



**“PIYODALAR BILAN BOG‘LIQ YO‘L-TRANSPORT HODISALARINI
KAMAYTIRISH ISTIQBOLLARI”**

Raxmatov Baxodir Abdumannapovich

Annotatsiya. Maqola transport vositalarining piyodalarni urib ketish bilan bog‘liq bo‘lgan yo‘l-transport hodisalari, ularning tasnifi, mavjud muammolar va hodisalarni kamaytirishga qaratilgan choralar to‘g‘risidagi fikr-mulohazalarga bag‘ishlangan.

Tayanch so‘zlar: yo‘l harakati qoidalari, yo‘l-transport hodisasi, piyodalarni urib ketish, yo‘l, chorraha, piyodalar o‘tish joyi, transport vositalari, piyodalar.

**ПЕРСПЕКТИВЫ СНИЖЕНИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ
ПРОИСШЕСТВИЙ С УЧАСТИЕМ ПЕШЕХОДОВ**

Аннотация. Статья посвящена дорожно-транспортным происшествиям связанные с наездом транспортных средств на пешеходов, их классификации, существующим проблемам и мнениям о мерах по снижению происшествий.

Ключевые слова: правила дорожного движения, дорожно-транспортное происшествие, наезд на пешеходов, дорога, перекрёсток, пеше-ходный переход, транспортное средство, пешеходы.

**PROSPECTS FOR REDUCING ROAD TRAFFIC CONTROL
ACCIDENTS INVOLVING PEDESTRIANS**

Annotation. The article is devoted to road traffic accidents associated with vehicle collisions with pedestrians, their classification, existing problems and opinions on measures to reduce accidents.

Key words: traffic rules, traffic accident, collision with pedestrians, road, intersection, pedestrian crossing, vehicle, pedestrians.

Jahon statistika ma’lumotlarida inson hayoti hamda salomatligi bilan bog‘liq yo‘l-transport hodisalari (YTH) soni yildan yilga ortib borayotganligi qayd etilgan bo‘lib, mazkur masala o‘zining dolzarbligi, ijtimoiy va iqtisodiy ahamiyati bilan dunyodagi barcha ilg‘or fikrlovchi qatlamlarni tashvishga solmoqda. Jahon sog‘liqni saqlash tashkiloti ma’lumotlarida qayd etilganidek, o‘lim bilan yakunlangan holatlarning 30-40% dan ortirog‘i YTHlar bilan bog‘liq. Yo‘l-transport hodisalari har yili o‘rtacha 1,25 millionga yaqin insonni hayotdan erta ko‘z yumushiga sababchi bo‘lmoqda. Hodisalar natijasida tan jarohati olganlar soni qariyb 50 milliondan ortiq kishini tashkil etib, ularning ko‘pchiligi sog‘lig‘ini to‘la tiklash imkoniyatidan maxrum, ayrimlari esa turli darajadagi nogironlikka mahkum bo‘lib





qolmoqda⁶³. Respublikamiz miqyosida tahlil etilsa, YTHlarning 98% odam o'limi yoki tan jarohati olish bilan yakunlangan.

Yo'ldagi har qanday shaxs harakat ishtirokchisi hisoblanadi. Bunda u yo haydovchi, yo piyoda yoki yo'lovchi bo'lishi mumkin.

“Yo'l harakati qoidalarini”da keltirilgan asosiy tushuncha va atamalarga ko'ra **haydovchi** - yo'llarda transport vositasini boshqarib borayotgan shaxs, **piyoda** - transport vositasidan tashqarida bo'lgan va yo'lda biror-bir yumush bilan band bulmagan shaxsdir.

Shuni ta'kidlash lozimki, piyoda yoki haydovchi sifatida yo'lda harakatlanish katta mas'uliyatni talab etadi. Unutmaslik kerak-ki, piyodalarni urib yuborish bilan bog'liq YTHlarning yuzaga kelish ehti-moli, bir vaqtning o'zida ham haydovchiga, ham piyodaning o'ziga bog'liq.

O'zbekiston Respublikasi Prezidentining “Avtomobil yo'llarida inson xavfsizligini ishonchli ta'minlash va o'lim holatlarini keskin kamaytirish chora-tadbirlari to'g'risida” 2022 yil 4 apreldagi PQ-190-son qarori bilan tashkil etilgan yo'l harakati xavfsizligini ta'minlash chora-tadbirlari bo'yicha ma'ruzalari hamda yo'l harakati qoidalariga tubdan o'zgartirishlar kiritilgandan so'ng piyodalar bilan bog'liq YTHlarning kamayishi holatlari namoyon bo'la boshladi.

Aytish lozimki, piyodalar bilan bog'liq YTHlarning aksariyat qismi svetofoarning qizil chirog'ida yoki ko'chani noto'g'ri joyidan kesib o'tgan piyodalarning aybi sababli sodir etilmoqda. Afsuski, ba'zi piyodalar yo'lni kesib o'tayotganda o'tish joyi xavfsiz ekanligiga ishonch hosil qilish uchun har ikkala tomonga qarash kerakligini unutishadi. Ba'zi piyodalar buni ataylabdan, tamoyillik nuqtai nazardan bajarishni xohlashmaydi. Bunday piyodalar ko'pincha, “kerak bo'lsa, to'xtatib oladi” qabilida fikr yuritishadi.

Yillar mobaynida sodir etilayotgan YTHlarning umumiy soni tahliliga ko'ra piyodalarni urib yuborish bilan bog'liq holatlarning o'rtacha ko'rsatkichi 30% ni tashkil qilgan. Yo'l-transport hodisalarida halok bo'lganlar soni YTHlar umumiy sonining o'rtacha 30%ni, jabrlanganlarning umumiy sonida jarohatlanganlarning ulushi o'rtacha 22%ni tashkil etgan. Unutmaslik kerakki, piyodalar bilan bog'liq YTHlarda halok bo'lgan yoki jarohatlanganlarning barchasi piyodalar hisoblanadi. Juda kamdan-kam YTHlarda piyodalarni jarohat olmaganligi qayd etilgan. Piyodalarni jarohatlanishi avtomobil bilan piyodaning massa va dinamik o'lchamlardagi farqi hisobi yuzaga kelishi tabiiydir.

Piyodalar bilan bog'liq YTHlar asosan tartibga solinmagan piyodalar o'tish joylarida, yo'llarni kesib o'tish belgilanmagan qismlarida, turar joy (hovli, daha, mahallalar) hududlarida, tartibga solingan piyodalar o'tish joylarida, chorrahalarda, trotuarlar (piyodalar yo'lkasi)da, avtoturargohlar va garaj hududlarida, transport vositalari (TV) to'planadigan savdo ob'ektlari va bekatlar (jamoat transporti, temir yo'l va avtovokzallar) hududida, piyodalar o'tish joylari va ular yaqinida (tunnelda, ko'priklar usti va ostida),

⁶³ Қонун ҳужжатлари маълумотлари миллий базаси (www.lex.uz), 2018 йил 22 май.



yondosh hududlardan chiqish joylari va ularlar atrofida, sanoat korxonalari hududi va ular yaqinida, dam olish maskanlari va diqqatga sazovor joylar atrofida, shuningdek, boshqa joylarda sodir etiladi.

Misol tariqasida shuni aytiz lozimki, hozirgi paytda O'zbekiston Respublikasida umumiy foydalanishdagi avtomobil yo'llarining uzunligi 42,6 km dan ortiq bo'lib, uning yarmidan ko'prog'ini mahalliy ahamiyatga ega bo'lgan yo'llar tashkil qiladi. Avtoyo'llar turlari: xalqaro ahamiyatdagi avtomobil yo'llari, davlat ahamiyatidagi avtomobil yo'llari va mahalliy ahamiyatidagi avtomobil yo'llaridan iborat.

Yo'llar bo'yidagi infratuzilma va servis (motellar, kempinglar, AYoQSh, TXKSh (Texnik xizmat ko'rsatish shoxobchasi va boshqa ob'ektlar) holatiga alohida e'tibor qaratilsa, yo'llarning ko'pgina uchastkalarida servis ob'ektlarining soni me'yoriy ko'rsatkichlardan bir necha bor ko'pdir. Masalan, Toshkentdan Buxoroga eltuvchi yo'l bo'yida yo'lining o'rtacha har 1,5 km qismiga bitta xizmat ko'rsatish ob'ekti to'g'ri kelsa, yo'lining ayrim uchastkalarini 10 km.li oralig'ida 30 tagacha ovqatlanish shohobchalari faoliyat yuritmoqda. Bularning barchasi harakat xavfsizligiga va qatnov tezligiga ta'sir qiladi.

Yuqorida qayd etilgan joylarda yo'l belgilarining o'rnatilmaganligi yoki yo'l belgilarini noto'g'ri qo'llanilganligidan iborat yo'ning transport-tasarruf holatidagi kamchiliklar sababli, sodir etilgan hodisalar umumiy YTHlar sonini o'rtacha 35%ni, yo'l chiziqlarini yomon ko'rinishi yoki yo'qligi bilan bog'liq hodisalar esa 30%ni tashkil qiladi.

Yo'lining sun'iy yoritilmaganligi, yoritish tizimlarini nosozligi yoki etarli darajadi yo'lni yoritilmasligi, piyodalar yo'laklarining umuman yo'qligi, yo'ning transport-tasarruf holatidagi kamchiliklar, yo'llarda harakat rejimiga ta'sir qiluvchi biron-bir omillarning yo'qligi, TVlarni yo'lni qatnov qismida to'xtab turishi yoki ta'mirlash ishlari tufayli yo'ning va trotuarlarning torayishi kabi omillar YTHlarni keltirib chiqaruvchilar hisoblanadi.

Asfaltlangan yo'ning quruq holati vaqtida piyodalarni urib yuborishlar taxminan 50%, ho'l holatida o'rtacha 38% , qor va muzli holatida o'rtacha 10% tashkil etgan.

YTHlar bulutli ob-havo sharoitida o'rtacha 48%, ochiq ob-havo sharoitida o'rtacha 40%, yomg'irli yoki qor yog'ayotgan sharoitda esa o'rtacha 10% sodir bo'lgan. YTHlar kunning yorug' vaqtida o'rtacha 45%, qorong'u vaqtda sun'iy chiroqlar bilan yoritilgan joylarda o'rtacha 40%, qorong'uda sun'iy chiroqlar bilan yoritilmagan joylarda o'rtacha 14% sodir bo'lgan.

YTHning 99% yo'llarning gorizontol qismlarida, yo'ning to'g'ri chiziq shaklidagi hududlarida esa YTHning 95% sodir bo'lgan.

Hodisalarning o'rtacha 70% ko'chalarning 2 qatorli avtomobil yo'llarida, 20% avtomobil yo'llarining ko'p tasmali qismlarida sodir bo'lgan. YTHlarning o'rtacha 85% yo'llarning transport oqimlarni ajratuvchi chiziqlari bo'lmagan qismlarida sodir bo'lgan.

Statistika ma'lumotlariga ko'ra piyodalarni urib yuborish bilan bog'liq YTHlarning o'rtacha 55% da transport vositalari (TV) haydovchilari tomonidan yo'l harakati qoidalarini





TANQIDIY NAZAR, TAHLILIY TAFAKKUR VA INNOVATION G'OYALAR



(YHQ) buzishi kuzatilgan bo'lsa, YTHning o'rtacha 35% da piyodalarning o'zlari tomonidan yo'l harakati qoidalarini buzish holatlari qayd etilgan. YTHlarning o'rtacha 10%da ham haydovchi va ham piyodalar tomonidan yo'l harakati qoidalarini buzilgan.

Sodir etilgan YTHlarning o'rtacha 1% da yo'lning transport-tasarruf holatidagi kamchiliklari sababchi ekanligi qayd etilgan bo'lib, mazkur hodisalarda na haydovchi va na piyodani aybdorligi tasdiqlanmagan.

Haydovchilar tomonidan yo'l harakati qoidalarini buzish holatlari sababli, "piyodalar o'tish joylaridan o'tish qoidalarini buzish" - 60% da, "orqa tomon bilan harakatlanish tartibiga rioya qilmaslik" - 20% da, "tezlikning muayyan harakat sharoitiga mos kelmasligi" - 15% da YTHlar sodir bo'lgan.

YTHning o'rtacha 5% da yo'l harakati qoidalarini buzishdan tashqari, haydovchilarning spirtli ichimliklar yoki giyohvand moddalar ta'sirida bo'lganligi aniqlangan.

Piyodalar tomonidan yo'l harakati qoidalarini buzish holatlari orasida ko'p uchraydigan vaziyatlar "piyodalar o'tish joyidan tashqaridagi yo'lni ko'rinadigan hududida qatnov qismini kesib o'tish" - 35%, "yo'lni taqiqlangan yoki belgilanmagan joyidan qatnov qismini kesib o'tish" - 20%, "yo'lkalar yoki trotuarlarni qoniqarli holatida yo'l qismlarida yurish" - 15%, "yo'lning qatnov qismida uni kesib o'tish maqsadisiz bo'lish" - 10%, "svetofor yoki tartibga soluvchining ishoralariga bo'ysunmaslik" -10% va "kutilmaganda yo'l qismiga transport vositasi, daraxtlar, inshootlar va boshqa sabablar tufayli chiqish" - 8%dan iborat bo'lib, ushbu YTHlar piyodalarning aybi bilan sodir bo'lgan. Piyodalarni urib yuborish hodisalarining o'rtacha 10%da piyodalar kiyimida nur qaytaruvchi elementlar bo'lmagan, hodisalarining o'rtacha 5% da piyodalar spirtli ichimliklar yoki giyohvand moddalar ta'sirida bo'lgan.

YTHlarning asosiy sababchilari - bu haydovchilar yoki piyodalarning yo'l harakati qoidalariga e'tiborsizligi hisoblanadi.

Binobarin, yo'l-transport hodisalari, shu o'rinda, piyodalarni urib yuborish hodisalarini oldini olishdan ko'zlangan asosiy maqsad yo'l harakati qatnashchilari tomonidan yo'l harakati qoidalariga rioya etishini ta'minlaydigan shart-sharoitlarni yaratishdan iborat.

Piyodalarni urib yuborish hodisalarini oldini olish profilaktikasi bilan bog'liq shartlar quyidagilardan iborat bo'lishi mumkin:

- transport va piyodalar oqimi kesishadigan hududlarda harakatni tashkil etish va tartibga solish;
- yo'l harakati ishtirokchilari tomonidan yo'l harakati qoidalariga rioya etilishini nazoratga olish;
- piyodalarning xulq-atvorida xavfsizlikni shakllantirish uchun yakka tartibdagi profilaktik chora-tadbirlarini targ'ib qilish.

Transport va piyodalar oqimlari kesishadigan hududlarda harakatni tashkil etish va tartibga solish quyidagi muhandislik echimlarini o'z ichiga oladi:

- yo'l infrotuzilmasining zarur hududlarida trotuarlar (piyodalar yo'lkalari) va yo'l chetlarini yaratish hamda ularni qoniqarli darajada saqlash;



- yo'lining kesib o'tish ruxsat etilmagan qismlarida piyodalarni harakatlanib chiqishini cheklash uchun yo'lga to'siqlar o'rnatish;
- piyodalar o'tish joylarida tegishli yo'l belgilari va chiziqlarning mavjudligini ta'minlash;
- yo'l bo'lagiga yaqinlashgan va qatnov qismini kesib o'tayotgan piyodalarning ko'rinishini ta'minlash. Mazkur holat yo'l qismining sun'iy yoritilishi, piyodalar o'tish joylariga qo'shimcha yoritkichlar va yoritiluvchi belgilar o'rnatish, trotuarlarga oyoq ostiga nur sochuvchi maxsus yoritkichlar joylashtirish, xavfsizlik orolchalarini yaratish hamda o'tish joylarida ko'rinishga to'sqinlik qiluvchi ob'ektlar (inshootlar, daraxtlar, butalar, to'xtab turgan transport vositalari va boshqalar) bo'lmasligini ta'minlash.
- piyodalar o'tish joyiga yaqinlashganda avtomobilning tezligini majburiy pasaytirishni ta'minlash (shovqinli qovurg'a chiziqlarini qo'llash, sun'iy notekisliklar yaratish va boshqalar);
- barcha piyodalar o'tish joylarida harakatni tartibga solish;
- turli darajadagi piyodalar o'tish joylarini yaratish.

Harakatni tashkil etish transport va piyodalar oqimini zamon va davr bo'yicha maksimal darajada ajratishga qaratilgan bo'lishi kerak. Piyodalar ko'p tasmali yo'llarni ruxsat etilmagan joyidan kesib o'tmasliklarini ta'minlash zarur.

Yo'ldagi qatnashchilarining harakatini tartibga solish va yo'l harakati qoidalarini talablariga rioya qilishini nazorat qilishning maqsadi yo'l harakati qatnashchilari tomonidan yo'l harakati qoidalarini buzilishi oqibatida YTHlar, xossatan, piyodalarni urib yuborish bilan bog'liq hodisalarni kelib chiqishini oldini olishga qaratilgan. Yo'l-patrul xizmati (YPX) ekipajlari hamda yo'l harakati qoidalarini buzilishini avtomatik ravishda qayd etish vositalarining mavjudligi, shuningdek, yo'l harakati qoidalarini buzganlik uchun ma'muriy javobgarlik miqdorlarini (jarimalarni) belgilanishi tartibga solish va nazorat qilish vositalari hisoblanadi.

Yo'lining transport vositalari va piyodalar oqimlarini kesishgan qismlarida harakatini tashkil etish va tartibga solish, shuningdek, yo'l harakatini tartibga solishni kuchaytirish bo'yicha yuqorida keltirilgan takliflar avariyaaviy holatlarni matematik modellash usulidan foydalangan holda aniqlangan.

O'tkazilgan tahlillar natijalarini haqiqiy ma'lumotlar bilan taqqoslash shuni ko'rsatadiki, taklif etilgan chora-tadbirlarni amalga oshirilishi piyodalarni urib yuborish hodisalarini kamaytirishga va natijada odamlarning o'limi va jarohatlanishini oldini olish uchun imoniyat yaratadi.

Shuningdek, piyodalarni urib yuborish hodisalarini oldini olishning eng muhim yo'nalishi - bu piyodalarning shaxsan o'zlari tomonidan xavfsiz harakatlanishni amalga oshirishdir. Bularga piyodalarning quyidagi majburiyatlarini bajarishi kiradi:

- tartibga solinmagan piyodalar o'tish joyini kesib o'tishni faqat yaqinlashib kelayotgan transport vositalarigacha bo'lgan masofani baholagandan so'ng, transport vositalari haydovchilari uchun o'zi ko'rinayotganligiga, shuningdek, yo'lni kesib o'tish bilan bog'liq



keyingi harakat xavfsiz ekanligiga ishonch hosil qilgandan so'ng harakatni boshlash (YHQ 19-bandi);

- kunning qorong'u vaqtida hamda ob-havoning ko'rinishni cheklangan sharoitida yo'l cheti yoki yo'l marzasi bo'ylab harakatlanishda nur qaytaruvchi elementlar bo'lgan ustki kiyim yoki buyumlardan foydalanish.

Bugungi kunda bu yo'nalish ommaviy axborot vositalarida, ijtimoiy tarmoqlarda, rasmiy veb-saytlarda va reklama vositalarida keng yoritilishi, shuningdek, piyodalar o'tish joylarida, jamoat transporti bekatlarida, o'rta va yuqori ta'lim muassasalarida, davlat hamda xususiy korxonalarda o'tkaziladigan turli targ'ibot-tashviqot ishlarida tematik suhbatlar va ma'ruzalar shaklida amalga oshirilishi mumkin.

Yo'l harakati qatnashchilarining ongli va qonunlarga itoatkor xatti-harakatlari yo'l harakati xavfsizligini ta'minlashi mumkin bo'lib, barchaning yo'l harakati qoidalariga bo'ysunishi shartdir. Piyodalarni urib yuborish hodisalarini oldini olish uchun ham haydovchilarning va ham piyodalarning ongiga ta'sir ko'rsatib, ikkinchi harakat ishtirokchisiga nisbatan hurmatni shakllantirish zarur. Yo'l harakati qoidalarida barcha yo'l harakati qatnashchilarining majburiyatlari ko'rsatilgan bo'lib, faqat ularni to'g'ri va xavfsiz ravishda amalga oshirishga erishmoq lozim.

FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR:

1. Qonun hujjatlari ma'lumotlari milliy bazasi, 11.02.2022 й., <https://lex.uz/docs/3743453>. (Мурожаат вақти: 20.08.2023 й.).
2. O'zbekiston Respublikasi Prezidentining PQ-190-son 04.04.2022 yildagi qarori.
3. O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 415-son 30.07.2022 yildagi qarori.
4. O'zbekiston Respublikasi IIV JXD YHXXning statistik ma'lumotlari.
5. O'zbekiston Respublikasi Jinoyat-protsessual kodeksi O'zbekiston Respublikasi kodekslari: to'plam. / O'zbekiston Respublikasi Adliya vazirligi: – T., 2014. – 1056 b.
6. Д.Ш.Мусина. Пути решения задач по установлению механизма наезда на пешехода методами материаловедческой трасологии / Материалы международной научно-практической конференции «Восток-Запад: партнерство судебной экспертизы. Актуальные вопросы теории и практики судебной экспертизы» (г. Алматы, 6 ноября 2014 г.). – Астана, 2014. – 332 с.
7. Yo'l-transport hodisalari ekspertlar nigohida / uz24.uz/society/ygl-transport.
8. Yo'l harakati qoidalari. T. 2022 y.
9. "Yo'l harakati qoidalarini tasdiklash to'g'risida" O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 172-son 12.04.2022 yildagi qarori.
10. Русинов А. В. Проблемы организационного движения пешеходов через дорогу или всё ли в порядке с ПДД для пешеходов и водителей // Проблемы экспертизы в автомобилно-дорожной отрасли. 2023. № 2(7). С. 48-58.



TANQIDIY NAZAR, TAHLILIY TAFAKKUR VA INNOVATSION G'OYALAR



11. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 9 месяцев 2022 года. Информационно-аналитический обзор / К.С. Баканов, П.В. Ляхов, А.С. Айсанов, Е.А. Ца-регородцева, А.С. Сергунова, Н.В. Селедников, С.Б. Наумов; под. общей ред. Д.В. Митро-шина. - Москва: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2022. - 40 с.
12. Балакин, В.Д. Экспертиза дорожно-транспортных происшествий: учебное пособие / В.Д. Балакин. - 2-е изд., перераб. и доп. - Омск: СибАДИ, 2010. - 136 с.
13. Yo'l-transport hodisalari ekspertlar nigohida / uz24.uz/society/ygl-transport.
14. Мишури́н В.М., Рома́нов А.Н. Надежность водителя и безопасность движения. – М.: Транспорт, 1990. – 167 с.
15. Лобанов Е. М. Проектирование дорог и организа́ция движения с учетом психофизиологии водителя. – М.: Транспорт, 1980. – 311 с.
16. Tahliliy tavsiyanoma • No. 1 (16), 2011.