

**Пространственные особенности борьбы с дорожными заторами (на примере Москвы)**

**Хорхордин Алексей Юрьевич**

*Студент*

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

*E-mail: xorxordin@mail.ru*

«Пространственные особенности борьбы с дорожными заторами»

(на примере Москвы)

Хорхордин Алексей Юрьевич

*Студент*

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

*E-mail: xorxordin@mail.ru*

В крупных городах мира в последнее десятилетие усугубляется проблема перегруженности автомобилями улично-дорожной сети. Рост уровня жизни в разных странах проходит с разной скоростью. А так как число личных автомобилей напрямую зависит от уровня жизни населения, в городах мира с разной скоростью растет загруженность автомобильных дорог. И городская политика, направленная на снижение транспортной напряженности, в одних городах находится на очень высоком уровне развития, а в других не развита вообще.

Целью исследования было выявление причин возникновения «пробок», анализ существующих мер по предотвращению дорожных заторов в разных городах мира и разработка комплекса мероприятий, способствующих улучшению транспортной ситуации в разных районах города. В ходе работы была разработана методика оценки эффективности мероприятий, направленных на улучшение транспортной ситуации города.

Важнейшим из используемых инструментов является информация о «пробках» онлайн-сервиса «Яндекс.Пробки». Использовалась балльная оценка транспортной ситуации города в разные интервалы времени. Были определены утренние и вечерние пики «пробок», исследовано общее изменение транспортной нагрузки в течение дня, недели и года. Была разработана методика анализа изменения транспортной ситуации города с течением времени, и было рассчитано, что за отрезок времени с 2010 по 2011 года суммарная длина «пробок» Москвы возросла на 19%.

Были выявлены виды причин возникновения дорожных заторов, а также было рассчитано, в каком соотношении возникают разные по причинам «пробки» в Москве в сравнении с другими городами мира.

В ходе работы были проанализированы все возможные виды мероприятий, направленные на улучшение транспортной ситуации и уменьшение числа дорожных заторов. Все мероприятия были собраны и разбиты на три класса:

1. Технические: интеллектуальные транспортные системы, скоростные шоссе через город, ограничения или плата за въезд в часть города, развитый общественный транспорт и выделенные полосы для общественного транспорта

2. Институциональные: пропаганда велосипедов, изменение времени работы предприятий, «штрафные очки» за нарушения, пропаганда совмещения поездок между водителями (carpool)

3. Стоимостные: многократное увеличение стоимости автомобилей, повышение стоимости парковок при ограниченном количестве, увеличение штрафов

Набор мероприятий, проводимых последнее время в Москве, весьма не разнообразный. Власти города ограничивались выделением полос для общественного транспорта, созданием дополнительных парковочных мест, уширением проезжей части на остановках общественного транспорта и перекрестках, продлением радиальных веток метрополитена и строительством транспортно-пересадочных узлов.

Было доказано, что проведение таких единичных мероприятий не эффективно. Необходимо разрабатывать стратегии развития дорожной сети города в целом. Все изученные стратегии транспортного развития городов мира были разделены на четыре типа:

1. Улучшение эффективности транспортных ситуаций
2. Перенос пассажиропотока на общественный транспорт
3. Модернизация существующей инфраструктуры
4. Строительство новой инфраструктуры

Так как Москва – очень крупный город, имеющий сильно отличающиеся друг от друга районы (по удалению от центра меняется плотность населения и застройки, густота дорог, количество исторических объектов и прочее), для разных районов Москвы приемлемы различные стратегии развития дорожной сети или их сочетания. Реализация данных стратегий способствует значительному улучшению транспортной ситуации Москвы.

## Литература

1. Байнев В.Ф., Пелих С.А. Экономика региона. Минск, 2007
2. Шувалов В.Е. География транспорта. М., 2004
3. Гасникова А.В. Введение в математическое моделирование транспортных потоков. М., 2010
4. Кернер Б.С. Введение в современную теорию потоков и управления. Долгая дорога к трехфазной теории трафика. Берлин, Нью-Йорк 2009
5. Бернер Б.С. Физика движения. Нью-Йорк 2004
6. Болл Ф. Наука для хобби. Волны трафика. Тампа Бэй, США. 2009
7. Даунс Э. Экономическая теория демократии. Контроль доступа к автомобилю. Нью-Йорк 2007
8. Росстат: <http://gks.ru>
9. Евростат: <http://europa.eu>