

SHAHRIXON- ASAKA YO'NALISHIDAGI TEMIR YO'L KESISHMASIDA
TIRBANDLIKNI BARTARF QILISH

Shodmonov Sayidbek Abduvayitovich

Andijon mashinasozlik instituti, assistenti

E-mail: sshodmonov1989@gmail.com;

Tel.:+998993217989.

Sotiboldiyev Nurullo Mansurjon o'g'li

Andijon mashinasozlik instituti, talabasi

E-mail: nurillosotiboldiyev110499@gmail.uz

Tel.:+998901690895.

Annotatsiya: *Ushbu maqolada kuzatish usuli orqali yurtimiz shahrlarining magistral ko'chalarida avtomobillar va jamoat transporti aralash harakatlanadigan, hamda shaharning hozirgi kunda asosiy magistral ko'chalarida 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 harakat tezligi va yo'l-transport xodisalarining o'zgarishiga ta'sir qilishi tahlil qilindi.*

Kalit so'zlar : *ko'prik, yo'l, kuzatuv, kesishma, transport, ko'cha, asfalt, temir yo'l, svetafor, markaz, tutashuv, tezlik, avtoturargox, tirbantlik, suniy yo'l.*

ЛИКВИДАЦИЯ ДВИЖЕНИЯ ДВИЖЕНИЯ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ
ПЕРЕСЕЧЕНЕ В НАПРАВЛЕНИИ ШАРИХАН-АСАКА

Аннотация: *В данной статье методом наблюдения главные улицы городов нашей страны перемешаны с автомобилями и общественным транспортом, а результаты исследований, проведенных на главных центральных улицах города сегодня, показали, что объем дорожного движения на Эти улицы зависят от важности дороги, состава транспортных средств, в зависимости от ситуации и ряда подобных факторов, видно, что они отличаются друг от друга. Проанализировано, что изменение количества и структуры дорожного движения влияет на скорость движения и изменение условий дорожного движения.*

Annotation: *In this article, through the method of observation, the main streets of the cities of our country are mixed with cars and public transport, and the results of the research conducted on the main main streets of the city today showed that the amount of traffic on these streets depends on the importance of the road, the composition of vehicles , depending on the situation and several similar factors, it can be seen that they differ*

from each other. It was analyzed that the change in the amount and structure of traffic affects the speed of movement and changes in traffic conditions.

Ключевые слова: мост, дорога, наблюдение, перекресток, транспорт, улица, асфальт, железная дорога, светофор, центр, развязка, скорость, парковка, движение транспорта, искусственная дорога.

Keywords: bridge, road, observation, intersection, transport, street, asphalt, railway, traffic light, center, junction, speed, parking lot, traffic, artificial road.

Keyingi paytlarda Toshkent yo'llarida tirbandliklar ko'payib borayotgani hammani tashvishga solmoqda. Dunyoning barcha megashaharlarini bezovta qilayotgan bu muammo bugun shahrimiz aholisi va mehmonlarini ham qiynab, behuda vaqt sarflashlarga, asabbuzarliklarga, yo'l harakati qoidalari buzilishlariga sabab bo'lmoqda.

To'g'ri, poytaxtimiz yo'llarining kengayishi, asfalt qatlamining sifat jihatdan yangilanishi, ko'priklar, yo'l o'tkazgichlarning qurilishi, kuzatuv kameralarining o'rnatilishi muammoni hal etishda muhim ahamiyatga ega bo'ldi[1].

Ammo, bu borada hali shunday «sun'iy» to'siqlar borki, ularni bartaraf etmasdan turib, yo'llarimiz qanchalik ravon, ko'chalarimiz keng bo'lmasin tirbandlik ko'paysa-ko'payadiki, kamaymaydi.

Keling, masalaga oddiy yo'lovchi sifatida yondoshib, tahlil qilib ko'raylik.

Muqaddam Sergelidan markazga- Mustaqillik maydonigacha yengil avtomashinada kelish uchun 20- 25 daqiqa sarflanardi. Keyinchalik bu ko'rsatkich 30-35 daqiqani tashkil eta boshladi. Hozirga kelib esa 40- 45 daqiqagacha oshdi. Vaholanki, bu davrda shu oraliqdagi yo'llar bir necha bor kengaytirildi, o'tkazuvchanligi oshirildi [2].

To'g'ri, aholining turmush sharoiti yaxshilanib, shaxsiy avtomobillar soni keskin oshganligini hech kim inkor qila olmaydi. Shunga qaramay bugungi kunda shahrimiz ko'chalaridagi tirbandliklarning bosh sababi svetoforlarning harakat oqimi bilan muvofiqlashtirilmaganligi, ish rejimining oqilona belgilanmaganligi, ko'r-ko'rona joylashtirilganligi bilan bog'liqdir.

Gapimiz quruq bo'lmasligi uchun qayd etilgan yo'nalishdagi avtomobil qatnovini taxlil qilib ko'rsak: Yangi Sergeli ko'chasidan kelayotgan avtomashina O'zgarish dahasiga kelganda 1- 1,5 km uzunlikdagi tirbandlikka uchrashi turgan gap. Yo'lning qarama-qarshi tomonida ham shunday manzarani kuzatish mumkin. Sabab-shu yerda piyodalar o'tish joyi va yon tomon- mahalladan chiqadigan ikkinchi darajali yo'l kesishmasida o'rnatilgan svetofor. Uning yashil chirog'i har daqiqada yuzlab avtomobillarni o'tkazuvchi asosiy yo'lga 40 soniya, ikkinchi taraf- onda-sonda o'tadigan piyodalar va ichki ko'chadan chiqib keladigan 3- 4 ta avtomashina uchun 20 soniya chaq nab turadi. Yashil chiroq yongach, haydovchi harakatni boshlaguncha 7- 8 soniya yo'qotilishini, sariq chiroq yonishi xavfini tuyib, harakatni sekinlashtirishi hisobiga 3- 4 soniya sarflanishini hisobga oladigan bo'lsak, yashil chiroqning

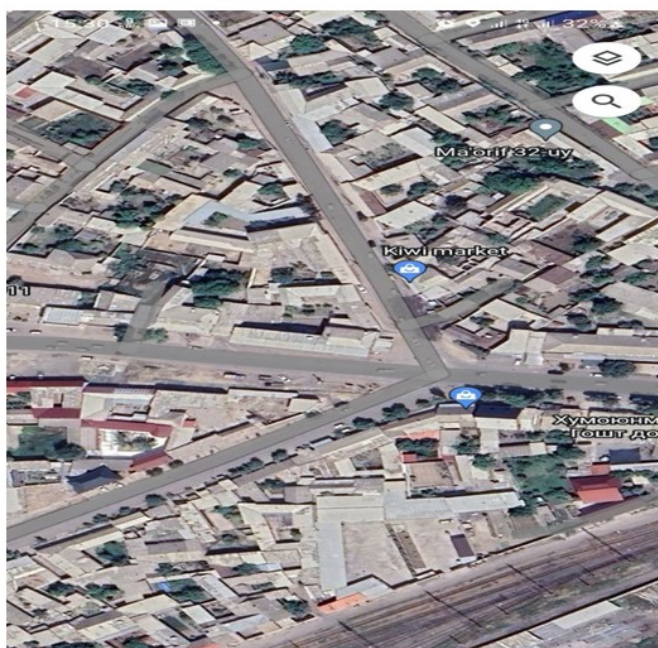
avtomashinalarni o'tkazish vaqti 30 soniyaga teng bo'ladi. Yana sariq chiroq, keyin 20 soniya qizil chiroq, xullas bir daqiqaning faqat 30 soniyasida shoh ko'chada qatnov amalga oshadi [3]. Agarda asosiy yo'l uchun yashil chiroqni 40 soniya o'rniga 90 soniya qilib qo'yilsa, yo'lning o'tkazuvchanlik qobiliyati besh-olti barobarga oshgan bo'lardi. Ikkinchi darajali yo'ldan avtomashinalar va piyodalar o'tishi uchun yashil chiroq uchun 12 soniya kifoya. Qolaversa 10- 15 chog'li avtomobil va 7- 8 piyodaning 90 soniya poylab, to'planib, yo'ldan o'tishi hech kim uchun katta fojyea emas. Asosiysi- katta yo'lda tirbandlik bartaraf etiladi.

Harakatlanishni davom ettirib, Usmon Nosir va Gavhar ko'chasi (Janubiy vokzalga yetmasdan) kesishmasiga yetib kelamiz. Bu yerdagi tirbandlik hatto Yangi Sergeli va Choshtepa ko'chalari chorrahasidagi qatnovni izdan chiqaradigan darajada. Sabri chidamagan haydovchilar rulni piyodalar o'tish yo'lagiga solmoqda[3]. Baqir-chaqir avjiga chiqadi. Bu joyda ham aybdor- svetofor. Yangi Sergeli ko'chasidan kelayotgan transport oqimi Gavhar ko'chasidagi oqimdan 3- 4 marta kam bo'lsa-da, svetofor har ikki tarafga teng ishlaydi. Natijada Yangi Sergeli ko'chasi transport oqimiga bardosh bera olmay qoladi. Ayrim kunlari chorrahada yo'l harakati xavfsizligi inspektori qatnovni tartibga solib, Yangi Sergeli ko'chasi bo'ylab transport harakatini 50- 60 sekundga uzaytiradi. Natijada, tirbandlik tezda bartaraf etiladi [4].

Shu yo'nalishda harakatni davom ettiramiz. Shota Rustaveli va Kichik Mirobod ko'chalari kesishgan joyda («GRAND MIR» mehmonxonasiga yetmasdan) bir biriga juda yaqin o'rnatilgan ikki svetoforga duch kelamiz [5].

Mazkur chorrahada ham piyodalar o'tish joyi va ikkinchi darajali yo'lda qatnov juda siyrak bo'lsa-da, svetoforning yashil chirog'i u tarafga naq 28 soniya «xizmat qiladi». Holbuki, shu davrda Kichik Mirobod ko'chasi bo'ylab bu xizmatdan bor-yo'g'i 2-3 ta taransport vositasi foydalanadi. Shota Rustaveli shohko'chasi esa kun bo'yi serqatnov.

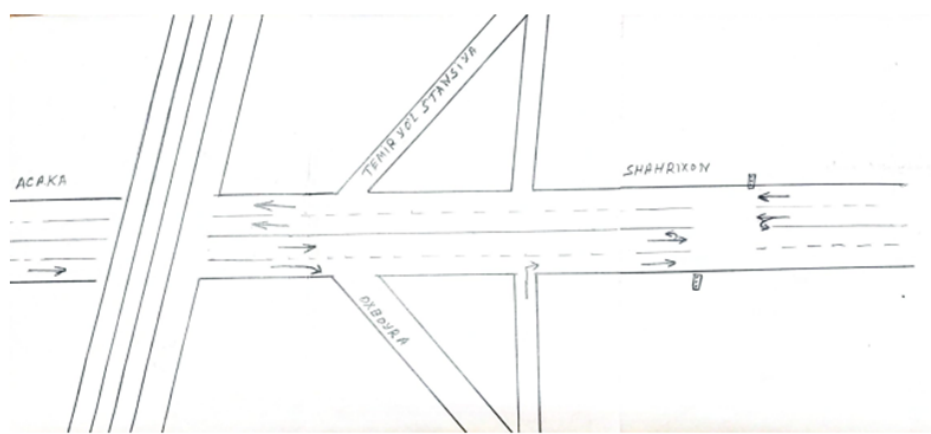
Bizningcha, shu chorrahadagi ikkala svetoforni olib tashlasa ham bo'ladi. Chunki undan oldingi svetoforda transport oqimi to'xtagan mahalda 2-3 avtomashina shohko'chaga moneliksiz kira oladi. Bunday holatni shaharning boshqa nuqtalarida ham kuzatish mumkin. Bizningcha, shaharda o'rnatilgan barcha svetoforlarda mutaxassislar tomonidan monitoring o'tkazib, piyodalar o'tish joyi va chorrahaldagi transport oqimi intensivligini o'rganib chiqish va shu asosda svetoforlarning ish rejimini belgilash lozim. Bunday holatni shaharning boshqa nuqtalarida ham kuzatish mumkin. Bizningcha, shaharda o'rnatilgan barcha svetoforlarda mutaxassislar tomonidan monitoring o'tkazib, piyodalar o'tish joyi va chorrahaldagi transport oqimi intensivligini o'rganib chiqish va shu asosda svetoforlarning ish rejimini belgilash lozim [6].



1-rasim Temir yo'l bilan kesishgan sanoat ko'chasi

Aytaylik, asosiy yo'l va ikkinchi darajali yo'ning transport o'tkazish qobiliyati mos ravishda 80 % va 20% bo'lsa, u holda yashil chiroq ikkinchi darajali yo'lda 20 soniya, asosiy yo'lda 80 soniya yonib turishi talab qilinadi. Piyodalar o'tish joylarida svetoforning yashil chirog'i yo'ning bir tarafidan ikkinchi tarafiga kesib o'tishga ketadigan o'rtacha vaqt davomida yonib turishi yetarli bo'ladi [7]. Bu vaqt 12- 14 soniyadan ko'p bo'lmaydi. Ba'zida piyodalar o'tishi uchun o'rnatilgan svetoforda katta yo'lda yuzlab transport to'xtab turgani holda yo'lni kesib o'tayotgan birorta piyoda ko'rinmaydi. Ammo, svetofor 20 soniya davomida yo'lni «yopib» turaveradi. Kelajakda ko'chalarga «aqlli» svetoforlar o'rnatilib, bu muammoni hal qilishi aniq. Hozircha bu ishni tegishli mutasaddilar amalga oshirishga majbur [8].

Svetoforlar yashil chirog'ining asosiy ko'cha bo'yicha yonib turish muddatini uzaytirish va qo'shimcha yo'lga nisbatan yonish muddatini qisqartirish yo'llarning o'tkazuvchanlik qobiliyatini bir necha bora oshirishi tayin. Ko'pgina xorijiy davlatlarning bu boradagi tajribasini o'rganish shuni ko'rsatmoqdaki, shohko'chalarda yashil chiroq 120 soniyagacha porlab turadi. Bu juda ko'plab transportning to'siqsiz yo'ldan o'tib olishiga imkon beradi va tirbandlikning oldi olinadi. Piyodalar o'tish joylarida esa yashil chiroq yo'ning kengligiga qarab 9- 14 soniya ishlab turadi. Shu munosabat bilan svetoforlarni joylashtirish, ularning ish rejimini muvofiqlashtirish qoidalari ishlab chiqilishi va O'zbekiston Respublikasi ma'muriy javobgarlik to'g'risidagi kodeksga bu talablarni buzganlik uchun mansabdor shaxslarning javobgarligini ko'zda tutuvchi me'yorlarni ko'zda tutuvchi qo'shimchalar kiritilishi lozim [9].



2- rasm. Asaka shahrixon yo'nalishidan o'tuvchi Oxboyra mfy temir yo'l kesishmasi

Mazkur takliflarni amalda qo'llash poytaxtimiz va boshqa yirik shaharlarimizda asossiz tirbandliklarning oldini olish bilan birga yo'l harakati xavfsizligini ta'minlashda muhim omil. Prezidentimiz Shavkat Miromonovich Mirziyoev O'zbekiston tarixida yangi davrni boshlab berib, inson manfaatlarini oliy darajaga ko'tardilar. O'zbekiston nafaqat qo'shni davlatlar bilan, dunyo davlatlari bilan ham, xamdo'stlik aloqalarini yangi yuksak pog'onalarga ko'tardilar va xalqaro turizmni rivojlantirishga keng yo'l ochib berdilar [10]. Ichki va tashqi turizmni rivojlantirishda transport logistikasini rivojlantirish hozirgi kunning dolzarb vazifalaridan biridir. Respublikamiz xududiga kirib keladigan transport oqimini kamaytirish maqsadida shahar atrofida yirik avtoturargohlar barpo etish bo'yicha takliflar:

-Avtoturargohda shaxsiy vtomobillar va turistik avtobuslar uchun parkovka joylarini, avtomobillarga servis xizmat ko'rsatish va velosipedlarni prokatga berish shaxobchalarini, mexmonxona, oshxona va shunga o'xshash xizmatlarni tashkil etish.

-Shahar atrofida avtoturargohlarni yaratilishi xaydovchilarga qulaylik yaratadi [11].

Xulosa qilib aytganda SHahrixon- Asaka yo'nalishidagi temir yo'l kesishmasida tirbandlikni 10-12 % ga bartarf etiladi. Temir yo'l kesishmalarida hosil bo'lgan tirbantliklarni kamaytirish yuzasidan asosiy yo'lga ulanadigan yo'l tarmog'ini sozlash ishlari bilan bartaraf etiladi.

FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR RO'YXATI::

1. Насиров, И. З., & Гаффаров, М. Т. (2021). ЭЛЕКТРОННАЯ СИСТЕМА ПЛАТЕЖЕЙ В АВТОБУСАХ. Естественнаучный журнал «Точная наука, 117, 2-5 [1].

2. Шодмонов С. А., G'ulomov F., 3 STEPS TO TRANSPORT DANGEROUS GOODS IN UZBEKISTAN Естественнаучный журнал «Точная наука» Россия 2021 06 декабря 2021 г. Pages: 14-16. bet www.t-nauka.ru [2].

3. Abduvayitovich, S. S., Jaloliddin o'g'li, A. S., & Axmadjon o'g'li, X. A. (2022). RESPUBLIKAMIZDA YUKLARNI TASHISHDA LOGISTIK XIZMATLARNI QO'SHNI RESPUBLIKALARDAN OLIB CHIQISH VA RIVOJLANTIRISH OMILLARI [3].

4. Shodmonov, S. A. (2022). GLOBAL ELEKTR AVTOMOBILLARINI ISHLAB CHIQISH VA ELEKTR MASHINA ASOSLARI [4].
5. Shodmonov, S. A., & qizi Turg'unova, G. A. (2022). Railway Transport, its Specific Characteristics and Main Indicators. Periodica Journal of Modern Philosophy, Social Sciences and Humanities, 12, 61-66 [5].
6. Шодмонов, С. А. (2022). ОЦЕНКА ПОКАЗАТЕЛЕЙ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ВОДОРОДСОДЕРЖАЩИХ СОСТАВНЫХ ТОПЛИВ В ДВИГАТЕЛЯХ ВНУТРЕННЕГО СГОРАНИЯ [6].
7. Sobirova T. QUYOSH PANELLARIDAGI YARIMO‘TKAZGICHLI MATERIALLARNING ANAMIYATI //Евразийский журнал технологий и инноваций. – 2023. – Т. 1. – №. 2. – С. 75-84 [7].
8. Sobirova, T. (2023, April). ADVANTAGES OF NANOTECHNOLOGY AND ITS ROLE IN THE INDUSTRY. In International Conference On Higher Education Teaching (Vol. 1, No. 1, pp. 71-75) [8]
9. Sobirova, T. A. (2022). YARIMO ‘TKAZGICHLI LAZERLAR. Экономика и социум, (6-1 (97)), 1181-1187 [9].
10. Ahmadjon o'g'li, X. A. (2023). LOGISTIKADA SERVIS TIZIMINI TASHKIL QILISH. MODERN PROBLEMS IN EDUCATION AND THEIR SCIENTIFIC SOLUTIONS, 2(2), 176-182[10].
11. Исаков, Ж. А. (2013). НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ НАГЛЯДНОСТИ В ПОДГОТОВКЕ СТУДЕНТОВ ХУДОЖЕСТВЕННОГО ОБРАЗОВАНИЯ. SCIENCE AND WORLD, 71 [11].