

JAMOAT TRANSPORTI (AVTOBUS VA MIKROAVTOBUS) YO'NALISHLARIDA HARAKAT MIQDORI VA TARKIBIGA TA'SIR ETUVCHI ASOSIY FAKTORLARNI TADQIQ QILISH

Umirov Ilhom Iskandar o'g'li

Jizzax Politehnika instituti v.b. dotsent

E-mail: umirov-i@mail.ru

Shukurov Shahzod Aslam o'g'li

Jizzax Politehnika Instituti, 103-20 TVM guruh talabasi

E-mail: iamssa010@gmail.com

ANNOTATSIYA

Mazkur maqolada kuzatish usuli orqali Jizzax shahrining magistral ko'chalarida avtomobillar va jamoat transporti aralash harakatlanadigan, hamda shaharning hozirgi kunda asosiy magistral ko'chalarida olib borilgan tadqiqot natijalari asosida, ushbu ko'chalarda harakat miqdori yo'lning ahamiyatiga, transport vositalarining tarkibiga, holatiga va shunga o'xshash bir qancha omillarga bog'liq bo'lib, bir-biridan farq qilishini ko'rish mumkin. Harakat miqdori va tarkibining o'zgarishi xarakter xossalari va yo'l-transport xodisalarining o'zgarishiga ta'sir qilishi tahlil qilindi.

Kalit so'zlar: yo'l tarmog'i, avtobus, mikroavtobus, yo'l transport hodisasi, haydovchi, piyoda, muhit, avtomobil, yo'l, to'qnashuv.

KIRISH

O'zbekiston Respublikasi mustaqillik yillarida mamlakatimizda ijtimoiy-iqtisodiy o'zgarishlar hayotga joriy etila boshlandi. Dunyoning rivojlangan davlatlari qatorida O'zbekiston ham o'z avtomobil sanoatini qurishga katta e'tibor qarata boshladi. Chunonchi, avtomobil ishlab chiqarish sanoati va yo'l qurilish sohasida keng o'zgarishlar ro'y berdi, shu bilan tashqi siyosat yuritish asnosida chet el davlatlari bilan savdo-sotiq aloqalari joriy etila boshlandi. O'zbek sanoatining barcha sohalarida jonlanish va rivojlanish kuzatila boshlandi. Yana shuni aytib o'tish joizki, mamlakat aholisining soni yildan-yilga ortib borishiga nisbatan shahar hududi kengayib, aholining avtomobil transportiga bo'lgan ehtiyoji ham proparsional ravishda ko'paymoqda. Bu esa tabiiy ravishda Respublika avtomobil yo'llarida, shu jumladan shahar magistral ko'chalarida harakat miqdorining yildan-yilga ortishiga olib keldi jaroyon o'sib bormoqda. Hozirgi va keyingi oldimizda turgan asosiy muammo va masalalardan biri shaharning markaziy magistral ko'chalarida transport vositalarining

xavfsiz harakatlanishini taminlashdan iborat, yani sodir bo'layotgan yo'l-transport hodisalarining oldini olish, ularda halok bo'luvchilar va tan jarohati oluvchilar sonini, ko'riladigan umumiy ijtimoiy-iqtisodiy zararlarni kamaytirishga, shuningdek, shahar yo'lovchi transportlarining imtiyozli harakatlanishini rivojlantirish va aholiga ko'rsatilayotgan transport xizmati sifatini oshirish borasida bir qator hal qilinishi lozim bo'lgan masalalarga qaratilishi zarur.

Bugungi kunga kelib, 2021 yilning 1 dekabr holatiga respublikamizda 3 mln 775 mingta transport vositasi mavjud bo'lib, statistik ma'lumotlarga ko'ra, avtomobillar soni har yili o'rtacha hisobda 300 mingtaga ko'paymoqda. 2022-yilning 1-yanvar holatiga respublikamizda jismoniy shaxslarga tegishli jami yengil avtomobillar soni esa 3 051 734 tani tashkil etmoqda.

O'zbekiston Respublikasida har 1000 nafar doimiy aholiga o'rtacha 87 ta yengil avtomobil to'g'ri kelmoqda. Bu ko'rsatkich 2021-yilning mos davriga nisbatan 6 taga oshgan.

2022-yilning 1-yanvar holatiga MDH davlatlarida har 1000 nafar doimiy aholiga o'rtacha to'g'ri keladigan yengil avtomobillar soni:

Rossiya Federatsiyasida – 328 ta,

Belarus Respublikasida – 324 ta,

Qozog'iston – 189 ta,

Qirg'iz Respublikasida, – 161 ta,

Ozarbayjon – 128 ta,

O'zbekiston – 87 ta,

va Tojikiston – 46 ta

ADABIYOTLAR TAHLILI VA METODOLOGIYASI

Olib borilgan tadqiqotlarni tahlili shuni ko'rsatadiki, yo'l tumanlashtirish ishlari O'zbekiston Respublikasi tog'li hududida yo'llarni dengiz sathidan balandligi bo'yicha tumanlashtirilgan. Tumanlashtirish ishlari tadqiqotlarini olib borgan bir qator tadqiqotchilarning tadqiqot ishlarida tumanlashtirishlarda asosiy mezon sifatida avtomobillar harakat xavfsizligi ko'rsatkichi olingan. Ammo, tadqiqotlarda harakat sharoitiga ta'sir etuvchi omillarga tizimli yondashilmagan va tizimli tahlil qilinmagan, harakat sharoiti nazariy asoslari takomillashtirilib, harakat sharoitini baholash mezonlari kiritilmagan.

Shahar ko'cha-yo'l tarmoqlarining rejalashtirish yechimiga muvofiq shahar uchun 1000 kishiga avtomobillashtirish darajasi 170-180 ta avtomobil kritik miqdor hisoblanadi. Yaqin yillarda Jizzax shahrida avtomobillashtirish darajasi me'yoriy ko'rsatkichlardan oshib ketadi, chunki hozirgi kunda har 1000 kishiga 125 ta avtomobil to'g'ri kelmoqda. Bundan ko'rinib turibdiki, transport vositalarining harakat miqdori jadal sur'atlar bilan ortib bormoqda. Shahar magistral ko'chalarida avtomobillar va

jamoat transportlarining xavfsiz harakatlanishlarini tashkil etishda transport vositalari va piyodalar harakatini tavsiflovchi asosiy ko'rsatkichlardan biri harakat miqdori.

NATIJALAR

Kuzatish usuli orqali Jizzax shahrining magistral ko'chalarida avtomobillar va jamoat transporti aralash harakatlanadigan, hamda shaharning hozirgi kunda asosiy magistral ko'chalarida olib borildi. Olib borilgan tadqiqot natijalari shuni ko'rsatdiki, ushbu ko'chalarda harakat miqdori yo'lning ahamiyatiga, transport vositalarining tarkibiga, holatiga va shunga o'xshash bir qancha omillarga bog'liq bo'lib, bir-biridan farq qilishini ko'rish mumkin. Harakat miqdori va tarkibining o'zgarishi xarakat tezligi va yo'l -transport xodisalarining o'zgarishiga ta'sir qiladi. Shahar ko'chalarining tasmalarida harakat miqdori va uning tarkibining tez-tez o'zgaruvchanligi kuzatiladi. Hozirgi vaqtda butun dunyoda avtomobillashtirish darajasining ortib borayotganligini kuzatishimiz mumkin.

Albatda bu ko'rsatkichni birgina mamlakatda emas, balki dunyo bo'ylab ortib borayotganligini kuzatishimiz mumkin. Bu esa avtomobillar to'xtab turish joylariga bo'lgan ehtiyojning ortishiga olib keladi. Hozirgi kunda bu anchagina katta muammoga aylanganligini ko'ramiz. Buning oqibatida transport vositalarining to'xtash joylari yo'lning qatnov qismida vujudga kelayotganligi kuzatilmoqda.

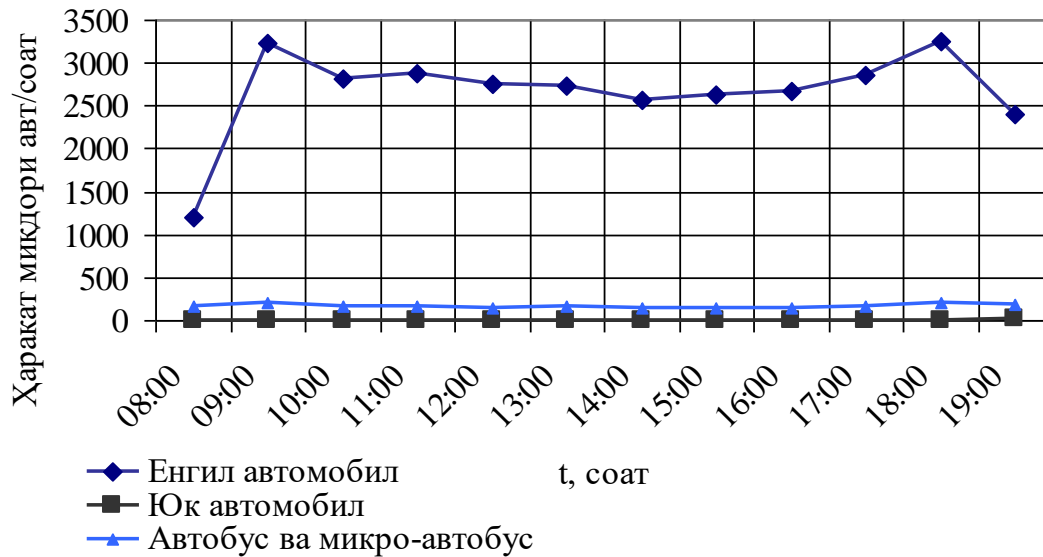
Bu holat transport vositalarining harakatlanishiga salbiy ta'sir qilayotganligi ma'lum, ayniqsa jamoat transportlarining harakatlanishini qiyinlashtirib, yo'lning o'tkazish qobiliyatini pasayishiga, tirbandlikning vujudga kelishiga, transport vositalarining tezligini pasayishiga olib kelmoqda.

Kuzatuvlar natijalariga ko'ra harakat miqdori Jizzax shahri atrofidagi bir qator asosiy ko'chalarida kunning ertalabki soat 11⁰⁰-14⁰⁰ lar oralig'ida ortib, soat 15⁰⁰-18⁰⁰ lar oralig'ida kamayib bormoqda. Kunning qolgan vaqtlarida o'rtacha 370-420 avt/soat miqdor kuzatilmoqda.

MUHOKAMA

Yuqoridagi tahlillardan ko'rishimiz mumkinki transport oqimining asosiy qismini yengil avtomobillar tashkil qiladi. Albatta bu o'z navbatida avtomobillar to'xtab turish joylariga bo'lgan ehtiyojning keskin oshishiga olib keladi. Hozirgi vaqtda avtomobillar to'xtab turish joylarining yetarli emasligi bizga ma'lum, shu sababli transport vositalarining ko'cha bo'ylab to'xtab turish xolati juda ham ko'p uchrab turibdi. Buning oqibatida transport vositalarining harakatlanishi qiyinlashib, yo'llarda tirbandliklar vujudga kelmoqda. Buning oqibatida atrof-muhitga is gazining tarqalishi, shovqin hosil bo'lish darajasi ortib harakatlanishning tartibsiz bo'lishiga olib kelmoqda.

Hozirgi kunga kelib yana shuni aytib o'tish joizki, katta-katta shaharlarda, shuningdek, Jizzax shahrida ham yo'lovchilarga xizmat ko'rsatishda jamoat transport vositasi hisoblangan avtobuslar, mikroavtobuslarning ahamiyati juda katta o'rin tutadi.



3-rasm. Sh.Rashidov ko'chasida transport vositalarining harakat miqdorini vaqt oralig'ida o'zgarish grafigi.

Shahar magistral ko'chalarida harakat miqdorining ortishi kunning tig'iz paytlarida jamoat transport vositalarining ushlanib qolishlari, ayniqsa, avtobuslarning ushlanib qolish vaqtining ortishi, buning natijasida harakat tezligining pasayishi, o'z navbatida qatnovlar muntazamligining buzilishlari yuzaga kelishi, yo'lovchilarning kutib qolishlari oqibatida vaqt yo'qotishlari kuzatilmoqda.

Jizzax shahrining yuqorida nomlari qayd etilgan shahar magistral ko'chalarida aholiga xizmat ko'rsatuvchi jamoat transporti vositalarining gabarit uzunligi bo'yicha kunning tig'iz paytidagi foizdagi ulushi qo'yidagicha: katta gabaritli avtobuslar 36-40% ni, o'rtacha gabaritli avtobuslar 18-20% ni, kichik gabaritli (mikro) avtobuslar 42-46% ni tashkil etmoqda. Buni quyidagi siklogramma shakli misolida ko'rishimiz mumkin.

Jizzax shahrida jamoat transportlarining xavfsiz harakatlanishi uchun imtiyozli sharoitlar yaratish kerak ekanligi o'z tasdig'ini topmoqda.

Shahar ko'chalarida jamoat transporti bo'lmish avtobus va mikroavtobuslar yo'nalishida harakatni tashkil etishda bir qancha qiyinchiliklar yuzaga kelmoqda, ba'zan ko'p bo'lakli magistral ko'chalar mavjud emas va jamoat transport vositalari harakatlanishi uchun maxsus bo'laklar yo'q; jihozlangan avtobus bekatlari mavjud

emas; shahar ko‘chalarida qatnov qismlarida tashkil etilgan va tashkil etilmagan to‘xtash joylari; shu qatorda qatnov qismlarida turli xil to‘siqlar (aynan harakatlanish bo‘lagining chetlarida) jamoat transport vositalari qayerda harakatlansa kuzatilmoqda va boshqalar [2, 5].

XULOSA

Xulosa qilib aytganda Jizzax shahrining magistral ko‘chalarida shahar yo‘lovchi transportlarining harakatlanish sharoiti va holatini belgilab o‘tilgan tahlillarga asoslandi, bunda adabiyot manbalarga va chet el izlanishlari bo‘yicha internet ma’lumotlaridan foydalanildi.

Jizzax shahridagi avtobus va mikroavtobuslar harakati bilan bog‘liq YTH tahlil qilindi. Unga ko‘ra avtobus va mikroavtobuslar harakati ishtiroki bilan bog‘liq bo‘lgan YTH 8 % ni tashkil etib, transport vositalari bilan to‘qnashuv 2,7% ni va piyodalarni bosib ketish 5,3 % ni tashkil etishi aniqlandi.

FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR RO‘YXATI: (REFERENCES)

1. Q.X.Azizov. Harakat xavfsizligini tashkil etish asoslari. – T.: “Fan va texnologiya”, 2009. - 244 bet.
2. Abduraxmanov R.A., Azizov S.Z. Shahar yo‘lovchi transportlarining imtiyozli harakatlanishini tadqiq qilish (Jizzax shahri misolida) // TAYI “O‘zbekiston avtomobil-yo‘l kompleksining dolzarb vazifalari” Respublika ilmiy-amaliy anjuman materiallari to‘plami II-qism. Jizzax-2008, 165-166 bet.
3. Бабков В.Ф. Дорожные условия и безопасность движения. М.: Транспорт. 1982. - 286 с.
4. Umirov, I., Turushev, S., & Ravshanov, F. (2021). Йўл бўлакларининг ҳаракатланиш хавфсизлигига таъсирини таҳлил қилиш. Academic research in educational sciences, 2(2).
5. Karimovich, A. A., & Abdukarimovich, U. B. (2021). Method of ensuring traffic safety on slippery roads.
6. Agzamov, J., Hamraqulov, Y., & Baratov, I. (2021). Jizzax shahrining magistral ko‘chalarida harakat xavfsizligini tahlil qilish. Academic research in educational sciences, 2(6), 363-368.