

Приоритетные Направления Организации Дорожного Движения В Крупных Городах

Усманова Махира Нуралиевна¹, Шойбеков Бауржан Жусипович²

Аннотация: В статье рассматриваются проблемы организации дорожного движения в крупных городах, в том числе в городе Ташкенте, и предложения по их решению.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения; город; дорожно-транспортные происшествия; дорожное движение; исследование; общественный транспорт.

После обретения независимости Республики Узбекистан экономические преобразования стали осуществляться последовательно. Например, была развернута автомобильная промышленность, ускорено развитие дорожно-строительной отрасли, на высокий уровень подняты торговые отношения с зарубежными странами.

Это закономерно привело к ежегодному увеличению интенсивности движения на автомагистралях республики. Поскольку основными вопросами настоящего и будущего являются обеспечение безопасности движения на автомобильных дорогах, необходимо сосредоточить внимание на снижении дорожно-транспортных происшествий, количества погибших и раненых, общего социально-экономического ущерба.

Ташкент – один из крупных древних городов Средней Азии и представляет собой огромный промышленный и транспортный перекресток региона. Площадь города Ташкента составляет 334,8 км², в городе - 4140 улиц и дорог, их протяженность 4024,1 км; свыше 600 перекрестков. Все перекрестки оборудованы светофорами, из них 108 компьютеризированной системой безопасности движения, на каждые 6 жителей города приходится 1 автомобиль[15]. Если принять во внимание тот факт, что в сутки на территорию города Ташкента из-за его пределов въезжает и выезжает в среднем более 165 тысяч автотранспортных средств, в результате чего возникают пробки, происходят дорожно-транспортные происшествия, уровень загрязнения воздуха в городе Ташкенте резко возрастает, то транспортные проблемы региона можно разделить на экологические, можно увидеть актуальность решения с социальной и экономической точки зрения.

¹ Профессор Ташкентского государственного транспортного университета

² Доцент кафедры "Транспорт, организация перевозок и движения" Южно-Казахстанского университета имени М.Ауэзова



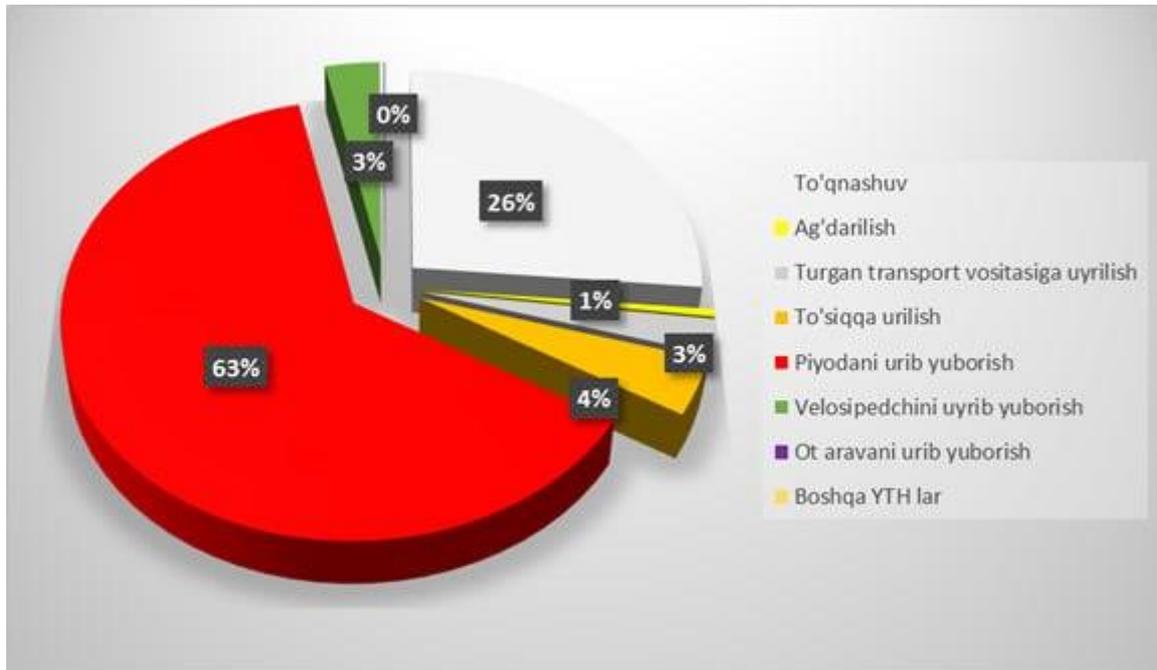


Рисунок 1. Циклограмма дорожно-транспортных происшествий по видам в 2023 году на территории города Ташкента

Как видно из циклограммы, в 2023 году наиболее частым видом дорожно-транспортных происшествий является наезд на пешеходов, который составляет 63% [15]. Обеспечение безопасности жителей города при транспортном передвижении – содержание данного исследования.

Организация дорожного движения – это комплекс организационно-правовых, организационно-технических мероприятий, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения, а также распределительных действий по управлению автомобильными дорогами. Основной вид организации дорожного движения направлен на планирование оптимальной организации и улучшения движения автотранспортных средств и пешеходов.

Стратегия развития транспорта в крупных городах направлена на обеспечение предпочтения общественного автомобильного транспорта перед личным и снижение использования автомобильного транспорта в городе. Пробки на дорогах являются серьезной проблемой города Ташкента на сегодняшний день.

В ходе исследования, проведенного специалистами Института прогнозирования и макроэкономических исследований, был организован социальный опрос с целью изучения отношения жителей Ташкента к пробкам на дорогах и их предложений по их снижению. Всего в нем принял участие 891 человек. 60,8% участников были водителями автомобилей. 10,3 процента из них — женщины [14].

Опрос выявил следующее:

1. Участники, заявившие, что не водят машину

41,8 процента на автобусе,

27,5 процентов метро,

24,1 процента такси,

1,7 процента пользуются услугами микроавтобуса.

4,9 процента сказали, что ходят пешком

Установлено, что больше женщин (33,1%) и молодежи (36,5%) пользуются общественным транспортом, а мужчин (33,1%) — личным транспортом.



2. 74% жителей столицы, участвовавших в опросе, назвали пробки на дорогах одной из основных проблем, 21% - средней проблемой и 5% - не очень важной среди других проблем.
3. Пассажиры автобусов и маршруток больше других страдают от пробок на дорогах. Так, 82,9% пользователей автобусов и 83,3% пассажиров маршруток отметили пробки на дорогах как одну из главных проблем столицы.
4. В качестве основных причин пробок на дорогах 62,2% респондентов назвали повышенную активность из-за нерегулярных водителей, нарушений, неправильной парковки, 57,6% дефектов дорог, 46,8% пассажиров и 41,2% пассажиров.
5. Респонденты отметили, что необходимо регулировать перекрестки на Малой кольцевой дороге (136 раз) и перекрёстки на проспекте Бунёдкор (106 раз).
6. 41,8% участников опроса заявили, что планируют больше времени на дорогу из-за пробок, 39,1% заявили, что будут ходить по дорогам без пробок, а 16,9% заявили, что ожидают снижения пробок.

По результатам опроса немало предложений, таких как улучшение инфраструктуры общественного транспорта, правильное формирование парковок, многоэтажных паркингов, строительство пешеходных переходов и мостов, расширение линий метрополитена, обеспечение строгого соблюдения правил дорожного движения, переход на цифровое управление. В ближайшее время в г. Ташкенте запланированы строительства 20 искусственных сооружений

Решение Президента Республики Узбекистан от 16 февраля 2023 года также предусматривает реформирование системы общественного транспорта. На его основе для общественного транспорта Ташкента закуплены 700 автобусов, работающих на природном газе, и 300 электробусов. Эти усилия помогут решить проблему дорожного движения, а также окажут положительное значение для экологической ситуации в столице.

Исходя из городской архитектуры, улицы Ташкента преимущественно расположены радиально. Сегодня организация дорожного движения на городских улицах организуется с помощью современных организационно-технических средств, основанных на результатах научных исследований. Учитывая текущие транспортно-инфраструктурные изменения в городе Ташкенте, можно отметить следующие предложения по организации дорожного движения:

- разделение территории города на отдельные районы. Крупные города делятся на исторические районы, на районы с высокой деловой активностью;
- возможно разделение на густонаселенные районы (в пределах этой территории должны быть установлены определенные ограничения для движения автомобилей);
- введение системы оплаты въезда в центр города на личных автомобилях: фиксированных в оставление автомобилей на стоянке (стоянке) в зависимости от удаленности въезда в центр города.

Но эта деятельность также вызывает ряд проблем. Например, организация больших парковочных мест на въездах в город, пересмотр маршрутов пересадки на городской общественный транспорт, развитие системы оплаты для всех и т.д. Основой для реализации данного мероприятия может стать кольцевая линия метро, часть которой сданы в эксплуатацию на Большой кольцевой дороге в Ташкенте;

- развитие городского общественного пассажирского транспорта. Внедрение методов безопасной организации городского общественного пассажирского транспорта: создание отдельной полосы движения для движения городского общественного пассажирского транспорта. Подобный опыт ранее был установлен на улицах Ташкента в виде отдельной полосы движения для общественного пассажирского транспорта.



- благоустройство городских улиц. Организация скоростных магистралей на улицах городов с высокой плотностью движения. Но организация таких городских улиц требует проведения очень большой научной и проектной работы;
- предоставление участникам дорожного движения информации об условиях автомобильной дороги, плотность движения на ней транспортных средств (загруженность), сведения о маршрутах городского общественного транспорта и т. д. Разработан и внедрен ряд нововведений в области передачи и использования вышеуказанной информации. Поскольку обеспечение безопасности дорожного движения требует разработки комплексных мер, надеемся, что вышеуказанные предложения по организации дорожного движения в крупных городах также будут способствовать решению проблем в городе Ташкенте.

Литература

1. Аземша С.Н., А.Н.Старовойтов. Применение научных методов в повшении безопасности дорожного движения. Гомел, 2017
2. System analysis and design. Alan Dennic, В.Н Wixon, R.M Roth-2012
3. M.N.Usmanova. Transport korxonalarida harakat xavfsizligi xizmati faoliyatining ustuvor yo‘nalishlarini aniqlash. TAYI xabarnomasi. 2017y.3-4soni.
4. Усманова М.Н. Методология безопасности дорожного движения. Учебное пособие Ташкент: “Complex print”, 2024. –161с.
5. Усманова М.Н. “Анализ дорожно-транспортных происшествий”, учебное пособие. Учебное пособие. Ташкент: “Complex print”, 2022-97 с.
6. Усманова М.Н., Абдураззакова Д.А. Упрощение возмещения материального ущерба, причиненного участникам ДТП. Журнал «Академия» © Издательство «Проблемы науки». -№ 1 (72), 2022, 2022-г. Иссн 2542-0755 24-26 в.
7. Усманова М.Н., Суяров Н.Ж. Повышение эффективности профилактических мероприятий, Экономика и социум. -6, 2023-yil. 322-328 в.
8. Усманова М.Н., Utkirov Sh.Sh. Prevention of traffic incidents involving pedestrians in the city of Tashkent. American Journal of language, Literacy and learning in stem education. -4, 2023/ 74-77 в
9. Усманова М.Н. Математико-статистическое моделирование процессов безопасности дорожного движения (по материалам Минавтотранса Уз ССР). // Диск. канд. техн. наук.- Ташкент, 1991.-150 с. Диск. канд. техн. наук.
10. Усманова М. Н. (2020). Подход к решению проблем по обеспечению безопасности дорожного движения. Бел ГУТ
11. Усманова М. Н., & Юлдошев Д.Ф. У. (2020). Пути повышения безопасности дорожного движения. Проблемы науки, (2 (50)).
12. Maxira Usmanova, Sayyora Rajarova and Yashnar Juraev. Innovative ways to train drivers and improve their skills. Cite as: AIP Conference Proceedings 2432, 030100 (2022); <https://doi.org/10.1063/5.0090825> Published Online: 16 June 2022
13. Усманова М, Юсупов А. Методы исследования социально-экономических факторов, влияющих на труд водителей. "Экономика и социум". -1, 2022-йил.
14. Статистические материалы СБДД Республики Узбекистан.

