

AVTOMOBIL YO'LLARIDA XIZMAT KO'RSATISH INSHOOTLAR

Yuldashev Akmal Temirovich

Toshkent davlat transport universiteti

katta o'qituvchi

Annotatsiya: Maqolada Avtomobil yo'llarida xizmat ko'rsatish inshootlarini loyihalash va joylashtirish modellar namunalarini nazariy jihatdan urganilgan va tahlil qilingan

Kalit so'zlar: Harakat hizmati tizimi ob'ektlar, harakat jadalligi, harakat tarkibi, harakat xizmati inshootlari.

Harakat hizmati tizimi ob'ektlarining joylashishi, turi va o'lchami bir qancha omillarga - harakat jadalligi va tarkibi, yo'l o'tgan joyning xo'jalik sifatida o'zlashtirilgani, harakat zonalari, yo'nalishdagi harakatning o'rtacha tezligi, inshootlarning vazifasi, ularning e'tiborni tortishi, daromadligiga bog'liq bo'ladi. Harakat xizmati inshootlari optimal joylashishining nazariy modelini funksional bog'liqlik sifatida ko'rsatish mumkin[1]:

$$P = f(L, N, P_R, Z_p, v, A, t, n), \quad (1)$$

bu o'rinda L – yo'lning uzunligi, km;

N – transport harakatining jadalligi, avt./sut;

P_R – yo'l o'tgan joylardagi aholi punktlarining zichligi;

Z_p - harakat zonasi;

v – yo'nalishdagi harakatning o'rtacha tezligi, km/s;

A – xizmat binolarining diqqatni tortishi, daminandligi;

t – haydovchilar va yo'lovchilar xizmat korxonalarida qancha vaqt bo'lishi, s;

n – yo'ldan o'tadiganlar orasida shu xizmat turidan foydalanadiganlar soni.

Tasnifiga ko'ra yo'l o'tadigan joydagi sharoit aholi zichligi va harakat jadalligiga qarab quyidagi beshta guruhning bittasiga kiritilishi mumkin:

1 – aholi zich joy; avtomobil yo'lidagi tranzit qatnov kam, harakat jadalligi bir kecha kunduzda 7000 tadan oshmaydi;

2 – aholi zich joy; harakat jadalligi bir kecha kunduzda 7000 tadan ortiq, oqimda tranzit avtomobillar ko'p;

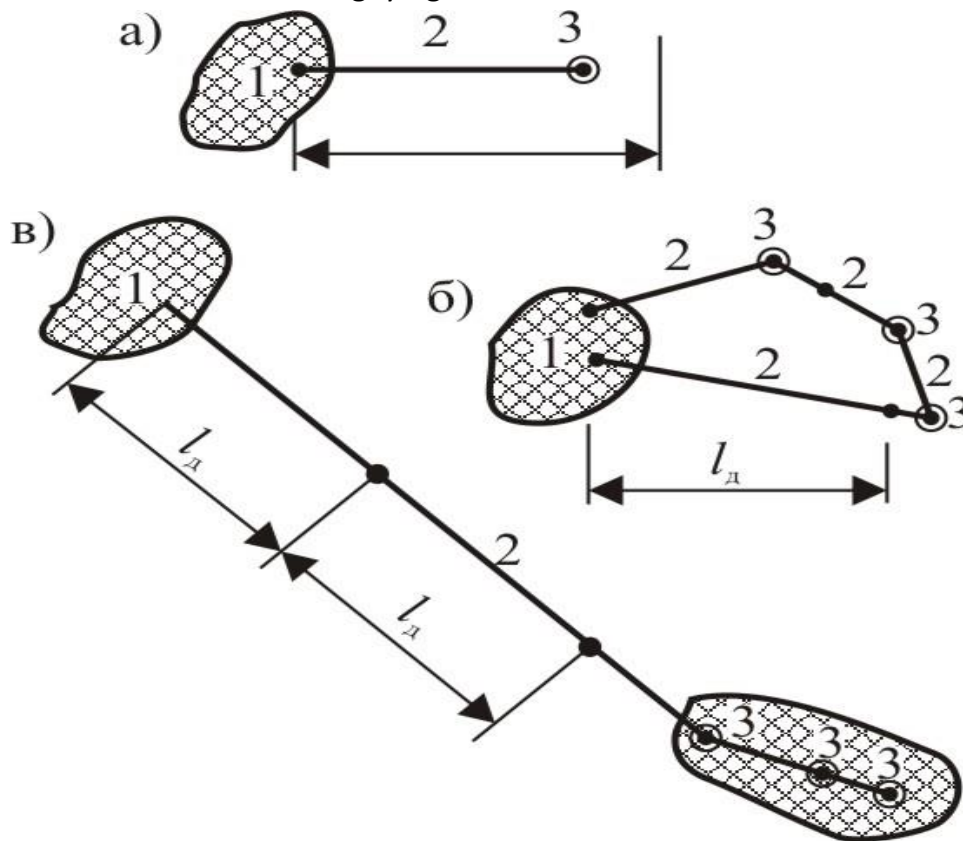
3 – o'zlashtirilmagan, aholi kam yashaydigan joy; (harakat jadalligidan qat'iy nazar) avtomobil yo'li oqimida tranzit avtomobillar ko'p[2];

4 – shaharlar orasidagi masofa 150 km dan ko'p bo'ladigan qishloq xo'jaligi yerlari; avtomobil yo'llarida tranzit qatnov ko'p, harakat jadalligi bir kecha kunduzda 1000 tadan 7000 tagacha oraliqda bo'ladi;

5 – kurortlar bor, tarixiy va diqqatga sazovor joylar – avtomobil yo'llari harakat jadalligiga bog'liq bo'lmaydi.

Harakat xizmati inshootlarining joylashishiga yo'l yurish ko'p yoki oz bo'lishi ham ta'sir qiladi. *Me'mor Yu.V. Rachinskiy* avtomobilda yurish qaysi bosqichdaligiga qarab harakat

xizmati uchta zonaga bo'linish kerakligini yozgandi 1 –harakat boshlangan zona; 2 – tranzit harakat zonasini; 3 – harakat tugaydigan zona.



1-rasm. Avtomobilda yurishning zonalarga bo'linish chizmasi

Avtomobil kunduzi bosib o'tadigan, 300-500 km yo'l uzunligining t_u tranzit (oraliq) zona uzunligi t_p nisbatiga qarab yo'l yurish uch xil bo'lishi mumkin[3]:

- mahalliy avtosayyohlik (dam olish kunlaridagi sayyohlik) – 1-2 kunlik yaqin masofaga borish, $l_{ya} > l_p$ (1-rasm, a);

- «ko'chma» avtosayyohlik – nisbatan uzoq yo'nalishda, yo'lda to'xtab ko'p (2-4 kun) yo'l yurish; $l_n > l_a > l_n$, biroq l_n – tranzit zonaning uzunligi 1 kundan kam yo'l yurishni talab qiladi, l_p esa 2 kundan ko'p bo'ladi (1-rasm, b);

- uzoq avtosayyohlik – dam olish joyiga borish uchun, ovqatlanish va tunashga to'xtab, kamida 7-10 kun yo'l yuriladi. Shunda $l_u < l_p$ (1-rasm, v).

Yo'lchilarni ko'proq qiziqtiradigan tranzit harakat zonasining ikki xili bo'ladi:

- katta shaharlar aholisi shahardan tashqarida umumiy dam oladigan katta zonalar – bunday joyni shahardagi transport ta'sir qiladigan zona deyish mumkin;

- uzoq va «ko'chma» avtosayyohlik yo'llaridagi oraliq zona.

Sayyohlik va ekskursiya avtobuslari yo'lovchilari va haydovchilari avtosayyohlarga tenglashtirilishi mumkin. Xizmat safariga chiqqan, ekspeditsiyadagi insonlar ham qaysidir ma'noda sayyohlarga yaqin bo'ladi. Sababi ular ham avtosayyohlar bilan birga yo'ldagi mehmonxonalar, boshqa xizmatlarga talabni paydo qiladi.

Harakat xizmati inshootlaridan quyidagi maqsadda yo'lga chiqqan yuk avtomobillari haydovchilari ham foydalanishini esdan chiqarmaslik kerak:

- bir kecha kunduzdan kam $I_u > I_p$, ovqatlanishga ehtiyoj bo'ladigan, lekin ko'p dam olish, tunashga talab bo'lmaydigan mahalliy yuk tashishlar.

- yo'lda tunash kerak bo'ladigan uzoq yo'l yurish ($I_u < I_n$).

Yuqorida aytilgan beshta mahalliy sharoitdagi joydan o'tadigan yo'ldagi korxonalar loyihasi bir-biridan yengil va yuk mashinalari yuradigan zonalarining birlashishi, yillik harakat jadalligi va tarkibi o'zgarishini hisobga olib tegishli xizmat va inshoot turlari borligi bilan farq qiladi.

Transport vositalari haydovchilarining gigienasi, ovqatlanishi, mehnat va dam olish rejimi haydash samaradorligi va harakat xavfsizligiga ta'sir qilishi ko'p davlatlarda tan olingan. Parij ovqatlanish institutining statistik ma'lumotiga ko'ra noto'g'ri ovqatlanish rejimi haydovchi asabini charchatadi, sababi ochlik yoki ortiqcha ovqatlanish haydovchining ruhiy va jismoniy faoliyatiga ta'sir qiladi. Och insonning asab hujayralari kislorod va uglevod olmaydi; ortiqcha ovqatlanganda esa uyqu bosib diqqat kamayadi. Shifokorlar har 2 soatda to'xtab qisqa dam olish, ovqatlanish va chanqoqni qondirish kerakligini tavsiya qilishadi.

Ko'p davlatlarda shahar tashqarisidagi yo'llarda avtomobillarning o'rtacha ekspluatatsiya tezligi 45 dan 60 km/soatgacha bo'ladi, deb qabul qilingan. Demak 2 soat yo'l yurgan haydovchi 90-120 km oraliqda kamida bitta ovqatlanish korxonasiga duch kelishi, keyinchalik ham yo'lda ovqatlanish joylari uchrashiga amin bo'lishi kerak. Shundan kelib chiqadigan bo'lsak, ovqatlanish taklif qiladigan xizmat korxonalarini har 100 km oraliqda joylashtirish kerak.

FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR:

1. Садиков И. С. Азизов К. Х. Ўроқов А.Х. Благоустройство и обустройство автомобильных дорог. 2018 г.
2. Sadikov I. S. Azizov K. X. O'roqov A.X. Avtomobil yo'llarini obodonlashtirish va jihozlash. 2018 g.
3. Силянов В.В., Домке Э.Р. Транспортно-эксплуатационные качества автомобильных дорог и городских улиц: учебник для студ. высшей. учеб. заведение. - 2-е изд., стер. - М.: Издательский центр «Академия», 2008. - 352 с.