

ANDIJON VILOYATI PIYODALAR ISHTIROKIDAGI YO'L TRANSPORT HODISALARINI O'RGANISH VA TAHLIL QILISH (ANDIJON TUMANI MISOLIDA).

Zingirov Saydolim Jo`rayevich

Andijon davlat texnika instituti "Transport logistikasi" kafedrası dotsenti

Avtomobil yo'llarida harakat xavfsizligini tashkil etish bugungi kundagi muhim muammolardan biriga aylanib bormoqda. Andijon viloyatida 2022-yilning o'tgan davri mobaynida 125 ta yo'l-transport hodisasi sodir etilgan bo'lib, oqibatda 23 nafar fuqaro vafot etgan. [1]. Andijon viloyatida 2021-yilda sodir bo'lgan 848 ta yo'l-transport hodisasi oqibatida 163 kishi vafot etgan, 685 nafar fuqaro esa turli darajada tan jarohati olgan. Viloyat yo'l harakati xavfsizligi boshqarmasi boshlig'i o'rinbosari Doniyor Turg'unovning ma'lum qilishicha, 2021-yilda yo'l-transport hodisalari va ularning oqibatida jabrlanganlar soni 2020-yilga nisbatan oshgan. 2021-yilda 848 ta yo'l-transport hodisasi sodir etilgan bo'lib, oqibatda 163 kishi vafot etgan, shuningdek, 685 nafar fuqaro turli xil og'ir tan jarohati olib, shifoxonaga yotqizilgan. Natijada YTHlar 26 foizga, vafot etganlar 22,5 foizga, turli tan jarohatlari olganlar esa 26,8 foizga ortgan. Sodir etilgan hodisalarning katta qismi viloyat markazi, shuningdek Andijon, Shahrixon hamda Oltingo'l tumanlariga to'g'ri keladi [2].

“Misol uchun, Andijon shahrida o'tgan yili jami 195 ta yo'l-transport hodisasi sodir etilgan bo'lib, 16 kishi vafot etgan, 179 kishi turli darajadagi tan jarohati olgan. Raqamlar qiyoslanganda viloyat bo'yicha sodir etilgan jami yo'l-transport hodisalarining 21,1 foizini tashkil etgan ihaqid (1-jadval). Buning uchun yo'l harakati xavfsizligi bo'yicha biz mutaxassislar yo'l harakatining asosiy ko'rsatkichlarini, yo'llardagi sharoitlarning transport oqimlari harakatlariga qanday ta'sir ko'rsatishlarini, transport oqinlarini boshqarishning texnik vositalari orqali yo'l harakatini boshqarish bo'yicha bilimlarga ega bo'lishimiz zarur [3].

NATIJALAR VA MUHOKAMA.

1-jadval

Xududlar	Yil	Piyodani urib yuborish			Piyodalar aybi bilan		
		Y TX	xalok bulgan	jar oxat olgan	YT X	xalo k bulgan	jarox at olgan
Toshkent shaxri	2019	2558	76	516	296	48	264
	2018	2691	95	640	329	55	293
	%	-19,2	-20,0	-19,4	-10,0	-12,7	-9,9
Toshkent viloyati	2019	262	119	258	23	6	17
	2018	2504	138	402	35	9	27

		%	-	-13,8	-	-	-33,3	-37,0
			28,2		35,8	34,3		
Samarqand viloyati	2019	2	2	93	16	34	19	15
	018	2	4	134	30	70	24	50
		%	-	-30,6	-	-	-20,8	-70,0
			39,5		47,4	51,4		
Sirdaryo viloyati	2019	2	8	20	66	29	11	22
	018	2	9	30	70	13	4	10
		%	-	-33,3	-	123,	175,	120,
			18,4		5,7	1	0	0
Jizzax viloyati	2019	2	1	28	12	34	9	27
	018	2	1	36	11	25	8	17
		%	0,	-22,2	8,9	36,0	12,5	58,8
			0					
Buxoro viloyati	2019	2	9	15	87	22	6	18
	018	2	1	18	11	28	7	24
		%	-	-16,7	-	-	-14,3	-25,0
			21,0		23,0	21,4		
Navoiy viloyati	2019	2	7	22	53	6	4	2
	018	2	8	20	64	12	2	10
		%	-	10,0	-	-	100,	-80,0
			12,0		17,2	50,0	0	
Fargʻona viloyati	2019	2	3	71	28	140	31	110
	018	2	4	90	33	119	24	95
		%	-	-21,1	-	17,6	29,2	15,8
			15,5		15,1			
Andijon viloyati	2019	2	3	60	28	41	8	33
		2	3	69	31	41	9	32

	018	79		3			
	%	-	-13,0	-	0,0	-11,1	3,1
		11,3		10,2			

Andijon viloyatini tumanlar kesimida ko'rib chiqamiz (2-jadval.) Andijon shahrida qatnov ko'p bo'lganligi sababli yo'l-transport hodisasi ham ko'p kuzatilgan. Ammo achinarlisi 2021 yilda ham 2022 yilda ham o'lim bilan bog'liq hodisalar soni o'zgarmagan. Buni kamaytirish yo'llarini aniqrog'i o'lim holati bo'lmashiga erishishimiz kerak, ya'ni chora-tadbirlarini ishlab chiqishimiz darkor [4].

Andijon viloyati hududida qayd etilgan yo'l-transport hodisalari bo'yicha ma'lumot
(2022-yil 10 oy)

2-jadval

Hudud	Umumiy				O'lim bilan bog'liq (266 m. 2-3 k.)				Tan jarohati bilan bog'liq (266 m. 1 k.)			
	021	022	, -	%	021	022	, -	%	021	022	, -	%
Andijon sh.	52	39	13	,00	4	4		,0	38	25	13	9,4
Andijon t.	1	7	14	9,7	5	5		,0	6	2	14	25,0
Oltin ko'l	4	8		,09	0	1	10,0		4	9		4,7
Ulug'nor	6	1	5	1,2				00,0	5		7	46,7
Baliqchi	7	2	5	0,6	6	2	4	25,0	1	0	1	3,2
Izboskan	5	2	3	6,7		1		2,2	6	1	5	13,9
Paxtaobod	2	2	0	1,2				,0	7	7	0	7,0
Asaka	5	4		6,4	0	0		,0	5	4		0,0
Bo'ston	5	0		3,3			1	14,3		4		5,0
Marxamat	5	1		4,0				0,0	0	5		5,0

Avtomobil yo'llarida yo'l to'siqlari transport yositalarining, piyodalarning harakatini tartibga solish va yo'l-transport hodisalarining oldini olish hamda ularning og'irlik darajasini pasaytirish uchun o'rnatiladi. Yo'l to'siqlariga qo'yiladigan talablar GOST 26804-86 "Ограждения дорожные, металлические барьерного типа. Технические условия" da keltirilgan. Yo'l sharoitining o'zgarishiga qarab yo'l to'siqlarini qanday vaqtlarda ishlatish

shartlari GOST 23457-86 «Технические средства организации дорожного движения»da keltirilgan [5].

Yo'l to'siqlari qo'Mlanish sharoitlariga *qarab ikki guruhga bo'linadi. Birinchi guruhga «barer» konstruksiyali* (balandligi 0,75 m dan kam bo'lmagan) va *devorsimon* («parapet» shaklidagi balandligi 0,6 m dan kam bo'lmagan) yo'l to'siqlari kiradi. Bu guruhdagi to'siqlar *transport vositalarini yo'l poyida, ko'priklarda, yo'll o'tkazgich joylarida ushlab qolish va qarama-qarshi tomondan harakatlanayotgan transport vositalari to'qnashuvining oldini olish hamda yo'll mintaqasida joylashgan har xil predmetlarga* (yoritgich, ko'prik tayanchlari, daraxtlar va h.k.) *kelib urilishidan saqlash uchun o'rnatiladL Ikkinchi guruh to'siqlariga setkalar*, har xil panjaralar (balandligi 0,8-1.5 m) kiradi. *Ulardan piyodalarning harakatini tartibga solish va hayvonlarning yo'l qatnov qismiga chiqishining oldini olish maqsadida foydalaniladi.* Yo'l to'siqlari YTH vujudga kelish ehtimolini kamaytirish va ogMrlik darajalarini pasaytirish bilan birgalikda, to'siqlarni o'ziga kelib urilishi natijasida transport vositalarining ishdan chiqishiga, hatto odamlarning o'limiga ham sababchi bo'lishi mumkin. Shuning uchun iloji boricha yo'l to'siqlari o'niga xavfsizlikni ta'minlashning boshqa yo'llarini o'ylash kerak. Masalan, egrilik radiusini kattalashtirish, ko'tarma balandligini pasaytirish, yo'l poyining yon qiyaliklarini yotiq qilish, piyodalar uchun yer osti yoki usti yo'lakchalarini qurish, yo'l mintaqasidan har xil katta predmetlarni chetlashtirish [6].

Konsepsiya qoidalariga muvofiq yo'l tarmog'ining rivojlanishi mamlakatning ijtimoiy-iqtisodiy rivojlanish sur'atlariga mos kelishi va avtoulavlarning o'sishiga muvofiq transport ehtiyojlarini ta'minlashi kerak. Ma'lumki, professional haydovchilar avtohalokatni 5-6 baravar kamroq sodir etishadi.

Yo'l transport hodisalarini turlari bo'yicha 2022 yilgi statistikani olsak ko'proq piyodani urib yuborish (45%) va avtomobillar to'qnashuvi (31%) ga to'g'ri kelmoqda [7].

XULOSA

Avtomobil yo'llarida yo'l harakati xavfsizligini oshirish muammosini hal qilish uchun fan va texnikaning turli sohalaridagi ko'plab mutaxassislarni jalb qilgan holda kompleks yondashuv zarur va tizimli yondashuv asosida ko'proq tadqiqot ishlarini talab qiladi. Shu bilan birga, quyidagi yo'nalishlar bo'yicha muammoni hal qilish muhimdir: mahalliy sharoitga nisbatan baxtsiz hodisa sabablarini tahlil qilishni takomillashtirish; yo'l harakati xavfsizligi texnik auditini amaliy qo'llash; haydovchilarning malakasi, javobgarligi va intizomini oshirish; qatnov qismining yuzasiga qo'yiladigan me'yoriy talablarni ulanish sifati va ularni oshirish yo'nalishi bo'yicha tengligi bo'yicha qayta ko'rib chiqish ishlarini olib borish kerak.

Yuqoridagilarga haydovchilar, piyodalar va piyoda bolalar amal qilishsa har xil baxtsiz hodisalarni oldini olgan bo'lamiz. Harakatni tashkil qilishda bajariladigan ishlar quyidagi talablarni qondirish kerak:

- Harakat tezligini yo'l uchastkalari bo'ylab asta-sekin o'zgarishini %;
- Haydovchiga sutkaning har qanday vaqtida harakatlanishi uchun yo'lning oldingi uchastkalarini yo'nalishi aniq va ravshan bo'lishini;
- Transport vositalarini tez va xavfsiz harakatlanishi;
- Transport vositalarini maksimal darajada o'tkazishni;
- Ekologik jihatidan qulay bo'lishini;
- Piyodalarni qulay va xavfsiz harakatlanishi;

- Iqtisodiy jihatdan tejamkor bo'lishini.

FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR RO'YXATI;

1. Azizov Q.H. Harakat xavfsizligini tashkil etish asoslari. Darslik. – Toshkent: 2009. - 267 bet.
2. Muqimova, D. K., Zingirov, S. J., Axmatohunov, B. M., Zokirov, D. Z., Melikuziev, A. R., & Tursunboev, L. E. (2024, October). The impact of the disc roller's diameter on the combined machine's performance during the sequential processing of freshly planted soil. In *E3S Web of Conferences* (Vol. 471, p. 04013).
3. Taxirjanovich, Ismailov Sarvarbek, and Zingirov Saidolim Jo'rayevich. "AVTOMOBILLARNING TORMOZLANISH XUSUSIYATLARINI NAZARIY VA EKSPERIMENTAL TADQIQOTLASH." *Mexatronika va robototexnika: muammolar va rivojlantirish istiqbollari* 1.1 (2023): 268-271.
4. Zingirov, Saidolim, Nurullo Ikromov, and Oyjamol Mamasoliyeva. "ENSURING SAFE MOVEMENT BY DESIGNING THE OPERATING MODE OF DRIVERS WITH THE HELP OF A CAR KEY IN THE ORGANIZATION OF INTERNATIONAL TRANSPORT." *IMRAS* 7.4 (2024): 55-60.
5. Saidolim, Zingirov. "AVTOMOBIL YO'LLARINI LOYIHALASH JARAYONIDA CREDO KOMPLEKS DASTURIDAN FOYDALANISH." *Mexatronika va robototexnika: muammolar va rivojlantirish istiqbollari* 1.1 (2023): 295-297.
6. Зингиров, А. С. "Методика оценки энергоемкости кормоизмельчительной машины." *Аграрная наука* 2 (2015): 28-29.