



SHAXAR ICHIDA VA SHAXAR ATROFIDA JAMOAT
TRANSPORTIDA YO'LOVCHI TASHISH

Xalimov Javohirbek Abdusamat o'g'li

*Andijon Davlat Texnika Instituti
Avtomobilsozlik va Transport kafedrasi
assistent o'qituvchisi*

E-mail: javohirhalimov97@gmail.com

Tel: +998972724646

Olimov Ulug'bek Dilshodjon o'g'li

*Andijon Davlat Texnika Instituti
Transport va logistika yo'nalishi 2-kurs talabasi
Tel: +998901513065*

Isroiljonov Izzatbek Ihtiyorjon o'g'li

*Andijon Davlat Texnika Instituti
Transport va logistika yo'nalishi 2-kurs talabasi
Tel: +998933850083*

Annotatsiya: *Transport tarmog'ini shahar hududlarida oqilona taqsimlash va turli xildagi shahar transportlari orasida yo'lovchilar tashishni muvofiqlashtirishda yo'nalishlarni iloji boricha yo'lovchilar qatnovi uchun zarur bo'lgan vaqtni tejash, ya'ni uni minimal bo'lishi, harakat muntazamligi va tekisligini hisobga olib, yo'nalish larning to'g'ri chiziqli bo'lishiga erishish lozim. Bunday talablarning bajarilishi uchun harakatni eng qisqa yo'nalish buyicha (amalda mavjud yo'l va ko'chalarni hisobga olib), aholi zich yashaydigan va markazni chetki tumanlar bilan birlashtiruvchi hamda turli xil, tutashuvchi yo'nalishlar tashkil etish tavsiya etiladi.*

Kalit so'zlar: *yo'nalish, transport, avtobus, yo'lovchi.*

Avtobuslar harakatini tashkil etishda bir qator o'zaro bog'liq ekspluatasion-texnik shartsharoitlar hisobga olinishi zarur. Bular qatoriga quyidagilar kiradi:



avtobuslar tarmog'ining joylashuvi (konfiguratsiyasi); marshrutlar yo'nalishi va xarakteri; yo'l va bekatlarning o'tkaza olish xususiyatlari; harakat tezligi va intervallari; avtobusning to'lganlik darajasi va yo'l davomida yo'lovchilarning almashinuvi. Bu shartlarning barchasi shahar planirovkasi (ayniqsa, yo'l kommunikatsiyalari joylashuvi) va uning xarakteri, aholi mavzalarining joylashuvi, yo'lovchilar oqimining ayrim transport uzellarida joylashganligi va shu kabilarga bog'liqdir. Tashish muntazamligi marshrutdagi ma'lum sonli avtobuslar harakati muntazamligini talab etadi. Bunga esa harakat intervalining aniq bajarilishi (U) va unga mos chastota (R) ga rioya etish orqali erishiladi.

Harakat chastotasi deyilganda marshrutdagi biror joydan bir soatda bir tomonga o'tgan avtobuslar soni tushuniladi. Marshrutning biror bo'lagida yoki kunning ayrim soatlarida yo'lovchilar oqimining o'zgarishiga mos ravishda avtobuslarning harakat chastotasi o'zgartiriladi. Harakat chastotasi marshrutdagi yo'lovchilar zichligi (bir soat ichida tashiluvchi yo'lovchilar soni) ga, yo'lovchilar almashuvi koeffitsientiga va avtobus sig'imiga bog'liqdir. "Tashish cho'qqisi" paytigato'g'ri keluvchi harakat chastotasini hisoblashda "tashish cho'qqisi" soatlariga to'g'ri keluvchi o'rtacha yo'lovchilar zichligi, boshqa paytlar uchun esa "tashish cho'qqisi"dan boshqa payt (soatlar)dagi o'rtacha yo'lovchilar zichligi hisobga olinishi lozim. Shahar marshrutlaridagi harakat chastotasi odatda soatiga 12-15 avtobusdan, ayrim marshrutlarda esa 4-5 avtobusdan iborat bo'ladi.

Yo'lovchilar zichligi quvvati katta bo'lgan marshrutlarga ertalabki va kechki "tashish cho'qqisi" soatlarida kamida 15 ta avtobus chiqarilishi lozim. Harakat intervali harakat chastotasiga bog'liq bo'lib, u ma'lum joy (bekatdan) navbatdagi avtobus qancha vaqt oralig'ida avtobus o'tishini bildiradi ($U=60/Ya$) va minutda o'lchanadi. Harakat intervallari shahar marshrutlarida, odatda, 4-6 minutni va kamdan-kam qollarda 12-15 minutni tashkil etadi.

Avtobuslar harakatini muntazam tashkil etish uchun ularning harakat jadvallari va grafiklari bo'lishi zarur. Harakat grafigi har bir marshrut uchun alohida tuziladi. Bunday grafiklarni tuzishda marshrut, avtobus va haydovchilarning ish rejimlari asos qilib olinadi. Harakat fafiklarini belgilashda sutka ichi soatlarida, hafta



kunlarida va yil fasllarida yo'lovchilar oqimining o'zgarishini hisobga olish zarur. Bir guruh marshrutlar uchun harakat grafigini tuzishda, marshrutlar har birining xarakteri alohida hisobga olinadi. Bunda turli marshrutlardagi yo'lovchilar zichligi o'zgarishi hisobga olinib, bir marshrutdan boshqasiga ayrim mikdordagi avtobuslarni o'tkazish imkoniyatlari ko'rsatilgan bo'lishi kerak. Bunday o'tkazishlarda, avtobuslar kamaytirilayotgan marshrutdagi yo'lovchilar tashish ishi jiddiy susaymaydigan bo'lishi nazarda tutilishi lozim. Bundan tashqari, tejamkorlik nuqtai nazaridan, o'tkaziluvchi avtobuslar bo'sh (nolinchi) qatnovining belgilangan me'yordan ortib ketmasligiga ham e'tibor berilishi lozim. Harakat grafigi asosida harakat jadvali tuziladi.

Tuzilgan jadvallar esa aholiga eng yaxshi xizmat ko'rsatish bilan birga avtobusdan oqilona foydalanishni ham hisobga olgan bo'lishi zarur. Jadvalda oxirgi punktlardan jo'nash va ularga kelish hamda yo'lovchilar oqim ko'p bo'lgan uzellardan o'tish vaqtlari ko'rsatilgan bo'ladi. Bunday jadvallarni tuzishda sutka soatlari ichida ekspluatasion harakat tezliklarini turlicha belgilash maqsadga muvofiq, chunki yo'llarning yuklanganligi, avtobuslarni to'lganligi va boshqa shart-sharoitlar kun davomida o'zgarib turadi.

Shahar atrofidagi yo'lovchilarni tashishni tashkil etish shaharni unga yondosh qishloq tumanlari hamda mehnatkashlarning ommaviy dam olish joylari bilan har kuni va muntazam ravishda bog'lashdan iborat bo'lib yo'lovchilar oqimi nisbiy barqarorligi, peregonlarning shahardagidan kattaligi, texnik harakat tezligi hamda avtobus to'lish darajasining nisbatan kattaligi, sutka ichida 16-18 soat harakatlanishi, yo'l shart-sharoitlariga bog'liklik bilan xarakterlidir. Shahar atrofidagi yo'lovchilar oqim shahar hududiga yondosh aholi yashash punktlari xarakteri (ishchi va dala posyolkalari, jamoa xo'jaliklari, ularda yashovchilar mikdori), shaharda joylashgan ishlab-chiqarish korxonalari, savdo tashkilotlari, bozor va boshqa madaniy va ma'muriy tashkilotlarga bo'lgan masofa hamda mavsumiy o'zgarishlar bilan bog'liqdir.

Shahar atrofi aholisi qishloq va ishchi posyolkalaridagi doimiy yashovchilar hamda ularga dam olish uchun kelgan vaqtincha yashovchilarga bo'linadi. Shunga



ko'ra, shahar atrofida yo'lovchilar oqimi doimiy yashovchilar uchun barqaror xarakterga ega bo'lsa, vaqtincha yashovchi aholi uchun o'zgaruvchan bo'ladi. Keyingi yillarda shahar atrofi aholisi shaharda yashovchi, ammo qishloqda yerni ijaraga olib, dala mehnatini bajaruvchilar hisobiga anchagina ko'paygan. Qishloq joylarda doimiy yashovchi aholigaxos yo'lovchilar oqimi sutka soatlari ichida anchagina notekisdir; vaqtincha qishloqjoylarga keluvchilar esa bu notekislikni yanada kuchaytiradi va bayram oldi kechki soatlarda, bayram va haftaning birinchi kunlari ertalabki soatlardagi harakatda "tashish cho'qqi" lari hosil bo'lishiga sababchi bo'ladi

Ko'rsatilgan xususiyatlarga ko'ra yo'lovchilar oqimining o'zgarib turishi shahar atrofida ishlovchi avtobuslar sonini mavsumga, hafta kunlari va sutka soatlariga qarab o'zgartirishni talab etadi. Shuning uchun ham harakat grafiklari tuzishda yuqorida keltirilgan xususiyatlar hisobga olinishi zarur. Shahar atrofi avtobus marshrutlarining so'nggi bekati shahar atrofida biror aholi punkti (posyolka) markaziga yaqinroq joyda, ikkinchi so'nggi bekati esa shahar yo'lovchi marshrutlari tarmog'ining kattaroq punkti atrofida yoki shahar jamoat transportining biror turi bilan shaharga kiraverishda tutashgan bo'lishi lozim. Shahar atrofi maxsus avtobus marshrutlari shahardagi biror katta savdo markazi va dehqon bozoriga tutashgan bo'lishi lozim. Shahar atrofi avtobus marshrutlaridan shahar hududi ichidagi qatnovlarda foydalanmaslik maqsadida, shahardan chiquvchi birinchi bekatdan boshlab marshrutni tarif uchastkalariga bo'linadi. Shahar atrofi marshrutlaridagi peregonlar, yuqorida aytilganidek, qishloq aholi punktlari yoki posyolka markazlararo masofada belgilanadi. Shahar atrofi avtobus marshrutlaridagi yo'lovchilar almashuvi nisbatan kichik (1,3-2,0, shahardagi tashishlarda esa 3-8 atrofida)ligini hisobga olib, magistral harakatdan uzoqdagi marshrut bekatlari ni yo'lovchilar talabiga binoan belgilash maqsadga muvofikdir. Qishloq (posyolka)ning doimiy aholisi uchun avtobus sig'imidan foydalanish koeffisienti yil bo'yi barqaror xarakterga ega bo'lsa ham, bu ko'rsatgich sutka soatlari ichida anchagina o'zgarib turadi.



Avtobus harakatining aloqa va ekspluatasion tezligi shahar atrofi marshrutlarida shaharlardagiga nisbatan ancha katta bo'ladi. Yo'l sharoitlari qulay bo'lgan joylarda avtobus qarakatining ekspluatasion tezligi uning texnik tezligiga yaqinlashadi. Lekin shuni ham eslatmoq lozimki, shaqar atrofi marshrutlarining turli uchastkalaridagi harakat tezliklari ham turlichadir. Shahar marshrutlaridagi tezliklar yo'l qarakat qoidasiga binoan cheklangan bo'ladi, qishloq aholi yashash joylarida aholiga nisbatan harakat xavfsizligi talabiga binoan, yo'l yoqasida qurilish bo'lmagan joylarda esa faqat harakat xavfsizligi qoidasiga binoan cheklangan bo'ladi. Harakat tezliklari o'rtasidagi bunday fark/utp, avtobus oqim tezligiga, harakat grafigi va jadvaliga ta'sir etib, ayni marshrutdagi yo'lovchilar oqimini o'zlashtirish uchun zarur bo'lgan avtobuslar sonida aks etadi. Shahar atrofida yo'lovchilar tashishni tashkil etishda yo'lovchilarning bagajlarini tashishning ahamiyati ham kattadir.

Ayniqsa, bu dala hovlida dam olib keluvchi vaqtinchalik yo'lovchilarga (dam oluvchilarga va yerni ijaraga oluvchilarga) tegishlidir. Shahar atrofi avtobus marshrutlarining so'nggi to'xtov joylari yo'lovchilarga xizmat ko'rsatish, harakatni boshqarish va nazoratga olish, avtobuslarga texnik xizmat ko'rsatish hamda avtobus brigadalarining dam olishi uchun maxsus xona va jihozlarga ega bo'lishi lozim.

FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR

Ikromov N. et al. Analysis of transport and its cargo processes //E3S Web of Conferences. – EDP Sciences, 2024. – T. 548. – C. 03021.

Abdusamat o'g'li H. J. et al. MAINTENANCE AND REPAIR OF CARS RUNNING ON LIQUEFIED AND COMPRESSED GAS //ОБРАЗОВАНИЕ НАУКА И ИННОВАЦИОННЫЕ ИДЕИ В МИРЕ. – 2024. – Т. 36. – №. 5. – С. 181-184.

Yuldashev A., Abdumuminova N., Xalimov J. ПОВЫШЕНИЕ КРИТЕРИИ ОЦЕНКИ ЗНАНИЙ СТУДЕНТА ОБЪЕКТИВНО С НАУЧНЫМИ ИССЛЕДОВАНИЯМИ //Точная наука. – 2018. – №. 26. – С. 113-115.

Abdusamat Y., Nigora A., Javohir X. ПОВЫШЕНИЕ КРИТЕРИИ ОЦЕНКИ ЗНАНИЙ СТУДЕНТА ОБЪЕКТИВНО С НАУЧНЫМИ ИССЛЕДОВАНИЯМИ INCREASING ASSESSMENT CRITERIA OF THE STUDENT KNOWLEDGE OBJECTIVELY WITH SCIENTIFIC RESEARCH //Журнал выпускается



ежемесячно, публикует статьи по естественным наукам. Подробнее на [www. t.](http://www.t.)
– Т. 2. – С. 118.

Abdusamat o'g'li H. J. et al. ORGANIZATION OF QUALITY TRANSPORT SERVICE TO THE POPULATION. – 2024.

Abdusamat o'g'li H. J. STUDY THE THEORETICAL BASIS OF ANY CHANGES THAT CAN OCCUR IN THE FREE AND FORCED VIBRATION OF AUTOMOTIVE PARTS MATERIALS //Новости образования: исследование в XXI веке. – 2023. – Т. 2. – №. 14. – С. 108-111.

Abdusamat o'g'li H. J. et al. SIFATLI YUK TASHISHNI TASHKIL QILISH VA UNING SAMARADORLIK KO 'RSATRKICHLARINI OSHIRISH. SANOAT YUKLARINI TASHISH //ОБРАЗОВАНИЕ НАУКА И ИННОВАЦИОННЫЕ ИДЕИ В МИРЕ. – 2024. – Т. 36. – №. 5. – С. 185-189.

Abdusamat o'g'li H. J. et al. YUKLARNI TASHISH, YUK XOSIL QILUVCHI VA YUK ISTE'MOL QILUVCHI JOYLAR. – 2024.**9.Хўжаев Б А**
АВТОМОБИЛЛАРДА ЮК ВА ПАССАЖИРЛАРНИ ТАШИШ
АСОСЛАРИ