ISNN:2181-1296



SHAROF RASHIDOV NOMIDAGI SAMARQAND DAVLAT UNIVERSITETI

САМАРКАНДСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ИМЕНИ ШАРОФА РАШИДОВА

SAMARKAND STATE UNIVERSITY NAMED AFTER SHAROF RASHIDOV

ILMIY AXBOROTNOMA

НАУЧНЫЙ ВЕСТНИК
SCIENTIFIC JOURNAL

GUMANITAR FANLAR SERIYASI

№ 2/2 (138)
2023

ISSN 2181-1296

ILMIY AXBOROTNOMA

НАУЧНЫЙ ВЕСТНИК SCIENTIFIC JOURNAL

2023-yil, 2-son 2-seriya (138) GUMANITAR FANLAR SERIYASI

Tarix, Falsafa, Filologiya, Huquqshunoslik, Pedagogika, O‘qitish metodikasi, Psixologiya, Sotsiologiya, Siyosiy fanlar

Samarqand viloyat matbuot boshqarmasida ro‘yxatdan o‘tish tartibi 09-25.
Jurnal 1999-yildan chop qilina boshlagan va OAK ro‘yxatiga kiritilgan.

BOSH MUHARRIR **R. I. XALMURADOV, t.f.d., professor**
BOSH MUHARRIR O‘RINBOSARLARI: **H.A. XUSHVAQTOV, f-m.f.d., dotsent A. M. NASIMOV, t.f.d., professor**

TAHRIRIYAT KENGASHI:

S. S. G‘ULOMOV	- O‘zFA akademigi
M.Q. MUXIDDINOV	- fil.f.d., professor (SamDU)
SH.A.HASANOV	- fil.f.d., professor (SamDU)
S.A.KARIMOV	- fil.f.d., professor (SamDU)
N. Sh. SHODIEV	- ped.f.d., professor (SamDU)
M.X.LUTFULLAYEV	- ped.f.d., professor (SamDU)
HIROAKI HUZIIE	- Osaka universiteti professori (Yaponiya)
A.B.PARDAYEV	- fil.f.d., professor (SamDU)
SH.Y.ZIYODOV	- fil.f.d., dotsent (Imom Buxoriy xalqaro ilmiy-tadqiqot markazi)
J.Y.YAXSHILIKOV	- f.f.d., professor (SamDU)
SH.SH.NEGMATOVA	- f.f.d., professor (SamDU)
N.U.ARABOV	- i.f.d., professor (SamDU)
B.E.ERGASHEV	- t. f. d., professor (SamDU)
B.S.G‘OYIBOV	- t.f.d., (SamDU)
D.Q.USMONOVA	- i.f.n., dotsent (SamDU)
F.SH.RASHIDOVA	- t.f.f.d., dotsent (SamDU)
O.S.YUSUPOVA	- f.f.n., dotsent (SamDU)
O.S.QODIROV	- p.f.n., dotsent (SamDU)
S.I.MUXIDDINOV	- t.f.f.d., (SamDU)

Obuna indeksi – yakka tartibdagi obunachilar uchun **- 5583,**
tashkilot, korxonalar uchun **- 5584**

MUNDARIJA / СОДЕРЖАНИЕ / CONTENTS

MUNDARIJA	
Atayeva G.R. *O‘smirlar mehnat faoliyatini oila va maktabda o‘zaro muvofiqlashtirishning psixologik samaradorligi……*	4-8
Yakubova M. *Nemis sayohatchisi xans-xermann fon shvaynitsning esdaliklaridan samarqand tarixiga oid ayrim lavhalar……*	9-14
Marufov E.U. *Talabalarning ingliz tili fonetik kompetensiyasini rivojlantirishdagi qiyinchiliklar……*	15-20
Aliyev O.O. *O‘zbekistonda axborot xavfsizligi siyosatining huquqiy asoslarini shakllanishi va rivojlanishi*	21-29
Mirzayev R.I., Ibodullayev S.R. *Korrupsiya va uning namoyon bo’lish shakllari……*	30-34
Rahimova G., Kiyamova S. *Umumta’lim maktablarida o‘quvchilarga Alisher Navoiy hayoti va ijodiini o‘rgatishda “Muammoli ta’lim” metodidan foydalanishning ahamiyati……*	35-42
Abdullayeva G.R. *Boshlang‘ich sinf tabiatshunoslik darslarini adekvat modellashtirish tizimini takomillashtirish*	43-47
Ochilova G.U. *Some cases of transmission of kinship terms in uzbek and english……*	48-52
Кадымова Д.Р., Рахмонкулова Ш.О. *Особенности реализация мотива сна в русской и зарубежной литературы (На примере произведений эпохи античности и средневековья, А.С. Пушкина «Евгения Онегина», И. А. «Обломова» Гончарова И «Преступления и наказания» Ф. М. Достоевского)……*	53-60
Radjabova D.N. *Rossiya sharqshunosligi ilmiy maktabi va o’rta osiyo tarixi masalalarining o’rganilishi……*	61-65
Мамасолиев И.Ф., Усманова Н.К. *Оригинальность баллад в.а. жуковского в русской словесности……*	66-71
Xayriyev I. *Aql, hissiyot va iroda integratsiyasi……*	72-76
Kenjayeva M.A. *Ona tili fanini o`qitishda tayanch kompetensiyalarni rivojlantirishda ta’lim exnologiyalardan foydalanish……*	77-81
Kuldashev M., Saidov U. *Jamoat xavfsizligini ta’minlashda yo‘l-transport hodisalarini oldini olishning o‘rni……*	82-86
Uzoqov M.F. *Attraktiv munosabatlarning o‘rni va pedagogik taxlili hamda uni hozirgi bosqichda maktabgacha ta’lim tizimida qo‘llash xususiyatlari……*	87-91
Xasanova M.N. *Elektron platforma vositasida muhandislik grafikasi fanini o‘qitishda talabalarning grafik ishlari sifatini rivojlantirishning pedogogik tavsifi……*	92-96
Аллаярова Н.Я. *Роль образовательных компетенций в развитии гендерно-равноправного мышления учащихся……*	97-101

Негматова Н.Н. *Принцип учета особенностей родного языка учащихся при обучении русскому языку в полиэтнической среде, методы и их классификация*……	102-106
Панжиева Н.Н. *Роль и значение развития навыков критического мышления у будущих учителей информатики* ……	107-116
Усманова Н.К., Сайфиддинова М. *«Мир детства» в философско-художественном и идейном воплощении в творчестве А.Платонова*……	117-122
Turniyazova R.B. *Emotional causation*……	123-128
F.F.Xatamov *Huquqning regulyativ funksiyasi va shaxs mas'ulligi*……	129-132
Xashimov Sh.J. *Milliy turizm va o'zbekistonning xalqaro imidji yuksalishining ijtimoiy-falsafiy masalalari*…….	133-137
Xushmurodova Sh.Sh. *Impact of bilingualism on third language acquisition and bilingual teaching*……	138-146
Mustafayeva M.SH. *Aleksitimiya fenomeni va uning namoyon bo'lishining psixologik xususiyatlari*……	147-151
Кадымова Д.Р., Ибрагимова Э.О. *Роль женщины и ее и судьба в произведении Л.Н.Толстого «анна каренина» и «госпожа бовари» .Флобера*……	152-158
Xoliqulov A.Y. *Ilk o'rta asrlar sug'dda bozorlar taraqqiyoti*……	159-163
Azizkulov A., To'g'izov N. *Boburiylar saltanatida ta'lim tizimi*……	164-168
Baysariyeva Ch.U. *Elektron ta'lim resurslari (etr) yordamida talabalar mustaqil ta'limini tashkil etish usullari, shakllari va vositalari*……	169-175
Amonturdiyeva Sh.R. *Diniy matnlarda mustaqil so'z turkumlarining ifodalanishi*……	176-179
Mustafayev Sh.N. *O'zbekiston oliy ta'lim tizimini modernizatsiyalashning artpedagogik asoslari*……	180-184
Rustamova Sh.Sh. *Investigating communicative competence as a vital of pedagogical category*……	185-189
Jumanov Sh. *Ijodiy-madaniy masalalar bo'yicha targ'ibotchi faoliyatining funksional pedagogik tahlili*.....	190-194
Tuxtayeva Sh.M. *Bo'lg'usi boshlang'ich sinf o'qituvchilariga matematika darslarida integratsiyalashgan ta'limni tashkillashtirish haqida*.....	195-200
Mualliflarga	

UO‘K:625.096 **DOI:** https://doi.org/10.59251/2181-1296.2023.v2.138.2.2206

JAMOAT XAVFSIZLIGINI TA’MINLASHDA YO‘L-TRANSPORT HODISALARINI OLDINI OLISHNING O‘RNI

M.Kuldashev, U.Saidov
Sharof Rashidov nomidagi Samarqand davlat universiteti

Annotatsiya. Jamoat xavfsizligini tasniflashda ob’ektlari bo‘yicha ijtimoiy xavfsizlik, yong‘in xavfsizligi, sanitariya xavfsizligi va yo‘l harakati xavfsizligi turlarini ajratish mumkin. Fuqarolik jamiyati, huquqiy davlat bu eng avvalo inson va fuqarolarning xavfsizligi ta’minlanganligi, kafolatlanganligi bilan bilgilansa, yo‘l harakati xavfsizligini rivojlantirish qanchalik taktik va strategik masala ekanligini ko‘rsatadi.

Kalit so’zlar: yo‘l harakati xavfsizligi, yo‘l harakati qatnashchisi, yo‘l harakati qoidalari, yo‘l-transport hodisalar, yo‘l-transport hodisalari keltirib chiqaruvchi ob’ektiv va sub’ektiv omillar.

Роль профилактики транспортных происшествий в обеспечение общественной безопасности

Аннотация. В классификации общественной безопасности можно выделит виды социальной, пожарной, санитарной безопасности и безопасности дорожного движения в соответствии с их объектами. Если гражданское общество, правовое государство выступают в первую очередь гарантом безопасности людей и граждан, то это показывает, насколько тактическим и стратегическим является развитие безопасности дорожного движения.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, участник дорожного движения, правила дорожного движения, дорожно-транспортные происшествия, объективные и субъективные факторы, вызывающие дорожно-транспортные происшествия.

The role of prevention of transport accidents in ensuring public safety

Abstract. In the classification of public security, it is possible to distinguish the types of social security, fire safety, sanitary safety and road safety in accordance with their objects. If civil society, the rule of law is known for ensuring and guaranteeing the safety of people and citizens, this shows how tactical and strategic the development of road safety is.

Key words: road safety, road user, traffic rules, traffic accidents, objective and subjective factors causing traffic accidents.

O‘zbekiston Respublikasining “Yo‘l harakati xavfsizligi to‘g‘risida”gi qonuniga ko‘ra (3-modda) **yo‘l harakati xavfsizligi** — yo‘l harakati qatnashchilarining yo‘l-transport hodisalari va ularning oqibatlaridan himoyalanganlik darajasini aks ettiruvchi yo‘l harakati holati bo‘lsa, yo‘l-transport hodisasi - bu, transport vositasining yo‘lda harakatlanishi jarayonida ro‘y bergan:

- fuqarolarning halok bo‘lishiga;
- sog‘lig‘iga zarar yetishiga;
- transport vositalari, inshootlar, yuklarning shikastlanishiga;
- boshqa moddiy zarar etishiga sabab bo‘lgan hodisadir. Statistika ma’lumotlariga ko‘ra O‘zbekiston Respublikasida yo‘l-transport hodisalari tufayli kishilar o‘limi va turli darajada nogiron bo‘lib qolish ehtimoliyati nihoyatda yuqori. Masalan, 2021 yilda 3753 ta yo‘l-transprot hodisalari yuz bergan bo‘lib, bu hodisalarda 1014 nafar fuqaro vafot etgan. 2022 yilning 10 oyi mobaynida 3559 yo‘l taransport hodisa yuz berib, 886 ta erkak va 23 ta ayol kishi vafot etgan. 2022 yilning o‘zida Toshkent shahri 1200 ta yo‘l-transport hodisasining guvohi bo‘ldi. YTH oqibatida 136 nafar kishi vafot etgan, 1463 kishi esa tan jarohati olgan. “Jahon bankining ma’lumotlariga ko‘ra yigirma yillardan oshib ham har o‘n minginchi odam mamlakatimizda avariyalarda halok bo‘lmoqda.”

Bunday noxush holatlarni keltirib chiqaruvchi omillarni quyidagi ikki guruhga tasniflashimiz mumkin:

I. Ob'ektiv omillar:

A) Yo‘l harakati xavfsizligini ta'minlashga doir huquqiy va texnik mexanizmlarning talab darajasida rivojlanmaganligi;

B) Yo‘l harakati infratuzilmasidagi muammolar;

V) Transport vositasidagi muammolar;

G) Tabiat hodisalari.

II. Sub'ektiv omillar

A) Jismoniy va psixologik sharoitlar;

B) Fuqarolar tomonidan avtomashinalarni boshqarishda texnik me'yorlarni lozim darajada bilmasligi, suiste'mol qilishlari va umuman texnik ong va madaniyatning past darajada ekanligi:

V) Ikkinchidan, yo‘l harakati munosabatlarini tartibga soluvchi huquqiy normalarga rioya qilmaslik. Yo‘l harakati qatnashchilarining huquqiy ongi va madaniyatining rivojlanmaganligi yoki huquqiy nigilizmning mavjudligi;

G) Yo‘l harakati xavfsizligini ta'minlash sohasidagi vakolatli davlat organlari xodimlarining o‘z funksional vazifalarini lozim darajada bajarmaslik holatlari va boshq.

I. Ob'ektiv omillar. Albatta ushbu muammolarni yechimi masalaga tizimli yondashuvni taqozo qiladi. Bunda yo‘l harakati xavfsizligini tartibga soluvchi qonunchilik tizimini tubdan isloh qilish zarur. O‘zbekiston Respublikasining "Yo‘l harakati xavfsizligi to‘g‘risida"gi qonuniga yo‘l harakati xavfsizligini ta'minlashning asosiy prinsiplari sifatida "Yo'l harakati xavfsizligini ta'minlash bo‘yicha davlat javobgarligining yo'l harakatida ishtirok etuvchi fuqarolar javobgarligidan ustunligi" tamoyilini o‘rnatilishidan boshlashimiz kerak.

Yo‘l harakati xavfsizligini tartibga soluvchi qonun xujjatlarimizning o‘ziga xos jihatlaridan biri asosan **yo‘l harakati qatnashchisi** bo‘lgan—transport vositasining haydovchisi majburiyatlari va javobgarligini tartibga solinishi masalasidir. Yo‘l harakati xavfsizligini ta'minlash sohasidagi davlat boshqaruvi organlarining esa asosan, vakolatlari tartibga solinganligi bilan tavsiflanadi.

Yo‘l harakati xavfsizligini tartibga soluvchi qonun xujjatlarimizning asosiy vazifalari fuqarolar hayoti va sog‘lig‘i muhofaza etilishini, ularning huquqlari hamda qonuniy manfaatlari, yuridik va jismoniy shaxslarning mulki, shuningdek atrof muhit himoya qilinishini ta'minlashdan iborat ekan, qonun osti hujjatlari bilan tartibga solish amaliyotidan imkon qadar voz kechilishi hamda qonun hujjatlari bilan tartibga solinishi qamrovini yanada kengaytirish zarur.

Qonunchiligimizdagi eng katta kamchiliklardan yana biri - bir tomondan, yo‘l-transport hodisaning profilaktikasi (oldini olish) bo‘yicha huquqiy mexanizmi juda zaifligi bo‘lsa, ikkinchi tomondan, yo‘l harakati oqibati bo‘lgan - yo‘l-transport hodisasini huquqiy tartibga solinishiga asosiy e'tiborning qaratilganidir (Masalan, huquqiy javobgarlikka tortish siyosati).

Mamlakatimizda har yili avtomillarning sonini oshib borishi tabiiyki yo‘l harakati infratuzilmasidagi muammolar keltirib chiqaradi. Davlat statistika qo‘mitasi ma'lumotlariga ko‘ra, 2022 yil 1 yanvar holatiga O‘zbekiston Respublikasida har 1000 nafar doimiy aholiga o‘rtacha 87 ta engil avtomobil to‘g‘ri kelmoqda. Ushbu holat ayni vaqtda yo‘l harakati infratuzilmasidagi muammolar echimi hamdir. Chunki, avtomobil egalari ayni vaqtda yo‘l harakati infratuzilmasini moliyalashtiruvchi real "investorlar" hisoblanishadi. Yo‘l harakati infratuzilmasidagi muammolar echimi sifatida quyidagilarga ahamiyat berish zarur:

1) Yo‘l harakati infratuzilmasi yaxshilash bo‘yicha davlat-xususiy sheriklik mexanizmidan samarali foydalanish;

2) Yo‘l harakati infratuzilmasini moliyalashtirish bo‘yicha mablag‘larni tashkil qilish, taqsimlash va foydalanishda mahalliy davlat hokimiyati organlarining vakolatlarini yanada kengaytirish orqali ularning majburiyati va mas'uliyatini yanada oshirish;

3) Ushbu sohada korrupsiya holatlarini bartaraf etish maqsadida raqamli boshqaruvga o‘tish.

4) Yo‘l harakati infratuzilmasi yo‘nalishida yo‘l-transport hodisaning profilaktikasi (oldini olish) bo‘yicha sug‘urta mexanizmini tizimli takomillashtirish va h.k.

Ma'lumotlar, mamlakatimizda yo‘l infratuzilmasidagi kamchiliklarning yo‘l transport hodisalaridagi yuqori ko‘rsatkichini ko‘rsatayapdi. Rivojlangan davlatlarda ushbu ko‘rsatkich 1-5% ni tashkil qiladi.Chunki, yo‘l infratuzilmasining juda rivojlanganligi nafaqat yo‘l transport hodisasini oldini olishga, balki haydovchilarning xato qilishlarini profilaktikasiga ham yo‘naltirilganligi, o‘lim bilan tugaydigan yo‘l transport hodisalarini keskin kamayishiga olib keldi.

Har qanday mashina bardoshli buyum bo‘lsa-da, u muqarrar ravishda vaqt o‘tishi bilan buziladi. Avtomobillarning eskirishi uning texnik holatiga ham salbiy ta’sir ko‘rsatishi o‘z navbatida yo‘l harakati xavfsizligi bo‘yicha jiddiy muammolar keltirib chiqaradi. Shu bilan birga, ekspluatatsiya jarayonida atrof-muhitga salbiy ta'sir ko‘rsatishdan tashqari, hatto avtomobil foydalanishdan chiqarilgandan keyin ham ekologik xavf manbai bo‘lib qolmoqda. Shu bilan birga, jarayonni to‘g'ri tashkil etish avtomobil massasining 75% dan ortig'ini qayta ishlash, qayta tiklash va qayta foydalanish (resikling (qayta ishlash) deb ataladigan) imkonini berishi isbotlangan. Progressiv qayta ishlash tizimini yaratishning eng muhim natijasi butun mamlakat bo‘ylab innovatsion jarayonlarni rag'batlantirish bo‘ladi. Har yili yo'llarimizda avtomobillar soni ortib borishi, ayni vaqtda eskirgan avtomobillarning sonini ortib borishini ko‘rsatmoqda. Hozirgi vaqtda vaziyat tubdan o‘zgarib ketdi. Eskirgan transport vositasini o‘z vaqtida almashtirish yo‘l harakati xavfsizliginiining zaruriy shartlaridan biriga aylandi. Mamlakatimizda eskirgan avtotransport vositalarini qayta ishlashning huquqiy mexanizmini takomillastirish uchun “Avtotransport vositalarini qayta ishlash to‘g'risidagi qonun”ga ehtiyojimiz bor.

Mavsumiy ta'sirlar ham baxtsiz hodisalarga sabab bo‘ladi. Masalan, yilning iyul va avgust oylarida baxtsiz hodisalar soni ortgan bo‘lsa, qish oylarida pasayish kuzatilmoqda. Qish oylarida noqulay ob-havo sharoiti avtohalokatlarga sabab bo‘lsa-da, bu haydovchilarga avtomobilni ehtiyotkorlik bilan boshqarish imkonini beradi. Ko‘rishning pasayganligi, avtomobil harakatini qiyinlashtirgan asfalt holati va yomg‘irli ob-havo haydovchilarni yo‘lga e’tibor qaratishga majbur qiladi. Shu sababli, yoz oylarida ham xuddi shunday e'tibor ko‘rsatish baxtsiz hodisalarni kamaytiradi.

Yorug'lik tizimining mavsum shartlariga javob bermasligi, mavsumga mos shinalardan foydalanilmasligi ham yo‘l harakati xavfsizligini ta'minlamaydi.

II. Sub’ektiv omillar. Yo'lda barchamiz xavfsiz harakatni va manzilimizga eson-omon yetib borishni xohlaymiz. Har bir kishi xavfsiz harakat tamoyillariga ega bo‘lishi kerak. Jismoniy va psixologik sharoitlar mashinani boshqarish uchun mos bo‘lmasa, haydovchi sifatida harakatlanmaslik kerak. Xavfsiz harakatning eng muhim omili - bu yo‘l harakatiga jismoniy va ruhiy layoqatli bo‘lish. Qondagi alkogol miqdori va mastlik yoki alkogolning ta'siri va haydash ko‘rsatkichlari o‘rtasidagi o‘zaro ta'sir shaxsiy omillarga bog'liq bo‘lsa-da, odatda qondagi alkogol miqdori 0,8 promil va undan past bo‘lsa, haydash uchun zararsiz hisoblanadi. Mutaxassislarning ta'kidlashicha, qondagi alkogol miqdori 100 kubometrga 70-100 mg ga etganda, muvozanat va harakat buzilishi boshlanadi va haydash ko‘nikmalariga sezilarli darajada ta'sir qiladi. Umuman dunyoga nazar tashlaydigan bo‘lsak, bu ko‘rsatkichlar noldan 0,8 mg / ml oralig'ida o‘zgarib turadi. Xavfni baholash bo‘yicha tadqiqotlar shuni ko‘rsatadiki, giyohvand moddalarni alkogol bilan birlashtirish yo'l-transport hodisasiga aralashish yoki javobgarlik xavfini sezilarli darajada oshiradi.

Ma'lumotlarga ko‘ra, haydovchilarning 25-50 foizi hayotida kamida bir marta rulda uxlagan. 100 mil (160 km)dan ortiq masofani bosib o‘tish, va oxirgi 48 soat ichida 9 soatdan kamroq uxlash baxtsiz hodisa xavfini sezilarli darajada oshiruvchi omillar sifatida aniqlangan.

Baxtsiz hodisalarning juda yuqori darajasi charchoqdan kelib chiqadi. Charchoqdan o‘limga olib keladigan baxtsiz hodisa xavfi soat 22:00 dan 06:00 gacha, tana uxlash uchun dasturlashtirilganda to‘rt baravar ko‘pdir. 17 soatlik uyqusizlikdan keyin charchoq xavfi sezilarli darajada oshadi.

Haydovchi charchoqlari avtomobilni haydash vaqti bilan ortadi. Charchoqni kamaytirish uchun har ikki soatda 15 daqiqa davomida dam olish kerak.

Xavfsizlik kamari yo'l-transport hodisalaridan himoya qilmaydi, ammo tasodifiy shikastlanishning og'irligini kamaytiradi. Xavfsizlik kamaridan foydalanilganda haydovchilar va old o‘rindiqdagilar uchun o‘lim xavfini 40-50 foizga, orqa o‘rindiqdagilar uchun esa o‘lim xavfini 25 foizga kamaytiradi. Old o‘rindiqdagilar uchun o‘limga olib keladigan jarohatlar xavfini 50 foizga, orqa o‘rindiq yo'lovchilari uchun esa 75 foizga va undan ko‘proq kamaytiradi.

Haddan tashqari tezlik, boshqacha aytganda, tezlikni buzish, haydovchining transport vositasini e'lon qilingan va qonunda ruxsat etilgan tezlikdan yuqoriroq haydash holatidir. Tezlik qoidalari nafaqat mamlakatimizda, balki boshqa mamlakatlarda ham eng ko‘p buziladigan qoidalardan biri hisoblanadi. Tadqiqotlar shuni ko‘rsatadiki, haydovchilarning 90% dan ortig'i haydovchilik faoliyati davomida ma'lum qilingan yoki tavsiya etilgan tezlik chegaralaridan oshib ketgan. Tezlik me’yorlarini to‘g‘ri belgilash va ushbu me’yorlarga rioya qilish yo‘l harakati xavfsizligiga ijobiy ta’sir ko‘rsatadi va o‘limga olib keladigan baxtsiz hodisalarni kamaytirishda katta ahamiyat kasb etadi. Haddan tashqari tezlikda haydash yo‘l-transport hodisalarida o‘limning asosiy sabablaridan biri hisoblanadi. Tezlik oshgani sayin, to‘xtash masofasi ortadi, rul boshqaruvi pasayadi, o‘tish xatolari va to‘qnashuvning shiddati ortadi. Haddan tashqari tezlik haydash xavfsizligini bartaraf etadi. Avtotransport vositalari va avtomobil ichidagi xavfsizlikni oshirishning sababi tezlikni oshirishga imkon berish emas, balki baxtsiz hodisalar natijasida yuzaga keladigan jarohatlar va o‘limlarni kamaytirishdir. Biroq, transport vositasi qanchalik xavfsiz bo‘lishidan qat'iy nazar, fizika qonunlari o‘zgarmaydi. Avtomobil sanoati dastlabki yillardan beri doimiy ravishda tezroq yuradigan avtomobillarni ishlab chiqarayotgan bo‘lsa-da, hukumatlar tezlikni cheklash orqali harakat xavfsizligini ta'minlashga harakat qilmoqda.

1899-yilda AQShda haydovchi tomonidan tezlikni oshirish bo‘yicha birinchi jinoyat 25 km/soat tezlikda sodir bo‘lgan. Shunga qaramay, dunyodagi birinchi tezlik chegarasi 1901-yilda o‘sha mamlakatning Konnektikut shtatida joriy etilgan. Bu chegaralar shaharda 24 km/soat, shahar tashqarisida esa 35 km/soat qilib belgilangan. “Yo‘llarda tartib-qoidalar ilm bilan hamohang bo‘lishi kerak. Yirik shaharlardagi markaziy ko‘chalarda tezlik cheklovlarini oqilona belgilash lozim. Jumladan, maktab va bog‘chalar oldida tezlik 30 kilometrdan oshmasligi shart. Ayrim gavjum ko‘chalarda esa hozirgi 70 kilometr soatdan 60 kilometrgacha tushirish zaruriyati bor”. Toshkent shahrida tezlik chegarasini ham 70 km/soatdan 60 km/soatga pasaytirilishi ham harakat xavfsizligini ta'minlashga xizmat qiladi.

2022 — 2025 yillarda O‘zbekiston Respublikasida jamoat xavfsizligini ta’minlash tizimini rivojlantirish strategiyasiga muvofiq, shuningdek, Yangi O‘zbekiston sharoitida avtomobil yo‘llarida inson hayoti va sog‘lig‘ini har qanday hodisalardan kafolatli himoya qilish maqsadida O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 2022 yil 4 apreldagi “Avtomobil yo‘llarida inson xavfsizligini ishonchli ta’minlash va o‘lim holatlarini keskin kamaytirish chora-tadbirlari to‘g‘risida”gi PQ-190-son qarori qabul qilindi.

Mazkur qarorga binoan mamlakatimizda yo‘l harakati xavfsizligini ta’minlashning dolzarb yo‘nalishlari etib quyidagilar belgilandi:

avtomobil yo‘llari infratuzilmasini takomillashtirish va ularning sifatini yaxshilash, yo‘l harakati ishtirokchilarining «piyoda — jamoat transporti — velotransport — avtotransport» ustuvorligi asosida xavfsiz harakatlanishi uchun ishonchli shart-sharoitlar yaratish;

haydovchilarni tayyorlash, qayta tayyorlash va ularning malakasini oshirish tizimiga innovatsion pedagogik texnologiyalarni joriy qilgan holda, o‘quv jarayonini sifat jihatidan yangi bosqichga olib chiqish;

haydovchi va piyodalarning yo‘l harakati qoidalariga rioya qilish madaniyatini oshirish, har qanday qoidabuzarlik uchun jazo muqarrarligini ta’minlash;

yo‘l harakati qoidalari asoslarini bolalikdan singdirishni yo‘lga qo‘yish, ushbu amaliyotni maktabgacha ta’lim tashkilotlari va umumta’lim maktablarida joriy etish;

yo‘l harakatini tashkil etishni to‘liq raqamlashtirish, ilg‘or axborot-kommunikatsiya texnologiyalarini joriy qilgan holda, yangi boshqaruv va nazorat tizimlarini tatbiq qilish.

Yo‘l harakati munosabatlarini tartibga soluvchi qonunchilik hujjatlariga yo‘l harakati qatnashchilari tomonidan nazar-pisand qilinmasligi, ularni ochiq-oydin buzishlari, ijro etmasliklari, qadrlamasliklari, izzat-hurmat qililmasliklari ushbu sohada huquqiy nigilizm holatlarining mavjudligidan darak beradi. 2022 yil 11 fevral kuni O‘zbekiston Respublikasi Prezidenti Sh.Mirziyoev rahbarligida o‘tkazilgan videoselektor yig‘ilishida ham mamlakatimiz rahbari “transport hodisalarining ko‘piga haydovchilarning yo‘l qoidalarini qasddan mensimasligi va tajribasizligi, piyodalarning qoidalarga amal qilmasligi ham sabab bo‘layotganligini” ta’kidlangan edi. Bunda “yo‘l bezoriligi”, degan yangi javobgarlik turi kiritishi taklifi ilgari surildi. ichki ishlar

xodimlari, xususan, davlat avtoinspeksiyasi xodimlari oldida kechiktirib bo‘lmaydigan qator topshiriqlar berildi. Mazkur yig‘ilishda yo‘l-transport hodisalarini oldini olish bo‘yicha mahallalarda, ta’lim muassasalarida, ishlab chiqarish korxonalarida, ommaviy axborot vositalarida(televidenie, radio, gazeta va h.k.) tashkiliy-profilaktik tushuntirish ishlarini kuchaytirish,OAVlari, xususan, ijtimoiy tarmoqlarda soha xodimlariga va ularning faoliyatiga nisbatan ijobiy kayfiyatni shakllantirish bo‘yicha Ichki ishlar vazirligi Jamoat xavfsizligi departamenti Yo‘l harkati xavfsizligi xizmati tomonidan bir qator ishlar amalga oshirilishi belgilandi.

Yo‘l harakati qoidalari ancha eskirganligi, xalqaro standartlar asosida yangidan ishlab chiqilishi shartligi ko‘rsatib o‘tilganidan so‘ng O‘zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 12.04.2022 yildagi 172-son qarori bilan yangi “Yo‘l harakati qoidalari” ning qabul qilinishi yo‘l harakati xavfsizliginini ta’minlashda muhim qadamlardan biri bo‘ldi. Albatta ushbu jarayonlar izchillikda davom ettirilishi shart.

1. Yo'l harakati xavfsizligi sohasidagi qonunchlik tizimini huquq ijodkorligining halqchilligi tamoyilidan kelib chiqib, tubdan isloh qilish zarur.

2. Maktabgacha ta'lim tashkilotlarida, umumiy o‘rta ta’lim tashkilotlarida yo'l harakati qoidalarini o‘rganishga qaratilgan majburiy fanlarni joriy etish, o‘quvchilar e'tiborini yo'l harakati xavfsizligi sohasida ma'lum bilimlarning yetishmasligi tufayli yuzaga keladigan muammolarga va ular keltirib chiqaradigan oqibatlarga qaratish kerak.

3. Bizning fikrimizcha, haydovchilar eng avvalo texnika bilan munosabatda bo‘lishi ularning tegishlicha texnik qoidalarni bilishni taqozo etadi. Haydovchilik maktablarida texnik qodalarning o‘rganilish masalasini qayta ko‘rib chiqilishi va texnika xavfsizligi nuqtai nazaridan tubdan yangicha yondashilishi ham yo‘l harakati xavfsizligiga o‘zining ijobiy ta’sirini o‘tkazadi.

4. Yo‘l harakati ishtirokchilari hamda vakolatli davlat organlarining huquqiy ongi va huquqiy madaniyatini yuksaltirish orqali ushbu sohadagi huquqiy nigilizm holatlariga barham berish kerak

5. Mamlakat ichidagi xalqaro va mahalliy avtomobil yo‘llarini jahon standartlari darajasida qayta qurish, “piyoda – jamoat transporti – velotransport – avtotransport” xavfsiz harakatlanishi ustuvorligi va uzviyligini ta’minlashning iqtisodiy-ijtimoiy-huquqiy asoslarini yaratish.

6. Avtomobil haydovchilarni tayyorlash, qayta tayyorlash, ularning malakasini oshirish faoliyati bilan shug‘ullanuvchi yuridik shaxslarning elektron reyting tizimini joriy etish, bunday o‘quv markazlarida zamonaviy axborot kommunikatsiya texnologiyalarini joriy qilish.

7. Avtomobillarga gaz o‘rnatish markazlari faoliyatini texnik ekspertizadan, xodimlarini esa attestatsiyadan o‘tkazish mexanizmlarini ishlab chiqish va amaliyotga kiritish.

Adabiyotlar

1. O‘zbekiston Respublikasining “Yo‘l harakati xavfsizligi to‘g‘risida”gi qonuni, 2013-yil 10-aprel. O‘RQ—348-son.
2. O‘zbekiston Respublikasi Vazirlar Mahkamasining 12.04.2022 yildagi “Yo‘l harakati qoidalarini tasdiqlash to‘g‘risida”gi 172-son qarori.
3. O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining 2022 yil 4 apreldagi “Avtomobil yo‘llarida inson xavfsizligini ishonchli ta’minlash va o‘lim holatlarini keskin kamaytirish chora-tadbirlari to‘g‘risida”gi PQ-190-son qarori.
4. Kürşat Çubuk ve Seda Hatipoğlu. Trafik güvenliği ve aşırı hız.// Gazi Üniv. Müh. Mim. Fak. Der. Cilt 21, No 4, 2006.
5. McCartt AT, Ribner SA, Pack AI, et al. The scope and nature of the drowsy driving problem in NewYork state. Accid Anal Prev 1996;28:511-7.
6. Yo‘l harakati xavfsizligini kuchaytirish choralari muhokama qilindi.uzdaily.uz/uz/post/7459.
7. Ticari Araç Sürücüleri İçin Trafik Eğitimi. Sürücü ve Yaya Eğitimi Seminerleri Eğitici El Kitabı, Ankara:Desen Ofset; 2012 :143-161.
8. https://data.egov.uz.
9. https://qalampir.uz/n/76085.
10. https://kun.uz/20833415.
11. https://t.me/statistika_rasmiy.