

ANDIJOND SHAHRIDA JAMOAT TRANSPORTI MUAMMOLARI

Dexqonov Islomjon Saminjon o'g'li

Andijon mashinasozlik insituti Talabasi

tel: + 998888200206)

ANNOTATION: *In the article, what are the causes of problems in the public transport system in Andijan and how can they be solved? What is the practice in this regard abroad? Is it possible to implement foreign practices in Andijan? Concept?*

Keywords: Transportation system, transit system, ticket, bus, car traffic, dispatcher, concept.

ANNOTATSIYA: *Maqolada Andijonda da jamoat transporti tizimidagi muammolarning sabablari nimada va ularni qanday hal qilish mumkin? Xorijda bu borada qanday amaliyot yo'lga qo'yilgan? Xorij amaliyotini Andijonda ham joriy etish mumkinmi? Konsepsiyami?*

Kalit so'zlar: *Transporti tizimi, tranzit tizimi, chipta, avtobus, avtomobillar tirbandligi, dispetcher, konsepsiya.*

Kirish: *Shahar tranzit tizimi qanday ishlashini misol qilamiz, bir joydan chipta sotib olasiz va ana o'sha chipta bilan manzilga yetib olishingiz mumkin. Necha marta transport almashtirsangiz ham – avtobusmi, tramvaymi, metromi - ana o'sha bitta chipta amal qiladi. Bu bilan shahardagi avtomobillar tirbandligiga barham beriladi. Misol uchun rivojlangan xorijiy davlatida tranzit tizimi yo'lga qo'yilgan.*

Tranzit tizimi bu - avtobus, tramvay, metro barchasi bir tizimga birlashishi degani. Bu tizim davlatga qarashli bo'lib, uni shahar hokimining birinchi o'rinbosari boshqaradi. Yana bir shaharda esa vaqt belgilab qo'yilgan.

Masalan, bitta chipta olsangiz, u 1 soatu 45 daqiqa davomida o‘z kuchida turadi. O‘sha vaqt tugagunicha siz xohlagan joyingizga borib qaytishingiz mumkin. Agarda 1 soat 40 daqiqada ishingiz bitib, chiptangiz yaroqlilik vaqti tugashiga 5 daqiqa qolganida avtobusga chiqsangiz, haydovchi chiptangizni boshqasiga almashtirib beradi va chipta yana 1 soatu 45 daqiqa o‘z kuchida bo‘ladi.

Shaharda avtomobillar tirbandligi paydo bo‘lishi mumkin, lekin avtobuslar bilan bunday bo‘lmaydi. Yo‘lning o‘ng cheti avtobus haydovchilari uchun ajratilgan bo‘lib, bu yo‘lda to‘xtash, to‘sib qo‘yish qonun bilan taqiqlanadi. Favqulodda vaziyatdan tashqari boshqa mashinalar avtobus yo‘liga to‘xtab unga xalaqit bersa, avtobus haydovchisi ratsiya orqali o‘z dispetcheriga o‘sha avtomobil haqida xabar beradi. Dispetcher esa politsiya bilan bog‘lanadi va politsiya o‘sha haydovchini jarimaga tortadi. Bir palosadan iborat yo‘lda oldingizda avtobus bo‘lsa, uning ortidan ketaverasiz, avtobusni quvib o‘tish mumkin emas, bu qoidabuzarlik hisoblanadi.

Jamoat transporti ishi tong saharda boshlanadi va kech tugaydi, har bir bekatga belgilangan vaqtda yetib keladi. Yo‘lovchilar avtobusning old eshigidan chiqishadi, haydovchidan chipta olishadi yoki o‘z chiptasini ko‘rsatishadi hamda orqadagi eshiklardan tushishadi. Old eshikdan tushish mumkin emas. Barcha avtobuslar kamera bilan jihozlangan.

Andijonda misolida oladigan bo‘lsak, shaharda transport qatnovi katta. Bizda avtobus haydovchilarini hurmat qilishmaydi, ularning yo‘lini yengil taksilar to‘sishadi, yo‘l berishmaydi, shuning uchun tirbandliklar yuzaga keladi. Andijonda ham halqa yo‘li yonida bepul avtoturargohlar tashkil etilsa va tranzit tizimiga o‘tilsa, shahardagi tirbandliklar kamida 30-40 foizga qisqaradi. Andijon viloyatidagi tumanlar, vodiylar, voha viloyatlaridan kelganlar bepul turargohga mashinalarini qo‘yib, bitta chipta bilan avtobusga, metroga chiqib o‘z manziliga yetib borishni yo‘lga qo‘yish kerak.

Bizda ham tranzit tizimi yo‘lga qo‘yilsa, Andijonga keladigan turistlar uchun ham juda qulay bo‘ladi. Bitta chipta bilan kerakli manzilga borilsa, boshqa

haydovchilar avtobusga yo‘l bersa, yo‘lning o‘ng cheti har doim avtobuslar uchun ochiq bo‘lsa, bekatlarimizdagi savdo shoxobchalari olib tashlansa juda katta foyda bo‘ladi. Andijonga keladigan turistlarning deyarli barchasi taksidan foydalanadi va agar tranzit tizimiga o‘tilsa, turistlar avtobusda yuradigan bo‘ladi.

Andijonda yuz minglab talabalar o‘qiydi. Ularning kontraktiga oylik yoki semestrlik chipta to‘lovi kiritib qo‘yilsa, bu shahar hokimiyatiga juda katta tushum bo‘ladi.

Aravachada yuradigan imkoniyati cheklangan kishilar uchun esa alohida tranzit tizimi mavjud. Misol uchun, nogiron kishi tranzit tizimiga 1-2 kun oldin qo‘ng‘iroq qilib, o‘ziga miniavtobus buyurtma berishi mumkin. Aytilgan kuni haydovchi uni boradigan manziliga olib boradi va uyiga qaytarib olib keladi.

Mazkur maqola eng muhim masalani — yo‘l-transport infrastrukturasi boshqaruvi masalasini qamrab olmagan. Vaholanki, yaxshi boshqaruvsiz na yaxshi yo‘l va na yaxshi transport tizimi bo‘ladi.

Andijon shahri misolida aytadigan bo‘lsak, yo‘l-transport infrastrukturasi turli vazirlik va idoralar boshqaruvida bo‘lib, aniq va uyg‘un tizim, yagona siyosat yo‘q. Yo‘llar bir paytning o‘zida Transport vazirligi, hokimliklar, Vazirlar Mahkamasi boshqaruvida, yo‘llarni rejalashtirish mahalliy hokimiyat taklifi va Vazirlar Mahkamasi darajasida, jamoat transporti hokimlik tarkibidagi Transport boshqarmasi boshqaruvida.

Bunday holat samarador boshqaruvni tashkil etishga to‘sqinlik qiladi. Transport tizimini, ayniqsa jamoat transportini muttasil o‘rganib borish o‘ta past darajada. Maqolada ko‘rsatilgan avtobuslar, bekatlar, trotuarlarni yangilash va boshqa tadbirlar yaxshi boshqaruv sharoitidagina samarali olib borilishi kerak. Yo‘qsa, avtobus yangilash uchun har safar yangi qonun qabul qilishga to‘g‘ri keladi.

Qonunda jamoat transportiga nisbatan konseptual islohot g‘oyalarini taqdim etmagan. Unda yangi transport yo‘nalishlari ochish, avtobuslarni yangilash kabi takliflardan tashqari, jamoat transporti maqsadi, boshqaruvi, tizimli ishlashi uchun rejalar keltirilishi kerak edi.

Jamoat transporti mahalliy hokimiyat tomonidan (jamoatchilik kengashi bilan birga) yagona siyosat asosida boshqarilishi, doimiy tadqiq qilinishi kerak.

Tahlil va natijalar:

Jamoat transportining xarobligi aholi hayotining ko'plab sohalariga salbiy ta'sir etadi, jumladan daromadlariga, mehnat unumdorligiga va bu hatto tengsizlikka yo'l ochadi. Deyarli barcha mamlakatlarda YaIMning asosiy qismini yaratuvchi shaharlar bo'lsa, ularning ustunligi bilan bog'liq, qulaylik va mobillikdir, bu esa jamoat transport infrastrukturasi bilan ta'minlanadi. Ya'ni, yaxshi jamoat transporti bu nafaqat inson qadri va ekologiya uchun, balki iqtisodiy samaradorlik uchun ham g'oyat muhim omil.

Muammolarning ayrimlari:

- Avtobuslar oraliq kutish vaqti juda katta va aniq emas, manzilga vaqtda bora olmaysiz, ko'p kutasiz va tirbandlikda qiynalasiz.

- Avtobus saloni to'lganda ham haydovchilar uni yanada to'ldirmoqchi bo'ladi. Buning yechimi topilishi kerak.

- Avtobuslar tashish hajmi juda past, doimiy tiqilinch, noqulay va xavfli.

- Kichik sig'imli avtobuslar ko'p.

- Avtobuslardagi konduktorlar noqulaylikni oshiradi.

- Haydovchilar yo'nalishdagi boshqa avtobuslar bilan raqobatlashib, ba'zida juda sekin (5-6 km/soat), ba'zida o'ta tezlik bilan yurishadi, katta bekatlarda esa ko'p kutib qolinadi.

- Haydovchi va konduktorlarning xulq-atvori masalasi; Sigaret chekish, baqirib gaplashish, yo'lovchilarga «o'rta bo'sh-ku, yurishinglar», deb hayqirishlar.

Bular muammolarning hammasi emas.

Mazkur holat sabab odamlar taksidan ko'proq foydalanadi yoki shaxsiy avtomobil olishga majbur bo'ladi. Bu esa tirbandliklarga, yo'llardagi o'lim va jarohatlanish ko'payishiga, ekologiyaga zarar yetkazilishiga sabab bo'ladi.

Xulosa va takliflar:

Xulosa qilib o‘zim jamoat transportidan doimiy foydalanuvchi odam sifatida aytishim mumkinki, bugun Andijon shahrida jamoat transporti ayanchli ahvolda, avtobuslarda yurish katta stress va vaqtni isrof qilishdir. Katta yo‘llar (masalan, halqa yo‘llari)ni kesib o‘tish o‘ta xavfli. Kesib o‘tiladigan qismlarni toraytirish lozim. Piyoda o‘tish joylari juda kam va noqulay. YXHB o‘z ko‘rsatuvlarida yo‘lni «belgilanmagan joy»larda kesib o‘tayotgan piyodalarni ayblaydi. Holbuki, piyoda yo‘lni kesib o‘tish uchun o‘ziga eng qulay joyni tanlaydi. Yer osti yo‘lidan o‘tishga targ‘ib qilayotganlarning qo‘liga bolalar aravachasi berib, yer osti yo‘lidan o‘tishni taklif qilish kerak.

FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR

1. Raximov Raxmatullo Rafuiqjon o'g'li, & Solimuhammadov Jamshidbek Sohijjon o'g'li. (2023). LOGISTIKA TIZIMING TRANSPORT TOSHQIL ETUVCHISI. *TA'LIMDAGI ZAMONAVIY MUAMMOLAR VA ULARNING ILMIY YECHLARI*, 7 (7), 27–33. <https://esiconf.com/index.php/mpe/article/view/546>
2. Raximov Raxmatullo Rafuiqjon o'g'li, & Solimuhammadov Jamshidbek Sohijjon o'g'li. (2023). TRANSPORTDA LOGISTIKA XARAJATLARINI VA TARIFLARNI SHAKLLANTIRISH. *BUTUN DUNYO ILMIY TADQIQOTLAR NAZARIYASI*, 2 (2), 106-114. <https://esiconf.com/index.php/TOSROWW/article/view/543>
3. Raximov, R., & Daminov, D. (2023). TRANSPORT VOSITALARI DETALLARI RESURSLARINI KOMPYUTERDA HISOBLASH. *MODERN EDUCATIONAL SYSTEM AND INNOVATIVE TEACHING SOLUTIONS*, 2(2), 75-82.
4. Raximov, R. (2023). AVTOMOBILLARGA TEXNIK XIZMAT KO‘RSATUVCHI USTAXONASINI JORIY ERISH AFZALIKLARI. *MODERN PROBLEMS IN EDUCATION AND THEIR SCIENTIFIC SOLUTIONS*, 1(1), 280-290.
5. ўғли Раҳимов, Р. Р. (2022). ТАШИШДА ТРАНСПОРТ ВОСИТАЛАРИНИНГ СИФАТ КЎРСАТКИЧЛАРИНИ

БАҲОЛАШ. O'ZBEKISTONDA FANLARARO INNOVATSIYALAR VA ILMIY TADQIQOTLAR JURNALI, 2(14), 656-663.

6. Rakhimov, R., & Saidahmedov, R. (2023, April). INTELLECTUAL DIAGNOSIS OF THE TECHNICAL STATE OF DIRECTIONAL TAXIS. In *International Conference On Higher Education Teaching* (Vol. 1, No. 1, pp. 80-85).
7. Rakhimov, R., & Saidahmedov, R. (2023). INTELLECTUAL DIAGNOSIS OF THE TECHNICAL STATE OF DIRECTIONAL TAXIS. *International Conference On Higher Education Teaching*, 1(1), 80–85. Retrieved from <https://aidlix.com/index.php/de/article/view/89>
8. угли Рахимов, Р. Р. (2022). МОДЕЛИРОВАНИЕ ПРОЦЕССА ВЫБОРА ОПТИМАЛЬНОГО ТИПА ПОДВИЖНОГО СОСТАВА ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ МЕДИКАМЕНТОВ ПОТРЕБИТЕЛЮ. *Journal of new century innovations*, 18(5), 109-120.