

**ПОЙТАХТ КЎЧАЛАРИДА ПИЁДАЛАРНИНГ “ЁШИ”ГА
ҚАРАБ УЛАР ИШТИРОКИДАГИ СОДИР ЭТИЛАЁТГАН
ЙЎЛ -ТРАНСПОРТ ҲОДИСАЛАРИНИНГ ТАҲЛИЛИ**

1. **Бахтиёр Рахмат** (Тошкент давлат транспорт университети)
2. **Расул Ҳамроқулов** (Тошкент давлат транспорт университети)
3. **Самариддин Шамсиддинов** (Тошкент давлат транспорт университети)

Аннотация:

Мавзу ҳозирги кунда долзарблигидан келиб чиққан ҳолда, пойтахтимиз кўчаларида пиёдаларнинг ёшига қараб улар иштирокидаги йўл-транспорт ҳодисаларнинг таҳлили ва ушбу пиёдаларнинг ёшига қараб улар иштирокидаги йўл-транспорт ҳодисаларини олдини олиш ҳамда уни камайтириш чора-тадбирлари ҳақида.

Abstract:

Based on its current relevance, the topic is about the analysis of traffic accidents involving pedestrians on the streets of our capital depending on their age, and measures to prevent and reduce traffic accidents involving these pedestrians depending on their age.

Калит сўзлар: кекса пиёдалар, юриш имконияти, авариялар частотаси, хавфсизлик даражаси, хавфсизликни баҳолаш, “ёши катта” пиёдалар, композит кўрсаткич, бахтсиз ҳодисалар.

Keywords: elderly pedestrians, walkability, accident frequency, safety level,

safety assessment, "older" pedestrians, composite index, accidents.

Пойтахт аҳолисининг жадал равишида ўсиши йўлларда ҳам транспорт воситаларининг кўпайганлиги, ўз навбатида, ўзига хос масалаларнинг ечимини талаб этмоқда. Айни вақтда Республикамиздаги барча йўллар билан бир қаторда пойтахтимиз йўллари, маҳалла ва кўчалари ҳам қайта таъмирланиб, давлатимиз раҳбарининг қатор Дастурлари асосида йўлларнинг инфратузилмасига жуда катта эътибор берилмоқда. Шунингдек, транспорт воситаларининг равон ҳаракатланиши учун бирмунча қулайликлар яратилиб келинмоқда. Хусусан, автобусларнинг ҳаракатланишига алоҳида йўл чизиқлари ва йўл белгилари ўрнатилиб, йўллардаги тирбандликларнинг олдини олиш ҳамда йўловчиларнинг манзилига тезроқ етиб боришлари учун шароитлар яратилмоқда. Эндиликда транспорт воситалари ҳаракатланаётган йўлларнинг сифатини янада ошириш борасида кўпгина амалий ишлар олиб бориляпти. Аммо бу борада ечим излашга мажбур қилиб келаётган яна бир жиддий муаммо бор. Ҳозирги кунда долзарблигидан келиб чиққан ҳолда, пойтахтимиз кўчаларида пиёдаларнинг “ёши”га қараб улар иштирокидаги йўл-транспорт ҳодисаларнинг таҳлили ва ушбу пиёдаларнинг ёшига қараб улар иштирокидаги йўл-транспорт ҳодисаларини содир этилаётганликлари ҳанузгача долзарблигича қолмоқда ва бу ачинарлидир.

Йўл-транспорт ҳодисалари кўпайгани билан боғлиқ масалалар муҳокамасида маълум бўлишича, бу борада энг асосий муаммо — ҳайдовчи ва пиёдаларнинг билим-кўникмалари, қонунга итоаткорлик ва бошқа йўл ҳаракати иштирокчиларига ўзаро ҳурмат ва муомала маданиятининг ўта

пастлигича қолиб келмоқда. Йўл ҳаракати қоидаларини бузганлик учун жазо қўлланиляпти, лекин натижа кутилганини бергани йўқ. Таъмирталаб йўлларни созлаш, яроқсиз ҳолга келиб қолган йўл белгиларини янгисига алмаштириш ишлари амалга ошириляпти. Аммо пиёдалар иштирокидаги ЙТХларнинг салбий рақамлар кун сайин эмас, соат сайин ошмоқда. Шу ўринда алоҳида таъкидлаб айтиш керакки, айни юқорида тилга олинган масала бугун кўпчилигимизни ўйлантириб, қийнаб келаётган долзарб муаммолардан бирига айланди. Энг ачинарлиси содир этилаётган аксарият йўл-транспорт ҳодисаларда турли ёшдагилар, аёллар ва ёш болалар ҳаётдан кўз юмоқда.



Ушбу пиёдалар иштирокидаги ЙТХларнинг сабаблари кўп. Аммо энг асосий сабаблардан биттаси бу ҳайдовчиларнинг қонунга итоат қилмаслиги ва ўзаро ҳурматнинг йўқолиб бораётганлиги. Масалан, бирон бир пиёдалар

Ўтиш йўлакчасида йўл белгиси, йўл чизиқлари мавжуд бўлсада, аммо шу яқин жойда йўл-патруль хизмати ходими ёки камера ўрнатилмаган бўлса, ҳайдовчилар у ёқ бу ёқларга қарагандек бўладида, пиёдалар йўл четида турган бўлишига қарамай, қоидага риоя этмай газ педалга босиб ўтиб кетади. Натижада унинг ортида келаётган транспорт воситаси ҳам шу ҳолатни қайтармоқчи бўлиб пиёдаларга йўл бермай ўтиб кетади ва ҳоказо. Оқибатда айрим пиёдалар /ёшига қараб/ сабрсизлик билан ишга, ўқишга ёки яна бирон бир жойга шошилаётган бўлиб, йўл қатнов қисмидан ўтишга ҳаракат қилиб кўради ва ниҳояси аянчли ҳолат билан тугашига олиб келади. Автоҳалокатлар сони ортишида пиёдаларнинг ҳиссаси ҳам катта. Пиёдаларнинг кўчаларда юриш, кесиб ўтиш маданияти йил сайин камайиб кетаяпти. Мисол учун, светофор билан бошқарилмайдиган пиёдалар ўтиш йўлакчаларида кўпинча гувоҳ бўламиз, “ёши катта” пиёдалар ҳам транспорт воситаларини пиёдалар йўлакчасига бир неча метр қолганда ҳам чиқиб келаверишади. Айрим пиёдалар бирон бир жойга шошилаётган бўлиб ёки йўлни қисқартириш мақсадида пиёдалар ўтиш йўлакчасидан ўтмай, йўлнинг хоҳлаган жойидан ўтиш мумкин бўлмаган ердан ўтишади. Сўнгги вақтларда айниқса “ёши ўрта” бўлган пиёдалар бундай йўлакчаларда қулоқларига қулоқчинлар тақиб олиб, бепарволарча йўлни секин юриб ўтади. Унинг ўтишини эса сабрсизларча кутиб турган транспорт воситаси ҳайдовчилари бундай турдаги пиёдаларнинг ҳаёлига ҳам келмайди.



Тошкент шаҳри бўйича жорий 2023 йилнинг 8 ойи давомида ўтган 2022 йил шу даврига пиёдалар иштирокида жами ЙТХлари: 527 / 419 ; ҳалок бўлганлар сони: 62 / 68 ; жароҳат олганлар эса : 604 / 472 ташкил этган.

Ҳайдовчилар иштирокида 2023 йилнинг ўтган 8 ойи ва 2022 йилнинг ўтган 8 ойида даври мобайнида жами 157 / 153, ҳалок бўлганлар сони 25/34 нафарни, тан жароҳати олганлар 292/362 нафарни ташкил этди.

Йўловчилар иштирокида 2023 йилнинг ўтган 8 ойи ва 2022 йилнинг ўтган 8 ойида даври мобайнида жами 190/198, ҳалок бўлганлар сони 17/35 нафарни, тан жароҳати олганлар 463/633 нафарни ташкил этди.



Велосипелчилар иштирокида 2023 йилнинг ўтган 8 оyi ва 2022 йилнинг ўтган 8 ойида даври мобайнида жами 32/28, ҳалок бўлганлар сони 3/6 нафарни, тан жароҳати олганлар 30/25 нафарни ташкил этди.

Аравакашлар иштирокида 2023 йилнинг ўтган 8 оyi ва 2022 йилнинг ўтган 8 ойида даври мобайнида жами 2/0, ҳалок бўлганлар сони 0/0 нафарни, тан жароҳати олганлар 3/0 нафарни ташкил этди.

2021 йилда пиёдалар иштирокидаги ЎТХларда Европада пиёдалар ўлими 20-22 % ни ташкил этган. Айрим давлатларда мисол учун, Руминия ва Польшада эса бу кўрсаткич 30-35 % ни ташкил этган. Пиёдалар томонидан содир этилаётган бахтсиз ҳодисаларни аксариятини кесиб ўтишда ва айниқса кекса ёшдаги пиёдалар иштирокида содир бўлади .

Пиёдалар иштирокидаги содир этилаётган ЎТХларини олдини олиш

мақсадида кўплаб тадқиқот ишлари, хусусан пиёдалар билан содир этилаётган ЙТХларининг хусусиятлари, ўтиш жойларида пиёдалар ва ҳайдовчиларнинг ҳатти-ҳаракатлари ҳамда пиёдалар ўтиш жойлари хавфсизлигини ошириш чора-тадбирларини баҳолаш бўйича ва ҳоказо. Бироқ, кўплаб омиллар ва хусусиятларнинг ўзаро боғлиқлиги ва нисбий аҳамияти ҳали ҳам аниқ эмас. Шаҳар ҳудудидаги пиёдалар ўтиш жойларининг хавфсизлик даражасини махсус маълумотлар йиғиш шаклларида фойдаланган ҳолда жойида текшириш асосида баҳолаш имконини берувчи методология тақдим этилган.

Энг зиддиятсиз пиёдалар йўли галереялардан ёки ер ости тоннелари ер усти кўприкларидан ўтади, лекин бунда уларнинг узунлиги қанча катта бўлса, одамлар ундан шунча фойдаланмасликка ҳаракат қиладилар. Чунки бунда пиёдалар оқимининг зичлиги ошиб кетади, табиий манзаралар кўринмай қолади, шунингдек аксарият пиёдаларнинг ёши қанча катта бўлса жисмонан, соғлиғи ва бошқа сабаблар туфайли юқорида кўрсатилган кўрилма ва пиёдалар йўлидан фойдаланмайди. Натижада йўлни қатнов қисмини кесиб ўтиш учун турли жойлардан ўтишга ҳаракат қилишади ва кўпинча бахтсиз оқибатларга дуч келишади.

Хулоса қилиб шуни айтиш керакки, йўл ҳаракати қоидаларини бузган пиёдаларга кўриладиган чора-тадбирларнинг ўзи билан кўзланган мақсадга эришиш қийин. БМТ экспертларининг қайд этишича, ЙТХнинг 15 ёшдан 29 ёшгача бўлган ёшлар ўлимининг асосий сабабчиларидир. Ўзбекистонда 2023 йилнинг 8 оyi давомида содир этилган йўл-транспорт ҳодисаларида 18 ёшдан 22 ёшгача жами 117/99, ҳалок бўлганлар 16/10 ва жароҳат олганлар 135/123 нафарни, 23 ёшдан 27 ёшгача жами 174/167, ҳалок бўлганлар 25/26 ва жароҳат олганлар 187/182 нафарни, 28 ёшдан 32 ёшгача жами 176/136,

ҳалок бўлганлар 12/20 ва жароҳат олганлар 194/169 нафарни, 33 ёшдан 37 ёшгача жами 127/107, ҳалок бўлганлар 10/18 ва жароҳат олганлар 142/113 нафарни, 38 ёшдан 42 ёшгача жами 75/70, ҳалок бўлганлар 8/9 ва жароҳат олганлар 87/82 нафарни, 43 ёшдан 47 ёшгача жами 55/39, ҳалок бўлганлар 2/5 ва жароҳат олганлар 62/48 нафарни, 48 ёшдан 52 ёшгача жами 38/28, ҳалок бўлганлар 2/5 ва жароҳат олганлар 40/32 нафарни, 53 ёшдан 60 ёшгача жами 31/37, ҳалок бўлганлар 3/5 ва жароҳат олганлар 41/35 нафарни, 60 ёшдан юқори жами 41/35, ҳалок бўлганлар 6/2 ва жароҳат олганлар 46/41 нафарни ташкил этган.

Пийёдалар хавфсизлик даражасига ўтиш хусусияти аниқланган, яъни амалга оширилган ёндашувлар қўйидагилардан бўлиб, булар :

-муаммоларни аниқлаш ва хавфсизликни баҳолаш мезонларини танлашдан ҳамда мезонларни тортиш, кесишиш хусусиятлари асосида хавфсизлик даражасини ифодаловчи композит кўрсаткични аниқлашдир.

Фойдаланилган адабиётлар :

1. Ўзбекистон Республикаси Президентининг 04.04.2022 йилдаги 190-сонли қарори.
2. “Йўл ҳаракати қоидаларини тасдиқлаш тўғрисида” Ўз.Р. ВМнинг қарори, 12.04.2022 йил. №172.
3. Аземша С.Н., А.Н.Старовойтов. Применение научных методов в повышении БДД. Гомель, 2017 год.
4. Клинковштейн Г.И., Афанасьев М.Б. Организация дорожного движения: Учеб. Для вузов – 5-е изд., перераб. и доп. – М.: Транспорт, 2001.

5. Кременец Ю.А., Печерский М.П., Афанасьев М.Б. “Технические средства ОДД” : учебник для вузов. – м.: ИКЦ «Академкнига», 2005.
6. Қ.Х.Азизов: “Ҳаракат хавфсизлигини таъкил этиш асослари”. Тошкент 2009.- 264 б.
7. Сильянов В.В. и др. Безопасность дорожного движения. Справочная энциклопедия дорожника (СЭД). Т. VIII.–М.:ФГУП «ИНФОРМАВТОДОР», 2008.
8. Методические рекомендации по назначению мероприятий для повышения безопасности движения на участках концентрации ДТП. – М.: Федеральное дорожное агентство (РосАвтоДор), 2006
9. Тошкент шаҳар ИИББ ЙХҲБ статистика маълумотлари @Militsiya_Uzb.
10. <https://cyberleninka.ru/article/n/haydovchilarni-tayyorlashda-raqamli-ozbekiston-2030-dasturini-joriy-etish>