

**YO'LOVCHI AVTOBUSLARIDA TASHISH TIZIMINI  
TAKOMILLASHTIRISH BO'YICHA TAVSIYALAR**

*Abduxamitova Iroda Oybek qizi, talaba,  
Avazbek Muxtoraliyev Xasanboy o'g'li, talaba,  
Tursunpo'latov Umidjon Ma'rufjon o'g'li, stajyor-o'qituvchi,  
Tuxtabayev Mirzoxid Axmadjanovich, dots,  
Namangan davlat texnika universiteti*

**Abstract:** The article examines the impact of the area on the overall economic development of the area by studying the level of development of the street and road network to improve the efficiency of urban passenger traffic. At the same time, it was tried to assess the impact of the expansion of the road network on the socio-economic stability of the country. The study examined how traffic congestion affects the activities of road users and the increase in the level of motorization.

**Keywords:** traffic, car, passenger, efficiency, road network, transportation.

Jamoatchilik yo'lovchi transporti bu mamlakat iqtisodiyotini rivojlantirishning muhim omili hisoblanadi. Ammo agar shaharda korxonalar, savdo markazlari, turli xizmat ko'rsatish joylarining hududdagi joylashuv zichligi past darajada bo'lsa, unda shaxsiy transportni ahamiyati oshadi. Aksincha, agar mazkur zichlik yuqori darajada bo'lsa, unda jamoatchilik yo'lovchi transportini qo'llash yuqori iqtisodiy samaradorlikni ta'minlaydi [1,2].

Yo'lovchilar aylanmasi deyilganda bajarilish lozim bo'lgan ish hajmi yoki yo'lovchilar tashish bo'yicha bajarilgan transport ishi tushuniladi. Yo'lovchilar aylanmasi ko'rsatgichi bajarilgan yo'lovchi kilometrlarda o'lchanadi. Bajarilgan yo'lovchi aylanmasi miqdori aholining serqatnovligi (yil davomida bir yashovchiga to'g'ri keluvchi transportdagi qatnovilar soni) va yo'lovchilar qatnovining o'rtacha masofa miqdoriga bog'likdir. Aholining serqatnovligiga shaharning planirovkasi (joylashuvi) ko'lami, aholining asosiy yo'lovchilar hosil

bo'luvchi va yo'lovchilar qatnovi magistrallariga nisbatan joylashuvi xarakteriga, transport shahobchalarining rivojlanganlik darajasiga, harakatning muntazamligi, kira haqi miqdori va boshqalar bilan bog'likdir. Yo'lovchilar aylanmasining o'z qonuniyatlari bor va ularni yo'lovchilar tashishni to'g'ri tashkil etish hamda aholi talablarini to'la qondirish maqsadida doimo o'rganilib turilishi lozim [3–5].

Shahar kichik tumanlari yoki yirik transport uzellaridagi katta passajirlar oqimi passajir yo'llari yoki marshrutlarini tashkil etish asosi bo'lib, ular birgalikda shahar transport tarmog'ini tashkil etadi. Mavjud yirik shaharlarda passajirlarga xizmat qiluvchi shahar transporti turlari (metro, tramvay, trolleybus va avtobus) ichida eng ko'p tarqalgani avtobus transportidir. Passajirlar tashuvchi transportlarning u yoki bu turini qo'llash, eng avvalo, uning tashish xususiyati, boshlang'ich kapital xarajatlar miqdori va tashish tannarxiga bog'liqdir. Yirik shaharlarda passajirlar tashish transportining barcha turlaridan foydalanish maqsadga muvofiq bo'ladi. Texnik-ekspluatatsion ko'rsatkichlariga ko'ra passajirlar transporti har qaysi turining eng oqilona ishlatilish joylari bor. Juda katta quvvatli passajirlar oqimi mavjud bo'lganida, ayniqsa, markaziy joylarda yer usti transporti ishini yengillashtirishda metroning xizmati beqiyosdir; metroning bir yo'nalishi soatiga 50-60 ming kishilik passajirlar oqimiga xizmat qila oladi [4,5]. Tramvay muhim ahamiyatli, katta quvvatli passajirlar oqimiga xizmat qiladi; metro yo'nalishining davomi sifatida shahar tumanlarini shahar atrofi bilan bog'lashda ko'pincha tramvaydan foydalaniladi. Bir tramvay yo'li, undagi vagonlar soniga ko'ra, soatiga 15-18 ming passajirlarga xizmat qila oladi. Sutkasiga kamida 5 minglik passajirlar oqimi bo'lgandagina tramvay yo'llarini ko'rish maqsadga muvofiqdir. Trolleybus passajirlar oqimi kam bo'lmagan hollarda tramvayni shaharning asosiy yo'nalishlarida almashtirishda hamda shaharni uning atrofi bilan birlashtirishda qo'llaniladi; bir trolleybus yo'li soatiga 5-9 minglik passajirlar oqimiga xizmat etishi mumkin.

Yo'lovchining manziliga yetib borish vaqtini ratsionallashtirish uchun unga ta'sir etuvchi barcha omillarni, ya'ni, yo'lovchining uyidan bekatgacha yetib olishga sarflaydigan, bekatda transportni kutishga sarflaydigan, transportda

qatnovga sarflaydigan, boshqa transportga qayta o'tirishga sarflaydigan, bekatdan tushgandan manziliga yetib olish uchun sarflaydigan vaqtlari va ularga ta'sir etuvchi parametrlarni alohida-alohida tadqiqot qilish lozim.

Yo'nalishlardagi avtobuslarning tashishi mumkin bo'lgan yo'lovchilar hajmi bilan haqiqiy yo'lovchilar hajmi o'rtasida tafovut bo'lishi, ularni oraliq bekatlarda qolib ketishiga yoki aksincha bo'lsa, avtobuslarning samarasiz ishlashiga olib keladi. Tashishlarni tashkil etishda yo'nalishlardagi avtobuslarning tashishi mumkin bo'lgan yo'lovchilar hajmi bilan haqiqiy yo'lovchilar hajmi orasida farq qanchalik katta bo'lsa, yo'lovchilarning o'zgaruvchanligi yanada ortishiga sabab bo'ladi. Buning uchun yo'nalishlarda tashish uchun talab qanchaligini bilish lozim bo'ladi.

#### **References:**

1. Аббасов, А. Усовершенствование дорожной инфраструктуры в городе Намангана / А. Аббасов, У. Мамиров; науч. рук. М. Тухтабаев // Развитие логистики и управления цепями поставок: материалы III Международной научно-практической студенческой конференции в Белорусском национальном техническом университете. – Минск: БНТУ, 2023. – С. 332-337.
2. Солиев Х. и др. Организация скоростных пассажирских маршрутов //Естественнаучный журнал «Точная наука. – 2022. – No. 129. – С. 9-11.
3. Rakhimberdiyevich N. A. et al. Prevention of traffic jam at the intersection of I. Karimov and Kosonsoy streets on the Ferg mother ring road // Mechanics and technology. – 2022. – T. 3. – No. 8. – С. 113-119.
4. [www.stat.uz](http://www.stat.uz)
5. [www.namstat.uz](http://www.namstat.uz)