

YO'L HARAKATI XAVFSIZLIGINI TA'MINLASHNING NAZARIY JIHATLARI TAHLILI

Nurullayev Umidbek Xudayberdiyevich

Jamoat Xavfsizligi Universtituti magistraturasi tinglovchisi, katta leytenant

Annotatsiya: Yo'llarda xavfsizlikni ta'minlash bugungi shiddatli dunyoda muhim ahamiyatga ega. Yo'l harakati o'sishi davom etar ekan, yo'l harakati xavfsizligiga hissa qo'shadigan nazariy jihatlarni tahlil qilish va tushunish juda muhimdir. Ushbu maqola yo'l harakati xavfsizligini ta'minlash uchun ishlatilishi mumkin bo'lgan turli omillar va strategiyalarni o'rganishga qaratilgan

Kalit so'zlar: xavf omillari, tezlik chegarasi, chora-tdbirlar, cheklovlar, normativ-huquqiy baza, texnologiyalar

Kirish: Yo'l-transport hodisalari butun dunyo bo'ylab 5 yoshdan 20 yoshgacha bo'lgan odamlarning o'limining asosiy sababi bo'lib, 2016 yilda taxminan 1,35 million yo'l-transport hodisalari o'limiga sabab bo'ldi. Yo'l-transport hodisalarida o'limning global darajasi har 100 000 aholiga 18 ga yaqin bo'lsa-da, katta tafovut mavjud. daromadlari bo'yicha, past va o'rta daromadli mamlakatlar va hududlarda bu ko'rsatkichlar dunyoning yuqori daromadli mamlakatlari va hududlariga qaraganda uch baravar yuqori. Janubi-Sharqiy Osiyo eng ko'p zarar ko'rgan mintaqalardan biri bo'lib, har 100 000 aholiga 20,7 kishi yo'l-transport hodisalaridan o'lim to'g'ri keladi.

Biroq, Tinch okeanining g'arbiy mamlakatlarida har 100 000 kishiga 16,9 yo'l-transport halokati darajasi to'g'ri keladi, bu global o'rtacha ko'rsatkichdan past. Umuman olganda, yuqori daromadli mamlakatlar va hududlarda yo'llarda sodir bo'lgan o'limning qariyb yarmiga tezlik hissa qo'shadi, o'rta va past daromadli mamlakatlarda esa tezlikni oshirish o'limlarning mos ravishda 37% va 13% ni tashkil qiladi. Yo'l transportida o'lim yuki nomutanosib ravishda himoyasiz yo'l foydalanuvchilariga tushadi, chunki o'limning yarmidan ko'pi piyodalar, velosipedchilar va mototsiklchilar orasida. Ushbu zaif yo'l

foydalanuvchilari orasida o'lim ulushi urbanizatsiya va avtomobilsozlik tez iqtisodiy o'sish bilan birga rivojlanayotgan mamlakatlarda yuqori.

Ushbu mamlakatlarning ko'pchiligida zarur infratuzilmaviy o'zgarishlar, siyosatdagi o'zgarishlar va siyosatni qo'llash darajalari transport vositalaridan foydalanish darajasiga mos kelmadi. Birlashgan Millatlar Tashkilotining SDGlari 2020 yilga kelib yo'l-transport hodisalari oqibatidagi global o'lim va jarohatlar sonini ikki baravar kamaytirishni maqsad qilgan.

2016 yilda Osiyo-Tinch okeani mamlakatlari va hududlarida 15 yosh va undan katta yoshdagi har 100 000 aholiga 20 ta o'lim holatlari qayd etilgan, bu OECD mamlakatlari bo'yicha kuzatilgan ko'rsatkichdan uch baravar yuqori. Osiyo-Tinch okeanining barcha mamlakatlari va hududlarida erkaklar o'limi ayollar o'limidan yuqori. Hindiston, Tailand va Vetnamda yo'l-transport jarohatlari tufayli har 100 000 aholiga 50 dan ortiq erkak o'lim to'g'ri keladi, Avstraliya, Yaponiya va Singapurda esa bu ko'rsatkich 10 dan kam. Mamlakatlar o'rtasidagi farq ayollar orasida kichikroq.

Osiyo-Tinch okeani mintaqasida o'rta va past daromadli mamlakatlar va hududlarda erkaklar va ayollar uchun yo'l-transport hodisalari natijasida o'limning o'rtacha nisbati yuqori daromadli mamlakatlar va hududlardagi o'rtacha ko'rsatkichdan uch baravar yuqori. Osiyo-Tinch okeanidagi bir qancha mamlakatlar va hududlarda yaxshilanishlar amalga oshirildi. Masalan, Koreya Respublikasi maktab zonalari atrofida yo'l harakati qoidalarini yaxshilash bo'yicha milliy strategiya yordamida yo'l-transport halokatini sezilarli darajada kamaytirdi; Bu 1998-2012 yillar oralig'ida 14 yoshli bolalarning yo'l-transport hodisalaridan o'limini 95 foizga kamaytirdi.

Yo'l-transport hodisalarida o'lim va jarohatlar uchun beshta asosiy xavf omili mast holda haydash, tezlikni oshirish va mototsikl dubulg'asi, xavfsizlik kamarlaridan va bolalar o'rindiqlaridan foydalanmaslikdir. Bundan tashqari, chalg'ituvchi haydash, masalan, mobil telefonlar va boshqa avtomobil ichidagi texnologiyalardan foydalanish. haydash - yo'l harakati xavfsizligiga tobora ortib borayotgan tahdid. SMS yuborish kognitiv qo'lda va/yoki vizual chalg'itishga olib keladi.

Hatto telefonni ushlab turmasdan yoki ko'rmasdan mobil telefonlarda gaplashish ham haydash samaradorligini pasaytiradi. Handsfree telefon va qo'l telefonlari kognitiv chalg'itish xavfiga teng bo'lganligi sababli, ba'zi milliy qonunlar mobil telefonlardan foydalanishning ikkala turini ham tartibga soladi.

Spirтли ichimliklarni iste'mol qilish va haydash, ayniqsa qondagi alkogol kontsentratsiyasi (BAC) darajasi 0,05 g/dl (desilitr uchun gramm) dan yuqori bo'lsa, avtohalokat va o'lim yoki jiddiy jarohatlar ehtimolini sezilarli darajada oshiradi (4-bobdagi "Alkogol" ko'rsatkichiga qarang.). Hisob-kitoblarga ko'ra, BACni 0,08% dan 0,05% gacha kamaytirish alkogol bilan bog'liq yo'l jarohatlari va o'limlarni 5% dan 18% gacha kamaytirishi mumkin. Bundan tashqari, yoshlar va tajribasiz haydovchilar uchun pastroq BAC chegarasini (0,02 g/dl) belgilash yo'l-transport hodisalari xavfini kamaytirishi mumkin. Shunday qilib, Avstraliya, Fiji, Yangi Zelandiya va Vetnam yosh va yangi haydovchilar uchun BAC darajasi 0 g/dl gacha bo'lgan qo'shimcha milliy qonunlarni joriy qildi. Tasodifiy nafasni tekshirish punktlari orqali huquqni muhofaza qilish juda tejamkor hisoblanadi.

Tezlik cheklovlari barcha Osiyo-Tinch okeani mamlakatlarida milliy qonun bilan amalga oshiriladi. Biroq, bir qancha mamlakatlar va hududlarda tezlik chegaralarini mahalliy darajada moslashtirib bo'lmaydi, bu esa mahalliy ehtiyojga tezkor javob berish uchun potentsial to'siqlarni yaratadi. Avstraliya, Yangi Zelandiya va Shri-Lanka JSST tomonidan tavsiya etilgan tezlik chegarasini shaharlarda 50 km/soatdan kam yoki unga tenglashtirdi. Mintaqadagi bir qancha mamlakatlar va hududlar ushbu tavsiya etilgan tezlik chegarasini submilliy darajada joriy qilgan.

Misol uchun, 2017 yildan boshlab, JSST tomonidan tavsiya etilgan shahar tezligi chegarasi Tailandning 76 provinsiyasining yarmida o'rnatildi. Osiyo-Tinch okeani mintaqasida yo'l harakati natijasida jarohatlanish va o'lim xavfini kamaytirish uchun tezlikni kamaytirishga qaratilgan bir qator tashabbuslar amalga oshirilmoqda. Masalan, 2019-yilda Filippinda BMT Yo'l harakati xavfsizligi jamg'armasi tomonidan moliyalashtiriladigan tezlikni cheklash va nazoratni boshqarish loyihasi o'rnatildi.

Mototsikl dubulg'asini to'g'ri kiyish o'lim xavfini 40% dan ko'proq va og'ir jarohatlar xavfini deyarli 70% ga kamaytirishi mumkin. Mototsikl dubulg'asi qonunlari qo'llanilganda, dubulg'a kiyish darajasi 90% dan oshishi mumkin. Shunga qaramay, Xitoy (20%), Pokiston (10%) va Mo'g'uliston (7%) kabi bir qator Osiyo-Tinch okeani mamlakatlarida dubulg'a kiyish qoidalari juda past.

Xavfsizlik kamarini taqish old o'rindiqdagi yo'lovchilar orasida o'lim holatlarini 50% gacha va orqa o'rindiqdagi avtomobil yo'lovchilari orasida 25% gacha kamaytirishi mumkin. Bangladesh va Solomon orollarida xavfsizlik kamarlarini taqish bo'yicha milliy qonun hali qabul qilinmagan.

Chaqaloqlar uchun bolalar o'rindiqlari va kattaroq bolalar uchun o'rindiqlar kabi bolalarni himoya qilish tizimlari ularning halokatda o'lim xavfini kamida 60% ga kamaytiradi. Biroq, bolalarni majburiy cheklash to'g'risidagi milliy qonunlar faqat Osiyo-Tinch okeanining ettita davlatida, xususan Avstraliya, Kambodja, Fiji, Yaponiya, Laos PDR, Yangi Zelandiya va Singapurda mavjud.

Yo'l harakati xavfsizligini ta'minlash butun dunyo bo'ylab yo'llarda sodir bo'layotgan baxtsiz hodisalar va o'lim holatlarining ko'pligini hisobga olgan holda zamonaviy jamiyatning muhim jihati hisoblanadi. Yo'l harakati xavfsizligini oshirishga qaratilgan chora-tadbirlarni tushunish va amalga oshirishga bir qancha nazariy jihatlar yordam beradi. Ushbu tahlil ushbu asosiy nazariy jihatlardan ba'zilarini o'rganadi.

Inson omillari: Yo'l harakati xavfsizligining muhim nazariy jihatlaridan biri bu baxtsiz hodisalar va jarohatlarga sabab bo'lgan inson omillarini tan olishdir. Inson omillari turli elementlarni, jumladan, haydovchining xatti-harakati, idrok etish, qaror qabul qilish va e'tibor qobiliyatini o'z ichiga oladi. Ushbu omillarni tushunish haydovchilarni o'qitish dasturlari, ta'lim kampaniyalari va yo'l harakati xavfsizligini xavf ostiga qo'yishi mumkin bo'lgan odamlarning muayyan xatti-harakatlarini hal qilish uchun xabardorlik tashabbuslari kabi tadbirlarni ishlab chiqishda yordam beradi.



Xatarlarni baholash: Yana bir muhim nazariy jihat - bu yo'l harakati bilan bog'liq xavflarni aniqlash va baholashdir. Bu turli xil transport vaziyatlari bilan bog'liq potentsial xavflarni, zaifliklarni va ehtimollarni baholashni o'z ichiga oladi. Xatarlarni baholash orqali rasmiylar va siyosatchilar ularning ehtimolini kamaytirish va ularning yo'l foydalanuvchilariga ta'sirini yumshatish uchun keng qamrovli strategiyalarni ishlab chiqishi mumkin.

Yo'l harakati muhandisligi: Yo'l harakati muhandisligi sohasi xavfsizlikni ta'minlash uchun yo'l infratuzilmasini loyihalash va boshqarish uchun nazariy asoslarni taqdim etadi. Bunga yo'l dizayni, transport oqimini boshqarish, signalizatsiya, belgilar va yo'llarni saqlash kabi jihatlar kiradi. Samarali transport muhandisligi tamoyillarini amalga oshirish orqali hukumatlar baxtsiz hodisalar ehtimolini minimallashtiradigan va xavfsiz harakatni osonlashtiradigan yo'l tarmoqlarini yaratishi mumkin.

Normativ-huquqiy baza: me'yoriy-huquqiy bazani yaratish yo'l harakati xavfsizligi uchun juda muhimdir. Ushbu tizimlar yo'l harakati xavfsizligining turli jihatlarini, jumladan tezlikni cheklash, xavfsizlik kamarlaridan foydalanish talablari, mast holda haydash va transport vositalari xavfsizligi qoidalarini tartibga soluvchi milliy qonunlar, qoidalar va standartlarni o'z ichiga oladi. Kuchli me'yoriy-huquqiy baza barcha yo'l harakati qatnashchilarining standartlashtirilgan xavfsizlik amaliyotlariga rioya qilishlarini ta'minlaydi, baxtsiz hodisalar va jarohatlar xavfini kamaytiradi.

Texnologiya va innovatsiyalar: texnologiya va innovatsiyalar bilan bog'liq nazariy jihatlar yo'l harakati xavfsizligida muhim rol o'ynaydi. Avtotransport xavfsizligi texnologiyalari, intellektual transport tizimlari va ma'lumotlar tahlili sohasidagi yutuqlar yo'l harakati xavfsizligi sohasida inqilob qilish imkoniyatiga ega. Ushbu texnologiyalarni avtomobil dizayni, harakatni boshqarish va haydovchilarga yordam berish tizimlariga tatbiq etishning nazariy asoslari yo'l harakati xavfsizligi natijalarini sezilarli darajada oshirishi mumkin.

Xulq-atvor nazariyasi: Nihoyat, xulq-atvor nazariyasini tushunish yo'l harakati ishtirokchilarining motivatsiyasi va qaror qabul qilish jarayonlari haqida tushuncha berishi mumkin. Xulq-atvor faniga asoslangan nazariy modellar haydovchining xulq-atvoriga ta'sir qiluvchi o'ziga xos omillarni aniqlashga yordam beradi, masalan, xavfni idrok etish, ijtimoiy

me'yorlar va xavfsizlikka munosabat. Ushbu nazariy modellardan foydalanib, yo'llarda xavfsizroq xatti-harakatlarni targ'ib qilish uchun aralashuvlar ishlab chiqilishi mumkin.

Xulosa

Yo'l harakati xavfsizligining nazariy jihatlarini tahlil qilish va tushunish samarali strategiyalarni yaratish uchun muhim ahamiyatga ega. Yo'l harakati qoidalarini tatbiq etish va ularga rioya etish, haydovchilarning mas'uliyatli xulq-atvorini oshirish, yaxshi loyihalashtirilgan yo'l infratuzilmasini ta'minlash, transport vositalari xavfsizligini ta'minlash choralariga e'tibor qaratish va ilg'or texnologiyalarni integratsiyalash yo'l harakati xavfsizligini ta'minlashning asosiy qadamidir. Yo'l harakati xavfsizligini birinchi o'ringa qo'yish orqali biz baxtsiz hodisalarni kamaytirish va hayotni saqlab qolish yo'lida sezilarli yutuqlarga erishishimiz mumkin.

Foydalanilgan adabiyotlar:

1. R. S. Axmadiev, R. N. Minnixonov Yo'llarda hayot xavfsizligini ta'minlash tizimini boshqarish Huquq va iqtisodiyotda ilg'or tadqiqotlar jurnali. 7-son, 2-son, 193- 201-betlar (2016 yil)
2. V. A. Ambartsumyan, Yo'l harakati ta'minoti muammolarini tizimli tahlil qilish: darslik. qo'llanma. Sankt-Peterburg: SPbGAU nashriyoti, 352 p. (1999)
3. V. N. Baskov, L. Ya. Kojuxovskaya transport jarayonlarining sifati va xavfsizligini ta'minlash mezonlari bazasi, Ilmiy sharh, № 12, 387-392-bet (2013)
4. A.Chubukov, V. Silyanov, V. Kapitanov, O. Monina, U. Brannolte Signalli chorralarning harakat sig'imini hisoblash, Transportni qayta qidirish tartibi, 125-131-bet (2017)
5. I.A. Novikov, A.G.Shevtsova, A.E.Borovskoy Magistral yo'l sig'imini hisoblashda haydovchining reaksiya vaqtining ta'sirini o'rganish, Transport muammolari, V. 10, Is. 3. Pp. 53–59 (2015)