

УДК 711.7

УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ДОРОЖНОЙ
ИНФРАСТРУКТУРЫ В ГОРОДЕ НАМАНГАНА
IMPROVEMENT OF ROAD INFRASTRUCTURE IN THE CITY
OF NAMANGAN

Аббасов А.

Начальник тендерного отдела Наманганского областного
управления транспорта – У.Мамиров,
Научный руководитель – М.Тухтабаев, PhD, доцент
Наманганского инженерного-строительного института, г. Наманган,
Узбекистан

e-mail: mirzoxidt_2011@mail.ru

Abbasov A.

Head of the tender department of the Namangan Regional
Department of Transport - U. Mamirov,
Supervisor – M. Tukhtabaev, PhD, Associate Professor Namangan
Engineering-Construction Institute, Namangan, Uzbekistan

Аннотация: В статье представлены результаты проектной работы по совершенствованию дорожной инфраструктуры города. Перечислены требования, которые должны быть выполнены при планировании уличных сетей каждого вида транспорта в городе. На каждого пассажира легкового автомобиля приходится в 15 раз больше места для прогулок, чем на одного пассажира автобуса. В настоящее время старый вид уличной сети не соответствует современным требованиям. Поэтому был разработан новый план уличной сети с новыми видами транспорта и высокой интенсивностью уличного движения.

Abstract: The article presents the results of design work to improve the city's road infrastructure. The requirements that must be met when planning the street networks of each type of transport in the city are listed. There is 15 times more walking space for every passenger in a car than there is for every passenger in a bus. Currently, the old type of street network does not meet modern requirements. Therefore, a new street plan was developed with new modes of transport and high traffic intensity.

Ключевые слова: перевозка, транспортный поток, инфраструктура, загруженность, плотность.

Key words: transportation, traffic flow, infrastructure, workload, density.

Введение.

Расширение городской территории, перевозка пассажиров на дальние расстояния и увеличение пассажиропотока требуют помимо уличного транспорта дорогостоящих дорожных сооружений. Каждый вид транспорта приводит к выполнению требований при планировании уличных сетей.

Необходимая ширина участка дороги, по которому движутся автотранспортные средства или радиусы поворота железнодорожных путей, технические нормы дорожных сооружений, величина веса, приходящегося на прогулочную часть и искусственные сооружения, расположение подземных сетей, благоустройство и др., а также будущая линия строительства за чертой города, например линия метро в крупных городах, длинный участок земли шириной 30-45 метров для заповедника должен быть свободен от подземных и надземных сооружений, что препятствует строительству линии (линии) метро значительно снижает значение ускорения [1].

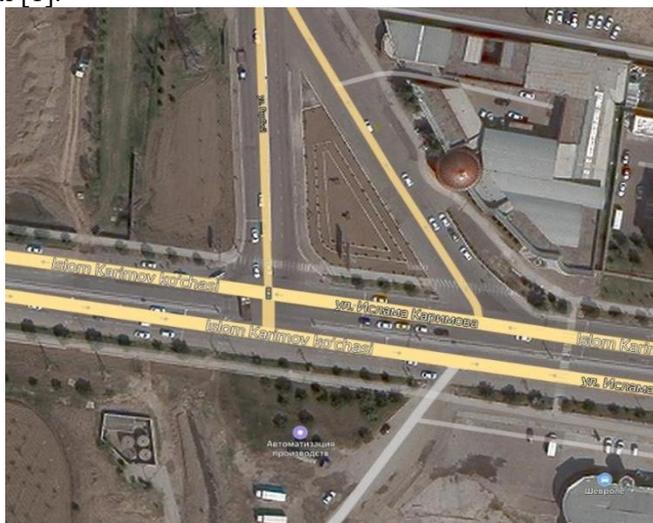
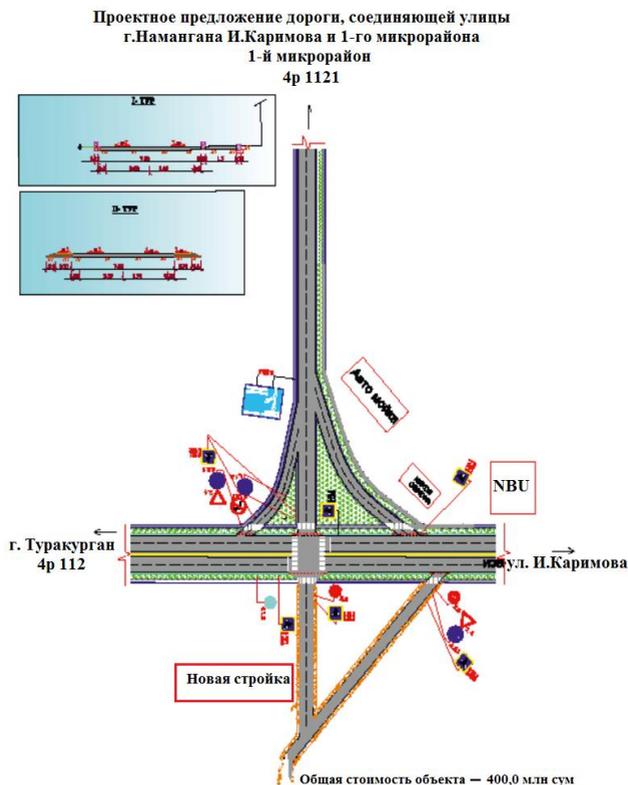


Рисунок 1. Текущее состояние перекрестка

Основная часть.

Развитие автомобильного транспорта приведет к дальнейшему росту потребности в транспорте для строительства и планировки городов. На каждого пассажира легкового автомобиля приходится в 15 раз больше места для прогулок, чем на одного пассажира автобуса.

Старая форма уличной сети не соответствует ее современным требованиям по содержанию: чрезмерная близость перекрестков затрудняет прохождение транспорта через небольшие кварталы и снижает скорость движения, вызывает большой поток и затрудняет проезд.



Альтернативное положение перекрестка

Благоустройство перекрестков в случае пересечения улицы И.Каримова 1-го
подрайона

Организовать их транспортировку, фронтальное строительство

интенсивных автомобильных дорог причиняет большие неудобства населению, что вызывает шум, запыленность, вибрацию и загрязнение воздуха выхлопными газами.

Новые виды транспорта и высокая интенсивность уличного движения требуют создания новых форм планировки уличной сети.

При проектировании новых городов и реконструкции существующих городов возникают задачи: разделение магистральных и шоссейных дорог, городских и внегородских дорог в едином системном виде; дифференциация движения по видам транспорта и скорости; жилая застройка и изоляция пешеходов от транспорта, внеуличная парковка [2].

Время добираться до места работы от взаимного расположения функциональных зон города, развития транспортных сетей и работы состава автопоездов, пассажирского транспорта и звеньев транспортной сети, отдельных транспортных нагрузок, появления высоких -скоростные виды транспорта и другие вопросы градостроительства зависят.

Таблица 1

Результаты, достигнутые за счет улучшения перекрестка

Улицы/Указатели	И.Каримова	1-й малый район	Аэропортная улица
ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ			
Количество дорожек	6	2	2
Количество фаз перекрестка	2 фазы		
Период фазы, сек	30	15	-
Общая ширина дороги, м	25	10	4
В ПРОТИВНОМ СЛУЧАЕ			
Количество дорожек	6	3 (+1)	2
Количество фаз перекрестка	фаза 3		
Цикл фаз, сек	1 фаза 10 2 фаза 15	фаза 3 10	-
Общая ширина дороги, м	29	15	8
ОТЛИЧИЕ ОТ ТЕКУЩЕГО СОСТОЯНИЯ (+, -)			
Количество полос	-	+1	+1
Количество фаз пересечения	+1 фаза		
Период фазы, сек	+5	-	+15
Общая ширина дороги, м	-	+4	+8

В условиях реновации города, при существующей застройке,

развитой сети транспортного обслуживания, появятся задачи развития отдельных функций города, появятся необходимые возможности для жителей города и его окрестностей за счет размещения новых учреждений. в транспортном сообщении [1,2,3].

Индикаторы	Текущее состояние	Альтернативное состояние
Уровень обслуживания (LOS)	С	А
Средняя задержка трафика (сек)	10	0
Средняя длина движения (м) составляет	25	0
Максимальная длина движения (м)	40	10
Среднее количество остановок (на 1 автомобиля)	1.3	0.5
Количество автомобилей, авт/час	6550	7580

Заключение.

Распределение потребности в транспортных средствах с учетом их транспортных возможностей осуществляется методами линейного программирования. Но включение временного критерия в решение транспортной задачи нарушает линейность задачи. При решении транспортной задачи ввод информации о наличии свободного подвижного состава осуществляется «вручную». На сегодняшний день процесс распределения движущегося контента по программам экономико-математическими методами не автоматизирован. Разработан метод оперативного планирования движения транспортных средств на междугородних маршрутах, позволяющий точно планировать работу всех видов транспортных средств.

Литература

1. Normirzaev A. R., Tukhtabayev M. A., Mamirov U. X. Implementation of innovative ideas in digitization of the transport sector in Namangan region/Scientific and technical journal of NamIET/NamMTI ilmiy-texnika jurnali //Наманган: НамМТИ. – 2021. – Т. 6. – №. 3. – С. 127-132.
2. Тухтабаев М. А., Тургунов И. Б. Пробки на пересечении улиц Навои и Коканд //Естественнонаучный журнал «Точная наука. – 2022.
3. Akhmadjanovich M. T. X. et al. NAMANGAN SHAHRINING NAVOI VA QO ‘QON CHORRAHASIDAGI TIRBANDLIK

//Механика и технология. – 2022. – Т. 2. – №. 7. – С. 87-92.

4. Мамиров У., Тухтабаев М., Рахмонов Б. Важность развития проекта велодорожки в Намангане //Естественнаучный журнал «Точная наука. – 2022. – Т. 5.

5. Солиев Х. и др. Организация скоростных пассажирских маршрутов //Естественнаучный журнал «Точная наука. – 2022.

6. Нормирзаев А. Р. ПЕРЕХОД НА ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТ И ПУТИ РАЗВИТИЯ //Scienceweb academic papers collection. – 2022.

7. To'xtaboyev M., Ataxanov X. X. R. Chorrahaldagi tirbandlikni oldini olish. Транспорт и логистика: Цифровые технологии в развитии транспортно-транзитного потенциала республики: Сборник материалов Республиканской научно-технической конференции. – 2021.

8. Tokhtaboyev M. A., Mekhmonaliyev I., Mamasoliyev Kh O. Establishment of intercity transportation system. Obrazovanie i nauka v XXI veke //Kemerovo. – 2021. – Т. 13. – №. 3. – С. 770-773.

9. Normirzayev A. R., Azimjanov S. O., Yusupjonov M. O. Establishment Of Intercity Passenger Transportation System //Экономика и социум. – 2021. – №. 5-1. – С. 362-364.

10. Нуриддинов А. Д., Тухтабаев М. А., Содиков Б. Д. Внедрение инновационных технологий в грузоперевозке //Сбор. статей LXXI международной. – 2022.

11. To'xtaboyev M. Chorrahadagi transport va piyoda harakatlanishini o'rganish //Scienceweb academic papers collection. – 2021.

Представлено 5.11.2022