

УДК. 625.02

*Абдулхаев Ж. Ж.
Старший преподаватель
кафедры «Охраны труда».
Андижанский машиностроительный институт
Узбекистан, Андижан*

**ОСОБЕННОСТИ ПРОЕКТИРУЕМЫХ ДОРОГ И
ЭКОЛОГИЧЕСКОЕ
СРАВНЕНИЕ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ПРОЕКТОВ СТРОИТЕЛЬСТВА
ВЫСОКОСКОРОСТНЫХ ДОРОГ.**

Аннотация: Оглашен проект постановления Президента «Об утверждении Стратегии развития автомобильных дорог Республики Узбекистан на 2020-2030 годы».

Основной целью стратегии является развитие и совершенствование сети автомобильных дорог, направлений, подходов и механизмов улучшения характеристик их эксплуатации, которые служат стабильному и быстрому развитию экономики, укреплению обороноспособности и усилению экономика. обеспечение безопасности республики, повышение уровня жизни населения.

Ключевые слова: Транспорт, Население, топливо, резерв, автодорога, битум, озеленение, реконструкция.

**FEATURES OF DESIGNED ROADS AND ECOLOGICAL
COMPARISON OF ECONOMIC PROJECTS FOR THE
CONSTRUCTION OF HIGH-SPEED ROADS.**

*Abdulhaev J. J.
Senior Lecturer
of the Department of Labor Protection.*

***Annotation:** The draft of the President's decision "On approving the highway development strategy of the Republic of Uzbekistan in 2020-2030" was announced.*

The main goal of the strategy is-the directions, approaches and mechanisms of development and improvement of the road network, improvement of their operation characteristics, which will contribute to the stable and rapid development of the economy, the strengthening of the defense capability and economic security of the republic, and the increase in the standard of living of the population. determine.

***Key words:** Transport, Population, fuel, reserve, highway, bitumen, greening, reconstruction.*

В Узбекистане влияние дорог на природную среду еще недостаточно изучено и оценено. В странах Западной Европы, за исключением Америки, доля дорожного движения в загрязнении окружающей среды колеблется от 25 до 85%. Автомобили выбрасывают в атмосферу более 200 химических веществ.

Значительная часть вредных компонентов топлива скапливается на поверхности дороги и прилегающих территориях. Радиус их воздействия по свинцу составляет 100...200 м, по азотистым соединениям - 50 м. Другая часть загрязняющих веществ (например, тяжелые металлы) попадает в речную систему через канавы и дренажные системы с поверхностными и грунтовыми водами, ухудшая качество озер и водохранилищ, воды и донных отложений. Хлориды проникают в почву глубже, чем другие соединения, а наиболее токсическое действие на живые организмы оказывают соединения тяжелых металлов: свинца, кадмия, хрома и др.

Не допускается прокладка дорог через охраняемые территории, входящие в состав государственных заповедников и заповедников, памятников природы и культуры. Дороги следует строить вдоль рек, озер и других водоемов вне отведенных для них охранных зон. Дороги должны строиться вне санитарных зон в районах расположения санаториев, домов отдыха, пансионатов и других рекреационных объектов.

По возможности автомобильные дороги, проходящие через лесные массивы, расчищаются и противопожарные, с использованием границ предприятий следует прокладывать без учета категории лесозащиты и данных экологических обследований. Для обеспечения естественной вентиляции необходимо учитывать направление преобладающих ветров.

На дорогах в населенных пунктах необходимо обеспечить организованный сбор воды с поверхности дороги и последующий ее сброс в места, препятствующие загрязнению водных источников.

Дороги, построенные для объезда населенных пунктов, должны располагаться со стороны изгиба, чтобы защитить жителей от выбросов газа и шума транспорта. Учитывая генеральный план развития поселения, между шоссе и застройкой должна быть буферная зона.

При превышении допустимых санитарных норм уровня транспортного шума при прокладке магистрали, как правило, принимаются специальные меры шумозащиты: проектируется дорога на земляных работах, устанавливаются земляные ограждения и ограждения, защищающие от шума; осуществляется озеленение территорий. Все это способствует значительному снижению уровня шума до пределов, регулируемых санитарными нормами.

Строительные нормы и правила строительства автомобильных дорог предусматривают защиту полей от эрозии и заиления, заболачивания, нарушения растительности и дернового покрова; вопросы гидрологического режима стока воды и нарушения уровня естественных

подземных вод при определении мест прохождения водотоков и выборе конструкции и материалов для устройства дорожных одежд. При использовании промышленных отходов (гранулированного шлака, золы, золошлаковых смесей, белитовой глины) необходимо учитывать их агрессивность и токсичность для природной среды.

Для нестабильных и особо чувствительных экологических систем (почвы, насыщенные замерзшей водой, болота, зоны затопления, оползневые склоны) проектом должны быть предусмотрены мероприятия, обеспечивающие минимальное нарушение экологического баланса.

Благодаря ровности дороги и покрытия количество вредных выбросов для грузовых автомобилей снижается на 13 процентов, для легковых автомобилей – на 9 процентов. Оптимизация транспортных потоков и сокращение заторов могут снизить расход топлива и выбросы до 60 процентов для грузовых автомобилей и до 50 процентов для легковых автомобилей.

Качество и экологическая безопасность дорог достигается строгим соблюдением технологического процесса приготовления асфальтобетона, содержание битума в котором не должно превышать 4,7%. При таком соотношении в атмосферу не выделяются токсичные вещества. Битумная эмульсия – один из основных компонентов асфальтобетона. За счет добавления битумной эмульсии в базовую массу обеспечивается текучесть асфальтобетона. Эмульсия окружает компоненты минерального наполнителя, объединяет его в монолит, и поверхностный слой становится износостойким. При этом уменьшается размер микрочастиц, которые рвутся колесами и падают на окружающие поля, леса и крыши домов.

Дорожная сеть городов и сельских поселений разграничена красными линиями и представляет собой территорию, предназначенную для движения транспортных средств и пешеходов, прокладки инженерных коммуникаций, размещения зеленых насаждений и шумозащитных

устройств, установки устройств технической информации и организации дорожного движения.

Основной целью строительства и реконструкции улиц и дорог является не только улучшение пропускной способности автотранспорта, отделение транзита и грузов от жилых домов, но и повышение уровня благоустройства городской территории и улучшение окружающей городской среды.

Критериями линейного развития дорожной сети являются следующие условия:

обеспечение удобства остановок общественного пассажирского транспорта для пешеходов (центральная зона 300...400 м, средняя зона 400...500 м, периферийная зона 500...600 м);

обеспечение быстрого перераспределения потоков трафика при выходе из строя отдельных участков сети.

Технические решения по проектам новых и реконструируемых улиц и дорог должны приниматься на основе технико-экономических обоснований и экологической экспертизы. Проектное решение должно обеспечивать:

нормальная скорость, проходимость и безопасность движения расчетных потоков транспортных средств и пешеходов по указанной категории улиц и дорог;

эффективная и экологически чистая работа транспорта (снижение уровня негативного воздействия транспорта на городскую среду, расход топлива);

надежность, долговечность и высокие технические решения транспортных и пешеходных маршрутов, транспортных устройств и сооружений;

защита соседних построек от дорожного шума и загазованности.

Технические решения по строительству и реконструкции улиц и дорог включают дренаж, экологические требования, использование экологически чистых материалов дорожных покрытий и другие мероприятия, обеспечивающие.

Оценка воздействия на окружающую среду и оценка экологических последствий реализации улично-дорожных проектов базируются на следующих ключевых факторах:

уровень загрязнения воздуха такими компонентами, как сажа, окись углерода, углеводороды, диоксид азота, бенз(а)пирен, соединения свинца;

уровень звука и вибрации;

степень возможного загрязнения почвы тяжелыми металлами и солями;

уровень загрязнения сточных вод.

Экологическая оценка дается по красным линиям улиц и дорог и линиям прилегающих к ним зданий. Для первого этапа строительства (при обеспечении приоритета) и полной загрузки магистральных улиц и дорог расчеты следует производить с учетом их категорий. При оценке воздействия транспорта на окружающую среду следует учитывать существующее фоновое загрязнение окружающей среды и наличие других источников воздействия.

Заключения:

Дороги – это состояние настоящего времени и условие благополучия общества в будущем, развитие и совершенствование сети автомобильных дорог, улучшение их эксплуатационных характеристик, которые способствуют стабильному и быстрому развитию экономики, укреплению обороноспособности и экономической безопасности республики, повышения уровня жизни населения, определяющие направления, подходы и механизмы.

Дальнейшее развитие благоустройства и архитектурно-ландшафтного дизайна автомобильных дорог общего пользования, а также разработка мероприятий по снижению негативного воздействия на окружающую среду от транспортных загрязнений и выбросов на территориях, прилегающих к автомобильным дорогам.

Литература:

1. Abdulxayev, Javoxir. (2023) Oziq-ovqat chiqindilarini qayta ishlash uchun sm (samarali mikroorganizmlar) texnologiyasi. *Theoretical aspects in the formation of pedagogical sciences*, 2 (13), 71-74
2. Абдулхаев, Ж. Ж., (2023) Воздействие экотуризма на природу. *GOLDEN BRAIN*, 1(15), 156-160.
3. [Декоративные деревья и кустарники с фитоцитарными свойствами и способы их размножения](#). Ж.Ж Абдулхаев, СС Абдурахмонов, (2022) *Science and innovation* 1 (D2), 71-74.
4. [Использование декоративных медоносных растений. укрепление кормовой базы для пчеловодств](#). а. А Тохтабоев, Ж Абдулхаев (2022) *Экономика и социум*, 679-681.
5. Farg'ona vodiysini rivojlanish tarixi va shakllanish omillari atrof-muhitni boshqarishning qishloq xojaligi tizimi. abdulxayev, javoxir. (2023) *ijodkor o'qituvchi ilmiy-uslubiy jurnal*.
6. Maishiy chiqindilarni qayta ishlash va muqobil energiya manbalarini olish. Abdulxayev, Javoxir. (2023)