

## **“Стратегия-2030 лойиҳасидаги “кўринмас ҳудуд”: йўл ҳаракати хавфсизлиги соҳаси” номли мақолага экспертлик муносабати ва таклифлар**

Мамлакатимизда йўл транспорт ҳодисалари фуқароларимизнинг ҳаёти, соғлиғи ва моддий зарари билан боғлиқ бўлгани туфайли доимо жамоатчилигимизнинг диққат марказида бўлиб келмоқда.

Бу борада, янги таҳрирдаги **“Ўзбекистон - 2030”** стратегия лойиҳасида жамиятнинг муҳим аҳамиятга эга бўлган соҳалари бўйича аниқ эришиладиган натижалар белгиланмоқда.

Мазкур лойиҳани асосли, холисона, мукамал ва комплекс ёндашув асосида тайёрлаш мақсадида, халқимизнинг фикр-мулоҳаза ва таклифларини билдиришлари учун кенг жамоатчилик ихтиёрига тақдим этилди.

Хусусан, *“Стратегия-2030 лойиҳасидаги “кўринмас ҳудуд”: йўл ҳаракати хавфсизлиги соҳаси”* номли мақола муаллифи шаҳарсозлик бўйича мутахассис **Бобур Сирожев** айнан йўл транспорт ҳодисалари ҳамда уларнинг салбий оқибатлари ҳақида ўзининг субъектив фикр-мулоҳазалари ва таклифларини берган.

Мазкур мақола Ўзбекистон Республикаси Криминология тадқиқот институтит ҳамда ИИВ Йўл ҳаракати хавфсизлиги хизмати масъул ходимлари томонидан ўрганилди.

Унга кўра, муаллиф биринчи навбатда Стратегия лойиҳасининг 1-илоvasида кўрсатилган йўлларда ҳаракат хавфсизлигини таъминлаш билан боғлиқ **2 та** индикаторлар юзасидан ўз фикрларини билдирган.

Жумладан, Стратегиянинг дастлабки лойиҳасидаги *(индикаторнинг эски таҳриридаги)* **408** ва **411**-бандларидаги айрим ноаниқликлар мавжудлиги, мазкур йўналишдаги индикаторларни аниқ белгилаш ҳамда халқаро стандартларга мослаштириш заруратини қайд этган.

Бинобарин, Стратегиянинг ҳозирги кунда охириги янгиланган вариантни бу камчиликларга барҳам берилиб, **402**-банди индикатори тўғриланиб, қуйидаги ҳолатда белгиланди:

*“Ҳар 100 минг аҳолига тўғри келадиган йўл транспорт ҳодисалари билан боғлиқ жиноятларни йиллик кўрсаткичини 24,1 тадан (2025 й.) 21,5 тагача (2030 й.) камайтириш”* кўрсаткичи прогнози кўрсатилган.

Шунингдек, муаллиф мазкур индикаторнинг умуман қатъий бўлиши мақсад этиб белгиланиши, яъни республикаимизда йўл

транспорт ҳодисалари “**нол**” даражада бўлиши ҳақида билдирган.

Албатта мазкур барча масъул тузилмаларнинг **асосий мақсади** ҳисобланади, бироқ **реал амалиёт**, яъни *аҳоли сонининг ошиб йўл ҳаракат қатнашчиларининг гавжум бўлаётгани, транспорт воситаларининг кўпайиши, шаҳар марказлари мегаполисларга айланаётгани* каби омиллар, шунингдек илғор хорижий давлатларда ҳам бундай кўрсаткични тўлиқ яратиш имконсиз бўлгани сабабли, йўл транспорт ҳодисалари билан боғлиқ ҳолатлар чуқур **таҳлил қилиниб**, бу турдаги жиноятларни салмоғини нисбатан **камайтириб боришга қаратилган** чора-тадбирларни амалга ошириш учун **тахминий прогноз** қилинади.

Бу борада, Стратегия лойиҳасига қуйидаги ҳолатни алоҳида индикатор банди сифатида киритиш лозим деб ҳисоблаймиз:

*“Ҳар 100 минг аҳолига тўғри келадиган ўлим билан боғлиқ йўл транспорт ҳодисалари жиноятларнинг йиллик кўрсаткичини 4,8 тадан (2025 й.) 4,0 тагача (2030 й.) камайтириш”* кўрсаткич тахминий прогнозини ҳам белгилаш.

Шу билан бирга, муаллиф ушбу масъул идоралар томонидан берилган йўл транспорт ҳодисаларининг статистик рақамлари мавжуд бўлса-да, бу рақамлар ортида қайси ҳолатлар тургани, уларнинг иштирокчилари ким экани номаълумлиги, агар очиқ маълумотлар мавжуд бўлганида, қайси гуруҳлар (*пиёдалар, ҳайдовчилар, жамоат транспорти йўловчилари, шахсий ҳаракатланиш воситаларидан фойдаланувчилар, болалар ёки кексалар*) **кўпроқ хавф остида** қолаётгани, шунингдек энг оғир авариялар қаерда ва қандай шароитларда содир этилгани кенг **жамоатчилик билиши** лозимлигини таъкидлаган.

Бунгунги кунда, вазирликнинг Йўл ҳаракати хавфсизлиги хизматида **очиқлик** ва **шаффофлик** тамойиллари асосида **ислоҳотлар босқичма-босқич** амалга оширилмоқда. Жумладан, соҳа ходимлари оммавий ахборот воситалари, фуқаролар ҳамда кенг жамоатчилик вакиллари билан **брифинглар** ўтказиб, **расмий сайт** тармоқларида маълумотлар бериб борилади.

Масъул идоралар томонидан йўл ҳаракати қоидаларининг ҳар бир индикатори бўйича **комплекс ёндашув асосида** чуқур таҳлил қилиниб, мониторинг олиб борилади. Айнан бу йўналишдаги салбий ҳолатларнинг ошиб кетиши ёки муайян хавф нуқталари бўйича, тезкорлик билан **зарурий чора-тадбирлар** белгиланиб, **ижросини таъминлаш** чоралари кўрилмоқда.

Агарда ушбу таҳлилий статистик маълумотлар ҳақида фуқаролар мурожаат қилса, **расмий маълумот** тақдим этилмоқда.

Бундан ташқари, мақола муаллифи йўлларда қоидабузарлик **одат тусига** айлангани, ҳайдовчилар қонун-қоидани менисмай қўйгани таъкиланган.

Бу фикр-мулоҳаза долзарб ва муҳим аҳамиятга эга бўлиб, бунинг учун ҳуқубузарларга қарши фақат ҳуқуқ-тартибот идоралари эмас, балки жамият ва фуқароларни ташаббус билдиришлари, шунингдек ҳар бир йўл ҳаракати қатнашчилари **“йўлда ҳаракатланиш маданияти”**га амал қилиши зарур ҳисобланади.

Мазкур йўналишда, биргина ўтган 2025 йилнинг ўзида соҳа фаолиятини такомиллаштиришга доир **2 та** Қонун, **2 та** Ўзбекистон Республикаси Президенти ҳамда **6 та** Ҳукумат қарорлари тасдиқланди.

Мазкур **қўпол қоидабузарликларни** барвақт олдини олиш бўйича самарали тизимни йўлга қўйиш мақсадида, Ўзбекистон Республикасининг **Жиноят, Жиноят-процессуал** ҳамда **Маъмурий жавобгарлик тўғрисидаги кодексларига** ўзгартиришлар киритилди (*ЎРҚ-1033-сон*).

Бунда, Ички ишлар вазирлиги ва бошқа масъул идораларнинг ташаббуслари билан тегишли норматив-ҳуқуқий ҳужжатлар қабул қилинди.

Хусусан, МЖТКнинг **128<sup>10</sup>-моддаси** “Йўл безорлиги”, **34<sup>1</sup>-моддаси** “Йўл ҳаракати қоидабузарликлари бўйича ҳисобланадиган жарима баллари белгиланган миқдордан ошганлиги учун маъмурий жазо қўлланилиши” нормалари киритилди.

**Натижада, 2025 йилда ҳайдовчи айби билан содир этилган йўл-транспорт ҳодисалари сони 27 фоизга (2199/1825) камайган.**

**Жарима балл** бўйича бугунги кунда ҳайдовчиларнинг **165 минг** нафари 5 балгача, **12 нафари** 6 балл, **2 нафари** 7 балл ва **3 нафари** эса 8 балл (салбий кўрсаткич) тўплаган.

Шунингдек, бугунги кунда Қонунчилик палатаси томонидан кўриб чиқиляётган Қонун лойиҳасида Интернет ижтимоий тармоқлар орқали осон йўл билан “машҳурлик”ка эришиш ва бошқа ғайриқонуний мақсадларда **“лайк”** тўплаш учун, шахсинг ўзи содир этган ҳуқуқбузарлигини (*кўпинча, йўл ҳаракати қоидаларини, жамоат тартибини ва одоб-ахлоқ талабларини бузиш*) ўзи Интернетда тарқатганлик учун жавобгарлик назарда тутилмоқда.

Шу билан бирга, соҳани **рақамлаштириш** борасида **комплекс тадбирлар** олиб борилмоқда.

Мисол учун, қоидабузарликларни аниқловчи **интеллектуал камералар** ёрдамида хавфсизлик камарини тақмаслик ҳамда бошқариш ҳуқуқи бўлмаган шахслар томонидан транспорт воситасини бошқариш ҳолатларини аниқлаш тизими йўлга қўйилгани натижасида, хавфсизлик камаридан фойдаланиш ҳолатлари **70 фоизга яхшилашга эришилди**.

*Таъкидлаш лозимки, Жаҳон Соғлиқни Сақлаш ташкилотининг ҳисоботларига асосан хавфсизлик камаридан фойдаланиш йўл транспорт ҳодисаларида ўлим ҳолатларини 65-70 фоизга қисқартириши қайд этилган.*

Шунингдек, **бошқариш ҳуқуқи бўлмаган ёки маҳрум этилган шахслар** томонидан транспорт воситасини бошқариш билан боғлиқ **147 та** ҳолатлар аниқланиб, ўрнатилган тартибда **маъмурий чоралар** кўрилди.

Республикадаги пиёдалар оқими юқори бўлган **7 та** чорраҳаларга **сунъий интеллект** асосида **пиёдаларга йўл бермаган ҳайдовчиларни аниқловчи** қурилмалар ўрнатилгани натижасида, ушбу чорраҳаларда пиёдалар билан боғлиқ йўл-транспорт ҳодисалари сони **4 баробарга** (61/15) **камайди**.

Албатта шуни таъкидлаш лозимки, ички ишлар вазирлиги ва бошқа масъул давлат органлари фуқаролар томонидан мана шундай **“инсон - жамият - давлат”** ҳаётига, айниқса йўлларда **ҳаракат хавфсизлигини** таъминлашга доир холисона **ташаббуслари** билан ўзларининг фикр-мулоҳаза ва таклифларини билдиришлари алоҳида эътирофга сазовор ҳамда уларга давлатнинг масъул идоралари **ўз миннатдорчилигини билдиради**.

Бу каби таклифларни инобатга олган ҳолда, **муаммоларни бартараф этиш**, тегишли норматив-ҳуқуқий ҳужжатларга ва халқаро стандартлар асосида хорижий давлатларнинг ижобий тажрибаларини амалиётга тадбиқ этилиши **асосий вазифамиз** ҳисобланади.

Бу йўналишда, нафақат ички ишлар органлари, балки фуқаролар, кенг жамоатчилик биргаликда йўл транспорт ҳодисалари оқибатида инсон ўлими ва оғир тан жароҳатлар содир этилишига **муросасиз муносабатда бўлиш** ҳамда йўл ҳаракат қатнашчилари, айниқса ҳайдовчиларнинг **“маданияти”**ни янада ошириш, йўлларда хавфсиз ҳаракатларни таъминлаш барчамизнинг **фуқаролик бурчимиздир**.

Келгусида мазкур йўналишда бир қатор режалар белгилаб олинди. Соҳада **очиқлик** ва **шаффофлик** тамойиллари асосида йўл транспорт ҳодисалари билан боғлиқ статистик маълумотларни гуруҳлар (*пиёдалар, ҳайдовчилар, ёш категориялари кабилар*) бўйича **очиқ эълон қилиш** амалиётини жорий этиш лозим. Шу билан бирга, бу турдаги жиноятларни барвақт олдини олиш бўйича аниқ манзилли ва тизимли равишда **рақамли технологияларни** кенг тадбиқ этиб бориш мақсадга мувофиқ.

**Ўзбекистон  
Республикаси  
Криминология тадқиқот  
институти**