

ТОШКЕНТ ШАҲРИ КЎЧАЛАРИДА ТАРТИБГА СОЛИНМАГАН ПИЁДАЛАР ЎТИШ ЖОЙИДА ЙЎЛ-ТРАНСПОРТ ҲОДИСАЛАРИНИНГ ОЛДИНИ ОЛИШ

Бахтиёр Рахмат

Тошкент давлат транспорт университети

Эркинжон Абдусаматов

Тошкент давлат транспорт университети

Шамшир Шерматов

Тошкент давлат транспорт университети

Аннотация: Ушбу мақола ҳозирги замон талабларидан келиб чиққан ҳолда, Тошкент шаҳри кўчаларида тартибга солинмаган пиёдалар ўтиши жойида йўл-транспорт ҳодисаларининг пиёдалар иштирокида ошиб бориши ва энг ачинарлиси ЙТХ оқибатида аянчли “ўлим” билан тугаётган ҳодисаларнинг кўпайиши, жумладан пойтахтимиз кўчаларидаги пиёдалар иштирокидаги йўл-транспорт ҳодисаларини олдини олиш ҳамда уни камайтириш чора-тадбирлари ҳақида.

Abstract: Based on the requirements of the present time, this article focuses on the increase of traffic accidents involving pedestrians at unregulated pedestrian crossings on the streets of Tashkent, and the most regrettable increase in the number of accidents resulting in tragic "deaths", including the prevention of traffic accidents involving pedestrians on the streets of our capital. and measures to reduce it.

Калит сўзлар: тартибга солинмаган пиёдалар ўтиши жойи, бахтсиз ҳодиса, ҳаракат хавфсизлиги, ҳаракатни нотўғри ташкил этиши, тезликка риоя этмаслик, мавжуд инфратузилма.

Key words: unregulated pedestrian crossing, accident, traffic safety, improper organization of traffic, speed violation, existing infrastructure.

Охириги йилларда Тошкент шаҳри кўчаларида тартибга солинмаган пиёдалар ўтиш жойида йўл-транспорт ҳодисаларининг пиёдалар иштирокида ошиб бориши ва энг ачинарлиси ЙТХ оқибатида аянчли “ўлим” билан тугаётган ҳодисаларнинг кўпайиши кузатилмоқда. Тартибда солинмаган пиёдалар ўтиш жойларида ҳаракат хавфсизлигини яхшилаш ва бу ерларда содир этилаётган йўл-транспорт ҳодисаларининг олдини олиш учун бир неча хил усуллари мавжуд бўлиб, шулардан биттаси пиёдалар ўтиш жойида пиёдалар пайдо бўлганда йўл ҳаракати иштирокчиси бўлган ҳайдовчини олдиндан хабардор қилиш – бу пиёдалар ўтиш жойини куннинг, ҳафтанинг, ойнанинг ва йилнинг қайси вақти бўлишидан қаттиқ назар, ҳайдовчига ўша ерни тўлиқ ёритиб бериш, шунингдек тўлиқ маълумот билан таъминлаш ва яқинлашиб келаётган транспорт воситасига қараган светофор сигналени LED светофори ойнасининг ёруғида рухсат берувчидан тақиқловчига ўзгаради . Бу қурилма йўл қатнов қисмининг устига ўрнатилади.



Бу ҳар томонлама йўлнинг қатнов қисми неча қатордан /2 ёки ундан ортиқ/ иборат бўлишидан қатъий назар йўл ҳаракати иштирокчи /ҳайдовчи, пиёда ва йўловчи/лари, айниқса ҳайдовчига қулайлик яратади. Олдинда ҳаракатланиб кетаётган автобус ёки катта габаритли юк автомашиналари томонидан орқа томонда ҳаракатланиб келаётган енгил транспорт воситаларига ҳеч қандай тўсиқ бўла олмайди.



Тошкент шаҳри кўчаларида пиёдалар иштирокида 2022 йилнинг 9 ойи давомида 414 та йўл-транспорт ҳодисаси содир этилган бўлиб, 2021 йилнинг 9 ойида 424 та йўл-транспорт ҳодисаси содир бўлган бу кўрсаткич фоиз ҳисобида -10 / -2,4 ни ташкил

этади. Шундан : ЙТХ оқибатида ҳалок бўлган пиёдалар сони 54 / 76 ни, жароҳат олганлар эса ўз навбатида 9/ 2,3 ни ташкил этади. Масалан :

2022 йилнинг 24 сентябрь куни соат 20.45 лар атрофида Тошкент шаҳри Олмазор туманида КХАЙ кўчаси “Гранд-Мир” меҳмонхонаси қаршисида “Нексия-3” русумли автомобиль ҳайдовчиси ҳаракат давомида тартибга солилмаган пиёдалар ўтиш жойидан ўтаётган 2 нафар пиёдаларни кўрмай қолиши оқибатида уриб юборади ва ЙТХ содир этади. Натижада 1 нафар пиёда касалхонада вафот этади ва иккинчиси жароҳат олади. Ушбу ЙТХсини сабабини кўриб чиқилса, аввалом бор ҳайдовчи тартибга солилмаган пиёдалар ўтиш жойидан ўтаётган пиёдаларни кўрмай қолиши, йўл чизикларининг ўчиб кетганлиги ва куннинг қоронғи тушган вақти содир этилганлигини гувоҳ бўламиз.

Сингапур полициясининг 2022 йилнинг 08 сентябрь кундаги маълумотида кўра, ўтган ярим йиллик даврида ўлим билан боғлиқ ЙТХ лари ўтган 2021 йилнинг шу даврига қараганда 52 тадан 44 тага камайган. Ўлганлар сони 22 % дан кўпроққа камайган, ўтган йилнинг биринчи олти ойида 58 тадан жорий йилнинг шу давридаги 45 тага етган. Аммо жароҳатлар ёки ўлимга олиб келган йўл-транспорт ҳодисаларининг умумий сони 2021 йилнинг биринчи ярмидаги 3.012 тадан жорий йилнинг шу давридаги 3.159 тага етиб, яъни 4,9 % га ошган. Жароҳатланган ва ҳалок бўлганларнинг умумий сони ҳам 3,3 % га ўсган, 2021 йилнинг биринчи олти ойида 3,669 нафардан 2022 йилнинг шу давридаги 3,791 нафарга етди. Хавфсиз бошқарув чорраҳалари юмша-тилганлиги сабабли кўпроқ фаолиятнинг қайта тикланиши 2022 йилнинг биринчи ярмида транспорт хажмининг ошишига олиб келган. Хавфсиз бошқарув чорраҳаларини янада енгиллаштириш билан Йўл полицияси йўл ҳаракати хавфсизлиги бўйича шахсий таълим ва жалб қилиш бўйича кўпроқ сайи-ҳаракатларни тиклади. Жорий йилнинг биринчи ярмида Сингапур йўлларида содир бўлган ЙТХларида камроқ одам ҳалок бўлган бўлса-да, пиёдалар ўлими сони ўтган йилга нисбатан деярли икки баравар кўпайган.

Шунингдек, Россия Федератив давлатининг Ростов вилоятида тартибга солилмаган пиёдалар ўтиш жойида пиёдалар билан содир этилаётган йўл-транспорт ҳодисалари юқори даражада қолмоқда. Тартибга солилмаган пиёдалар ўтиш жойида пиёдалар ҳаракати хавфсизлигини оширишнинг тақдим этилган усули долзарблиги, бахтсиз ҳодисаларнинг умумий сони орасида “биринчи” етакчи ўринлардан бири пиёда билан тўқнашувидир. Шу сабабли, пиёдалар ўтиш жойларида йўл ҳаракати хавфсизлигини ошириш соҳасидаги ҳар қандай иш долзарбдир. Пиёдалар ўтиш жойи бўйлаб ҳаракатланишда пиёдалар хавфсизлигини оширадиган қурилмалар учун ишларнинг таҳлили ва патент қидируви бундай қурилмаларнинг ассортиментини кенгайтириш зарурлигини кўрсатди.

Хулоса қилиб айтганда тартибга солилмаган пиёдалар ўтиш жойида пиёдалар иштирокида содир этилаётган йўл-транспорт ҳодисаларнинг ошиб бораётганлиги, ушбу мавзу ҳозирги кунга қадар бутун дунё учун долзарблигича қолаётганлиги,

юқорида қайд этганимиздек, Сингапур ва бошқа давлатларда ҳам ҳозирги кунда ушбу муаммо энг асосий долзарблигини кўриш мумкин.

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 ташкил 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 ЙХХБ статистика маълумотлари @Militsiya_Uzb.
10. <https://cyberleninka.ru/article/n/haydovchilarni-tayyorlashda-raqamli-o-zbekiston-2030-dasturini-joriy-etish>
11. <http://innosci.org/index.php/IJSES/article/view/151>
12. <http://innosci.org/index.php/IJSES/article/download/149/125>
13. <http://nauchniyimpuls.ru/index.php/noiv/article/view/1279>
14. <http://sciencebox.uz/index.php/jars/article/view/2785>
15. <https://cyberleninka.ru/article/n/y-llarda-transport-o-imini-bosh-arish-va-y-l-transport-odisalarini-kamaytirilishiga-aratilgan-choralar>
16. <https://in-academy.uz/index.php/ejar/article/view/108>