

## **TRANSPORT VOSITALARI HARA-KAT TEZLIGINING TO‘XTASH MASOFASI VA HARA-KAT QATNASHCHILARINING SOG‘LIG‘IGA TA‘SIRI**

**Ikromov A.G‘.**

t.f.f.d., dotsent, Toshkent davlat transport universiteti

**Abruyev SH.I.**

Assistent Toshkent davlat transport universiteti

**Hayitova G.E.**

Talaba Toshkent davlat transport universiteti

### **ANNOTATSIYA**

*Ushbu maqolamizda avtomobil tezligining ximoyasiz harakat ishtirokchilari xisoblangan piyodalarning jarohat olish darajasi tahlil qilingan ya'ni tezlik qiymatlarga mos ravishda avtomobil to'xtash masofasi va o'lim bilan bog'liq xolatlar ko'rib chiqildi.*

**Kalit so‘zlar:** *Tezlik, konsepsiya, yo‘l transport xodisasi, o‘rtacha tezlik.*

### **ABSTRACT**

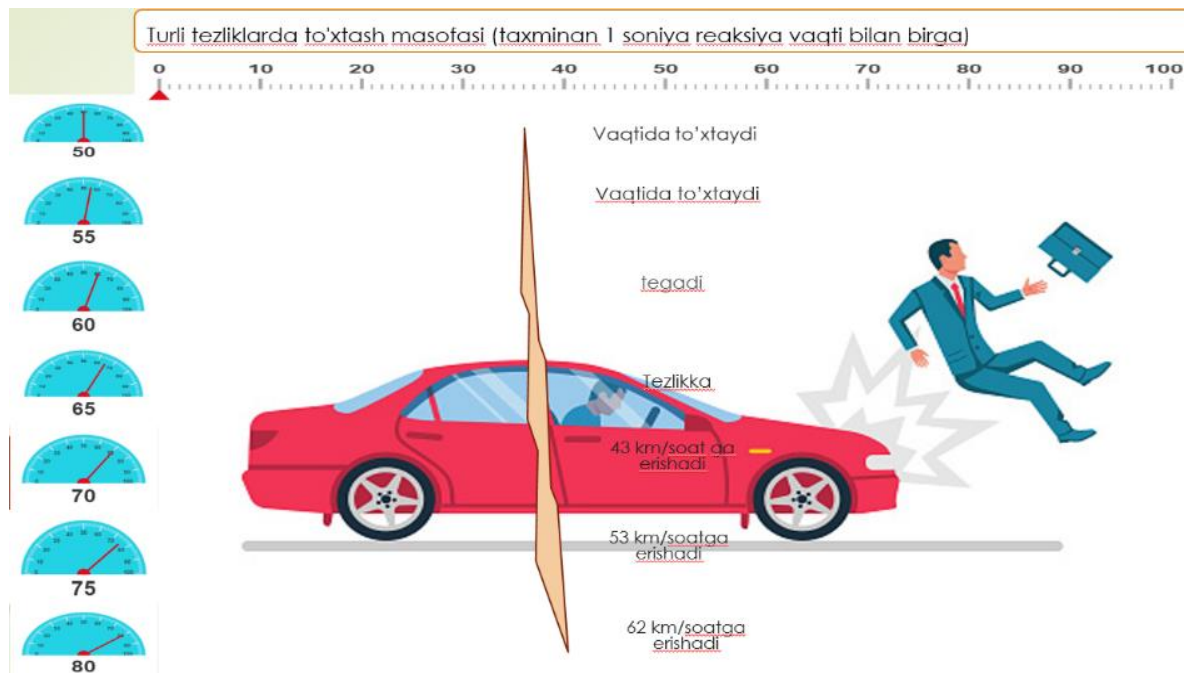
*In this article, the level of injuries of pedestrians who are considered as participants in the unprotected movement of car speed is analyzed, i.e., the conditions related to car stopping distance and death were considered according to the speed values.*

**Key words:** *Speed, concept, road traffic phenomenon, average speed.*

### **KIRISH**

Tezlikni oshirish yo‘l-transport jarohatlari uchun asosiy xavf omili bo‘lib, halokat xavfi va halokat oqibatlariga hissa qo‘shadi (3, 4, 15-18). O‘rtacha harakat tezligi oshgani sayin, avariya ehtimoli ham oshadi (15). Masalan, transport vositasining o‘rtacha tezligini 1 km/ soatga oshirish jarohatlarga olib keladigan avariya holatlarining 3% ga va o‘limga olib keladigan halokatlarning 4-5% ga oshishiga olib keladi (3). Yechimlar O‘rtacha tezlikni 5% ga kamaytirish halokatli yo‘l transport hodisalari sonini 30% kamaytirishga olib kelishi mumkin. Tezlik qanchalik yuqori bo‘lsa, to‘xtash masofasi shunchalik katta bo‘ladi va shuning uchun yo‘l-transport hodisasi xavfi ortadi.

1.1-rasmda ko‘rsatilganidek, quruq yo‘lda 80 km/soat tezlikda biror hodisaga reaksiyaga kirishish uchun taxminan 22 m (taxminan 1 sekund reaksiya vaqti davomida bosib o‘tilgan masofa) va jami 57 metr kerak bo‘ladi, yani butunlay to‘xtab qolish uchun.



**1.1- rasm. Avtomobil turli tezlikda harakatlenganda to‘xtash masofasi.**

Erkak va yosh haydovchilar tezlikni oshirish ehtimoli ko‘proq, tezlikka ta’sir qilishi mumkin bo‘lgan boshqa omillarga spirtli ichimliklar, yo‘lda harakatlanish tartibi, transport zichligi va ob-havo sharoitlari xam kiradi.

Janubiy Koreyada so‘nggi 5 yil mobaynida bosqichma-bosqich “50/30” konsepsiyasi amalga oshirilib kelinmoqda. Ushbu konsepsiyaning asosiy maqsadi piyodalar bilan bog‘liq og‘ir oqibatli yo‘l-transport hodisalarning oldini olish.

Eng qizig‘i “**5 yil mobaynida bosqichma-bosqich**” degan jumlagi alohida e’tiborni qaratishimiz kerak. Chunki konsepsiyaga o‘tish uchun ular 5 yil mobaynida quyidagi tizimli ishlarni amalga oshirishgan:

1. Turli soha vakillaridan iborat ishchi guruh tuzilgan (transport vazirligi, politsiya, ilmiy-tadqiqot tashkilotlari, “Samsung” kabi yirik korporatsiyalar, ommaviy axborot vositalari va boshqalar);

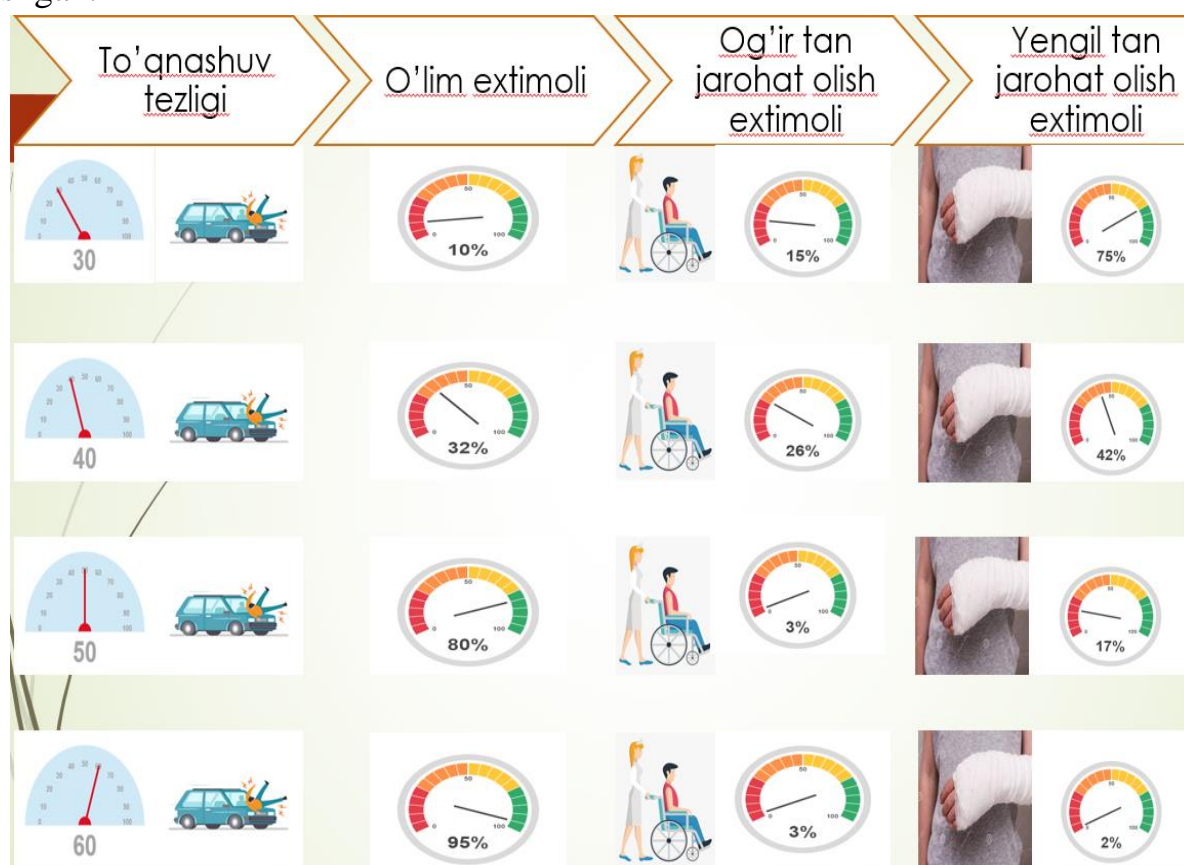
2. Bir nechta yo‘nalishda ilmiy-tadqiqotlar o‘tkazishgan: turli tezliklarda maxsus krash-testlar, tezlik kamaytirilishi natijasida o‘lim bilan bog‘liq yo‘l-transport hodisalar soni qanchaga kamayishi, taksilarda tezlik 60 km/sdan 50 km/sgacha kamaytirilganda o‘rtacha 10 km masofaga qancha vaqt yo‘qotilishi (bor yo‘g‘i 3-4 daqiqa) va h.k.

Tadqiqotlar transport vositasining 30, 50 va 60 km/soat tezliklarda piyodalarni urib ketganda yetkaziladigan zararlarning darajasi bo‘yicha o‘tkazilgan. Tajriba yakunlarida 30 km/soat tezlikda piyoda nisbatan kam miqdorda zarar olgan bo‘lsa 50 km/soat tezlikda piyodaning o‘rta darajadagi miya chayqalishi yoki suyaklarining

sinishi kuzatilgan va 60 km/soatda esa piyoda boshidan va tanadan og‘ir jarohatlar olgan. Tajriba natijalaridan ko‘rinib turibdiki transport vositasining piyodalarni urib ketishi mumkin bo‘lgan joylarda harakat tezligi 50 km/soatdan oshmasligi kerak.

3. Ommaviy axborot vositalari orqali (televideniya, internet, ijtimoiy tarmoqlar va boshqalar) kuchli targ‘ibot-tashviqot ishlarini amalga oshirishgan, asosiy maqsad aholini bu o‘zgarishlarga tayyorlash, tegishli tushuntirish ishlarni amalga oshirib, norozichiliklarning oldini olish .

4. Konsepsiyani joriy etilishini boshlang‘ich bosqichlarda Seul shahrining ayrim tumanlarida, keyinchalik to‘liq Seul shahri va butun Janubiy Koreya bo‘yicha amalga oshirishgan.



**1.2-rasm. Janubiy Koreyada so‘nggi 5 yil mobaynida bosqichma-bosqich “50/30” konsepsiyasida olib borilgan ishlar natijasida quyidagi natijalarga erishildi yani to‘qnashuv tezligining piyodaning sog‘lig‘iga tasiri o‘rganildi.**

Xulosa o‘rnida aytadigan bo‘lsak bugungi kunda bizning mamlakatimizda xam tegishli ishlar amalga oshirilmoqda. Masalan tartibga solinmagan piyodalar o‘tish joylari svetaforlar o‘rnatilib tartibga solinyapti. Hududlar kesimida piyodalar xavfsiz harakatlanish bo‘yicha yo‘riqnomalar berilmoqda. Shu o‘rinda takidlab o‘tishimiz kerakki O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 2021-yil 29-noyabrda “O‘zbekiston Respublikasi jamoat xavfsizligi konsepsiyasini tasdiqlash va uni

amalga oshirish chora-tadbirlari to‘g‘risida”gi PF–27-son Farmoni ijrosini ta‘minlash, shuningdek, yo‘l harakatini tashkil etish tizimini yanada takomillashtirish, avtomobil yo‘llari infratuzilmasini rivojlantirish va yo‘l harakati ishtirokchilari uchun qulay sharoitlar yaratish maqsadida: yo‘l infratuzilmasini takomillashtirish va xavfsiz harakatlanish sharoitlarini yaratish orqali yo‘llarda avariya va o‘lim holatlarini keskin qisqartirish, shu jumladan, harakatni boshqarish tizimini to‘liq raqamlashtirish va jamoatchilikning ushbu sohadagi ishlarda keng ishtirokini ta‘minlash maqsadida quyidagilarni nazarda tutuvchi 2022-2026 yillar davomida respublika hududida amalga oshirilishi mo‘ljallangan “Xavfsiz va ravon yo‘l” umummilliy dasturi ishlab chiqildi va ushbu dastur bo‘yiicha xam ishlar olib borilmoqda.

### **FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR (REFERENCES)**

1. 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
2. Abruyev SH.I, Ikromov A.G‘., O‘taganov S.Q., Yo‘l transport hodisalari va ularning kelib chiqish sabablari tahlili (Toshkent Shahri Misolida)
3. <https://uzreport.news/society/2022-yilda-toshkent-shahrida-1200-ta-yo-l-transport-hodisasi-sodir-bo-lgan-unda-136-nafar->
4. Abruyev SH.I., Ikromov A.G‘., O‘taganov S.Q., Yo‘l transport hodisalari va ularning kelib chiqish sabablari tahlili (Toshkent Shahri Misolida)
5. <https://lex.uz/ru/docs/-6106551>