Қазақстан Республикасының Бірінші Президенті күніне арналған **«Сейфуллин оқулары – 9:** жоғарғы білім және ғылым дамуындағы жаңа бағыт» атты Республикалық ғылыми-теориялық конференция материалдары = Материалы Республиканской научно- теоретической конференции **«Сейфуллинские чтения – 9:** новый вектор развития высшего образования и науки**»** посвященная дню Первого Президента Республики Казахстан. – 2013. – Т.2, ч.1. – С. 151-152

ТРАНСПОРТНЫЕ РАЗВЯЗКИ В АСТАНЕ И МИРОВОЙ ОПЫТ

Омаров А.

Для увеличения пропускной способности и обеспечения безопасности движения проектируют транспортные пересечения в разных уровнях. При этом представляется возможность не снижая скорости движения и не теряя времени на ожидание, пропустить через перекресток конфликтующие транспортные потоки. Это достигается созданием на перекрестке двух, трех, четырех уровней движения, что исключает взаимное перемещение конфликтующих потоков. Для этого устраивают искусственные сооружения – путепроводы, эстакады, тоннели и мосты.

С чем связано строительство пересечений в разных уровнях? Увеличение транспортного потока ведет к образованию затора. Обеспечение необходимого норматива времени на передвижение вызывает необходимость увеличения скоростей движения транспорта. Поэтому в структуре городских улиц и дорог, наряду с целым рядом различных планировочных, градостроительных и организационных решений появились качественно новые пути сообщения, к которым относятся городские скоростные дороги и магистрали непрерывного движения. Чтобы обеспечить безопасное непрерывное скоростное движение на этих дорогах и улицах все без исключения перемещения с другими улицами должны осуществляться в разных уровнях.

В нашем городе развязки в основном представлены отдельными беспрепятственными правоповоротами движениями на перекрестках, а также имеются незначительное количество простых клеверообразных развязок на отдельных перекрестках. С каждым днем эффективность применения этих сооружения становится все меньше и меньше. Поэтому целесообразно будет воспользоваться мировым опытом строительства сложнейших транспортных развязок, которые помогают справится с очень плотными транспортными потоками мегаполисов.

В связи с чем в данной работе анализированы существующие развязки типа: клеверообразная; накопительная; клеверообразная – накопительная; турбинная; типа «Винт Мельницы»; кольцевая развязка с двумя прямыми ходами; ромбообразная и другие.

Руководитель: Суранкулов Ш.Ж., д.т.н., профессор