



SHAHAR MARKAZIY KO'CHALARIDA TO'XTASH VA TO'XTAB TURISH JOYLARIDAGI MUAMOLLARNI HAL QILISH USULLARI

Suyarov Nurali Jovli o'g'li

nuralisuyarov19@gmail.com

Toshkent Davlat Transport Unversiteti

Karimov Ozodjon Uzoqovich

ozod223582@gmail.com

Toshkent Davlat Transport Unversiteti

Annotatsiya: *Maqolada avtomobil yo'llaridagi to'xtash va to'xtab turish joylaridagi yuzaga kelgan muamolarning ekologiyaga tasiri hamda yo'l-transport tizimining samaradorligi va xavfsizligini hisobga olgan holda atrof muhitga salbiy ta'sirini kamaytirish masalasi ko'rib chiqildi. Yo'l-transport tizimlarini tashkil etishda va transport harakati xavfsizligini ta'minlash bo'yicha chora-tadbirlarni ishlab chiqishda atrof-muhitga, yo'llarni o'tkazuvchanligini oshirishga salbiy ta'sirni kamaytirishning mavjud muammolari va usullari tahlil qilindi.*

Kalit so'zlar: *Avtomobil yo'llari, to'xtash, to'xtab turish, avtoturargoh, yo'llarni o'tkazuvchanligi, zararli moddalar, transport oqimlari, transport infratuzilmasi, avtomobil yo'llarini rekonstruksiya qilish, davlat yo'l siyosati, yo'l transport kompleksi, ekologiya va atrof-muhitni muhofaza qilish.*

KIRISH

Shahar markaziy ko'chalarida avtoulavlarni keskin ko'payib borayotganligi sababli to'xtash va to'xtab turish joyi barch transport vositalari haydovchilari uchun katta muammoga aylanib bormoqda. Shuning uchun, avtoulavlarni hamma joyda, shu jumladan avtomobil yo'llarining qatnov qismida, maysazorlarda, o'yin



maydonchalarida, piyodalar yo‘llarida joylashtiriladi. Natijada gullar va o‘tlar o‘rniga buzilgan er bor, chuqur, hattoki piyodalar harakatlanishi uchun tusqinlik yuzaga kelmoqda.

Turar joh dahalarida deraza ostidagi avtoulavlarni chidab bo‘lmas darajada tovushli ishora natijasida aholiga noqulaylik yuzaga keltirmoqda, hamda aholi gavjum joylarda atrof muhitga salbiy ta’sir ko‘rsatmoqda. Bu erda bir narsa bor va avtoulavlarning ko‘payishi natijasida shaharga shu vaqtgacha avtoturargohlar bilan bog‘liq ko‘plab muammolar paydo bo‘ldi. Er osti avtoturargohlar bo‘lmagan ko‘p qavatli binolar tufayli hovlilardagi mashinalar soni qo‘shiladi va avtoturargohlarga bo‘lgan ehtiyoj yanada oshib bormoqda.

Bugungi kunda, aslida, avtomobilsozlik darajasi ancha rivojlanib bormoqda, ammo shuni hisobga olishimiz kerakki avtomobil yo‘llarining kengligi o‘z holicha qolmoqda, bunga sabab avtomobil yo‘llari atrofidagi ko‘p qavatli inshootlar va boshqa bir nechta omillar misol qilib olsak bo‘ladi. Hozirgi vaqitda aholining turmush tarzi yaxshilanib borayotganligi hamda aholini avtotransport vositasiga bo‘lgan extiyoji ortib bormoqda, shundan ko‘rinib turiptiki, avtomobillar endi har bir xonadonda bir nechta avtotransport vositasidan foydalanuvchi bo‘lsa barchasi uchun avtoturargoh mavjud emas shundan xulosa qilib aytishimiz mumkinki yuqorida ko‘rsatib o‘tilgan joylarda yani, bolalar maydonchalari, piyodalar yo‘lkalari, yo‘lning qatnov qisimlarida avtoturargoh sifatida foydalanishimiz mumkin.

Bugungi kunda shahar aholisi umumiy yig‘ilishlarda, bolalar sporti va o‘yin maydonchalarini o‘rnatish, hamda boshqa turar joylardagi maydonlar avtoturargoh sifatida foydalanilmoqda, turar-joy binolarining mahalliy hududida joylashgan shaxsiy transport vositalari va boshqa qulayliklar uchun to‘xtash joyi etarli barcha joylardaham mavjud emas. Lekin Ushbu maqsadlar uchun mahalliy byudjetda ham, boshqaruvchi kompaniyalarning byudjetlarida ham zarur mablag‘lar va er maydoni



topilmaydi. Ushbu masala yuzasidan bir nechta tegishli tashkelotlar, mahalliy hokimyatlar ish olib bormoqda.

Ushbu maqsadga erishish uchun quyidagi vazifalar belgilanadi:

1. Shahar markaziy ko'chalaridagi avtoturargohlar holatini o'rganish va tahlil qiling.
2. Haydovchilardan so'rovnoma o'tkazish.
3. Tavsiyalarni ishlab chiqish.

Mamlakatimizda va chet ellarda avtomobillashtirish darajasini tahlil qilish.

Avtomobillashtirish darajasi-bu har 1000 aholiga to'g'ri keladigan shaxsiy avtomobillar soni. Bizda avtomobillardan foydalanish darajasi juda yuqori, ya'ni ko'pchilik avtomobil egalari kundalik qatnov uchun avtomobillardan foydalanadilar. Rivojlangan mamlakatlarda ko'pchilik avtoulavlardan xarid qilish va shahar tashqarisiga, uzoq masofadagi yo'llarda shaxsiy avtoulavlardan foydalanadi, shahar markazlarida esa jamoat transportidan foydalanadi. Aynan shu narsa rivojlangan mamlakatlarda avtomobillashtirish darajasi biznikidan 2-3 baravar yuqori bo'lsa, tirbandlik 2-3 baravar ko'p emas, balki umuman kamroq ekanligini tushuntiradi. Barcha to'xtash joylari ikkita asosiy turga bo'linadi:

- uyda to'xtash joyi.
- ish va dam olish joylarida to'xtash joyi.

Avtomobil egalari va egalari bo'lmagan vaqtincha egalik qiluvchi shaxslar o'rtasidagi ziddiyatni hal qilishga qaratilgan quyidagi tadbirlarni ko'rib chiqish zarur.

1. To'xtash va to'xtab turish joylarini tartibga solish va to'xtash joylari etishmasligini kamaytirish uchun yangi to'xtash joylarini tashkil qilish to'g'risida qaror qabul qilish kerak.

2. Ko'pincha odamlar yashash joyida yaqin joylashgan xavfsiz avtoturargohga ehtiyojlari yuqori, bunday avtoturargohlar uchun kerak bo'lsa to'lov asosidam tayyor bo'lganlar mavjud. Biroq, bunday to'xtash joylari hamma



joydaham mavjud emas, holatni yaqindan o'rganish uchun mavjud avtoturargohlar haqida ma'lumot (manzil, telefon, maydonlar, soni) to'plash va ularni aholi zichligi joylashuv xaritasidan kelib chiqib belgilash kerak. Keyin bu ularning shaharlar chegaralarida taqsimlanishining bir xilligini baholash va yangi pullik avtoturargohlar uchun joy ajratish imkoniyatlari bilan bog'liq ma'lumotlar sifatida qo'llash mumkin.

3. Aholi yashash joylari o'rnida to'xtash joylari uchun hovli maydonini noqonuniy egallab olishga qarshi kurashish juda qiyin masala. To'g'ri qaror yo'li bilan olish mumki ushbi muammolari quyidagicha: uying har qanday yashovchi ma'muriyatga sudning umumiy hududini noqonuniy egallab olish to'g'risida tegishli vakolatli tashkilotlarga avtoturargohlar etishmasligi to'g'risida ariza yozadi.

4. Shahar markaziy ko'chalarida to'xtash qoidalarini buzganlik ustidan nazoratni oshirish kerak, bu maysazorlarda, piyodalar yo'laklarida, o'yin maydonchalarida va boshqalarda to'xtash joyi yashash muhitining qulayligini keskin kamaytiradigan hovlining qismlari. Maysazorlarda yoki yo'llarda to'xtash joyi nafaqat o'simlik qatlamini yo'q qiladi, balki shahar ekologiyasiga salbiy tasir ko'rsatadi.

Har bir qonunga bo'ysunuvchi fuqaro hozirda maysazorlarda, piyodalar yo'laklarida, o'yin maydonchalarida, yo'llarning qatnov qismida va boshqalarda to'xtash taqiqlangan ushbu qoidabuzarlik uchun haydovchilar ma'muriy javobgarlik borligini bilgan holda, shunga qaramay, ushbu qoidalarga amal qilmayotgan haydovchilar haligacha bir necha yuzlab kuzatilmoqda. Shu sababli, ushbu masalani batafsilroq tushunish uchun shoshilinch ehtiyoj paydo bo'ladi (1-Rasm).



1-Rasm. Tratuorda hamda maysazorlardan avtoturargoh maqsadida foydalanish holati

Belgilangan to‘xtash joylari toifasiga kiradigan avtoturargohlar shahar markaziy hududlarning umumiy soni juda cheklangan, transport vositasining egasi ko‘pincha mashinani qo‘yishi kerak, maysa o‘smaydigan joy, lekin u hatto jarimaga tortilmaydi. Vakolatli advokat mahalliy hudud maysazor emasligini osongina isbotlaydi va qoidabuzar hatto javobgarlikka tortilmaydi.

Yuqorida aytilganlarning barchasini sarhisob qilib, maysazorda to‘xtash bilan bog‘liq masala bo‘yicha yana bir qancha echimlarni ko‘rib chiqishimiz mumkin va bundan tashqari, odatda Toshkent shahri va mintaqalarida qo‘llaniladigan jarimalar bilan ustunlik qiladigan amaliyotdan kengroq foydalanishni tavsiya qilinsa avtomobil egasiga muntazam ogohlantirishlar berish, ogohlantirishlarga qaramasdan qoidalarga amal qilmayotgan haydovchilarga nisbatan O‘zbekiston Respublikasining ma‘muriy javobgarlik to‘g‘risidagi kodeksning 1-qism 128⁶-moddasiga asosan Transport vositalari haydovchilarining to‘xtash yoki to‘xtab



turish qoidalarini buzishi, bazaviy hisoblash miqdorining ikki baravari miqdorida jarima solishga sabab bo‘ladi.

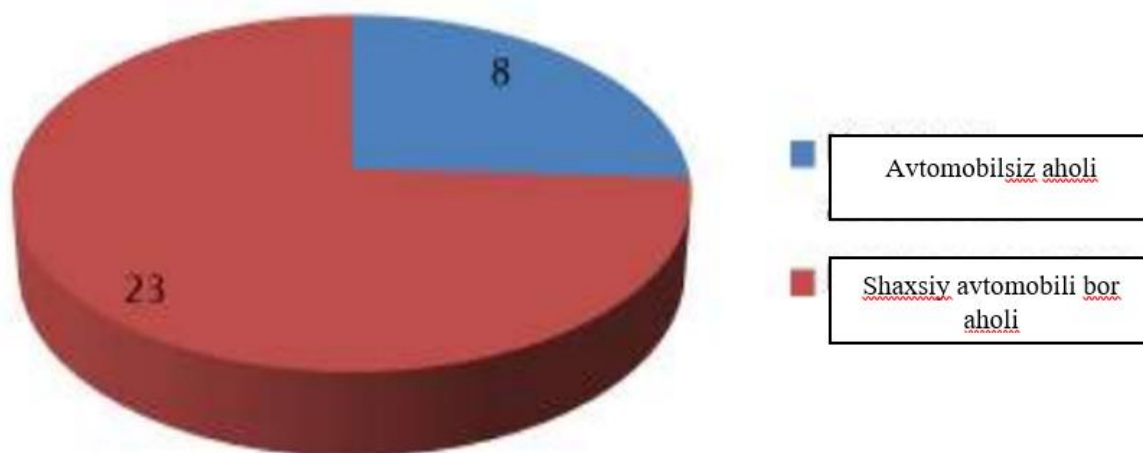
Xorijiy mamlakatlarda to‘xtash joylarini tashkil etish.

Biroq, Evropa mamlakatlarida, AQShda bo‘lgani kabi, Yaponiya, Koreya, Xitoyda ham to‘xtash joyi muammosi mavjud emas. Evropaning yirik shaharlari chekkasida bitta mashinani to‘xtash joyi nisbatan arzon-soatiga 0,7 dan 2,5 evrogacha. Ammo markazda-soatiga besh evrogacha. Shu sababli, avtoullovchilar o‘z mashinalarini to‘xtash joylarida qoldirishni va metroda markazga borishni afzal ko‘rishadi. Frantsiyada ko‘chalarda to‘xtash joyiga faqat maxsus kartalar orqali ruxsat beriladi. Yakshanba kuni shahar ko‘cha to‘xtash joylari bepul. Germaniyada barcha yirik shaharlarda er osti to‘xtash joyi soatiga o‘rtacha ikki evro turadi. Markazda

Myunxen avtoturargohda bir soatlik narx 12 evroga yetishi mumkin. Shuning uchun, ayniqsa, avtoullovchilar u erga bormaydilar. Italiyada pullik to‘xtash joylari yo‘q umuman olganda. Shveysariya va Finlyandiyada ham bepul to‘xtash joylarini topishingiz mumkin. Garchi Evropaga muhojirlar oqimi bilan bog‘liq vaziyatni hisobga olsak ham, tez orada biz to‘xtash joylari bilan vaziyat o‘zgarishini kuzatishimiz mumkin va u erda.

2. Shahar to‘xtash joylari muammolarini hal qilish usullari.

Shahar markaziy ko‘chalarida to‘xtash joylari bilan bog‘liq vaziyatni o‘rganish bo‘yicha bir qator tadqiqotlar, shuningdek, shahar aholisining shahrimizning hovli hududlari holatidan, shahar markaziy ko‘chalaridagi to‘xtash joylari etishmasligi va holati haqida harakat qatnashchilardan qoniqish masalalari bo‘yicha so‘rovnomalar o‘tkazish zarur.



2-Rasm Avtomobil egalari o'rtasida o'tkazilgan so'rov natijalari siklogrammasi

Aholidan o'tkazilgan so'rovnoma natijasida avtoturargoh muammolarini hal qilish quyidagi yo'llar va usullari taklif qilindi:

1. Ko'p qavatli er usti va er osti to'xtash joylari qurilishi.
2. Muammo shahar ma'muriyati darajasida hal qilish.

Muammoni hal qilish yo'llari.

1. Usul to'siqlari va aholi yashash joylarida to'xtab turish joylarini tashkel etish.

Aholi yashash joylaridagi to'xtab turish joylarini to'siq bilan o'ralgan holda jihozlab (taxminan aeroportdagi kabi), faqat shu hududda yashovchi haydovchi shaxsiy kartasini tasdiqlatib to'xtab turish joyidan foydalangandan so'ng kartani topshirib ketishi va yoki o'zi bilan olib ketishi kerak. Bundan tashqari, aholi yashash joyida to'xtash joylari qat'iy bo'lishi kerak cheklangan miqdor va ular shu hududda yashovchi aholi soni hamda aholiga tegishli transport sonidan kelib chiqib belgilab cheklangan bo'lishi kerak (aniqrog'i: ustunlar, belgilar, kartalar soni) aholi hamda transport soniga mos bo'lishi, shuningdek bir necha qo'shimcha to'xtab turish kerak. Bu to'xtash joyi (hovlida, to'siqlar orqasida) quyidagicha to'lanishi kerak: 2 soat - bepul, keyin soatiga o'rtacha 10 000 so'm, albatta, narxni muhokama qilish kerak, ammo u arzon bo'lmasligi kerak, chunki u to'xtash joyini tashkel etish



va oʻrnatish, kuzatuvchining maoshi xarajatlarning qoplashi kerak. Undan tashqari oldindan buyurtma beruvchi doimiy yashamaydigan odamga nisbatan doimiy shu hudud aholisiga chegirma berilishi kerak.

2-Usul. “Avtotransport vositalarining ekologiyaga salbiy tasirini kamaytirish”

Avtomobil yoʻllarida yoʻl harakati qatnashchilari tomonidan atrof-muxitga salbiy taʼsir koʻrsatilayotgan bir qancha holatlarni koʻrishimiz mumkin, bularga bir nechta hollarni misol qilib olsak boʻladi, masalan avtomobili yoʻllari atrofida transport vositasi oynasidan uloqtirilgan chiqindilar, turar joy dahalarida va boshqa yopiq hududlarda uzoq vaqitlar foydalanilmasdan turgan transport vositalarini koʻrishimiz mumkin.

Yuqorida ekologiyaga salbiy taʼsir koʻrsatadigan bir nechta holatlar haqida toʻxtalib oʻtdik, albatta qoidalarga amal qiluvchi yoʻl harakati ishtirokchilarixam yoʻq emas, va shahar markazlarida toʻlov asosida toʻxtash joylarida belgilangan tartibda amalga oshiradilar. Yuqorida aytib oʻtganimizdek, egasiz deb taʼriflanishi mumkin boʻlgan mashinalar soni koʻpi bilan 3% gacha, koʻchalarda va hovlilarda toʻxtab turgan mashinalar maysazorlardan avtoturargoh maqsadida foydalanilmoqda shunga koʻra, bu holat joylarining taxminan 1-2% shahar miqyosida - bu oʻn minglab avtoulavlar hozirda maysazorlarda piyodalar hamda transport vositalarining harakatiga xalal berayotganligin koʻrishimiz mumkin.

Yuqoridagi muammolarni qanday bartaraf etish kerak? Aytaylik, mashina bir necha kun davomida yoʻl chetida toʻxtab turadi yoki yoʻlda toʻsqinlik qiladi, chunki u piyodalar yoki transport vositalari harakatlanishi uchun muljallangan joyda turadi, buga bir marta nazar solgan shaxs tashqi koʻrinishidan, bizning oldimizda tashlab ketilgan mashina yoki endigin toʻxtagani bizga aniq emas.

Avtoturargoh (toʻxtash joyi) qoidalarini buzganlik uchun transport vositasi xususiylashtirilgan avtoturargohlar kengaytirilishi kerak, kengaytirilgan aholi uchun yaxshilangan toʻxtab turish joylari mavjudligiga qaramasdan qoida buzgan mashinaga yoʻl harakat xavfsizlik xizmati chora koʻrishi kerak. Yoʻl harakat



xavfsizlik xizmati mashinani va to‘xtagan joyini suratga oladi, yo‘l harakati xavfsizlik xizmati avtoulov egasiga sodir etilgan qoida buzarligi uchun belgilangan jazo qo‘llanilgandan so‘ng qayta takrorlamasligi haqida ogohlantirishi kerak.

Xulosa va takliflar.

To‘xtab turish joylaridam boshqa texnik tuzilmalar singari, atrof-muhitga tabiiy tizimlar parametrlarining o‘zgarishiga bevosita ta’sir qiladi. Yo‘llardagi tirbandliklar, va ekologik xavfsizlik nuqtai nazaridan eng muhim tarkibiy transport vositalari tomonidan atrof-muxit ifloslanishi, hududlarda kuzatilayotgan asosiy muammolardan biri bo‘lmoqda. Ekologik xavfsizlik avtomobil yo‘llarini rivojlantirishga qaratilgan investitsiyalarning asosiy ko‘rsatkichlaridan biridir. Avtomobil yo‘llarida tuxtab turish joylaridagi muammolarni hal qilish usullarini ishlab chiqish avtomobil yo‘lining muhandislik inshootlari hamda yo‘llarning o‘tkazuvchanligini kamaytiradi.

1. Avtomobil yo‘llari kuzatilayotgan tirbandliklar holati.
2. Yo‘l bo‘yidagi tabiiy muhitning ifloslanish darajasi.
3. Avtomobil yo‘lining texnik holatini avtomobil transportida zararli moddalar chiqarilishiga ta’siri.
4. hududiy va hududiy-transportni rejalashtirishni takomillashtirish.
5. ko‘cha-yo‘l tarmoqlarini rivojlantirish.
6. yo‘llarda tuxtab turish joylarini takomillashtirish;
7. avtoturargohni tashkil etish.

Foydalanilgan adabiyotlar;

1. Галкина А.В. ГОРОДСКИЕ ПАРКОВКИ - СПОСОБЫ РЕШЕНИЯ ПРОБЛЕМЫ 2016 Г.



2. Karimov I.A . Jahon moliyaviy inqirozi, O‘zbekiston sharoitida uni bartaraf etishning yo‘mlari va choralari. —Т.: « O‘zbekiston», 2009.
3. O‘zbekiston Respublikasining Mehnat kodeksi. -Т .: «Adolat», 1996.
4. Азизов К.Х., Дарабов М ., Сайфутдинова Р.А. Обеспечение безопасности движения на городских улицах. -Т : ТАДИ, 2009.
5. Азизов К.Х . Основы безопасности движения смещанных автомобильно-тракторных потоков. - Т.: «Фан», 2008.
6. Бабков В.Ф. Дорожные условия и безопасность движения: Учебник для вузов. -М : Транспорт, 1993.
7. Сильянов В.В. Транспортно-эксплуатационные качества автомобильных дорог и городских улиц: учебник для студ.высш.учеб. заведений. Сильянов В.В., Домке Е.Р. —М.: Академия, 2007.
8. М Ш Н 15-2007 Правила учета и анализ дорожнотранспортных происшествий на автомобильных дорогах. -Т: ГА К Узавтоюл, 2007.
9. Руни Элвих и др. Справочник по безопасности дорожного движения. Пер.с норв.под редакцией проф.В.В.Сильянова. -М .: М АДИ (ГТ У) 2001.
10. Чванов В.В. Сравнительный анализ международных статистических данных о дорожно-транспортных происшествиях. Сборник научных трудов М АДИ (ТУ) Проектирование автомобильных дорог. -М .: 2000.
11. Azizov K. X. Harakat xavfsizligini tashkil etish asoslari. -Т .: «Yozuvchi», 2002.
12. Указания по обеспечению безопасности движения на автомобильных дорогах. МШ Н 25-2005 ГА К Узавтол. -Т .: 2007.
13. Автомобильные дороги: безопасность, экологические проблемы, экономика (Российско-Германский О ПМ Т)/ под ред. Луканина В.И., Ленте К.Х . —М.: Логос, 2002.
14. Поспелов П.И., Самодурова Т.В., Малофеев А.Г. и др. Основы автоматизированного проектирования автомобильных дорог (на базе программного комплекса БРЕДО), М АДИ (ГТУ). - М .: 2007.



15. Бозоров Б.И. Экологическая безопасность автотранспортных средств. -Т .: ТА Д И , 2005.
16. Avtotransport vositalari. Texnik ko‘rik. Nazorat usullari. O‘z DSt 1058-2004. - Т .: O‘zstandart, 2004.
17. Suyarov Nurali Jovli o‘g‘li YO‘L HARAKATI XAVFSIZLIGINI TA’MINLASHNING ASOSIY YO‘NALISHLARI September – 2024.