

TRANSPORT OQIMINI VA PIYODALAR HAKAKATINI TARTIBGA SOLISHDAGI MUOMMOLAR TAHLILI

Hamroqulov Rasuljon Madrahimovich

Toshkent davlat transport universiteti

Annotatsiya; *Bugungi globallashuv va urbanizatsiya jarayonlari shaharlar oldiga ko‘plab murakkab vazifalarni qo‘ymoqda. Xususan, poytaxt shaharlar uchun transport infratuzilmasini samarali tashkil qilish, yo‘l harakatini to‘g‘ri boshqarish va tirbandliklarni kamaytirish muhim ijtimoiy-iqtisodiy ahamiyatga ega. Aholining hayot sifati, ekologik muhitning barqarorligi va iqtisodiy samaradorlik bevosita transport tizimining qanchalik mukammal ishlashiga bog‘liq. Shu nuqtayi nazardan qaraganda, Toshkent shahri ham bugungi kunda jadal rivojlanayotgan megapolis sifatida zamonaviy transport muammolariga duch kelmoqda. Ayniqsa, aholi zich yashaydigan va avtomobil harakati yuqori bo‘lgan hududlarda tirbandliklar, xavfsizlikning buzilishi va transport samaradorligining pasayishi holatlari tez-tez uchramoqda.*

Tahlil va natijalar; *Hozirgi kunda yani 2025-yil va oldingi yillar holatiga ko‘ra Toshkent shahrida transport oqimini tartibga solishda bir nechra asosiy muommolar kuzatilmoqda.*

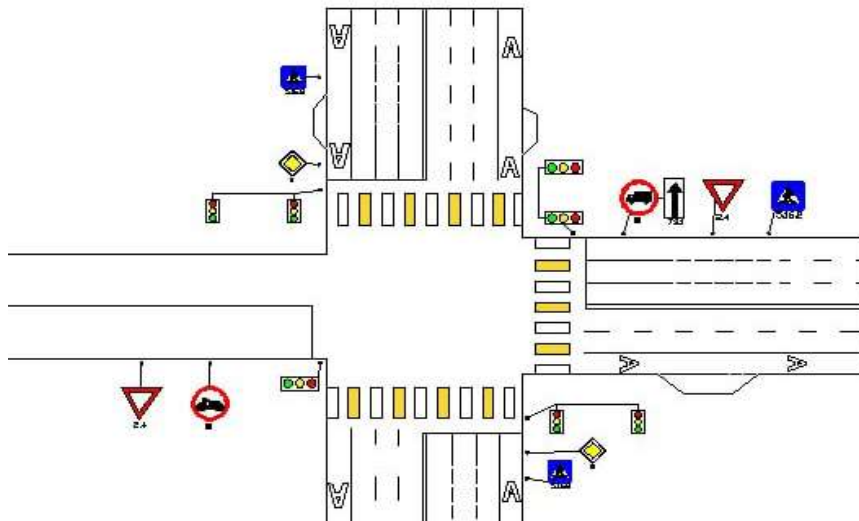
-avtomobil sonining keskin oshishi.

-tirbandlik va tig‘iz vaqitlarda kuztilgan muommolar.

-chuqur infra tuzulmaning yetishmasligi.

-transport oqimining avtomatlashtirilgan boshqaruv tizimining yetishmasligi yoki mavjud holatning sustligi.

Yuqorida keltirilgan muommolarini asosiy muommolar deb oladigan bo‘lsak bu muommolar transport oqimiga sezilarli salbiy tasirini ko‘rsatmoqda. Avtomobil sonining keskin oshishi Toshkent shahrida balki aynan Mirzo Ulug‘bek va Shahriobod kesishmalariga ham o‘z tasirini o‘tkazmasdan qolmadi. Toshkent shahrida avtomobillarning sonining oshishi bu so‘nggi yillarda juda dolzarb muammo bo‘lib, shahar infratuzilmasi va ekologik holatiga sezilarli ta‘sir ko‘rsatmoqda. Toshkent shahrida avtomobillar sonining o‘shishi.



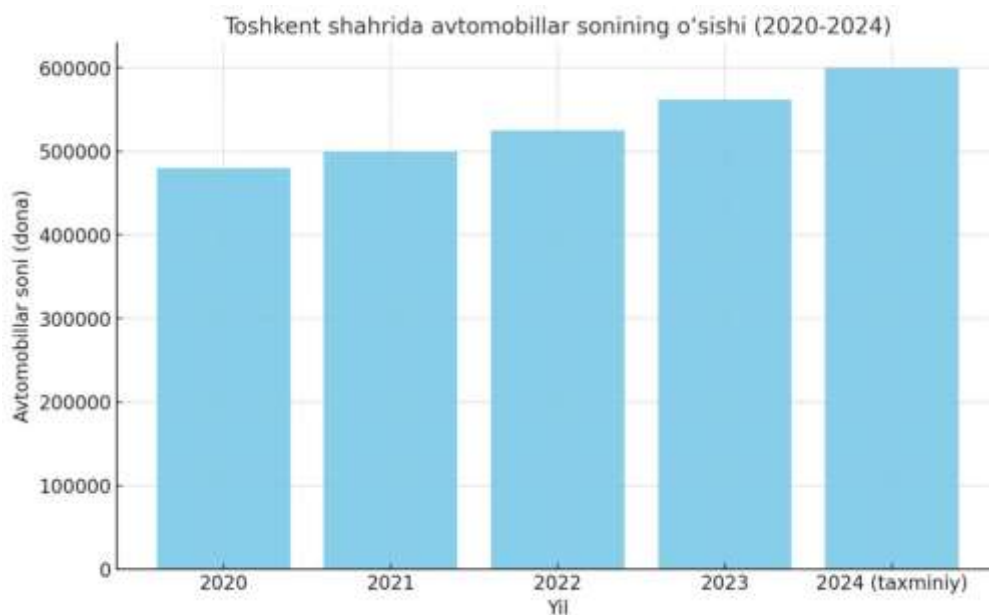
1 -rasm. Toshkent shaxri kesishmalardagi mavjud holatlar

Shahar aholisi soni o‘shishi (taxminan 3 million kishi) bilan transport vositalariga bo‘lgan ehtiyoj ham ortmoqda. Statistik ma’lumotlarga ko‘ra so‘nggi 10–15 yil ichida Toshkent shahrida avtomobil egaligi darajasi keskin oshdi. 2024-yil ma’lumotlariga ko‘ra:

- Toshkentda ro‘yxatdan o‘tgan avtomobillar soni 1,2 milliondan oshgan.
- har yili o‘rtacha 70–100 ming yangi avtomobil qo‘shilmoqda.

Shahar aholisi soni o‘shishi (taxminan 3 million kishi) bilan transport vositalariga bo‘lgan ehtiyoj ham ortmoqda. Tirbandlik va pik (cho‘qqi) vaqtlarda kuzatiladigan muommolar. tirbandliklar ayniqsa quyidagi vaqt oralig‘ida kuchayadi:

- ertalab: 7:30 – 9:30
- kechqurun: 17:00 – 20:00
- tushlik vaqtlarida ham bazan tirbandlik kuzatilishi mumkin bo‘lgan vaqtlar: 12:00-14:00



2-rasm. Avtomobillarning o‘shish statistikasi (2024-yil pragnozlash asosida)

Bu paytlarda:

- ishga borayotgan va ishdan qaytayotgan avtomobillar soni ko‘payadi.
- maktab va oliy ta'lim muassasalari atrofida ham tirbandliklar keskin kuchayadi.
- jamoat transportlari (avtobus, metro) ham haddan tashqari yuklamaga uchraydi.

Natijada yo‘llarning o‘tuvchanliga juda pasayib ketishi kuzatiladi. Bu esa harakat qatnashchilagi noqulayliklar tug‘diradi. Haydovchilarning psixalogik holatiga salbiy tasir ko‘rsatish oqibatida bir qancha yo‘l transport hodisalari yuz berishi mumkin.

Yo‘l infratuzulmasining yetishmasligi;

-yani yo‘llarning noto‘g‘ri loyihalaniishi (planirovkasi);

Yuqoridagi korsatkichlar asosida chorrahalarini qanday shaklda loyihalash kerakligini aniqlashga yordam beradigan bo‘limlar. Unga ko‘ra, quyidagi turdagi

Quyida asosiy yo‘lning bo‘ylama qiyaligi va unga mos ravishda ikkita tutashuv orasidagi minimal masofa (L_o) ko‘rsatilgan jadval soddalashtirilgan holda keltirilgan.

Sekinlashish va tezlashish yo‘laklari I-III darajadagi yo‘llardagi bir darajadagi chorrahalarda hamda I-IV darajadagi yo‘llarda joylashgan avtobus to‘xtash joylarida quriladi. Bu yo‘laklarning kengligi asosiy harakat yo‘lagi kengligiga teng yoki hech bo‘lmaganda 3,5 metr bo‘lishi lozim.

Loyihalashning yetishmasligining tirbandlik va yo‘l harakatini xavfsiz tashkil qilishga bo‘lgan tasiri juda sezilarli. Buni bir nechta sabab va yechimlari mavjud:

Tirbandliklar kuchayishi va yo‘l o‘tkazuvchanligining pasayishi.

- dinamik transport oqimi - mashinalar parkovka izlab sekin yuradi, bu esa asosiy yo‘lning o‘tkazuvchanligini kamaytiradi.

- ayniqsa, savdo markazlari, ofis binolari, maktablar va shifoxonalar atrofida doimiy ravishda bo‘sh joy qidiriladigan zonalar hosil bo- Bunda 1 ta parkovka izlayotgan mashina 5-10 daqiqa davomida ortiqcha yo‘l bosib, 3-4 marta burilish amalga oshiradi bu esa umumiy harakatga kuchli salbiy ta’sir qiladi.

Yol harakati xavfsizligining buzilishi.

-avtomobillarni ruxsat etilmagan joylarga qo‘yish masalan, burilishlar, chorrahalar, piyodalar yo‘lagi, nogironlar uchun yo‘laklar yo‘l ko‘rinishini cheklaydi.

- favqulodda yordam mashinalari (tez yordam, yong‘in, politsiya) yo‘lga kira olmay qoladi.

- bolalar bog‘chasi, maktab, kasalxona oldida parkovka yo‘qligi piyodalarga va ayniqsa bolalarga xavf tug‘diradi.

-jamoat transporti tizimiga salbiy ta’siri.

-bekatlar oldida noto‘g‘ri park qilingan avtomobillar avtobus va marshrutkalar to‘xtashiga xalal beradi.

-bu esa transport jadvalining buzilishi va yo‘lovchilarning kutish vaqtining uzayishiga olib keladi.

-harakat jadvalida noaniqlik yuzaga kelib, odamlar jamoat transportidan voz kechib, shaxsiy avtomobildan foydalanishni afzal ko‘radi bu esa tirbandlikni yanada kuchaytiradi.

Havo ifloslanishi va ekologik muammolar

- har bir mashina parkovka izlayotgan vaqtida 1-3 km masofani ortiqcha bosib o‘tadi.

- bu jarayonda CO₂ chiqindilari ortadi, yonilg‘i sarfi ko‘payadi.

- tirbandlik va sekin harakat havo ifloslanishi va shovqin miqdorini oshiradi.

Iqtisodiy yo‘qotishlar

- tashkilotsiz parkovka oqibatida korxonalar va muassasalar oldida mashinalar to‘planib qoladi bu esa mijozlar oqimini kamaytiradi.

- avtoturargoh yetishmasligi sababli haydovchilar pullik parkovkadan foydalanmasdan, noqonuniy joyda to‘xtashadi bu shahar byudjetiga tushum kamayishiga olib keladi.

- transport ishdan qolishi yoki sekin harakatlanishi ish vaqti yo‘qotilishi, logistik tizimda kechikishlar va iqtisodiy samaradorlikka salbiy ta‘sir ko‘rsatadi.

Hulosa va takliflar; Birinchidan, kuzatuvlar transport oqimining tartibsiz va nomutanosib ekanligini ko‘rsatdi. Harakatning yuqori intensivligi, ayniqsa, ertalab va kechki tig‘iz soatlarda, avtomobillar to‘planishiga, harakatning sekinlashishiga va tirbandliklarning yuzaga kelishiga olib kelmoqda. Bu holat yo‘lovchilarning vaqt yo‘qotishiga, yoqilg‘i sarfining ortishiga va atrof-muhitning ifloslanishiga sabab bo‘lmoqda.

Ikkinchidan, svetofor boshqaruvi tizimi zamon talablari darajasida emas. Ular harakat zichligiga moslashtirilmagan bo‘lib, svetofor fazalarining noto‘g‘ri sozlanganligi avtomobillar to‘planishiga sabab bo‘lmoqda. Shuningdek, piyodalar harakatining xavfsizligini ta‘minlash uchun yetarli chora-tadbirlar ko‘rilmagan.

Uchinchidan, chorraha ekologik va ijtimoiy jihatdan ham katta yuklama ostida qolmoqda. Transport vositalarining uzoq vaqt to‘xtab turishi natijasida atmosferaga chiqarilayotgan zararli gazlar miqdori ortmoqda. Bu esa sog‘liq uchun xavf tug‘diruvchi omillardan biridir.

Xulosa qilib aytganda olib borilgan amaliy tahlillar va ilgari surilgan takliflar mazkur chorraha harakatini yanada samarali tashkil qilish, xavfsizlikni oshirish va ekologik holatni yaxshilash uchun muhim ahamiyatga ega. Ular asosida amaliyotga joriy etiladigan chora-tadbirlar chorrahaning zamonaviy talablari darajasida ishlashini ta‘minlaydi.

ADABIYOTLAR:

1. Prezident Mirziyayev Sh.M. “Avtomobil yo‘llarida inson xavfsizligini ishonchli ta‘minlash va o‘lim holatlarini keskin kamaytirish chora-tadbirlari to‘g‘risida”gi 04.04.2022 yil 190-sonli karori

2. “2022-2026 yillarga mo‘ljallangan Yangi O‘zbekistonning taraqqiyot strategiyasi

3. “Avtomobilda tashuvchining yo‘l harakati xavfsizligi xizmati to‘g‘risida”gi Nizom (Adliya vazirligidagi 2013yil 26 dekabrda 2545-son bilan ro‘yxatga olingan)

4. Azemsha S.N., Karasevich. Slujba bezopasnosti dvijeniya avtomobilnogo perevozchika. Gomel, 2016

5. System analysis and design. Alan Dennic, B.H Wixon, R.M Roth-2012