

**YO‘L-TRANSPORT HODISALARINI OLDINI OLISH VA KAMAYTIRISH
BO‘YICHA XORIJIY DAVLATLAR TAJRIBASI**

Xadjimetova Shaxnoza Abdulxayevna

Yo‘l harakatini tashkil etish kafedrası assistenti

Nazarov Akmal Anvarovich

Transport logistikasi kafedrası assistenti Toshkent davlat transport universiteti

Odilboyeva Mohinur Olmos qizi

HTA 1-24 guruh talabasi Toshkent davlat transport universiteti

Annotatsiya: *Ushbu maqolada yo‘l-transport hodisalarining sabablari, ularni kamaytirish hamda oldini olish bo‘yicha davlat siyosati va xalqaro tajribalar tahlil qilingan. Shuningdek, Koreya Respublikasining bolalar ishtirokidagi avtohalokatlarni kamaytirish bo‘yicha ilg‘or tajribalari, maktab zonalari dasturi, avtomatik kuzatuv kameralarining joriy etilishi va qonunchilikdagi islohotlar misolida tahlil qilingan.*

Kalit so‘zlar: *yo‘l harakati xavfsizligi, yo‘l-transport hodisasi, tezlik cheklovi, xavfsizlik kamari, piyodalar, Koreya tajribasi, O‘zbekiston Respublikasi qarorlari.*

Hozirgi kunda avtohalokatlarni oldini olish, yo‘l harakati ishtirokchilarining xavfsizligini ta‘minlash va zamonaviy avtomobil infratuzilmasini oshirish, davlat siyosatining ustuvor yo‘nalishlaridan biri hisoblanadi. Respublikamizda aholi sonining ortib borishi, avtomobillarning ko‘payishi va shaharlar infratuzilmasining kengayib borishi yo‘l harakati xavfsizligiga bo‘lgan talablarni ko‘paytirmoqda.

Yo‘l harakatini xavfsizligini ta‘mirlash tizimini takomillashtirish maqsadida O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 2017-yil 11-iyuldagi PQ-3127-sonli qarori qabul qilindi. Shuningdek, O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 2022- yil 4-apreldagi "Avtomobil yo‘llarida inson xavfsizligini oshirish va o‘lim holatlarini keskin kamaytirish chora-tadbirlarini to‘g‘risida"gi 190-sonli Qarorida yo‘l harakati sohasidagi muammolar ta‘kidlab o‘tildi. 2022-2025-yillarda jamoat xavfsizligini rivojlantirish strategiyasi, shuningdek O‘zbekiston sharoitida avtomobil yo‘llarida inson hayoti va sog‘lig‘ini saqlash maqsadida ishlar amalga oshirildi.

Masalan, jahon tajribasiga e‘tibor bersak, Koreya Respublikasida bolalarning yo‘l transport hodisasida vafot etish holatlari 1988-2012 yillar davomida 95% ga kamayganligi ma‘lum bo‘ldi.

Bolalar ishtirokchilaridagi avariya hodisalarini kamaytirishga Koreyada turli xil chora-tadbirlar ko‘rib chiqilgan. Maktablar yonidagi avtomobil yo‘llarining holatini yanada

takomillashtirish, bolalar uchun ham maktab avtobuslarining xavfsiz qatnovini yaxshi ta'minlash, bolalarga yo'l harakati xavfsizligi bo'yicha sifatli ta'lim berish, yo'l harakati xavfsizligiga ixtisoslashtirilgan fuqarolik jamoalarini qo'llash, tegishli qonunchiliklarni mustahkamlash dasturlari shular jumlasidandir. Qonunchilikdagi islohatlar natijasida yosh bolalarning nafaqat piyoda sifatida huquqlarini, ularning harakatlanishi huquqlari ham kengaytirib ishlab chiqilgan. Misol sifatida "Yo'l harakati to'g'risidagi qonun"- Road Traffic Act, "Yo'l transport hodisalarini bartaraf etishga oid maxsus ishlar to'g'risidagi qonun" - Act on Special Cases Concerning the Settlement of Traffic Accidents, "Yo'l harakati xavfsizligi to'g'risidagi qonun" - Traffic Safety Act, "Avtotransport vositalarini boshqarish to'g'risidagi qonun" - Motor Vehicle Management Act kabilarni sanab o'tish mumkin. Bu qonunlarga qarab ishlab chiqilgan avtomobillar bolalar uchun o'rindiqlar o'rnatilishi kerakligi, tezyurar avtomagistrallarda harakatlanish tartibi, bog'chalar va maktab bolalari avtobuslari va ularning haydovchilariga bog'liq bo'lgan talablar, bolalar va piyodalarga yo'l harakati xavfsizligi to'g'risidagi bilimlarni berish mexanizmlari, yo'l infratuzilmasining talablariga o'xshash tartiblar belgilab o'tilgan.

Avtohalokatlarni kamaytirish va ularning oldini olish maqsadida 1995 yil "Maktab zonasi" dasturi joriy qilingan. 1997 yil esa Koreyada avtotransport vositalari soni o'n milliondan oshganda, Huquqni muhofaza qilish organlari tezlikni oshirish va chorrahalarini noqonuniy kesib o'tishlar natijasida kelib chiqadigan to'qnashuvlarning sodir bo'lishini oldini olish uchun avtomatik yo'l harakati xavfsizligi kameralaridan foydalanishni boshlagan.

Avtomobillar harakati strategiyasiga ko'ra, O'zbekiston hududida yo'l harakati xavfsizligini ta'minlash, avtotransportni boshqarish va transport vositalari harakati yo'llarida piyodalar madaniyatini oshirishga muvofiq takomillashtirilyapti. 2018-2022 yillarda Respublikamizda Yo'l harakati xavfsizligi konsepsiyasi ishlab chiqildi. Bu konsepsiya normativ huquqni va uning bazasini takomillashtirish, yo'l harakati qatnashchilarining huquqini va madaniyatini yaxshilash maqsadida qabul qilingan.

Xorijiy tajribalardan ko'rinib turibdiki, butun dunyoda belgilangan eng yuqori tezlik deb 70 km/s ni qabul qilgan davlatlar ko'p emas. MDH ning qator davlatlari - Gruziya, Armaniston, Ozarbayjonda aholi yashash joylarida belgilangan eng yuqori tezlik - 60 km/s ni tashkil qiladi. Ukrainada esa 2019 yil 1-yanvardan avtomobil yo'llarida o'lim darajasini kamaytirish maqsadida bir nechta choralaridan biri sifatida yo'llardagi maksimal harakat tezligi 60 tezlidan 50 km/s ga kamaytirilgan. Tadqiqotlarga qaraganda, tezlikni oshirishda avariya ehtimolligi va uning og'ir oqibatlar bilan bevosita bog'liq. Masalan, avtomobillar tezliklarini bir foizga oshishi natijalarida yo'l harakati qatnashchilari vafot etishi bilan tugaydigan YTH ehtimolligi 4 % ga, qattiq avariya ehtimoli esa 3% ga ortib ketadi. Mashinalar urib ketishi paytida piyodalarning vafot etishi ehtimoli ham keskin ortadi. 65 km/s

tezlikda bunqa natijalar ehtimoli 50 km/s tezlikka qaraganda 4.5 baravarga yuqori bo‘ladi. 65 km/s tezlikda harakat qilayotganda, yondan berilgan zarba kuchi natijasida haydovchilar va yo‘lovchilar vafot etish ehtimolligi 85 % ni tashkil qiladi. O‘rtacha avtomobil tezliklarini o‘zina darajada 5 % ga kamaytirish natijasida yo‘l transport hosilarida vafot etayotgan piyodalarni va haydovchilarni 30% ga kamaytirish mumkin. Agar tezlik qancha yuqori bo‘laversa, avtomoshina to‘xtashi uchun ham shunday katta masofa kerak bo‘ladi, u esa yo‘l – transport hodisasi ehtimolini oshirib yuboradi. Oddiy yo‘lda 70 km/s tezlik bilan kelayotgan haydovchi, u yoki bu holatga manyovr qilish uchun ham 18-20 metr yo‘l bosib o‘tadi. Avtomobilni butunlay to‘xtashi uchun ham 47 metrli yo‘lni bosib o‘tadi. Shuningdek, tezlikka ta’sir ko‘rsatadigan boshqa omillar ham mavjud bo‘lib, bular alkogol mahsulotlari, yo‘l trassalari, oqim zichligi, ob-havo sharoitlari va boshqalar ta’sir qiladi.

Jahon sog‘liqni saqlash tashkilotining oxirgi hisobotlarida YTH oqibatida olingan tan jarohatlar 5-29 yoshdagi bolalar va ayollarning vafot etishiga olib keladigan asosiy sabab deb e’lon qilindi. Yo‘llarda vafot etayotganlarning yarmidan ko‘p qismi “Yo‘llarning ojiz foydalanuvchilari” dir.

Yo‘l harakati xavfsizligi bo‘yicha BMT ning elchilaridan biri J.Todt fikriga qaraganda, muammolarning asosiy sabablari yo‘llarda transport haydovchilari yo‘l qo‘yadigan elementar xatolar: harakat tezligini yuqorilashi, xavfsizlik kamarlarini taqmaslik, mast holatlarda avtomobilni boshqarish, harakatlanayotgan paytda telefondan foydalanish kabilardir. Bunaqa holatlarni tugatish, elementar yo‘l harakati qoidalariga rioya qilish yo‘l-transport hodisalari sonini ikki baravarga tushirish imkoniyatini beradi. Masalan: statistika ma’lumotlariga qaraganda xavfsizlik kamarlarini taqish haydovchi va old o‘rindiqlarida o‘tirgan yo‘lovchilar o‘rtasida vafot etishlar ehtimolligini 45-50 % ga va orqa o‘rindiqlarda ketayotgan yo‘lovchilarning vafot etish va og‘ir tan jarohat olish ehtimolini 25 % ga kamaytirar ekan. Bolalarni olib yurish jihozlaridan foydalanilsa esa vafot etish ehtimolligini 60% ga kamaytirishi mumkin bo‘ladi.

Yuqoridagilardan kelib chiqqan holda yo‘l transport hodisalarini va uning natijasida o‘lim holatlarini oldini olish maqsadida quyidagi ishlarni amalga oshirish maqsadga muvofiqdir:

- Shahar markazlarida yuqori tezlikni 50 km/soat gacha, maktab va bog'cha oldilarida 30 km/soat tezlikkacha kamaytirish to‘g‘risidagi choralarni ko‘rish;
- O‘zbekiston bo‘ylab har kuni qayd etilayotgan yo‘l transport hodisalarini televidenie va internet tarmoqlari orqali hammaga namoyish etish, bu hodisalarni sabablarini tahlil qilish va aniqlab borish bilan fuqarolarning ma’suliyatlarini oshirish kerak.
- Avtotransport hodisalarini professional darajada tahlil qilishdagi yo‘l-transport hodisalarini o‘rganish, ma’lumotlarni yig‘ish va tahlil qilish institutlarni tashkil qilish. Bu ma’lumotlarga asoslanib tahlil qilish doirasida yo‘l-transport hodisalarini bilan bog‘liq bo‘lgan

inson, transport va yo‘l, atrof-muhitga oid ma‘lumotlar tegishli joylardan olinib, ularni tahlil qilish kerak. Bu ma‘lumotlarni olish asosida mamlakat bo‘yicha sodir etilayotgan yo‘l-transport hodisalari asosiy sabablarini ochiq oydin ko‘rsatib, hisobotlarni yuritish va yo‘l-transport hodisasini oldini olish doirasida ilmga asoslangan chora-tadbirlar ishlab chiqish zarur.

Yo‘l-transport hodisalari sababli ko‘plab oilalarga olib kelayotgan baxtsiz va fojiiy holatlarni oldini olib, yuqoridagi sanab o‘tilgan ishlarni amalga oshirsak bunday muammolarga yechim topsak bo‘ladi.



1-rasm. Yo‘l transport hodisasi bo‘lgandan keyingi holati

Bu rasimga qarab bir narsani aniq tushinish mumkinki, mashinani boshqarish - faqat ruxsatnomaga ega bo‘lish emas, bu - har bir haydovchining javobgarligi, o‘zining va boshqalarning hayotiga bo‘lgan hurmatidir. Bu joyda bo‘lgan hodisa oddiy bir ehtiyotsizlik yoki qoidaga amal qilmaslik oqibatida ro‘y bergan. Tezlikni oshirish, oraliq masofani saqlamaslik kabi holatlar ko‘p hollarda “hech narsa bo‘lmaydi” degan noto‘g‘ri ishonch bilan bog‘liq. Mana shu surat bizga bir narsani eslatadiki, har doim avtomobilga o‘tirganimizda, faqat o‘zimiz uchun emas, yo‘llardagi boshqa insonlar uchun ham javobgarmiz. Chunki biz birgina soniya e‘tiborsizligimiz bilan butunlay bir oilaning taqdirini o‘zgartirib yuborishimiz mumkin. Shuning uchun ham har birimiz harakatda hushyor va ma‘suliyatli bo‘lishimiz kerak. Tezlik emas, xavfsizlik birinchi o‘rinda turadi. Manzilimizga tez yetib borishimizdan ko‘ra, omon yetib borishimiz muhimroq.

Chet elda ham yo‘l harakati qoidalarini buzganlar uchun javobgarlikning muqarrarligi qonunchilikning muhim jihatlaridan biri hisoblanadi. Ularda og‘ir jarimalarga tortish yoki avtotransportni musodara qilib yuborish, haydovchilik guvohnomasini bekor qilish kabi jazolar avtoulavlarning majburiy yillik sug‘urtalari uchun to‘lov summasiga va qoidabuzarliklarini jiddiyligiga qaraladi. Misol uchun, Germaniyada agar avtomobil haydovchisi 1 yil mobaynida yo‘l qoidalarini buzganligi uchun jarimaga tushsa, jarima summasi besh yuz yevroga qadar; ikkinchi marta ham tushsa ming yevroga; uchinchi marta sodir qilsa ikki ming yevrogacha oshib ketadi.

Ish haqi uch mingdan besh ming yevrogacha bo‘lgan sug‘urta miqdori har bir insonning imkoni bo‘lmaydigan katta xarajatlarini anglatadi. Shu sababli, bir nechta qoidabuzarlar sug‘urta uchun uch baravargacha to‘lamasliklari uchun yillar davomida o‘z avtomobillaridan to‘g‘ri foydalanishga va qoialarga amal qilgan holda ehtiyitkorlik bilan harakatlanishga majbur bo‘ladilar. Qaror va qoidalar o‘z o‘rnida ishlasa yo‘l-transport hodisalari ham kamayadi.

FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR

1. O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 2022-yil 4-apreldagi PQ-190-sonli “Avtomobil yo‘llarida inson xavfsizligini ishonchli ta‘minlash va vafot etish holatlarini kamaytirish chora-tadbirlari to‘g‘risida”gi qarori.
2. O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 2017-yil 11-iyuldagi “Yo‘l harakati xavfsizligini ta‘minlash tizimini yanada takomillashtirish chora-tadbirlari to‘g‘risida”gi PQ-3127-sonli qarori.
3. Jumaniyozov J. “Yo‘l transport hodisalarini kamaytirish bo‘yicha tadqiqotlar” 2018 yil.
4. Karimov S. “Yo‘l transport hodisalari. Xavfsizlik muammolari va mulohazalar” 2016 yil.
5. <https://kun.uz/71901756?>
6. Forumdaily.com, 2023
7. Amerikaovozi.com, 2023