

СИТУАЦИЯ С ПРОБКАМИ НА УЛИЦАХ ГОРОДА ТАШКЕНТ И СПОСОБЫ ЕЕ РЕШЕНИЯ

доцент Саматов Рустам Гаппарович

доцент Ражапова Сайёра Сотиволдиевна

старший преподаватель Рахманов Азимжон Сатторович

кафедра «Инжиниринг интеллектуальных транспортных систем»

Ташкентский государственный транспортный университет

Аннотация: Данная статья содержит информацию по обеспечению управления трафиком, безопасной и привлекательной системы общественного транспорта, мероприятия по повышению способа и путей решения проблем с пробками на дорогах.

Ключевые слова: Транспорт, дорожное движение, общественный транспорт, дорожная сеть, транспортная макромодель, безопасность движения.

Annotation: This article contains information on ensuring traffic management, a safe and attractive public transport system, measures to improve the way and ways to solve traffic congestion problems.

Key words: Transport, road traffic, public transport, road network, transport macromodel, traffic safety.

За счет роста населения Ташкента и их доходов в последние годы количество личного автотранспорта увеличилось в 2-3 раза, ежедневно по улицам города передвигается более 700-800 тысяч человек.

Поэтому в ближайшие пять лет будет принята программа развития всех видов транспорта, неразрывно связанных между собой в городе.

При этом будут построены: 16 крупных автостанций на пересечении наземного транспорта и линий метро; автостоянки около 6 станций метро, ведущих в город в Чиланзарском, Юнусабадском и Яшнабадском районах; 80 многоэтажных автостоянок на 40 тысяч автомобилей на центральных

улицах; 21 путепровод на улицах с высокой интенсивностью движения; будет завершено строительство участка “Куйлик-Кипчак” протяженностью 13 километров подземной кольцевой дороги метрополитена, состоящей из 7 станций.

Также будет внедрена система "умного регулирования" дорожного движения, к которой будут подключены 500 крупных перекрестков города, организовано около 200 регулярных автобусных маршрутов, для обновления парка общественного транспорта привезут 400 современных автобусов, 700 электробусов, привезут 90 новых современных поездов метро, увеличат пассажиропоток в 2 раза.

Также будет пересмотрена система субсидирования автобусных перевозок. Сейчас субсидии перевозчикам предоставляются не на количество пассажиров, а на количество маршрутов и рейсов.

Ташкент, как и другие крупные мегаполисы, сегодня сталкивается с проблемой управления трафиком. В Минтрансе считают, что в столице пока ситуация лучше, чем в Москве, Лондоне, Нью-Йорке и других крупных городах. Несмотря на то, что население Ташкента меньше, чем в перечисленных городах, если работы, направленные на решение этого вопроса, не будут выполнены оперативно, пробки в столице Узбекистана могут даже превысить те, которые наблюдаются в крупнейших городах мира.



Приведем некоторые цифровые выкладки:

- сейчас в Ташкенте проживает пять миллионов жителей (три миллиона постоянных жителей, 1,5 миллиона выезжающих в город ежедневно, 0,5 миллиона временно проживающих)
- численность населения увеличивается в среднем на 100 тысяч человек в год
- в Ташкенте зарегистрировано 760 тысяч автотранспортных средств (увеличивается в среднем на 76 тысяч в год)
- протяженность основных дорожных уличных сетей с постоянным движением транспортных средств составляет 470 км, она рассчитана на движение 380-400 тысяч автотранспортных средств.

Суточная потребность столичного населения оценивается в девять миллионов условных поездок-передвижений, из них три миллиона – это пешеходное движение, а шесть миллионов – движение на транспорте. При этом 25% движения на транспорте, а именно 1,5 миллиона поездок, осуществляется на автобусах, метро и микроавтобусах, а остальные 4,5 миллиона – на одном миллионе частных транспортных средств (760 тысяч

постоянных пассажиров и 240 тысяч ежедневных прибывающих), курсирующих по городу в течение дня.

Вышеуказанные причины плюс отсутствие эффективной системы управления дорожно-ремонтными работами и транспортными потоками, снижение скорости движения в пробках до 7 км/ч, увеличение времени в два раза по сравнению с 3-4 годами ранее, затрачиваемого людьми на дорогу, приводят к экономическим потерям и ущербу экологии, вызванному чрезмерным расходом топлива и выбросами вредных газов медленно движущимися транспортными средствами.

Согласно мировому опыту, удовлетворение потребностей населения в ежедневном движении достигается за счет внедрения качественной, удобной, безопасной и привлекательной системы общественного транспорта. Для этого необходимо развитие системы общественного транспорта, движущегося со стабильной скоростью, удобной маршрутной сеткой и созданием инфраструктурного принципа "один шаг" до мест массового скопления людей.

Минтранс предлагает следующие шаги для изменения сложившейся ситуации:

Во-первых, уже разработана транспортная макро модель Ташкента как средство предварительной оценки распределения имеющихся в городе потоков (транспортной нагрузки) по дорожной уличной сети, нагрузки на дорожную сеть из уплотняемых территорий, эффективности предлагаемого общественного транспорта и перераспределения нагрузки на дорожную сеть. Эта модель сейчас настраивается в сотрудничестве с группой экспертов, привлеченных за счет грантовых средств Всемирного банка. Работы завершатся в ноябре.

Во-вторых, в целях эффективного использования обновленного подвижного состава (автобусов) общественного транспорта, повышения качества предоставляемых услуг населению проводится работа по

постоянному совершенствованию автобусной маршрутной сети. Так, на участках уличных дорог общей протяженностью 44 км организованы отдельные автобусные полосы, по которым в настоящее время ежедневно осуществляется 16 тысяч автобусных перевозок и достигнута экономия времени до 100 тысяч часов на 600 тысяч пассажиров в сутки (в среднем от 10 минут на каждого).

В-третьих, на улицах, которые считаются основными артериями с постоянным движением общей протяженностью 472 км систематически внедряются комплексные меры, включающие приоритет движения общественного транспорта, удобную и безопасную инфраструктуру для остановок и пешеходов, а также система эффективного скоординированного управления транспортными потоками (умные светофоры).

Кроме того, планируется проведение следующих работ:

- внедрение автобусных маршрутов на короткие расстояния с широким применением удобных тарифов, предназначенных для пересадок.
- в целях обеспечения безопасности движения автобусов на оживленных улицах, сокращения времени, теряемого при движении, введение на проспектах только прямых магистральных автобусных маршрутов.
- создание благоприятной для пешеходов безопасной среды (инфраструктуры) на пересечениях маршрутов и автомагистралей.
- на основе коридорного принципа будет усовершенствована система скоординированного управления светофорами, запланировано осуществление работ в этих коридорах общей протяженностью 472 км с 605 светофорными объектами. На первом этапе эти работы будут проведены на дорогах общей протяженностью 125 км, где в течение дня наблюдаются основные нагрузки и пробки.
- снижение поступающих в город транспортных потоков за счет совершенствования системы железнодорожных пассажирских перевозок (электричек), связывающих территорию агломерации, внедрение новых

автобусных маршрутов и создание удобных транспортно-пересадочных узлов.

- ограничение движения грузового транспорта в городе и ориентация на круговое движение по ТКАД, четкое определение времени и путей движения грузового транспорта внутри города.
- строительство мостов и путепроводов, соединяющих районы над каналами, на пересечениях автомобильной дороги с железной дорогой, в районах, требующих высокой транспортной зависимости (определяемой на основе установленных критериев).

Как решать проблему пробок

- Пробки возникают по той причине, что дороги перегружены, то есть на каждый автомобиль приходится все меньше площади улично-дорожной сети. Можно сделать вывод о необходимости расширять городские транспортные артерии, включая строительство новых широкополосных дорог, которые помогут разгрузить дорожно-транспортную сеть. Однако уже давно доказано, что расширение дорог не помогает снизить количество пробок. Расширение дорог не только не решает проблему их загруженности, но наоборот, приводит к усугублению проблемы. Чем больше строится дорог, тем больше становится автомобилистов. При увеличении пропускной способности дорог понадобится лишь пять лет, чтобы уровень их загрузки достиг отметки в 90 процентов.
- Строительство новых дорог выглядит непривлекательным и с точки зрения экономической целесообразности. Стоимость строительства одного километра ташкентских дорог в 2023 году была около миллиона долларов. Если увеличить плотность дорожной сети до уровня европейских крупных городов, то потребуется несколько десятков триллионов сумов, которые рациональнее использовать для других статей городского бюджета. К тому же расширение дорог лишь временно облегчает ситуацию в конкретном месте.

- Если ранее человек отказывался от покупки личного транспорта из-за ежедневных пробок, то с расширением дороги он предпочтет купить автомобиль, а не пользоваться общественным транспортом лишь из-за временного ощущения разгруженности дороги. Таким образом, расширенная улица лишь временно будет справляться с потоком транспорта, но рано или поздно пробки вернутся.
- В борьбе с пробками нужен сбалансированный подход, то есть необходимо найти правильный баланс между кнутом и пряником. При разумном и прагматичном использовании двух инструментов можно получить желаемый результат. Если где-то правила и нормы ужесточаются, то нужно также предлагать альтернативы. Главной задачей такого подхода является изменение предпочтений автомобилистов. Люди действуют согласно поступающим извне стимулам, поэтому, оказав влияние на стимулы, можно изменить их модель поведения. В качестве решения проблемы можно предложить метод повышения издержек для тех граждан, кто активно пользуется этим общественным благом. Примером тому может послужить увеличение материальных затрат для автолюбителей, включая повышение цен на парковку, платный въезд в центр города, утилизационный



сбор и т. д.

- Другим способом борьбы с пробками является развитие и улучшение городского общественного транспорта. Данный способ должен выступать тем самым пряником, который будет представлять из себя альтернативу для тех, кто решит отказаться от автомобиля.
- Общественный транспорт должен быть удобным, недорогим и хорошо продуманным, то есть он должен ездить регулярно и предсказуемо. При выборе общественного транспорта большое влияние на человека оказывает фактор расстояния между домом и ближайшей остановкой. Чем больше человеку придется пройти пешком, тем меньше вероятность того, что он выберет общественный транспорт. Фактор времени также играет важную роль в процессе принятия решений. Если при поездке в метро увеличивается вероятность прийти вовремя, то у человека появляется рациональный стимул воспользоваться услугами метрополитена.

Использованная литература:

1. ТоЪхtaboyev, M., & Ataxanov, X. X. R. (2021). Chorrahaldagi tirbandlikni oldini olish. Транспорт и логистика: Цифровые технологии в развитии транспортно-транзитного потенциала республики: Сборник материалов Республиканской научно-технической конференции.
2. Tukhtabayev, M. A., Nuriddinov, A. D., & Tumanbayeva, B. I. (2021). Transport and pedestrian traffic at intersection of j. manguberdi and go _zal narrow streets/Scientific and technical journal of NamIET/NamMTI ilmiy-texnika jurnali. Наманган: НамМТИ, 6(3), 221-228.
3. Тухтабаев, М. А., & Тургунов, И. Б. (2022). Пробки на пересечении улиц Навои и Коканд. Естественнонаучный журнал «Точная наука».
4. <https://upl.uz/president/31398-news.htm>
5. <https://www.gazeta.uz/ru/2022/11/26/tashkent-transport-system/>
6. <https://hook.report/2022/04/probki>
7. https://hugepdf.com/download/5afdeeb82d3c4_pdf