

HAYDOVCHILARNING RUHIY SALOMATLIGINING IJTIMOIIY-PSIXOLOGIK OMILLARGA BOG'LIQLIGI

Usmonov Rahimjon Rahmonali o'gli
Farg'ona davlat universiteti Sirtqi bo'limi o'qituvchisi
<https://doi.org/10.53885/edinres.2024.04.2.052>

Annotatsiya: Ushbu maqolada yo'l transport hodisalaridagi inson omili o'rganilgan. Haydovchining ruhiy salomatligining harakat xavfsizligiga ta'siri haqida so'z boradi. Yo'l transport hodisalarining kelib chiqish sabablari va ularning omillari haqida mulohalar yuritilgan. Bundan tashqari maqolada yo'l harakati qoidalari va ularning buzilishiga bog'liq statistik ma'lumotlar, qaror va farmonlar, yo'l harakatining psixologik omillarini o'rganish va yo'l harakati sabablarini aniqlash, ularning sabablarini o'rganish uchun, haydovchini o'zini tutishini turli sabablardan kelib chiqishibirinchi va ikkinchi turlarga ajratilishi borasida fikrlar bayon etilgan.

Kalit so'zlar: yo'l harakati, yo'l transport hodisasi, harakat xavfsizligi, haydovchi salomatligi, yo'l harakati ishtirokchilari, piyoda, haydovchining ruhiy holati, qaror, farmon, extiyotsizlik, islohot, ma'lumot, avtomashina, ekspert.

ЗАВИСИМОСТЬ ПСИХИЧЕСКОГО ЗДОРОВЬЯ ВОДИТЕЛЕЙ ОТ СОЦИАЛЬНО-ПСИХОЛОГИЧЕСКИХ ФАКТОРОВ

Усманов Рахимжон Рахмонович,
Преподаватель заочного отделения Ферганского государственного университета

В этой статье исследуется человеческий фактор в дорожно-транспортных происшествиях. Речь идет о влиянии психического здоровья водителя на безопасность движения. Были сделаны рассуждения о причинах дорожно-транспортных происшествий и их факторах. Кроме того, в статье изложены статистические данные, постановления и постановления, касающиеся правил дорожного движения и их нарушений, даны рекомендации по изучению психологических факторов дорожного движения и выявлению причин дорожно-транспортных происшествий, по изучению их причин, по разделению поведения водителя на первый и второй типы, обусловленные различными причинами.

Ключевые слова: дорожное движение, дорожно-транспортное происшествие, безопасность движения, здоровье водителя, участники дорожного движения, пешеход, психическое состояние водителя, решение, постановление, неосторожность, реформа, информация, автомобиль, эксперт.

DEPENDENCE OF MENTAL HEALTH OF DRIVERS ON SOCIO-PSYCHOLOGICAL FACTORS

Usmanov Rahimjon Rahmonovich
Teacher of the External Department of FerSU

Abstract: This article examines the human factor in road traffic accidents. The impact of the driver's mental health on traffic safety is discussed. Reasons for road traffic accidents and their factors are discussed. In addition, the article contains statistical data, decisions and decrees related to traffic rules and their violations, to study the psychological factors of traffic and to determine the causes of traffic, to study their causes, to study the driver Opinions on the division of sexual behavior into the first and second types due to various reasons are presented.

Key words: traffic, traffic accident, traffic safety, driver's health, road participants,

pedestrian, driver's mental state, decision, decree, carelessness, reform, information, car, expert.

KIRISH. Bugungi kunda jamiyatimiz oldida turgan global muammolardan biri bu yo'l transport xodisalarini sodir etilishi bo'lmoqda, sababi bunday nohush xodisa sababli begunoh insonlar jabr ko'rishi yoinki bevaqt vafot etishi mumkin. Yo'l harakati tizimini oqilona yo'lga qo'yish va haydovchi va yo'lovchilarni huquq va majburiyatlari to'grisida mamlakatimizda va xorijda bir qancha qarorlar qabul qilingan. Yo'l harakati to'g'risidagi 1968-yil 8-noyabrdagi xalqaro Vena konsensiyasida kelishilgan xalqaro qoidalar O'zbekiston Respublikasida 1995-yil 17-yanvardan boshlab kuchga kirdi. Ichki ishlar vazirligi tomonidan "Yo'l harakati qoidalarini tasdiqlash to'g'risida"gi Vazirlar Mahkamasining qarori 2021-yil 15-dekabr kundan kuchga kirdi. Barchamizga ma'lumki bunday islohatlar mustaqillik yillarida bir necha marotaba o'tkazildi. Bunga yo'l harakati tizimidagi murakkabliklar, avtomashinalar sonining tobora ortib borishi, qatnov uzluksizligi kabi sabablarni misol qilib keltirish mumkin.

Yo'l harakati xavfsizligi xizmati ma'lumotlariga ko'ra, 2021 mamlakatda 9902 ta YTH rasman qayd yetilgan bo'lib, bu o'tgan yildagiga nisbatan 99 ta yoki 1 foizga kam (10 001 ta). O'lim bilan yakunlangan YTH soni 2197 tadan 2086 taga - 111 taga yoki 5,1 foizga, avariya oqibatida vafot yetganlar - 70 kishiga yoki 2,9 foizga kamaydi - 2426 dan 2356 gacha. Shu bilan birga, jarohatlar bilan bog'liq avariya 2021 yildagi 7804 tadan 7816 taga oshdi, 12 ta yoki 0,2 foizga, jarohatlanganlar soni 376 nafarga yoki 3,9 foizga oshib, 9230 nafardan 9606 nafarga yetdi.

Rossiya Federatsiyasi ekspertlarning fikriga ko'ra, ushbu mamlakatda motorizatsiya o'sishi davom yetadi. Shuning uchun bugungi kunda shahar, mintaqaviy, federal darajadagi davlat siyosatining ustuvor yo'nalishi, yo'l harakati xavfsizligini oshirishdan iborat bo'lib qolmoqda. Ijtimoiy-iqtisodiy tuzilmada yo'l-transport hodisalaridan yetkaziladigan zararni kamaytirish uchun yo'l harakati xavfsizligini ta'minlash sohasidagi davlat tizimini doimiy ravishda rivojlantirish zarur. Yo'l harakati xavfsizligi muammolarini hal qilishda tegishli izchillikning yo'qligi butun yo'l harakati xavfsizligi jarayonining samaradorligini pasaytiradi. Mohiyatan eng muhim mezon xavfsizlik muammosi – inson va butun jamiyatni himoya qilishdir. Yo'l harakati xavfsizligining mohiyati ham shunda.

Yo'l harakati xavfsizligiga ta'sir qilish sohasidagi inson omilini baholashni aniqlashga qaratilgan tadqiqotning aksariyat qismi tezlik yoki trayektoriyaning o'zgarishida haydovchi harakatlarini o'rganish, o'zgarishini aniqlash va baholashdan iborat. Ammo shuni hisobga olish kerakki, harakat tezligini yoki trayektoriyasini o'zgartirish yo'lda harakatlanayotganda transport holatini idrok etishdek murakkab jarayonning yakuniy bosqichidir. Bunda haydovchining ruhiy salomatligi meyorida bo'lishi unda yuqori agressivlik yoki depressive holatlar bo'lmasligi juda muhim. Haydovchidagi ruhiy salomatligidagi muammolar yo'l transport hodisasini yuzaga chiqarishi haydovchining emotsional holati ruldagi holatiga salbiy ta'sir qilishi buning natijasida esa avtohalokat yuzaga kelish ehtimoli yuqori.

Ko'pincha, avariya sabablarini o'rganayotganda, haydovchining e'tibori ayni holatida reaksiyasi tezlikni o'zgartirishga emas, balki yo'l holatining ba'zi bir elementiga qaratilganligi ko'zga tashlanadi. Asabiylashishning kuchayishi, bosh miyya po'stlog'ida tarqaladi va haydovchiga ta'sir qiladi. Haydovchi nafaqat favqulodda vaziyatda, balki muncha vaqt o'tib undan muvaffaqiyatli chiqib ketgandan keyin ham haydovchi xato qila boshlaydi. Ayrim yo'l-transport hodisalarini yo'lning eng xavfli yoki murakkab qismida emas, balki ancha olisda masofada yoki qatnov murakkab bo'lmagan joylarda sodir bo'lishini ham shu fakti tasdiqlaydi. Yo'l harakatini tartibga solish vositalaridan foydalanish samaradorligi, ushbu vositalarning yo'l sharoitlari qanchalik to'g'ri hisobga olinganligi va ular haydovchilarning psixofiziologik xususiyatlariga qanchalik mos kelishiga bog'liq.

NATIJALAR

Tadqiqotlar shuni tasdiqlaydiki, agar yo'1 harakatini tartibga solish vositalari haydovchi idrokining o'ziga xos xususiyatlarini hisobga olgan holda tanlansa, baxsiz hodisalarni kamaytiradi va mehnat sharoitlarini yaxshilaydi. Moskva davlat avtomobil yo'llari institutida o'tkazilgan tadqiqotlar shuni ko'rsatdiki, yo'lda mashina haydash vaqtidagi haydovchi diqqatining 95% yo'1 uchun ajratilgan bo'ladi. Harakat tezligidagi o'zgarishlar diqqat maydonining hajmiga ta'sir qiladi. Yo'1 holati tushuntiruvchi elementlarini o'z vaqtida va to'g'ri idrok etish, ularni idrok yetish uchun kerak bo'ladigan vaqtning yetarli yoki yetarli emasligiga bog'liq. Haydovchi tomonidan yo'1 elementlarini va belgilarni tanib olishi, mohiyatini anglashi, tushunishi uchun elementlarning soni va diqqatini jamlashiga sarflangan vaqt bir biriga mos bo'lishi kerak. Masalan, «cheklangan tezlik» belgisini tanib olish uchun, belgining foni aniq ko'rinadigan vaqtda taxminan 0,1 s, yomon kontrast bilan - 0,5 s, kechqurun esa - 0,7-0,8 s vaqt talab qilinadi. Yo'1 belgilarini o'tkazib yuborish yoki ularni noto'g'ri idrok etish, haydovchi tomonidan noto'g'ri qarorlar qabul qilishini yoki xatoga yo'1 qo'yilishi mumkinligi tajribalarda aniqlangan.

Rossiya Federatsiyasida sodir bo'layotgan yo'1-transport hodisalari katta moddiy zarar keltirmoqda. Yo'1-transport hodisalaridan iqtisodiy yo'qotishlar yiliga 10 milliard rubldan oshadi. Rossiya Avtotransport vazirligining avtotransport vositalari ishtirokidagi baxsiz hodisalarning har uchdan bir qismi korxonatashkilot haydovchilarining aybi bilan sodir bo'ladi. Baxsiz hodisalarning eng ko'p soni uch yilgacha bo'lgan tajribaga ega haydovchilar va 10 yildan ortiq tajribaga ega haydovchilar o'rtasida ko'proq sodir bo'ladi. Oqibatlarining og'irlik darajasi yuqori bo'lgan baxsiz hodisalar bir yil haydovchilik tajribasiga yega bo'lgan va 10 yildan ortiq tajribaga ega bo'lgan haydovchilar o'rtasida ko'proq sodir bo'lishi aniqlangan. Aniqlanishicha 1 yillik tajribaga ega bo'lgan haydovchilar tomonidan sodir etilishi mumkin bo'lgan yo'1 transport hodisasi 7 yildan yuqori tajribaga ega bo'lgan haydovchilar tomonidan sodir etilishi mumkin bo'lgan baxsiz hodisalardan xavfliroq hisoblanadi.

Boshqariladigan va tartibga solinmagan chorralardan o'tayotganda yo'1 harakati qoidalarini qasddan buzish yoki quvib o'tish yo'1 transport hodisasi uchun uchun eng katta sabablardan biridir. Shunday qilib, barcha to'qnashuvlarning 9% ga yaqini transport vositasi taqiqlovchi svetoforda harakat qilganda sodir bo'lgan. Tartibga solinmagan chorralarda to'qnashuvlarning 12 foizi chorradan o'tish tartibi qoidalariga rioya qilmaslik natijasida, 2,5 foizga yaqini esa tartibga solinadigan chorralarda sodir bo'ladi. Huquqbuzarlikning eng xavfli turi - quvib o'tishda yo'1 harakati qoidalariga rioya qilmaslik. Qoidalarining buzilishi natijasida kelib chiqadigan quvib o'tish holatlarida transport vositalarining to'qnashuvlarining 18 foizi sodir bo'ladi va ulardagi o'lim va jarohatlar soni to'qnashuvlar umumiy sonining mos ravishda 50% va 20% dan ortig'ini tashkil qiladi. Shunday qilib, chorralardan o'tishda va barcha transport vositalarining to'qnashuvlarining 40% dan ortig'ini bosib o'tishda yo'1 harakati qoidalarini qasddan buzish. Rossiya Avtotransport vazirligi tizimida mast haydovchilar tomonidan sodir yetilgan yo'1-transport hodisalari katta ulushga ega. Katta shaharlarda barcha yo'1-transport hodisalarining taxminan 12 foizi shu sababga ko'ra sodir bo'ladi. Biroq, avtotransport korxonalarini va Davlat yo'1 inspeksiyasi tomonidan haydovchilar ustidan nazorat susaygan joylarda har to'rtinchi voqea mast holda sodir bo'ladi. Mast holda mashina haydash odamlar halok bo'lgan baxsiz hodisalarga olib keladigan yeng xavfli sabablardan biridir. O'lganlar va jarohatlanganlar soni barcha turdagi hodisalar qurbonlari umumiy sonining o'rtacha 12% ni tashkil qiladi.

MUHOKAMA

Haydovchiga bog'liq bo'lgan va insonlarning qurbon bo'lishi bilan bog'liq ko'p sonli baxsiz hodisalarga olib keladigan asosiy sabablar orasida ikki mashina orasidagi xavfsiz masofani noto'g'ri tanlash juda ahamiyatli sabablardan biridir. Statistik ma'lumotlarga ko'ra, masofaning yetarli emasligi oldindagi avtomashina bilan to'qnashuv, to'siqni yoki to'xtab

turgan transport vositasini urib yuborish kabi hodisalarga olib keladi va bunday hodisalar ulushi 22% ni tashkil qiladi. Bu sabab tufayli insonlar o'limi soni foiz sifatida nisbatan kichik raqamlar bilan ifodalangani bilan, yaradorlar soni barcha turdagi hodisalardan jabrlangan jami yaradorlar sonining 12% ga tengdir.

Yo'l harakati xavfsizligiga meteorologik omillar sezilarli ta'sir ko'rsatadi. Shuni aytib o'tish kerakki, notekis yoki qoniqarsiz yo'l sharoitida yo'l transport hodisalari noqulay meteorologik omillar (yomg'ir, qor yog'ishi) paytidagiga nisbatan ko'proq sodir bo'ladi. Shunday qilib, Rossiya hududida yo'l-transport hodisalarining qariyb 18 foizi noqulay ob-havo sharoitida, 25 foizi esa qoniqarsiz yo'l sharoitida sodir bo'ladi. Rossiya yo'llarida baxsiz hodisalarning o'rtacha 46% ochiq havoda, taxminan 40% bulutli havoda, 9% yomg'irda, 4% qor yog'ishida va 1% tumanda sodir bo'ladi. Bir yil ichida noqulay meteorologik omillarning umumiy davomiyligini va ushbu davrda sodir etilgan yo'l-transport hodisalarining ulushini hisobga olgan holda, ochiq ob-havo sharoitida sodir bo'lgan baxsiz hodisalar 25% ko'proq ekanligi aniqlandi.

XULOSA

Yo'l harakati shakllari va turlarini o'rganish uchun ushbu psixologik omilga qiziqish sabablarini tushunish kerak. Yo'l harakatining psixologik omillarini o'rganish va yo'l harakati sabablarini aniqlash kamdan-kam hollarda amalga oshiriladi, shuningdek kamdan-kam hollarda o'rganiladi, garchi bu harakat xavfsizligini oshirish uchun muhim bo'lsa ham. Yo'l harakati hodisalari va ularning sabablarini o'rganish uchun, haydovchini o'zini tutishini turli sabablardan kelib chiqib birinchi va ikkinchi turlarga ajratib olinadi. Birinchi tartibli sabablarga quyidagilar kiradi; oqilona yechim tanlash (xarajatlarni, talab qilinadigan vaqtni va qulaylikni solishtirishga qiziqishning ortib borishi), xulq-atvor yoki odatlarining shakllanishi (masalan, tanish kundalik ishga borish yo'li), xulq-atvorni belgilaydigan motivatsiya va psixologik munosabat. Ikkinchi darajali sabablar - birinchi darajali sabablarning o'zaro ta'siri va transportdan foydalanish qulayligiga qarab transport tizimini idrok etish. Masalan, yashash uchun turar-joy maydoni va ish joyini tanlash, ta'til paytida sayohat qilish maqsadini tanlash.

Psixologik nuqtai nazardan ko'rib chiqiladigan individual yo'l harakati omillarining og'irligi hali ham har xil baholanadi, oqilona yondashish uchun motivatsiya haqida gapirmasa ham bo'ladi.

Foydalanilgan adabiyotlar ro'yxati:

1.Климова Г.Н., Повышение работоспособности водителей автобусов в условиях города 2003/ Г.Н.

2.Климова, Э.Н. Бусарин, А.В. Старкова // Научно-электронный журнал «Концепт» том № 35 стр. 71-75 Сб. науч. тр. «Прогрессивные технологии транспорта и БДД» по мат. Межд.науч. практ. конф.- Саратов 3.<https://lex.uz/docs/-2656555>

4.<https://regulation.gov.uz/uz/d/53261>

5.<https://kun.uz/uz/news/2023/02/07/ozbekistonda-yth-sonini-bir-yilda-15-foizga-qisqartirish-rejalashtirilmoqda>