



SHAHAR HUDUDLAR YO'NALISHLARIDA BEKATLARIDA TO'XTASH REJALASHTIRISH VA LOYIHALASH YO'LOVCHI TASHISH TRANSPORTINING HOZIRGI HOLATI VA MUAMMOLARI.

Esonboyev Behzodbek Murodjon o'g'li

Andijon mashinasozlik instituti stajyor-o'qituvchisi

behzodbek9711@mail.ru

+998941010919

Ismoilov Suhrob Farhod o'g'li

Andijon mashinasozlik instituti

Yo'l harakatini tashkil etish yo'nalishi

K33-20 guruh talabasi

ARTICLE INFO

Received: 26th January 2024

Accepted: 26th January 2024

Online: 26th January 2024

KALIT SO'ZLAR

shahar transporti,
modellash, passajir,
transport, logistika, dispatcher,
matematik model, mobil punkt.

ANNOTATSIYA

Ushbu maqolada shahar transportini rejalashtirishda shaharning transport tizimini rivojlantirishning texnik darajasini asoslash masalalari yoritilgan. Shahar rivojlanishining tahlili shuni ko'rsatadiki, ularning hududlari va aloqa vositalarining kattaligi o'rtasida transport tarmoqlari hamda transport oqimlari o'rtasida eng yaqin munosabatlar mavjudligi keltirib o'tilgan.

Yo'lovchi tashuvchi shahar transport xizmatining xalqaro norma va standartlari hamda yo'riqnomalariga bo'lgan ehtiyoj bir tomondan, mavjud xizmatlar darajasini saqlab qolishi va yaxshilashi bilan bog'liq bo'lsa, boshqa tomondan, ular ko'pincha transport korxonalariga fiskal bosim manbai bo'lib hisoblanadi. Xizmat ko'rsatish me'yorlari, shuningdek, transport xizmatining samaradorligi va uni oshirishga qaratilgan har qanday baholash ishlari bilan bog'liq. Ushbu chora-tadbirlar qanchalik ko'p bo'lsa, taklif qilinishi mumkin bo'lgan transport xizmat darajasi shunchalik yuqori bo'ladi.

Toshkent shahrida avtobus yo'nalishlari tarmog'i an'anaviy ravishda markazlashgan erlardan foydalanishga xizmat qilish uchun ishlab chiqilgan, shu bilan birga shahar tobora markazlashtirilmagan bo'lib qolgan. Shahar atrofi va shahar tashqarisidagi kirib keladigan aholi tufayli, shaxsiy avtomobilga munosib muqobilini ta'minlaydigan transport xizmati darajasini ta'minlash qiyinlashmoqda. Ushbu muammoni avtobuslarning ish vaqti davomida qatnovlar soni va xizmat ko'rsatish chastotasini oshirish orqali hal qilish mumkin, bu esa ekspluatatsion xarajatlarning oshishiga olib keladi va aholiga xizmat ko'rsatuvchi korxonaning foydasini kamaytiradi. Korxonalar o'zlarining cheklangan byudjetlari va mavjud avtobus saroylarini hisobga olgan holda ma'lum bir foyda olishni maqsad qilishadi, shu bilan birga yo'lovchilar odatda yuqori sifatli xizmat va minimal qatnovga sarflash vaqtini kutishadi.

Yer osti va usti transport yo'nalishlari ko'pincha yo'nalishli avtobuslar ish jadvali bilan muvofiqlashmagan hamda samarali bog'lanmagan. Shahar markaziy ko'chalaridagi yo'nalishlarda yo'lovchilar oqimining o'zgarishi hisobga olinmagan. Ko'pgina holatlarda avtobus yo'nalishlari bir-birini takrorlaydi. Shahar kengayishidagi ko'plab o'zgarishlar ko'pincha qisqa muddat ichida yangi ko'p qavatli binolar, aholi massivlar paydo bo'lishi va yangi inshootlarni qurish bilan bog'liq bo'lib, yo'nalishlar tarmog'iga, shu jumladan shahar ko'chalarida harakatni tashkil qilishni o'zgartirish zarurligini ko'rsatmoqda. Shaharning markaziy ko'chalarida yo'l harakati oqimini ko'pligi sababli, shahar aglomeratsiyalarida uzun yo'nalishli avtobus xizmati ishonchligi qoniqarli emasligi, transport infratuzilmasining qoniqarsiz holati va kunning tig'iz paytlari avtotransport tirbandligining o'zgaruvchanligi ta'siridagi jiddiy muammolar kuzatilmoqda. Mavjud yo'nalishlarda yo'lovchilar oqimini, aholi harakatchanligini har tomonlama o'rganish va tizimli boshqarishni taqozo etmoqda.

Shaharda yo'lovchilar tashishni tashkil yetishning asosiy kamchiliklaridan yo'lovchi tashuvchilarning o'z ishlariga motivatsiyasining yo'qligi tufayli sifatsiz va samarasiz ishlashi, yo'nalishlarning rentable emasligi, harakatlanuvchi tarkibni yangilash imkoniyatining yetishmovchiligi, mulkchilikning turli shakllardagi tashuvchilar ishlarini muvofiqlashtirish imkoniyatining yo'qligi va boshqa infratuzilmaning umumiy ahvolini yaxshi deb bo'lmaydi. Jamoat transporti harakat tarkibi zamonaviy, ekologik toza avtobuslar, jumladan elektrobuslar bilan yangilanadi.

Qaror bilan Toshkent shahar jamoat transporti tizimini 2025 yilgacha rivojlantirish konsepsiyasi tasdiqlandi. Jamoat transportini 2025 yilgacha rivojlantirishning maqsadli ko'rsatkichlari doirasida:

- yo'lovchi tashishlar hajmida jamoat transportining ulushi 21 foizdan 43 foizga oshiriladi;
- jamoat transportida kunlik yo'lovchi tashish hajmi 2,7 million yo'lovchiga yetkaziladi;
- jamoat transportining harakatlanishidagi oraliq vaqti ikki barobarga kamaytiriladi;

1 063 ta avtobus, 673 ta elektrobus xarid qilinadi.

2023 yil 1 yanvardan "bosib o'tilgan yo'l", "yo'lovchi oqimi" va "sifat" mezonlari bo'yicha moliyalashtirishning yangi tizimi joriy etiladi.

Shahar jamoat transportida ishonchsiz xizmat ko'rsatish, transport xizmatining jozibadorligini sezilarli darajada pasaytirishga asosiy sabablaridan biri ekanligi ma'lum bo'ldi. Tadqiqot doirasida yo'lovchilarning oraliq bekatlarda kutishiga sarflagan vaqti bo'yicha so'rovnomalar o'tkazildi. Jamoat transporti yo'nalishlar tarmog'ini samarali tashkil etish, yaxshilash hamda jozibadorligini oshirish kabi tadqiqot ishlarni talab etadi.

Bu orqali shahar aholisiga ko'proq jamoat transportidan foydalanishi uchun qulay sharoitlar yaratib berish hamda shahar transportini ommalashtirish va shaxsiy avtotransport vositalaridan foydalanishni kamaytirish, voz kechish

uchun qulay shart-sharoitlarniyaratish zaruratini keltirib chiqarmoqda. Shahar ko'chalarida avtotransport tirbandligi yuqori bo'lgan sharoitda yo'nalishli jamoat transportining turli xizmatlarini tashkil etish, yo'lovchilar oqimi o'zgarishiga mos ishonchli va samarali xizmatlarni rejalashtirish, yo'nalishlar tarmog'ini takomillashtirish, shuningdek, har bir yo'nalishda samarali ishlaydigan transport xizmat ko'rsatish zaruratini hisobga olgan holda joriy so'zlab borishni taqozo etmoqda.

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. Avtomobil yo'llarida harakat xavfsizligini tashkil etish bugungi kundagi muhim muammolardan biriga aylanib bormoqda. SHahar passajir transporti boshqarishni dispetcherlashtirish nuqtai nazaridan fazoviy taqsimlangan ob'ektlar sinfiga kiradi bularni qo'llashda odatiy modellashtirish va optimallashtirish matematik metodlarini tadqiqot qilish bilan cheklanadi. Bu hammasi servis komponentlarini faol qo'shish bilan ma'lumotli kompyuter tizimini integrallashgan doirasida ilmiy-asoslangan metodika va zamonaviy matematik apparatlarni talab qiladi. Servis komponentlari dispetcherlik boshqarish tizimida boshqarish qarorlarini qabul qilishda transportlarni o'zaro ta'sirini ta'minlaydi. Mahalliy va xorijiy tajribalar shuni ko'rsatdiki, katta shaharlarni transportini samarali faoliyat yuritishini oshirishni dolzarb muammolari matematik modellar va kompyuterli modellashtirishni qo'llab rejalashtirish jarayonlarini avtomatlashtirish va optimallashtirish lozim. Bu muammoni juda ham murakaabligi transport tizimini ko'p funktsiyaliligi, rejalashtirish va boshqarishni markazlashmaganligi, o'rganilayotgan jarayonlarni dinamik va ehtimollik xarakteri, boshqarish ob'ektini faolligi, bular ko'psonli psixologik va ijtimoiy-iqtisodiy omillarni hisobga olishni talab qiladi.

Xulosa: Ko'rilayotgan muammoni dolzarbligini o'ziga xosligi shundan iboratki, transport tizimini faoliyat ko'rsatishini har xil yo'nalishlarini tadqiqot qilish bilan bir-biriga bog'liq bo'lmagan holda boshqarishni tashkil qilish, yo'l harakatini xavfsizligi taminlash, yuk va passajir tashishni rejalashtirish, yo'llarni loyihalash va transport shaharsozligi mutaxassislari shug'ullanishadi. Bu bir qator mustaqil transport fani va transport tarmog'i yo'nalishini tashkil qilishga olib keladi, ular har xil tizimchalar topshiriqlarni mustaqil bajarguncha faoliyat ko'rstaishlari mumkin. Shunday qilib, transport jarayonlarini rejalashtirish va avtomatlashtirish har qanday topshirig'ini yechimini topish uchun butunlay transport tizimini faoliyat ko'rstaishini xarakterini aniqlovchi o'zaro bog'liq omillarni qo'llash lozim bo'ladi. Bundan tashqari texnologik, har xillik va eksperimentlarni nazariy ishlab chiqishda qaytarishlar mavjud.

Foydalanilgan adabiyotlar ro'yxati

1. Aleksander Sladkowski. Intelligent transport systems-problems and perspectives. Springer.-2016. – 307 ps.
2. Barbara Flugge. Smart mobility – connecting everyone. 2017.
3. Esonboyev, B., G'ulomova, Z., & G'ulomov, I. (2023). SHISHA ISHLAB CHIQRISH VA UNI KLASIFIKATSIYASI. Yangi O'zbekiston talabalari axborotnomasi, 1(2), 9-15.
4. 4.Nazirov Nodirbek. (2023). ANDIJON VILOYATI SHAHRIXON TUMANIDA JOYLASHGAN AVTOSHOXBEKATDAGI AVTOBUSLAR VA MIKROAVTOBUSLAR FAOLIYATIDA GPS-NAZORATI MARKAZINI TASHKIL ETISH ORQALI FAOLIYATINI TAKOLADI. TA'LIMDAGI ZAMONAVIY MUAMMOLAR VA ULARNING ILMIY YECHLARI , 1 (1), 175-182. <https://esiconf.com/index.php/mpe/article/view/102> dan olindi
5. Esonboyev, B., & Saidahmedov , R. (2023). INTELLECTUAL DIAGNOSIS OF THE TECHNIL STATE OF DIRECTIONAL TAXIS. International Conference On Higher Education Teaching, 1(1), 80–85. Retrieved
6. Murodjon o'g'li, E. B. (2023). YONILG 'I QUYISH SHOXOBCHALARINI FAOLIYATINI INTELLEKTUAL TIZIM ASOSIDA AVTOMATLASHTIRISHNI TASHKIL ETISH YO 'LLARI. MODERN PROBLEMS IN EDUCATION AND THEIR SCIENTIFIC SOLUTIONS, 1(1), 161-167.