



ИЧКИ ИШЛАР ОРГАНЛАРИ ХОДИМЛАРИНИНГ ЙЎЛ ҲАРАКАТИ ҚОИДАЛАРИ БЎЙИЧА КАСБИЙ КОМПЕТЕНЦИЯСИНИ ОШИРИШНИНГ ЗАМОНАВИЙ ЁНДАШУВЛАРИ

Полатов Баҳодир Бахтиёрович

Ўзбекистон Республикаси Ички ишлар вазирлиги Академияси
Автомобиль тайёргарлик кафедраси ўқитувчиси.
<https://doi.org/10.5281/zenodo.20846161>

ARTICLE INFO

Qabul qilindi: 21-iyun 2026 yil
Ma'qullandi: 23-iyun 2026 yil
Nashr qilindi: 25-iyun 2026 yil

KEY WORDS

Йўл ҳаракати қоидалари, ички
ишлар органлари, касбий
компетенция, йўл ҳаракати
хавфсизлиги, компетенциявий
ёндашув, Safe System, Vision Zero,
симуляцион таълим,
видео таҳлил, пиёдалар
хавфсизлиги, рақамли
педагогика.

ABSTRACT

Мақолада ички ишлар органлари ходимларининг йўл ҳаракати қоидалари бўйича касбий компетенциясини ошириш масаласи назарий, ҳуқуқий, педагогик, амалий ва халқаро тажриба нуқтаи назаридан таҳлил қилинган. Йўл ҳаракати хавфсизлигини таъминлашда ходимнинг фақат қоида матнини билиши етарли эмас; у ҳаракат иштирокчиларининг хатти-ҳаракатини баҳолай олиши, хавфли вазиятни олдиндан кўра билиши, қоидани реал ҳолатга нисбатан тўғри татбиқ этиши, ҳуқуқий қарорни асослай олиши ва фуқаролар билан мулоқотда хизмат маданиятига роия қилиши лозим.

Мақолада Ўзбекистон Республикасида йўл-транспорт ҳодисалари бўйича 2021–2025 йиллар динамикаси, 2025 йилдаги ўлим ва жароҳатланиш кўрсаткичлари, аҳоли ва транспорт воситалари сонининг ўсиши, ҳар 100 минг аҳоли ва ҳар 10 минг транспорт воситасига нисбатан ўлим кўрсаткичининг ўзгариши таҳлил қилинган. Шунингдек, Жаҳон соғлиқни сақлаш ташкилоти маълумотлари асосида йўл-транспорт ҳодисаларининг глобал ижтимоий хавфи, 5–29 ёшдаги шахслар учун йўлдаги жароҳатланишлар ўлимнинг етакчи сабабларидан бири экани, тезлик омилининг ҳалокатли оқибатларга таъсири ва заиф ҳаракат иштирокчиларини ҳимоя қилиш зарурати ёритилган.

Мақолада амалдаги йўл ҳаракати қоидаларини ўқитиш жараёнида кузатилаётган услубий муаммолар, қоидаларни қўллашдаги талқин қийинчиликлари, рақамли назорат воситалари, микромобиллик воситалари, пиёдалар хавфсизлиги, болалар иштирокидаги хавфлар ва

замонавий таълим технологияларидан фойдаланиш масалалари таҳлил қилинган. Хусусан, компетенцияга асосланган таълим, кейс-таҳлил, видеотаҳлил, симуляцион машғулот, сценарийли ўқитиш, ролли ўйин, “flipped classroom”, микроўқитиш, рақамли тест платформалари ва хизмат вазиятларини моделлаштириш методларини қўллаш таклиф қилинган.

Халқаро тажриба сифатида “Vision Zero”, “Safe System”, Нидерландиянинг “Sustainable Safety”, Финляндия ва Хельсинки шаҳрининг тезликни бошқариш ва пиёдалар хавфсизлигига оид амалиёти, Европа Иттифоқининг 2030 йилгача йўللарда ўлим ва оғир жароҳатланишни 50 фоизга камайтириш мақсади, ҳуқуқни муҳофаза қилувчи органлар ходимларини узлуксиз касбий ривожлантириш амалиёти таҳлил қилинган.

Йўл ҳаракати хавфсизлиги замонавий давлат бошқаруви, жамоат тартибини сақлаш, фуқаролар ҳаёти ва соғлиғини муҳофаза қилиш тизимида алоҳида ўрин тутати. Чунки йўлда содир бўладиган ҳар бир хавfli вазият оддий техник ҳодиса эмас, балки инсон ҳаёти, оила барқарорлиги, соғлиқни сақлаш тизими, меҳнат бозори ва давлат иқтисодиёти билан боғлиқ мураккаб ижтимоий жараёнлар. Шу маънода йўл ҳаракати хавфсизлигини таъминлаш ички ишлар органлари ходимларидан юқори даражадаги ҳуқуқий билим, амалий кўникма, психологик тайёргарлик, тезкор фикрлаш ва қонунни одилона қўллаш маданиятини талаб этади.

Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамасининг 2022 йил 12 апрелдаги 172-сон қарори билан тасдиқланган Йўл ҳаракати қоидалари мамлакат ҳудудида йўл ҳаракатининг ягона тартибини белгилайди. Ушбу қоидалар ҳаракат иштирокчиларининг ҳуқуқ ва мажбуриятлари, транспорт воситаларини бошқариш тартиби, пиёдалар, йўловчилар, ҳайдовчилар, велосипедчилар, махсус транспорт воситалари, йўл белгилари, йўл чизиқлари, светофор ва тартибга солувчи ишораларига оид талабларни қамраб олади. 2024 йил 30 ноябрдаги 805-сон қарор билан қоидаларга пиёдалар хавфсизлигини таъминлашга қаратилган ўзгартиш ва қўшимчалар киритилиши эса мазкур соҳадаги талаблар ҳаётдаги реал хавфлар билан боғлиқ ҳолда мунтазам янгиланиб бориши зарурлигини кўрсатади.

Амалдаги шароитда йўл ҳаракати иштирокчилари сони ортиб бормоқда, автомобиллашув даражаси ўсмоқда, шаҳарларда транспорт оқими зичлашмоқда, йўл ҳаракати муҳитида янги воситалар — электросамокатлар, электровелосипедлар, етказиб бериш хизматлари транспортлари, рақамли назорат тизимлари ва интеллектуал бошқарув воситалари пайдо бўлмоқда. Бундай шароитда ички ишлар органлари ходимининг касбий тайёргарлиги фақат қоидаларни ёд олишга асосланса, у хизмат амалиётидаги мураккаб вазиятларга етарлича тайёр бўлмайди. Демак, Йўл ҳаракати қоидаларини ўқитишнинг асосий мақсади қоидаларни ёд олган тингловчини

эмас, балки уни вазиятга мос, ҳуқуқий асосланган ва инсон ҳавфсизлигига йўналтирилган ҳолда қўллай оладиган касбий компетент ходимни шакллантиришдан иборат бўлиши лозим.

Муаммонинг статистик асослари

Йўл ҳаракати ҳавфсизлиги соҳасидаги таълим мазмуни реал статистик ҳолат билан боғланмаса, у ҳаётдан узоқ назарий машғулотга айланиб қолади. Шу сабабли ички ишлар органлари ходимларини Йўл ҳаракати қоидалари бўйича тайёрлашда аввало йўл-транспорт ҳодисаларининг аниқ кўрсаткичлари, уларнинг сабаблари ва оқибатлари таҳлил қилиниши шарт.

Расмий маълумотларга кўра, Ўзбекистонда 2025 йилда йўл-транспорт ҳодисалари натижасида 2 188 нафар инсон вафот этган. 2024 йилда бу кўрсаткич 2 199 нафарни ташкил этган. Демак, 2025 йилда ўлим ҳолатлари 11 нафарга ёки тахминан 0,5 фоизга камайган. Шунингдек, 2025 йилда ЙТХлар натижасида 8 901 киши турли даражада тан жароҳати олган; 2024 йилда ушбу кўрсаткич 8 931 нафар бўлган. Бу 30 нафарга ёки 0,34 фоизга камайишни англатади.

Бир қарашда ушбу камайиш ижобий натижа ҳисобланади. Бироқ 2 188 нафар инсон ҳаётининг йўлларда йўқотилиши жуда оғир ижтимоий кўрсаткичдир. Агар бу рақамни ойлик кесимда ҳисобласак, 2025 йилда ҳар ой ўртача 182 нафардан ортиқ, ҳар ҳафта 42 нафар атрофида, ҳар куни эса ўртача 6 нафарга яқин инсон йўл-транспорт ҳодисалари оқибатида ҳаётдан кўз юмгани маълум бўлади. Бу кўрсаткичлар Йўл ҳаракати қоидалари бўйича ходимларни тайёрлаш масаласи фақат ўқув жараёни эмас, балки инсон ҳаётини сақлаб қолишга қаратилган стратегик вазифа эканини кўрсатади.

Сўнгги беш йиллик динамика ҳам муҳим таҳлилни талаб қилади. 2021 йилда Ўзбекистон аҳолиси 35 271 276 нафарни ташкил этган бўлса, 2025 йилга келиб 38 232 254 нафарга етган. Бу 2 960 978 нафарга ёки тахминан 8,4 фоизга ўсиш демакдир. Шу даврда транспорт воситалари сони 3 821 869 тадан 5 532 396 тага ошган. Бу 1 710 527 тага ёки тахминан 44,8 фоизга ўсишни англатади. Яъни транспорт воситалари сони аҳоли сонига нисбатан анча тез ўсган. Бу эса йўлларда ҳаракат зичлиги, тўқнашув ҳавфи ва назорат эҳтиёжининг кескин ошганини кўрсатади.

Шу билан бирга, ЙТХ оқибатида вафот этганлар сони ҳар 100 минг аҳолига нисбатан 6,9 тадан 5,7 тага камайган. Бу тахминан 17,4 фоизлик пасайишдир. Ҳар 10 минг транспорт воситасига нисбатан ўлим кўрсаткичи эса 6,3 тадан 4,0 тага тушган, яъни тахминан 36,5 фоизга камайган. Бу рақамлар профилактика, назорат, йўл инфратузилмаси ва ҳуқуқий тартибга солиш бўйича муайян ижобий силжишлар борлигини кўрсатади. Бироқ мутлақ рақамлар — 2 188 ўлим ва 8 901 жароҳатланиш — соҳадаги ҳавф ҳали ҳам юқори эканини тасдиқлайди.

Жаҳон соғлиқни сақлаш ташкилоти маълумотларига кўра, дунё бўйича ҳар йили тахминан 1,19 миллион киши йўл-транспорт ҳодисалари оқибатида вафот этади. Йўл-транспорт жароҳатлари 5–29 ёшдаги болалар ва ёшлар ўлими сабаблари орасида етакчи ўринлардан бирини эгаллайди. Глобал йўллардаги ўлим ҳолатларининг 92 фоизи паст ва ўрта даромадли мамлакатлар ҳиссасига тўғри келади, ҳолбуки ушбу мамлакатлар дунёдаги транспорт воситаларининг тахминан 60 фоизига эга. Бу тафовут йўл ҳаракати ҳавфсизлиги масаласи фақат транспорт оқими билан эмас, балки қонун ижроси, таълим, инфратузилма, тиббий ёрдам ва бошқарув сифати билан ҳам боғлиқлигини кўрсатади.

Тезлик омилига оид халқаро маълумотлар ҳам жуда муҳим. Жаҳон соғлиқни сақлаш ташкилотига кўра, ўртача тезликнинг ҳар 1 фоизга ошиши ҳалокатли тўқнашув хавфини 4 фоизга, оғир жароҳатли тўқнашув хавфини эса 3 фоизга оширади. Пиедани 30 км/соат тезликда ҳаракатланган автомобиль уриб юборганда тирик қолиш эҳтимоли анча юқори бўлади, 50 км/соат тезликда эса ўлим хавфи кескин ортади. Шу сабабли мактаблар, болалар майдончалари, турар жой даҳалари ва пиедалар кўп ҳаракатланадиган ҳудудларда 30 км/соатли тезлик чеклови тасодифий талаб эмас, балки инсон организмнинг жароҳатга чидамлилиқ чегарасига асосланган хавфсизлик мезонидир.

Касбий компетенциянинг мазмуни ва таркиби

Ички ишлар органлари ходимининг йўл ҳаракати қоидалари бўйича касбий компетенцияси — бу қоидаларни билиш, талқин қилиш, реал хизмат вазиятига татбиқ этиш, ҳуқуқий қарорни асослаш, фуқаролар билан мулоқот қилиш, хавфни камайтириш ва профилактик чора кўриш қобилиятини ўз ичига олган мураккаб касбий сифатлар тизимидир.

Бу компетенцияни бир нечта таркибий қисмларга ажратиш мумкин.

1) Ҳуқуқий-назарий компетенция. Ходим йўл ҳаракати қоидалари, “Йўл ҳаракати тўғрисида”ги қонунчилиқ, Маъмурий жавобгарлик тўғрисидаги кодекснинг тегишли нормалари, хизмат ваколатлари, йўл белгилари ва чизиклари талаблари, светофор ва тартибга солувчи ишораларининг устуворлик тартибини аниқ билиши керак. Бу билим қонуний қарор қабул қилишнинг асосидир.

2) Вазиятли-амалий компетенция. Реал хизматда ходим қоида матни билан эмас, балки мураккаб вазият билан ишлайди. Масалан, чорраҳада светофор ишламаётган, пиеда белгиланмаган жойдан ўтаётган, ҳайдовчи эътироз билдираётган, йўл белгиси кўринмас ҳолатда турган, об-ҳаво кўринувчанликни чеклаган ёки транспорт оқими тўсатдан ўзгарган вазиятларда ходим тез, асосли ва хавфсиз қарор қабул қилиши лозим.

3) Профилактик компетенция. Ходимнинг вазифаси фақат қоидабузарликни расмийлаштириш эмас. У хавфли ҳудудни аниқлаши, қоидабузарлик сабабини тушуниши, фуқарога тушунтириш бериши, такрорий хавфнинг олдини олиши, таълим муассасалари, маҳаллалар ва корхоналар билан профилактик ҳамкорлик қилиши керак.

4) Коммуникатив компетенция. Йўл ҳаракати соҳасида мулоқот кўп ҳолларда низоли шароитда кечади. Ҳайдовчи жаримага рози бўлмаслиги, пиеда ўз ҳаракатини оқлаши, гувоҳлар қарама-қарши кўрсатма бериши мумкин. Бундай вазиятда ходимнинг нутқ маданияти, ҳуқуқий тушунтириш бериш маҳорати, сабр-тоқати, адолатли муносабати ва хизмат этикаси муҳим аҳамиятга эга.

5) Рақамли компетенция. Замонавий ЙҲХ хизматида электрон баённома, фото-видео қайд этиш, GPS, рақамли харита, автоматлаштирилган маълумотлар базаси, мобил терминал ва видеотаҳлил воситалари кенг қўлланилмоқда. Ходим ушбу воситалардан фақат техник жиҳатдан эмас, балки ҳуқуқий далил сифатида тўғри фойдаланишни ҳам билиши зарур.

6) Ахлоқий-психологик компетенция. Ходим хизмат вақтида холис, босиқ, қонунга содиқ, инсон шаъни ва қадр-қимматиға ҳурмат билан муносабатда бўлиши керак. Йўл ҳаракатида фуқаро билан биринчи мулоқот кўп ҳолларда ички ишлар

органлари ҳақидаги умумий тасаввурни шакллантиради. Шу сабабли касбий компетенциянинг ахлоқий томони назарий билимдан кам аҳамиятга эга эмас.

Амалдаги Йўл ҳаракати қоидаларини ўқитишдаги муаммолар

Амалдаги Йўл ҳаракати қоидалари ҳуқуқий жиҳатдан йўл ҳаракатининг ягона тартибини белгилаб беради. Бироқ ўқитиш жараёнида бир нечта муаммоли жиҳатлар кўзга ташланади. Улар қоидаларнинг ҳуқуқий кучини эмас, балки уларни ўргатиш, талқин қилиш ва амалиётга боғлаш методикасини такомиллаштириш зарурлигини англатади.

Биринчи муаммо — қоидаларни ёдлашга ортиқча урғу берилиши. Тингловчи йўл белгилари номини, светофор ишораларини ёки қоида бандини ёддан айтиши мумкин. Лекин у шу қоидани реал вазиятда тўғри қўллай олмаса, билим хизмат компетенциясига айланмайди. Масалан, йўл белгиси, йўл чизиғи, светофор ва тартибга солувчи ишораси бир вақтда мавжуд бўлган вазиятда устуворликни аниқлаш оддий ёдлаш эмас, балки ҳуқуқий фикрлашни талаб қилади.

Иккинчи муаммо — амалий сценарийлар етарли даражада тизимлашмагани. Хизмат амалиётида энг кўп учрайдиган ҳолатлар: пиёдага йўл бермаслик, белгиланган тезликка риоя қилмаслик, светофорга амал қилмаслик, тўхташ ва тўхтаб туриш қоидаларини бузиш, қувиб ўтиш тартибига риоя қилмаслик, болалар иштирокидаги хавфли ҳолатлар, йўл-транспорт ҳодисаси жойини тарк этиш, маст ҳолда бошқариш кабилар ҳисобланади. Ўқув жараёнида айнан шу ҳолатлар асосида видеокейслар, хизмат сценарийлари ва амалий топшириқлар базаси яратилиши лозим.

Учинчи муаммо — микромобиллик воситаларининг тез ривожланиши. Электросамокат, электровелосипед, гироскутер, моноколесо ва етказиб бериш хизматидаги икки ғилдиракли транспортлар шаҳар ҳаракатида янги хавфларни келтириб чиқармоқда. Улар пиёдалар йўлагида, қатнов қисмида, велосипед йўлаклариди ва пиёдалар ўтиш жойлариди турлича ҳаракатланмоқда. Бу эса ходимдан янги ҳаракат иштирокчилари хулқини баҳолаш, уларга нисбатан қоидани тўғри татбиқ этиш ва профилактик тушунтириш бериш кўникмасини талаб этади.

Тўртинчи муаммо — пиёдалар хавфсизлигига оид таълимнинг етарли даражада амалийлаштирилмагани. 2024 йилда киритилган ўзгартишлар баланд пиёдалар ўтиш жойлари, 30 км/соат тезлик чеклови, болалар майдончалари, таълим ташкилотлари, оммавий дам олиш жойлари, савдо марказлари ва одамлар кўп тўпланадиган ҳудудларда хавфсизликни кучайтиришни назарда тутди. Бу талаблар фақат қоида матнида қолмаслиги, балки тингловчиларга пиёдалар оқимини баҳолаш, хавфли ўтиш жойларини аниқлаш, ҳаракатни вақтинча тартибга солиш ва профилактик чора кўриш машқлари орқали ўргатилиши лозим.

Бешинчи муаммо — баҳолаш тизимида амалий кўникмалар улушининг камлиги. Кўп ҳолларда тест натижаси тингловчининг умумий билимини кўрсатади, аммо хизматга тайёрлик даражасини тўлиқ очиб бермайди. Шунинг учун баҳолаш “билади — билмайди” кўринишида эмас, “вазиятни таҳлил қилади — қарор қабул қилади — ҳуқуқий асослайди — хавфни камайтиради — фуқарога тушунтиради” тартибида ташкил этилиши мақсадга мувофиқ.

Замонавий педагогик ёндашувлар

Йўл ҳаракати қоидалари фанини ички ишлар органлари ходимларига ўқитишда энг муҳим тамойил — компетенциявий ёндашувдир. Бу ёндашувда ўқитиш мақсади қоидаларни айтиб бериш эмас, балки уларни хизмат амалиётида қонуний, хавфсиз ва самарали қўллаш олишга қаратилган бўлади.

Кейс-таҳлил усули бу борада энг самарали методлардан биридир. Реал йўл-транспорт ҳодисаси ёки моделлаштирилган хизмат вазияти тингловчиларга тақдим этилади. Улар иштирокчилар ҳаракатини баҳолайди, қайси қоида бузилганини аниқлайди, ҳуқуқий қарор таклиф қилади ва профилактик хулоса чиқаради. Бу усул тингловчини пассив тингловчидан фаол таҳлилчига айлантиради.

Видеотаҳлил усули ходимларда кузатувчанлик ва далилни баҳолаш кўникмасини ривожлантиради. Масалан, чорраҳадаги 20 сониялик видеофрагментда пиёда, велосипедчи, бурилаётган автомобиль, светофор ва йўл чизиғи бир вақтда иштирок этиши мумкин. Тингловчи шу қисқа лавҳада хавф манбасини, ҳаракат устуворлигини, қоидабузарликни ва профилактик ечимни аниқлаши керак. Бундай машқлар реал хизмат вазиятига жуда яқин.

Симуляцион машғулотлар махсус ўқув майдонларида ёки компьютер дастурлари орқали амалга оширилиши мумкин. Махсус майдончада чорраҳа, пиёдалар ўтиш жойи, мактаб ҳудуди, тунги ҳаракат, ЙТХ жойи, ёмғирли об-ҳаво, кўринувчанлик чекланган шароит моделлаштирилади. Тингловчи ушбу шароитда хизмат ҳаракатларини бажаради. Хато қилса, хато хавфсиз ўқув муҳитида таҳлил қилинади ва қайта машқ қилинади.

Ролли ўйинлар коммуникатив компетенцияни ривожлантиришда муҳим. Бир тингловчи ходим, иккинчиси ҳайдовчи, учинчиси пиёда, тўртинчиси гувоҳ ролида иштирок этади. Вазият: ҳайдовчи пиёдага йўл бермаган, аммо ўзини айбсиз деб ҳисоблайди. Ходим уни тўхтатади, қондани тушунтиради, эътирозни эшитади, ҳуқуқий асос келтиради ва хизмат маданиятига риоя қилган ҳолда қарор қабул қилади. Бу жараёнда фақат қонунни билиш эмас, балки мулоқот маданияти ҳам баҳоланади.

“Flipped classroom”, яъни “тескари синф” усулида тингловчилар назарий материал билан машғулотдан олдин мустақил танишади. Машғулот вақти эса қондани қайта ўқишга эмас, балки муаммоли саволлар, амалий кейслар, гуруҳли муҳокама ва қарор қабул қилиш машқларига сарфланади. Бу усул айниқса катта ёшдаги тингловчилар, амалиётга эга ходимлар ва малака ошириш курсларида самарали ҳисобланади.

Микроўқитиш усули қисқа, аниқ ва мақсадли топшириқлар орқали кўникмани мустаҳкамлайди. Масалан, 5 дақиқада “ушбу вазиятда ким биринчи ҳаракатланади?”, 7 дақиқада “йўл белгиси ва чизиғи ўртасида зиддият борми?”, 10 дақиқада “ходимнинг фуқаро билан мулоқотида қандай хато бор?” каби топшириқлар берилади. Кичик машқлар доимий такрорланганда катта касбий натижа беради.

Рақамли педагогика ҳам муҳим аҳамиятга эга. Электрон тестлар, адаптив саволлар, виртуал чорраҳалар, интерактив йўл белгиси хариталари, мобил иловалар, LMS платформалари ва сунъий интеллект ёрдамида тингловчининг қайси мавзуда қийналаётганини аниқлаш мумкин. Масалан, платформа тингловчининг “тартибга солувчи ишоралари”, “пиёдалар ўтиш жойи”, “тўхташ ва тўхтаб туриш” мавзуларида кўп хато қилаётганини кўрсатса, ўқитувчи индивидуал топшириқ тайинлайди.

Халқаро тажриба таҳлили

Ривожланган давлатлар тажрибаси шуни кўрсатадики, йўл ҳаракати хавфсизлиги фақат жарима ёки назорат билан таъминланмайди. Самарали натижа қонун, инфратузилма, таълим, профилактика, рақамли таҳлил ва жамоатчилик билан ҳамкорлик уйғунлиги орқали юзага келади.

Швецияда шаклланган “Vision Zero” ёндашувининг асосий ғояси шундан иборатки, йўлда инсон ўлими ва оғир жароҳатланишини “табiiй йўқотиш” сифатида қабул қилиб бўлмайди. Инсон хато қилиши мумкин, лекин транспорт тизими инсон хатоси ўлимга олиб келмайдиган даражада хавфсиз ташкил этилиши керак. Бу ёндашув ички ишлар органлари ходими учун муҳим хулоса беради: ходим фақат қоидабузарни аниқловчи шахс эмас, балки хавфни камайтирувчи, сабабларни таҳлил қилувчи ва тизимли профилактика иштирокчиси бўлиши лозим.

Европа Иттифоқи 2030 йилгача йўллардаги ўлим ва оғир жароҳатланишни 50 фоизга камайтириш, 2050 йилга бориб эса “нол ўлим” мақсадига яқинлашишни стратегик вазифа сифатида белгилаган. Бу мақсадга эришиш учун Safe System ёндашуви, тезликни бошқариш, хавфсиз инфратузилма, хавфсиз транспорт воситалари, қонун ижроси ва пост-авария ёрдамани бир тизимда ривожлантириш назарда тутилади.

Нидерландиянинг “Sustainable Safety” ёндашуви беш асосий тамойилга таянади: йўлларнинг функциявийлиги, ҳаракат иштирокчилари массаси ва тезлигидаги фарқни камайтириш, йўл муҳитининг олдиндан тушунарли ва башорат қилинадиган бўлиши, йўл муҳитининг “кечирувчанлиги” ва ҳаракат иштирокчисининг ўз ҳолатини англаш қобилияти. Бу ёндашув бизга шуни кўрсатадики, Йўл ҳаракати қоидаларини ўқитишда ходимларга фақат “ким қондан бузди?” деган савол эмас, балки “нега бу вазият хавфли бўлди?”, “йўл муҳити хатога қандай таъсир қилди?”, “қайси профилактик чора такрорланишнинг олдини олади?” деган саволлар ҳам ўргатилиши лозим.

Хельсинки шаҳри тажрибаси тезликни бошқариш ва пиёдалар хавфсизлиги бўйича алоҳида аҳамиятга эга. Шаҳарда 30 км/соат тезлик чекловини кенгайтириш, автоматик тезлик назорати, пиёдалар ва велосипедчилар учун хавфсиз инфратузилма, полиция ва шаҳар хизматлари ҳамкорлиги натижасида бир йил давомида йўл ҳаракати билан боғлиқ ўлим қайд этилмаган даврга эришилган. 30 км/соат чеклови жорий этилган ҳудудларда пиёдалар жароҳатланиши сезиларли даражада камайгани ҳам қайд этилган. Бу тажриба Ўзбекистонда мактаблар, маҳаллалар, бозорлар, савдо марказлари ва таълим ташкилотлари атрофида ҳаракат хавфсизлигини кучайтиришда фойдали бўлиши мумкин.

Европа Иттифоқининг ҳуқуқни муҳофаза қилувчи органлар ходимларини тайёрлаш бўйича CEPOL тажрибаси ҳам муҳим. Унда ўқитиш эҳтиёжлари мунтазам таҳлил қилинади, ходимларда билим, кўникма ва компетенция бўйича камчиликлар аниқланади, электрон таълим ва халқаро тажриба алмашиш тизими йўлга қўйилади. Бу амалиёт ички ишлар органлари ходимларини Йўл ҳаракати қоидалари бўйича қайта тайёрлашда ҳам қўлланиши мумкин.

Буюк Британия полиция тизимида узлуксиз касбий ривожланиш, яъни CPD, ходимнинг хизмат давомида билим ва кўникмаларини доимий янгилаб боришини назарда тутди. Бу ёндашувга кўра, ходимнинг малакаси диплом ёки курсни тугатиш

билан якунланмайди; у хизмат фаолияти давомида мунтазам равишда янги билим, амалий кўникма ва касбий тажриба билан бойиб бориши керак.

Таклиф этилаётган ўқув модели

Ички ишлар органлари ходимларининг йўл ҳаракати қоидалари бўйича касбий компетенциясини ошириш учун модулли, босқичли ва амалиётга йўналтирилган ўқув модели мақсадга мувофиқ.

Биринчи модул — норматив-ҳуқуқий асослар. Унда йўл ҳаракати қоидалари, “Йўл ҳаракати тўғрисида”ги қонунчилик, маъмурий жавобгарлик, хизмат ваколатлари ва ҳуқуқий қарор қабул қилиш асослари ўргатилади.

Иккинчи модул — хавф омиллари таҳлили. Унда тезлик, маст ҳолда бошқариш, пиёдага йўл бермаслик, чарчоқ, телефондан фойдаланиш, светофорга амал қилмаслик, болалар иштирокидаги хавфлар ва заиф ҳаракат иштирокчиларига оид вазиятлар таҳлил қилинади.

Учинчи модул — йўл белгиси, йўл чизиғи ва ишоралар устуворлиги. Унда тингловчилар интерактив схемалар, чорраҳа моделлари ва видеокейслар асосида ҳаракат устуворлигини аниқлашни ўрганади.

Тўртинчи модул — пиёдалар ва болалар хавфсизлиги. Унда мактаб, боғча, маҳалла, бозор, савдо маркази, автобус бекати ва оммавий дам олиш жойлари атрофида хизматни ташкил этиш машқлари ўтказилади.

Бешинчи модул — рақамли назорат ва далиллар билан ишлаш. Унда фото-видео қайд этиш, электрон баённома, GPS, рақамли харита, автоматик камералар маълумоти ва шахсий маълумотларни ҳимоя қилиш масалалари ўргатилади.

Олтинчи модул — хизмат мулоқоти ва низоли вазиятларни бошқариш. Унда фуқаро билан мулоқот, эътирозга жавоб бериш, низони юмшатиш, ҳуқуқий тушунтириш бериш ва хизмат этикаси бўйича ролли ўйинлар ўтказилади.

Еттинчи модул — комплекс амалий синов. Унда тингловчига реал хизматга яқин вазият берилади: ЙТХ жойи, жароҳатланган шахс, ҳаракатни вақтинча чеклаш, гувоҳлар, ҳайдовчининг эътирози, фото-видео далиллар ва пиёдалар оқими. Тингловчи вазиятни хавфсизлаштиради, ҳуқуқий баҳолайди, қарор қабул қилади ва ўз ҳаракатини асослайди.

Баҳолаш мезонлари

Баҳолаш тизими қуйидаги мезонлар асосида ташкил этилиши лозим:

1. Қоида мазмунини билиш.
2. Қоидани реал вазиятга татбиқ этиш.
3. Хавф манбасини аниқлаш.
4. Ҳаракат иштирокчилари хатти-ҳаракатини ҳуқуқий баҳолаш.
5. Йўл белгиси, чизиғи ва ишоралар устуворлигини тўғри белгилаш.
6. Хизмат ҳаракатларини хавфсиз кетма-кетликда бажариш.
7. Фуқарога қонуний ва тушунарли изоҳ бериш.
8. Электрон воситалардан тўғри фойдаланиш.
9. Профилактик таклиф бериш.
10. Ўз хатосини таҳлил қилиш ва хулоса чиқариш.

Бундай баҳолаш тизими тингловчининг фақат назарий билимини эмас, балки хизматга тайёрлик даражасини ҳам аниқлаш имконини беради.

Хулоса

Ички ишлар органлари ходимларининг Йўл ҳаракати қоидалари бўйича касбий компетенциясини ошириш бугунги кунда йўл ҳаракати хавфсизлигини таъминлашнинг энг муҳим йўналишларидан биридир. Ўзбекистонда 2025 йилда 2 188 нафар инсоннинг йўл-транспорт ҳодисалари оқибатида вафот этгани, 8 901 нафар шахснинг жароҳатлангани бу масаланинг долзарблигини яна бир бор тасдиқлайди. Аҳоли сони 2021–2025 йилларда 8,4 фоизга, транспорт воситалари сони эса 44,8 фоизга ошгани йўл ҳаракати муҳитида хавфлар кўпайиб бораётганини кўрсатади.

Шу шароитда Йўл ҳаракати қоидаларини ўқитиш фақат қонун матнини тушунтириш билан чекланмаслиги керак. У компетенциявий ёндашув, амалий кейслар, видеотаҳлил, симуляцион машғулот, рақамли тестлар, ролли ўйинлар, муаммоли вазиятлар ва хизмат сценарийлари орқали ташкил этилиши лозим. Ходим қонидани билиши, уни вазиятга татбиқ қилиши, хавфни баҳолаши, фуқарога тушунтириши ва профилактик хулоса чиқариши керак.

Халқаро тажриба шуни кўрсатадики, самарали йўл ҳаракати хавфсизлиги тизими қонун, инфратузилма, таълим, рақамли назорат, профилактика ва жамоатчилик билан ҳамкорлик уйғунлигига таянади. “Vision Zero”, “Safe System”, “Sustainable Safety” каби ёндашувлар инсон ҳаётини энг олий қадрият сифатида қарашни талаб қилади. Ички ишлар органлари ходимларини тайёрлашда ҳам айнан шу ёндашув асосий ғоя бўлиши лозим.

Якуний хулоса сифатида айтиш мумкинки, Йўл ҳаракати қоидалари бўйича касбий компетенцияни ошириш — бу қоидаларни кўпроқ ёдлатиш эмас, балки ходимда қонунни тўғри қўллаш, вазиятни таҳлил қилиш, инсон ҳаётини асраш, фуқаролар билан адолатли мулоқот қилиш ва хавфсизликни профилактик бошқариш маданиятини шакллантиришдир.

Фойдаланилган манбалар:

1. Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамасининг 2022 йил 12 апрелдаги 172-сон қарори билан тасдиқланган “Йўл ҳаракати қоидалари”.
2. Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамасининг 2024 йил 30 ноябрдаги 805-сон қарори.
3. Ўзбекистон Республикаси ИИБ Жамоат хавфсизлиги департаменти Йўл ҳаракати хавфсизлиги хизмати, 2025 йил ЙТХ статистикаси.
4. World Health Organization. Global Status Report on Road Safety 2023.
5. World Health Organization. Road traffic injuries. Fact sheet, 2026.
6. European Commission. EU Road Safety Policy Framework 2021–2030.
7. International Transport Forum / OECD. Speed and Crash Risk.
8. SWOV Institute for Road Safety Research. Sustainable Safety principles.
9. CEPOL. European Union Agency for Law Enforcement Training materials.
10. College of Policing. Continuing Professional Development materials.
11. Helsinki Traffic Safety and Vision Zero materials.