

## YO‘L TRANSPORT HODISALARIGA SABAB BO‘LUVCHI OMILLARNI KAMAYTIRISH BO‘YICHA CHORA TADBIRLAR ISHLAB CHIQRISH YO‘NALISHLARI

*Saidumarov Ulug‘bek Ravshan O‘g‘li*  
*DXX Temurbeklar maktabi HAL o‘qituvchisi*

**Annotatsiya:** Maqolada yo‘l-transport hodisalari bilan bog‘liq holatlari taxlili va u bilan bog‘liq bo‘lgan ko‘rsatgichlarni kamaytirish tadbirlari bayon etilgan

**Kalit so‘zlar:** yo‘l-transport hodisasi, avtomobil, piyodalar, yol belgilari

O‘zbekiston yo‘llarida fojiali yo‘l-transport hodisalari oshib bormoqda. Haydovchilarning xudbinligi va beparvoligi ortidan minglab insonlar halok bo‘lmoqda, yana minglab odamlar butun umrga majruh bo‘lib qolmoqda. Ko‘p holatlarda tezlik me‘yoridan oshirib yuborilishi oqibatida bir necha avtomobillar ishtirokida dahshatli yo‘l-transport hodisalari ro‘y beryapti. 2021 yil yanvar-iyun oylarida sodir bo‘lgan yo‘l transport hodisasi 954 kishining umriga zomin bo‘lgan. Ichki ishlar vazirligining so‘nggi ma‘lumotlariga ko‘ra, respublikada joriy yil 9 oyida 6 551ta yo‘l transport hodisasi sodir bo‘lgan, ulardan 1 682 tasi o‘lim bilan tugagan. Jarohat olganlar soni 5 920 kishini tashkil etgan. Hodisalarning aksariyatiga tezlikni me‘yoridan oshirish sabab bo‘lgan.

### **“Yo‘l harakati qoidalarini o‘rgatishni maktabdan boshlash kerak”**

Bolalar ishtirokidagi yo‘l-transport hodisalarining asosiy sabablaridan biri bolalarga yo‘l harakati qoidalarini o‘rgatmaslikdir. Ilgari har bir sinf uchun yo‘l harakati qoidalarini o‘rgatish uchun 17 soat dars belgilangan edi. Ammo keyinchalik, nima uchundir, bu darslar olib tashlandi. Xozirgi kunda ushbu fanni tiklash bo‘yicha necha yillardan buyon mutasaddi idoralarga murojaat qilib taklif berib kelinmoqda, biroq takliflar xozircha samarasini bergani yo‘q.

### **“Tarbiyaviy soat doirasida yo‘l harakati qoidalarini o‘rgatib bo‘lmaydi”**

Xalq ta‘limi vazirligi faqat birinchi sinflar uchun tarbiyaviy soatlar tarkibida yo‘l harakati qoidalari o‘rgatilishini aytib keladi. Lekin, birinchi sinf doirasida emas, tizimli ravishda, yoshga moslashgan holda tashkil etilishi kerak.

### **“O‘zbekistonda yerusti va yerosti piyodalar o‘tish yo‘llari yetishmaydi”**

Toshkentda va umuman, O‘zbekistonda yerosti va yerusti piyodalar o‘tish joylari favqulodda ravishda yetmaydi. Ularni ko‘proq qurish kerak. Piyoda ham o‘z hayotini o‘zi asrashi kerak. Har doim haydovchini ayblayverish oqibatida piyodada u har doim haq degan tushuncha paydo bo‘ladi. Yerosti va yerusti piyodalar o‘tish joyi eng xavfsiz o‘tish joyi. Ba‘zida odam o‘zini o‘z sog‘lig‘i uchun ham ozgina qiynashi kerakmikan?!

### **Haydovchilar saviyasi haqida**

Haydovchilarning saviyasi juda ham og'riqli masala. Bugungi kunda O'zbekistonda haydovchilarni tayyorlash bo'yicha mingdan ortiq o'quv kurslari faoliyat yuritmoqda. Lekin ularning hammasi ham talabga javob beradi deya olmayman. Haydovchilarni tayyorlash va qayta tayyorlashda o'quv kursi qiymati orqali nosog'lom raqobat yuzaga keldi. Haydovchilik guvohnomasini boshqa idora bergani bois, o'quv kurslari haydovchilikka da'vogar o'qishni tezroq bitirishidan manfaatdor bo'lib qoldi.

### **“Haydovchilik imtihonlari sovet davridan qolgan”**

Qolaversa, imtihon olish tizimi qoniqarli emas. Hozirgi mavjud imtihon olish tizimi 1987 yildagi sobiq ittifoq davridan qolgan. Undagi test savollarida amaldagi “Yo'l harakati qoidalari”da mavjud bo'lmagan savollar ham bor. Ma'naviy va texnik eskirgan savollar bor. Savollarga ilova qilingan suratlarni bevosita jarayon ishtirokchisi sifatida emas, uchinchi shaxs, tomoshabin ko'zi bilan ko'rasiz.

### **“O'zbekistonda yo'l belgilari deyarli yo'q”**

Parlamentning 2020 yil sentyabrda bo'lib o'tgan yalpi majlisda O'zbekistonda 408 ming yo'l belgisi yetishmasligi aytili. Bu, O'zbekiston yo'llarida yo'l belgilari deyarli yo'q ekan, degan taassurot uyg'otadi. O'ng tomonga chizilgan sariq chiziqni oladigan bo'lsak, aslida bu “to'xtash taqiqlangan” belgining ta'sir doirasini bildirib, qisqa masofaga chizilishi kerak, ammo, hozirgi kunda bu chiziq o'z maqsadi bo'yicha qo'llanilmayapti. Qolaversa, o'qituvchining o'zi yo'l harakati qoidalarini bilmasa, unda dastur yoki o'quv rejasi bo'lmasa, u qanday qilib bolalarga bu qoidalarni o'rgatishi mumkin? Bunday ta'limda eng yomoni, o'qituvchi bolalarga piyodalar o'tish joyidan bemalol o'taverishini, transport vositalari ularga yo'l berishini singdirib qo'yishidir. Biz, yo'lda harakatlanish madaniyatini, o'z hayotini avvalo o'zi asrab qola olishini ularga singdirib borishimiz zarur. O'quvchi bola yuqori tezlik cheklangan belgisini bilishi shart emas. Bola ko'proq virtual hayotda yashagani bois, tormoz yo'lini bilishi kerak. U multfilmlar ko'rganda avtomobillar birdaniga va istagan vaqtda to'xtay olishiga ishonib qoladi. Bolaga o'zimiz noto'g'ri o'rnak ko'rsatsak, ya'ni xavfsizlik kamari taqmasak, qizil chiroqda harakatlansak va hokazo, “qush inida ko'rganini qiladi” deganlaridek, boladan o'pkalamasak ham bo'ladi.

### **“Piyodalar o'z hayotini haydovchiga topshirib qo'ymoqda”**

Piyodalar madaniyati judayam past. Istagan joydan o'tib ketadi va o'z hayotini butunlay haydovchi qo'lga topshirib qo'ymoqda. Piyoda haydovchi uni ko'rishiga va avtomobilni to'xtatishiga yuz foiz ishonib qolyapti. Aslida unday emas. Bundan tashqari, yo'lda harakatlanishda trotuar bo'lsa ham, qatnov qismidan yuramiz, qarama-qarshi emas, avtomobillar harakati bo'yicha yuramiz. Mirbozorda ro'y bergan YTHni tahlil qildim. Unda piyoda yuk transport vositasi kelayotganini ko'rsa ham, yo'l beradi, deb o'ylab qatnov qismiga chiqib ketyapti va afsuski, u halok bo'ldi. Yo'l harakati

qoidalarida piyoda yoʻlning qatnov qismini yaqinlashib kelayotgan avtomobil bilan oraliqdagi masofa hamda uning tezligini chamalab koʻrib, oʻzi uchun xavfsiz boʻlganda kesib oʻtishi belgilangan. Yaqinda yana bir holatga guvoh boʻldim. Ayol kishi ikki farzandi bilan yoʻlni belgilanmagan joyda kesib oʻtmoqda. Ulgurolmagach, ikki farzandi bilan yoʻlning qatnov qismini ajratib turuvchi ikki sidirgʻa chiziq ustida turibdi. Bu chiziq uni xavfdan asrab qololmaydi, chunki u yer xavfsiz makon emas. Farzandlari yoki oʻzi oldinga yoʻrqaga bexosdan harakatlanib qolishi mumkin. Odatda, koʻp hollarda, haydovchidan ayb qidirishadi. Ammo piyodaning ham aybi ulkan. Biror korhol boʻlgach, haydovchini ayblash yoki uni ming marta jazolagan bilan piyodaning hayoti yoki sogʻligʻi ortga qaytmaydi.

Ayrim mamlakatlar tajribasi shuni koʻrsatadiki, oqilona sarmoya evaziga yoʻl-transport hodisalarining toʻliq oldini olish mumkin. Quyidagi chora-tadbirlar yoʻl-transport hodisalarida bevaqt oʻlimni sezilarli darajada kamaytirishga koʻmak berishi mumkin:

- yoʻl harakatining barcha qatnashchilari, jumladan, oʻsmirlar va yoshlar uchun qonunlar ijrosini taʼminlaydigan milliy qonunchilik va siyosatni mustahkamlash;

- infratuzilma va avariyaadan keyingi xizmatlar;

- yangi haydovchilarga haydovchilik guvohnomalarini berishning ishonchli tizimini ishlab chiqish va joriy etish;

- maktab oʻquvchilari uchun yoʻl harakati xavfsizligi boʻyicha oʻquv dasturlarini ishlab chiqish va amalga oshirish;

- aholi xabardorligini oshirish boʻyicha samarali tizimini ishlab chiqish va joriy etish;

- fuqarolik jamiyati tashkilotlarini qoʻllab-quvvatlash;

- maktab oʻquvchilarida shaxsiy xavfsizlik va qonunga itoatkor xulqatvor boʻyicha bilim, maxorat va koʻnikmalarini shakllantirish;

Oʻqituvchilarni maktabda ijtimoiy tarmoq vositalaridan taʼlim maqsadlarida foydalanish jarayonida oʻquvchilarni oʻrgatish, yoʻl-yoʻriq koʻrsatish, nazorat qilish va tarbiyalash uchun javobgar boʻling. Bu yilgi sinf oʻquvchilari 2031-yilda oʻrta maktabni tamomlaydi. Ushbu uzoqni koʻzlagan maqsadni koʻzlagan holda, pedagoglar oʻzlariga “2031-yil qanday boʻladi?” deb soʻrashlari kerak. Texnologiya shu qadar tez rivojlanmoqdaki, bunday turdagi bashorat qilish qiyin. Shunga qaramay, ularni tayyorlash bizning burchimizdir. Taʼlim texnologiyalari tarafdorlari sifatida biz oʻqituvchilar va siyosatchilarni ushbu maqsadga erishish yoʻlida ishlashga chaqiramiz.

**ADABIYOTLAR:**

1. Усманова М.Н. Подход оценки факторов навыка водителя при обеспечения безопасности движения. Вестник ТАДИ. Научно технический журнал.

2. O'zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 2018 yil 30 avgustdagi "Yo'l harakati xavfsizligi kunini o'tkazish va yo'l-transport hodisalari profilaktikasining samaradorligini oshirish chora-tadbirlari to'g'risida"gi 701-son qarori.

3. O'zbekiston Respublikasi IIV YHXBB statistika ma'lumoti.

4. Hakimov Sh.K va Jo'raev Ya.R. Mobil android telefonlar uchun "Yo'l harakati qoidalari va havfsiz xarakatlanish" asoslari fanidan elektron o'quv qo'lanma. 2020.

5. 2018-2022 yillarda O'zbekiston Respublikasida yo'l harakati xavfsizligini ta'minlash konsepsiyasi.

6. [www.lex.uz](http://www.lex.uz)

7. [www.kun.uz](http://www.kun.uz)