



ОПТИМИЗАЦИЯ ПОДЗЕМНЫХ, НАДЗЕМНЫХ ПЕШЕХОДНЫХ ПЕРЕХОДОВ И ОРГАНИЗАЦИЯ ТРАНСПОРТНЫХ ПОТОКОВ Г. САМАРКАНДА.

Каюмов Х.И.

Доцент кафедры «Теория и история архитектуры». СамГАСУ,

Холмурадов А.И.

Доцент СамГАСУ.

Аннотация. В целях улучшения движения УДС (улично дорожной сети) авторы предлагают в комплексе с магистральными сетями рассмотреть проблемы пешеходных переходов на особо перегруженных перекрёстках.

Научно-исследовательское проектное предприятие «Геофундаментпроект» где в настоящее время интенсивно ведутся разработки пешеходных мостов и переходов. По определению авторов стать весьма эффективными являются пешеходные переходы, собранные из металлоконструкций, которые имеют ряд преимуществ перед железобетонными. Эти преимущества раскрыты в статье в сокращение сроков строительства, возможность ведения монтажных работ не остановили.

Ключевые слово. Градостроительство, город, транспорт, подземных и надземных переходов.

Annotation. In order to improve UDS traffic flow the authors propose to consider the problems of pedestrian crossings at particularly congested intersections in complex with the main road networks.

Research and Design Enterprise "Geofundamentproekt" where pedestrian bridges and crossings are being intensively developed at present. According to the authors, the pedestrian crossings made of metal structures are very effective, which have a number of advantages over reinforced concrete bridges. These advantages are disclosed in the article in the reduction of construction time, the possibility of installation works have not stopped.

Key words. Urban planning, city, transport, subways and overpasses.

Annotatsiya. Ushbu maqolada UDS (ko'cha yo'llari tarmog'i) harakatini magistral tarmoqlar bilan birgalikda yaxshilash maqsadida, ayniqsa ortiqcha yuklangan chorrahalarda piyodalar o'tish joylari muammolari ko'rib chiqilgan.

Hozirgi kunda "Geofundamentproekt" ilmiy-tadqiqot loyiha korxonasi tomonidan piyodalar ko'priklari va o'tish joylari loyiha takliflari ishlab chiqilmoqda. Mualliflarning ta'rifiga ko'ra, temir-

betonga nisbatan bir qator afzalliklarga ega bo'lgan metall konstruktsiyalardan yig'ilgan piyodalar o'tish joylari juda samarali hisoblanadi. Qurilish vaqtini qisqartirish, montaj ishlarini bajarish imkoniyati kabi ushbu afzalliklar maqolada ochib berilgan.

Kalit so'zlar. *Shaharsozlik, shahar, transport, yer osti va yer usti o'tish joylari.*

В условиях развития урбанизации города и роста динамики автомобильных и пешеходных потоков возрастает социальная значимость оптимизации автомобильных дорог, путепроводов, пешеходных переходов и регулирования транспортных потоков. Раздельное принятие решений различных городских служб и организаций без ее координации не позволяет получать оптимальные решения, наоборот оно может усугубить ситуацию. Результатом, чего на многих участках города в час пик часто возникает транспортные пробки, увеличиваются ДТП и становятся не безопасными для пешеходов **исторически** сложившейся городской среде. В исторической **части городов** транспортная инфраструктура в различных странах решается по-разному, поэтому изучение мирового опыта имеет большое значение. **Эффективность** капитальных вложений и других затрат на развитие транспортной инфраструктуры города будет определяться одновременно, как социальным и **экономическим**, так и экологическими результатами. В этих условиях **возникают** конкретные транспортно-градостроительные задачи, решение которых позволит улучшить транспортную пешеходную проблему города. Главная из них **состоит в том**, чтобы все пункты тяготения городского населения, а также отправления и поглощения грузов были связаны между собой транспортными линиями, прокладываемыми по городскими пешеходно уличными дорожными сетями(УДС) необходимо отметить что проблема транспортных потоков несколько снижает внимание к пешеходу и его проблемами.

Если рост города опережает развитие его транспортной инфраструктуры, то это вызывает переполнение и задержки подвижного состава массового пассажирского потоков в результате чего в городских улицах будут возникать заторы, повышение шума и **ухудшения** экологической ситуации (загазованность воздуха и пр.)

Самарканд и сегодняшнее развитие его У.Д.С. может быть примером того, как рост города опережает развитие его транспортной инженерно-технической инфраструктуры. К сожалению, в генплане города эти проблемы отражены не удовлетворительно. Если город в перспективе сделать миллионником, то эти проблемы нужно будет решать сегодня, иначе могут возникнуть серьезные транспортные проблемы в будущем.

В настоящее время транспортные и пешеходные проблемы города Самарканда пытаются решить локально, путем пробивки и строительства **нескольких** подземных проездов-тоннелей и путепроводов. Как пример развязка улиц Рудаки и Бустон Сарой. Руководство **области** намечает строительство еще двух путепроводов на перекрестках **ул. Рудаки, Гагарина, а также ул. Гагарина** и М.Улугбека. **Эти объекты будут строится** 2-3 года, за это время количество транспорта увеличится еще раз. Проблема в том, что подъезд к центру из-за **строительства** путепровода сократится во времени и количество транспорта на въезде в центре увеличится, а ему **необходимо** развезаться по внутренним улицам города. Внутренние улицы в силу **низкой пропускной** способности не в состоянии принять и **рассеять** такое **количество** транспорта. Что приведет к

разгрузки одной **части** города и перегруз (пробок) в центральной части города. Вопрос в том, что насколько планируемых к строительству этих развязок не решат проблемы транспортных потоков? Без изучения реального состояния и перспективного развития транспортных потоков в целом по городу решение поставленных вопросов останется без ответа. Проблему транспортных потоков необходимо решать не только строительством подземных путепроводов и развязок, а также необходимо подключить весь комплекс У.Д.С. города. Пришло время разработать инновационный проект и программу более равномерного распределения потоков по городским транспортным артериям подключая так же к ним внутри квартальные улицы, расположенные как в центре, так и на окраинах города.

Интенсивность транспортных потоков сильно зависит от автостоянок, катастрофически не хватающие по городу, в результате чего происходит сужение проезжей части. Только запретами на стоянку автомобильного транспорта вдоль улиц проблему не решить. Наоборот, это приведет еще больше напряженности и беспорядкам в городе. Надо законодательно, по городу решить проблему надземных, **подземных автостоянок и пешеходных переходов** не разрешать строительство без решения этих проблем. Чрезмерно уплотнение жилой застройки в центре города, так же способствует концентрации транспорта, инженерных коммуникаций. Отказаться от практики уплотнения и чрезмерного строительства в центре города жилья. Комплексной застройки вдоль магистральных дорог и вдоль коммуникационных коридоров жилых зданий с торговым и общественным назначением, расположенные в нижних этажах.

Необходимо, так же запретить строить торговые точки магазинов и т.д. в промежутке между красной и линией застройки. Такие постройки препятствуют развитию и обслуживанию инженерных коммуникаций, ухудшает экологию городской среды. Эти территории целесообразно выделять под зеленые насаждения **и для пешеходов**.

В настоящее время в городе функционируют в интенсивном режиме около 8-10 транспортных магистралей и улиц. Для частичной разгрузки транспортных потоков по этим магистралям предлагаем вовлечь их к этой цели и улицы-проезды, расположенные внутри кварталов и махаллей. Для этого необходимо будет подготовить их к увеличивающимся потокам.

Запретить не законные установки, частными лицами «лежачих полицейских» необходимо освободить для пешеходов перегороженные решетками тротуары. Пешеходные переходы имеются 2-х типов, надземные и подземные, которые имеют как положительные, так и отрицательные стороны.

Подземные более дорогие и требуют больших экономических затрат, так и по трудоёмкости. Подземные переходы, вероятно, можно строить в исторических частях, где нельзя наносить вред архитектуре и исторической городской среде, а перенос инженерных сетей сильно удорожает и удлиняет сроки строительства подземных переходов. В связи с вышеизложенным считаем необходимым отметить, что проектировщики. В научно-исследовательском, проектном предприятии «Геофундаментпроект» где интенсивно ведутся разработки пешеходных мостов и переходов. Во всех разработанных проектах участвуют магистры и студенты старших курсов. Наиболее значимые из них: пешеходный висячий мост через реку Ак-Дарья близ г Самарканда (48 м), вантовый пешеходный мост через канал Катта -Курган (52 м), висячее вантовый переход через канал Дар-гам (24+82+30 м).

Из городских пешеходных переходов можно выделить переход пролетом 24 м. выполненной при помощи пространственной фермы. Основная несущая пространственная ферма с параллельными поясами запроектирована из одиночных уголков, пояса сечением 90x90x6мм, решётка 63x63x6мм. Преимущество ферм из одиночных уголков по сравнению с фермами из других профилей в следующем, соединение решеток ферм с поясами не требует громоздких фасонки, стержни могут, соединятся непосредственно без каких либо соединительных фасонки или с минимальным их количеством и они просты в изготовлении.

При проектировании пешеходных переходов весьма эффективным являются, когда конструкции пешеходных переходов выполняются при помощи металлических конструкций. Металлические конструкции имеют ряд преимуществ перед железобетонными, а именно:

- пролеты переходов могут быть значительными -24 - 50 м, при этом нет необходимости устраивать промежуточные опоры, загромождать определенную часть проезжей части дороги, при этом снижаются расходы, связанные с устройством опор;

- металлические конструкции переходов в максимальной степени изготавливаются на заводах металлоконструкций и могут быть смонтированы в течении 1-3 дней, нет необходимости длительное время перекрывать проезжую часть дороги;

- архитектурная выразительность- помимо прямых функциональных обязанностей пешеходные переходы улучшают инфраструктуру местности. Конструктивные формы таких мостов могут быть разными- типа бегущая лань, пространственными фермами, арочными и вантовыми.

В настоящее время уделяется большое внимание транспортному движению и У.Д.С. несколько насыщено в нем к пешеходным проблемами и движению.

В связи с чем рассмотрели и предлагаем проекты надземных пешеходных переходов. Считаем возможным рассмотреть и возможность рекомендовать их строительство на некоторых перекрестках города. Что повысить безопасность пешеходного движения и улучшить движения транспортных потоков на У.Д.С. г. Самарканда.

Инновационность нашего проекта заключается в том, что проблема У.Д.С. Самарканда рассматривается, в целом, как взаимосвязанный единый организм. И движения транспорта, в целом, невозможно улучшить путем эпизодического строительства точечных объектов, как подземных и наземных путепроводов в критических транспортных узлах. Проблему улучшения транспортного и пешеходного движения У.Д.С. города можно решить только рассмотрев всю У.Д.С. города, как единое целое. С внутри кварталными улицами и проездами с организацией ул. Дублёров, перегруженными магистралям.

Список литературы

1. М.М.Сахновский. Легкие металлические конструкции зданий и сооружений. Учебное пособие., Киев. 1984 г.
2. А.И.Холмуродов. Металл конструкториялари (2-кисм. Ишлаб чиқариш бино конструкцияларини ҳисоблаш ва лойihalаш. Самарканд 2023 йил, 234 бет.
3. ШНК 2.03.05-13."Металл конструкториялари. Лойihalаш меъёрлари" / Ўзбекистон Республикаси Давлат Комархитекткурилиш.-Тошкент, 2013.171б.