



ОХОНГАРОН ЙЎЛИ, ПАРКЕНТ ВА БИРЛАШГАН КЎЧАЛАРИ КЕСИШМАСИДА ЙЎЛ ИНФРАТУЗИЛМАСИНИ ПИЁДАЛАР ҲАРАКАТИГА ТАЪСИРИ

Дониёр Вохидов

(Тошкент давлат транспорт университети)

Абруев Шахбос

(Тошкент давлат транспорт университети)

Бахтиёр Раҳманов

(Тошкент давлат транспорт университети)

Анотация: Ушбу мақолада йўл инфратузилмасининг ҳолати пиёдалар ҳаракатига таъсири таҳлил қилинди. Ушбу таҳлиллар натижасида йўлларнинг инфраструктурасини яхшилаш орқали ҳаракат қатнашчиларининг хавсизлигини қисман бўлса ҳам олдини олишга эришилади.

Annotation: This article analyzed the influence of the state of road infrastructure on pedestrian traffic. As a result of these analyses, by improving the infrastructure of the roads, it is possible to prevent, at least partially, the safety of road users.

Калит сўзлар: Йўл, тирбандлик, чорраха, йўл транспорт ҳодисаси, инфратузилма, йўл ҳаракати қатнашчилари.

Key words: Road, traffic, intersection, traffic accident, infrastructure, road users.

Бугунги кунда Тошкент шаҳар аҳолиси ва келиб кетувчи сайёҳлар оқими ортиб бориши ҳамда унга мутаносиб равишда транспорт воситалари сони ҳам кескин ортиб бормоқда. Сўнги йиллар ичида Тошкент шаҳрида автомобиллар қарийиб 2 баравар ошган[1]. Шунга мос равишда транспорт инфратузилмаси ҳам ривожлантирилмоқда. Янги йўллар, кўприklar, ерусти метроси қурилмоқда ва мавжуд кўча-йўл тармоқларида жамоат транспортига, ҳамда пиёдалар оқимига устуворлик бериш, шунингдек йирик чорраҳаларнинг ўтказувчанлик қобилиятини ошириш асносида йўл муҳандислик қурилмалари реконструкция қилинмоқда. Шунга қарамай Тошкент шаҳри кўча-йўл тармоқларининг юкланганлик даражаси юқори, йўл ҳаракатини ташкил этишда камчиликлар етарли. Йўлларда транспорт воситалари тирбандликларда туриб қолиши йилдан-йилга ортиб бориши, экологик вазиятни ёмонлашуви, жамоат транспортининг кечикиши ва турли даражадаги йўл-транспорт ҳодисаларига сабаб бўлмоқда.

Шуни таъкидлаб ўтиш керакки, бугунги кунда кўчаларнинг ҳолати ва улардаги инфратузилмани яхшилаш ишлари бошланган ва улар айни кунда ҳам жадал суръатлар билан давом эттирилмоқда[2].

Шу жумладан, йўл ҳаракати қоидалари бузилишининг олдини олиш тизимини такомиллаштириш, авариялар ва тирбандликларнинг олдини олиш, аварияларнинг юзага келишига олиб келадиган сабаблар ва шарт-шароитларни



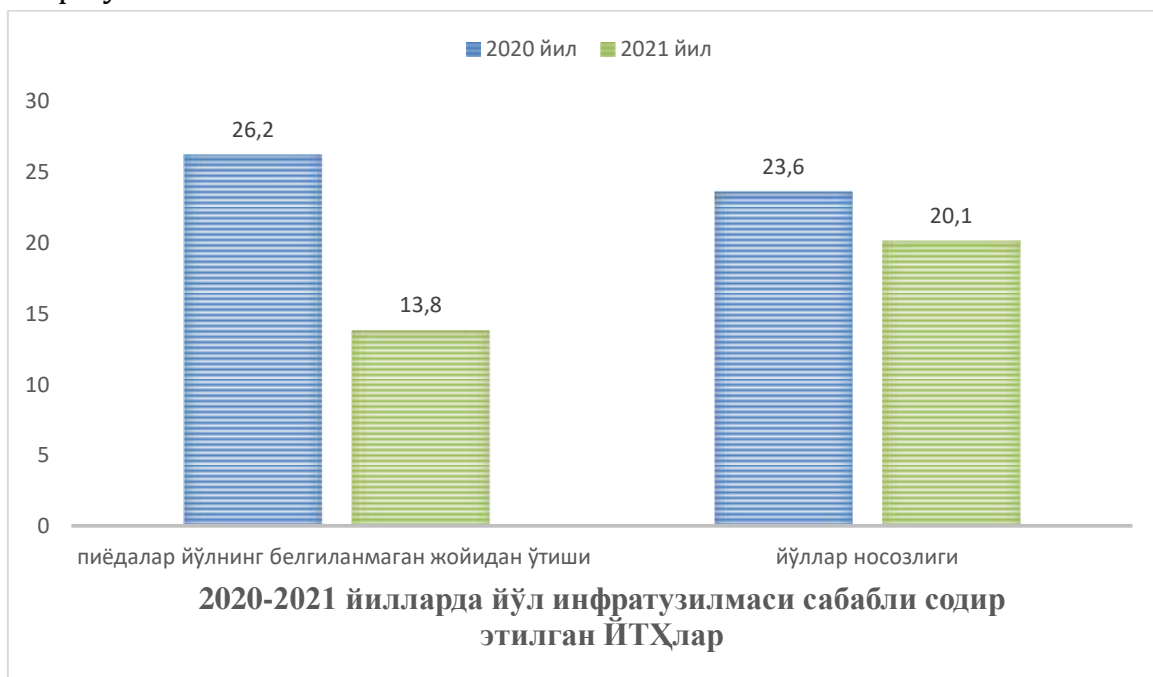


тизимли равишда ҳар томонлама таҳлил қилиш ҳамда бартараф этиш каби ишлар белгиланди.

Шунингдек, пойтахтнинг йўл-транспорт инфратузилмасини яхшилаш лойиҳаси тақдимотида мухтарам президентимиз Тошкент шаҳар ҳокимиغا йўл ҳаракати қатнашчиларининг қулайлиги учун барча шароитларни яратиш бўйича топшириқ берди. Мухтарам президентимиз юзага келиши мумкин бўлган тирбандликларни бартараф этиш, шаҳарнинг 10 дан ортиқ кўчаларида қўшимча йўлаклар очиш муҳимлигини такидлади.

Шу билан бирга, кўрилаётган чора-тадбирларга қарамасдан, ўлимга олиб келган йўл-транспорт ҳодисаларининг сони ҳали ҳам юқори бўлиб, автомобиль йўлларида хавфсизликни таъминлаш тизимини тубдан ислоҳ қилиш зарурлигини кўрсатмоқда.

Ўтказилган таҳлилларда кўришимиз мумкинки, Республикаимиз ҳудудида биргина 2021 йилда 10 мингдан ортиқ йўл-транспорт ҳодисаси қайд этилган. Уларда 2426 киши ҳалок бўлган, 9230 киши турли даражадаги тан жароҳатлари олган. Йўл-транспорт ҳодисаларининг асосий сабаблари белгиланган тезлик меъёрига риоя қилмаслик – (20,1 фоиз), йўллар носозлиги – (20,1 фоиз), пиёдаларнинг йўлларни белгиланмаган жойлардан кесиб ўтишига алоқадор – (13,8 фоиз), қувиб ўтиш ёки қарама-қарши йўналишга чиқиш (7%), велосипедлар йўлнинг қатнов қисмида ҳаракатланиши (5,3%), ҳайдовчиларни рулда ухлаб қолиши (5,1%) ва автомобилни маст ҳолатда бошқариш (4,2%) каби ҳолатлар бўлган.



1-расм. 2020-2021 йилларда йўл инфратузилмаси сабабли содир этилган ИТҲлар ўзгариш графиги.

Йўлда ҳаракатланиш хавфсизлигини фақат қурилиш чоралари билан таъминлаш мумкин эмас, уни ташкиллаштириш чораларини кўришимиз, ундан





ташқари транспорт воситаларининг интенсивлигини, об-ҳаво ўзгариши ва ҳайдовчининг идрок этиш қобилияти ҳисобга олиниши керак.

Йўл ташкилоти нафақат йўлда транспорт оқимларини ҳаракатга келтириш қобилиятини таъминлабгина қолмай, балки уларни мавжуд воситалар ёрдамида бошқариши керак.

Йўл ҳаракатини ташкил этиш бўйича чора-тадбирларни амалга оширишда техник воситаларни жорий этиш алоҳида ўрин тутди: йўл белгилари, светофорларни, йўл тўсиқларини ва йўналтирувчи мосламалар, пиёдалар ўтиш боғламаларини, йўл чизиқлари ва бошқалар.

Юқоридагилардан келиб чиқиб, Тошкент шаҳрининг Охангарон йўли, Паркент ва Бирлашган кўчалари кесишмасида тадқиқот олиб борилди. Ушбу йўллар кесишмаси Т-симон чорраха бўлиб, ундаги ҳаракат жадаллиги жуда юқори ва Паркент -Охангарон кўчалари бўйлаб метро линияси, ҳамда бошқа кўплаб турдаги жамоат транспортлари ҳаракатланади. Қолаверса ушбу чорраҳада метро ва автобуслар бекати бор бўлиб, улардаги йўловчилар чорраҳа бўйлаб ўтувчи пиёдалар оқимини ҳам кескин оширади. Айниқса бу кўрсаткич эрталабки ва кечки тиғиз вақтларда ортади.

Кузатув олиб борилганда пиёдалар ўтиш йўлаклари ва йўл инфратузилмасида қуйидаги муҳандислик камчиликлар аниқланди:

Пиёдалар ҳаракатланиши учун пиёдалар йўлкаси мавжуд эмас (2-расм);





2-расм. Автобус бекатидан йўлнинг пиёдалар кесиб ўтадиган қисмигача пиёдалар ҳаракатланиши учун йўлак мавжуд эмас.

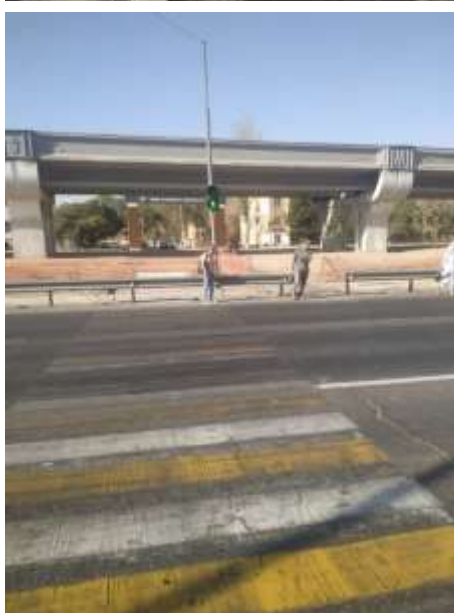


3-расм. Пиёдалар йўлнинг белгиланмаган қисмидан мажбуран кесиб ўтиши.





4-расм. Пиёдалар ўтиш учун 1.14.1, 1.14.2 ва 1.14.3 йўл чизиғи мавжуд эмас.



5-расм. Пиёдалар учун йўлни кесиб ўтишдаги ноқулайликлар.





6-расм. Йўлларнинг бузилишлар мавжудлиги.

Ҳайдовчилар учун йўлнинг қўшимча бўлагига киришда йўналишда келаётган транспорт воситасини кўрсатувчи ойнакнинг йўқлиги. (7-расм);



7-расм. кармашкага киришда йўналишда келаётган транспорт воситасини кўрсатувчи ойнакнинг йўқлиги.

Буларга ўхшаш муаммолар бугунги кунда юртимизнинг кўплаб ҳудудларида учраб туради. Биламизки бунақанги муаммолар ечимларига тизимли чора-тадбирлар муҳандислик ишлари амалга оширилмоқда. Ўйлаймизки муҳандис тадқиқотчилар томонидан ўрганилиши ва маҳаллий ҳокимиятлар томонидан ушбу муаммоларнинг бартараф этилиши ҳаракат қатнашчиларининг хавфсизлигига ва уларга етиши мумкин бўлган зарарларнинг камайиши, ҳамда олдини олинишига сабаб бўлади.





Фойдаланилган адабиётлар:

1. Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2022-йил 2-февралдаги ПҚ-111-сон “Тошкент шаҳар жамоат транспорти тизимини янада ривожлантиришга доир қўшимча чора-тадбирлар тўғрисида”ги қарори.
2. Ўзбекистон Республикаси Вазирлар Маҳкамаси ҳузуридаги Республика йўл жамғармаси бошқарув кенгаши томонидан 2017-йил 7-март куни тасдиқланган “2017 йилда Тошкент шаҳри туманларининг йўл инфратузилмасини ривожлантиришнинг манзилли дастури” тасдиқланди.
3. Вазирлар Маҳкамасининг 2018-йил 19-майдаги “Ўзбекистон Республикасида йўл ҳаракати хавфсизлиги тизимини янада такомиллаштириш чора-тадбирлари тўғрисида”ги қарори.
4. Азизов Қ.Х. "Шаҳар йўлларида ҳаракат хавфсизлигини ташкил этиш", Дарслик, ТДТрУ босмаҳонаси, Тошкент ш., Темирйўлчилар кўч., 1. 2021й.
5. <http://innosci.org/index.php/IISES/article/view/151>
6. <http://innosci.org/index.php/IISES/article/download/149/125>
7. <http://nauchniyimpuls.ru/index.php/noiv/article/view/1279>
8. <http://sciencebox.uz/index.php/jars/article/view/2785>
9. <https://cyberleninka.ru/article/n/y-llarda-transport-o-imini-bosh-arish-va-y-l-transport-odisalarini-kamaytirilishiga-aratilgan-choralar>
10. <https://in-academy.uz/index.php/ejar/article/view/108>
11. https://www.e3s-conferences.org/articles/e3sconf/abs/2021/40/e3sconf_conmechhydro2021_02026/e3sconf_conmechhydro2021_02026.html
12. <https://cyberleninka.ru/article/n/factors-leading-students-to-failure-and-their-innovative-solutions>
13. <https://cyberleninka.ru/article/n/yo-l-harakati-xavfsizligini-oshirish-tadbirlariga-xorijiy-yondoshuvlarning-amaliyotga-tadbiqi>
14. <http://sciencebox.uz/index.php/jars/article/download/2776/2547>
15. Haight F. A., (2012). Mathematical Theories of Traffic Flow, Academic Press, ISBN-13: 978-0124110052.
16. <https://cyberleninka.ru/article/n/haydovchilarni-tayyorlashda-raqamli-o-zbekiston-2030-dasturini-joriy-etish>
17. O'G, J. R. Y. R., O'G'Li, A. E. X., & Hamroyevich, T. N. (2021). HAYDOVCHILARNI TAYYORLASHDA RAQAMLI O 'ZBEKISTON 2030 DASTURINI JORIY ETISH. Oriental renaissance: Innovative, educational, natural and social sciences, 1(9), 749-754.
18. https://scholar.google.ru/citations?view_op=view_citation&hl=ru&user=ZkfsLzMAAAAJ&citation_for_view=ZkfsLzMAAAAJ:YsMSGLbcyi4C
19. https://scholar.google.ru/citations?view_op=view_citation&hl=ru&user=ZkfsLzMAAAAJ&citation_for_view=ZkfsLzMAAAAJ:eQOLeE2rZwMC





20. E Abdusamatov, S Abruyev, N Tursunov (2022). Evaluate the Economic Efficiency of Fuel Consumption of Vehicles at an Intersection. Nexus: Journal of Advances Studies of Engineering Science 1(3), 49-45.

21. S Abruyev, E Abdusamatov, J Choriyev (2022). Impact of Technical Means on Road Traffic Accidents. Nexus: Journal of Advances Studies of Engineering Science 1(3), 35-39.

