

TRANSPORT VOSITALARINING EKOLOGIYAGA TA'SIRI BO'YICHA MUAMMOLARINI ASOSLASH

Mizrabov Ulug'bek Boliqul o'g'li

Jizzax politexnika instituti asestenti

Abdukarimov Shag'zod O'ktam o'g'li

Bulung'ur tumani kasb-hunar maktabi fan o'qituvchisi.

Annotatsiya: Transport vositalari sonining ko'payishi, shuningdek, tezlik va transport intensivligining oshishi atrof muhitga ajraladigan zaharli gazlar miqdorining ko'payishi muammoni yanada dolzarb bo'lishiga olib keladi.

Kalit so'zlar: avtomobil, xaydovchi, tizim, xavfsizlik, axborot, baxolash, transport.

Annotation: an increase in the number of vehicles, as well as an increase in speed and traffic intensity, will lead to the fact that the amount of toxic gases released into the environment will make the problem more relevant.

Keywords: car, driver, system, security, information, transportation.

Kirish: Ekologik xavfsizlik. Atrof-muhitning ifloslanishiga o'sib borayotgan avtomobillar soni yanada katta ta'sir ko'rsatmoqda. Jahonda avtomobillar yiliga 2,1 mlyard tonna yonilg'i ishlatadi va atmosferaga 700 mln tonna atrofida zaharli moddalar chiqaradi, shu jumladan 420 mln tonna CO, 170 mln tonna C_xH_y, 60 mln tonna NO_x, 17 mln tonna qurum va 0.6 mln tonna qo'rg'oshin (bir dona o'rtastatistik avtomobil uchun yiliga o'rtacha 1.3 tonna chiqindi to'g'ri keladi). Natijada rivojlangan davlatlarda atmosferaning umumiy zaharlanishida avtomobil transportining ulushi 45-50% ga yetmoqda. Rossiyada 40%, shu jumladan shaharlarda 50-60%, megapolislarda 85-90%.

ATM raxbarlari va mutaxassislarining ekalogik ma'lumoti darajasi va malakasi. Haydovchi xavfsizlik talablariga rioya etishi va buni bajarishda harakatlanishdan oldin transport vositasining texnik sozligini, tozaligini va to'liq jihozlanganligini

tekshirishi va harakatda keskin to'xtash va manyovrlar bajarishda yo'lovchi tan jarohati olmasligini ta'minlashi zarur Boshqa mamlakatlarda ham shunga o'xshash ma'lumotlar olingan. Masalan, Finlyandiyada harakatlanganda chiqadigan

chiqindilarning 77% i yengil avtomobillarga to'g'ri keladi; AQSh da 67%, yuk avtomobillari va avtobuslarga esa 33%, shu jimladan kam yuk ko'taruvchi va kam sig'imli, benzinlilarga 22%, o'rta va katta yuk ko'taruvchi benzinlilarga 4%, dizelli yuk avtomobillari va avtobuslarga 7% Priborlar panelida biron–bir indikator signal bersa, darhol harakatni to'xtatib, uni bartaraf qilish choralari ko'rish kerak.

ATE ning ushbu masalani yechishdagi hissasi 20-25% deb baholanadi va u, birinchidan, avtomobillar va ularning agregatlarini texnik xolati sozligini ta'minlash va uni saqlab turishdan iborat bo'lib, asosiy zararli chiqindilar miqdorini belgilaydi; ikkinchidan, avtomobillarni texnik xizmat va ta'mirlash, saqlash, yonilg'i bilan to'ldirish jarayonlarida muhim ifloslanishni kamaytiradi; uchinchidan, resurslarni (yonilg'i, moy, elektr quvvati, suv, extiyot qismlar, shina, akkumulyatorlar, texnik suyuqliklar va boshqalar) tejamli sarflaydi; to'rtinchidan,

sanoat chiqindilarini kamaytirish, yig'ish, qayta ishlash va ikkilamchi foydalanishni o'z ichiga oladi.

Asosiy qisim: n - yo'ldagi bo'lak soni, unda transportning harakati amalga oshiriladi. Bunda n – bo'laklar soniga (turganlaridan tashqari), S – engil avtomobillar harakat miqdori, G – og'ir yuk avtomobillarining harakat miqdori, A – relssiz jamoat transportlarining harakat miqdori.

Bunda umumiy Q – birlikdagi harakat miqdori shunday belgilanadi:

$$Q = k_c * C + k_G * G + k_A * A,$$

Bunda k_c, k_G, k_A – engil, yuk va jamoat transport koeffitsienti.

Jamoat transport harakati bo'lagini aniqlashda asosiy oqim qolgan bo'laklarga aralashadi. Shunda quyidagi chegaralanish amalga oshiriladi:

$$(S - S_1) > (Q - q),$$

Bunda S – magistralning o'tkazish qobiliyati, harakat bo'laklari sonini o'z ichiga oladi; S_1 – bir bo'lakdaga magistralning o'tkazish qobiliyati; q – jamoat transportining harakat miqdori.

So'ngra qolgan harakat bo'laklarining o'tkazish qobiliyatini solishtirish kerak bo'ladi.

$(S - S_1)$ - jamoat transporti uchun harakat bo'laklarini hisoblamasdan va $(Q - q)$ - jamoat transport harakatini hisoblamasdan umumiy oqim harakat tezligini tekshirish amalga oshiriladi. Agar qolgan bo'laklarni o'tkazish qobiliyati umumiy oqim harakat miqdoridan kam bo'lsa, jamoat transport uchun alohida bo'lak ajratish mumkin emas.

Umumiy oqim harakat tezligini hisoblashda jamoat transportiga alohida bo'lak ajratish quyidagi formula asosida bajariladi:

$$V = (V_d / 2) * (1 - [1 - (S - S_1) * ((S - S_1)^2 - (S - S_1) * (Q - q))]^{1/2})$$

Bunda V_d – berilgan joydagi transport vositalarining harakat tezligi KYT, km/s.

Jamoat transporti uchun maxsus bo'lakni uzaytirishni hal qilishda chorrahadagi o'tkazish qobiliyati hisobga olinadi va svetofor boshqaruv tartibi amalga oshiriladi.

Yo‘l harakatini tashkil etishda yo‘l-transport hodisalarini tizimli tahlil qilish talab etiladi. Yo‘l-transport hodisalari oqibatida kelib chiqadigan ko‘plab sarflarni kamaytirishda mukammallashgan qaror qabul qilishga imkon beradi. Ushbu tahlillar har xil iqtisodiy sarflardan tejash va harakatini tashkil etishni yaxshilashning birinchi navbatdagi texnik-iqtisodiy asoslangan tadbirlarini aniqlash imkonini beradi .

Shahar ko‘cha va yo‘llarida harakat xavfsizligini oshirish bo‘yicha shahar ko‘cha-yo‘l tarmog‘ini boshqarishda samarali tadbirlar foydalanuvchilar uchun ko‘proq qulayliklarni aks ettirishi lozim.

Harakat xavfsizligini oshirish bo‘yicha tavsiya etilgan tadbirlarda har xil kapital sarflar keltiriladi va YTHning ortishiga ta’sir darajasi aniqlanadi.

A.Navoiy ko‘chasida engil avtomobillar $V=65$ km/soat ta’minlangan tezlikda $S=100$ m masofa uchun ketgan vaqtni hisoblaymiz:

$$t^{\text{engil}} = \frac{S}{V} = \frac{100 \text{ m}}{18,4 \text{ m/c}} = 5,5 \frac{\text{m}}{\text{c}}$$

yuk avtomobillari uchun $t^{\text{yuk}} = \frac{S}{V} = \frac{100 \text{ m}}{11 \text{ m/c}} = 9 \frac{\text{m}}{\text{c}}$

avtobuslar uchun $t^{\text{avtobus}} = \frac{S}{V} = \frac{100 \text{ m}}{13 \text{ m/c}} = 7,7 \frac{\text{m}}{\text{c}}$

Ko‘chalar uchun hisoblangan qiymatlarni 1-jadvalga kiritamiz:

1 -jadval

№	Ko‘chalar	Vaqt t, s		
		Engil	yuk	avtobus
1	A.Navoiy	5,5	9	7,7
2	Sh.Rashidov	5,4	8,1	7,5
3	Mustaqillik	5,1	8,1	7,5
4	I.Karimov	5,3	6,9	7,2

Olib borilgan tadqiq ishlari va statistik ma’lumotlarga asosan Sh.Rashidov ko‘chasida tezlikning va o‘tkazuvchanlik qobiliyatining yuqoriligi hamda YTHlari

nisbatan kamligini hisobga olib, Sh.Rashidov ko‘chasini etalon qilib olamiz va A.Navoiy ko‘chasida yo‘qotilgan vaqtni hisoblaymiz:

$$\Delta t = t_{eng}^{navoiy} - t_{eng}^{A.Temur} = 5,5 \text{ c} - 5,4 \text{ c} = 0,1 \text{ c}$$

$$\Delta t = t_{avt}^{navoiy} - t_{avt}^{A.Temur} = 7,7 \text{ c} - 7,5 \text{ c} = 0,2 \text{ c}$$

$$\Delta t = t_{yuk}^{navoiy} - t_{yuk}^{A.Temur} = 9 \text{ c} - 8,1 \text{ c} = 0,9 \text{ c}$$

Shuningdek, Mustaqillik ko‘chasida yo‘qotilgan vaqt hisoblangan va qiymatlar 2-jadvalda kiritilgan:

2-jadval

№	Ko‘chalar	Yo‘qotilgan vaqt Δt , s		
		Engil	yuk	avtobus
1	A.Navoiy	0,1	0,9	0,2
2	Mustaqillik	0,3	0	0
3	I.Karimov	-0,2	1,2	0,3

Xulosa

Demak, tavsiya etilayotgan tadbirlarimiz samarador hisoblanar ekan. Avtomobillar va jamoat transportlari harakatlanadigan boshqa ko‘chalarda ham yuqorida keltirilgan harakat tezligini aniqlab, uni kamayishi sababli kuzatiladigan yo‘qotish vaqtini hisoblab, shuningdek, YTH statistik ma’lumotlariga asoslanib, harakat xavfsizligini ta’minlash maqsadida belgilangan tavsiyalarni samaradorligini aniqlanishi mumkin.

Foydalanilgan adabiyotlar

- 1 Ulug‘bek Boliqul o‘g‘li, M. . (2022). DVIGATEL KONSTRUKTSIYASI VA ISHCHI JARAYONLARINI BOSHQARISHNI MUKAMMALLASHTIRISH. Scientific Impulse, 1(4), 536–542.
- 3 Mizrabov Ulug‘bek Boliqul o‘g‘li Assistant of Jizzakh Polytechnic Institute Studying the Quantity and Composition of Traffic in Public Transport Directions
Genius Journals Publishing Group, Brussels, Belgium

- 4 Boliqul o'g'li M. U. et al. ROAD TRAFFIC SAFETY AND ITS IMPACT ON THE DEVELOPMENT OF MODERN ROADTRANSPORT EXPERTISE //Spectrum Journal of Innovation, Reforms and Development. – 2022. – Т. 7. – С. 157- 164.