



ANALYSIS OF YOUNG PEDESTRIAN SPEED

J.A.Axunov

Assistent Farg'ona Politehnika Istituti

+998975030509

Annotation

This article investigates the speed of children in of ensuring the safety of pedestrians on the streets around the location of educational institutions.

Keywords: Speed, pedestrian, pavement, congestion, dangerous road section, aggregate congestion.

Annotatsiya

Ushbu maqolada ta'lim muassasalari joylashgan ko'chalarda piyodalar harakat xavfsizligini ta'monlash maqsadida bolalarning harakat tezligi o'rganilgan.

Kalit so'zlar: Tezlik, piyoda, tratuor, zichlik, xavfli yo'l bo'lagi, jamlangan zichlik.

Introduction

So'ngi yillardagi avtomobillashtirishning oshishi va zamonaviy shaharlarda yosh piyodalarning harakatlanishi uchun bir qator muommolarni yuzaga keltirmoqda, ular orasida YTH dan jaroxatlanish esa "milliy falokat" ga sabab bo'lmoqda[1]. Natijada avtomobil yo'llarida harakat xavfsizligini tashkil etish bugungi kunning muhim muommolaridan biriga aylanib bormoqda.

YTH vujudga kelishida umumiy tizimga kiruvchi "A-H-Y-P-M" elementlaridan biri yoki bir nechta birgalikda normal harakat rejimini buzishga sababchi bo'lishi kuzatiladi[2-3]. Demak, piyodalarning harakatlanish xususiyatlarini aniqlash muxim hisoblanadi.

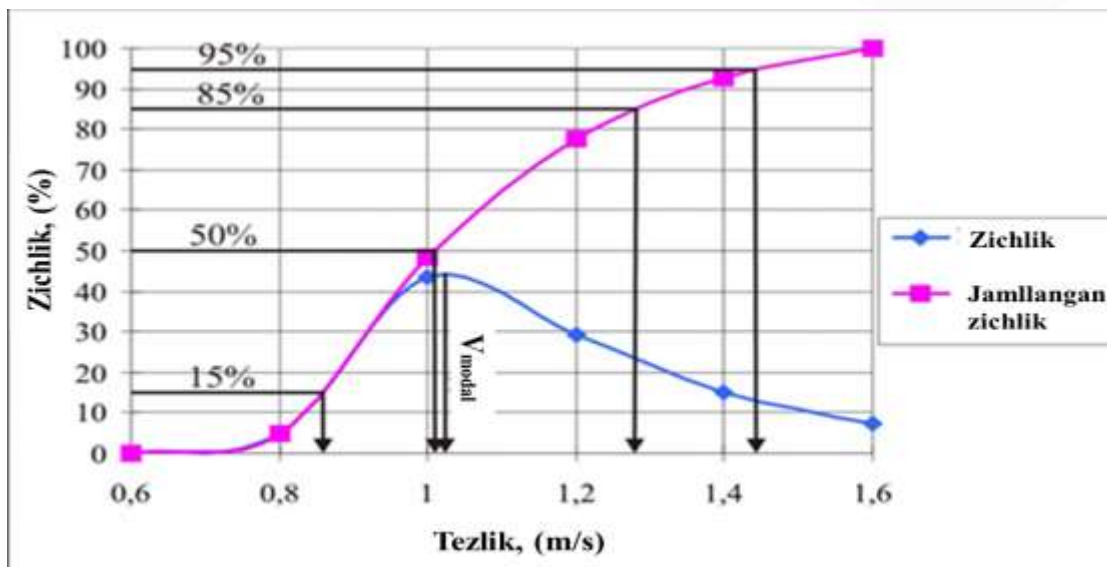
Harakat tezligi yo'l harakatining asosiy ko'rsatkichi bo'lib, u yo'lda harakatlanishning asosiy maqsadi shaklida namoyon bo'ladi. Yo'lda eng obyektiv ko'rsatkich harakat tezligining butun marshrut bo'ylab o'zgarishini ko'rsatuvchi grafik hisoblanadi[4].

Piyodalarning harakatlanish tezligini aniqlash muxim ahamiyat kasb etganligi uchun quyidagi masalalarni hal etishda asosiy omil bo'lib xizmat qiladi: piyodalar yo'laging geometrik parametrlarini aniqlashda; o'tkazish qobiliyatini hisoblashda; harakatni tashkil etish sxemalarini tuzishda.

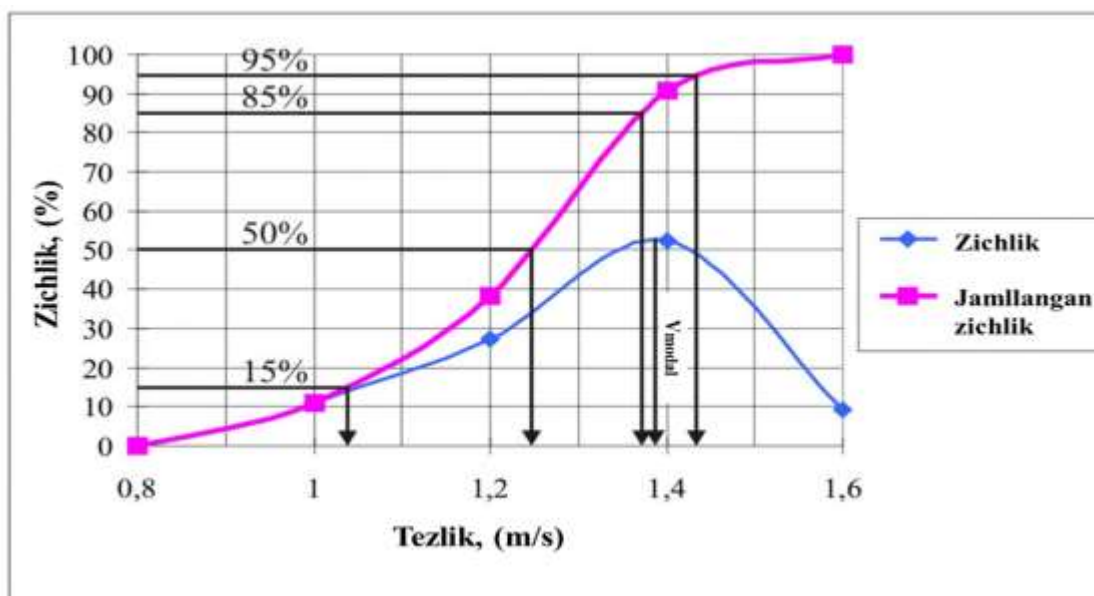
Umuman olganda ko'p yillik o'tkazilgan tadqiqotlar natijalariga ko'ra piyodalarning harakat tezligi kichik zichlikdagi piyodalar oqimida $V=1,25-1,26$ m/s ni va o'rta zichlikda $V=1,25$ m/s ni tashkil etadi deb ko'rsatilgan[2].

46-bolalar bog'chasiga keluvchi bolalarning tratuordagi va transport qatnov qismidan o'tishdagi tezligini o'rganish bo'yicha tadqiqot ishlari olib borildi.

Marg'ilon ko'chasida olib borilgan tadqiqotlar tahlili quyidagi grafiklarda keltirildi:



1-rasm. Tratuordagi bolalar harakat oqimi tezligining taqsimot va jamlangan egrilik grafiklari ko'rinishida o'zgarishi.



2-rasm. Qatnov qismidagi bolalar harakat oqimi tezligining taqsimot va jamlangan egrilik grafiklari ko'rinishida o'zgarishi.

Taqsimot egriligi yordamida ko'p qaytariladigan tezlik-modal tezlik aniqlangan bo'lib, 1-2-rasmdan ko'rinib turibdiki mos ravishda ushbu ko'chaning tratuor qismida harakatlanuvchi bolalarning modal tezligi $V_{\text{modal}}=1,02$ m/s ga teng va transport qatnov qismini kesib o'tishdagi modal tezligi $V_{\text{modal}}=1,38$ m/s ga teng.

46-bolalar bog'chasiga keluvchi bolalarning Marg'ilon ko'chasidagi tratuordan va transport qatnov qismidan harakatlanish tezligini ko'rinishi hamda ko'cha qism bo'lagining mavjud holati.



Jamlangan egrilikdan aniqlanadigan tezliklarni quydagicha tahlil qilish mumkin(1-2-rasm). Bunda 15% tezlik harakatni tashkil qilishda eng past tezlik sifatida qabul qilingan bo'lib, bizda bu ko'rsatkich tratuorda $V_{15}=0,85$ m/s qatnov qismida $V_{15}=1,04$ m/s ga teng. 50% ta'minlanganlikdagi tezlik qiymati oqimdagi hamma bolalarning o'rtacha qiymati ko'rsatilgan bo'lib, bu ko'rsatkich tratuorda $V_{50}=1,01$ m/s qatnov qismida $V_{50}=1,25$ m/s ni tashkil etadi. 85% ta'minlanganlikdagi tezlikka asosan yo'l belgilarini o'rnatish va belgi chiziqlarini chizish ishlari hamda tratuarning holatini yaxshilash ishlari bajariladi. 95% ta'minlanganlikdagi tezlik hisobiy tezlikka teng deb qabul qilinadi va bu qiymatga ko'ra yo'l elementlarini hisoblashda qo'llaniladi.

Xulosa.

Kuzatuvlar natijasi shuni ko'rsatdiki Marg'ilon ko'chasining transport qatnov qismini kesib o'tuvchi bolalarning aksariyat qismi qatnov qismidan tez harakatlanib kesib o'tar ekan. Chunki tratuordagi eng ko'p qaytarilgan tezlik ya'ni modal tezlikdan qatnov qismini kesib o'tishdagi modal tezlik 1,35 marta katta ($V_{qmodal}=1,35V_{trmodal}$) qiymatni tashkil etdi. Demak, qatnov qismini kesib o'tishdagi V_q modal tezlikning son qiymatini tratuordagi V_{tr} modal tezlikning son qiymatiga tenglashtirish lozim. Buning uchun mintaqadagi belgilar, o'tqazilgan tadqiqotlar natijasiga asoslanib, GOST-23457-86 talablariga mos kelmaganligini inobatga olib, shu GOST talablari bo'yicha yo'l belgilarini o'rnatish hamda yo'l belgi chiziqlarini chizish kerak:

Yo'l Belgilaridan Quydagilar O'Rnatilishi Lozim

-  (1.21); belgisi  (7.2.1); belgi bilan birgalikda;
-  (5.16.1); belgisi  (5.16.2); belgi bilan birgalikda;

Yo'l belgi chiziqlaridan quydagilar chizilishi lozim: 1.1; 1.4; 1.5; 1.12; 5.14.1.

Foydalanilgan Adabiyotlar

1. <http://www.yandex.ru>, 2022, Россия
2. Azizov Q.X. Yo'llarda xavfsiz harakatlanish asoslari: Oliy o'quv yurtlarining bakalavriat ta'lim yo'nalishi talabalari uchun o'quv qo'llanma / S.M. Qodirov tahriri ostida. – T.: "TAYI", 2004. – 71 b.
3. Axunov, J. A. (2021). PIYODANI URIB YUBORISH BILAN BOG'LIQ YTHLARNI TADQIQ QILISHNI TAKOMILLASHTIRISH. Academic research in educational sciences, 2(11), 1020-1026.
4. Abdukhaliilovich, I. I., & Abdujalilovich, J. A. (2020). Description Of Vehicle Operating Conditions And Their Impact On The Technical Condition Of Vehicles. The American Journal of Applied sciences, 2(10), 37-40.