ТОҒ ЙЎЛЛАРИДАГИ ЙЎЛ ТРАНСПОРТ ХОДИСАЛАРИНИ ЎРГАНИШ НАТИЖАЛАРИ

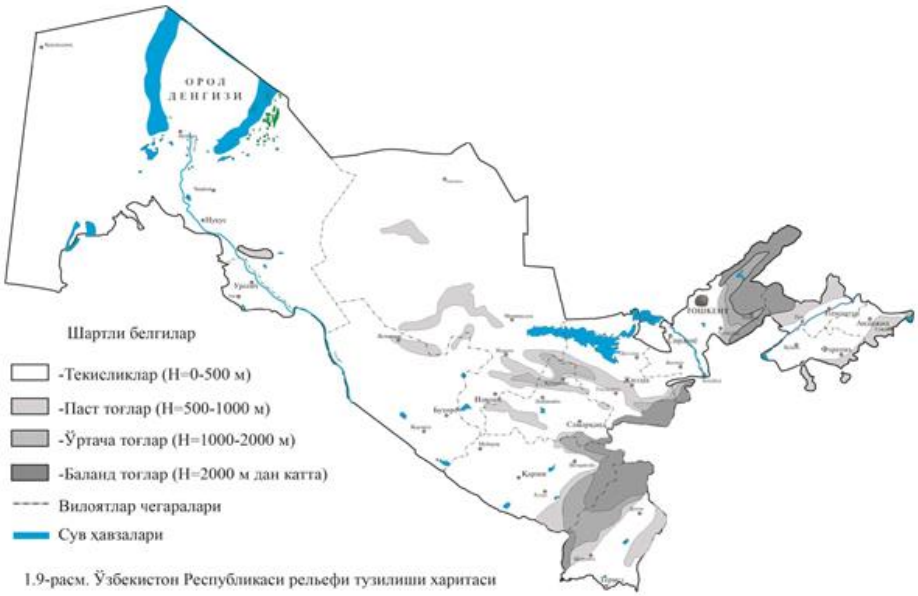
Махмудова Дилфуза Абдулазизовна
Тошкент давлат транспорт университети, (PhD), доцент, Ташкент
Одилова Ёрқиной Дониёр қизи
Тошкент давлат транспорт университети,4-босқич талабаси, Ташкент

Европа ва Осиё йўл тармоғига ташқи интеграциялашган ва вилоятлар оралиғида ички бириккан автомобиль йўллари тармоғини ташкил қилиш, республика иқтисодиёт тармоқларини, бизнесни ва туризмни ривожлантиришда муҳим аҳамиятга эга. Республикани ривожлантиришнинг бугунги устивор йўналишларидан бири автомобиль йўллари тармоғини ривожлантириш ва такомиллаштириш, уларнинг сифат кўрстакичларини ошириш ҳисобланади.

Ўзбекистон ҳудудининг географик ўрни, рельефи ва табиий-иқлим шароити турли хил ўзига хос тавсифга эга. Республика ҳудуди майдони 448,9 минг км2 бўлиб, бутун ҳудудининг 22 % қисмини тоғ ва тоғ олди минтақалари, қолган 78 % қисмини текисликлар ташкил қилади[1].

Тоғлар рельефнинг энг мураккаб қисми бўлиб, бу ерда иқлим вертикал градиент асосида ўзгаради, яъни денгиз сатҳидан ҳар 1000 м га кўтарилганда ҳаво ҳарорати -6,5^{0}С га камайиб боради ва шунга мутаносиб равишда ҳаво босими, намлиги ва атмосфера элементларининг ўзгариши кузатилади. Тоғли ҳудудларда автомобиллар ҳаракат шароитини тадқиқ қилишда ушбу қонуният асосий мезон қилиб олинади. Ўзбекистоннинг тоғли қисмида қуйидаги тоғ оралиқ ботиқлари учрайди: Тошкент-Мирзачўл, Фарғона, Сангзор-Нурота, Зарафшон, Китоб-Шаҳрисабз ва Шеробод-Сурхондарё ботиқлари. Ўзбекистоннинг тоғ этакларида чўл ва чалачўл қирлардан иборат адирлик жойлар кўп учрайди, улар паст-баланд бўлиб, мутлақ баландлиги 400-500 м дан 1000-1500 м гача бўлади[2]. Республика ҳудудининг текислик қисмида қуйидаги ер усти тузилишлари учрайди:

- пасттекисликлар, мутлақ баландлиги 200 м гача бўлган текисликлар;
- текисликлар, мутлақ баландлиги 200-500 м гача бўлган текисликлар;
-ясси тоғликлар, мутлақ баландлиги 500 м дан баланд бўлган ер юзаси текис ёки бир оз тўлқинсимон текислик, қирлар.



1.9-расм. Ўзбекистон Республикаси рельефи тузилиши харитаси

Тоғ ва тоғ олди автомобил йўллари - бу тоғли ҳудудда жойлашган, бўйлама профилидаги муҳим қияликлар, кичик радиусларнинг эгри чизиқлари, серпантиналар ва, кўчкилар, селлар, тошқинлар ва бошқалардан ҳимоя қилувчи муҳандислик иншоотларидан иборат.

Тоғ йўллари ва текисликдаги йўллар ўртасидаги асосий фарқлар - бу сезиларли қияликлар ва сиртнинг табиий беқарорлигининг ошиши. Тоғ ёнбағирлари бўйлаб жойлашган йўлларнинг қурилиши тоғ қияликлари ёки тоғ олди адирликларнинг табиий мувозанатининг бузилишига олиб келади [3].

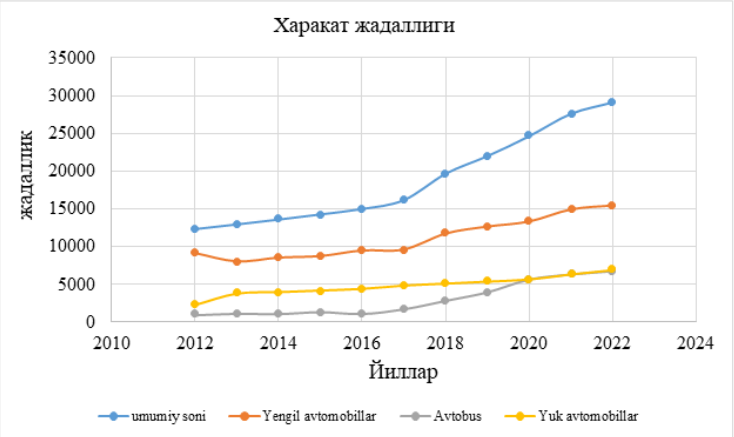
Қамчиқ довони - Ўзбекистоннинг энг муҳим транспорт линияларидан бири ҳисобланади бу довон Ўзбекистоннинг Фарғона водисини бошқа вилоятлар билан боғлайди ва Ўзбекистон Республикаси иқтисодиётида жуда катта аҳамятга эга. Фарғона водисининг 3 вилояти Андижон, Наманган ва Фарғонани боғловчи ягона йўл ҳисобланади. Довонни асосий қисми Қурама тоғ тизмасидан ўтади ва у денгиз сатҳидан 3 - 4 минг метр максимум баландликка эга. Асосан, машиналар ва оғир юк машиналари ҳаркатланиши учун мослашган ва машиналар қатнови кунига 2-5 минг атрофида машиналар ҳаракатланади.

1957 - йил Тошкент — Қўқон (Қамчиқ довони орқали) Автомобил йўли фойдаланишга топширилди (Қамчик довони қисми 183-283 км). 1957 - йил Ўзбекистон Республика автомобил йўллари тармоқлари рўйхати ўтказилди ва унда шу даврга́ча кўплаб маротаба реконструкция ишлари олиб борилган 2013-йили Испаниялик мутаҳасислар билан ҳамкорликда бутун йўл бўйлаб тўлиқ таъмирлаш ишлари олиб борилди шу жумладан, йўлни энига кенгайтириш ва асфалтбетон ўрнига чидамли цементбетон қопламали автомобил йўли ўткизилган[4].

Қамчиқ довони – Қурама тизма тоғларида, Тошкент ва Наманган вилоятлари чегарасида жойлашган. Баландлиги 2269 м, шимоли - ғарбда Куйинди тизмаси (1874 м) ва жануби - шарқда Сулукота (2334 м) тизма тоғларининг туташган жойида. Довон

триас даврининг конгломерат, қумтош, алевролит қатламлари устида ётувчи кварцли порфир, туф, лавали жинслардан ташкил топган. Релъефи кучли парчаланган, ён бағирлари тик. Туб жинслар яланғоч. Довондан Тошкент—Ўш автомобил йўли ўтган. Довондан қадимда Буюк ипак йўлининг шимолий тармоқларидан бири ўтган. Кейинги асрларда ҳам савдо карвонларининг қатнови тўхтамаган. 1990-йиллар охирида Ўзбекистон Республикада автомобил транспортининг ривожланиши муносабати билан довондан ўтувчи йўл жаҳон андозаларига мослаб таъмирланди. Жами узунлиги 2,5 км бўлган Резак ва Қамчиқда замонавий тоннел иншоотлари ишга туширилди. Эндиликда довонда транспорт ҳаракати йил давомида хавфсиз бўлиши учун барча имкониятлар яратилган.

Тоғли ҳудудлар Ўзбекистон Республикаси ҳудудининг тахминан 22 фоизини эгаллайди. Тоғ йўллари умумий йўл тармоғининг 3% га яқинини ташкил этади. Тоғ ва тоғ олди ҳудудларидан ўтган тоғ автомобил йўлларидан А - 373 Тошкент - Ўш автомобил йўли 183-283 км, “Қамчиқ” довони, М-39 “Олма – ота – Бишкек – Тошкент – Термиз” автомобил йўли 1120-1145 км, “Тахтакарача” довони ва 1302-1320 км, "Оқработ" довони асосий иқтисодий ва стратегик объектлар мақомига эга. 2000 йилларда А-373 “Тошкент-Ўш” автомобил йўлининг “Қамчиқ” довонидан ўтган тоғли участкаларида (183 - 283 км) йилига 16.2 млн тонна миқдорида юк ташиш амалга оширилмоқда. 2009 йил бошида йўлнинг ушбу участкаларида транспорт воситалари интенсивлиги кунига 10415 авто/суткани, йил ўрталарида эса кунига 15851 автомобильни ташкил этган, октябр ойида транспорт воситалари интенсивлиги кунига 18250 авто/суткани ташкил этган. Ҳозирги кунда А-373 “Тошкент-Ўш” автомобил йўлининг “Қамчиқ” довонидан ўтган тоғли участкаларида (183-283 км) ҳаракат жадалликлари қуйидаги 1-гафикда келтирилган

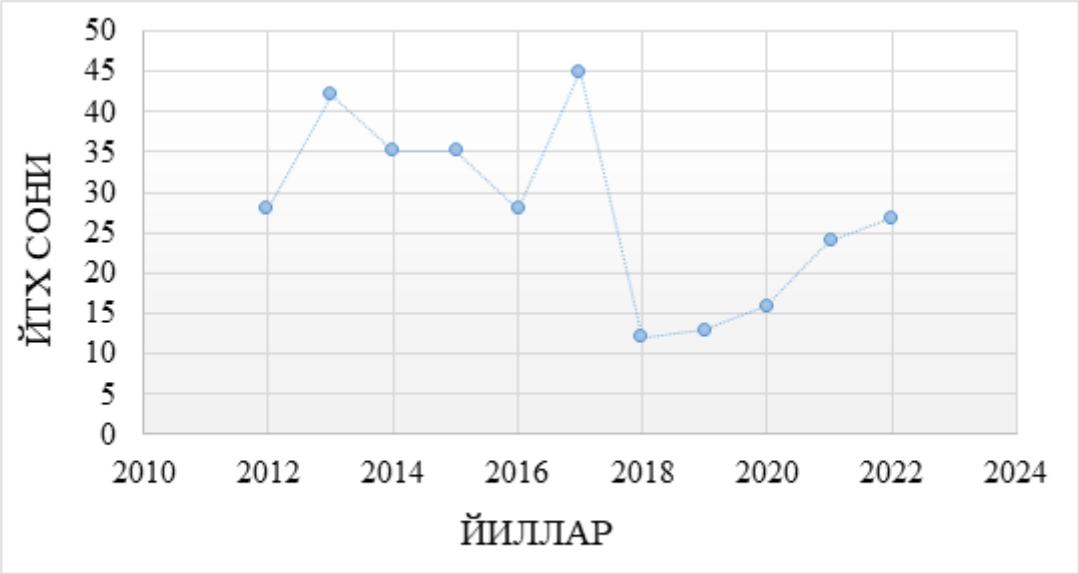


1-гафик. ҳаракат жадаллиги

Тоғли ҳудудлардаги автомобил йўлларида мураккаб релъеф ва иқлим омиллари автомобилларни бошқариш ва хавфсизлигига катта таъсир кўрсатади. Максимал бўйлама қияликларга эга бўлган участкаларнинг кўплиги, режадаги эгрилик кичик радиуслари, кўпинча хавфли кўринмаслиги мумкин, лекин ҳайдовчиларни

автомобилларнинг ҳайдаш режимларини кескин ўзгартиришга мажбур қилади, бу кўпинча фавқулодда вазиятларга олиб келади. Қамчиқ довони бўйлаб йил бўйи ва узлуксиз юк ташиш амалга оширилади. Йўлнинг ушбу қисмида йўл ҳаракати хавфсизлигини таъминлаш йўлларни таъмирлаш хизматлари учун жуда долзарб вазифадир[5].

Ҳозирги кунда А-373 “Тошкент-Ўш” автомобил йўлининг “Қамчиқ” довонидан ўтган тоғли участкаларида (183-283 км) 2012-2022-йиллар давомида содир этилган йўл транспорт ҳодисалари ҳақида маълумотлар қуйидаги 2-графикда келтирилган



2-график. Йўл транспорт ҳодисалари

2-график. Йўл транспорт ҳодисалари

Автомобил йўлида танспорт воситаларининг тезлиги унинг истеъмол хусусиятларининг асосий кўрсаткичларидан бири ва йўл ҳаракати хавфсизлигига таъсир қилувчи ва йўлнинг геометрик елементларининг қийматларини белгиловчи асосий омил ҳисобланади[6].

Тоғли ҳудудларда ётқизилган йўллар транспортни ташкил қилиш учун айниқса, пухта ишлаб чиқилган чораларни талаб қилади, чунки улар алоқа тезлигининг сезиларли даражада пастлиги ва шу билан бирга жиддий оқибатларга олиб келадиган бахтсиз ҳодисаларнинг юқори хавфи билан ажралиб туради. Бундай йўлларда лойиҳалаш стандартлари текисликдаги йўлларда асосий ҳисобланган тезликлардан деярли 2 баравар паст тезликни таъминлайди. Тоғли ҳудудлардаги йўллар йўл шароитлари жиҳатидан бир-биридан сезиларли даражада фарқ қилади. Тоғли ҳудудларда қурилиш пайтида сиқилиш геометрик елементларнинг минимал қийматлари ва биринчи навбатда йўлнинг кенглиги ва режадаги егри радиуслари бўлган йўлларни яратишга мажбур қилади. Катта бўйлама қияликлар билан биргаликда бу кўриш масофасининг пасайишига олиб келади.

Тоғ йўлларида автомобилларнинг тезлиги ва ҳаракат хавфсизлигига энг катта таъсир кўрсатадиган катта бурилиш бурчаклари билан кичик радиус бўйича эгри

чизиқлар бўлиб, уларнинг сони 1 кмда 2 – 3 тани ташкил қилади. Тақдиқот натижалари шуни кўрсатадики, энг кўп рўй берган йўл транспорт ҳодисалари кичик радиусли эгри участкалари ва тескари эгриликлар-серпантинлар ҳиссасига тўғри келади

ФОЙДАЛАНИЛГАН АДАБИЁТЛАР:

1. Уроков А.Х. Ўзбекистон Республикаси ҳудудини автомобиллар ҳаракат шароити бўйича туманлаштириш: Дис. тех. фан. номзоди. – Тошкент: ТАЙИ, 2010. - 335б.

2. Жуков В.И. Изыскания и проектирование автомобильных дорог в сложных условиях: учеб.пособие / В.И.Жуков, Т.В.Гавриленко. – Красноярск : Сиб.федер.ун-т, 2019. – 122 с.

3. Чванов В. В. Анализ показателей извилистости трассы автомобильных дорог. – В кн. «Проектирование автомобильных дорог и безопасность движения». Тр./МАДИ. -М. :1982, с .41-50.

4. O‘зМЕ. Биринчи жилд. Тошкент, 2000-йил.

5. Уроков А.Х., Мирзабеков М.С, Оценка безопасности движения на горных автомобильных дорогах Узбекистана. Т: Вестник. ТАДИ.№1, 2001, 91-95 с.

6.Трескинский С.А. Горные дороги. [Текст]:/ С.А. Трескинский // Изд- во «Транспорт», -М.: 1974г, стр. 1-368