

MAGISTRAL KO‘CHALARDA TASHKIL QILINGAN VA TASHKIL QILINMAGAN AVTOMOBILLAR TO‘XTAB TURISH JOYLARINING TAHLILI

Xudaybergenov Sardor Kamaraddinovich

Tashkent State Transport University, Tashkent, Uzbekistan

Email: sardor_544-14@mail.ru

Axrarov Abrorbek Muxammadaliyevich

Tashkent State Transport University, Tashkent, Uzbekistan

Mas’ul muallif: axrarov.1990@mail.ru

Annotation. Today, many measures are being taken to ensure the safety of movement on the highways of our Republic. Currently, as a result of the increase in the number of cars, traffic jams on highways are increasing. The increase in traffic jams occurs not only as a result of an increase in the number of cars, but also as a result of irregular parking of cars on the roadside of highways. In this article, you can get information about the parking lots of vehicles on the streets of the city of Tashkent.

Keywords: highway, roadside, parking, traffic jams, public transport, speed of movement of the flow, Street, pedestrian.

Аннотация. На сегодняшний день проводится множество мероприятий по обеспечению безопасности движения на автомобильных дорогах нашей Республики. В настоящее время в результате увеличения количества автомобилей увеличиваются пробки на автомагистралях. Увеличение пробок происходит не только в результате увеличения количества автомобилей, но и в результате нерегулярной парковки автомобилей на обочинах автомобильных дорог. В данной статье вы можете получить информацию о стоянках автотранспорта на улицах города Ташкента.

Ключевое слово: автодорога, обочина, автостоянка, пробки, общественный транспорт, скорость движения потока, улица, пешеход

Annotatsiya. Bugungi kunda Respublikamiz avtomobil yo‘llarida harakat xavfsizligini ta’minlash bo‘yicha ko‘pgina chora-tadbirlar olib borilmoqda. Hozirgi kunda avtomobillarning soni oshishi natijasida avtomobil yo‘llarida tirbandliklar oshib bormoqda. Tirbandliklarning oshishi faqat avtomobil sonining oshishi

natijasida emas balki avtomobil yo‘llari yo‘l yoqasida avtomobillarning tartibsiz to‘xtab turishi natijasida ham vujudga kelmoqda. Ushbu maqolada Toshkent shahri ko‘chalarida transport vositalarining to‘xtab turish joylari to‘g‘risida ma‘lumotlarni olishingiz mumkin.

Kalit so‘zi: *avtomobil yo‘li, yo‘l yoqasi, to‘xtab turish joyi, tirbandlik, jamoat transporti, oqimining harakatlanish tezligi, ko‘cha, piyodalar.*

KIRISH

O‘zbekiston Respublikasi mustaqillikka erishgandan so‘ng iqtisodiy o‘zgarishlar hayotga izchil joriy etila boshladi. Chunonchi, avtomobil ishlab chiqarish sanoati yo‘lga qo‘yildi, yo‘l qurilish sohasi jadallashtirildi, shuningdek, chet el davlatlari bilan savdo aloqalari yuqori darajaga ko‘tarildi. Bu esa, tabiiy ravishda Respublika avtomobil yo‘llarida harakat miqdorining yildan-yilga ortishiga olib keldi. Hozirgi va istiqboldagi asosiy masalalardan biri, avtomobil yo‘llarida harakat xavfsizligini ta‘minlashdan iborat bo‘lib, unda yo‘l-transport hodisalari, ularda halok bo‘luvchilar va tan jarohati oluvchilar sonini, ko‘riladigan umumiy ijtimoiy-iqtisodiy zararlarni kamaytirishga qaratilishi zarur [2]. So‘nggi paytlarda shaharlarda yengil avtomobillar soni sezilarli darajada oshdi, bu esa transport vositalarining to‘xtash joylariga talabning oshishiga olib keldi. Mavjud yo‘l va ko‘cha tarmog‘i transport vositalarining harakati uchun mo‘ljallangan, ammo u transport vositalarini ko‘cha bo‘ylab to‘xtashi uchun ham xizmat qiladi, chunki transport vositalariga boshqa to‘xtash joylari mavjud emas. Masalan, Buyuk Britaniyadagi avtoturargohlar soni 2030 yilga borib 27 milliondan 39 milliongacha o‘sishi prognoz qilinmoqda, shundan 2,8 millioni ko‘cha bo‘ylab to‘xtaydi. To‘xtab turgan mashinalar sonining ko‘payishi oqibatida to‘xtab turish uchun 14 000 km yo‘l chetlari kerak bo‘ladi [6].

Bugungi kunda Respublikamizda, shu jumladan poytaxtimiz Toshkent shahrida ham transport vositalarining soni keskin oshib bormoqda, buning natijasida shaharning markaziy ko‘chalarida tirbandliklar va yo‘l transport hodisalarining soni oshishi kuzatilmoqda. Albatta bunga juda ko‘plab omillar o‘z ta‘sirini ko‘rsatmoqda, shulardan biri shaharning markaziy ko‘chalarida avtomobillarning ko‘cha bo‘ylab to‘xtab turishidir. Ular ko‘chaning qatnov kismidagi bir yoki ikkita tasmani egallab, qatnov tasmlari sonini kamaytirib yubormoqda.



Yuqorida ta’kidlaganimizdek, shahardagi transport vositalarining soni ortishi bilan transport vositalarining to‘xtab turish joylariga bo‘lgan talabi ham oshmoqda. Transport vositalarining ko‘cha bo‘ylab to‘xtab turishi natijasida ko‘rinishning yomonlashishi, harakat tezligining pasayishi, jamoat transportlarining harakatlanishini qiyinlashishi, maxsus transport vositalarining ishlashiga halaqit berishi va yo‘l transport hodisalari sodir bo‘lish ehtimolining oshishiga olib keladi.

Bunday holatdagi avtomobillar to‘xtab turish joylarini shahrimizning juda ko‘plab ko‘chalarida kuzatishimiz mumkin, jumladan A.Navoiy, A.Temur, Shaxrisabz, U.Nosir va boshqa ko‘chalar.

A.Navoiy ko‘chasida olib borilgan kuzatuvlardan shu narsa ma’lum bo‘ldiki qatnov qismining birinchi tasmaidan transport vositalarining harakatlanishi uchun foydalanilmayotganligi aniqlandi, chunki bu tasmani to‘xtab turgan transport vositalari egallab turibdi. Bunga sabab ular ko‘chadan tashqaridagi turar joyiga sig‘maydi, agar sig‘gan taqdirda ham haydovchilar bu joylarga qo‘yishni xohlashmaydi, chunki avtomobillar to‘xtash joylari noqulay joylashgan yoki avtomobillarni saqlash talablariga javob bermaydi. Kuzatuvlar shuni ko‘rsatdiki, qatnov qismining bitta tasmaini 60% gacha kun davomida 4-6 soatgacha to‘xtab turgan transport vositalari band qiladi [4]. Bu holat transport vositalarining harakatlanishini juda yomonlashtiradi, ayniqsa. jamoat transportining harakatiga kunning ertalabki va kechki tig‘iz paytlarida juda katta ta’sir ko‘rsatadi.

Transport oqimlarini tashkil qilishni takomillashtirish bo‘yicha tavsiyalar, birinchi navbatda, to‘xtash va to‘xtash rejimini tashkil etish talablariga tegishli. To‘xtash yoki to‘xtash rejimini tartibga solish quyidagi yo‘l harakati xavfsizligi talablarini o‘z ichiga olishi kerak:

- ko‘chalarda to‘xtash joyini oldini olish yoki sezilarli darajada kamaytirish, ayniqsa, bunday to‘xtash joyi avtohalokat xavfi yuqori bo‘lsa;

- to‘xtash joylarini maxsus belgilangan joylarga yoki ko‘chalarning qatnov qismidan tashqaridagi binolarga ko‘chirish;

- ko‘cha bo‘ylab to‘xtab turgan transport vositalari ko‘rish qobiliyatini yoki boshqa yo‘l harakati qatnashchilari uchun harakatlanish imkoniyatini sezilarli darajada yomonlashtiradigan joylarda to‘xtash yoki to‘xtashni taqiqlash.

Ushbu tartibga solish usullari turli xil kombinatsiyalarda qo‘llanilishi mumkin va kunning turli vaqtlarida yo‘l yoki ko‘chaning bir xil qismlarida transportni tashkil qilish uchun ishlatiladi. Norvegiyada yo‘lni taqiqlash choralari "to‘xtash

taqiqlangan" yo‘l belgisi yordamida joriy etiladi. Ushbu belgi taqiqlangan maydonni ko‘rsatadigan belgi bilan to‘ldirilishi mumkin. Odatda, taqiq keyingi chorrahaga yoki uning harakati boshqa belgining harakati bekor qilingan joyga qadar amal qiladi.

Avtoturargohni taqiqlash bo‘yicha tadbir “avtoturargoh taqiqlangan” belgisi bilan kiritilmaydi. Avtoturargohni taqiqlash belgisi bo‘lgan ko‘chalarda yuklash va tushirish, yo‘lovchilarni tushirish va chiqarish uchun qisqa to‘xtashga ruxsat beriladi, shuning uchun to‘xtash joyini taqiqlash tovarlarni yetkazib berishga to‘sqinlik qilmaydi.

Ruxsat etilgan to‘xtash joyi bo‘lgan ko‘chalarda transport vositalarini to‘xtash joyiga turli yo‘llar bilan qo‘yish mumkin. Eng keng tarqalgani bu piyodalar yo‘lagi chetiga parallel ravishda to‘xtash joyi. Ba‘zan piyodalar yo‘lagi chetiga burchak ostida to‘xtash joyi qo‘llanilishi mumkin. Avtomobilni to‘xtash joyiga o‘rnatishning turli usullari yo‘l belgilarida ko‘rsatilishi mumkin [6].

Quyidagi jadvalda A.Navoiy va A.Temur ko‘chalaridagi qatnov qismini band qilib turgan transport vositalari va yo‘l sharoiti haqidagi ma‘lumotlar keltirilgan.

1 - jadval

Transport vositalarining to‘xtab turish joylari to‘g‘risidagi ma‘lumot						Turish vaqti, soat.			Qatnov qismida turgan TVning miqdori, dona	To‘xtab turgan TVlari bilan qatnov qismi bitta tasmasining yuklanganligi, %
Joylashgan o‘rni, km	Sig‘imi, dona	Pullik	Yo‘l belgilari	Qoplama turi	Yoritilgan lik	min	max	o‘rtacha		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
A.Navoiy ko‘chasining o‘ng tamoni										
0-1	60	-	-	Asfalt	+	1	7	4	80	62
1-1.7	30	-	-	Asfalt	-	1	7	4	52	58
1.7-2	70	-	-	Asfalt	+	1	9	5	16	42
2-2.1	20	-	-	Asfalt	-	1	4	2.5	12	94
2.1-2.5	-	-	-	-	-	1	3	2	40	78

2.5-2.9	-	-	-	-	-	1	3	2	40	78
2.9-3.1	80	+	+	Asfalt	+	2	4	3	62	93
3.1-3.2	-	-	-	-	-	1	3	2	23	69
3.2-3.3	70	-	-	Asfalt	+	1	6	3.5	20	60
3.3-3.6	30	+	-	Asfalt	+	1	6	3.5	60	60
3.6-3.8	40	-	-	Asfalt	-	1	6	3.5	80	100
3.8-4.1	-	-	-	-	-	1	3	2	70	70
4.1-4.2	-	-	-	-	-	1	3	2	22	66
A.Navoiy ko'chasing chap tamoni										
4.2-3.9	25	-	-	Asfalt	+	1	6	3.5	24	62
3.9-3.8	200	-	-	Asfalt	+	1	8	4.5	12	93
3.8-3.6	20	-	-	Asfalt	-	1	6	3.5	14	54
3.6-3.5-	50	-	-	Asfalt	-	1	6	3.5	25	37
3.5-3.3	100	-	-	Asfalt	+	2	6	4	60	90
3.3-3.2	-	-	-	-	-	1	3	2	9	70
3.2-3.1	30	-	-	Asfalt	-	1	8	4.5	31	93
3.1-2.9	70	+	+	Asfalt	-	1	6	3.5	14	54
2.9-2.8	25	+	-	Asfalt	+	1	6	3.5	14	42
2.8-2.6	30	+	+	Asfalt	-	1	6	3.5	18	70
2.6-2.5	50	+	+	Asfalt	-	1	6	3.5	9	70
2.5-2.1	25	+	-	Asfalt	+	1	6	3.5	12	23
2.1-1.7	-	-	-	-	-	1	3	2	14	27
1.7-1	45	+	+	Asfalt	-	1	8	4.5	23	25
1-0	120	+	-	Asfalt	+	1	5	3	18	14
A.Temur ko'chasing o'ng tomoni										
0-0.4	25	-	-	Asfalt	+	1	3	2	42	82
0.4-0.7	70	+	+	Asfalt	+	1	3	2	52	52
0.7-0.8	100	+	+	Asfalt	+	1	8	4.5	30	90
0.8-1.1	-	-	-	-	-	-	-	-	25	65
1.1-1.3	50	-	-	Asfalt	-	1	6	3.5	10	39
1.3-1.8	30	-	-	Asfalt	+	1	4	2.5	18	28
1.8-2.2	50	-	-	Asfalt	+	1	3	2	10	15
2.2-3.2	40	+	+	Asfalt	+	1	3	2	48	37

3.2-3.8	-	-	-	-	-	-	-	-	43	56
3.8-4.2	-	-	-	-	-	-	-	-	12	23
4.2-4.6	20	+	+	Asfalt	+	1	4	2.5	27	52
4.6-5.3	40	+	+	Asfalt	+	1	3	2	102	44
5.3-5.7	40	-	+	Asfalt	+	1	3	2	60	45
5.7-6.3	-	-	-	-	-	-	-	-	22	28
A.Temur ko'chasing chap tomoni										
6.3-5.9	-	-	-	-	-	-	-	-	37	72
5.9-5.5	100	-	-	Asfalt	-	1	3	2	52	100
5.5-5	-	-	-	-	-	-	-	-	40	62
5-4.3	-	-	-	-	-	-	-	-	34	38
4.3-3.8	20	-	-	Asfalt	-	1	4	2.5	12	19
3.8-3	-	-	-	-	-	-	-	-	64	62
3-2.3	40	+	+	Asfalt	+	1	8	4.5	48	53
2.3-1.5	50	+	+	Asfalt	-	1	4	2.5	31	30
1.5-0.8	60	-	-	Asfalt	+	1	8	4.5	72	80
0.8-0.3	20	-	-	Asfalt	-	1	8	4.5	36	56
0.3-0	-	-	-	-	-	-	-	-	12	31

Ko'cha bo'ylab avtomobillar to'xtash joylarini sun'iy yo'ldosh orqali tasvirga olingan fotolavhalardan ham ko'rishimiz mumkin (1,2-rasmlar).



1-rasm. A.Navoiy ko'chasing sun'iy yo'ldosh (sputnik)dan olingan fotolavhasi.



2-rasm. A.Temur, A.Navoiy va Shahrizabz ko'chalari kesishmasining fotolavhasi.

sun'iy yo'ldosh (sputnik)dan olingan
fotolavhasi.

Shaharning magistral ko'chalarida hisoblangan A.Temur, A.Navoiy, Shaxrisabz va U.Nosir ko'chalarida ham juda ko'plab tashkil qilinmagan avtomobillar to'xtab turish joylarini kuzatishimiz mumkin. Bu yerda ko'cha bo'ylab avtomobillar to'xtab turish joylari 30 m dan 700 m gacha cho'zilganligini ko'rishimiz mumkin. Albatta bu holat kun davomida saqlanib, masofasining ortib borayotganligini kuzatishimiz mumkin.



3-rasm. A.Navoiy ko'chasi yo'l
chetida to'xtab turgan transport
vositalari.



4-rasm. S.Azimov ko'chasi yo'l
chetida to'xtab turgan transport
vositalari



5-rasm. Shaxrisabz ko'chasi yo'l
chetida to'xtab turgan transport
vositalari



6-rasm. A.Temur ko'chasi yo'l
chetida to'xtab turgan transport
vositalari



7-rasm. Nukus ko‘chasi yo‘l
chetida to‘xtab turgan transport
vositalari



8-rasm. Beruniy ko‘chasi yo‘l
chetida to‘xtab turgan transport
vositalari



9-rasm. Muqumiy ko‘chasi yo‘l
chetida to‘xtab turgan transport
vositalari

10-rasm. U.Nosir ko‘chasi yo‘l
chetida to‘xtab turgan transport
vositalari

Bunday muammolar ko‘plab rivojlangan va rivojlanayotgan mamlakatlarda ham kuzatilmovda. Baku shahrida ham transport vositalarining soni ortishi bilan avtomobillarning to‘xtab turish joylariga bo‘lgan ehtiyoj jiddiy muammoga aylanmoqda, oxirgi vaktida, transport vositalari piyodalar yo‘lakchasida, ko‘kalamzorlashtirilgan maydonlarda, bolalar maydonchalarida va boshqa joylarga qo‘yilib ketilmokda. Albatta, bu o‘z navbatida piyodalarning harakatlanishiga va turli hil maxsus ishlarni bajarayotgan transport vositalarining ishiga halaqit bermoqda. Afsuski, bugungacha qilingan tadbirlarga qaramasdan avtomobillarni to‘xtab turish joylari muammosi o‘z yechimini topmasdan, dolzarbligicha qolmokda [5].

Toshkent shahar IIBB YHXBga 2000 yildan shu kunga kadar ro‘yxatdan o‘tkazilgan avtomobillar to‘xtab turishi uchun pullik xizmat ko‘rsatuvchi tashkilotlar murojat etishgan va ular avtomobillar to‘xtab turish joylarida harakatni tashkil etish chizmasini Toshkent shahar IIBB YHXB bilan kelishib tasdiqlangan va ular loyiha asosida qurilgan.

Shu bilan bir qatorda Toshkent shahar IIBB YHXB tomonidan o‘tkazilgan tadbirlar davomida tegishli xujjatlarsiz noqonuniy faoliyat ko‘rsatayotgan avtomobillar to‘xtab turish joylari aniklangan. Ushbu avtomobillar to‘xtab turish joylarining faoliyatini to‘xtatish bo‘yicha ko‘rilayotgan choralarga qaramasdan, ularni to‘liq bartaraf etish imkoni bo‘lmayapti.[1]



Toshkent shahar IIBB YHXBdan olingan ma'lumotlarga ko'ra yuqorida qayd qilib o'tilgan avtomobillarning to'xtash joylari harakat xavfsizligiga jiddiy ta'sir ko'rsatmoqda. Albatta, buni oldini olish uchun qator chora-tadbirlar ishlab chiqish zarur. Harakat jadalligining ta'siri va harakatni tashkil etish sxemasi to'g'risida yetarli ma'lumotga ega bo'lmagan holda to'xtash va to'xtashni tartibga solish ta'sirini tahlil qilish qiyin.

Ko'chaning transportni qayta taqsimlash qobiliyati ko'p jihatdan uning to'xtash sharoitlariga bog'liq. Odatda, asosiy ko'chalarda to'xtash taqiqlanadi, lekin turar-joy zonalariga olib boradigan ko'chalarda ruxsat etiladi.

Toshkent shaharlarida YTHlari bilan bog'liq bo'lgan qiyin vaziyatni hisobga olgan holda, qisman maxsus jihozlangan to'xtash joylari yo'qligi sababli, xorijiy olimlarning tajribasi to'xtash joylarini rejalashtirish va to'xtash joylarini loyihalash va tartibga solishda foydali bo'lishi mumkin.

FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR

[1] “Transport sohasidagi xalqaro mutaxassislarni tayyorlash”, doi: 10.24412/2181-1385-2022-1-602-605.

[2] Azizov Q.H. Harakat xavfsizligini tashkil etish asoslari. –T.: “Fan va texnologiyalar” 2009.-243b.

[3] Azizov Q.H., Darabov M., Sayfutdinova R.A. Obespechenie bezopasnosti dvijeniya na gorodskix ulisax. –T.:2009.-132s.

[4] Azizov Q.H. “Vliyanie ulichnyx stoyanok na rejim dvijeniya transportnyx sredstv” “ O'zbekiston avtomobil-yo'l kompleksining dolzarb vazifalari” Respublika ilmiy amaliy anjumani Toshkent 2008 y206-207s.

[5] <http://wagonlong.com/illegal-parcontinue> reading “Незаконная парковка в Баку: борьба за тротуары” 2010г.

[6] Muxammadaliyevich A. A. TRANSPORT VOSITALARIGA AVTOTURARGOHLARNI TASHKIL ETISH BO 'YICHA XORIJIY TAJRIBA //Scientific Impulse. – 2022. – T. 1. – №. 4. – С. 760-763.

[7] Сайфутдинова Р., Ахраров А. УЛУЧШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ В ЗОНАХ РЕМОНТА И РЕКОНСТРУКЦИИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ //НАУЧНЫЕ ЗНАНИЯ СОВРЕМЕННОСТИ. – 2023. – С. 54-58.

[8] Isayev, J., A. Axrarov, and S. Sobirjonov. "AMOUNT AND COMPOSITION OF PEDESTRIAN AND CYCLIST TRAFFIC IN SERGELI

AND YANGHAYOT DISTRICTS OF TASHKENT CITY." Science and innovation 3.A5 (2024): 267-270.

[9] Имамалиев, Дилшод Мухаммадович, Андрей Анатольевич Терпак, and Аббор Мухаммадалиевич Ахраров. "Оценка риска аварийности в дорожном движении методом аналитической иерархии." НАУКА, ОБЩЕСТВО, ИННОВАЦИИ: АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ СОВРЕМЕННЫХ ИССЛЕДОВАНИЙ. 2023.

[10] Darabov M., Akhrarov A. Study of the influence of road surface evenness on traffic safety and speed //AIP Conference Proceedings. – AIP Publishing, 2024. – Т. 3244. – №. 1. <https://doi.org/10.1063/5.0242135>



Research Science and
Innovation House