

ЙЎЛ ҲАРАКАТИ ХАВФСИЗЛИГИНИ ОШИРИШ БЎЙИЧА ЧОРА- ТАДБИРЛАР

Абдусаматов Эркинжон

Тошкент давлат транспорт университети

Турсунов Нодир

Тошкент давлат транспорт университети

Ўткиров Шокирхўжа

Тошкент давлат транспорт университети

Анотация: Ушбу мақолада йўл транспорт ходисалари содир бўлган жойларида йўл ҳаракати хавфсизлиги даражасини ошириш бўйича чора-тадбирлар кўриб чиқилган.

Калит сўзлар: Йўл транспорт ҳодисаси, йўл ҳаракати хавфсизлиги.

Юртимиз аҳолиси юқори суратларда ўсиб борар экан, пиёдаларнинг транспорт воситалари билан кесишиш нуқталарини камайтириш долзарб масалардан бирига айланиб бормокда, Республикамиз ҳудудида биргина 2022 йилнинг биринчи ярмида мамлакат ҳудудида ўтган йилга нисбатан деярли 5,2% га йўл-транспорт ҳодисалари камайган. Йўл-транспорт ҳодисаларининг асосий сабаблари 22,9 % ЙТҲга белгиланган тезликка риоя қилмаслик сабаб бўлган. 7,1% - хайдовчининг тажрибасизлиги, 5,1% - оралиқ масофани сақламаслик, 3,7% - пиёдага йўл бермаслик, 2,9% - светофор ёки йўл белгисига риоя қилмаслик, 2,8% - қувиб ўтиш қоидаларини бузиш, 1% - маст ҳолда транспорт воситасини бошқариш, 8,7% - бошқа сабаблар оқибатида авариялар содир бўлган. ЙТҲларнинг 45,5% эса объектив сабабларига кўра келиб чиққан. Бу пиёдалар ўтиш жойи ташкил қилинмаганлиги - 11%, велойўлаклар йўқлиги - 8,3%, йўлни ажратувчи тўсиқлар ўрнатилмаганлиги - 8,1%, йўллар ёритилмаганлиги - 5,2%, йўл ҳўл ёки музлама бўлганлиги - 1,9%. Хизмат шунингдек, шу турдаги сабабларга пиёдалар ҳаракатини чекловчи тўсиқлар (панжара) ўрнатилмаганлиги - 4,6%, тор йўлларнинг ўтказувчанлиги транспорт оқимига мослаштирилмаганлиги - 4,3%, ерости ва ерусти пиёдалар ўтиш жойи ташкил этилмаганлигини - 1,7% ҳам киритган. Барча ЙТҲларнинг қарийб ярми — 46,8 % автомобилларда пиёдаларни уриб кетиш билан боғлиқ. Автомобиллар тўқнашуви эса 31,8%, велосипедчиларни уриб юбориш — 8,4%, машиналарнинг ағдарилиши — 5,3%, тўсиққа урилиш — 4,4% ва тўхтаб турган транспортга бориб урилиш — 1,2 фоизни ташкил қилди.

Маълум қилинишича, (Республика ҳудудида 2021-2022 йилнинг 6 ойлигида содир этилган йўл транспорт ҳодисалари таҳлили 1-расмда кўрсатилган).

РЕСПУБЛИКА ХУДУДИДА 2022 ЙИЛНИНГ 6 ОЙИ ДАВОМИДА СОДИР ЭТИЛГАН ЙЎЛ-ТРАНСПОРТ ҲОДИСАЛАРИ ТАҲЛИЛИ



1-расм. Республика ҳудудира 2021-2022 йилларнинг 6 ойлигида содир этилган йўл транспорт ҳодисалари таҳлили

Йўлда ҳаракатланиш хавфсизлигини фақат қурилиш чоралари билан таъминлаш мумкин эмас, уни ташкиллаштириш чораларини кўршимиз, ундан ташқари транспорт воситаларининг интенсивлигини, об-ҳаво ўзгариши ва ҳайдовчининг идрок етишни ҳисобга олиниши керак.

Йўл ташкилоти нафақат йўлда транспорт оқимларини ҳаракатга келтириш қобилиятини таъминлабгина қолмай, балки уларни мавжуд воситалар ёрдамида бошқариши керак.

Йўл ҳаракатини ташкил етиш бўйича чора-тадбирларни амалга оширишда техник воситаларни жорий етиш алоҳида ўрин тутди: йўл белгилари, светофорларни, йўл тўсиқларини ва йўналтирувчи мосламалар ва бошқалар.

Йўл-транспорт ҳодисалари (ЙТХ) жойларида йўл ҳаракати хавфсизлиги даражасини ошириш бўйича чора-тадбирлар қуйидаги кетма-кет амалга оширилаётган босқичларни ўз ичига олиши керак:

1. Йўл-транспорт ҳодисалари бўладиган жойларини аниқлаш;
2. Сорид бўлган йўл-транспорт ҳодисалар даражасининг барқарорлигини ва уларнинг хавфлилигини баҳолаш;
3. Йўл-транспорт ҳодисалари содир бўлишининг сабаблари ва омилларини аниқлаш билан йўл-транспорт ҳодисалари зоналарини диагностикаси, шу жумладан йўл шароитининг ролини баҳолаш;

4. Йўл-транспорт ҳодисалари содир бўлган жойларда йўл ҳаракати хавфсизлиги даражасини ошириш учун ноқулай омилларни бартараф етишга қаратилган тадбирларни режалаштириш;

5. Режалаштирилган тадбирлар самарадорлигини ва уларни амалга ошириш натижасида йўл транспорт ҳодисалар сонининг тахминий камайишини ҳисобга олган ҳолда тадбирларни ўтказиш харажатларини баҳолаш;

6. Йўл ҳаракати хавфсизлигини ошириш бўйича чора-тадбирларни амалга ошириш, кейинчалик уларнинг ҳақиқий самарадорлигини баҳолаш.

Жойларида йўл транспорт ҳодисаларининг камайишига йўл ҳаракати хавфсизлигини яхшилаш бўйича чора-тадбирларнинг таъсирини баҳолаш, тегишли йўл ишлари тугагунга қадар кузатилган авария коэффициентини улар тугагандан сўнг авария даражаси билан таққослаш асосида амалга оширилади.

T йилда ЙТХ сонини камайтиришнинг ўртача еҳтимоли қуйидаги формула билан белгиланади.

$$P_M = \frac{\sum_{m=1}^M \left(\frac{1}{1 - P_m} - 1 \right)}{1 + \sum_{m=1}^M \left(\frac{1}{1 - P_m} - 1 \right)}$$

бу ерда M - ҳар йили T - нинг авария ҳолатининг пасайишига таъсир кўрсатадиган ҳаракат хавфсизлигини ошириш бўйича тадбирлар сони ($t_m^{sl} \leq t$)

Бир неча фаолиятни амалга ошириш натижасида ЙТХ сонининг камайиши қуйидаги формула бўйича аниқланади

$$\Delta n_t = P_M * n_t$$

бу ерда n_t - йўл ҳаракати хавфсизлигини яхшилаш бўйича чора-тадбирлар бўлмаган тақдирда, T - йилда йўл-транспорт ҳодисаларининг прогнозлаштирилган сони.

Йўл ҳаракати хавфсизлигини ошириш бўйича комплекс чора-тадбирларни амалга ошириш натижасида ЙТХ концентрациясининг и-қисмида ЙТХ сонининг умумий кутилган пасайиши унинг хизмат муддатини ҳисобга олган ҳолда аниқланади:

$$\Delta n_t = \sum_{t=0}^{t_{max}^{sk}} \Delta n_t$$

t_{max}^{sk} - ушбу комплекснинг бир қисми бўлган тадбирнинг енг катта хизмат муддати, йиллар.

M-тадбирнинг хизмат муддати йўллардан фойдаланишнинг минтақавий хусусиятларини ҳисобга олган ҳолда амалдаги норматив-услубий ҳужжатларга мувофиқ белгиланади.

ЙТХ концентрациясининг и-сонли участкаларига эга бўлган йўл тармоғида йўл ҳаракати хавфсизлигини ошириш бўйича чора-тадбирлар натижасида ЙТХ сонининг кутилаётган пасайиши

$$A = \sum_{i=1}^I \Delta n_i$$

бу ерда Δn_i -таъсир зоналарини ҳисобга олган ҳолда ЙТХ концентрациясининг и-қисмида ЙТХ сонининг камайиши, дона.

Йўл ҳаракати хавфсизлигини ошириш бўйича чора-тадбирларни амалга ошириш натижасида йўл-транспорт ҳодисалари сонини камайтириш, ўлим ва тан жароҳат олиш бир вақтнинг ўзида камайиши олиб келиши мумкин. Йўл ҳаракати олдида дастлабки даражага нисбатан воқеа содир бўлган жойларда ўлим ва тан жароҳат олишлар кутилган пасайиши умумий ЙТХ ҳажмининг мутаносиб равишда қисқаришига олиб келиши мумкин.

Автомобил йўлларида йўл ҳаракати хавфсизлигини яхшилаш бўйича тадбирлар:

- 1) йўл ҳаракати хавфсизлигини ошириш бўйича тадбирлар йўл ҳаракати юкланиш даражасига қараб танланади (жадвал. 1).

1-жадвал

Йўл ҳаракати юкланиш даражаси 0,2 дан кам	Икки қаторли йўлларда ҳаракат хавфсизлигини яхшилаш бўйича чора-тадбирлар	
	Курилиш Йўл томонларини мустаҳкамлаш.	Ташкилий Чекка ва шовқин белгиларини ва курилмасини киритиш
0.2-0.45	Йўл томонларини мустаҳкамлаш. 1,5-2 км дан кам бўлмаган жойларда ҳаракатланишни таъминлаш учун висибилитй-ни танлаб ошириш	Йўлни белгилаш
0.45-0.7	Енг кўп Юкланган кесишмаларни бир хил даражада қайта тиклаш, ҳалқа ёки канализация билан алмаштириш. Югуриш жойлари ва кўшимча чизиқларни кўтариш, тор кўприкларни кенгайтириш.	Айрим жойларда ҳаракатланиш тезлигини тартибга солиш
0.7-1.0	Юқорида санаб ўтилган тадбирлар. Тор йўл билан - 3,50 м гача бўлган йўлни кенгайтириш.	Масофадан бошқариладиган белгиларни ўрнатиш. Тезликни тартибга солиш
1.0 дан кўп	Юқори тоифага қайта куриш. Учинчи чизиқни яратиш.	Юқори тоифага қайта куриш. Учинчи қаторни яратиш.

АДАБИЁТЛАР РЎЙҲАТИ:

1. Кременец Ю.А., Печерский М.П., Афанасьев М.Б. Технические средства организации дорожного движения: учебник для вузов. – м.: ИКЦ «Академкнига», 2005.
2. Қ.Х. Азизов: “Ҳаракат хавфсизлигини ташкил этиш асослари”. Тошкент 2009.- 264 б.

3. Методические рекомендации по назначению мероприятий для повышения безопасности движения на участках концентрации дорожно-транспортных происшествий. – М.: Федеральное дорожное агентство (РОСАВТОДОР), 2006 г.

4. O'G, J. R. Y. R., O'G'Li, A. E. X., & Hamroyevich, T. N. (2021). HAYDOVCHILARNI TAYYORLASHDA RAQAMLI O 'ZBEKISTON 2030 DASTURINI JORIY ETISH. Oriental renaissance: Innovative, educational, natural and social sciences, 1(9), 749-754. <https://cyberleninka.ru/article/n/haydovchilarni-tayyorlashda-raqamli-o-zbekiston-2030-dasturini-joriy-etish>

5. E Abdusamatov, S Abruyev, N Tursunov (2022). Evaluate the Economic Efficiency of Fuel Consumption of Vehicles at an Intersection. Nexus: Journal of Advances Studies of Engineering Science 1(3), 49-45. https://scholar.google.ru/citations?view_op=view_citation&hl=ru&user=ZkfslzMAAAAJ&citation_for_view=ZkfslzMAAAAJ:eQOLeE2rZwMC

6. S Abruyev, E Abdusamatov, J Choriyev (2022). Impact of Technical Means on Road Traffic Accidents. Nexus: Journal of Advances Studies of Engineering Science 1(3), 35-39.

https://scholar.google.ru/citations?view_op=view_citation&hl=ru&user=ZkfslzMAAAAJ&citation_for_view=ZkfslzMAAAAJ:YsMSGlbcyi4C

7. Ў Исоханов, Э Абдусаматов, С Турдибеков (2022) ЕНГИЛ ВА ЮК АВТОМОБИЛЛАР ИШТИРОКИДАГИ ЙТХ ТАҲЛИЛИ IJODKOR O'QITUVCHI 2 (24), 216-219.

<https://scholar.google.ru/scholar?oi=bibs&cluster=4006704934648195081&btnI=1&hl=ru>

8. Ў Исоханов, Э Абдусаматов, С Турдибеков (2022) ПИЁДА ИШТИРОКИДА ЁНЛАНМА МАСОФА САҚЛАНМАСДАН СОДИР ЭТИЛГАН ЙТХ ТАҲЛИЛИ IJODKOR O'QITUVCHI 2 (24), 220-222.

<https://scholar.google.ru/scholar?oi=bibs&cluster=5248013209937155638&btnI=1&hl=ru>