

УДК 621.433.2

Бойдадаев Муротбек Бойдада угли, доцент кафедры «Инжиниринг транспортных средств», Наманганский инженерно-строительный институт, e-mail: murotboy@mail.ru тел: 998945087899

ТРАНСПОРТ В ОБНОВЛЕННОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СЕТИ НАМАНГАНА

Аннотация; В статье рассматривается транспортная система Намангана, а также проблемы, которые затрудняют работу транспорта, в частности заторы и пробки в обновлённой транспортной сети Намангана.

Ключевые слова: транспорт, сеть, система, связь, развитие, скорость.

Введение. В связи с последними Указами президента Республики Узбекистан Ш.Мирзиёева, в городах нашей Республики проводятся исследования и реорганизация движения городского транспорта с учетом современных тенденций развития городской инфраструктуры.

В Намангане идет работа по созданию усовершенствованной транспортной системы направленной на улучшение качества обслуживания населения общественным транспортом и создания условий для населения, пользующегося велотранспортом при увеличении количества автомобилей в городской среде.

Общественный транспорт тоже далеко не всегда подходит всем. Есть люди, которым нужно перемещаться очень быстро, и они готовы за это платить. Значит, нужно дать им возможность перемещаться очень быстро. За адекватные деньги, включая необходимые для оплаты места временного хранения их транспорта.

Быстрое перемещение также нужно экстренным службам — «скорая», пожарные и полиция, которые необходимы всем. Они всегда допускаются и на выделенные полосы для общественного транспорта.

Соответственно, строится многогранный, многоярусный организм — экосистема, в которой каждому виду транспорта есть место. В зависимости от того, как все эти виды транспорта могут между собой соотноситься, строятся подпрограммы по развитию этих видов транспорта и по развитию инфраструктуры для каждого из них. Инфраструктура должна развиваться так, чтобы происходило усиление одного за счёт другого, а не паразитизм одного на другом.

Таблица 1.

Перевозка грузов и грузооборот по видам транспорта

Перевезено грузов транспортом, млн. т	Январь-март 2022 г.	в % к январю-марту предыдущего года	
		2021 г.	2020 г.
Всего:	304,0	103,7	110,0
• железнодорожным	17,8	102,0	102,8
• автомобильным	268,8	104,1	111,2
• воздушным, тыс. т	4,1	412,4	104,4
• трубопроводным	17,4	99,4	100,9

Например, если говорить о велоинфраструктуре, то велодорожки должны быть построены таким образом, чтобы люди могли использовать велосипед как транспорт. Чтобы как можно больше людей — не только спортсмены и любители, но самые обычные люди с обычными физическими данными, — могли на велосипеде доехать до автобусной остановки, оставить его там на парковке и дальше ехать на автобусе.

Естественно, встает вопрос, что парковка должна быть оборудованная, должна быть какая-то минимальная охрана. Если велопарковка находится на открытом пространстве, которое видно большому количеству прохожих, то на ваш велосипед никто особенно не покусится. Скорее всего, его украдут, если парковка будет в тёмном переулке. Всё это нужно рассматривать одновременно и комплексно, и точно.

Когда в Германии появились первые велопрокаты без док-станций (специальные велосипедные стойки, которые фиксируют велосипед и освобождают его только с помощью компьютерного управления после ввода пользователем платёжной информации) город просто был завален велосипедами. Это тоже очень серьёзная проблема. Сейчас такая проблема наблюдается в Китае.

Нужно развивать сеть велошеринга. Это одна из составляющих нормальной экосистемы. Велосипед — это транспорт «последней мили». Сначала нужно экспертно оценить и предложить, как наиболее эффективно для системы в целом использовать каждый вид транспорта. Потом эти экспертные предварительные выводы применяются к конкретному городу. Учитывается его география, планировка, местоположение, менталитет, привычки, городское население.

Если говорить о Намангане, здесь много сельского населения, которое ежедневно мигрирует туда-сюда. У них свои привычки, которые нужно учитывать. Есть и другие подпрограммы. Например, составляющая грузового транспорта. Водители легкового автотранспорта их не любят, но все мы где-то покупаем продукты питания и другие товары.



Рис. 1 Темпы роста пассажирооборота

Транспортная экосистема, как и любая, должна быть сбалансированной. Грузовой транспорт и транспорт обслуживания должны иметь свою нишу. Разные виды транспорта должны минимально мешать друг другу. Потому что сделать так, чтобы никто друг другу совсем не мешал, мы не можем. Мы не волшебники. Никто этого не может. Но можно свести негативный эффект от этой помехи к разумному минимуму. Если нет варианта не пропускать грузовой транспорт в город вообще, тогда нужно создать для него грузовой каркас. Грузовой каркас — это система улиц, по которым разрешено движение транспорта больше определённого габарита и веса.

Но то, что по улицам может ехать длинная фура — полное безобразие. Естественно, что такие машины оттуда надо уводить. Просто потому что она страшно неповоротливая. За один такт нормально работающего светофора налево повернет либо 20 легковушек, либо три автобуса, либо одна фура.

— Если в городе идёт стройка, на время её проведения выделяется коридор, по которому самосвалы могут доехать до неё. А с «дальнобойных» фур груз попадает в город через терминалы. Откуда уже маленькие машинки — фургоны — развозят его по магазинам. При этом у них тоже должен быть определенный приоритет, что тоже согласуется с городом. Магазин должен знать, что с 7 до 8 сможет приехать «Газель» и разгрузиться. Это очень важно, иначе магазины не смогут нормально работать, и это отразится, как минимум, на кармане и холодильнике граждан.

Если брать в целом пирамиду «транспортных приоритетов», то первым стоит общественный транспорт, потому что он везёт много людей и везёт по расписанию. Люди должны быть уверены, что их привезут вовремя, и что это будет происходить всегда.

Затем — пешеход, хотя иногда у него приоритет и выше общественного транспорта. Как минимум там, где нужно обеспечить удобный доступ к общественному транспорту. Но повторюсь, что в целом в системе городских корреспонденций пешеход должен быть выше общественного транспорта исключительно на уровне доступа.

Затем велосипед — как транспорт экологичный, но уже индивидуальный, затем транспорт обслуживания — те самые фургоны, после них — весь прочий движущийся транспорт и, наконец, транспорт стоящий.

Стоящий — это самый последний уровень иерархии, которому место в городской экосистеме предоставляется после того, как обеспечена возможность передвижения всех остальных.

Стоящий транспорт не выполняет никакой работы, он просто забивает собой пространство. Правда, есть исключения, но они относятся к специально отведённым территориям: транспорт может стоять на технологической стоянке. Если автобусы стоят на технологической стоянке, она нужна для того, чтобы автобусы работали. Если фуры стоят в терминале, эта территория специально выделена для того, чтобы эти фуры работали.

Для индивидуального транспорта не предполагается пространства, которое нужно для его работы. Это только места временного хранения. Это парковка у дома, работы или места назначения. Она должна быть оплачена водителем либо хозяином того места, куда он приехал. Другая подпрограмма — развитие транспортной инфраструктуры. Это дороги, пути для общественного транспорта, выделенные полосы для автобусов.

Все это учитывается при создании новой транспортной сети города Намангана.

Список использованных источников

1. В.И.Конопленко и др. Организация и безопасность дорожного движения: Учеб.для вузов/ В.И.Конопленко. М.: "Выш.шк.", 2007-383 стр.
2. Кременец Ю.А., Пешерский М.П., Афанасьев М.Б. Технические средства организации дорожного движения: Учебник для вузов – М.: ИКЦ «Академкнига», 2005 г., 279 стр.
3. Рябчинский А.И. Регламентация активной и пассивной безопасности автотранспортных средств: учеб.пособие для студентов высш. учеб.заведений/ А.И.Рябчинский, Б.В.Кисуленко и др. М. изд. центр «Академия», 2006 - 432 стр.
4. В.В.Сильянов. Транспортно-эксплуатационные качестваавтомобильных дорог и городских улиц: учебник для студ.высш.учеб. заведений. В.В.Сильянов, Э.Р.Домке. М.: «Академия», 2007 - 352 стр.

*Boydadaev Murotbek Boydada Ugli, Associate Professor of the Department of Vehicle Engineering, Namangan Institute of Civil Engineering.
e-mail: murotboy@mail.ru tel: 998945087899*

TRANSPORT IN THE UPDATED TRANSPORT NETWORK OF NAMANGAN

Abstract. The article discusses the transport system of Namangan, as well as the problems that complicate the work of transport, in particular congestion and traffic jams in the updated transport network of Namangan.

Key words: transport, network, system, communication, development, speed.