

# YO'LLARDAGI TIRBANDLIKLAR QACHON BARHAM TOPADI?

**Zuxurova Dildora Maxmudovna**

**Jizzax politexnika instituti**

**TVM kafedrası assistenti**

**Annotatsiya:** So‘nggi yillarda poytaxt axolisi nafaqat ishga borish va qaytish vaqtida balki kunning boshida paytlarida xam tirbandlik va jamoat transportining sifatsiz xizmati bexuda vaqt sarfi kabi bir kator muammolarga duch kelmoqda. Nafakat Toshkent shaxar balki dunyo buyicha bu muammo avj olib bormoqda. Shu jixatdan quyidagi soxaga oid zamonaviy tadqiqotlar shaxar transporti tizimi bilan boglik muammolarni bartaraf kilishiga qaratilgan bir necha yechimlar keltirilmoqda.

**Kalit so‘zlar:** yo‘llar, ko‘chalar, tirbandliklar, avtotransportlar, yo‘l-transport, jamoat transporti.

**Abstract:** In recent years, the residents of the capital have been facing a number of problems not only during the commute to and from work, but also at the beginning of the day, such as traffic jams and poor quality public transport service, wasting time. This problem is increasing not only in the city of Tashkent, but also in the whole world. From this point of view, modern researches in the following field provide several solutions aimed at solving the problems related to the urban transport system.

**Key words:** roads, streets, traffic, motor vehicles, road transport, public transport.

Yo‘llar, ko‘chalar ko‘z o‘ngimizda avtotransportlar bilan to‘lib boryapti. Shaharlar markazlarida tirbandliklar jiddiy muammoga aylanib, tezkor yechimlarga ehtiyoj kundan kunga ortmoqda. Kechagi shaharsozlik normalari esa bugungi kun talabiga javob bermayapti. Takliflar yo‘q emas. Avtomobil sanoati

keskin rivojlana boshlagandan buyon yirik shaharlarda tinimsiz ravishda tirbandliklar sodir bo'lmoqda. Oqibatda, ko'plab insonlarning qimmatli vaqti ko'chada o'tib ketmoqda. Shu jumladan, Toshkentda ham. 2023 yil 23 oktyabr kuni Toshkent shahridagi ko'plab asosiy ko'chalarda ulkan tirbandliklar kuzatildi. Ma'lum bo'lishicha, tirbandlikka poytaxt ko'chalaridagi qurilish-ta'mirlash ishlari sabab bo'lgan. 2023 yil 23 oktyabr kuni poytaxtda 10 balli tirbandliklar sodir bo'lgani. oqibatda shaharning asosiy ko'chalarida mashinalar harakati to'xtab qoldi va bu avtobuslar harakatiga ham ta'sir ko'rsatdi. Urbanizatsiya hisobiga bosh shaharda harakatlanishga bo'lgan ehtiyoj kundan kunga ortmoqda. Endilikda zarur choralar ko'rilmas ekan, yo'llardagi tirbandliklar darajasi umuman kamaymaydi. Xo'sh, bu borada nima choralar qilinadi? Tirbandlikka nima sabab bo'lyapti? Shaharda tirbandlik kuzatilishi bir qancha omillar bilan bog'liq. Ma'lumotlarga ko'ra, bugungi kunda shaharda 5 mln nafar aholi bo'lib, uning soni yiliga 100 mingtaga, hozirda harakatlanayotgan 760 ming avtotransport esa 76 mingtaga ko'payib boryapti. Aholining kunlik harakatlanishga bo'lgan ehtiyoji 9 mlanni tashkil etib, undan 3 millioni piyoda harakatlanish, 6 millioni esa transportda harakatlanishga to'g'ri keladi. Kunlik transportda harakatlanishning 25 foizi, ya'ni 1,5 millioni avtobus, metro va mikroavtobuslarda, qolgan 75 foizi, 4,5 millioni shaharda kun davomida harakatlanadigan (760 mingta Tirbandliklarning oxiri va yechimi bormi? Doimiy ro'yxatdagi va 240 mingta kunlik kelib ketuvchi) avtotransportda amalga oshiriladi. Xozirda poytaxtda 472 km doimiy transport harakatlanib turadigan asosiy shohko'chalar mavjud. Bosh rejaga muvofiq, bu yo'l 380-400 ming avtomobil harakatlanishi uchun mo'ljallangan. Yuqorida esa kunlik harakatlanishlar soni 1 mlnga yetgani aytilmoqda. Vaziyat qisqaroq tushuntirilsa, Toshkent yo'llarida mo'ljallangan quvvatdan ko'proq avtomobil yurayotgani kelib chiqadi. Yuqoridagi sabablar, yo'l ta'mirlash ishlari hamda transport oqimini samarali boshqarish tizimi yo'qligi, tirbandliklarda xarakat tezligi 7 km/soatgacha tushib ketishi, aholining yo'lga sarflaydigan vaqti bundan 3-4 yil oldingiga

nisbatan qariyb ikki barobarga ortgani transportlarning ortiqcha yoqilg'i sarfi va zararli gazlarni chiqarishiga olib kelmoqda.

Muammo qanday yechilyapti? Aholining kunlik harakatlanishga bo'lgan ehtiyojini qondirish, bunda yo'lga sarflanadigan vaqt va moddiy resurslar samaradorligini oshirishga, jaxon tajribasiga ko'ra, sifatli, qulay, xavfsiz va jozibador jamoat transporti tizimini joriy etish orqali erishiladi. Bu borada quyidagi ishlar amalga oshirilayotgani ma'lum qilindi. Qayd etilishicha, gavjum joylarga "bir qadam" tamoyili asosida joylashtirilgan bekatlar va infratuzilma ob'ektlari, barqaror tezlikda xarakatlanadigan, yo'nalishlari qulay bog'langan jamoat transporti tizimini joriy etish, uchta asosiy yo'nalishlarda olib boriladigan ishlar hisobiga bo'ladi.

Birinchi, shahardagi mavjud oqimlarning yo'l, ko'cha tarmog'i bo'yicha taqsimlanishini, yangi zichlashtiriladigan hududlardan yo'l tarmog'iga tushadigan yuklamalar oldindan baholash vositasi sifatida Toshkent shahri transport makromodeli ishlab chiqildi. Bu model "Jaxon banki" grant mablag'lari hisobiga jalb qilingan ekspertlar guruhi bilan hamkorlikda kalibrovka ishlari amalga oshirilayotgani, ishlar noyabr oyida yakunlanishi ta'kidlandi.

Ikkinchi, jamoat transporti yangilangan harakat tarkibidan samarali foydalanishni yo'lga qo'yish, aholiga ko'rsatilayotgan xizmatlar sifatini oshirish maqsadida avtobuslar yo'nalish tarmog'ini doimiy takomillashtirish ishlari olib borish kerak.

Uchinchi, asosiy arteriyalar hisoblangan ko'chalarda jamoat transporti harakat ustuvorligi, bekatlar va piyodalar uchun qulay va xavfsiz infratuzilma, transport oqimining samarali muvofiqlashtirilgan boshqaruvi (aqli svetoforlar) tizimini ichiga olgan kompleks chora-tadbirlari tizimli ravishda amalga oshiriladi.

Kelgusida nima choralar ko'rishimiz kerak? Shular qatorida joriy holatni yaxshilash, aholining harakatlanishga bo'lgan ehtiyojini sifatli, qulay va xavfsiz xizmatlar orqali qondirish maqsadida quyidagi ishlar amalga oshirilishi kutilmoqda:

1. Jamoat transporti samaradorligini oshirish, yo'lovchilarning harakatlanishga sarflaydigan vaqtlarini kamaytirish maqsadida qisqa masofali avtobus yo'nalishlarini joriy etish;

2. Tirband ko'chalarda avtobuslar harakat xavfsizligini ta'minlash, harakatlanishda yo'qotilayotgan vaqtni kamaytirish maqsadida shohko'chalarda faqat to'g'ri harakatlanadigan magistral avtobus yo'nalishlarini yo'lga qo'yish;

3. Poytaxtga shahar atrofi hududlaridan kunlik kirib keladigan hamda yetkazib chiquvchi va magistral yo'nalishlar kesishgan joylarda piyodalar uchun qulay xavfsiz muhitni (infratuzilmani) yaratish;

4. Koridor tamoyili asosida svetoforlarning muvofiqlashtirilgan boshqaruv tizimini, jamoat transporti infratuzilmasini takomillashtirish, umumiy uzunligi 472 km bo'lgan va ayni vaqtda 605 ta svetofor ob'ektlari bo'lgan koridorlardagi ishlarni yakunlash; Bu ishlarning birinchi bochiqichi umumiy uzunligi 125 km bo'lgan asosiy yuklamalar va tirbandliklar kun davomida kuzatilayotgan ko'chalarda amalga oshiriladi.

5. Aglomeratsiya xududini bog'laydigan temiryo'l yo'lovchi tashish (elektrichka) tizimini takomillashtirish, yangi avtobus yo'nalishlarini joriy etish hamda qulay transport o'tish bog'lamalarini tashkil qilish orqali shaharga kiruvchi transport oqimini kamaytirish;

6. Shaharda yuk transporti harakatini cheklash va TXAY bo'ylab aylanma harakatlanishga yo'naltirish, shahar ichidagi yuk transporti harakatlanadigan vaqti va yo'llarini aniq belgilab berish. Ma'lumotlarga ko'ra tirbandlikdan dunyodagi juda katta shaxarlar xam aziyat chekmokda bunga kura eng ko'p Hindiston aholisi aziyat chekadi. Chunki bu davlatda turli transport vositalari juda tartibsiz harakatlanadi va ularni hatto politsiya ham yetarlicha nazorat qila olmaydi. Ayrim davlatlar esa tirbandliklarning oldini olish uchun ma'lum cheklovlar kiritishgan. Masalan, Singapurda shaxsiy mashinaga ega bo'lish huquqi sotiladi. Singapurdagi markaziy ko'chalardan biri. Jamoat transporti va piyodalar uchun keng joy ajratilgan. Hozir bu davlatda shaxsiy mashinaga ega bo'lish uchun ruxsatnoma

olish 70 mingdan 106 ming dollargacha bulyapti. Odamlar shaxsiy mashina uchun juda katta pul sarflashdan ko'ra, juda yaxshi rivojlangan jamoat transportida yurishni afzal bilishadi.

Indoneziyada esa 1992 yilda qabul qilingan qonunga ko'ra, yirik shaharlarda haydovchilar o'zi bilan yana ikki kishini olib yurishga majbur. Agar ko'chada harakatlanayotgan mashinada yolg'iz haydovchining o'zi bo'lsa uni jarimaga tortishadi. Los-Anjelesda esa haydovchi mashinaga kamida ikki kishini olib ketayotgan bo'lsa unga alohida bo'lakdan yurib, tirbandlikni chetlab o'tish imkoniyati taqdim etiladi.

Tirbandliklardan qochish uchun ayrim mamlakatlarda, yirik shaharlarda mashinalarning raqami bo'yicha cheklovlar joriy qilingan. Ya'ni bir kun oxiri toq, ikkinchi kun oxiri juft son bilan tugagan mashinalar harakatlanishiga ruxsat berilsa maqsadga muvofiq bo'lardi. Xulosa urnida shuni aytish joizki tirbandliklarni oldini olish xar bir insoniyat uchun global muammolardan biridir. Buni oldini olish biz uchun xam jamiyat va kelajak uchun xam muhim vazifalardan biridir.

#### **Adabiyotlar ro'yxati:**

1. O'zbekiston Respublikasi Prezidentining "Avtomobil transportini boshqarish tizimini yanada takomillashtirish chora –tadbirlari to'g'risidagi" qarori 07.03.2018-yil.
2. Q. H. Azizov "Harakat xavfsizligini tashkil etish asoslari". –T., "Fan va texnologiya", 2009, 268 !» bet.
3. O'zbekiston Respublikasining davlat standarti O'z DSt 3196; 22.08.2017
4. O'zbekiston Respublikasi Ichki ishlar vazirligi yo'l harakati xavfsizligi bosh boshqarmasi 2021 yil noyabr oyigacha respublika yo'llarida sodir bo'lgan yo'l-transport hodisalari haqida statistikasi.
5. Nurullayev, U. A., & Zukhurova, D. M. (2021). Warranty and post-warranty service for vehicles. The Scientific Journal of Vehicles and Roads, 2021(4), 34-40.