborotni noto'g'ri tushunish, masalan, burilish uchun berilgan signalni haydovchi tormoz signali deb qabul qilishi(2).

Bundan tashqari yo'l transport hodisalarini oldini olishda transport vositasini to'g'ri tormozlash ham katta ahamiyatga ega bo'ladi.

1. Shoshilinch tormozlash bilan to'xtatish xavfli yoki avariya vaziyati vujudga kelganida yo'l-transport hodisasini oldini olish maqsadida qo'llaniladi. Bunday vaziyat vujudga kelganida haydovchi transport vositasini barcha imkoniyatlaridan foydalanib uni to'xtatishga harakat qiladi. Transport vositasini sekinlashish qiymati odatda,  $7 \text{ m}^2/\text{s}$  va undan katta, haydovchi ixtiyoridagi vaqt esa bir soniyadan kichik vaqtni tashkil etadi, xolos. Shoshilinch tormoz berilganida, avtomobilning og'irlilik kuchi inersiya kuchlarining ta'siri ostida oldinga siljiydi va asosiy kuch oldi g'ildiraklarga tushadi. Bu esa o'z navbatida boshqariluvchi g'ildiraklarni boshqarishni og'irlashtiradi, orqa g'ildiraklarni esa blokirovkaga olib keladi. Bunday vaziyatlarda blokirovkaga qarshi qurilmalar bilan jihozlanmagan avtomobillarning tormoz samaradorligi kamayib ketadi. Shuning uchun haydovchilarga shoshilinch tormoz berganda iloji boricha, qisqa-qisqa tormoz berib, avtomobilni tormozlash tavsiya etiladi. Agar avtomobil qisqa-qisqa tormoz berib tormozlansa, g'ildiraklar blokirovkaga tushib qolmaydi va avtomobil o'z boshqaruvchanligini yo'qotmaydi.

2. Xizmatga oid tormozlash., ya'ni xizmat bilan bog'liq bo'lgan tormozlashda (barcha tormozlashning 95%) haydovchida avtomobilni to'xtatish uchun yetarli darajada vaqt bo'ladi. Sekinlashish qiymati odatda  $3 \text{ m}^2/\text{s}$  gacha bo'lishi mumkin.

Sekin tormozlash bir necha turga bo'linadi: dvigatel yordamida tormozlash, dvigatel yordamisiz tormozlash, bir paytning o'zida ham dvigateldan va ishchi tormoz tizimidan foydalanib tormozlash va nihoyat faqat ishchi tormoz tizimi yordamida tormozlash(3).

Yo'l qoplamasidagi notekislik yoki chuqurlik joylariga kelib qolgan transport vositalarida, avval tormoz berish, bu joyning o'zidan esa tormoz bermay o'tib olish tavsiya etiladi. Agar g'ildiraklar chuqurlikning chiqish qirrasiga urilganida qo'zg'almas holatda bo'lgan bo'lsa, transport vositasining urilish yuklanishi g'ildiraklar aylanayotgan vaqtdagidan katta bo'ladi. Bu esa transport vositasining yurish qismi detallarini ishdan chiqishiga va boshqariluvchanlikni yo'qolishiga olib kelishi mumkin.

Harakatni tashkil etishni takomillashtirish progressiv boshqarish harakatni boshqarishning avtomatik tizimi; svetofor ob'ektlarini «yashil to'liqin», «yashil ko'cha» tizimi usulida ishlashi; tezlashuvchi – sekinlashuvchi, revarsiv, rezerv polosalardan foydalanish, ba'zi bir ko'chalarni bir tomonlama harakatga o'tkazish, chorrahalarini har xil sathda o'tkazish, shuningdek transport vositalarining harakat marshrutini ratsional ravishda tanlash yordamida erishiladi.

*Xulosa sifatida quyidagilarni keltirishimiz mumkin:*

1. Yo'llarda harakat xavfsizligini taminlash bugungi kunning dolzarb vazifalaridan biridir. Yo'l harakati xavfsizligini ta'minlash bitta tashkilot yoki muassasaning vazifasi emas. Bu masala barcha davlat va nodavlat tashkilotlari, ta'lim, sog'liqni saqlash muassasalari, transport va yo'l-kommunal xo'jaliklari, qisqacha qilib aytganda, umumxalq ishidir. Har bir tashkilot va fuqaro yo'l harakati xavfsizligini ta'minlash bo'yicha o'z hissasini qo'shgandagina bu maqsadga erishish mumkin.

2. Yo'l harakati xavfsizligini ta'minlashda albatta ilmiy va amaliy izlanishlar olib borilishi va ularning asosida bugungi kundagidan ham samaraliroq davlat dasturini ishlab chiqish kerak.

Bu dasturda quyidagi masalalarga alohida e'tibor berilishi kerak:

- piyodalar va transport oqimining harakatini optimal tashkil etish masalalari;
- piyodalarning yo'l harakati madaniyatini oshirish;
- yo'l harakati qatnashchilarining huquqiy ongini oshirish va ularning xavfli xatti-harakatlarini bartaraf etish masalalari;
- yo'l-transport hodisasi sodir etilganida, jabrlanganlarga birinchi tibbiy yordam ko'rsatish tizimini takomillashtirish masalalari.

### Foydalanilgan adabiyotlar:

1. Azizov Q. X. Harakat xavfsizligini tashkil etish asoslari. Toshkent: Yozuvchi, 2002. - 182 b
2. А.Бони. Мастерство управления автомобилем. М. Транспорт, 1992
- 3 Юсупов , А. Э. (2024). Безопасное управление автомобилем. Educational Research in Universal Sciences, 3(2), 514–516. Retrieved from <http://erus.uz/index.php/er/article/view/5833>
- 4.Yusupov A.E. (2023). Xalqaro transport karidorlarida avtomobillarda yuk tashishda muommalar. Educational Research in Universal Sciences, 2(16), 768–771. Retrieved from <http://erus.uz/index.php/er/article/view/5091>.
5. Jurayev, B. B., & Mengliqulov, J. R. o'g'li. (2023). Avtomobil transporti – atrof-muhit ifloslanishidagi asosiy manba: muammolar, sabablar va yechimlar.

Educational Research in Universal Sciences, 2(2), 583–586. Retrieved from <http://erus.uz/index.php/er/article/view/2067>.

6. Yusupov A. E.(2023). Jamoat transporti tizimini rivojlantirish chora tadbirlari. Educational Research in Universal Sciences, 2(16), 772–775. Retrieved from <http://erus.uz/index.php/er/article/view/5093>

7. У.Р.Бойназаров, Ш.М.Тураев, Ж.С.Ибрагимов. Некоторые свойства нитридоксидных диффузионных покрытий. O‘zbekiston KOMPOZITSION MATERIALLAR Ilmiy-tekhnika va amaliy jurnali. №2/2023. Toshkent-2023. Str.73-76.

8. Jurayev , B. B., & Fayziyev , T. Z. o‘g‘li. (2023). Ichki yonuv dvigatel(iyod)li avtomobillar bazasida ishlab chiqilgan elektromobillarning samaradorligi va quvvat zaxirasini hisoblash. *Educational Research in Universal Sciences*, 2(14 SPECIAL), 543–547. Retrieved from <http://erus.uz/index.php/er/article/view/4484>

9. Hayitov D.T. o‘g‘li & Jurayev, B. B. [Logistikada transport nuqtai nazarlari va ahamiyati](#). *Educational Research in Universal Sciences*, 2(3), 1198-1201. Retrieved from <http://erus.uz/index.php/er/article/view/2552/3245>

10. <https://www.neliti.com/publications/336267/water-steam-consumption-and-feeding-selection-device-calculation-into-the-mixing>

11. Jurayev B. B., Jumayev S. S. o‘g‘li, & Yangiboyev A. E. o‘g‘li. (2023). Avtomobillarda vodorod energiyasidan foydalanish usullari. *Educational Research in Universal Sciences*, 2(1 SPECIAL), 333–337. Retrieved from <http://erus.uz/index.php/er/article/view/1813>

12. Азизов, Ш. А., Рахмонов, А. А., & Мамадиёров, О. Т. (2020). Пути развития транспортно-логистической системы в сельском хозяйстве. in мировая наука 2020. проблемы и перспективы (pp. 10-13).