АНАЛИЗ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ С УЧАСТИЕМ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ И ПЕШЕХОДОВ В ГОРОДЕ ТАШКЕНТЕ

[1]Ўроқов Аслиддин Хушвақтович, [2]Полатов Баходир Бахтиёрович
[1]Ташкентский государственный транспортный университет,
[2]Академии МВД Республики Узбекистан, преподаватель

Аннотация: *В статье представлен анализ дорожно-транспортных происшествий в Ташкенте по видам, а также распределение ДТП с участием пешеходов по часам суток, сезонам года и дням недели. На основе полученных данных изучены основные причины аварий.*
Ключевые слова: *дорожно транспортное происшествие, водитель, пешеход, столкновение, опрокидывание, наезд на барьер, наезд на пешехода, наезд на мотоциклиста.*

ANALYSIS OF ROAD ACCIDENTS INVOLVING VEHICLES AND PEDESTRIANS IN THE CITY OF TASHKENT

[1]Rokov Asliddin Khushvaktovich, [2]Polatov Bakhodir Bakhtiyorovich
[1]Tashkent State Transport University,
[2]Academy of the Ministry of Internal Affairs of the Republic of Uzbekistan

Abstract: *The article presents an analysis of road traffic accidents in Tashkent by type, as well as the distribution of road accidents involving pedestrians by hours of the day, seasons of the year, and days of the week. The main causes of accidents are studied on the basis of the obtained data.*
Keywords: *road traffic accident, driver, pedestrian, collision, overturn, hitting a barrier, accident with pedestrian, accident with motorcyclist.*

Дорожные происшествия происходящие в автомобилных дорогах деляться на следующие виды:

- столкновение двух транспортных средств или столкновение транспортного средства с подвижным железнодорожным составом;
- опрокидывание, переворот транспортных средств (при условии что они не вызваны другими видами аварий;
- наезд на стоящее транспортное средство (в том числе на наезд прицеп или полуприцеп;
- наезд транспортных средств на препятствие;
- наезд или сбивание пешехода транспортным средством;
- наезд или сбивание велосипедиста транспортным средством;
- наезд или сбивание мотоциклиста транспортным средством;
- наезд или сбивание животных транспортными средствами и другие виды дорожно-транспортных происшествий (далее - ДТП). К последнему виду ДТП относятся случаи падения пассажиров внутри транспортного средство или из них, сход трамвая с рельсов, повреждения людей или транспортных средств в результате падения груза. [1]

В таблице-1 показано процентное распределение аварий, произошедших в городе Ташкенте за 2016-2021 годы по видам ДТП.
На 1-рисунке показано распределение ДТП по видам произошндших в городе Ташкенте.

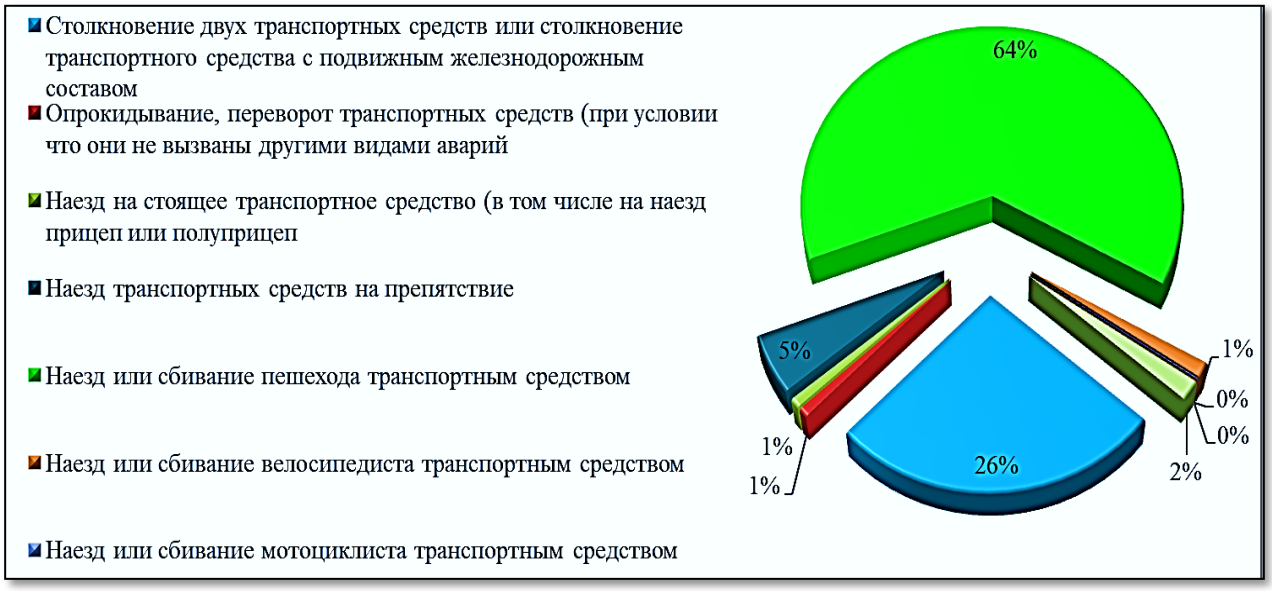

Рисунок 1: Распределение дорожно транспортных происшествий в городе Ташкенте по видам

Таблица-1

Виды ДТП/Годы	2021	2020	2019	2018	2017	2016
Столкновение ТС	33,95	28,3	26,6	24,3	21,24	24,2
Опрокидывание ТС	0,43	1,01	0,53	0,81	0,99	1,03
Наезд на стоящее ТС	1,85	1,68	0,98	0,32	0,06	0,11
Наезд на препятствие	3,71	7,07	6,65	4,54	4,66	4,6
Наезд на пешехода	57,06	57,1	63,12	67,7	70,56	66
Наезд на велосипедиста	1,43	3,37	0,89	0,65	0,81	0,75
Наезд на мотоциклиста	0	0,22	0	0,16	0	0
Наезд на животных	0	0	0	0	0	0
Другие виды ДТП	1,57	1,23	1,24	1,46	1,68	3,28

Согласно статистическим данным, 65 % от общего числа ДТП, произошедших в городе Ташкенте, приходится на случаи наезда транспортных средств на пешехода. Мы видим, что на следующем месте с 25% находятся случаи столкновений транспортных средств.

Хотя динамика дорожно-транспортных происшествий за 2016-2021 годы несколько снизилась, количество дорожно-транспортных происшествий с участием пешеходов в Ташкенте остается высоким. В 2018 и 2019 годах наблюдается снижение динамики ДТП с участием пешеходов, но причина этого связана с увеличений профилактических мероприятий и отдельных видов штрафов при деятельности ГСБДД, также это связано с увеличением числа столкновений транспортных

средств. Анализ приведенных данных показывает, снижения дорожно-транспортных происшествий с участием пешеходов, но процент от общего числа дорожно-транспортных происшествий сохраняется и динамика снижения этого процесса очень низкая. [2]

Обобщая эти обстоятельства, можно сделать вывод, что текущие показатели безопасности дорожного движения в г.Ташкенте недостаточны, и, несмотря на то, что в эти периоды в несколько раз увеличилось количество автотранспорта и населения (в среднем 50 000 человек в год), не проведены соответствующие изменения городских улицах. Анализ полученных данных показывает, что, несмотря на проводимые в последние годы организационно-пропагандистские и контрольные мероприятия, динамика ДТП с участием пешеходов в городе Ташкенте остается неизменной. С целью определения в течение 2018-2021 годах наиболее опасных часов суток были проанализированы случаи наезда транспортных средств на пешехода в городе Ташкенте в периуде за каждый час суток.

На основании полученных данных мы можем разделить часы суток на следующие пять групп:

1. **Самое опасное** время с 18:00 до 21:00;
2. **Опасное** время с 11:00 до 14:00 и с 21:00 до 22:00;
3. **Среднее опасное** время с 7:00 до 10:00, с 14:00 до 17:00 и с 22:00 до 24:00;
4. Время **низкого опасности** с 0:00 до 1:00, с 13:00 до 2:00, с 4:00 до 7:00;
5. С 2:00 до 4:00 относительно **безопасное** время.

Изучено месячное и сезонное распределение случаев наезда транспортных средств на пешеходов в разные периоды года в городе Ташкенте.

Определенные данные показывают, что за рассматриваемый период большое количество случаев наезда пешеходов со стороны транспортных средств в городе Ташкенте приходится на **осенние** и **весенние** месяцы. Эти случаи можно объяснить значительным увеличением в эти периды потока транспортных средств и пешеходов въезжающих в город. Несмотря на близость показателей в летние и весенние месяцы интенсивность транспортных средств в городе определенной степени снижается, то есть в этот период многие люди совершают поездки на загород. Несмотря на относительно короткую продолжительность зимнего сезона в нашей республике, в это время года наблюдается высокое количество аварий из-за ухудшения дорожных условый. [3]

Месяцы года можно разделить по степени риска следующим образом:

1. Самые опасные месяцы – октябрь, ноябрь и декабрь;
2. Опасные месяцы – апрель, июль, август и сентябрь;
3. Средний риск – февраль, март и май;
4. Менее опасные – январь и июнь.

У многих людей профессия и род деятельности тесно связаны друг с другом, то есть продуктивность труда в течение недели меняется с определенной закономерностью. Этот закон заключается в следующем. В течение первых двух дней продуктивность человека находится в процессе роста. На третий день этот показатель достигает максимального значения. В среду и четверг человек работает с максимальной производительностью, а в последующие дни начинает сказываться утомление. Многие считают, что наибольшая продуктивность у людей в начале недели, но после выходного дня последовательность и скорость их движений нарушается из-за того, что тело человека расслаблено, а это наблюдается при неправильном выполнении вместо движений. [4]

Проведен анализ динамики изменения случаев наезда пешеходов на транспортные средства по дням недели в городе Ташкенте.

Полученные данные показывают, что между динамикой несчастных случаев и производительностью труда людей в будние дни связи практически нет. По понедельникам, четвергам и воскресеньям мы видим наименьшие показатели количества аварий. В то время как в среду и пятницу было умеренное количество аварий, мы видим, что во вторник и особенно в

субботу их количество было самым высоким. Эти случаи были проанализированы в соответствии с их причинами, и были выявлены следующие причины:

- количество учащихся и студентов в учебных заведениях относительно увеличивается по вторникам и субботам;
- в связи с тем, что большинство граждан пользуются общественным транспортом по понедельникам и воскресеньям, зафиксировано меньшее количество случаев движения пешеходов.

Следует отметить, что в настоящее время при анализе мест происшествий рассмотрение их распределения по годам, сезонам, месяцам, дням недели, часам суток позволяет дать лишь общую и поверхностную оценку при изучении происшествий, но если использовать данные при анализе этих случаев с климатическими условиями, то можно увидеть определенные типы связей.

Список литературы:

1. Азизов Қ.Ҳ. Основи безопасности движения смешанних автомобилно-тракторних потоков. – Т.: «Фан», 2008. – 185 с.
2. Бабков В.Ф. Дорожние условия И безопасност движения: учебник для вузов. – М.: Транспорт, 1993 г– 271 с.
3. Силянов В.В. Транспортно-експлуататсионние качества автомобилних дорог И городских улитс: учебник для студ.виш.учеб.заведений. –М.: Академия, 2007. – 352 с.
4. Азизов Қ.Х. Ҳаракат хавфсизлигини ташкил этиш асослари. –Т.: «Ёзувчи», 2002. 182-с.