

**ПУТИ ПОВЫШЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В
КРУПНЫХ ГОРОДАХ**
WAYS TO IMPROVE ROAD SAFETY IN LARGE CITIES

**Профессор Ташкентского государственного транспортного университета
Усманова Махира Нуралиевна
Старший преподаватель Ташкентского государственного транспортного
университета Рахмат Бахтиёр Абдуманноб угли**

**Professor of the Tashkent State Transport University Usmanova Mahira
Nuralievna
Senior Lecturer of the Tashkent State Transport University Rakhmat
Bakhtiyor Abdumannob ugli**

Аннотация. В статье акцентировано внимание на приоритетных направлениях обеспечения безопасности дорожного движения в крупных городах.

Annotation. The article focuses on the priority areas for ensuring road safety in large cities.

Ключевые слова: безопасности дорожного движения; максимальная скорость; дорожно-транспортных происшествий; участники дорожного движения; крупные города.

Key words: road safety; maximum speed; traffic accidents; road users; big cities.

Вопрос организации безопасности дорожного движения в городе Ташкенте, где с каждым днем растет количество автомобилей на дорогах, является одной из актуальных проблем современности. В городе - 4140 улиц и дорог, их протяженность 4024,1 км; свыше 600 перекрестков. Все перекрестки оборудованы светофорами, из них 108 компьютеризированной системой безопасности движения[4].

Практически ежедневно средства массовой информации сообщают о дорожно-транспортных происшествиях в разных регионах нашей страны, к сожалению, большинство из них заканчиваются тяжелыми последствиями.

В республике совершенствуется сфера безопасности дорожного движения, регулирования дорожного движения и повышения культуры пешеходов на проезжей части. В 2018-2022 годах принятая Концепция обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Узбекистан. Она направлена на совершенствование нормативно-правовой базы и повышение правовой культуры участников дорожного движения.

Также было внесено предложение о снижении скорости автотранспорта в городах и населенных пунктах Узбекистана с 70 до 60 км/ч. Это предложение было изложено в проекте документа, вынесенном на обсуждение общественности[5].

Из зарубежного опыта можно сказать, что в мире не так много стран, где максимально разрешенная скорость составляет 70 км/ч. В ряде стран СНГ, Армении, Грузии, Азербайджана максимально разрешенная скорость в населенных пунктах составляет 60 км/ч.

С 1 января 2019 года Украина снизила максимальную скорость с 60 до 50 км/ч в качестве меры по снижению количества смертей на дорогах. Скорость движения в 29 странах Европы составляет 50 км/ч, в Лондоне – 48 км/ч.

Согласно исследованиям, превышение скорости напрямую связано с вероятностью аварии и ее серьезными последствиями. Например, увеличение скорости на один процент увеличивает вероятность аварии со смертельным исходом на 4 процента, а вероятность серьезной аварии — на 3 процента. Пешеходы также чаще погибают в результате столкновения с автомобилем. (При скорости 65 км/ч вероятность такого результата в 4,5 раза выше, чем при скорости 50 км/ч). При движении со скоростью 65 км/ч вероятность

гибели водителя и пассажиров в результате бокового удара составляет 85 процентов[2].

Снизив среднюю скорость этого на 5%, количество дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом можно сократить почти на 30%. Следовательно, чем выше скорость, тем ниже стоит автомобиль, что увеличивает вероятность возникновения транспортно-транспортного процесса.

Водителю, движущемуся со скоростью 70 км/ч по сухой дороге, необходимо проехать 18-20 м, чтобы среагировать на ситуацию, а для полной остановки ему необходимо проехать 47 м.

Есть и другие факторы, которые могут повлиять на скорость, в том числе алкоголь, дорожные условия, плотность движения и погодные условия. Наряду с принятием законов об ограничении скорости также важны их соблюдение, проектирование дорог и внедрение транспортных средств.

В докладе о безопасности дорожного движения в мире за 2015 г. из 180 стран-участниц 97 штатов имеют ограничение скорости 50 км/ч в городских районах, но только 27 стран (15%) дали положительную оценку обеспечению соблюдения законов об ограничении скорости (8) и выше по 10-балльной шкале[7].

Согласно последнему докладу Всемирной организации здравоохранения о состоянии безопасности дорожного движения в мире, число смертей в результате дорожно-транспортных происшествий увеличивается, и этот показатель составляет 1,35 млн. смертей в год.

В отчете в качестве основной причины смерти детей и женщин в возрасте от 5 до 29 лет отмечены травмы в результате несчастных случаев. Более половины погибших на дорогах составляют «инвалиды» — пешеходы, велосипедисты и мотоциклисты.

По мнению исследователей, одной из основных причин проблемы являются элементарные ошибки водителей на дорогах: превышение

скорости, не пристегнутый ремень безопасности, вождение в нетрезвом виде, использование телефона за рулем. Исключение таких случаев и соблюдение элементарных правил дорожного движения позволит снизить количество дорожно-транспортных происшествий вдвое.

Например, по статистике, пристегнутый ремень безопасности снижает вероятность гибели водителя и передних пассажиров на 45-50 процентов, а вероятность смерти и серьезных травм пассажиров задних сидений - на 25 процентов. А использование детских удерживающих устройств может снизить вероятность смерти на 60 процентов.

Поэтому важно повышать личную ответственность участников дорожного движения, в том числе путем их широкого информирования о последствиях нарушения правил дорожного движения.

Депутаты Ташкента, столицы нашей республики, приняли решение ограничить скорость движения автомобилей до 60 км/ч во всех районах города и малых населенных пунктов, а в центральных районах до 50 км/ч, приблизив к 10 км/ч.

После вступления в силу решения специальной комиссии скорость движения автотранспорта на Малой кольцевой автодороге в Ташкенте будет установлена на уровне 60 км/ч. Кроме того, на десятках центральных улиц ограничение скорости составляет 50 км/ч.

Известно, что в связи с этим разработана «Дорожная карта», на основании которой начата работа по поэтапной установке дорожных знаков и дорожных элементов.

На участке проспекта Алишера Навои между улицами Лабзака и Шарофа Рашидова, на участке улицы Махтумкули между улицами Яхъё Гуломова и Мирзо Улугбека, на участке проспекта Амира Темура между улицами ТКАД и Алишера Навои,

На участке малой кольцевой дороги между улицами Катортол и проспектом Бунёдкор, на участке улицы Ислама Каримова между улицами

Анхор Буйи и проспектом Шарафа Рашидова, на участке улицы Тараса Шевченко между улицами Ислама Каримова и Нукуса, на участке Бабура и Фурката между улицами Шота Руставели и Ислама Каримова, Амира Скорость движения транспортных средств на кольцевой развязке проспекта Темура ограничена до 50км/ч.

Он также считает актуальным вопрос развития сети общественного транспорта и расширения зон для прогулок в центральных частях города. При проектировании дорожной инфраструктуры и реализации подобных проектов.2022 году за 10 месяцев в г.Ташкенте общее количество дорожно-транспортный происшествий по сравнению с этим же периодом 2021 года снизились на 2%, а количество пострадавших на 3%[3].

Проводятся массовые мероприятия по информированию населения (водителей и пешеходов) об использовании ремней безопасности, оснащении транспортных средств детскими креслами, правилах дорожного движения с особым акцентом на печальные последствия превышения скорости.

Литература

1. Ishonch (. <https://ishonch.uz/archives/19372>) 2020 йил, 15 октябрь сони
2. Д.Норт. Понимание процесса экономических изменений/Пер. С англ. М.Изд.дом Гос.ун-та Высшей школы экономики. 2010. 151 с.
3. Статистические материалы МВД Республики Узбекистан
4. Усманова, М. Н. (2020). Подход к решению проблем по обеспечению безопасности дорожного движения.
<http://elib.bsut.by/bitstream/handle/123456789/4545/%D0%9F%D1%80%D0%BE%D0%B1%D0%BB%D0%B5%D0%BC%D1%8B%20%D0%B1%D0%B5%D0%B7%D0%BE%D0%BF%D0%B0%D1%81%D0%BD%D0%BE%D1%81%D1%82%D0%B8%20020%20%D0%A7.%204-63-65.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
5. Усманова, М. Н., &Йулдошев, Д. Ф. У. (2020). Пути повышения безопасности дорожного движения. Проблемы науки, (2 (50)). <https://cyberleninka.ru/article/n/puti-povysheniya-bezopasnosti-dorozhnogo-dvizheniya.pdf>
6. <https://kun.uz/49044827>
7. 4.Usmanova M. N., Rizaev Sh.FORMATION OF SOCIO-ECONOMIC FACTORS AFFECTING TRAFFIC SAFETY.Accepted in the journal The American Journal of Interdisciplinary and Research (ISSN-2642-7478) for Volume 03 Issue 04 April 2021.<https://doi.org/10.37547/tajiir/Volume03Issue04-05>

8. <https://kun.uz/49044827>