

ВЛИЯНИЕ ДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ПЕШЕХОДНОЕ
ДВИЖЕНИЕ НА ПЕРЕСЕЧЕНИИ АХАНГАРАНСКОГО ДОРОГА,
ПАРКЕНТСКАЯ И ОБЪЕДИНЕННАЯ ДОРОГА

Шерматов Ш.Х. старший преподаватель ТДТрУ

Абруев Ш.И. ассистент ТДТрУ

Абдусаматов Э.Х. ассистент ТДТрУ

Турсунов Н.Х. ассистент ТДТрУ

Рахманов Б.Б. ассистент ТДТрУ

Аннотация: В данной статье проанализировано влияние состояния дорожной инфраструктуры на пешеходное движение. В результате этих анализов, путем улучшения инфраструктуры дорог, достигается частичное предотвращение сырости участников движения.

Ключевые слова: дорога, дорожное движение, перекресток, дорожно-транспортное происшествие, инфраструктура, участники дорожного движения.

**IMPACT OF ROAD INFRASTRUCTURE ON PEDESTRIAN
TRAFFIC AT THE CROSSING OF AKHANGARAN ROAD, PARKENT
AND UNITED ROAD**

Shermatov Sh.X. senior lecturer TSTU

Abruyev Sh.I. assistant TSTU

Abdusamatov E.X. assistant TSTU

Tursunov N.H. assistant TSTU

Raxmanov B.B. assistant TSTU

Annotation: This article analyzed the influence of the state of road infrastructure on pedestrian traffic. As a result of these analyses, by improving the infrastructure of the roads, it is possible to prevent, at least partially, the safety of road users.

Key words: Road, traffic, intersection, traffic accident, infrastructure, road users.

Введение

Сегодня в города Ташкента увеличивается количество въезжающих туристов и пропорционально ему также резко увеличивается количество транспортных средств. За последние годы количество автомобилей в Ташкенте выросло в 2 раза [1]. Соответственно, развивается и транспортная инфраструктура. Строятся новые дороги, мосты, надземные метро и реконструируются дорожно-инженерные сооружения с целью приоритизации общественного транспорта и пешеходных потоков в существующих улично-дорожных сетях, а также для повышения проходимости крупных перекрестков. Несмотря на то, что город Ташкент имеет высокий уровень загрузки улично-дорожной сети, недостатков в организации дорожного движения хватает. Тот факт, что транспортные средства стоят в пробках, увеличивается из года в год, приводит к ухудшению экологической обстановки, задержкам в общественном транспорте и дорожно-транспортным происшествиям различного уровня.

Следует отметить, сегодня начались работы по улучшению состояний улиц и инфраструктуры на них, и они все еще продолжаются ускоренными темпами[2].

В частности, налажена работа по совершенствованию предотвратить системы нарушений правил дорожного движения, предотвращению аварий и пробок на дорогах, систематическому анализу и устранению причин и условий, приводящих к возникновению аварий.

Президент Республики Узбекистан поручил хокиму города Ташкента по улучшению дорожной инфраструктуры столицы и создать все условия для удобства участников дорожного движения. Президент отметил важность устранения возможных пробок, открытия дополнительных дорожек более чем на 10 улицах города.

В настоящие времена, несмотря на принятые меры, количество дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом по-прежнему велико, что свидетельствует о необходимости реформировать системы обеспечения безопасности на автомобильных дорогах.

В проведенных анализах мы видим, что только в 2021 году на территории нашей Республики было зафиксировано более 10 тысяч дорожно-транспортных происшествий. В них погибло 2426 человек, 9 230 человек получили травмы различной степени тяжести. Основными причинами дорожно-транспортных происшествий были такие ситуации, как несоблюдение установленной нормы скорости – (20,1 процента), неисправность дороги – (20,1 процента), переход пешеходами дорог в неустановленных местах – (13,8 процента), обгон или движение по встречному маршруту (7%), движение велосипедов по проезжую часть (5,3%), водители, засыпающие за рулем (5,1%), и вождение



Рисунок. 1. График изменения аварийности по вине дорожной инфраструктуры в 2020-2021 гг.

Невозможно обеспечить безопасность движения на дороге только строительными мерами, мы должны принять меры по ее организации, в

дополнение к которым необходимо учитывать интенсивность движения транспортных средств, изменения погоды и способности водителя.

Дорожная организация должна не только обеспечивать возможность перемещения транспортных потоков по дороге, но и контролировать их с помощью доступных средств.

Особое место в реализации мер по организации дорожного движения занимает внедрение технических средств: дорожных знаков, светофоров, дорожных ограждений и устройств наведения, звеньев пешеходных переходов, дорожных линий и т.д.

Исходя из вышесказанного, исследование было проведено на пересечении улиц Ахангаранская дорога, Паркентская и объединенная дорога в Ташкенте. Пересечением этих дорог является Т-образный перекресток, интенсивность движения на нем очень высока, а линия метро, как и многие другие виды общественного транспорта, проходит по улицам Паркент-Ахангаран. Кроме того, на этом перекрестке находится станция метро и автовокзал, в которых пассажиры также резко увеличивают поток пешеходов, проходящих по перекрестку. Особенno этот показатель возрастает в утренние и вечерние время час пик.

При проведении мониторинга были выявлены следующие инженерные недостатки в пешеходных дорожках и дорожной инфраструктуре:

Тротуар для пешеходного движения отсутствует (рис. 2);



Рисунок 2. Нет коридора для пешеходного движения от автобусной станции до участка дороги, где находится пешеходный переход.



Рисунок 3. Вынужденный переход пешеходами не обозначенного на карте участка дороги.



Рисунок 4. Дорожные линии 1.14.1, 1.14.2 и 1.14.3 для пешеходных переходов отсутствуют.



Рисунок 6. Наличие нарушений на дорогах.

Отсутствие окна, указывающего на движение транспортного средства по направлению движения водителей при въезде на дополнительную полосу дороги. (рис. 7);



Рисунок 7. Отсутствие окна, указывающего на идущее по направлению транспортное средство при въезде в пробку.

С подобными проблемами сегодня сталкиваются многие регионы нашей страны. Мы знаем, что для решения этих проблем проводятся системные инженерные мероприятия. Мы считаем, что изучение этих проблем инженерами-исследователями и устранение этих проблем местными

властями приведет к безопасности участников движения и уменьшению, и предотвращению возможного вреда для них.

Использованная литература:

1. Указ президента Республики Узбекистан от 2 февраля 2022 года № 111 "О дополнительных мерах по дальнейшему развитию системы общественного транспорта города Ташкента".
2. Утвержденная правлением Республиканского дорожного фонда при Кабинете Министров Республики Узбекистан 7 марта 2017 года "Целевая программа развития дорожной инфраструктуры районов города Ташкента на 2017 год".
3. Постановление Кабинета Министров от 19 мая 2018 года "О мерах по дальнейшему совершенствованию системы безопасности дорожного движения в Республике Узбекистан".
4. Азизав К.Х. "Организация безопасности дорожного движения на городских дорогах", учебное пособие, типография Тдтру, г. Ташкент., Овен железнодорожников, 1. 2021г.
5. <http://innosci.org/index.php/JISES/article/view/151>
6. <http://innosci.org/index.php/JISES/article/download/149/125>
7. <http://nauchniyimpuls.ru/index.php/noiv/article/view/1279>
8. <http://sciencebox.uz/index.php/jars/article/view/2785>
9. <https://cyberleninka.ru/article/n/y-llarda-transport-o-imini-bosh-arish-va-y-1-transport-odisalarini-kamaytirilishiga-aratilgan-choralar>
10. <https://in-academy.uz/index.php/ejar/article/view/108>
11. https://www.e3s-conferences.org/articles/e3sconf/abs/2021/40/e3sconf_conmechydro2021_02026/e3sconf_conmechydro2021_02026.html
12. <https://cyberleninka.ru/article/n/factors-leading-students-to-failure-and-their-innovative-solutions>
13. <https://cyberleninka.ru/article/n/yo-l-harakati-xavfsizligini-oshirish-tadbirlariga-xorijiy-yondoshuvlarning-amaliyotga-tadbiqi>

14. <http://sciencebox.uz/index.php/jars/article/download/2776/2547>
15. Haight F. A., (2012). Mathematical Theories of Traffic Flow, Academic Press, ISBN-13: 978-0124110052.
16. <https://cyberleninka.ru/article/n/haydovchilarni-tayyorlashda-raqamli-o-zbekiston-2030-dasturini-joriy-etish>
17. O‘G, J. R. Y. R., O‘G‘Li, A. E. X., & Hamroyevich, T. N. (2021). HAYDOVCHILARNI TAYYORLASHDA RAQAMLI O ‘ZBEKISTON 2030 DASTURINI JORIY ETISH. Oriental renaissance: Innovative, educational, natural and social sciences, 1(9), 749-754.
18. https://scholar.google.ru/citations?view_op=view_citation&hl=ru&user=ZkfslzMAAA AJ&citation_for_view=ZkfslzMAAA AJ:YsMSGLbcyi4C
19. https://scholar.google.ru/citations?view_op=view_citation&hl=ru&user=ZkfslzMAAA AJ&citation_for_view=ZkfslzMAAA AJ:eQOLeE2rZwMC
20. E Abdusamatov, S Abruyev, N Tursunov (2022). [Evaluate the Economic Efficiency of Fuel Consumption of Vehicles at an Intersection](#). Nexus: Journal of Advances Studies of Engineering Science 1(3), 49-45.
21. S Abruyev, E Abdusamatov, J Choriyev (2022). [Impact of Technical Means on Road Traffic Accidents](#). Nexus: Journal of Advances Studies of Engineering Science 1(3), 35-39.