

ВЛИЯНИЕ РАЗВИТИЯ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА В ГОРОДАХ НА ОРГАНИЗАЦИЮ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

<https://doi.org/10.5281/zenodo.8044818>

Назаров А.А.

Профессор Ташкентского государственного транспортного университета

Усманова М.Н.

Профессор Ташкентского государственного транспортного университета

Абдусаматов Э.Х.

Ассистент Ташкентского государственного транспортного университета

Рахманов Б.Б.

Ассистент Ташкентского государственного транспортного университета

Аннотация.

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

Ключевые слова.

пассажир, автобусов.

Annotation.

The article deals with the problems of organizing traffic in large cities, including Tashkent, and proposals for their solution.

Key words.

passenger, buses.

После обретения независимости Республики Узбекистан последовательно стали внедряться экономические преобразования. Например, было запущено автомобилестроение, ускорено дорожное строительство, на высокий уровень были подняты торговые отношения с зарубежными странами. Это закономерно привело к ежегодному увеличению интенсивности движения на автомобильных дорогах республики. Поскольку основными вопросами настоящего и будущего являются обеспечение безопасности движения на дорогах, необходимо сосредоточить внимание на снижении количества дорожно-транспортных происшествий, числа погибших и пострадавших в них людей, а также общего социально-экономического потерий.

Ташкент является одним из крупных древних городов Средней Азии и представляет собой огромный промышленный и транспортный перекресток региона. Ташкент, площадью 435 км² и населением 2955700 человек, инфраструктура и транспортная система были обновлены. Сегодня большое внимание уделяется благоустройству Ташкента. Закрыты или выселены предприятия и организации, которые не нужны городу и разрушают его природную среду. Также масштабные стройки, проводимые в городе в последующие годы, требуют пересмотра его транспорта и инфраструктуры, поэтому было бы уместно рассмотреть вопрос об организации дорожного движения на улицах нашей новой столицы.

Организация дорожного движения представляет собой комплекс организационно-правовых, организационно-технических мероприятий, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения, и распределительных мероприятий по управлению автомобильными дорогами.

Стратегия развития транспорта в крупных городах направлена на обеспечение предпочтения общественного автомобильного транспорта перед личным и сокращение использования автомобильного транспорта в городе.

Пробки на дорогах также являются серьезной проблемой в Ташкенте. По данным Агентства по статистике, в 2022 году количество автомобилей, принадлежащих физическим лицам, на территории города Ташкента составляло 562,1 тыс., а на 1000 постоянных жителей приходилось 178 автомобилей.

В ходе исследования, проведенного экспертами Института прогнозирования и макроэкономических исследований, был организован опрос населения с целью изучения отношения жителей города Ташкента к пробкам на дорогах и их предложений по их снижению. В нем принял участие 891 человек. 60,8% участников были водителями автомобилей. 10,3 процента из них составляют женщины.

Опрос выявил следующее:

1. 41,8 % участников, заявивших, что не водят машину, 27,5 % пользуются метро, 24,1 % такси, 1,7 % маршруткой, 4,9 % ходят пешком. Установлено, что больше женщин (33,1 %) и молодежи (36,5 %) пользуются общественным транспортом, а мужчины (33,1 %) – личным транспортом.

2. 74% жителей столицы, участвовавших в опросе, назвали пробки 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. Так, 82,9% пользователей автобусов и 83,3% пассажиров маршруток отметили заторы на дорогах как одну из главных проблем столицы.

4. 62,2% респондентов назвали основными причинами заторов повышенную активность из-за нерегулярных водителей, нарушений, неправильной парковки, 57,6% дорожных дефектов, 46,8% пассажиров и 41,2% пассажиров.

5. Респонденты отметили необходимость регулирования перекрестков на малой кольцевой дороге (136 раз) и 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 движения, а 16,9% заявили, что ожидают уменьшения пробок.

Среди высказанных мнений немало предложений, таких как улучшение инфраструктуры для общественного транспорта (автобусов), правильное формирование парковок, многоэтажных парковок, строительство пешеходных переходов и мостов, расширение линий метрополитена, обеспечение строгого соблюдения правил дорожного движения, переход на цифровое управление.

Постановление Президента Республики Узбекистан от 16 февраля 2023 года также предусматривает реформирование системы общественного транспорта. На его основе для общественного транспорта Ташкента будет закуплено 700 автобусов на природном газе и 300 электробусов.

В апреле текущего года из Китая доставлено 300 автобусов. Эти усилия помогут решить проблему дорожного движения, а также положительно скажутся на экологической ситуации в столице.

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

- разделение территории города на определенные районы. Крупные города делятся на исторические районы, на районы с высокой деловой активностью;

- возможно разделение на густонаселенные участки (в пределах этого участка должны быть установлены определенные ограничения для движения

автомобилей). Например, в Париже внедрена программа «Центр без автомобилей»;

- внедрение системы оплаты въезда в центр города на личном автомобиле. В зарубежном опыте реализованы такие меры, как оплата фиксированных сумм за въезд в город или оставление автомобилей на стоянке (стоянке) в зависимости от удаленности въезда от центра города.

Но эти события также вызывают ряд проблем. Например, организация больших парковочных мест на въездах в город, пересмотр маршрутов для пересадки на городской общественный транспорт, развитие системы оплаты для всех и т. д. Базой для реализации данного мероприятия может стать строящаяся кольцевая линия метро на Большой кольцевой автодороге в Ташкенте;

- развитие городского общественного пассажирского транспорта. Внедрение методов безопасной организации городского общественного пассажирского транспорта. Например, создание отдельной полосы движения для движения городского общественного пассажирского транспорта. Такой опыт ранее был установлен на улицах Ташкента в виде отдельной полосы движения для общественного пассажирского транспорта. Стоит отметить, что такой эксперимент проводился на улицах Лондона, Берлина, Лос-Анджелеса, Софии и Москвы;

- благоустройство городских улиц. Организация скоростных магистралей на городских улицах с высокой плотностью движения. Однако организация таких городских улиц требует выполнения очень больших научных и проектных работ;

- предоставление участникам движения информации о дорожной обстановке. К такой информации может относиться состояние трассы, плотность движения на ней транспортных средств (трафик), сведения о маршрутах городского общественного транспорта и т. д. Разработан и реализован ряд нововведений в части передачи и использования указанной информации.

Так как 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. Усманова, М. Н. (2020). Подход к решению проблем по обеспечению безопасности дорожного движения. <http://elib.bsut.by/bitstream/handle/123456789>
2. Усманова, М. Н., & Йулдошев, Д. Ф. У. (2020). Пути повышения безопасности дорожного движения. Проблемы науки, (2 (50)).
3. МН Усманова (2022). [Интеграция высшего учебного заведения и предприятия при подготовке специалистов по безопасности движения](#). Экономика и социум 1-2 (92) 276-280.
4. Н Усманов, М Усманова (2021). [Узбекистан на пути демократических преобразований](#). Экономика и социум 11-2 (90) 530-533
5. MN Usmanova, BA Rahmat (2022). [HAYDOVCHILARNI TAYYORLASH TIZIMINI YANADA TAKOMILLASHTIRISH](#). Journal of new century innovations 15 (3) 148-153.
6. ШК Хакимов, МН Усманова, СС Ражапова (2022). [СОВРЕМЕННЫЕ ИНФОРМАЦИОННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ ДЛЯ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА](#). Экономика и социум 9 (100) 705-714
7. Ё Исоханов, Э Абдусаматов, С Турдибеков (2022). [ЕНГИЛ ВА ЮК АВТОМОБИЛЛАР ИШТИРОКИДАГИ ЙТХ ТАХЛИЛИ](#). IJODKOR O'QITUVCHI 2 (24), 216-219.
8. Ё Исоханов, Э Абдусаматов, С Турдибеков (2022). [ПИЁДА ИШТИРОКИДА ЁНЛАНМА МАСОФА САҚЛАНМАСДАН СОДИР ЭТИЛГАН ЙТХ ТАХЛИЛИ](#). IJODKOR O'QITUVCHI 2 (24), 220-222.
9. D Abdurazakova, S Utkirov (2023). [ORGANIZATION OF TRAFFIC AT UNCONTROLLED INTERSECTIONS](#). Science and innovation in the education system 2 (4), 8-10.
10. S Utkirov, E Abdusamatov, B Rahmanov (2023). [ORGANIZATION OF TRAFFIC AT UNCONTROLLED INTERSECTIONS](#). Евразийский журнал академических исследований 3 (2 Part 2) 57-65.
11. Э Абдусаматов, Н Гурсунов, Ш Ёткиров (2023). [ЙЎЛ ХАРАКАТИ ХАВФСИЗЛИГИНИ ОШИРИШ БЎЙИЧА ЧОРА-ТАДБИРЛАР](#). SUSTAINABILITY OF EDUCATION, SOCIO 1 (6) 84-88.

12. S Utkirov (2023). [YO'L HARAKATI XAVFSIZLIGINI TA'MINLASH SAMARADORLIGINI OSHIRISH VA YANGICHA MEKANIZMLARNI ISHLAB CHIQUISH](#). Академические исследования в современной науке 2 (4) 71-73.

13. S Shamshir, A Erkinjon, R Вахтийор (2023). [YO'L-TRANSPORT HODISALARINI OLDINI OLISHDA INTELLEKTUAL TIZIMLARNING O'RNI](#). MODELS AND METHODS FOR INCREASING THE EFFICIENCY OF INNOVATIVE RESEARCH 2 (20) 87-91.

14. ШХ Шерматов, ШИ Абруев, ЭХ Абдусаматов, НХ Турсунов, ЖА Чориев (2022). [МЕТОД ОПРЕДЕЛЕНИЯ ГОРЯЧИХ ЗОН ГОРОДСКИХ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ](#). Экономика и социум 12-1 (103) 1097-1104.

15. ШХ Шерматов, ШИ Абруев, ЭХ Абдусаматов, НХ Турсунов, ББ Рахманов (2022). [ВЛИЯНИЕ ДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ПЕШЕХОДНОЕ ДВИЖЕНИЕ НА ПЕРЕСЕЧЕНИИ АХАНГАРАНСКОЙ ПАРКЕНТСКОЙ И ОБЪЕДИНЕННОЙ ДОРОГ](#). Экономика и социум 12-1 (103) 1089-1096.