ANDIJON VILOYATIDA YO‘L HARAKATI HODISALARI TAHLILI

Muqimova Davlatxon Karimovna
Andijon Davlat Texnika Instituti, “Transport vositalari muhandisligi” kafedrasi dotsenti, t.f.f.d.(PhD)
Tel.: +99897 995 53 83
E-mail: kosidavl28@gmail.com
https://orcid.org/0000-0002-1080-3048

Annotatsiya. Ushbu maqolada yo‘l harakati xavfsizligini baholashda hisobga olinadigan omillar keltirilgan hamda “xavf omili” haqida bayon etilgan. Shuningdek Andijon viloyati hududidagi ob’yektiv va sub’yektiv sabablari ko’rib chiqilgan va tahlil qilingan.

Kalit so‘zlar: yo‘l harakati, harakat xavfsizligi, xavf omili, ob’yektiv va sub’yektiv sabablar, baxtsiz hodisalar.

Аннотация. В этой статье перечислены факторы, которые следует учитывать при оценке безопасности дорожного движения, а также описан “фактор риска”. Также были рассмотрены и проанализированы объективные и субъективные причины на территории Андижанской области.

Ключевые слова: дорожное движение, безопасность движения, фактор риска, объективные и субъективные причины, аварии.

Annotation. This article lists factors to consider when assessing road safety and describes a” risk factor". Also, the objective and subjective reasons in the territory of Andijan region are considered and analyzed.

Keywords: traffic, traffic safety, risk factor, objective and subjective causes, accidents.

Kirish

Avtomobil yo‘llarida harakatlanish ko‘pchilik odamlarning har kuni bajaradigan tavakkal harakatidir. Turli xil yo‘ldagi harakatdan jarohat olish xavfini solishtirish qiyin. Birinchidan, turli faoliyatdagi jarohatlar soni to‘g‘risida yetarlicha ishonchli ma’lumotlar yo‘q, ikkinchidan, faoliyatning o‘zi juda xilma-xildir. Turli tadbirlarning yagona umumiy tomoni shundaki, ular vaqt talab etadi. Faoliyatlar bo‘yicha xavfning yagona umumiy o‘lchovi bor, bu “o‘lim soni/soat”. Har xil faoliyat turlarida sodir bo‘lgan hodisalarning nomukammalligi tufayli soatiga jarohatlanganlar sonini taqqoslash qiyin. Yo‘l harakati xavfsizligini tavakkalchilik nazariyasi nuqtai nazaridan baholash imkoniyati taklif etiladi.

Halokatlarning haqiqiy sabablari haqida hali yetarli ma’lumot yo‘q va shuning uchun qaysi qarshi choralar yaxshiroq ekanligi haqida ma’lumot yo‘q. Qoida tariqasida, baxtsiz hodisada birgalikda harakat qiladigan va sabablarning alohida tarkibiy qismlarining ahamiyatini baholashni qiyinlashtiradigan sabablar

ISSN 3030-3907

majmuasi. O‘z-o‘zidan ma'lumki, muammoni hal qilish uchun uning sabablarini tushunish kerak. Biroq, sabablar to‘g‘risida ishonchli va aniq ma'lumotga ega bo‘lish har doim ham mumkin ekanligini aytish mumkin emas. Bundan tashqari, aniqlangan sabablarni yo‘q qilish yoki inson nazorati ostiga olish mumkinligini ham aytish mumkin emas. Bu, albatta, yo‘ltransport hodisalariga qarshi samarali choralar izlash umidsiz degani emas. Ko‘rilayotgan choratadbirlar keng ko‘lamli muammolarni hal qilishga, birinchi navbatda, hodisalarning yuzaga kelishiga yoki ularning jiddiyligini oshirishga yordam beradigan barcha omillarni bartaraf etishga qaratilgan bo‘lishi kerak [1].

Har bir hodisa o‘ziga xos sabablar to‘plamidan kelib chiqadi. Baxtsiz hodisalarning o‘zlari bo‘lgani kabi, baxtsiz hodisalar sabablarining turli xil kombinatsiyalari mavjud. Biroq, bu har bir xavf omili boshqalar kabi keng tarqalgan degani emas. Ba’zi xavf omillari boshqalarga qaraganda tez-tez uchraydi va hal qiluvchi ahamiyatga ega. Biz kamdan-kam hollarda qaysi sabab eng muhim yoki individual hodisaga asosiy hissa qo‘shuvchi ekanligi haqida ishonchli va aniq xulosalar chiqara olamiz. Baxtsiz hodisani faqat ko‘plab mumkin bo‘lgan omillarni tahlil qilish orqali tushuntirish mumkin. Xavf omillari - bu baxtsiz hodisa ehtimolini oshiradigan barcha omillar. Bunday omillarni o‘rganib, g‘ayritabiiy darajada ko‘p miqdordagi baxtsiz hodisalarni qanday holatlarga olib kelishini tushunish mumkin. Bir vaqtning o‘zida paydo bo‘ladigan xavf omillari qanchalik ko‘p bo‘lsa, baxtsiz hodisa ehtimoli shunchalik yuqori bo‘ladi. Qaysi xavf omillari bir vaqtning o‘zida paydo bo‘lishi qisman tasodifga, qisman yo‘lning noto‘g‘ri dizayniga va qisman yo‘l foydalanuvchisining xattiharakatiga bog‘liq bo‘lishi mumkin. Xavf omillarini qanchalik ko‘p bilsak, baxtsiz hodisalar sonini shunchalik yaxshi bashorat qilishimiz mumkin. Biroq, biz hech qachon vaqt va makonga asoslanib, bitta voqeani bashorat qila olmaymiz. Voqea aynan qachon va qayerda sodir bo‘lishi tasodifga bog‘liq. Shuning uchun, yo‘l harakati xavfsizligini o‘rganishda biz statistik sabab - xavf omili tushunchasi bilan ishlaymiz. Sababning turli tushunchalarini qo‘llashda yuzaga kelishi mumkin bo‘lgan tushunmovchiliklarni oldini olish uchun biz doimiy ravishda "xavf omili" tushunchasidan foydalanamiz. Bu omil baxtsiz hodisa yoki shikastlanish ehtimolini ko‘rsatadi. Bunday omillar baxtsiz hodisalar sodir bo‘lishi uchun zarur yoki yetarli shartlar sifatida tushunilmasligi kerak.

MUHOKAMA VA NATIJALAR. Yo‘l harakati xavfsizligi muammosining ijtimoiy ahamiyati, birinchi navbatda, jamiyatga tuzatib bo‘lmaydigan zarar yetkazadigan inson yo‘qotishlarini maksimal darajada cheklashdir. Yo‘l harakati xavfsizligini ta’minlash muammosini hal qilish ko‘plab omillar bilan bog‘liq bo‘lib, ular orasida quyidagilar muhimdir: birinchidan,

ISSN 3030-3907

ta’mirlash xizmati tomonidan yo‘lning transporteksploatatsiya xususiyatlarini (tekisligi, mustahkamligi, qoplamali shinaning yopishish koeffitsiyenti) harakat qilish sharti bilan talab qilinadigan texnik xizmat ko‘rsatish va saqlash, ikkinchidan, baxtsiz hodisa sabablarini hisobga olish va tahlil qilish statistikasini takomillashtirish. Hozirda asosiy muammo transport xavfsizligi va birinchi navbatda yo‘l harakati xavfsizligi bo‘yicha chora-tadbirlar majmuini amalga oshirishdir. Yo‘l harakati xavfsizligini oshirish sohasida yo‘l-transport hodisalarida halok bo‘lganlar sonini kamaytirish vazifasi qo‘yilgan. Shaharlarda metro liniyalari, tramvay, trolleybus, velosiped yo‘llari kabi muqobil avtomobil transportidan foydalanish taklif etiladi. Statistikaga ko‘ra, transport kompleksi tarkibiy qismlarining ta’siri ma’lum: haydovchi–avtomobil–yo‘l baxtsiz hodisalar sonining paydo bo‘lishi turli xil [4].

Yo‘l transport hodisalarida halok bo‘lganlar soni, jarohat olganlar soni 100 000 ming aholiga nisbatan Andijon viloyatida qiyosiy tahlil o‘tkazildi.

1-jadval

Andijon viloyatida 2024 yil 12 oy davomida tumanlar kesimida sodir etilgan yo‘l transport hodisalari har 100000 aholiga nisbatan tahlili.

T/R	Hudud	Umumiy har 100 000 ming aholiga nisbatan			O‘lim bilan bog‘liq har 100 000 ming aholiga nisbatan			Tan jarohati bilan bog‘liq har 100 000 ming aholiga nisbatan		
		2024	Aholi soni	%	2024	Aholi soni	%	2024	Aholi soni	%
1	Andijon sh.	144	483 875	29,8	12	483 875	2,5	132	483 875	27,3
2	Andijon t.	50	287 549	17,4	16	287 549	5,6	34	287 549	11,8
3	Oltinko‘l t.	69	192 615	35,8	8	192 615	4,2	61	192 615	31,7
4	Ulug‘nor t.	23	63 925	36,0	7	63 925	11,0	16	63 925	25,0
5	Baliqchi t.	51	216 681	23,5	10	216 681	4,6	41	216 681	18,9
6	Izboskan t.	46	256 301	17,9	10	256 301	3,9	36	256 301	14,0
7	Paxtaobod t.	23	209 589	11,0	5	209 589	2,4	18	209 589	8,6
8	Asaka t.	78	356 454	21,9	20	356 454	5,6	58	356 454	16,3

ISSN 3030-3907

9	**Bo‘ston t.**	5	78 202	6,4	2	78 202	2,6	3	78 202	3,8
10	**Marhamat t.**	37	187 071	19,8	5	187 071	2,7	32	187 071	17,1
11	**Shaxrixon t.**	43	325 910	13,2	11	325 910	3,4	32	325 910	9,8
12	**Xonobod t.**	7	45 928	15,2	2	45 928	4,4	5	45 928	10,9
13	**Jalaquduq t.**	22	199 511	11,0	6	199 511	3,0	16	199 511	8,0
14	**Qo‘rg‘ontepa t.**	30	231 247	13,0	7	231 247	3,0	23	231 247	9,9
15	**Xo‘jaobod t.**	47	120 560	39,0	12	120 560	10,0	35	120 560	29,0
16	**Buloqboshi t.**	24	153 613	15,6	3	153 613	2,0	21	153 613	13,7
JAMI:		**699**	3409031	**20,5**	**136**	3409031	**4,0**	**563**	3409031	**16,5**

Bunday tahlilni rivojlangan mamlakatlarga nisbatan solishtirib bo‘lmaydi chunki rivojlangan mamlakatlarda yo‘l tarmog‘i transport sifati ko‘rsatkichlaridan ancha yuqori. Agar baxtsiz hodisalar soni tashilgan yukning og‘irligi, tashilgan yo‘lovchilar soni, avtoulov darajasi, 100 ming aholiga to‘g‘ri keladigan qurbonlar soniga bog‘liq bo‘lsa, bu yanada ob’yektiv bo‘ladi.

2-jadval

Andijon hududida 22024 yillari 12 oy davomida sodir etilgan yo‘l-transport hodisalarini ob’yektiv va sub’yektiv sabablari bo‘yicha tahlili

Kelib chiqish sabablari			
Ob‘yektiv sabablar		**Sub‘yektiv sabablar**	
To‘qnashuv	210 (30%)	Belgilangan tezlikka rioya qilmaslik	212 (30%)
Ag‘darilish	22 (3,1%)	Svetofor yoki yo‘l belgisiga rioya qilmaslik	47 (6,7%)
Piyodani urib yuborish	356 (51%)	Oraliq masofani saqlamaslik	53 (7,6%)
Velosipedchini urib yuborish	139 (20%)	Uhlab qolish, charchoq	23 (3,3%)

ISSN 3030-3907

To‘siqqa urilish	18 (2,6%)	Yo‘nalishni o‘zgartirish	43 (6,2%)
Turgan transport vositasga urilish	1 (0,14%)	Qarama – qarshi yo‘nalishda harakatlanish	55 (7,9%)
Hayvon va ot aravani urib yuborish	1 (0,14%)	Chorraxada harakatlanish qoidalariga rioya qilmaslik	5 (0,72%)
Boshqa obyektiv sabablar	2 (0,28%)	Boshqa sub’yektiv sabablar	7 (1%)

“Barcha baxtsiz hodisalarning 80-90 foizi inson xatosi tufayli sodir bo‘ladi” degan tushunchaning mumkin bo‘lgan talqini shundan iboratki, baxtsiz hodisalarning 80-90 foizi yo‘l harakati qoidalari va yo‘l harakati qoidalarini buzadi. Bunday natija kutilmagan emas. Siz, masalan, mashina haydovchisi qizil chiroqqa o‘tib ketgan, tezlik chegarasidan oshib ketgan va harakatlanish taqiqlangan hududga kirib ketgan, yo‘l va boshqalar deb taxmin qilishingiz mumkin.

Ma’lumki, yo‘l harakati qoidalarini buzish juda keng tarqalgan hodisa. Aksariyat hollarda bunday qoidabuzarliklar hodisalarga olib kelmaydi. Biroq, ularning ko‘pchiligida qonunbuzarliklar isbotlanishi juda shubhali. Hodisa uchun qonuniy javobgarlikka tortish uchun davlat yo‘l inspektsiyasi yo‘l harakati qoidalari buzilgan yoki buzilganligini aniqlashi kerak. Qoida tariqasida, nizolarni keltirib chiqarmasdan, kompensatsiya bo‘yicha mumkin bo‘lgan da’volarni hal qilish uchun yuridik javobgarlik zarur. Biroq baxtsiz hodisalar uchun javobgarlikning qonuniy shartlarini aniqlash baxtsiz hodisalarning "sabablarini" aniqlash bilan bir xil emas. Shu sababli, haydovchilar baxtsiz hodisalarning aksariyati uchun qonuniy javobgarlikka tortilsa, bu baxtsiz hodisalarning eng muhim omillari haydovchilarning individual xususiyatlari bilan bog‘liqligini anglatmaydi. Albatta aytishimiz mumkinki, yo‘l harakati qatnashchilari tashqi omillardan qat’i nazar, harakatdagi har bir vaziyatdan xabardor bo‘lishlari shart. Bu qonunga muvofiq yo‘l harakati ishtirokchisining burchi va javobgarligi hisoblanadi. Baxtsiz hodisalarning oldini olish uchun barcha mas’uliyat yo‘l harakati qatnashchilari zimmasiga tushadi. Bu axloqiy va huquqiy nuqtai nazardan baho. Biz tadqiqotchilar sifatida bunday bahoni na tasdiqlay, na rad eta olmaymiz [2,3].

Xulosa

Yuridik jihatdan foydali va zarur bo‘lgan ayb va javobgarlikni baholash va baxtsiz hodisalar qanday sodir bo‘lishini va ularni qanday oldini olish

ISSN 3030-3907

mumkinligini bilish uchun foydali va zarur bo‘lgan xavf omillarini o‘rganish o‘rtasida aniq farq qilish kerak.

ADABIYOTLAR

1. Иванов, В. В. Сравнительный анализ международных статистических данных о дорожно-транспортных происшествиях / В. В. Иванов // Сб. науч. трудов МАДИ (ТУ). - М.: МАДИ (ГТУ), 2000.-С . 111-120.
2. Иванов, В. В. Исследование уровней аварийности на автомобильных дорогах различного типа и в эталонных дорожных условиях / В. В. Иванов // Труды ГП РосдорНИИ. - М., 2000. -Вып. 10.-С . 64-69.
3. www.cemt.org.
4. Кельмен И.И., Выльховський Э.К., Рахубовський Н.К.. Шляхи адаптации суспильства до темпив пришвидшенои автомобилизации населення Украини // Автошляховик Украини. – № 4. – 2005. – С. 10 – 14.

ISSN 3030-3907