

## YIRIK SHAHARLARDA TRANSPORT MUAMMOLARINI HAL ETISHDA XORIJIY TAJRIBALAR

**R. M. Achildiyev**

Toshkent davlat transport universiteti katta o'qituvchisi

**D. Otabekova**

Toshkent davlat transport universiteti magistranti

### ANNOTATSIYA

Maqolada sohaga oid zamonaviy tadqiqotlar asosida shahar transport tizimi bilan bog'liq muammolarni bartaraf qilishga qaratilgan bir necha yechimlar keltirilgan.

**Kalit so'zlar:** urbanizatsiya, shahar, transport, jamoat transporti, tirbanlik, ko'cha, yo'l, yechim.

### ABSTRACT

The article discusses some of the developments of the problems associated with the urban transport system, based on the results of modern research in this area.

**Keywords:** urbanization, city, transport, public transport, congestion, street, road, decision.

### KIRISH

Urbanizatsiya jarayonining jadallashuvi, megapolis shaharlarning ko'payishi, aholi sonining o'sishi natijasida jamoat transportiga bo'lgan talab va ehtiyoj yil sayin oshib bormoqda. Bu esa, o'z navbatida, jamoat transporti xizmati sifatini oshirish, madaniyatini yuksaltirish, uni bugungi davr va sharoitga moslashtirishni taqozo etmoqda. Prezidentimiz soha mutasaddilari oldiga jamoat transportini tubdan isloh etish, mamlakatimizning tuman va shaharlarida jamoat transportini rivojlantirish, hududlarning unga bo'lgan ehtiyojini qondirish, transport infratuzilmasini tashkil etish, transport-logistika masalalariga ilmiy jihatdan yondashish, xususan, xorijiy tajribani o'rganish, sohaga zamonaviy kadrlarni tayyorlash va jalb etish vazifalarini qo'ydi.

Shaharlarning farovonligi ko'p jihatdan yo'l infratuzilmasi bilan chambarchas bog'liq. Havo musaffoligini ta'minlash, o'z navbatida transport vositalaridan chiqayotgan zararli gazlardan xolos bo'lishni taqozo etadi.

Ma'lumotlarga qaraganda, bir soatlik yo'l tirbandligi natijasida avtomobillar 25 tonnadan ziyod yoqilg'i sarflar ekan, shuningdek, atmosferaga qanchdan-qancha zararli gazlar chiqaradi, yoqilg'i isrof bo'ladi, eng muhimi, odamlar qimmatli vaqtini yo'qotadi. Bu esa shahrimiz yo'llarini yanada kengaytirish, yangi yo'l va ko'priklar qurishni talab etadi.

Samarqand nafaqat mamlakatimizda, balki Markaziy Osiyo mintaqasidagi yirik shaharlardan biri hisoblanadi. Dovrug'i yeti iqlimga mashhur, qadimiy va Hamish navqiron shahrimizdagi har bir o'zgarish, yaratilayotgan imkoniyatlar muhim ahamiyat kasb etadi.

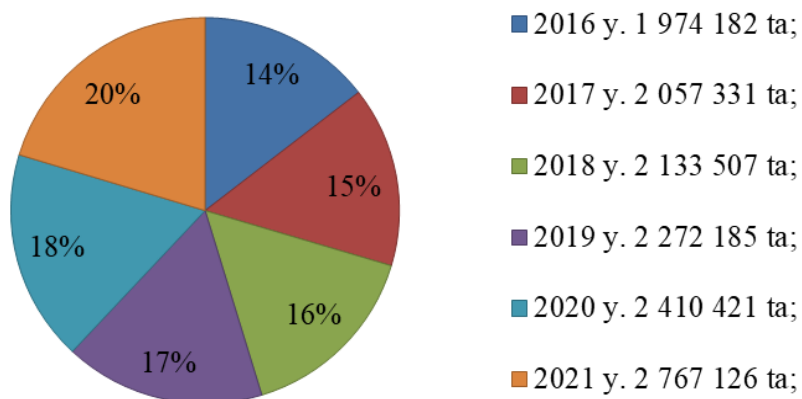
Negaki, Samarqand o'zidagi tarixiy-madaniy osori-atiqalari, iqtisodiy salohiyati bilan hamisha xorijlik mehmonlarning diqqat-e'tiborini tortib kelmoqda.

Shuning uchun ham viloyatimizda, uning markazi bo'lmish shahrimizda aholi hamda chet ellik sayyohlar uchun jamoat transporti xizmati ko'rsatishni tubdan takomillashtirish bugungi kun talabidir.

## ADABIYOTLAR TAHLILI VA METODOLOGIYA

Davlat statistika qo'mitasi ma'lumotlariga ko'ra 2022 yilning 1 yanvar holatiga respublikamizda jismoniy shaxslarga tegishli jami engil avtomobillar soni 3 million 51 ming 734 tani tashkil etmoqda.

So'nggi 5 yilda aholiga tegishli bo'lgan jami avtotransport vositalari soni.



Yillar kesimida jismoniy shaxslarga tegishli bo'lgan yengil avtomobillar soni (2022 yil 1 yanvar holati bo'yicha).

Hududlar kesimida tahlil, qilganda jismoniy shaxslarga tegishli yengil avtomobillar soni Samarqanda viloyatida 366 608 donani tashkil etib, Toshkent shahridan keyin ikkinchi o'rinda turibdi.

Jismoniy shaxslarga tegishli yengil avtomobillar soni o'tgan yilning mos davri bilan solishtirganda 284 608 ta, yoki 14.5 foizga oshgan.

Davlat statistika qo'mitasining uy xo'jaliklari tanlanma kuzatuvlari ma'lumotlariga ko'ra, 2022 yilning 1 yanvar O'zbekiston Respublikasida har 1000 nafar doimiy aholiga o'rtacha 87 ta yengil avtomobil to'g'ri kelmoqda.

Davlat statistika qo'mitasi ma'lumotlariga ko'ra bu ko'rsatkich o'tgan yillar davomida 100 ta uy xo'jaligiga to'g'ri keladigan yengil avtomobillar soni 2010 yilda 21 ta, 2015 yilda 42 ta, 2020 yilda 48 donani tashkil etgan.

Ushbu ma'lumotlardan ko'rinib turibdiki transport vositalarining soni yildan-yilga sezilarli darajaga ko'payib bormoqda va bu o'z navbatida shahar aholisi nafaqat ishga borish va qaytish vaqtida, balki kunning boshqa paytlarida ham tirbandlik, jamoat transportining sifatsiz xizmati, behuda vaqt sarfi kabi bir qator muammolarga duch kelmoqda.

Quyida sohaga oid zamonaviy tadqiqotlar asosida shahar transport tizimi bilan bog'liq muammolarni bartaraf qilishga qaratilgan bir necha yechimlar keltirilmoqda.

Transport tizimi – zamonaviy dunyo harakatlanish tizimining ajralmas qismidir. Bu tizimning eng asosiy elementi – insonlardir. Mavjud sharoitda insonsiz transportni tasavvur qilib bo'lmagani kabi yo'lovchilarni hisobga olmay turib, transport tizimini rejalashtirish ham mumkin emas.

Tan olish kerak, bugun nafaqat Samarqand shahri, balki respublikamiz-ning deyarli barcha viloyatlaridagi transport tizimining ahvoli qoniqarli emas.

Ayniqsa, shaxsiy avtomobillar soni va aholi soni tobora ortib borayotgani bois transport masalasi Samarqand shahrining eng og'riqli muammolaridan biriga aylanib ulgurdi. So'nggi 10 yilda shaharda avtomobillar soni ikki baravardan ziyodroqqa oshgani, boz ustiga, jamoat transporti yo'nalish tarmoqlari 2000-yillarida tuzilgani, ammo shu vaqtga qadar mukammal tarzda qayta ko'rib chiqilmagani, oqibatda shahar jamoat transporti tizimida jiddiy muammolar yig'ilib qolgani mavjud vaziyatni tobora murakkablashtirmoqda.



Bu esa masala yuzasidan jiddiy bosh qotirish lozimligini taqozo etmoqda. Xo'sh, nima qilmoq kerak?

**Velosiped yo'laklari va piyodalar uchun qulayliklar yaratish.**

Ekologik toza transport turlaridan biri, shubhasiz,



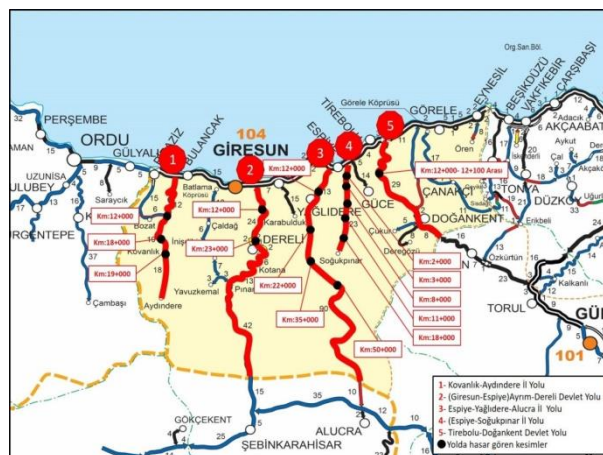
velosipedlardir. Ammo aksar xorijiy mamlakatlarda velosipeddan foydalanish amaliyoti va buning uchun zaruriy shart-sharoitlarni yaratish ancha yillar avval boshlangan bo'lsa-da, mamlakatimizda bu boradagi ishlarga asosan so'nggi yillarda e'tibor qaratila boshladi. Ammo bu e'tibor hali etarli emas. Chunki istirohat bog'lari, ayrim anhor va kanal sohillari, ba'zi hududlardagi yo'laklarni istisno qilganda, shahar-ning qolgan aksar hududlarida bunday yo'llar va maydonlarni uchratish qiyin.

Ta'kidlash joizki, velosiped yo'laklari tarmog'ini butun shahar bo'ylab kengaytirish trafik yukini kamaytirish nuqtayi nazaridan ham muhim ahamiyatga ega.

Piyodalar xavfsizligini ta'minlash maqsadida joriy etilishi kerak bo'lgan tizimlardan biri – piyoda tugmalari tizimidir. Bu tizim, odatda, chorrahalarda, piyodalar o'tish joylarining chorrahasiz kirish va chiqish joylarida doimiy yoki kunning ma'lum vaqtlarida piyodalarning xavfsiz o'tishini ta'minlash maqsadida o'rnatiladi. Albatta, chorrahalarining signalizatsiya tizimini transport zichligi va undan foydalanish nisbatiga ko'ra joriy etish kerak.

### Muqobil yo'llarni ko'paytirish.

Tirbandliklarning eng asosiy sabablaridan biri muqobil yo'llar mavjud emasligidir. Avtomobillar shaharning eng gavjum nuqtalariga muqobil marshrutlar orqali kela olishi va hududni yana alternativ yo'nalishlarda tark eta olishi lozim. Bu – transport muhandisligi tomonidan tavsiya qilinadigan echimlardan biri. Qolaversa, falokat va



urush paytlarida shahar aholisi to'planadigan favqulodda vaziyatlar hududi va bu

hududlarga olib boruvchi muqobil yo'llar shaharning bosh rejasida hisobga olinishi kerak.

**Yo'llarni kengaytirish va estakadalar qurish.** Tor va keyinchalik toraygan yo'llar, shuningdek, chorrahalar eng yuqori



darajadagi tirbandlik kuzatiluvchi joylardir. Ayniqsa, ma'lum bir nuqtadan keyin qatorlarining soni kamayib, torayib boruvchi yo'llarda tirbandlik yuzaga kelishi muqarrar. Shuning uchun yo'l rejalarini tuzishda mana shunday tor og'izli yo'llardan iloji boricha qochishga urinilgani ma'qul.

Asosiy yo'llarimizning avtomobil zichligini ko'tara oladigan darajada keng emasligi ham yana bir muammodir. Bunday tor yo'llarda ko'rilishi lozim bo'lgan muhim ehtiyot choralaridan biri – transport vositalari yo'l chetiga qo'yib ketilishining oldini olish va buni nazorat qilishdir.

Chorahalarimizning turli yo'nalishlardan keladigan avtomobillar oqimiga javob bera olmasligi ham jiddiy noqulaylik tug'diradi. Shu bois, chorahalarga yerosti yo'llari yoki estakada (transport vositalari va piyodalar uchun mo'ljallangan yo'llar yer sirtidan ma'lum balandlikda o'tkaziladigan inshoot; ko'pri) qurish orqali turli marshrutlardagi avtomobil yo'llari kesishishining oldini olish mumkin.

### **Avtomobillar turar joylarini ko'paytirish. Park and Ride tizimini qo'llash.**

Katta shaharlarda, xususan, Samarqand shahrida avtotransportlar soni ko'payishi avtomobil to'xtash joylarining ortishi bilan parallel emas. Tabiiyki, «stoyanka»larning etarli emasligi yo'llarda noqonuniy to'xtab turish holatlari ko'payishiga olib keladi. Bu holat o'z navbatida, transport bilan bog'liq muammolar yanada murakkablashishiga sabab bo'ladi.

Aksar mamlakatlarda, masalan, Angliyada, shuningdek, Turkiyaning Istanbul shahrida Park and Ride tizimi orqali bu muammoga echim topishga va bu bilan odamlarni jamoat transportiga yo'naltirishga alohida e'tibor qaratiladi. Park and Ride tizimiga ko'ra, shahar markaziga mashinada boradigan insonlar avtomobillarini jamoat transporti stansiyalarida joylashgan bepul yoki chegirmali



avtoturargohlarda qoldirib, yo'lning qolgan qismini jamoat transportida davom ettirishadi. Albatta, bu tizimdan foydalanish orqali yo'llardagi tirbandlikni kamaytirish mumkin.

Qolaversa, ko'p qavatli yoki yerosti avtoturargohlar inshootlarni barpo etish, shuningdek, yangi turar joylarda

avtoturargohlar qurilishini majburiy holga keltirish mavjud ehtiyojlarni qondirish bilan bir qatorda kelgusida avtotransportlar sonining ko'payishiga javob beruvchi infratuzilma yaratilishi uchun asos bo'ladi.

### **Jamoat transportini rivojlantirish.**

Bu – eng og'riqli nuqtalarimizdan biri. Bu borada shahrimizdagi umumiy manzaraning naqadar ayanchli ekanini so'nggi paytlarda ijtimoiy tarmoqlarda tarqalayotgan video va suratlardan ham payqash qiyin emas.



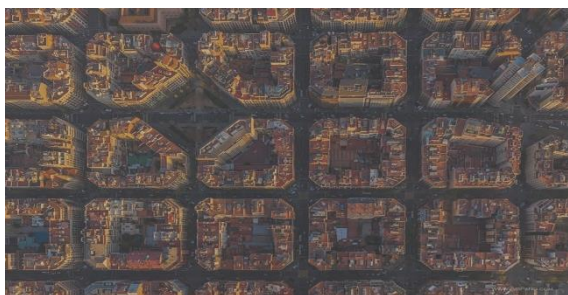
Yo'llar tirbandligidagi asosiy «ulush»ni shaxsiy transport vositalari tashkil qiladi. Buning oldini olish yo'llaridan biri – jamoat transporti sonini ko'paytirish va jamoat transportidan foydalanish foizini orttirishdir.

Bu jarayonda, albatta, aholining mentaliteti, o'ziga xosligi kabi ba'zi omillar hisobga olinishi lozim. Masalan, ijtimoiy odatlar o'rganilgan bir tadqiqotda jamoat transportini afzal ko'rish sabablari orasida quyidagi parametrlar oldingi planga chiqishi aytiladi:

- avtobus yo'nalishida narx;
- mikroavtobus yo'nalishida chiqish va tushish nuqtasi orasidagi yaqinlik;
- temir yo'l transportida tezlik va narx;
- taksida tezlik va qulaylik.

Jamoat transporti bilan bog'liq muammolarni kamaytirishda quyidagilarni amalga oshirish muhim o'rin tutadi:

- jamoat transporti sonini ko'paytirish;
- jamoat transporti vositalarini eng gavjum soatlar – ishga borish va ishdan qaytish vaqtida ko'paytirish;
- temir yo'l transporti, xususan, tramvay liniyalarini jamoat transporti etarli bo'lmagan hududlarga qadar uzaytirish;



- shaharning ichki avtobus yo'nalishlarini, ularning qatnov oraliqlarini va masofalarini aholining zichlik darajasi va ehtiyojiga ko'ra qaytadan rejalashtirib chiqish.

### **Shahar ichida turli markazlarni tashkil etish.**

Yagona markazli shaharlarda aholining katta qismi ish, uy, jamoat ishlari, transport almashinuvi kabi bir qator sabablar tufayli markaz tomon oqadi. Bunday vaziyatda shahar markazi odamlar va transport vositalarining jiddiy bosimi ostida qoladi. Shaharning bosh rejasi tuzilayotganda ushbu bosimni kamaytirish maqsadida boshqa hududlarda ham barcha turdagi qulayliklarga ega, davlat muassasalari, yangi binolar, oliy o'quv yurtlari va shu kabilarni o'zida jamlagan kichik markazlarni yaratish va shu orqali shahar markazidagi tirbandlikni kamaytirib, shaharni ko'p markazli hududga aylantirish mumkin.

### **Yo'llarni yangi uy-joylarga muvofiq tartibga solish.**

Ayniqsa, keyingi yillarda ko'p qavatli, o'z ijtimoiy ob'ektlariga ega bo'lgan hashamatli uy-joylar qurilishi natijasida shahrimizning qiyofa-tuzilishi tubdan o'zgarib bormoqda.

### **XULOSA**

Aytish lozimki, bu uy-joy loyihalari katta zichlikni hisobga olmagan holda rejalashtirilgan, kelajak tugul bugunoq tirbandlikdan tobora bo'g'ilib borayotgan yo'llarimizga jiddiy avtomobil yuklanishini tug'diradi. Shu bois shahar infratuzilmasi erdan rejali foydalanishni muvofiqlashtirgan tarzda ishlab chiqilishi kerak. Agar shaharni rejalashtirishda uzoq istiqbolni o'ylagan holda yangi yo'llar qurilishiga, talabga javob bermaydigan yo'llarni qayta ko'rib chiqishga e'tibor qaratilsa, muammolarni hal qilish mumkin.

Muxtasar aytganda, jamoat transportini rivojlantirish keng qamrovli masala bo'lib, u bir vaqtning o'zida ham ilmiy, ham amaliy jihatdan yondashuvni talab etadi.

### **REFERENCES**

1. SHNQ 2.07.01-03\* "Shaharsozlik. Shahar va qishloq aholi punktlari hududlarini rivojlantirish va qurilishini rejalashtirish" / O'zbekiston Respublikasi Davlat Arxitektura va qurilish qo'mitasi – Toshkent, 2009-177 b.
2. SHNQ 3.06.03-08 "Avtomobil yo'llari" O'zbekiston Respublikasi Qurilish vazirligi T. 2021 y.130 b.