

TIRBANDLIKLARNI BARTARAF ETISH USULLARI

*Nazarov Anvar Aripovich**(Prof. Ph.D., TDTU)**Suyarov Nurali Jovli o'g'li.**Toshkent Davlat Transport Universiteti**Alimov Ilyosjon Orif o'g'li**Toshkent Davlat Transport Universiteti*

Annotatsiya: Iqtisodiyotni modernizatsiya qilish sharoitida barcha tarmoqlar qatorida transport tizimida ham tub islohotlar amalga oshirilmoqda. Mazkur islohotlarning asosiy maqsadi aholiga ko'rsatilayotgan transport xizmatlari sifatini yanada oshirish, transport korxonalarini faoliyati samaradorligini oshirish, hamda Avtomobil transport korxonalarida harakat xavfsizligi tizimini takomillashtirishga qaratilgan. Avtomobil yo'llari va shahar ko'chalarida harakat xavfsizligini ta'minlash, shu sohani boshqarish dolzarb muammolardan biri bo'lib qolmoqda. Oxirgi yillarda sodir etilgan yo'l-transport hodisalarining tahlili shuni ko'rsatmoqdaki, ularning o'rtacha bir yillik soni 10-11 mingdan pastga tushmayotganligi, buning natijasida esa Respublikamiz fuqarolaridan ikki yarim mingdan ortiq kishi xalok bo'lishi va 10-12 mingdan ortiq inson turli darajada tan jarohati olishi qayd etilmoqda. O'zbekiston Respublikasi Prezidentining 4-Aprel 2022 yil 190-sonli "Avtomobil yo'llarida inson xavfsizligini ishonchli ta'minlash va o'lim holatlarini keskin kamaytirish chora-tadbirlari" to'g'risidagi qarori shunga qaratilgan.

Kalit so'zlar; ATK, harakat, tuzilma, soha, yth, haydovchi, smena, harakat tarkibi, soha.

Tahlil va natijalar; Avtomobil yo'llarida haydovchilar va yo'lovchilarning yo'lda yuqotadigan ortiqcha vaqti, hamda avtomobil yo'llarining o'tkazuvchanligiga salbiy ta'sir ko'rsatadi.

Tirbandliklar qayerdan kelib chiqadi? Buning asosiy sabablaridan biri - yo'llarning etishmasligi. Har yili mashinalar ko'payib bormoqda, yo'llar esa yo'q. "Moviy chelaklar" jamiyati koordinatori Pyotr Shkumatovning so'zlariga ko'ra, shahar yo'llari tarmog'ining jiddiy taqchilligi Yevropa standartlari bo'yicha kam sonli avtomobillar ham allaqachon tirbandlikda qolib ketishiga olib keladi va faqat tirbandliksiz harakatlanish mumkin. tunda murabbo. Aniqlik uchun biz ikkita megapolisni solishtirishimiz mumkin, deb tushuntiradi Shkumatov: Moskva va Tokio.

YO'LLARNING HALOKATLI ETISHMASLIGI BIZNI DOIMO
TIRBANDLIKDA TURISHGA MAJBUR QILADI

«Ikkala shaharning maydoni (Moskva halqa yo‘li ichidagi Moskva - 870 km², Tokio - 615 km²), aholisi va avtomobillar soni bo‘yicha taxminan teng. Biroq, Tokiodagi yo‘llar soni, shu jumladan Ekspress yo‘li, uzunligi bo‘yicha Moskvaga qaraganda etti baravar ko‘p. Bu nima uchun Tokioda tirbandliklar deyarli yo‘qligini tushuntiradi, lekin Moskvada ular uzoq vaqtdan beri tanish bo‘lib qolgan», - deya tushuntiradi ekspert. Keyingi sabab - baxtsiz hodisalar. Ikki mashinaning kichik to‘qnashuvi ham yo‘l falajiga olib keladi. Avtomobil egalari avtomashinalarini yo‘l qismidan olib chiqib, o‘zlari avariya qayd etish o‘rniga, soatlab yo‘l politsiyasi xodimlari kelishini kutishadi.

Hatto kichik baxtsiz hodisa ham yo‘l harakati to‘xtatilishi mumkin. Bu yerda mashinalar allaqachon hovlidan chiqishni to‘sib qo‘ygan. Yarim soatdan keyin bu yerda tirbandlik yuzaga keladi.

Bular tirbandlikning uchta asosiy sababidir. Albatta, transport harakatini tashkil qilishda ham muammolar mavjud. Masalan, ko‘p hollarda aholi punktlari radial yo‘llar bilan ajratiladi. Bundan tashqari, bu bir hudud aholisiga boshqa hududga o‘tishga imkon bermaydigan avtomobil yo‘llari. Bunday avtomagistrallar kesishadigan joylar kam, shuning uchun doimiy harakat qiyinligi mavjud. Harakat va temir yo‘l yo‘llari xuddi shu tarzda to‘xtatiladi. «Rossiya shaharlarining barcha transport tuzilmasi ikki o‘lchovli. Bizda yerga yotqizilgan alohida temir yo‘l, yerga yotqizilgan alohida avtomobil yo‘li bor. Lekin hech kim ularning kesishmasi bilan nima qilishni o‘ylamagan. Natijada tirbandliklar, barcha harakat ishtirokchilari uchun katta noqulayliklar va bunday sun‘iy to‘siqlarga tutash shahar hududlari degradatsiyasiga olib keladi.

Tirbandliklarni bartaraf etish uchun qo‘ydagi usullarni ko‘rib chiqamiz

Birinchi usul- Katta shaharlarda ko‘p darajali yo‘l tarmog‘ini qurish. Yaponiyada ular buni shunday qilishadi. Pastki sathlarda tuman yo‘llari, o‘rta darajalarda tumanlararo yo‘llar, eng yuqori pog‘onalarda esa butun shahar bo‘ylab bitta to‘xtamasdan o‘tish mumkin bo‘lgan avtomagistrallar mavjud. Bu usul eng qimmat hisoblanadi va ko‘pchilik shaharlar uni moliyaviy jihatdan to‘lay olmaydi. Ammo davlat yo‘l harakati xavfsizligi, aholining iqtisodiy va ekologik farovonligidan manfaatdor bo‘lsa, avvalo bu maqsadlar uchun pul ajratilishi kerak.

Ikkinchi usul- G‘alati, ko‘p darajali almashinuvlar har doim ham shahardagi vaziyatni yaxshilashga yordam bermaydi, shuning uchun ularni qat‘iy cheklangan joylarda qurish kerak, bu esa oqlanadi. Qolganlarida esa, avtoullovchilar to‘g‘ri joyga borish uchun ko‘proq imkoniyatlarga ega bo‘lishi uchun yo‘l aloqasi haqida o‘ylashingiz kerak. Faqatgina ushbu shartda avtomobillar yo‘llarda nisbatan teng taqsimlanadi, bu esa hech bo‘lmaganda mintaqaviy miqyosda harakatni sezilarli darajada yaxshilaydi.

Buning uchun siz ko‘priklar, yo‘l o‘tkazgichlar qurishingiz va shahardagi temir

yo'llarni boshqa darajaga olib tashlashga harakat qilishingiz kerak. Bu usul ham jiddiy moliyaviy yordam talab qilishi aniq.

Uchinchi usul- Agar siz tirbandlik eng ko'p bo'lgan joylarga qarasangiz, mintaqaviy yo'llarning avtomobil yo'llari bilan kesishgan joylaridan tashqari, yo'llarda turgan avtomobillar uchun asosiy diqqatga sazovor joylar savdo va biznes markazlari, shuningdek, aholi gavjum ko'p qavatli uylardir. .

Tirbandlik muammosini hal qilish uchun biz rivojlanish masalasiga juda ehtiyotkorlik bilan yondashishimiz kerak. Faqatgina malakali shaharsozlik siyosati va tortishish markazlarining tarqalishi muammoli hududlarda transport yukini kamaytiradi". Ammo yirik shaharlarda biz buning aksini ko'ramiz. Ehtimol, biznes markazlari va ofislarining 90 foizi markaziy qismda to'plangan. Va hamma ishga mashinada boradi.

To'rtinchi usul- Baxtsiz hodisa oqibatlarini tezda bartaraf etish. Bu erda hamma narsa oddiy. Bir tomondan, haydovchilar imkon qadar avtomashinalarni yo'ldan olib tashlash kerakligini tushunishlari kerak. Biz baxtsiz hodisalar haqida gapiramiz. Agar buni amalga oshirishning iloji bo'lmasa (halokat jiddiy, jarohatlar bor), u holda shahar xizmatlarining vazifasi tezkor harakat qilish va tirbandlikning oldini olishdir. Bu muammoning yechimi oddiydek tuyulganiga qaramay, haydovchilar Davlat yo'l inspeksiyasining g'olib kelishini kutishda davom etmoqda. Va qutqaruv xizmatlari, qoida tariqasida, samarali emas.

Beshinchi usul- Yo'l tirbandligi sabablaridan biri yo'l ishlari bo'lganligi sababli, Aleksandr Evsin ularni maxsus operatsiya rejimida bajarishni taklif qiladi. Albatta, bu katta hajmdagi ishlarga taalluqli emas. Biroq, ko'rinib turibdiki, chuqurlarni ta'mirlash, yo'llarni axloqsizlikdan tozalash va belgilarni qo'llash eng yuqori soatlarda emas, balki tezda amalga oshirilishi kerak. Bu bilan ijrochilarga yetib borishgina qoladi. Ular eng gavjum soatlarda uskunalarni haydashda davom etmoqdalar.

Oltinchi usul-Jamoat transportini rivojlantirish. Ushbu usul ko'pchilik avtoullovchilar tomonidan qattiq nafratlanadi. Bu tushunarli. Hech bir avtobus qulayligi va qulayligi bo'yicha shaxsiy avtomobil bilan taqqoslana olmaydi. Vaholanki, mutasaddilar jamoat transportida qulaylik yarata olsa, avtobuslar, trolleybuslar va tramvaylar aniq jadval bo'yicha harakatlansa, ko'plab haydovchilar yo'lovchiga aylanadi. Va ular ko'proq bo'lishi uchun keling, keyingi usulga o'tamiz.

Yettinchi usul-Agar avtomobil egasi mashinani to'xtash joyida qoldirib, avtobusga o'tkazish imkoniyatiga ega bo'lsa, mashinada, masalan, tirband markazga borishni xohlaydiganlar sezilarli darajada kamayadi. Ammo bunday mashinalar joy talab qiladi. va bu joy oltin bilan o'z vazniga arziydi. Ular uchun joy ajratmaydigan yagona narsa - bu pullik to'xtash joyi.

Sakkizinchi usul-Katta shaharlarning "ketishi" uchun transportni boshqarish va monitoring qilish uchun kuchli markazlarni yaratish kerak.

Bunday markazlar yo‘l harakati holatini doimiy ravishda onlayn tarzda kuzatib borishi va tahlil qilishi kerak. Agar kerak bo‘lsa, transport oqimlarini yanada samarali taqsimlash uchun bir xil svetoforlarning ishlashiga aralashing. Ko‘rib turganingizdek, tirbandlik muammosini hal qilish juda mumkin. Xo‘sh, nega bu sodir bo‘lmayapti? Hammasi oddiy. Yangi yo‘llar va chorrahalar qurish uchun mablag’ yetishmayapti ko‘p qavatli binolarni tanlab va ularning pastgi qavatlarda avtoturargohlar qurish orqali yo‘llarni o‘tkazuvchanligini oshirish mumkin.