



AVTOMOBIL YO'LLARI VA TEMIR YO'L KESISHMALARIDA XAVFSIZ HARAKATNI TASHKIL ETISH

Alimov Ilyos Orif o'g'li

Toshkent Davlat Transport Universiteti

Annotatsiya: *Transport infratuzilmasining asosiy elementlaridan biri bo'lgan temir yo'l kesishmalari transport tizimidagi murakkab va xavfsizligi yuqori talab qilinadigan hududlardir. Temir yo'l kesishmalari — bu avtomobil yo'llari va temir yo'l chiziqlarining bir tekislikda kesishadigan joylari bo'lib, ular transport harakatining ikki xil tizimi o'rtasida o'zaro ta'sir yuzaga keladigan muhim hudud hisoblanadi. Shu sababli, temir yo'l kesishmalarida harakatni tashkil etish, uning xavfsizligi va samaradorligini ta'minlash dolzarb ilmiy va amaliy masala hisoblanadi.*

Kalit so'zlar: *kesishma, yo'l, haydovchi, nuqta, xavfsiz, kesishma, temir yo'l, bekat.*

Tahlil va natijalar; Temir yo'l kesishmalarida transport vositalarining to'planib qolishi ya'ni tirbandliklar, yo'l harakati samaradorligini pasaytiruvchi asosiy omillardan biridir. Buholat ayniqsa shahar markaziga yaqin joylashgan, kunlik transport oqimi yuqori bo'lgan kesishmalarda kuzatiladi. Misol uchun A.Fitrat ko'chasidagi kesishma ham ushbu muamoga ega bo'lgan hududlardan biridir.

Tirbandlikni asosiy sabablari quydagilardan iborat:

1. Temir yo'l bo'ylab harakatlanuvchi poyezdlar sonining ko'pligi.
2. Temir yo'l shlagbaumining yopiq bo'lish vaqtini uzoqligi.
3. Avtomobil oqimining tartibga solinmaganligi.
4. Transport vositalarining haydovchilari noto'ri parkovka qilishi yoki burilish qoidalariga amal qilamsliklari.
5. Muqobil yo'llarning yetrali emasligi.

Shu kabi omillar va sabalar orqali temir yo'l kesishmalarida juda katta tirbandliklar yuzaga kelmoqda. Bu tirbandliklar iqtisodiy va ekologik jihatdan zarar keltirib chiqaradi.

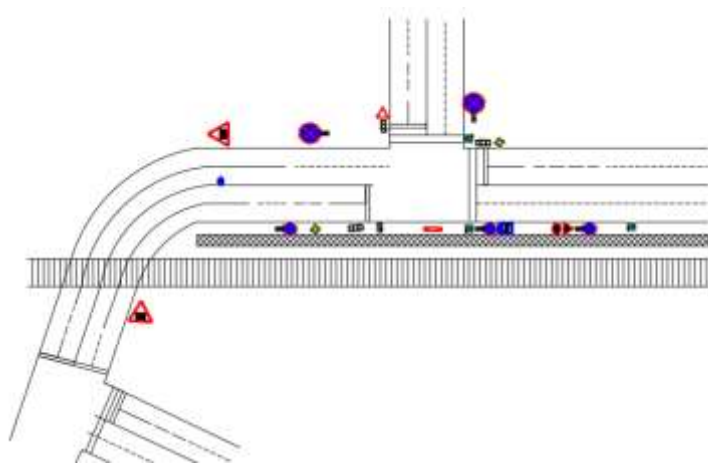
Tirbandlik yuzaga kelishiga vaqt omiliga ham bo'g'liq bolib bu bizga kunning qaysi soatlarida tirbandlik kuchayadi kunning qaysi holatlarida esa turbandlik kamroq bo'ladi .Bu ko'payishi yoki kamayishi nimaga bo'g'liq deydi bo'lsak bunga sabablardan temir yo'ldan poyezd o'tish chastotasi ya'ni poyezdning yo'ldan o'tishi davomida transport vositalarining kutib qolishi tirbandlikga olib kelmoqda. Bu holat soatiga 2-3 marta bo'lishi mumkin yoki bir marta o'tish holatlarini ko'rishimiz mumkin bu esa 5-10 daqiqa oqimning to'xtab qolish holati kuzatiladi.

A.Fitrat ko'chasida temir yo'l kesishmasida poyezd aniq bir soatda o'tmaydi "To'qimachi-Hamza" yo'nalishida yuk tashuvchi poyezdlar harakatlanganligi sababli ularda aniq vaqt belgilanmagan bo'ladi. Kesishma infrastrukturasi eskiligi yoki samarasizligi ham sabab bo'lishi mumkin. Endi ularni yozadigan bo'lsak bular svetafor



yoki ogohlantiruvchi belgilar yetarli emasligi, shlagbaumlarning sekin ishlashi yoki avtamtik tizimning yo'qligi yo'l chizig'i va tartibga solish elementlarining yangilanmaganligi ham tirbandlikga sabab bo'lishi mumkin. Elementlar yetishmasligi, yo'l belgilari yetishmasligi yoki noto'ri qo'llanilishi ham haydovchilarni chalg'itip harakat oqimida tushinmovchiliklar yuzaga keltirib chiqarishi mumkin.

Bu ham tirbanlik olib keladi.



1.1-rasm. Bu temir yo'l kesishmasidagi mavjud holat.

Yuqoridagi rasm (1.1-rasm)dagi holat A.Fitrat ko'chasidagi temir yo'l kesishmadan o'tkandagi va Toshkent Xalqaro Aeroporti trafddan temir yo'l kesishmasiga qarab harakatlanayotgan transport vositalari yo'lda ushlanib qolishi ,tirbandlik yuzaga kelmoqda bu holaatda tirbandlik 200 metrdan oshiq uzunligacha yetib bormoqda va judda katta oqim jadalligi ushlanib qolmoqda. Biz buyerdagi harakatni to'g'ri tashkil etib bu yerdagi harakat davomidagi tirbandlikni oldini olishimiz kerak. Biz bu A.Fitrat ko'chasidagi temir yo'l kesishmasiga o'z yechimimizni berishimiz kerak.



1.2-rasm .Bu holat kunning birinchi yarmidagi temir yo'l kesishmasida hosil bo'layotgan tirbandlik

Avtomobil yo'llari va temir yo'l kesishmalarida vujudga keladigan tirbandliklar bugungi kunda yirik shaharlar va transport qatnovi zich bo'lgan hududlarda muhim muammolardan biri hisoblanadi.



Ayniqsa, temir yo'l kesishmalari yaqinida tez-tez tirbandliklar yuzaga keladi.

Bunga sabab bo'luvchi omillar bir nechta bo'lib, ularning har biri transport harakati samaradorligiga bevosita ta'sir ko'rsatadi. Eng avvalo, poyezdlarning muntazam harakatlanishi tirbandliklarga olib keladi. Har gal poyezd kesishmadan o'tayotganda avtomobillar to'xtatiladi, bu esa transport oqimini to'xtatib qo'yadi va navbat hosil qiladi. Ayniqsa, yuk poyezdlari yoki uzoq poyezdlar o'tganda bu holat bir necha daqiqalab davom etadi. Ikkinchidan, avtomobillar sonining ortib borayotgani tirbandliklarning kuchayishiga sabab bo'ladi. Ishga borish vaqti, darslarga ketish, shuningdek bayram arafalarida mashinalar soni keskin ortadi, bu esa temir yo'l kesishmasi oldida transport vositalarining haddan tashqari to'planishiga olib keladi.

Xulosa va takliflar; Temir yo'l kesishmalarining tashkil etilishi, ularning turlari va qo'riqlanish mezonlari ilmiy asosda atroflicha tahlil qilindi. Temir yo'l kesishmalari avtomobil yo'llari bilan temir yo'l liniyasining bir tekislikda kesishadigan hududlari sifatida transport infratuzilmasida muhim ahamiyatga ega. Ushbu hududlarda harakat xavfsizligi yo'l-transport hodisalari sonini kamaytirishda asosiy omil hisoblanadi. Tadqiqot davomida aniqlanishicha, temir yo'l kesishmalarini qo'riqlash bo'yicha mezonlar asosan quyidagi asosiy parametrlar bilan belgilanadi: sutkalik avtomobil oqimi, poyezdlarning o'tish chastotasi, kesishmaning ko'rish sharoitlari va uning geografik joylashuvi. Masalan, sutkada 3000 dan ortiq avtomobil harakat qiladigan yoki poyezdlar soni 10 tadan oshadigan temir yo'l kesishmalari, shuningdek, ko'rish qiyinchiliklari mavjud joylar, majburiy ravishda qo'riqlanadigan hisoblanadi.

Qo'riqlanadigan kesishmalarda avtomatik shlagbaumlari, svetofor signallari, ovoza signalizatsiyasi, shuningdek, dispecher nazorati kabi texnik vositalar samarali qo'llanilib, temir yo'l va avtomobil harakati o'rtasida sinxronizatsiya ta'minlanadi. Bu vositalarning mavjudligi harakat xavfsizligini sezilarli darajada oshiradi va yo'l-transport hodisalari xavfini kamaytiradi. Boshqa tomondan, kam harakat zichligiga ega bo'lgan, poyezdlar o'tish chastotasi kam bo'lgan, yaxshi ko'rish imkoniyatlari mavjud bo'lgan kesishmalar ko'pincha qo'riqlanmaydi, ammo ular ham xavfsizlik choralarisiz qoldirilmaydi. Bunday joylarda minimal xavfsizlik choralari ogohlantiruvchi belgilar, yo'l chiziqlari va past tezlikni belgilovchi belgilar o'rnatiladi. Shuningdek, I bobda zamonaviy avtomatlashtirish texnologiyalari, masalan, video kuzatuv tizimlari va signalizatsiya vositalarining temir yo'l kesishmalarida qo'llanilishi, xavfsizlikni oshirishga xizmat qilishi ta'kidlandi.

Bularning barchasi yo'l-transport hodisalari sonini kamaytirish va transport oqimini xavfsiz va erkin oshqarish uchun zarurdir. Xulosa qilib aytganda, temir yo'l kesishmalarida xavfsizlikni ta'minlash uchun ular qo'riqlanadigan va qo'riqlanmaydigan turlarga ajratiladi, bu ajratish qat'iy belgilangan me'yor va standartlarga asoslanadi.

Ushbu mezonlar amaliyotda qo'llanilib, transport harakatining xavfsizligi va samaradorligini oshirishga xizmat qiladi. Shu bilan birga, mavjud tizimlarni doimiy



ravishda takomillashtirish, zamonaviy texnologiyalarni joriy etish va haydovchilarni xavfsizlik qoidalariga qat'iy rioya qilishga o'rgatish zarur.

FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR:

1. S Utkirov, E Abdusamatov, B Raxmanov (2023). ORGANIZATION OF TRAFFIC AT UNCONTROLLED INTERSECTIONS. Евразийский журнал академических исследований 3 (2 Part 2) 57-65. <https://www.in-academy.uz/index.php/ejar/article/view/10161>

2. Э Абдусаматов, Н Турсунов, Ш Ўткиров (2023). ЙЎЛ ҲАРАКАТИ ХАВФСИЗЛИГИНИ ОШИРИШ БЎЙИЧА ЧОРА-ТАДБИРЛАР. SUSTAINABILITY OF EDUCATION, SOCIO 1 (6) 84-88. <https://interonconf.org/index.php/sues/article/download/1948/1753>

3. S Utkirov (2023). YO'L HARAKATI XAVFSIZLIGINI TA'MINLASH SAMARADORLIGINI OSHIRISH VA YANGICHA MEKANIZMLARNI ISHLAB CHIQUISH. Академические исследования в современной науке 2 (4) 71-73. <http://econferences.ru/index.php/arims/article/view/4075>

4. D Abdurazakova, S Utkirov (2023). ORGANIZATION OF TRAFFIC AT UNCONTROLLED INTERSECTIONS. Science and innovation in the education system 2 (4), 8-10. <http://econferences.ru/index.php/sies/article/download/5003/2858>