Emro Science and Education
International open-access scientific journal
Journal homepage: https://journal.emro.uz

OPEN ACCESS

CONFERENCE PAPER OPEN ACCESS

Vol. 1 No. 1 (2023) · “Axborot oqimlari va intellektual tizimlarning ijtimoiy, iqtisodiy va texnik-texnol... DOI: 10.5281/zenodo.24318454

materiallar to‘plami

Velosiped va Jamoat transportini birlashtirish (Shimoliy amerika misolida)

Andmi magistri Anvarov Sardorjon Rustamjon o'g'li
Ilmiy rahbar Baynazarov. X

Annatatsiya

Ushbu maqola O‘zbekistonning yirik shaharlarida velosiped-tranzit integratsiyasi haqida umumiy ma'lumot beradi. U avtobuslarda velosiped tokchalari bilan ta'minlash, temir yo'l transport vositalarida velosipedlarni joylashtirish, temir yo'l vokzallari va avtobus bekatlarida velosipedlarni to'xtash joyi kabi velosipedda sayr qilish dasturlaridagi milliy tendentsiyalarni tahlil qilish bilan boshlanadi. Biroq, maqolaning aksariyati. So'nggi o'n yil ichida jamoat transporti bilan velosipedda harakatlanishni muvofiqlashtirish bo'yicha katta yutuqlarga erishildi, ammo velosipedda sayohat qilish va haydashga bo'lgan talab ba'zi shaharlardagi ob'ektlar taklifidan ancha yuqori. Xavfsizlikni ta'minlash uchun, xususan, ko'proq mablag' kerak.

Kirish

Velosipedni jamoat transporti bilan muvofiqlashtirish o‘zaro manfaatli bo‘lib, ikkala rejimning afzalliklarini oshiradi va ko‘proq velosiped haydash hamda jamoat transportidan ko‘proq foydalanishni rag‘batlantiradi. Velosiped jamoat transportini qo'llab-quvvatlaydi, bu tranzit to'xtash joylarini piyoda masofasidan uzoqroqqa cho'zish va mahalladagi oziqlantiruvchi avtobuslar va avtomobillar uchun to'xtash va haydash vositalariga qaraganda ancha arzon narxlarda. Jamoat transportiga kirish velosipedchilarga velosipedda iloji boricha uzoqroq sayohat qilishlariga yordam beradi. Velosipedchilar yomon ob-havo, qiyin topografiya, velosiped yo'llari tarmog'idagi bo'shliqlar va mexanik nosozliklarga duch kelganda tranzit xizmatlari ham qulay alternativlarni taqdim etishi mumkin.

O'tmishda yurtimizda velosipedda yurish va haydash ko'pchilik shaharlarda velosiped va jamoat transportidan foydalanishning past darajasi bilan cheklangan edi, bu shimoliy Evropadagi vaziyatning teskarisi . Biroq, so'nggi yillarda yurtimizda velosiped haydash darajasi va jamoat transportidan foydalanish keskin o'sdi va velosipedda sayohatlar ham ko'paydi. Darhaqiqat, ba'zi shaharlarda u shu qadar muvaffaqiyatli bo'ldiki, velosiped va haydash vositalariga bo'lgan talab mavjud taklifdan oshib ketadi .

Ushbu maqolada O‘zbekistonning velosipedni jamoat transporti bilan birlashtirish bo'yicha amalga oshirilayotgan dasturlar va siyosatlar tasvirlangan. U integratsiyaning har xil turlari va ularni amalga oshirish ko'lami haqida qisqacha ma'lumot berishdan boshlanadi. Biroq, maqolaning ko'p qismi O‘zbekistoning ning ikkita yirik shahrida Toshkent va vodiy velosiped-tranzit integratsiyasining amaliy tadqiqotlariga bag'ishlangan. Keys tadqiqoti tahlili har bir shaharning integratsiya siyosatining kuchli va zaif tomonlarini qayd etib, turli shaharlarda amalga oshirilgan integratsiya choralarining turi va hajmini taqqoslaydi. Hujjat sakkizta shahardagi eng

Published: 10.11.2023

Cite this article: Anvarov Sardorjon Rustamjon o'g'li, Baynazarov X. (2023). Velosiped va Jamoat transportini birlashtirish (Shimoliy amerika misolida). Emro Science and Education, 1(1). https://doi.org/10.5281/zenodo.24318454

© 2023 The Author(s). Published by Emro Science and Education. This is an open access article.

innovatsion va muvaffaqiyatli siyosatlarni aniqlash bilan yakunlanadi va kelajakdagi takomillashtirish bo'yicha siyosat bo'yicha tavsiyalar beradi.

Velosiped-tranzit integratsiyasidagi O‘zbekiston tendentsiyalari

So'nggi yillarda O‘zbekiston velosiped va jamoat transportidan foydalanish darajasi rekord darajaga etdi. 2005 yildan 2022 yilgacha jamoat transportida sayohatlar Toshkentda 38 foizga, Vodiy kesimida esa 46 foizga oshdi. Xuddi shunday, 2010 yildan beri velosiped haydash darajasi sezilarli darajada oshdi.

Ushbu maqolada hujjatlashtirilganidek, O‘zbekistonni deyarli har bir yirik shahar velosipedda sayr qilishni targ'ib qilish uchun bir qator chora-tadbirlarni amalga oshirdi. Velosiped-tranzit integratsiyasini rivojlantirish bo'yicha chora-tadbirlarning beshta asosiy toifasi mavjud:

1. temir yo'l stantsiyalari va avtobus bekatlarida turli darajadagi boshpana va xavfsizlik bilan velosiped to'xtash joyini ta'minlash
2. ko'p funksiyali velosiped stantsiyalari nafaqat to'xtash joyi, balki velosiped ijarasi, ta'mirlash, ehtiyot qismlar va aksessuarlar, velosipedlarni yuvish, dush va shkaflar, sayohatlar bo'yicha maslahatlar kabi bir qator xizmatlarni ham taqdim etadi.
3. avtobuslarda velosiped tokchalari, odatda tashqi, lekin vaqti-vaqti bilan ichki saqlash.
4. bortda velosipedlar, odatda temir yo'l transport vositalari, ba'zan maxsus velosiped tokchalari, ilgaklar yoki hatto poezdlarda velosiped vagonlari.
5. jamoat transporti bekatlari va bekatlariga olib boradigan velosiped yo'llari, yo'laklari va ko'cha yo'llari, bu velosipedning jamoat transporti uchun oziqlantiruvchi va kollektor rolini osonlashtiradi.

Qarovsiz velosiped shkaflari O‘zbekistonda jamoat transporti bekatlarida xavfsiz velosiped to'xtash joyining asosiy shaklidir. Transport tadqiqotlari kengashi tomonidan o‘rganilgan 56 ta yirik va O‘zbekiston tranzit tizimlaridan 14 tasi temir yo‘l va avtobus bekatlarida velosiped shkaflari bilan ta’minlangan, ammo shkaflarning haqiqiy soni haqida xabar berilmagan. Xuddi shu TRB so'rovi 2005 yilda, asosan, sakkizta velosiped to'xtash stantsiyasi haqida xabar berdi. O'shandan beri yana bir nechta velosiped stantsiyalari ochildi.

Xulosa

O‘zbekiston shaharlari velosipedni jamoat transporti bilan integratsiyalashgan holda ajoyib yutuqlarga erishmoqda. 2000 yildan beri velosiped tokchalari bo'lgan avtobuslar ulushi deyarli uch baravar oshdi. Velosiped-temir yo'l integratsiyasi ham rivojlangan. Ko'pgina engil temir yo'l, metro va shahar atrofi temir yo'l tizimlari o'zlarining temir yo'l transport vositalarida velosipedda harakatlanishiga ruxsat beradilar va ular velosipedchilar uchun vagonlarning maxsus joylarida velosiped ilgaklari, tokchalar va relslar kabi maxsus turar joylarni ta'minlaydi. Tranzit transport vositalarida velosipedlar uchun qoidalarni to'ldiruvchi, tranzit to'xtash joylarida velosipedlar to'xtash joyi so'nggi 10 yil ichida sezilarli darajada kengaytirildi, tokchalar

soni sezilarli darajada ko'paydi, shuningdek, velosiped to'xtash joylarining qulayligi, xavfsizligi va boshpanasi yaxshilandi.

Velosiped va jamoat transporti sezilarli sinergiyaga ega bo'lsa-da, ba'zi muqarrar to'qnashuvlar mavjud. Ba'zi shaharlarda o'tkazilgan so'rovlar shuni ko'rsatadiki, velosipedchilar velosipedlarini temir yo'l transportida olib ketishni afzal ko'rishadi, shuning uchun ular sayohatning ikkala uchida ham foydalanishlari mumkin. Yo'lovchilarni joylashtirish uchun barcha mavjud imkoniyatlar zarur bo'lganda va velosipedlar uchun qo'shimcha joy bo'lmasa, bu eng yuqori soatlarda muammolarga olib kelishi mumkin. Velosipedlarni avtobuslarda olib borish kamroq muammodir, chunki velosiped tokchalari tashqi va yo'lovchilarni tashish imkoniyatini kamaytirmaydi. Ammo hattoki velosiped tokchalari ham cho'qqisiga qadar to'ldirilishi mumkin, bu esa velosipedchilarni keyingi avtobuslarni kutishga majbur qiladi.

Ajablanarlisi shundaki, velosipedda yurish eng muvaffaqiyatli bo'lgan joyda muammoga aylanishi mumkin. Imkoniyatlar bilan bog'liq muammolar jamoat transporti yaxshi foydalaniladigan va velosiped haydash darajasi yuqori bo'lgan shaharlarda paydo bo'lishi mumkin. Shuning uchun velosipedda yurish va haydashga Evropa yondashuvi tranzit transport vositalariga velosipedlarni joylashtirish o'rniga tranzit to'xtash joylarida keng, himoyalangan va xavfsiz velosiped to'xtash joylarini ta'minlashni ma'qulladi. Xuddi shunday, Shimoliy Amerika shaharlarida temir yo'l transport vositalarining gavjum soatlarida, ehtimol, temir yo'l stantsiyalarida yaxshilangan velosiped to'xtash joyini ta'minlashga e'tibor qaratilishi kerak. Faqatgina ko'proq to'xtash joyi kerak emas, balki u yuqori sifatli, ko'proq himoyalangan va xavfsiz joylarga ega bo'lishi kerak. Asosiy tranzit terminallari shimoliy Evropadagi kabi ko'p xizmat ko'rsatadigan velosiped stantsiyalarini o'z ichiga olishi kerak. "To'liq ko'chalar" tushunchasiga o'xshash, O‘zbekiston tranzit tizimlarining tegishli maqsadi velosipedchilarning ehtiyojlarini to'liq qondiradigan "to'liq stantsiyalar" bilan ta'minlash bo'lishi kerak. Bunga temir yo'l platformalarini velosipedchilar uchun qulayroq qilish kiradi, bu esa nogironlar uchun ham qulaylikni yaxshilaydi.

Bunday velosiped va haydash qoidalari o‘rganishga to'g'ri keladi, ammo ular avtoulovchilar uchun park-va-ride vositalaridan ancha arzon . Tranzit tizimlari o‘z diqqatini to‘xtash joyidan velosipedda sayr qilish usuliga o‘tkazishi kerak, bu esa tejamkorroq va ekologik jihatdan qulayroqdir. Ushbu siljishni rag'batlantirish uchun federal, shtat va mahalliy hukumat idoralari velosipedda yurish va haydash chora-tadbirlarini yanada yaxshilash uchun mablag'ni sezilarli darajada kengaytirishi kerak.

Adabiyotlar

1. J. Current va boshqalar. Median tur va maksimal qamrab olgan tur muammolari: formulalar va evristika Yevropa operativ tadqiqotlar jurnali (1994)
2. A. May va boshqalar.Integratsiyalashgan transport strategiyalarini loyihalash Transport siyosati (1995)

3. P. Nikkamp Ekologik barqaror transport yo'llari Transport tadqiqotlari A (1994)
4. W. Anderson va boshqalar. Shahar shakli, energiya va atrof-muhit: muammolar,dalillar va siyosatlarni ko'rib chiqish Shaharshunoslik (1996)
5. D. Banister va boshqalar.Barqaror shaharlar: transport, energiya va shahar shakli Atrof-muhit va rejalashtirish (1997)
6. K. Yanson Optimal jamoat transporti narxi va xizmat ko'rsatish chastotasi Transport iqtisodiyoti va siyosati jurnali (1993)
7. Johansson, O. (1997) PRT tizimlarining kelajagi bormi? Shvetsiyadagi foyda-xarajat tahlilidan olingan dalillar. Shahar.

ANDIJON MASHINASOZLIK INSTITUTI
IB&KT
FAKULTETI
2022