

## QARSHI SHAHRI KO‘CHALARI CHORRAHALARIDA TIRBANDLIKLARNI TADQIQ QILISH

**B. Xushvaqtova**

Magistrant

**U. Abduraxmonov**

dotsent

(QarMII)

E-mail: [u.abdurahmonov64@mail.ru](mailto:u.abdurahmonov64@mail.ru)

### ANNOTATSIYA

Ushbu maqolada Qarshi shahri ko‘chalarining transport-ekspluatatsion ko‘rsatkichlari, ko‘chalarning o‘tkazuvchanlik qobiliyati, avtomobillarning “kunduzgi” to‘xtash joylarining tahlili, Qarshi shahrida avtomobillashtirishning o‘shish darajasi, ko‘cha-yo‘l tarmog‘i imkoniyatlari, transport vositalari tirbandligining kelib chiqish sabablari, ko‘chalarda harakatlanayotgan transport oqimining harakat miqdori va tarkibi, tirbandlik bilan bog‘liq yo‘l-transport hodisalari va uni kamaytirish bo‘yicha tavsiyalar keltirilgan.

**Kalit so‘zlar:** avtomobil, transport, haydovchi, ko‘cha-yo‘l, o‘tkazuvchanlik qobiliyati, tirbandlik, to‘xtash joyi, yo‘l harakati qoidalari, yo‘l transport *hodisasi*, avtomobillashtirish,

### KIRISH

Yo‘llarda avtomobillar sonining tez ko‘payishi va yo‘l tarmog‘i imkoniyatlarining chegaralanganligi yoki talabga javob bermasligi, haydovchilar va piyodalar tomonidan yo‘l harakati qoidalarining buzilishi natijasida yo‘l harakati xavfsizligi sohasida qator muammolarni yuzaga keltirmoqda. Mamlakatimizda 2021-yilda 10 mingdan ortiqroq yo‘l transport *hodisalari* sodir etilib, ularda 9 mingdan ortiq fuqaro jarohatlandi. 2,5 mingga yaqin odam, shu jumladan 263 nafar bolalar halok bo‘lgan.[2] Inson hayotini muhofaza qilish, iqtisodiy va ma‘naviy yo‘qotishlarni kamaytirishga xizmat qiladigan, turli xil yo‘l-transport hodisalarini kamaytirishda muhim hisoblanadigan ilmiy asosdagi tadbirlar majmuasini ishlab chiqish va ularni amaliyotga tadbiiq etish zaruratini keltirib chiqaradi. Ularning yechimini izlash ma‘lum bir ilmiy – amaliy dolzarblikni kasb etadi.

O‘zbekiston Respublikasi Prezidenti Shavkat Mirziyoyev raisligida 2022-yil 11-fevralda o‘tkazilgan “Yo‘l harakati xavfsizligini kuchaytirish choralari”

muhokamasiga bag'ishlangan videoselektor yig'ilishida yo'l harakati xavfsizligini ta'minlash yechimini kechiktirib bo'lmaydigan asosiy muammo deb ta'kidlab o'tildi. Shuningdek, 2022–2026 yillarga mo'ljallangan Yangi O'zbekistonning taraqqiyot strategiyasidagi 16-maqсад doirasida “yo'l infratuzilmasini takomillashtirish va xavfsiz harakatlanish sharoitlarini yaratish orqali yo'llarda avariya va o'lim holatlarini qisqartirish, shu jumladan harakatni boshqarish tizimini to'liq raqamlashtirish va jamoatchilikning ushbu sohadagi ishlarda keng ishtirokini ta'minlash” bo'yicha vazifalar belgilab berildi. [1]

Yo'l harakatini tashkil etishda transport vositalari oqimini maksimal darajada yo'ning geometrik o'lcham imkoniyatlaridan foydalanib, uning har xil bo'laklarida xavfsiz harakat rejimini va yuqori o'tkazuvchanlik qobiliyatini ta'minlashga qaratilib, u transport vositalarini yuqori samaradorlik bilan harakatlanishiga qaratilgan tadbirlar tizimidan iborat. Bugungi kunda avtomobillar sonining ortib ketayotganligi sababli ko'chalarda harakatlanish qiyinlashib borayotganligi, sodir etilayotgan yo'l-transport hodisalarining miqdori, ular oqibatida halok bo'layotgan, har xil darajada tan jarohati olayotgan odamlar soni va avtomobillarning atrof- muhitga salbiy ta'siri darajasining ortib ketishi hamda transport oqimining harakat tezligi kamayib ketishini nafaqat soha mutaxassislari balki barcha fuqarolarimiz va ayniqsa haydovchilar o'z tajribalarida chuqur his qilayaptilar. Shuning uchun respublika va uning shaharlarida avtomobillashtirish darajasini avvaldan aniqlash, uning salbiy oqibatlarini bartaraf etishga qaratilgan tadbirlarni ishlab chiqish va bu tadbirlarni shahar transporti rejalashtirish dasturlariga kiritish eng dolzarb masalalardan biridir.

Shahar hududida avtomobillarning to'xtash joylari, jumladan avtomobillarni doimiy saqlash va “kunduzgi” to'xtash joylari jiddiy muammolarni tug'dirib, ko'cha-yo'l tarmog'ining o'tkazuvchanlik qobiliyatini pasayishiga sababchi bo'lmoqda. Katta shaharlarning turar joy dahalarida avtomobillarning to'xtab turish joyi bilan ta'minlanganlik darajasi 40-70 foizni tashkil qilsa, shaharning markaziy joylarida transport vositalarining to'xtab turish maydonlari avtomobillarning to'xtash joylari 10 foiz ta'minlangan bo'lishi mumkin. Yirik shaharlarga kirish joyi va shaharlarning markaziy qismlarida avtomobillarning “kunduzgi” to'xtash joylari harakatlarni cheklovchi asosiy muammo bo'lib ulgurdi. Misol uchun Qarshi shahrining markaziy ko'chalari bo'lgan I.Karimov, Nasaf, Mustaqillik, A.Temur, A.Navoiy va Jayhun ko'chalarida (ko'chalarning chorrahalarida) o'tkazilgan kuzatuvlar “kunduzgi” ish vaqtida avtomobillarning to'xtab turishi natijasida ko'chani o'ng tomonidagi bir yoki ikki tasmasini egallab turishi, ko'cha-yo'l tarmog'ining o'tkazuvchanlik qobiliyatini pasayishini keltirib chiqarmoqda. Bunday holat ko'p tasmali ko'chalarning o'tkazuvchanlik qobiliyatini 30-50 foizga kamaytirib yuboradi. Oddiy hisob-kitoblarga ko'ra avtomobillashtirishning o'sish darajasi ko'cha-yo'l tarmog'ining o'sish

darajasidan oshib ketishi yuqorida keltirilgan muammolarning yechimlarini topish zaruratini talab qiladi.

An'anaviy shahar ko'cha-yo'l tarmoqlarini rejalashtirish yechimlariga muvofiq shahar uchun har 1000 kishiga avtomobillashtirish darajasi 170-180 avtomobil kritik miqdor hisoblanadi.[3] Yaqin kelajakda Qarshi shahrida avtomobillashtirish darajasi me'yoriy ko'rsatkichdan oshib ketadi, chunki hozirgi kunda har 1000 kishiga 120 avtomobil to'g'ri kelmoqda. Agarda avtomobillashtirishning yillik o'sishi 6-8 foizni tashkil etishini nazarda tutilsa, unda yaqin yillarda Qarshi shahri ko'cha-yo'l tarmog'larida transport tirbandligini vujudga keltiradi.

### **XULOSA VA TAKLIFLAR**

Yuqorida sanab o'tilgan tahlil natijalaridan kelib chiqib, shunday xulosaga kelish mumkin:

**Birinchidan,** Qarshi shahrining tirbandlik kuzatilayotgan markaziy ko'chalarining o'tkazuvchanlik qobiliyatini oshirish zarur;

Kuzatuvlar natijasida shunga amin bo'ldikki, Qarshi shahrining I.Karimov, Nasaf, Mustaqillik, A.Temur, A.Navoiy va Jayhun ko'chalarida tig'iz paytlarda svetaforlar va piyodalar yo'lakchalari, avtomobillar ko'p bo'lganligi, yordamchi (mahalla) yo'llari talabga javob bermasligi sababli tirbandliklar yuzaga kelmoqda. Ushbu tirbandliklarni oldini olish uchun piyodalar yo'lakchalarini chorrahalaridagi svetaforlar oldida qo'ysak maqsadga muvofiq bo'lar edi. Svetaforlarda kuzatuv kameralari o'rnatilsa, piyodalar yo'lakchasi ham nazoratda bo'ladi.

**Ikkinchidan,** shaharning tirbandlik kuzatilayotgan ko'chalar chorrahalarida harakatlanayotgan transport va aholi oqimining asosiy xususiyatlarini aniqlash;

Markaziy ko'chalarda yer osti piyodalar yo'lakchasi tashkil etilgan bo'lsada, aholi yo'lining qatnov qismidan o'tmoqda. Aholining yer osti yo'llaridan o'tishi, yo'lining qatnov qismidan o'tmasliklari uchun yer osti yo'lakchalarini ta'mirlash ya'ni yaroqli holatga keltirilsa, tirbandlik va avtohalokatlar oldi olingan bo'lar edi.

**Uchinchidan,** Qarshi shahrining tirbandlik kuzatilayotgan ko'chalari chorrahalarida transport vositalari tirbandligining sabablarini o'rganish va ularning oldini olish bo'yicha tadbirlar ishlab chiqish va ularni amaliyotga tatbiq etish;

Qarshi shahrining ko'pgina ko'chalari chorrahalarida tirbandliklar yuzaga kelishining asosiy sabablari yo'lining qatnov qismida shaxsiy avtomobillar to'xtab turishi, ular 3 chiziqli yo'lining deyarli 2 qismini egallab olmoqda. Bularga misol tariqasida Nasaf va Qizil machit ko'chalari tutashgan chorrahasi, I.Karimov va B.Sherqulov ko'chalari tutashgan chorrahasi, Jayhun va Nasaf ko'chalari tutashgan chorrahasi, Mustaqillik shoh ko'chasi va A.Navoiy ko'chalari kesishgan chorrahasi "Orzu" savdo majmuasi Xonobod ko'chasi va yana boshqa joylarda. Ushbu joylarda avtoturargohlar bo'lishiga qaramasdan, taksi haydovchilarining o'zboshimchalik bilan

to'xtashi, yo'lning qatnov qismini egallab yo'lovchilarni tushirishi va yo'lovchi olishi, qatnov qismida shaxsiy avtomashinalarning vaqtinchalik qoldirib ketishi misol bo'la oladi.

Shuningdek avtomaktablarda darslar samarasizligi, ularda dars mashg'otlari o'tilmasdan, harakat qoidalari va belgilarini o'rgatmasdan faqatgina imtixon savollariga tayyorlashi yaqqol misol bo'la oladi. Avtomaktablarda darslar o'z vaqtida olib borilishi, yo'l qoidalari va belgilarini sitatli darajada o'rgatilishi hamda talabalarga yetarlicha amaliy va nazariy bilimlar berilishi zarur. Shundagina malakali avtomobil haydovchilari tayyorlanishiga poydevor yaratiladi.

**To'rtinchidan,** shahar ko'chalarida sodir etilayotgan yo'l-transport hodisalarining sabablarini o'rganish va ularning miqdorini kamaytirish bo'yicha tavsiyalar ishlab chiqish;

Avtomobil transporti ishining samaradorligi va xavfsizligini ta'minlash, jamoat transporti va maxsus vakolatli transport vositalarining harakatlanishiga imtiyoz yaratish, harakat xavfsizligini oshirish tavsiyalarini ishlab chiqish;

Yo'l transport hodisalarining oldini olish maqsadida taksi haydovchilarining fuqoralar va boshqa transport vositalari haydovchilari hayotiga xavf solishi, ularning malakasizligi, nazariy va amaliy bilimlarga to'liq ega bo'lmasdan haydovchilik guvohnomasini olganliklaridan dalolat beradi. Shahar ko'chalarida taksilar va kirakash shaxsiy avtomobillarning ko'pligi va ularning tartibsiz harakatlanishi turli-xil yo'l-transport hodisalarining ko'payishiga olib kelmoqda. Shahar ko'chalarida taksilar va kirakash shaxsiy avtomobillarni kamaytirish ular o'rniga yo'nalishli avtobus (mikroavtobus)lar qatnovini tartibli ravishda yo'lga qo'yish maqsadga muvofiq bo'ladi. Yo'nalishli avtobuslar uchun maxsus yo'lak (yo'l tasma)ni tashkil qilinsa, aholi salomatligi xavfsiz holatda bo'lardi. Shahar ko'chalarida tashkil etilgan velosiped yo'lakchasi yo'lning qatnov qismi chetida ham, yo'lning piyodalar yo'lakchasi oldida ham bor. Avtomobil yo'llarining qatnov qismidagi velosiped yo'lakchasini yo'nalishli avtobuslar uchun kengaytirilsa, shahar ko'chalari yo'llarida hosil bo'layotgan tirbandliklar, avtohalokatlar, baxtsiz hodisalar soni kamayadi.

**Beshinchidan,** Qarshi shahrida yaqin yillarda avtomobillashtirish darajasi me'yoriy ko'rsatkichdan oshib ketadi va jiddiy oqibatlariga olib keladi.

Yuqorida aytib o'tilganidek, shaharning markaziy ko'chalarida yo'nalishli avtobuslar qatnovi va ular uchun maxsus yo'lak (yo'l tasma)ni tashkil etilishi lozim. Sanab o'tilgan holatlarni inobatga olgan holda qo'yidagi tadbirlarni amalga oshirish maqsadga muvofiqdir:

-yo'l-transport infratuzilmasini yaxshilash;

**-haydovchilar tayyorlash va fuqarolarga haydovchilik guvohnomalarini berish tizimini tubdan isloh qilish;**

**Qarshi shahrining aholi gavjum va transport serqatnov bo‘lgan joylarida avtomobillarning vaqtinchalik turar joylarini ko‘paytirish;**

Qarshi shahrining markaziy ko‘chalari bo‘ylab jamoat transporti-yo‘nalishli avtobus (mikroavtobus)lar qatnovini tartibli ravishda yo‘lga qo‘yish;

**FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR RO‘YXATI: (REFERENCES)**

1. O‘zbekiston Respublikasi Prezidentining Farmoni “2022–2026 yillarga mo‘ljallangan Yangi O‘zbekistonning taraqqiyot strategiyasi” 28.01.2022. №60
2. <https://yuz.uz/uz/news/yol>
3. Rajapov A.D. “Transport vositalarining tirbandligini kamaytirishni tadqiqot etish” “O‘zbekiston avtomobil-yo‘l kompleksining dolzarb vazifalari” respublika ilmiy-amaliy anjuman materiallari to‘plami.Toshkent, TAYI. I qism, 2009 y., - 390-391 b.