

**ЗАМОНАВИЙ ШАҲАРЛАРНИНГ ТРАНСПОРТ МУАММОЛАРИ ВА УЛАРНИ ҲАЛ ЭТИШ
УСУЛЛАРИ**

Зияев Камоллиддин Зухриддинович
т.ф.д.((PhD) доцент,

Абдураззоков Умидулла Абдураззокович
т.ф.д.((PhD) доцент,

Исмаилова Шохсанам Бекжон қизи,
Тадқиқотчи, Тошкент давлат транспорт университети

Аннотация

Мақолада Интеллектуал транспорт тизими замонавий шаҳарларнинг транспорт ҳаракатини бошқаришнинг энг самарали тизими эканлиги ва бу борада , шаҳар кўча-йўл тармоғининг ўтказувчанлик қобилиятини шаҳар шароитида ҳаракатланадиган транспорт воситалари мобиллигини ошириш учун чорраҳанинг истиқболли ҳаракат интенсивлиги кўрсаткичлари , ҳамда ҳаракатни ташкил этиш услуги ҳақида таҳлил қилинган.

Калит сўзлар: Интеллектуал транспорт, Шаҳарларнинг транспорт инфратузилмаси, ер усти транспорти

Шаҳарнинг кўча-йўл тармоғи йиллар давомида яратилади ва уни ўзгартириш эса катта вақт ҳамда инвестицияни талаб этади. Шаҳарнинг кўча-йўл тармоғи тузилмаси ва узунлиги маълум даражадаги автомобилизацияга йўналтирилган истиқболли Бош режа асосида яратилади. Узоқ вақт мобайнида мамлакатимизда ва Россиянинг замонавий шаҳарларида транспорт хизматини ривожлантиришда энгил автомобилга устувор эътибор қаратилган бўлиб, ҳисобий автомобиллаштириш даражаси 1000 кишига 60 та автомобиль ҳисобида амалга оширилган. Шаҳарларнинг транспорт инфратузилмаси ва ҳаракатини бошқариш тизими айнан шу автомобиллаштириш даражаси учун яратилган. Ушбу шаҳарларнинг транспорт тизими таҳлили асосида қуйидаги муаммолар аниқланди:

- магистрал кўчалар солиштирма зичлигининг кичиклиги ва маҳаллий кўча тармоғининг етарли даражада ривожланмаганлиги;
- кўча ва чорраҳаларнинг ўтказувчанлик қобилияти кичиклиги;
- ҳаракатни тартибга солишда эски усуллар ва техник воситалардан фойдаланилганлиги;
- шаҳар транспортини ахборот билан таъминлаш тизими мавжуд эмаслиги;
- зарур миқдордаги тўхташ жойлари ва автотураргоҳлар мавжуд эмаслиги.

Ғарбий Европа шаҳарларини автомобиллаштириш XX асрнинг ўрталарида бошланган бўлиб, барча мамлакатлар учун деярли бир хил қонуниятда амалга оширилган, яъни автомобиллар сонини 1000 кишига 300–350 тагача ошириш ҳамда ўсишни секинлатиш ва барқарорликни тахминан 1000 кишига 550 та автомобилга етказиш орқали таъминлаш.

Ўзбекистоннинг йирик шаҳарларида автомобиллар сонининг ўсиш динамикаси 2025–2030 йилларга келиб автомобиллаштириш даражасининг ҳозирги ҳолатидан тахминан 2 баробар

ортиши ва автомобиллар сони 1000 кишига 500–550 тага тўғри келишини кўрсатмоқда. Бу шаҳарлар ва шаҳар транспортини такомиллаштириш стратегиясини қайта кўриб чиқишни талаб этади.

Жаҳонда интеллектуал транспорт тизимларидан фойдаланиш даражаси йил сайин ортиб бормоқда. Интеллектуал транспорт тизимлари – ер усти транспорти самарадорлиги ҳамда унинг ҳаракат хавфсизлигини оширишда қўлланиладиган замонавий алоқа технологиялари, компьютер жиҳозлари ва бошқарув дастурий таъминотидан фойдаланишдир.

Интеллектуал транспорт тизими замонавий шаҳарларнинг транспорт ҳаракатини бошқаришнинг энг самарали тизими ҳисобланиб, шаҳар кўча-йўл тармоғининг ўтказувчанлик қобилиятини 20 фоизгача ошириш имкониятига эга. Шунга кўра, шаҳар транспорт тизими муаммоларига фақатгина ҳаракатни назорат қилиш орқали ечим топиш мумкин эмас.

Шаҳар кўча-йўл тармоғини такомиллаштириш муҳим ва катта маблағ талаб этиладиган тадбир ҳисобланади. Тадқиқотлар таҳлилига кўра интенсив автомобиллаштириш шароитида шаҳарлар ҳудудларидаги кўча-йўл тармоғининг улушини 20 фоизгача ошириш тавсия этилади. Бу кўчалар, майдонлар, транспорт узелларини лойиҳалаш ва ривожлантириш бўйича мавжуд меъёрий ҳужжатларни янгилашни талаб этади.

Хорижий тажриба транспорт ҳаракатини ташкил этишни такомиллаштиришга қаратилган турли чора-тадбирларни амалиётга жорий этиш шаҳар транспорт тизимлари самарадорлигини оширишнинг энг радикал ва самарали усули эканлигини кўрсатмоқда.

Кўча-йўл тармоғида ҳаракатланаётган автомобиллар сони ҳамда автотураргоҳ майдонлари унинг сиғими ва ўтказувчанлик қобилиятидан ортмаслигини таъминлаш мақсадида турли маъмурий чеклов ёки кўча-йўл тармоғидан фойдаланганлигига йиғим ундиришни жорий этиш, кўча-йўл тармоғининг тирбандлигига салмоқли таъсир кўрсатаётган шахсий энгил автомобиллар эканлиги сабабли, ушбу ёндашувни амалга оширишда чекловларнинг асосий объекти ҳисобланади. Шундай қилиб, бу каби чора-тадбирларни қўллаш орқали Ғарбий Европанинг транспорт зичлиги ва автомобиллар сони 1000 кишига 550 га яқин бўлган шаҳарларда шахсий автомобилларда ишга бориш қатновлари улуши 20 фоиздан ортмайди.

АҚШда шаҳарларнинг кўча-йўл тармоғида транспорт ҳаракатини баҳолашнинг асосий мезони сифатида хизмат кўрсатиш даражаси (LOS) дан фойдаланилади. У ҳаракатланиш тезлиги, қатнов вақти, автомобиль бошқаришнинг қулайлиги ва хавфсизлиги, маневрларнинг эркинлиги каби омилларни умумлаштирган ҳолда акс эттирувчи сифат кўрсаткичи ҳисобланади. АҚШда ушбу кўрсаткич транспорт ҳаракатини ташкил этиш сифатини баҳолашнинг асосий мезони сифатида меъёрий ҳужжатга киритилган. Даражаларга ажратиш транспорт ва йўлни баҳоловчи параметрларни қулай ва тушунарли шкалага ўтказиш имконини берди. Кўча-йўл тармоғининг юкланиш даражасига асосланади. Россия давлатида ушбу кўрсаткичдан ҳаракатланиш ва умум фойдаланувчи йўлларнинг шароитини баҳолашда фойдаланилади, у “Қулайлик даражаси” деб аталади.

Олимлар томонидан хизмат кўрсатиш даражаси ва қулайлик даражаси умумий таснифга келтирилган. Таҳлиллар натижаси бир сатҳли кесишмаларнинг тўлиқ таснифи мавжуд эмаслигини кўрсатди.

Ҳозирги вақтда республикамиздаги йирик шаҳарларнинг транспорт ҳолати ноқулай ва ўта беқарор деб таснифланиши мумкин. Бунинг асосий сабаби – кўча-йўл тармоғининг

Ўтказувчанлик қобилияти автомобиллаштириш даражасига мувофиқ эмаслиги, жамоат транспортдан шахсий транспорт воситаларининг афзаллигидир.

REFERENCES

1. Акмал Мухитдинов, Камолиддин Зияев, Методика циклов методом синтеза. 2021. // Сеть конференций Е3S. 6/4 Том №264.-С.01033
2. Анварович М.А., Зухритдинович З.К. Метод оценки энергоэффективности регулируемых ездовых циклов. // Обзор европейской науки, 2016 г.
3. Камолиддин Зухритдинович Зияев. Метод определения транспортной интенсивности в городских условиях 2022/9. Том №264.-С.111-114
4. K Ziyaev The Appeal is at the Center of Youth Issues. // Academic Journal of Digital Economics and Stability, 2021 Том №6.-С.-36-38
5. K.Z. Ziyayev -Method of quantitative research of navoi city on the basis of choice of traffic flow. // The Scientific Journal of Vehicles and Roads, 2021 **Том №2**.-С 27-36
6. К.З.Зияев. Сравнительная характеристика методов оценки стандартизованного ездового цикла. // Universum: технические науки, 2020 №3-1 (72) .-С68-70
7. К.З. Зияев . Методика сравнительной оценки легковых автомобилей в городских условиях с применением информационных технологий. // Технические науки. теория и практика, 2017 .-С. 29-39
8. А.А. Мухитдинов, К.З. Зияев. Анализ режима работы двигателя легкового автомобиля в городских условиях движения. // эволюция современной науки, 2016.-С..24-28