

Секция «География»

Транспортное районирование как метод преодоления барьерности в городской среде

Камкин Глеб Григорьевич

Студент

Московский государственный университет имени М.В. Ломоносова, Географический факультет, Москва, Россия

E-mail: glebassono@mail.ru

1. Транспортная система Москвы, являясь целостной, разделена на особые транспортные районы, которые отделены друг от друга жесткими барьерами - крупными водными и лесопарковыми объектами и/или магистральными железными дорогами или крупнейшими автострадами.

2. На данный момент не существует термина, обозначающего район с жесткими естественными и квазиестественными барьерами. Автор предлагает собственный термин "территориал который ранее никогда не использовался в научной литературе.

3. Проблема комплексного развития транспорта в Москве осложнена тем, что если центрально - периферийные связи развиты практически на достаточном уровне, то связи между частями периферии и полупериферии развиты на неудовлетворительном уровне как из-за недоразвитости дорожно-транспортной сети, так и недостаточной магистральной существующих дорог.

4. Наиболее рациональным решением, на взгляд автора, является магистрализация существующих наиболее важных межпериферийных дорог, проявляющаяся в резком сокращении интервала движения наиболее используемого типа транспорта совместно с преодолением транспортных барьеров путем строительства небольших (длиной в среднем 400-700 м, не более 2 км) дорог, использование которых принципиально улучшит транспортную доступность в Москве.

5. С точки зрения автора, наиболее рационально исследование межпериферийных связей можно провести с помощью изучения пассажиропотоков маршрутных такси.

6. Исследования межпериферийных пассажиропотоков показало, что суточный пассажиропоток на маршрутных такси составляет примерно 10% от пассажиропотоков метрополитена. Если рассмотреть ситуацию совместно с другим наземным транспортом, то ситуация меняется, но разница в 3-4 раза по сравнению со средним пассажиропотоком в метрополитене остается всегда.

7. В результате, в Москве остро стоит проблема дальнейшего развития транспортной системы. Есть два пути - экстенсивный с развитием преимущественно радиальных магистралей (санкционирован Правительством Москвы) и интенсивный с кардинальной перестройкой транспортных районов, сложившихся в соответствии с доктриной Генерального Плана Москвы 1970 года и не соответствующих параметрам современной городской среды.

8. Оптимизационные решения, использовать которые рационально в Москве, можно принимать и в других городах, где есть подобные транспортные районы (прежде всего, это города-миллионеры бывшего СССР).

Литература

1. С.А. Тархов «Эволюционная морфология транспортных сетей», 1989
2. В.Н. Бугроменко «Транспорт в территориальных системах», 1987
3. В.Н. Бугроменко «Методика оценки обеспеченности территории транспортными путями», 1983
4. Г.А. Гольц «Транспорт и расселение», 1981
5. Б.Б. Родоман «Эволюция моноцентрических транспортных сетей», 1994
6. Дж. Авондо – Бодино «Применение в экономике теории графов», 1966.
7. А.Н. Приваловский «Факторы развития локальных транспортных сетей», 2008
8. Д.С. Мерзлов «Сравнительно- географический анализ развития сетей городского транспорта Омска и Новосибирска», 2002.
9. П. В. Зюзин «Пространственная трансформация сетей городского пассажирского транспорта постсоциалистических стран Центрально-Восточной Европы и бывшего СССР»
10. А.Л. Валесян «Синхронность в пространственной эволюции систем расселения и транспортных сетей», 1995

Слова благодарности

родителям - за прекрасное образование; Тархову С.А. и Шувалову В.Е. - за неоценимые советы и руководство, давшие возможность данной работе быть; Бабурину В.Л. - за то, что принял меня на лучшую кафедру на факультете; П.Зюзину, А.Неретину, А.Королеву.