

O'ZBEKISTON RESPUBLIKASIDA SODIR ETILGAN 2022-YILDAGI YTHLARINI PSIXOLOGIK NUQTAYI NAZARDAN TAHLILI

Usmonov Rahim Raxmonovich

Farg'ona davlat universiteti Ijtimoiy gumanitar fanlar kafedrasi o'qituvchisi

Annotatsiya: Ushbu maqolada yo'l transport hodisalaridagi inson omili o'rganilgan. Haydovchining ruhiy salomatligining harakat xavfsizligiga ta'siri haqida so'z boradi. Yo'l transport hodisalarining kelib chiqish sabablari va ularning omillari haqida mulohalar yuritilgan.

Kalit so'zlar: Yo'l harakati, yo'l transport hodisasi, harakat xavfsizligi, haydovchi salomatligi, yo'l harakati ishtirokchilari, piyoda, haydovchining ruhiy holati.

Yo'l harakati to'g'risidagi 1968-yil 8-noyabrdagi xalqaro Vena konsensiyasida kelishilgan xalqaro qoidalar O'zbekiston Respublikasida 1995-yil 17-yanvardan boshlab kuchga kirdi.¹ Ichki ishlar vazirligi tomonidan "Yo'l harakati qoidalarini tasdiqlash to'g'risida"gi Vazirlar Mahkamasining qarori 2021-yil 15-dekabr kunidan kuchga kirdi.² Barchamizga ma'lumki bunday islohatlar mustaqillik yillarida bir necha marotaba o'tkazildi. Bunga yo'l harakati tizimidagi murakkabliklar, avtomashinalar sonining tobora ortib borishi, qatnov uzluksizligi kabi sabablarni misol qilib keltirish mumkin.

Yo'l harakati xavfsizligi xizmati ma'lumotlariga ko'ra, 2021 mamlakatda 9902 ta YTH rasman qayd etilgan bo'lib, bu o'tgan yildagiga nisbatan 99 ta yoki 1 foizga kam (10 001 ta). O'lim bilan yakunlangan YTH soni 2197 tadan 2086 taga - 111 taga yoki 5,1 foizga, avariya oqibatida vafot etganlar - 70 kishiga yoki 2,9 foizga kamaydi - 2426 dan 2356 gacha. Shu bilan birga, jarohatlar bilan bog'liq avariya 2021 yildagi 7804 tadan 7816 taga oshdi, 12 ta yoki 0,2 foizga, jarohatlanganlar soni 376 nafarga yoki 3,9 foizga oshib, 9230 nafardan 9606 nafarga yetdi.³

2022-yilda jami YTH 9,902 bo'lib, bundan 2,086 ta holat %i o'lib bilan bog'liq holatlardir. Bundan 2,356 nafar inson hayotdan halok bo'lgan. 7,816 ta holat esa 9,606 nafar odamning turli hildagi tan jarohatini olishishiga olib kelgan.

2022-yilda sodir etilgan jami 9,902 ta YTHlaridan 7,370 tasi (76,1%) yengil avtomobillar ishtirokida sodir etilgan. Ushbu YTHlarida ishtirok etgan yengil avtomobillarning

¹ <https://lex.uz/docs/-2656555>

² <https://regulation.gov.uz/uz/d/53261>

³ <https://kun.uz/uz/news/2023/02/07/ozbekistonda-yth-sonini-bir-yilda-15-foizga-qisqartirish-rejalashtirilmoqda>

Sodir etilgan YTHlarining ichida 44,9 %i piyodalarni urib yuborish, 31,2 %i mashinalarning to'qnashuvi, 4,7 %i mashinalarning ag'darilib ketishi, 4,3 %i mashinaning borib to'siqqa urishi, 11,5 %i velosipedni urib yuborish, 1,1 %i to'xtab turgan transport vositasiga borib urilish bilan bog'liq.

Haydovchilarning Yoshi bo'yicha tahlil qilganda 19,5% 18-25 yoshli haydovchilar o'rtasida sodir bo'lgani aniqlandi. 22,5% 25-30 yoshdagi haydovchilar o'rtasida sodir etilgani aniqlandi. 21 % YTH 30-35 yoshdagi haydovchilar orasida sodir etilgani aniqlandi. 14,5 % YTH 35-50 yoshdagi haydovchilar orasida sodir etilganligi aniqlandi. 12,7% YHT 40-50 toshdagi haydovchilar tomonidan sodir etilgan. 9,6 % YTH 50 yoshdan yuqori haydovchilar tomonidan sodir etilganligi aniqlandi.

Sodir etilgan YTHning 17 % 1 yilgacha tajribaga ega bo'lgan haydovchilar tomonidan sodir etilgan. 22,3 % YTH 1-3 yil tajribaga ega bo'lgan haydovchilar tomonidan sodir etilgan. 23,4% YTH 3-10 yilgacha tajribaga ega bo'lgan haydovchilar tomonidan sodir etilgan. 21,9 % YTH 10-20 yilgacha tajribaga ega bo'lgan haydovchilar tomonidan sodir etilgan. 15,4% YTH 20 yildan yuqori tajribaga ega bo'lgan haydovchilar tomonidan sodir etilgan.

Yo'l harakati xavfsizligiga ta'sir qilish sohasidagi inson omilini baholashni aniqlashga qaratilgan tadqiqotning aksariyat qismi tezlik yoki traektoriyaning o'zgarishida haydovchi harakatlarini o'rganish, o'zgarishini aniqlash va baholashdan iborat. Ammo shuni hisobga olish kerakki, harakat tezligini yoki traektoriyasini o'zgartirish yo'lda harakatlanayotganda transport holatini idrok etishdek murakkab jarayonning yakuniy bosqichidir.

Ko'pincha, avariya sabablarini o'rganayotganda, haydovchining e'tibori ayni holatida reaksiyasi tezlikni o'zgartirishga emas, balki yo'l holatining ba'zi bir elementiga qaratilganligi ko'zga tashlanadi. Asabiylashishning kuchayishi, bosh miyya po'stlog'ida tarqaladi va haydovchiga ta'sir qiladi. Haydovchi nafaqat favqulodda vaziyatda, balki muncha vaqt o'tib undan muvaffaqiyatli chiqib ketgandan keyin ham haydovchi xato qila boshlaydi. Ayrim yo'l-transport hodisalari yo'lning eng xavfli yoki murakkab qismida emas, balki ancha olisda masofada yoki qatnov murakkab bo'lmagan joylarda sodir bo'lishini ham shu faktni tasdiqlaydi. Yo'l harakatini tartibga solish vositalaridan foydalanish samaradorligi, ushbu vositalarning yo'l sharoitlari qanchalik to'g'ri hisobga olinganligi va ular haydovchilarning psixofiziologik xususiyatlariga qanchalik mos kelishiga bog'liq. Tadqiqotlar shuni tasdiqlaydiki, agar yo'l harakatini tartibga solish vositalari haydovchi idrokining o'ziga xos xususiyatlarini hisobga olgan holda tanlansa, baxtsiz hodisalarni kamaytiradi va mehnat sharoitlarini yaxshilaydi. Moskva davlat avtomobil yo'llari institutida o'tkazilgan tadqiqotlar shuni ko'rsatdiki, yo'lda mashina haydash vaqtidagi haydovchi diqqatining 95% yo'l uchun ajratilgan bo'ladi. Harakat tezligidagi o'zgarishlar diqqat

maydonining hajmiga ta'sir qiladi. Yo'l holati tushuntiruvchi elementlarini o'z vaqtida va to'g'ri idrok etish, ularni idrok etish uchun kerak bo'ladigan vaqtning yetarli yoki yetarli emasligiga bog'liq. Haydovchi tomonidan yo'l elementlarini va belgilarni tanib olishi, mohiyatini anglashi, tushunishi uchun elementlarning soni va diqqatini jamlashiga sarflangan vaqt bir biriga mos bo'lishi kerak. Masalan, "cheklangan tezlik" belgisini tanib olish uchun, belgining foni aniq ko'rinadigan vaqtda taxminan 0,1 s, yomon kontrast bilan - 0,5 s, kechqurun esa - 0,7-0,8 s vaqt talab qilinadi. Yo'l belgilarini o'tkazib yuborish yoki ularni noto'g'ri idrok etish, haydovchi tomonidan noto'g'ri qarorlar qabul qilishini yoki xatoga yo'l qo'yilishi mumkinligi tajribalarda aniqlangan.

Rossiya Federatsiyasi ekspertlarning fikriga ko'ra, ushbu mamlakatda motorizatsiya o'sishi davom etadi. Shuning uchun bugungi kunda shahar, mintaqaviy, federal darajadagi davlat siyosatining ustuvor yo'nalishi, yo'l harakati xavfsizligini oshirishdan iborat bo'lib qolmoqda. Ijtimoiy-iqtisodiy tuzilmada yo'l-transport hodisalaridan yetkaziladigan zararni kamaytirish uchun yo'l harakati xavfsizligini ta'minlash sohasidagi davlat tizimini doimiy ravishda rivojlantirish zarur. Yo'l harakati xavfsizligi muammolarini hal qilishda tegishli izchillikning yo'qligi butun yo'l harakati xavfsizligi jarayonining samaradorligini pasaytiradi. Mohiyatan eng muhim mezon xavfsizlik muammosi – inson va butun jamiyatni himoya qilishdir. Yo'l harakati xavfsizligining mohiyati ham shunda.

Foydalanilgan adabiyotlar:

1. Mohinur, D., & Rahimjon, U. (2022). A Study Of Memory Processes And Their Development In Preschool. *Uzbek Scholar Journal*, 5, 62-65.
2. Rahim, U. (2021, May). SOCIAL FACTORS OF THE INTERDEPENDENCE OF MENTAL AND PHYSICAL ACTIVITY. In *Archive of Conferences* (Vol. 25, No. 1, pp. 6-7).
3. Usmonov, R. (2022). O'SMIRLAR XULQIDA NAMOYISHKORLIK G'AYRATLILIK XUSUSIYATLARI TADQIQ ETISH METODOLOGIYASI. *Science and innovation*, 1(B8), 127-135.
4. Usmonov, R. (2022). O'SMIRLIK DAVRI SHAXSIGA XOS ILMIY-NAZARIY YONDOSHUVLAR. *Science and innovation*, 1(B8), 120-126.
5. Raxmonovich, U. R. (2022). O'SMIRLIK DAVRIDA NAMOYISHKORLIK, G'AYRATLILIK TAJOVUZKORLIK XUSUSIYATLARINING NAMOYON BO'LISHI. *INNOVATIVE DEVELOPMENTS AND RESEARCH IN EDUCATION*, 1(12), 87-97.
6. Raxmonovich, U. R. (2022). O'SMIRLIK DAVRIDA NAMOYISHKORLIK, G'AYRATLILIK TAJOVUZKORLIK XUSUSIYATLARINING NAMOYON

BO'LISHI. *INNOVATIVE DEVELOPMENTS AND RESEARCH IN EDUCATION*, 1(12), 87-97.

7. Rakhmonovich, U. R. (2022). CHARACTERISTICS OF DEMONSTRATIVENESS, ENTHUSIASM AND AGGRESSIVENESS IN ADOLESCENCE. *Galaxy International Interdisciplinary Research Journal*, 10(12), 820-824.
8. Rakhmanovich, R. U., & Rakhmanovna, U. F. (2023). EASTERN THINKERS' VIEWS ON NATIONAL FOLK GAMES AND THEIR INFLUENCE ON THE FORMATION OF A CHILD'S PERSONALITY. *International journal of advanced research in education, technology and management*, 2(3).
9. Usmonov, R. (2023). PSYCHOLOGICAL HEALTH OF DRIVERS AND ITS CRITERIA. *Modern Science and Research*, 2(5), 776-788.
10. Rakhmonovich, U. R. (2023). O'SMIRLAR XULQIDA NAMOIYISHKORLIK, G'AYRATLILIK VA TAJOVUZKORLIK XUSUSIYATLARINING AMALIY O'RGANISH: Usmonov Rahimjon Raxmonovich FarDU Sirtqi bo'limi o'qituvchisi. *Образование и инновационные исследования международный научно-методический журнал*, (1), 348-356.
11. Usmonov, R. (2023). DRIVER SAFETY ON THE ROAD. *Modern Science and Research*, 2(5), 1019–1024. Retrieved from <https://inlibrary.uz/index.php/science-research/article/view/20474>
12. USMONOV, R. (2023). HAYDOVCHILARNING PSIXOLOGIK SALOMATLIGI VA UNING MEZONLARI. *Journal of Pedagogical and Psychological Studies*, 1(5), 131-135.