



CHORRAHALARDA TRANSPORT VOSITALARINING TIRBANDLIGINI O'RGANISH VA TAHLIL QILISH

Xalimjonov Elmurod Xalilbek o'g'li

Andijon Mashinasozlik Instituti

“Transport vositalari muhandisligi” kafedrası

stajyor o'qituvchisi

Valiyev Jamshidbek G'anijon o'g'li

Andijon Mashinasozlik Instituti

Transport va Logistika fakulteti “Avtomobil servisi”

yo'nalishi 4-kurs talabasi

Ilmiy raxbar: E.X.Xalimjonov

KIRISH. Avtomobil yo'llarida harakat xavfsizligini tashkil etish bugungi kundagi muhim muammolardan biriga aylanib bormoqda. Avtomobilning atrof-muhitga yetkazadigan zararlari miqdori kundan-kunga oshib bormoqda, eng asosiysi esa, yo'llarda sodir etilayotgan yo'l-transport hodisalari natijasida ko'plab insonlarning jabr ko'rishlari va hayotdan ko'z yumishlaridir. Yo'l-transport hodisalarining oldini olish uchun ko'rilayotgan qator tadbirlarga qaramasdan ularning miqdorlarini kamayishiga erishib bo'lmayapti. Bu esa, yo'l harakati xavfsizligi muammolariga o'ta jiddiy yondashish zarur ekanligini mutaxassislar oldiga vazifa qilib qo'ymoqda. Harakat xavfsizligini ta'minlash uchun unga ilmiy yondashish, uning barcha serqirra jarayonlarini tahlil etish zarur. Buning uchun yo'l harakati xavfsizligi bo'yicha mutaxassislar yo'l harakatining asosiy ko'rsatkichlarini, yo'llardagi sharoitlarining transport oqimlarining harakatlariga qanday ta'sir ko'rsatishlarini, transport oqimlarini boshqarishning texnik vositalari orqali yo'l harakatini boshqarish bo'yicha bilimlarga ega bo'lishlari zarur [1-3].

ASOSIY QISM. Transport oqimining zichligi oshgan sari transport vositalari oraliq masofasining kamayishi, tezlikning pasayishi, haydovchilarning psixologik ish rejimining qiyinlashishi umumiy yo'l harakatining noqulayligiga olib keladi. Eng katta transport oqimining zichligi transport vositalarining to'xtab qolish holatida kuzatiladi.

Transport oqimining zichligini quyidagicha baholash mumkin

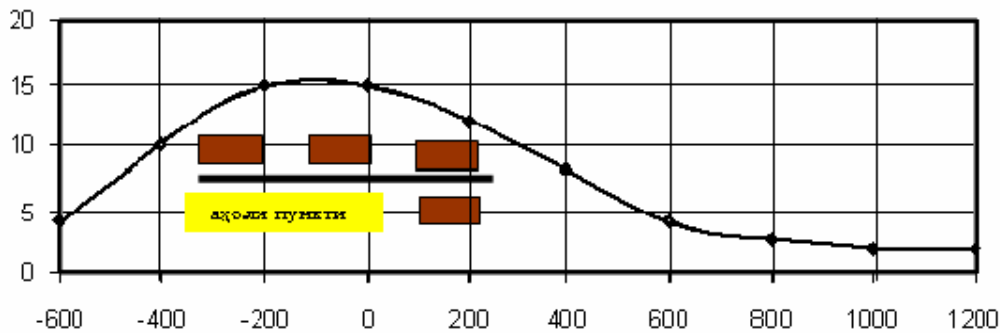
$$q = \frac{N}{V} \text{ avt/km; } (1)$$



bu yerda: N – bittapolosadagiharakatmiqdori, avt/soat, V – transport oqiminingtezligi, km/soat.

Bu ko`rsatkich harakat miqdori “ N ” va yo`l sharoiti o`zgarishiga bog`liq, chunki yuqorida aytib o`tganimizdek, “ N ” ko`rsatkichi o`zgaruvchan. Masalan, “ q ” aholi punktiga yaqinlashishda quyidagicha o`zgaradi (1-rasm).

1-rasm. Transport oqimi zichligining aholi punkti yaqinida o`zgarishi.



Keltirilgan (1) formuladagi biror-bir ikki ko`rsatkich ma`lum bo`lsa, uchinchi ko`rsatkichni topish oson. Transport oqimining harakat tartibini kuzatishda bunday bog`lanish qulaylik beradi. Yo`l bo`laklari yoki umuman yo`l bo`yicha transport oqimining holatini tavsiflashda zichlik ko`rsatkichi orqali baholash ob`yektiv natija beradi. Zichlikni bilgan holda “harakat miqdori-zichlik” grafigini qurish mumkin (2-rasm), uning yordamida esa yo`l bo`lagining o`tkazish qobiliyati va harakat tezligi aniqlanadi.[4-6]

Transport oqimining zichligini aerofotos`emka yoki yo`lning yon tarafidan baland joydan kinos`emka qilish orqali aniqlanadi.

Yo`lning o`tkazish qobiliyati - vaqt birligi ichida yo`lning ma`lum kesimidan o`tkazishi mumkin bo`lgan avtomobillar soni, u avt/soatda yoki avt/sutkada aniqlanadi. Yo`lning o`tkazish qobiliyati harakat tezligiga va harakatni tashkil etishga ko`p jihatdan bog`liq.

O`tkazish qobiliyatini quyidagi turlarga ajratish mumkin:

- **maksimal nazariy o`tkazish qobiliyati** – yengil turdagi avtomobillarni qulay yo`l sharoitidan ideallashtirilgan tartibda o`tkazishi mumkin bo`lgan soni. Uni transport oqimining dinamik formulasi yordamida aniqlanadi;[7-9]

- **amaliy o`tkazish qobiliyati** - qulay ob-havo sharoitida aniq yo`l bo`lagidan ma`lum harakat tartibiga ko`ra avtomobillarni maksimal o`tkazish mumkin bo`lgan soni.

Avtomobil yo`lning maksimal nazariy o`tkazish qobiliyati quyidagi empirik formula orqali aniqlanadi:



$$P = \frac{1000 \cdot V}{L_d} \quad \text{avt/soat}; \quad (2)$$

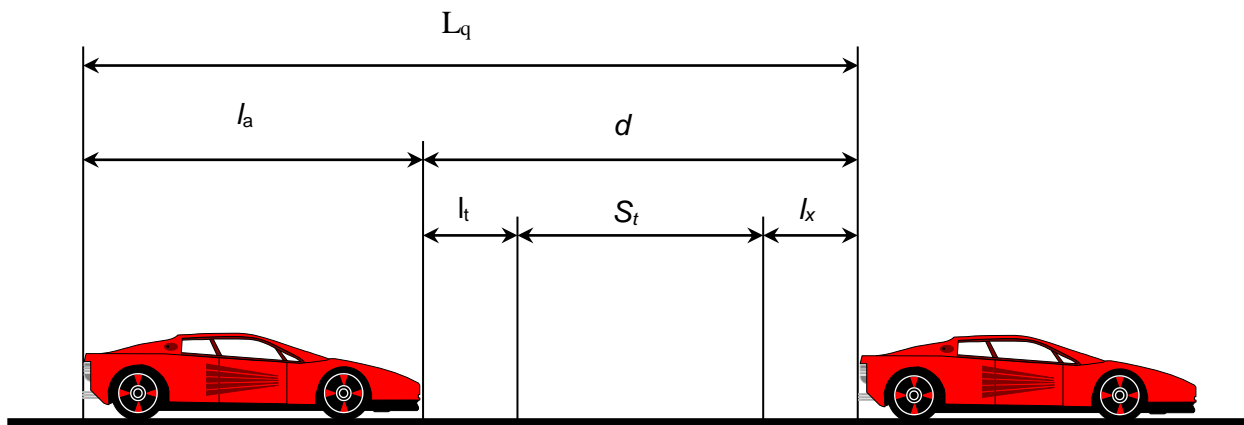
bu yerda: V - tasmada harakatlanayotgan avtomobillarning tezligi, km/soat; L_d - avtomobillarning dinamik gabariti, m.

Dinamik gabaritni quyidagi formula yordamida aniqlanadi.

$$L_d = l_a + l_t + S_t + l_x \quad \text{m}; \quad (3)$$

bu yerda: l_a - avtomobilning statik uzunligi; l_t - haydovchining reaksiya vaqtida o'tadigan masofasi; S_t - avtomobilning tormoz yo'li; l_x - xavfsizlik masofasi; d - xavfsizlik oralig'i.

Avtomobillarning dinamik gabaritini tashkil etuvchilar 2.8-rasmda ko'rsatilgan.



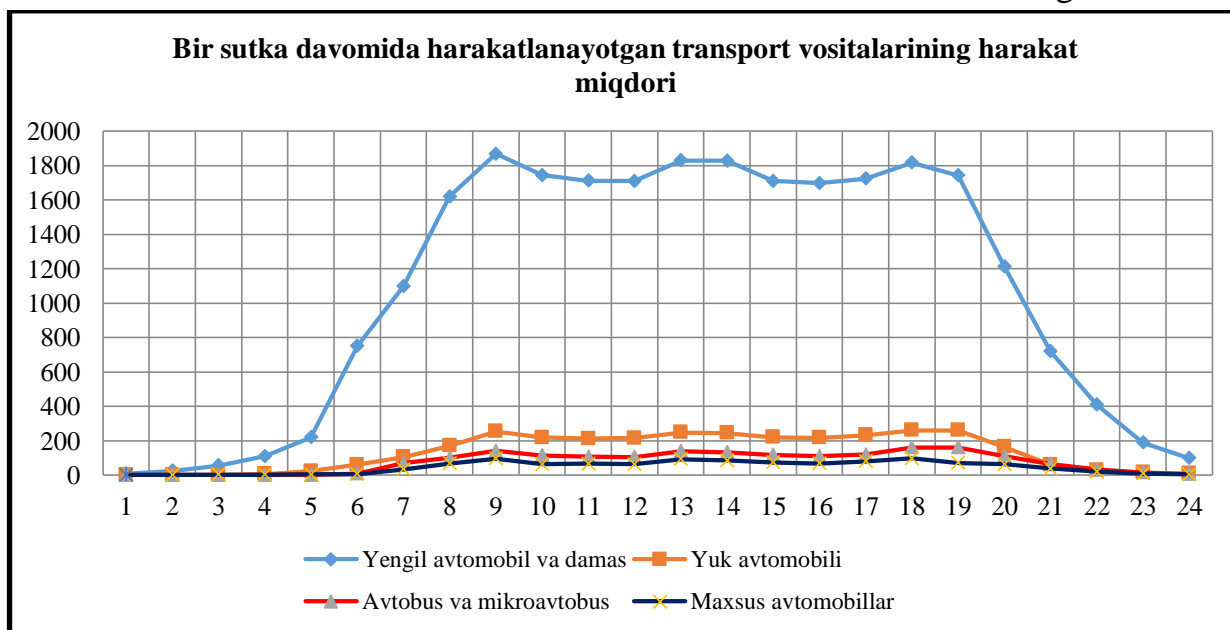
2-rasm. Avtomobillarning dinamik gabariti.

NATIJARLAR. Amaliyot paytida 2022 yillarda shahardaharakat jadalligi, piyodalarning harakat miqdori, transport vositalarining harakat miqdorlari o'rganilib chiqildi. Harakatlanayotgan piyodalar, piyoda bolalarning yo'l belgisiga amal qilmasdan harakatlanishi, haydovchilarning mast xolatda transport vositasini boshqarishi, yo'llarda tartibsiz harakatlanayotgan transport vositalarining haydovchilari va piyodalari kuzatildi. Bundan tashqari transport vositalari haydovchilarining tartibsiz harakatlanishi, yo'l belgi chiziqlariga va yo'l belgilariga amal qilmasliklari kuzatilgan bo'lsa, piyodalarning yo'l harakati qoidalariga amal qilmasliklari kuzatildi, tungi vaqtda haydovchilarning transport vositalarining yoritish asboblari to'g'ri foydalanmaganligi oqibati natijada tumanda ko'plab yo'l transport hodisalari uchrab kelmoqda.[10-13]



1-diagrammadan ko`rinib turibdiki sutkaning kunduzgi vaqtlarida harakat miqdori yuqori ko`rsatkichga ega bo`lmoqda, tungi vaqtlarda esa harakat miqdori ancha past ko`rsatkichlarga ega bo`lmoqda.

1-diagramma.



XULOSA: Shahar chorrahalarida transport vositalarining tirbandligini kamaytirish maqsadida shaharda keskin ishlar olib borish maqsadga muvofiq bo`lar edi. Masalan, kasb hunar maktablari, litseylar, maktablar, maktabgacha ta`lim muassasalari va mahalla fuqarolik yig`inlarida yo`l harakati xavfsizligi bo`linmalari hodimlari tomonidan “Yo`l harakati qoidalari”, “Piyodalarning harakat madaniyati” va “Haydovchilarning etiketi” mavzularida davra suxbatlari, seminarlar, amaliy mashg`ulotlar va targ`ibot va tashviqot ishlari kabilardir. Kuzatilgan natijalarga ko`ra quyidagi o`zgarishlarni kiritishni tavsiya etamiz:

- Shahar ko`chalarining gavjum joylariga kuzatuv kameralari o`rnatish, tezlikni aniqlovchi fotokamera radardan o`rnatish maqsadga muvofiq bo`lar edi;

- Shahardapiyodalar o`tish joyi qolib piyodalar xoxlagan yerlaridan harakatlanib kelmoqda. Natijada piyodalar va piyoda bollar ishtirokida yo`l transport hodisalari ro`y bermoqda, buni oldini olish maqsadida 5.16.1, 5.16.2-piyodalar o`tish joyida belgilangan piyodalar o`tish joylari tayyorlash va piyodalar o`tish ko`rsatilgan yo`l belgisini va yo`l belgi chizig`i o`rnatilishi hamda piyodalarning tirband harakatlanish joylariga yer osti yoki yer usti piyodalar o`tish yo`llari qurish kerak;

- Tirband ko`chalarning tartibsolish choralarini ko`rib tavsiyalarberish;



- barcha maktabgacha ta'lim muassasasi, maktab, kasb hunar maktablar va litseylari hamda mahalla fuqarolari yig'inlarida targ'ibot va tashviqot ishlari olib borish kerak, bundan tashqari viloyat ommaviy axborot vositalarida, televideniylarida YHXB hodimlari tomonidan maxsus ko'rsatuv va uchrashuvlarni muntazam tashqil qilishni ta'minlash kerak;

- Yuqoridagilarga haydovchilar, piyodalar va piyoda bolalar amal qilishsa baxtsiz hodisalarni oldini olgan bo'lamiz.

Foydalanilgan adabiyotlar:

1. Melikuziev, A., Xalimjonov, E., Qobuljonov, M., & Rasulov, S. (2022). IMPROVING THE PERFORMANCE OF THE FUEL INJECTION SYSTEM. *Development and innovations in science*, 1(14), 10-14.

2. Axror Gr, [23.09.2023 9:34] Bakirov L. Y., Soliyev A. F. TRANSPORT VA PIYODALAR HARAKAT OQIMINING JADALLIGI VA TARKIBINING O'ZGARISHI // *Journal of new century innovations*. – 2023. – T. 25. – №. 3. – С. 53-55.

3. Axror Gr, [23.09.2023 9:34] Soliyev A., Raximbek X. TRANSPORT VOSITALARI KONSTRUKTIV XAVFSIZLIK TIZIMLARINI JORIY ETISHNING TASHKILY VA HUQUQIY ASOSLARI TAXLILI

4. Икромов, Н. А. (2021). ИССЛЕДОВАНИЯ ФИЗИКО-МЕХАНИЧЕСКИХ СВОЙСТВ РАДИАЦИОННО МОДИФИЦИРОВАННЫХ ЭПОКСИДНЫХ КОМПОЗИЦИЙ И ПОКРЫТИЙ НА ИХ ОСНОВЕ. Главный редактор: Ахметов Сайранбек Махсутович, д-р техн. наук; Заместитель главного редактора: Ахмеднабиев Расул Магомедович, канд. техн. наук; Члены редакционной коллегии, 59.

5. Икромов, Н. А., & Жалолова, З. Х. (2022). Исследования адгезионная прочность полимерных покрытий обработанных в магнитном поле. SO'NGI ILMIY TADQIQOTLAR NAZARIYASI, 1(4), 58-62.

6. Mamasoliyev B., Melikuziev A., Sotvoldiyev O. Research of Factors Affecting the Cylinder-Porshen Group Work Process // *Texas Journal of Engineering and Technology*. – 2022. – T. 7. – С. 8-12.

7. ELMUROD XALIMJONOV, [24.08.2023 11:11]

Melikuziev A. et al. IMPROVING THE PERFORMANCE OF THE FUEL INJECTION SYSTEM // *Development and innovations in science*. – 2022. – T. 1. – №. 14. – С. 10-14.



8. Sh.A. Temirov., «Enhanced mechanical transmission drives agricultural machinery» “International Journal of Innavaions in Engineering Resarsch and Technology – ISTC – 2K20” www.ijert.org. Vol. 29, No. 9s, (2020), pp. 5870-5875.

9. Sh.A. Temirov, N.N. Mirzayev., «Basic Types of Mechanical Transmissions and Their Application» “International Journal of Advanced Research in Science, Engineering and Technology” Vol. 6, Issue 10 , October 2019, pp. 11136-11140.

10. Karimovna M. D. AVTOMOBILSOZLIKDA YONILG'I MUAMMOLARINI O'RGANISH //Journal of new century innovations. – 2022. – Т. 10. – №. 2. – С. 27-34.

11. Muqimova D., Nurdinov M. COMPLIANCE WITH RESPONSIBILITY AND WORK REGIMES OF DRIVERS IN LEGAL REGULATORY DOCUMENTS DUE TO ACCIDENTS IN THE TRANSPORTATION OF INTERNATIONAL GOODS BY TRUCKS //Theoretical aspects in the formation of pedagogical sciences. – 2022. – Т. 1. – №. 2. – С. 15-25.

12. Мукимова Д. К. ОБОСНОВАНИЕ ШИРИНЫ МЕЖДУСЛЕДИЯ ДИСКОВ КАТКОВ КОМБИНИРОВАННОЙ МАШИНЫ //European research: innovation in science, education and technology. – 2020. – С. 13-16.

13. Muqimova D. et al. LOCATION AND DEVELOPMENT OF THE MAIN NETWORKS OF WORLD TRANSPORT //Theoretical aspects in the formation of pedagogical sciences. – 2022. – Т. 1. – №. 4. – С. 279-284.