

“YO’L TRANSPORT HODISALARINI QANDAY KAMAYTIRISH MUMKIN, PIYODALAR (BOLALAR)NI AVTOHALOKATLARDAN SAQLASH BO’YICHA MAVJUD MUAMMOLAR VA ULARNING YECHIMLARI”

Atamuradov U.Y

*O‘zbekiston Respublikasi Qurolli Kuchlari Kichik mutaxassislar tayyorlash markazi
texnik tayyorgarlik sikl o‘qituvchisi, O‘R QK xizmatchisi, Samarqand shahri.*

Annotasiya: *Xozirda avtomobil turlari shiddat bilan o‘zgarib zamon talablariga javob beradigan darajaga yetib kelmoqda, ammo ular ichidagi xaydovchilar yetarli tajribalarga ega emasligi yaqqol butun dunyoda o‘z sa’lbiy tomonini ko‘rsatadi. Maqolamni ayrim satrlarida Janubiy Koreya tajribasi misolida ma’lumotlar keltirib o‘tilgan.*

Yo’l transport hodisalarini to‘xtatib bo‘lmaydi, buni barchamiz yaxshi bilamiz lekin uning oldini olish imkoniyati bizda mavjud.

Kalit so‘zlar: *qoida, avtomobillar, buzish, hodisa, jarima, piyoda, ishtirokchi, yo’l belgilari, texnik xizmat ko‘rsatish, tahlil, yagona tizim.*



Bir inson hikoyasidan yaqinlaridan biri avtohalokatda vafot etgan ota o‘zi «zebra» chizig‘ini yangilab, piyodalar o‘tish joyi belgisini o‘rnatgani haqidagi xabarni o‘qib, nahotki bolalarga va umuman olganda, aholining shahar bo‘ylab harakatlanish xavfsizligiga bo‘lgan e’tibor va munosabat shunday davom etsa, degan savol tug‘ildi.

Nega boshqa davlatlarda bu xavfsizlikka juda jiddiy qaralib, shaharsozlik hamda davlat yoki mahalliy boshqaruvga jipslashuv va ilmiy qarash bilan yondashiladi, degan fikrlar ham xayolimda aylana boshladi.

Garchi shaharsozlik va muhandislik sohasiga yaqin aloqam bo‘lmasa ham, boshqa mamlakatlarda kuzatilgan davlat xizmatlaridagi innovatsiyalar bizning jamiyat uchun o‘rnak bo‘lishi mumkin, degan maqsadda ushbu maqolani yozishga qaror qildim.

Qonuniy asoslarni mustahkamlash.

Birlashgan Millatlar Tashkilotining 1989 yildagi bola huquqlari to‘g‘risidagi konvensiyasida har bir bola o‘z farovonligi uchun zarur himoya va g‘amxo‘rlikka ega bo‘lishi lozimligi ta’kidlangan. Bundan tashqari, xalqaro hujjatda «har bir bola yashash uchun

ajralmas huquqa ega» va «tomonlar bolalarni parvarish yoki himoya qilish uchun mas'ul bo'lgan muassasalar, xizmatlar va tashkilotlarning vakolatli organlari belgilab bergan standartlarga bo'ysunishni, xususan, xavfsizlik sohasida muvofiq bo'lishni ta'minlaydilar» deb ko'rsatilgan.

Bu muhim tamoyilni ta'minlashning eng asosiy yo'llaridan biri esa, dunyodagi bolalarning yo'llarda halok bo'lishlarini bartaraf etishdir.

Jahon sog'liqni saqlash tashkilotining 2020 yil uchun statistik ma'lumotlariga ko'ra, har yili dunyo bo'ylab avtohalokat tufayli 1,35 million bola vafot etadi. 5–29 yoshdagi yoshlarning o'lim sabablarining eng asosiysi yo'l transport hodisasida olingan tan jarohati va avtohalokat bo'lib qolmoqda.

Lekin ma'lum bir mamlakatlar bu sohada ko'pgina islohotlar o'tkazib, bolalarning avtohalokatdagi o'limi holatlarini sezilarli kamaytirishga erishishgan.

Ayrim rivojlangan davlatlarda muvaffaqiyatini misol qilib keltirishni maqsadga muvofiq, deb bilishim, chunki mazkur davlat bolalarning avtohalokatdagi o'limi holatlarini 1988–2012 yillar mobaynida 95 foizga tushirishga muvaffaq bo'lgan.

Bolalar ishtirokidagi yo'l-transport hodisalarini kamaytirish uchun rivojlangan davlatlar (AQSh, Xitoy, Yaponiya, Janubiy Koreya) turli choralar ko'rib borilgan. Maktablar yaqinidagi yo'llar holatini yaxshilash, bolalar uchun maktab avtobuslarining xavfsiz qatnovini ta'minlash, bolalarga yo'l harakati xavfsizligi bo'yicha sifatli ta'lim berish, yo'l harakati xavfsizligiga ixtisoslashgan fuqarolik guruhlarini qo'llab-quvvatlash, tegishli qonunchilik bazasini mustahkamlash dasturlari shular jumlasidan.

Qonunchilikdagi islohotlar natijasida bolalarning nafaqat piyoda sifatidagi huquqlari, balki ularning harakatlanish huquqlari ham kengroq ishlab chiqilgan. Oddiy piyoda yurish konsepsiyasidan ko'ra ko'proq masalalarni o'z ichiga qamrab oluvchi normativ hujjatlar qabul qilingan.

Bu qonunlarda ishlab chiqarilayotgan avtomobillarda bolalar o'rindiqlari o'rnatilishi lozimligi, tezyurar avtomagistrallarda harakatlanish tartibi, maktab va bog'cha avtobuslari va ularning haydovchilariga bo'lgan talablar, bolalar va piyodalarga yo'l-harakati xavfsizligi bo'yicha bilim berish mexanizmlari, yo'l infratuzilmalarining talablari va shunga o'xshash tartiblar belgilab qo'yilgan.

Maktab zonalari loyihasidagi tajribalar.

Avtohalokatlarni kamaytirish va oldini olish maqsadida hukumat rahbarlari maktab zonasi dasturini joriy qildi. Birgina misol uchun Yaponiyada ro'yxatdan o'tgan transport vositalari 10 milliondan oshganda huquqni muhofaza qilish organlari tezlikni oshirish yoki chorrahalarini noqonuniy kesib o'tish natijasida kelib chiqqan to'qnashuvlarning oldini olish uchun avtomatik yo'l harakati xavfsizligi kameralaridan foydalanishni boshladi.

Bu dasturga asosan, «maktab zonasi» deganda bolalarni ta'lim muassasalariga borishda va undan qaytishda yo'l harakati xavfsizligi vositalari o'rnatiladigan va boshqariladigan joy tushuniladi. Ushbu tizimi bolalar bog'chalari, boshlang'ich maktablar, mahsus maktablar va xususiy maktablar yoki 100 va undan ortiq bolalar foydalanadigan

bolalar muassasalariga xavfsiz yo'nalishlarni ta'minlash orqali bolalar ishtirokidagi yo'l-transport hodisalarining oldini olishga qaratilgan.

Maktab zonalarida avtomobil va boshqa turdagi transport vositalarning harakat tezligi maksimum 30 km/s etib belgilangan. Shu maqsadda yo'l harakati xavfsizligi vositalari va belgilari ushbu obyektlarning asosiy darvozasidan 300 m radiusda yo'lning ma'lum qismlariga o'rnatiladi. Hozirgi kunda ko'pgina katta va yangi qurilayotgan shaharlarida olimlar va davlat xizmatchilari maktab zonalarini tizimini yanada takomillashtirish va «Aqli shahar» (Smart City) talablariga mos keladigan ravishda barpo etish ustida ish olib borishmoqda.

Muhim fuqarolik jamiyati institutlari faoliyati.

Ko'pincha bolalar orasida yo'l-avtotransport xodisalarini qurbonlarining kamayishi bo'yicha erishilgan yutuqlar haqida gapirganda, fuqarolik jamiyati institutlarining roli va samarali faoliyatini ham yodga olish juda muhim. Yo'l harakati xavfsizligini ta'minlashni o'z oldiga maqsad qilgan fuqarolik guruhlarini (shu jumladan, ko'ngillilar tashkilotlari) quyidagi uch toifaga ajratish mumkin.

Birinchi toifa – bu polisiya (yoki boshqa davlat tashkilotlari) yoki maktab talablaridan kelib chiqib tashkil etilgan fuqarolik jamiyati tashkilotlari.

Janubiy Koreya yashil onalar jamiyati boshlang'ich maktablardagi onalar guruhlaridan tashkil etilgan bo'lsa, ikkinchi tashkilot to'g'ridan to'g'ri polisiya bilan bog'liq. Bu jamiyatlar Janubiy Koreya hukumatining yo'l xavfsizligi bo'yicha o'tkaziladigan tadbirlarida faol ishtirok etishadi va ularni tashkil etishda muhim rol o'ynashadi.

Buning rag'batiga esa, ular Janubiy Koreya hukumati tomonidan turli xil qo'llab-quvvatlovchi yordam hamda sovg'alar olishadi.

Janubiy Koreyaning eng yaxshi haydovchilari uyushmasi a'zolari esa asosan tijoriy avtotransport haydovchilaridan iborat bo'lib, hafta kunlaridagi kunning tig'iz vaqtlarida yuzaga keladigan tirbandliklarning oldini olish, yo'l harakatining o'z maromida davom etishi va bolalar ishtirokida baxtsiz hodisalar yuzaga kelmasligini ta'minlash maqsadida polisiya xizmatiga yordam berib turishadi.

Ikkinchi toifaga esa yo'l avtotransporti bilan bog'liq baxtsiz hodisalarda o'z farzandlarini yo'qotishdan azob chekkan oilalar tomonidan tashkil etilgan fuqarolik jamiyatlari kiradi.

Uchinchi toifadagi guruhlar bolalar ishtirokidagi yo'l-transport hodisalarini muammosini hal qilishda yuzaga keladigan ijtimoiy zaruriyatlar asosida tuzilgan jamiyatlar hisoblanadi.

Ushbu fuqarolik guruhlari transport bilan bog'liq amalga oshirilishi kerak bo'lgan islohotlar bo'yicha hukumatiga o'z takliflarini bildirib borishadi.

Piyodalarning yo'l harakati xavfsizligi masalalarini olib chiqish va yo'l-transport hodisalarini bartaraf etish bo'yicha ko'ngilli xizmat ko'rsatish dasturlarida ishtirok etadilar.

Birgina Janubiy Koreya misolida ko'rishimiz mumkinki, fuqarolik jamiyati va hukumat o'rtasidagi faollik va birlashuv asosida qurilgan hamkorlik jamiyatdagi katta

muammolardan biriga salmoqli yechim topishga va to'g'ri boshqaruv tizimini yo'lga qo'yishga yordam beradi.

XULOSA

Ushbu maqolamda piyodalar (bolalar) yo'l harakati xavfsizligi bo'yicha Respublikamizga xos asosiy xususiyatlar bilan tanishib chiqdik. Janubiy Koreyaning bolalar yo'l harakati xavfsizligini ta'minlash modeli haqida ko'proq amaliyotlarni qayd etish ham mumkin. Umid qilamanki, shunga o'xshash kichik qadamlarni o'z yurtimizda ham birgalikda amalga oshirsak, jamiyatimiz kichik a'zolari bo'lgan piyodalar (bolalar), farzandlarimizning xavfsizligini ta'minlashga katta hissa qo'shgan bo'lar edik.

FOYDALANGAN ADABIYOTLAR:

1. Справочное пособие. “Правила дорожная движения”.
O'R SONAQMBYu nashri. 2016 yil, под редакции подполковника А.Мамадалиева.
2. Internet materiallari:
3. <http://vpk-news.ru/articles/19874>
4. <http://nvo.ng.ru/armament/2018-05-36/7.html>.