



RESPUBLIKAMIZNING AVTOMOBIL YO'LLARIDAGI TIRBANDLIKLARNI OLDINI OLIISHNING AYRIM JIHATLARI

Rashidov Shavkatbek Ravshanbek o'g'li

Mustaqil izlanuvchi

<https://doi.org/10.5281/zenodo.18151075>

ARTICLE INFO

Qabul qilindi: 03-yanvar 2026 yil

Ma'qullandi: 04-yanvar 2026 yil

Nashr qilindi: 05-yanvar 2026 yil

KEYWORDS

*tirbandlik, transport
infratuzilmasi, jamoat transporti,
aqli transport tizimi, yo'l harakati
xavfsizligi*

ABSTRACT

Mazkur maqolada O'zbekiston Respublikasidagi avtomobil yo'llarida yuzaga kelayotgan tirbandliklarning kelib chiqish sabablari, ularning ijtimoiy-iqtisodiy va ekologik oqibatlarini hamda tirbandliklarni oldini olishga qaratilgan huquqiy, tashkiliy va texnologik chora-tadbirlar tahlil qilingan. Shuningdek, xorijiy davlatlar tajribasi asosida mamlakatimiz sharoitida qo'llash mumkin bo'lgan samarali mexanizmlar ilmiy-nazariy jihatdan asoslab berilgan

Bugungi kunda yirik shaharlar transport tizimida avtomobil yo'llaridagi tirbandliklar global muammo sifatida e'tirof etilmoqda. Jahon banki ma'lumotlariga ko'ra, avtomobil yo'llaridagi tirbandliklar yirik shaharlarda yalpi ichki mahsulotning 2-5 foizigacha iqtisodiy zarar keltiradi [1]. Ushbu holat O'zbekiston Respublikasi shaharlariga ham xos bo'lib, ayniqsa Toshkent shahrida tirbandliklar barqaror tus olmoqda.

So'nggi 2-3 yil davomida Toshkent shahrida 7-9 ballik tirbandliklar har kuni kuzatilayotgan bo'lsa, ayrim vaqtlarda bu ko'rsatkich 10 ballgacha ko'tarilmoqda.

Ma'lumot uchun, Yandex-xarita platformasi shaharlarda tirbandlikni baholash uchun ballar tizimini qo'llaydi. Shahar bo'ylab tirbandliklar quyidagicha, o'n balli shkala bo'yicha baholanadi:

- 1 dan 3 ballgacha – shahar bo'sh;
- 3-5 ballgacha – bema'lol harakatlanish mumkin;
- 5-8 ballgacha – yo'llarda ba'zi to'siqlar (qiyinchiliklar) mavjud;
- 8-10 ballgacha – shaharning istalgan uchiga piyoda borish ancha tezroq [2].

O'zbekiston Respublikasida transport tizimini rivojlantirish va yo'l harakati xavfsizligini ta'minlash davlat siyosatining muhim yo'nalishlaridan biri bo'lib, bu borada qator normativ-huquqiy hujjatlar qabul qilingan [3]. Bularga O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2023-yildagi PQ-59-sonli qarori (Jamoat transporti bo'yicha), O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2023-yildagi PQ-201-son qarori (Yo'l infratuzilmasini yaxshilash bo'yicha), O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2023-yildagi PQ-316-son qarori (Yo'l infratuzilmasini yaxshilash bo'yicha), O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2022-yildagi PQ-111-son qarori (Jamoat transporti bo'yicha), O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 2021-yildagi PQ-5251-son qarori (Veloyol-laklar tashkil

etish bo'yicha), O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 2023-yildagi 116-son qarori (Jamoat transporti bo'yicha) kabi normativ-huquqiy hujjatlarni misol qilib keltirishimiz mumkin.

Barchamizga ma'lumki, yuzaga kelgan oqibatning albatta sabablari va omillari mavjud bo'ladi. Avtomobil yo'llaridagi tirbandliklarning ham sabablari mavjud.

Tadqiqotlar shuni ko'rsatadiki, tirbandliklar ko'p omilli hodisa bo'lib, ularning yuzaga kelishiga texnik, tashkiliy va inson omili birgalikda ta'sir ko'rsatadi [4].

Avvalo, **avtotransport vositalari sonining tez sur'atlarda oshishi** yo'l infratuzilmasining o'tkazuvchanlik qobiliyatiga jiddiy bosim o'tkazmoqda. Statistik ma'lumotlarga ko'ra, O'zbekistonda oxirgi o'n yilda yengil avtomobillar soni bir necha barobarga oshgan[5]. Ya'ni 2016–2023 – yillarda butun O'zbekistonda shaxsiy avtomobillar soni 1,5 barobarga oshgan. Aholi farovonligining oshishi, shahar aholisining o'sishi va avtomobillarga egalik qilish imkoniyatining kengligi avtomobillar sonining ortishiga va bu o'z-o'zidan yo'llardagi vaziyatning murakkablashishi, shu jumladan tirbandliklar sonining ortishiga ta'sir qiluvchi asosiy omil bo'lib qolmoqda.

Aholining 9 mln 251 ming 379 nafarga yaqini haydovchilik guvohnomalariga ega, umumiy ro'yxatdagi transportlar soni 5 mln.dan ortiq (jami: 5 062 870 ta, shundan 412 345 tasi yuk, 4 396 693 tasi yengil avtomobillar, 38 502 tasi avtobus, 78 020 tasi mototsikllar), har yili o'rtacha 400-450 ming yangi transport vositalari ro'yxatga qo'yiladi. Bundan yaqin uch yilda aholining avtomobillarga bo'lgan talabi kamaymasligini ko'rish mumkin[6].

Shuningdek, **jamoat transporti tizimining yetarli darajada integratsiyalashmaganligi** va harakat intervalining uzoqligi aholining shaxsiy avtomobildan foydalanishiga sabab bo'lmoqda [7].

Bundan tashqari quyidagilar ham tirbandlik yuzaga kelishining sabablari sifatida ko'rsatilgan. Bular :

- bozor atrofida sun'iy avtoturargohlar yuzaga kelishi;
- jamoat transporti uchun bekatlar mavjud emasligi;
- piyodalarning yo'lining qatnov qismidan kesib o'tishlari;
- yo'llarda tasmalar soni kamligi yoki ularda yetarli infratuzilma tashkil etilmaganligi;
- jamoat transportiga harakatlanishi uchun ustuvorlik yo'qligi [8].

Tirbandliklarning oldi olinmasligi natijasida ijtimoiy-iqtisodiy va ekologik oqibatlar keltirib chiqaradi.

Yo'l-transport tirbandliklari quyidagi salbiy oqibatlarni yuzaga keltiradi:

- fuqarolarning vaqt resurslarining samarasiz sarflanishi;
- transport xarajatlarining oshishi;
- atmosferaga chiqariladigan zararli moddalar miqdorining ko'payishi;
- yo'l-transport hodisalari xavfining ortishi [9].

Yo'llardagi tirbandliklar quyida sanab o'tilganlar bilan birga, mamlakat va aholining ijtimoiy, iqtisodiy hayoti bilan bog'liq qator muammoli oqibatlarni yuzaga keltirishini kuzatish mumkin. Jumladan:

- ekologik muhit yomonlashishi;

AirVisual platformasiga ega, IQAir2 operator markazi ma'lumotlariga ko'ra, Toshkent shahrida atmosferaga yiliga 438 tonna zararli modda chiqsa, shundan 398 tonnasi avtotransport vositalaridan (elektr-avtomobillar bundan

mustasno) chiqayotgan chiqindi gazlar hisoblanadi. (Bitta yengil avtomobil yiliga atmosferadan o'rtacha 4 tonnadan ortiq kislorodni yutib, 800 kg uglerod oksidi, 40 kg.ga yaqin azot oksidi va 200 kg turli mayda zarrachalar ishlab chiqaradi).

Poytaxt joriy yil hisobida atmosfera ifloslanishi, IQAir reytingi bo'yicha 108 ball bilan 16-o'rinni egallagan[10] (Samarqand – 174, Urganch – 119, Buxoro – 107).

Hisob-kitoblarga ko'ra, tirbandlik yuqori bo'lgan yo'llarda harakatlanganda, avtomobil 10 km masofaga yetib borishi uchun meyoridan ortiqcha 0,9 litr yonilg'i sarflaydi, ekologiyaga ortiqcha 2,01 kg zaharli gazlar chiqaradi.

– aholi hayotida vaqtni rejalashtirishning murakkabligi kabi noqulaygarchiliklarning vujudga keltirishi;

Yo'l harakati ishtirokchilari o'rtasida asabiy, ziddiyatli va nizoli holatlarning (yo'l-transport hodisalari, turli darajadagi tan jarohatlari yetkazish, bezorilik va shu kabilar) kelib chiqishi ehtimolini orttiradi.

– iqtisodiy samaradorlikning pasayishi;

Yo'llarda harakatlanishga soatlab vaqt va ortiqcha yoqilg'i-energiyaning sarflanishiga, logistik operatsiyalarni amalga oshirishda ma'lum yo'qotishlarga sabab bo'ladi.

– aholi mobilligining pasayishi;

Ijtimoiy obyektlar (ish joylari, ta'lim, tibbiyot muassasalari va shu singarilar)ga o'z vaqtida yetib borishni qiyinlashtiradi.

– jamoat tartibini saqlash, shoshilinch tibbiy yordam ko'rsatish va boshqa xizmatlarning tegishli manzillarga o'z vaqtida yetib borish imkoniyatlarini cheklashi[11].

Tadqiqotchilarning fikricha, tirbandliklar inson psixologiyasiga ham salbiy ta'sir ko'rsatib, stress va tajovuzkorlik holatlarini kuchaytiradi [12].

Tirbandliklarni oldini olishning asosiy yo'nalishlari quyidagilar:

Jamoat transportini rivojlantirish – xalqaro tajriba shuni ko'rsatadiki, jamoat transportiga ustuvorlik berilgan shaharlarda tirbandlik darajasi sezilarli kamaygan. Jumladan, Singapur va Janubiy Koreyada BRT va metro tizimlarining rivoji ijobiy samara bergan [13].

Aqlli transport tizimlarini joriy etish – aqlli svetoforlar, real vaqt rejimida transport oqimini boshqaruvchi tizimlar yo'l o'tkazuvchanligini 20–30 foizga oshirishi mumkinligi ilmiy tadqiqotlarda qayd etilgan [14].

Huquqiy va tashkiliy choralar – yo'l harakati qoidalariga rioya etilishini ta'minlash, noqonuniy to'xtash va turishga qarshi ma'muriy nazoratni kuchaytirish tirbandliklarni kamaytirishning muhim omillaridan biridir [15].

Xulosa qilib aytganda, O'zbekiston Respublikasida avtomobil yo'llaridagi tirbandliklarni oldini olish kompleks yondashuvni talab etadi. Jamoat transportini rivojlantirish, aqlli transport texnologiyalarini joriy etish, huquqiy mexanizmlarni takomillashtirish va shaharsozlik siyosatini qayta ko'rib chiqish orqali ushbu muammoni samarali hal etish mumkin. Mazkur choralar transport harakatining uzluksizligini ta'minlash bilan birga, aholining hayot sifati va yo'l harakati xavfsizligini oshirishga xizmat qiladi.

Foydalanilgan adabiyotlar ro'yxati:

- 1.World Bank. Urban Transport and Traffic Congestion. – Washington, 2020.
- 2.Internet ma'lumotlari: <https://dzen.ru/a/YDnyvEm05yiQDY5J>
- 3.O'zbekiston Respublikasi Prezidenti Farmoni. "Yo'l harakati xavfsizligini ta'minlash tizimini takomillashtirish chora-tadbirlari to'g'risida".

- 4.Vuchic V.R. Urban Transit Systems and Technology. – New Jersey, 2007.
- 5.O'zbekiston Respublikasi Statistika agentligi ma'lumotlari.
- 6.O'zbekiston Respublikasi Kriminologiya tadqiqot instituti. "Yirik shaharlar avtomobil yo'llaridagi tirbandlik bilan bog'liq vaziyatlarning ilmiy tahlili bo'yicha ma'lumotnoma" 2025-yil.
- 7.Litman T. Transportation Demand Management. – Victoria Transport Policy Institute, 2019.
- 8.O'zbekiston Respublikasi Kriminologiya tadqiqot instituti. "Yirik shaharlar avtomobil yo'llaridagi tirbandlik bilan bog'liq vaziyatlarning ilmiy tahlili bo'yicha ma'lumotnoma" 2025-yil.
- 9.O'zbekiston Respublikasi Kriminologiya tadqiqot instituti. "Yirik shaharlar avtomobil yo'llaridagi tirbandlik bilan bog'liq vaziyatlarning ilmiy tahlili bo'yicha ma'lumotnoma" 2025-yil.
- 10.Internet ma'lumotlari: <https://www.iqair.com/tw/uzbekistan/toshkent-shahri/tashkent/us-embassy-tashkent>
- 11.OECD. Managing Urban Traffic Congestion. – Paris, 2018.
- 12.Evans G. Traffic Congestion and Psychological Stress. – Journal of Environmental Psychology, 2016.
- 13.Cervero R. Bus Rapid Transit and Urban Development. – Transport Reviews, 2013.
- 14.Papageorgiou M. Intelligent Transportation Systems. – Springer, 2015.
- 15.O'zbekiston Respublikasi Ma'muriy javobgarlik to'g'risidagi kodeksi.

**INNOVATIVE
ACADEMY**