



GENERAL ANALYSIS OF TRAFFIC SAFETY PROBLEMS

Haqqulov Baxodir Abduganievich¹

Xakkulov Komil Boxodirovich²

Jizzakh Polytechnic Institute

KEYWORDS

driver, piano,
traffic rules,
road traffic accidents,
road signs,
culture of the piano,
culture of the driver

ABSTRACT

The article discusses the issues of obtaining the right to drive vehicles. To bring reliable scientific evidence on the measures necessary to improve traffic safety. A brief analysis of the normative legal acts regulating the procedure for the preparation of drivers of vehicles is carried out.

2181-2675/© 2021 in XALQARO TADQIQOT LLC.

DOI: 10.5281/zenodo.5768011

This is an open access article under the Attribution 4.0 International(CC BY 4.0) license (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.ru>)

¹ Senior Lecturer, Jizzakh Polytechnic Institute

² Assistant, Jizzakh Polytechnic Institute

ОБЩИЙ АНАЛИЗ ПРОБЛЕМ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА:

Водитель, пешеход, правила дорожного движения, дорожно-транспортные происшествия, дорожные знаки, культура пешехода, культура водителя

АННОТАЦИЯ

В статье рассматриваются вопросы получения прав на управление транспортными средствами. Приведение достоверных научных данных о мерах, необходимых для повышения безопасности дорожного движения. Проведен краткий анализ нормативных правовых актов, регламентирующих порядок подготовки водителей транспортных средств.

YO'L HARAKATI XAVFSIZLIGI MUAMMOLARINING UMUMIY TAHLILI

KALIT SO'ZLAR:

haydovchi, piyoda, yo'l harakati qoidalari, yo'l transport hodisalari, yo'l belgilari, piyoda madaniyati, haydovchi madaniyati

ANNOTATSIYA

Maqolada transport vositalarini boshqarish huquqini olish masalalari ko'rib chiqiladi. Yo'l harakati xavfsizligini yaxshilash uchun zarur bo'lgan chora-tadbirlar to'g'risida ishonchli ilmiy dalillar keltirish. Transport vositalari haydovchilarini tayyorlash tartibini tartibga soluvchi normativ-huquqiy hujjatlarning qisqacha tahlili o'tkaziladi.

KIRISH

Dunyoda har yili taxminan 1,3 million kishi yo'l-transport hodisalarida halok bo'ladi; yana 40-50 million kishi turli darajadagi tan jarohati olgan va yaralangan.

Yo'l-transport hodisalarining (keyingi o'rinlarda - YTH) ulushi dunyo aholisining umumiy zararining 2,1% dan ortig'ini tashkil qiladi. Yo'l-transport hodisalari o'lim sabablarining o'ntaligiga kiradi va JSST o'lim darajasida faqat eng og'ir ommaviy kasalliklar (yurak tomirlari, qon tomirlari, o'pka kasalliklari, OIV / OITS, saraton) va qurolli to'qnashuv, tabiiy va texnogen falokatlar, o'z joniga qasd qilish yoki jinoiy namoyishlar kabi omillardan ancha ustun turadi.

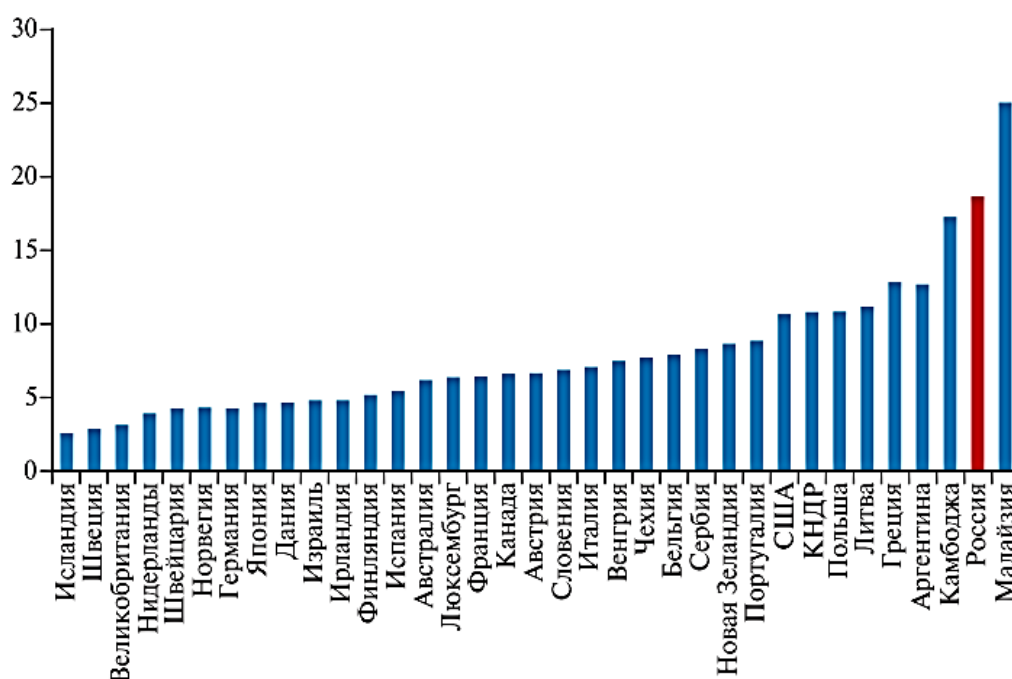
Dunyo mamlakatlari va shaharlarini ommaviy avtomobillashtirish tarixning 100 yilligi davomida Jahon sog'liqni saqlash tashkiloti tomonidan "avtomobilning epidemiologik xavfi" yoki qabul qilingan texnik ma'noda "transport holati" ni tavsiflovchi ma'lumotlarni tahlil qilishning umumiy qabul qilingan standartlari ishlab chiqilgan.

IRTAD7, OECD, WHO va xalqaro amaliyotda umuman qabul qilingan muntazam ma'ruzalarida belgilangan standartlarga muvofiq, mamlakatda yo'l harakati xavfsizligi darajasi, avvalambor, yo'lda vafot etgan odamlar soni bilan belgilanadi. Baxtsiz hodisalar (yo'l halokatlari), shuningdek bir qator olingan ko'rsatkichlar.[1, C.210]

Makroskopik darajadagi ko'plab boshqa ko'rsatkichlardan (ya'ni butun mamlakat uchun) foydalaniladi, jumladan qurbonlar soni, yo'l-transport hodisalarining umumiy soni va og'irligi, shuningdek, makro ko'rsatkichlarining darajasiga dekompozitsiyasi alohida shaharlar, yo'llar, mintaqalar, aniq guruhlar. Keyinchalik, biz asosan yo'l-transport hodisalarida halok bo'lganlar soniga qarab makro ko'rsatkichlardan foydalanamiz.

Dunyo mamlakatlarida yo'l harakati xavfsizligini holatini qiyosiy tahlil qilish uchun aholiga nisbatan avtohalokatlarda o'lganlarning umumiy sonini, avtoturargohlar sonini yoki transport ishlarining hajmini aks ettiruvchi ko'rsatkichlardan foydalaniladi.

Yo'l harakati xavfsizligi holatining milliy dinamikasini tahlil qilish uchun ushbu ko'rsatkich ham samarasiz: aholisi deyarli barqaror bo'lgan mamlakatlar uchun, ijtimoiy xavflarning egri chizig'i yo'l-transport hodisalarini natijasida o'limning mutlaq ko'rsatkichlarini to'g'ri takrorlaydi.



1.1- rasm. Dunyo mamlakatlaridagi ijtimoiy xatarlarning qiyosiy darajasi (100 ming aholiga to'g'ri keladigan yo'l-transport hodisalarida halok bo'lganlar soni)

Eng ma'lumotli ko'rsatkich - bu avtomobillar parkining umumiy yurishining o'lganlar soniga nisbati bilan belgilanadi (odatda 1 milliard km). Afsuski, ushbu ko'rsatkich faqat bunday statistik ma'lumotlarga ega bo'lgan cheklangan mamlakatlarga tegishli. Yo'l harakati xavfsizligi masalasi juda dolzarb bo'lgan ko'pgina mamlakatlarda, shu jumladan Rossiyada ham bunday statistika saqlanmaydi. Yo'l-transport hodisalarida o'lim koeffitsientini avtomobillar parki yurish birligi hisobiga hisoblash Rossiyaning jahon avtohalokatlari reytingidagi ko'rsatkichlarini sezilarli darajada yomonlashishiga olib keladi. Haqiqat shundaki, mavjud namunaviy tadqiqot ma'lumotlariga ko'ra, Rossiyadagi o'rtacha yillik yurish masofasi AQSh, Kanada, Avstraliyaga qaraganda 2-2,5 baravar kam va G'arbiy mamlakatlarga qaraganda taxminan 1,5 baravar kam.[3, C.70]

2012 yilgi ma'lumotlarga ko'ra, Rossiyada transport xavfining darajasi 10 ming avtomobil uchun 6,6 o'limga to'g'ri keldi, ya'ni. o'tgan o'n yilliklarning tarixiy darajasidan 2

baravar yuqori (ya'ni 2 baravar yomon!). Ko'p yoki kam rivojlangan mamlakatlar standartlariga ko'ra, bu ko'rsatkich juda yomon.

Baxtsiz hodisalar bilan bog'liq qiyin vaziyat aholining yo'l-transport hodisalarida o'lim va shikastlanish darajasini kamaytirishga, fuqarolarning xavfsizligi va farovonligi o'sishini ta'minlashga qaratilgan chora-tadbirlarni ishlab chiqishni va amalga oshirishni talab qildi. [13, C.758]

Dunyo bo'ylab avtomobillarda o'lim holatlarining 90% dan ortig'i kam va o'rta daromadli mamlakatlarga to'g'ri keladi, bu barcha avtomobillarning yarmidan kamini tashkil qiladi.[4, C.234]

Yo'l – transport hodisasi natijasida o'lim darajasi past va o'rta daromadli mamlakatlarda yuqori darajada (100 mingga nisbatan 21,5 va 19,5), rivojlangan mamlakatlarga qaraganda (100,000 ga 10,3). Biroq, so'nggi 40-50 yil ichida yo'l-transport hodisalarida o'lim holatlari kamaygan rivojlangan mamlakatlarda ham - yo'l transportida shikastlanishlar o'lim, shikastlanish va nogironlikning muhim sababi bo'lib qolmoqda.[4, C.233]

Yo'l harakati xavfsizligini yaxshilash uchun zarur bo'lgan chora-tadbirlar to'g'risida ishonchli ilmiy dalillar tobora ko'payib bormoqda. So'nggi yillarda yo'l harakati xavfsizligi masalalari xalqaro miqyosda tobora ko'proq e'tibor va qo'llab-quvvatlanmoqda. Bir qator mamlakatlarda ushbu sohada harakatlarni kuchaytirishga qaratilgan siyosiy iroda kuchaymoqda. Shu bilan birga, yo'l harakati xavfsizligi bo'yicha Global holat hisobotida keltirilgan ma'lumotlar shuni ko'rsatadiki, hali qilinadigan ishlar ko'p [5, C.365. 12, C.257].

Hisobotda hukumatlarga berilgan asosiy tavsiyalar quyidagilar:

- yo'l harakati xavfsizligi bilan bog'liq siyosiy qarorlarni qabul qilishda barcha ishtirokchilarning ehtiyojlarini inobatga olish kerak. Bugungi kunga kelib, ko'pgina mamlakatlarda zaif yo'l foydalanuvchilarining ehtiyojlari etarli darajada qondirilmagan. Ularga katta ahamiyat berilishi kerak;

- yo'l harakati xavfsizligi bo'yicha barcha foydalanuvchilarning tegishli tezlik chegaralari va qonda spirtli ichimliklar chegaralarini belgilash hamda xavfsizlik kamarlari va bolalar uchun cheklovlar kabi tegishli himoya choralari talab qilish orqali himoya qilinishini ta'minlash uchun keng qamrovli qonunchilikda qarorlar qabul qilinishi kerak. Amaldagi qonunchilik samaradorlikning ishonchli dalillari asosida tavsiya etilgan ko'rsatmalarga muvofiqligini ta'minlash uchun qayta ko'rib chiqilishi va o'zgartirilishi kerak;

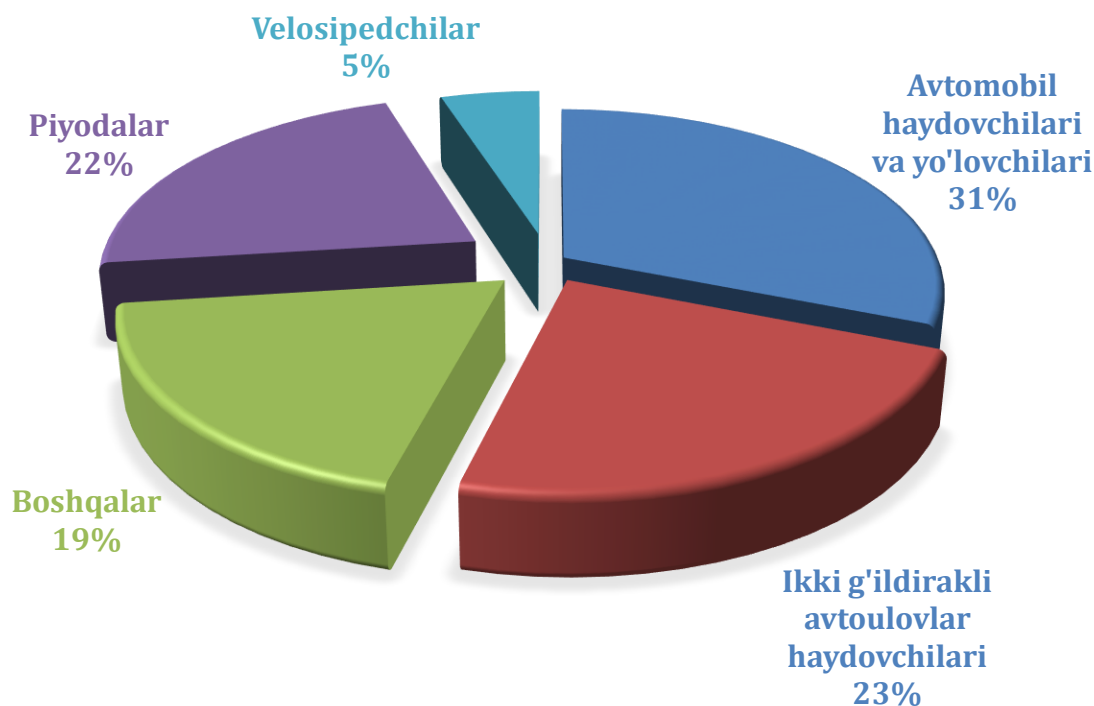
- yo'l harakati xavfsizligi to'g'risidagi barcha qonunlarga rioya etilishini ta'minlash bo'yicha chora-tadbirlar takomillashtirilishi kerak. Majburiy ijro choralari keng targ'ib qilinishi va qonunni buzganlik uchun tegishli jazo choralari qo'llanilishi kerak;

- alohida bo'limlar o'rtasidagi tarmoqlararo hamkorlikni kuchaytirish va ularning samarali ishlashi uchun zarur inson va moliyaviy resurslarga ega bo'lishlarini ta'minlash kerak;

- yo'l-transport hodisalarida to'g'risidagi ma'lumotlarni uyg'unlashtirishni targ'ib qilish kerak. Bunga ma'lumotlarni takomillashtirish, ichki ishlar, transport va sog'liqni saqlash xizmatlari o'rtasida ma'lumotlar almashinuvini kuchaytirish va ma'lumotlar yig'ish

uchun inson omilini kuchaytirish kiradi.

O'linga olib keladigan baxtsiz hodisalar to'g'risidagi taxminiy ma'lumotlarga ko'ra, 2010 yilda dunyo mamlakatlarida sodir bo'lgan yo'l-transport hodisalari natijasida taxminan 273 ming piyoda halok bo'lgan [6, C.1397]. Bu yo'l-transport hodisalari tufayli o'lganlarning umumiy sonining taxminan 22 foizini tashkil etadi (1.2-rasm). Piyodalar o'limining aniq geografik taqsimoti mavjud; piyodalar o'limining boshqa yo'l harakati ishtirokchilariga nisbatan eng yuqori qismi Afrika mintaqasida (38%) va eng pasti Janubiy-Sharqiy Osiyo mintaqasida (12%).



1.2.-rasm. Yo'l harakati ishtirokchilarining toifalari bo'yicha yo'l-transport hodisalaridagi o'limning global taqsimoti.

Ko'pgina mamlakatlarda piyodalar baxtsiz hodisalari rasmiy ravishda yo'l-transport hodisalari statistikasida qayd etilmaydi. Ehtimol, piyodalarning o'limi va jarohatlanishining haqiqiy soni rasmiy ma'lumotlarga qaraganda ko'proq. Dunyo bo'ylab piyodalar jarohati statistikasi mavjud emas. Shuni ta'kidlash kerakki, piyodalar o'limi to'g'risidagi ma'lumotlar muammoning faqat bir qismini aks ettiradi. Shuningdek, piyodalar baxtsiz hodisalari engil va og'ir jarohatlarga olib keladi, ularning ba'zilari uzoq muddatli davolanishni va reabilitatsiyani talab qiladi. Piyodalar harakatini tashkil etish tamoyillari. Piyodalar harakatini tashkil etish avtomobil yo'llarini va shahar ko'chalarini ikkita bo'lakka bo'lib olib borilishi lozim. Birinchi bo'lak chorraha va tutashma joylar, ikkinchi bo'lak chorraha va tutashmalar oralig'idagi yo'l bo'yidagi mintaqa.[10, C.65. 11, C.261]

Piyodalar harakatini tashkil etish quyidagi tamoyillar bo'yicha amalga oshiriladi:

- I. Piyodalar transport vositalarining harakatiga ta'sir ko'rsatmaydilar.
- II. Piyodalar transport vositalarining harakatiga qisman (vaqti-vaqti bilan) ta'sir ko'rsatadilar.
- III. Piyodalar transport vositalarining harakatiga ta'sir ko'rsatadilar.

Birinchi tamoyil talabini bajarish uchun piyodalar harakatini tashkil etishda chorraha va tutashmalar mintaqasida piyodalar yo'lining (ko'chaning) bir tarafidan ikkinchi tarafiga o'tishi uchun er osti tonneli yoki qatnov qismining ustidan yo'l o'tkazgich inshootlari quriladi. Shuningdek, ikki chorraha oralig'ida piyodalar harakatlanishi uchun yo'lining ikki tarafidan yoki bir tarafidan yo'lka belgilanib, piyodalar yo'lining qatnov qismiga chiqishini bartaraf etishi uchun to'siqlar o'rnatiladi. Bu tamoyil bo'yicha piyodalar harakatining tashkil etilishi avtomagistrallarda, yuqori darajali yo'llarda va asosan tezyurar shahar ko'chalarida ko'zda tutiladi. Chorrahada yoki tutashmada bunday harakatning tashkil etilishi natijasida piyodalar va transport vositalari orasida ziddiyatli vaziyat vujudga kelmaydi. Rivojlangan mamlakatlarning shahar ko'chalarida va avtomagistrallarida shu tamoyil bo'yicha harakat tashkil etilgan bo'lib, piyodalar o'tish joylarida Yo'l transport hodisalar kuzatilmaydi. Oxirgi yillarda O'zbekiston Respublikasining katta shaharlarida, ayniqsa, Toshkentda piyodalar uchun er osti yo'llari qurilishi keng rivoj oldi. Masalan, Markaziy va Bosh universal, «Bolalar dunyosi» magazinlari, Oloy, Eski jo'va bozorlari, shimoliy va janubiy vokzallar hududida er osti yo'llari barpo etilib, shu mintaqadagi harakat xavfsizligi ta'minlanishi bilan birgalikda, transport vositalari o'rtacha tezligining oshishiga erishildi. Afsuski, ko'pchilik hollarda piyodalar bunday mintaqalarda yo'l harakati qoidalarini buzib, qatnov qismida harakatlanishi natijasida er osti yo'laklarining samaradorligi pasayishi, ayniqsa bu sutkaning qorong'i vaqtida kuzatiladi.

Ikkinchi tamoyil boshqariladigan chorrahalarida uchraydi. Bunda piyodalar harakatini svetofor yoki tartibga soluvchi shaxs yordamida qatnov qismi ustida amalga oshiriladi. Buning uchun chorraha yoki tutashma mintaqasida yo'l belgi chizig'i yordamida (1.14.3. belgisi) piyodalar o'tish joyi belgilanib, ularning harakatini tartibga solish uchun boshqa yo'l belgilari (1.20; 5.16.1. va 5.16.2.) va piyodalar svetofori yoki transport svetoforlaridan foydalaniladi. Hozirgi kunda O'zbekistonning ko'pchilik shaharlarida piyodalar harakati shu tamoyil bo'yicha tashkil etilgan.

Uchinchi tamoyil avtomobil yo'llari aholi yashash joylaridan o'tganda va shaharlardagi mahalliy ahamiyatdagi ko'chalarda qo'llaniladi. Bu turdagi piyodalarning harakatini tashkil etishda boshqarilmaydigan chorraha va tutashmalarda piyodalarning o'tish joylari 1.14. yoki 1.14.2. yo'l belgi chizig'i va 1.20; 5.16.2. yo'l belgilari bilan jihozlanadi. Chorrahalar va tutashmalar oralig'ida piyodalar trotuar bo'ylab yoki avtomobil yo'lining yoqasidan bir yoki ikki taraflama harakatlanishlari mumkin. Bunday harakat tashkil qilingan chorrahalarida va yo'l bo'laklarida piyodalar transport vositalarining harakatlanishiga har taraflama salbiy ta'sir ko'rsatib, ko'plab Yo'l transport hodisalar vujudga kelishiga, shuningdek, transport vositalari tezligi pasayishiga sababchi bo'ladilar.

Avtomobil yo'llarining aholi punktlaridan o'tgan uchastkalarida harakatlanish uchun birmuncha noqulayliklar vujudga keladi. Ular asosan mahalliy harakatning ko'pligi, piyodalarning harakati, jamoat transportlarining to'xtash joylari mavjudligi, yo'l yaqinida joylashgan har xil binolar borligi «tranzit» avtomobillarining o'tishiga katta halal beradi.[7, C.124]

O'zbekiston yo'l tarmoqlarining 55-95%i aholi yashaydigan punktlardan o'tgan bo'lib,

Rossiya va Ukraina yo'l tarmoqlaridagi xuddi shunday ko'rsatkichga nisbatan 2-2,5 barobar ko'p demakdir [8, C.235].

Harakat miqdori aholi yashaydigan joydan o'tgan uchastkalarda 8-15, ayrim hollarda esa 20 ming avt/sut. bo'lishi mumkin. Jamlovchi halokatlik koeffitsientlar yig'indisi ba'zi bir hollarda 180-350 miqdorga etadi yoki bu me'yordagi ko'rsatkichdan 4,5-7 marta ko'pdir. Yana shuni aytib o'tish kerakki, Toshkent viloyatida avtomobil yo'llari yoqasida aholi punktlarining joylashib borishini 1960-1996 y. ichida tahlil qilganimizda aholi punktining yo'l yoqasida yildan-yilga o'sib borishi yo'lning ahamiyatiga qarab 1,5-4,0 % tashkil qilar ekan.[9, C.99]

Avval aytib o'tganimizdek, O'zbekiston yo'llarida transport oqimida avtomobil transporti bilan traktorlar va qishloq xo'jalik mashinalari birgalikda harakat qilishi natijasida ma'lum qiyinchiliklar tug'iladi, aholi yashaydigan uchastkalarda esa bu noqulaylik ortadi.

XULOSA

Xulosamiz shundan iboratki yo'l harakati xavfsizligini boshqarish mohiyati va asosiy tushunchalari to'grisidagi umumiy ma'lumotlar keltirib o'tildi yani yo'l harakati xavfsizligi to'grisidagi qonunda ko'rsatilgan asosiy tushunchalar va atamalar hamda O'zbekiston Respublikasi hududida harakatlanish xavfsizligini ta'minlash yo'l-transport hodisalarning oldini olish va bu borada yagona davlat siyosatini yuritishdagi qonunlar muhokama qilingan.

Yo'l harakati xavfsizligi muammolarining umumiy tahlili keltirilgan yani Dunyoda har yili taxminan 1,3 million kishi yo'l-transport hodisalarida halok bo'ladi; yana 40-50 million kishi turli darajadagi tan jarohati olgan va yaralangan yo'l-transport hodisalarining ulushi dunyo aholisining umumiy zararining 2,1% dan ortig'ini tashkil qiladi. Yo'l-transport hodisalari o'lim sabablarining o'ntaligiga kiradi va JSST o'lim darajasida faqat eng og'ir ommaviy kasalliklar (yurak tomirlari, qon tomirlari, o'pka kasalliklari, OIV / OITS, saraton) va qurolli to'qnashuv, tabiiy va texnogen falokatlar, o'z joniga qasd qilish yoki jinoiy namoyishlar kabi omillardan ancha ustun turadi.

FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR

1. Хаккулов.К «Science and education in the modern world: challenges of the xxi century» материалы V Международной науч-прак. Конф. (Педагогические науки, III том) 208-212стр Пиедалар ўтиш жойида янги тақиқловчи йўл белгиларини жорий этиш.
2. Dalziel J, Job S. Taxi Drivers and Road Safety: A Report to the Federal Office of Road Safety 1997b. Retrieved on May 23, 2020.Available at: https://www.infrastructure.gov.au/roads/safety/publications/1997/pdf/taxi_drivers.pdf
3. Хаккулов.К Международный научный журнал «Вестник науки» № 6 (27) Том 2 Толятти июнь 2020 г. (ежемесячный научный журнал) 66-72 стр Меры по предупреждению дорожно-транспортных происшествий с переходами.
4. Хаккулов.К Международный научный журнал «Вестник науки» № 1 (34) Том 4 Толятти январь 2021 г. (ежемесячный научный журнал) 232-235 стр Безопасности дорожного движения на дорогах республики узбекистан.
5. Agzamov, J., Hamraqulov, Y., & Baratov, I. (2021). Jizzax shaxrining magistral

kochalarida harakat xavsizligini tahlil qilish. Academic research in educational sciences, 2(6), 363-368.

6. Azimov, A., & Muxtarov, A. (2021). Yo'lovchi tashuvchi avtotransport korxonalarining samaradorligini belgilovchi omillar tahlili. Academic research in educational sciences, 2(4), 1395-1340.

7. Murtazakulovich, H. Y., & Qo'chqorovna, Y. M. (2021). Yer usti transport tizimlarida tashishni tashkil etishda yuksiz qatnovlarni optimal rejalashtirish. Oriental renaissance: Innovative, educational, natural and social sciences, 1(1).

8. Umirov, I., Turushev, S., & Ravshanov, F. (2021). Йўл бўлакларининг ҳаракатланиш хавфсизлигига таъсирини таҳлил қилиш. Academic research in educational sciences, 2(2).

9. Бобожонов, Р. Т., Товбоев, Б. Х., Бозоров, Х. А., Юсупов, Ж. М., & Кулмурадов, Д. И. (2015). Разработка состава высокопрочного, качественного асфальтобетона. Молодой ученый, (3), 97-100.

10. Мирзабеков, М. С. (2016). Особенности режима и безопасности движения на горных автомобильных дорогах Узбекистана. Молодой ученый, (7-2), 64-67.

11. Мирзабеков, М. С. (2021, May). Оценки безопасности дорожного движения на горных автомобильных дорог. In The XII International Science Conference «Current issues, achievements and prospects of Science and education», May 03–05, 2021, Athens, Greece. 280 p. (p. 261).

12. Мирзабеков, М. С. (2021, May). Повышение активной безопасности автомобилей с применением вакуумных насосов. In The XII International Science Conference «Current issues, achievements and prospects of Science and education», May 03–05, 2021, Athens, Greece. 280 p. (p. 257).

13. Нуруллаев, У., Отакулов, З., & Эгамназаров, Н. (2021). Қиш мавсумида автомобиль йўлларининг ўтказиш даражасига қўйиладиган талаблар. Academic research in educational sciences, 2(2).