

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

Ergashev Oллоberdi Najmidin o‘g‘li

4-kurs “Yo‘l harakatini tashkil etish” yo‘nalishi

K-33-20-guruhi talabasi; Andijon mashinasozlik instituti.

Ilmiy rahbar: S.Zingirov

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 Oltinko‘l tumanlariga to‘g‘ri keladi.

“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 oqimlarini boshqarishning texnik vositalari orqali yo‘l harakatini boshqarish bo‘yicha bilimlarga ega bo‘lishimiz zarur.

NATIJALAR VA MUHOKAMA.

1-jadval

Xududlar	Davr	Piyodani urib yuborish			Piyodalar aybi bilan		
		YTX	xalok bulgan	jaroxat olgan	YTX	xalok bulgan	jaroxat olgan
Toshkent	2019	558	76	516	296	48	264



shaxri	2018	691	95	640	329	55	293
	%	-19,2	-20,0	-19,4	-10,0	-12,7	-9,9
Toshkent viloyati	2019	362	119	258	23	6	17
	2018	504	138	402	35	9	27
	%	-28,2	-13,8	-35,8	-34,3	-33,3	-37,0
Samarqand viloyati	2019	247	93	160	34	19	15
	2018	408	134	304	70	24	50
	%	-39,5	-30,6	-47,4	-51,4	-20,8	-70,0
Sirdaryo viloyati	2019	80	20	66	29	11	22
	2018	98	30	70	13	4	10
	%	-18,4	-33,3	-5,7	123,1	175,0	120,0
Jizzax viloyati	2019	144	28	122	34	9	27
	2018	144	36	112	25	8	17
	%	0,0	-22,2	8,9	36,0	12,5	58,8
Buxoro viloyati	2019	94	15	87	22	6	18
	2018	119	18	113	28	7	24
	%	-21,0	-16,7	-23,0	-21,4	-14,3	-25,0
Navoiy viloyati	2019	73	22	53	6	4	2
	2018	83	20	64	12	2	10
	%	-12,0	10,0	-17,2	-50,0	100,0	-80,0
Farg'ona viloyati	2019	348	71	281	140	31	110
	2018	412	90	331	119	24	95
	%	-15,5	-21,1	-15,1	17,6	29,2	15,8
Andijon viloyati	2019	336	60	281	41	8	33
	2018	379	69	313	41	9	32
	%	-11,3	-13,0	-10,2	0,0	-11,1	3,1

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'lmasligiga erishishimiz kerak, ya'ni chora-tadbirlarini ishlab chiqishimiz darkor.

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.)			
	2021	2022	+, -	%	2021	2022	+, -	%	2021	2022	+, -	%



Andijon sh.	152	139	-13	8,00	14	14	0	0,0	138	125	-13	-9,4
Andijon t.	71	57	-14	-9,7	15	15	0	0,0	56	42	-14	-25,0
Oltinko'l	44	48	4	9,09	10	9	-1	-10,0	34	39	5	14,7
Ulug'nor	16	11	-5	-1,2	1	3	2	200,0	15	8	-7	-46,7
Baliqchi	47	42	-5	-0,6	16	12	-4	-25,0	31	30	-1	-3,2
Izboskan	45	42	-3	-6,7	9	11	2	22,2	36	31	-5	-13,9
Paxtaobod	32	42	10	31,2	5	5	0	0,0	27	37	10	37,0
Asaka	55	64	9	16,4	10	10	0	0,0	45	54	9	20,0
Bo'ston	15	20	5	33,3	7	6	-1	-14,3	8	14	6	75,0
Marxamat	25	31	6	24,0	5	6	1	20,0	20	25	5	25,0

Avtomobil yo'llarida yo'l to'siqlari transport vositalarining, piyodalarning harakatini tartibga solish va yo'l-transport hodisalarining oldini olish hamda ularning og'rilik 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.

Yo'l to'siqlari qo'llanish 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'priklar tayanchlari, daraxtlar va h.k.) **kelib urilishidan saqlash uchun o'rnatiladi. 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 og'irlik 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'miga 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.



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 statistikasi olsak ko'proq piyodani urib yuborish (45%) va avtomobillar to'qnashuvi (31%) ga to'g'ri kelmoqda.

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. Azizov Q.H. Harakat xavfsizligini tashkil etish asoslari. Darslik. – Toshkent: 2004. - 182 bet.
3. Mamasoliyev B., Yuldashev X., Yusupova E. The role of transport logistics in management of product supply chains //INTERNATIONAL JOURNAL





OF DISCOURSE ON INNOVATION, INTEGRATION AND EDUCATION. – 2021. –
T. 2. – №. 2. – S. 241-243

4. Bunyodbek Mamasoliyev, Abdurahimjon Alijonov, Ergashoy Yusupova. (2020). Development Of A Logistic Method In The Placement Of Urban Passenger Transport Routes. The American Journal of Social Science and Education Innovations, <https://www.usajournalshub.com/index.php/tajssei> 2(11), 378-383.

5. Mamasoliyev B., Abdusattarov N. EFFICIENT MOVEMENT FOR CARGO TRANSPORTATION DETERMINATION OF CONTENT // Universum: texnicheskie nauki : elektron. nauchn. jurn. 2022 2(95). URL:<https://7universum.com/ru/tech/archive/item/13149>

6. Mamasoliyev B., Yuldashev X., Yusupova E. The role of transport logistics in management of product supply chains //INTERNATIONAL JOURNAL OF DISCOURSE ON INNOVATION, INTEGRATION AND EDUCATION. – 2021. – T. 2. – №. 2. – S. 241-243.

7. Dostonbek, Z., & Bunyodbek, M. (2022). Examination of Vehicles Carrying Fast-Breaking Cargo. Eurasian Research Bulletin, 14, 25-29.

