

Транспортная система Москвы



Что такое транспортная система

Транспортная система - транспортная инфраструктура, транспортные предприятия, транспортные средства и управление в совокупности. Единая транспортная система обеспечивает согласованное развитие и функционирование всех видов транспорта с целью максимального удовлетворения транспортных потребностей при минимальных затратах.

Структура транспортной системы

- 1 Транспортная инфраструктура** – совокупность всех отраслей и предприятий транспорта, как выполняющих перевозки, так и обеспечивающих их выполнение и обслуживание.
- 2 Транспортные предприятия** – промышленное предприятие, основной задачей которого является перевозка людей и/или транспортировка грузов.
- 3 Транспортные средства** – устройство, предназначенное или используемое для перевозки (транспортировки) людей или грузов. В большинстве случаев это специально произведенные средства (например, велосипеды, автомобили, мотоциклы, поезда, корабли, лодки и самолеты).
- 4 Управление транспортной системы** – контроль над системой, например сигналы светофора, стрелки на железнодорожных путях, управление полётами и т. д., а также правила (среди прочего, правила финансирования системы: платные дороги, налог на топливо и т. д.).

Особенности транспортной системы

Транспорт часто называют «системой кровеносных сосудов городов», поскольку он является ключевым связующим звеном между видами человеческой активности и в долгосрочном плане формирует город как таковой



ТРЕБОВАНИЯ К ТРАНСПОРТНЫМ СИСТЕМАМ

С одной стороны, транспортная система должна предоставлять эффективные услуги по перемещению людей и товаров;

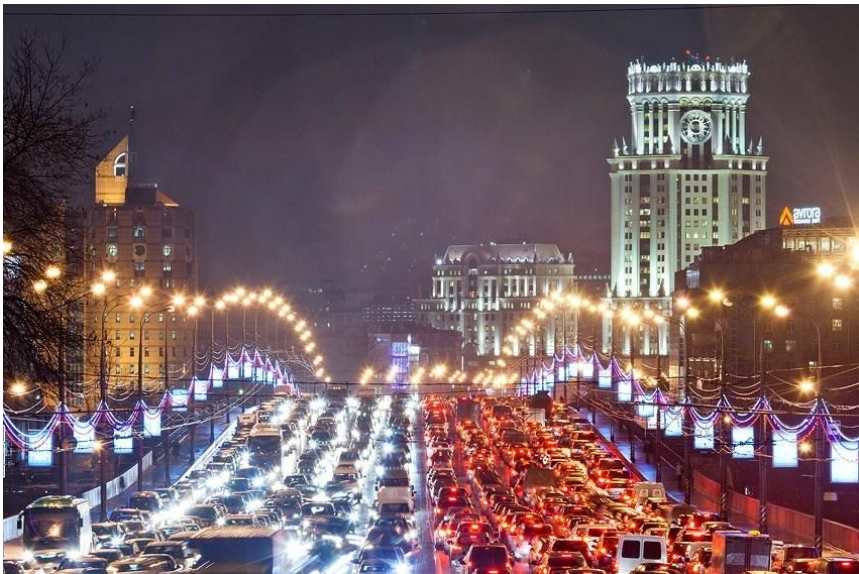
С другой стороны, транспорт должен быть одним из компонентов города, физически и функционально интегрированным с другими видами деятельности и услуг.

Системный подход решения проблем

Решение транспортных проблем может быть найдено лишь с помощью системного подхода, который предполагает:

- Глубокое знание характеристик и воздействия различных видов транспорта на городскую среду.
- Отношение к транспорту как к функциональной системе, состоящей из различных элементов, интегрированных в целях оптимального их использования.
- Согласованные усилия, направленные на достижение равновесия между поведением отдельных людей и эффективностью транспортной системы в целом, а в конечном счете – эффективностью всей агломерации.

- Учет краткосрочной и долгосрочной роли различных видов транспорта, их влияния на природную и традиционную городскую среду.
- Учет аспектов социальной справедливости: транспортная система должна обеспечивать разумный уровень мобильности всего населения.
- Использование видов транспорта, способных содействовать формированию гуманитарно-ориентированной городской среды.
- Подготовку поэтапного плана внедрения мероприятий, направленных на создание города, удобного для жизни.



Структура транспортной системы Москвы

В настоящее время в городе функционирует транспортная система, в которую входят следующие виды транспорта:

- Московский метрополитен
- Наземный городской пассажирский транспорт
- Железнодорожный транспорт
- Автомобильные дороги и улично-дорожная сеть
- Автовокзалы и ТПУ
- Единое парковочное пространство
- Организация и безопасность дорожного движения
- Велосипедная и пешеходная инфраструктура
- Транспортная навигация
- Внутренний водный транспорт
- Воздушный транспорт



Статистика



Перевозят в год
около 5,24 млрд.
пассажиrow,

14,35 млн
пассажиrow
в сутки

В 2014 году ожидается прирост около 50 млн. пассажиров на городском транспорте по сравнению с 2013 годом

	2013 год Минусутки	За 2012 год Миллиарды	За 2013 год Миллиарды	За 2014 год (прогноз) Миллиарды
 Метрополитен	6,83	2,46	2,49	2,51
 Пассажирское жд	1,80	0,62	0,66	0,68
 Наземный транспорт	5,72	2,06	2,09	2,10
Всего	14,35	5,14	5,24	5,29

+50



СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ПРОБЛЕМЫ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ МОСКВЫ

развитие наземных видов общественного транспорта и маршрутной сеть уступают темпам развития мегаполиса

при наименьшей протяженности линий метрополитена объем перевозок в 1,5–2 раза превышает аналогичные показатели крупнейших мегаполисов мира, средняя наполняемость вагонов электропоездов метрополитена составляет 5,2 человек/кв. м

СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ПРОБЛЕМЫ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ МОСКВЫ

слабая система хордовых связей между радиальными автомобильными дорогами

невозможность расширить улично-дорожную сеть

отсутствие дублирующих направлений магистральных радиальных автомобильных дорог, их недостаточная пропускная способность и несоответствие параметров автомобильных дорог на границе Москвы и Московской области планировочным параметрам

СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ПРОБЛЕМЫ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ МОСКВЫ

недостаточный уровень технического состояния искусственных сооружений и проезжей части на значительном протяжении автомобильных дорог федерального и регионального значения

отсутствие транспортных развязок на разных уровнях на пересечениях улично-дорожной сети, в том числе с железными дорогами и реками

СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ПРОБЛЕМЫ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ МОСКВЫ

недостаточное взаимодействие перевозчиков, обслуживающих автобусные маршруты, отсутствие скоординированной системы управления перевозками, использующей современные средства глобального позиционирования

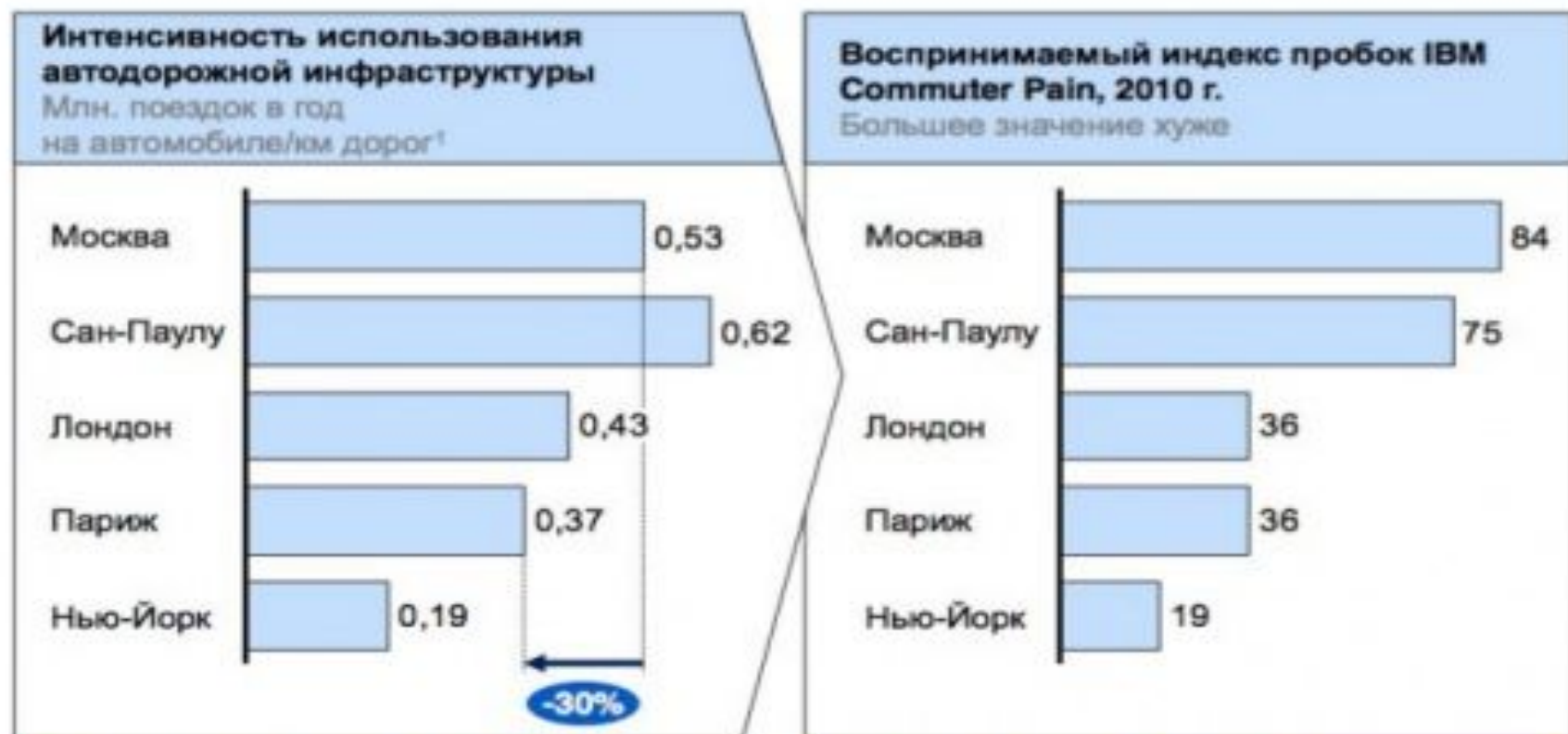
неполная приспособленность транспортной инфраструктуры города к нуждам маломобильных категорий населения

недостаточно эффективная работа перевозчиков различных форм собственности по транспортному обслуживанию пассажиров



**МОСКВА ПРОХОДИТ ПУТЬ
ДРУГИХ МЕГАПОЛИСОВ МИРА**

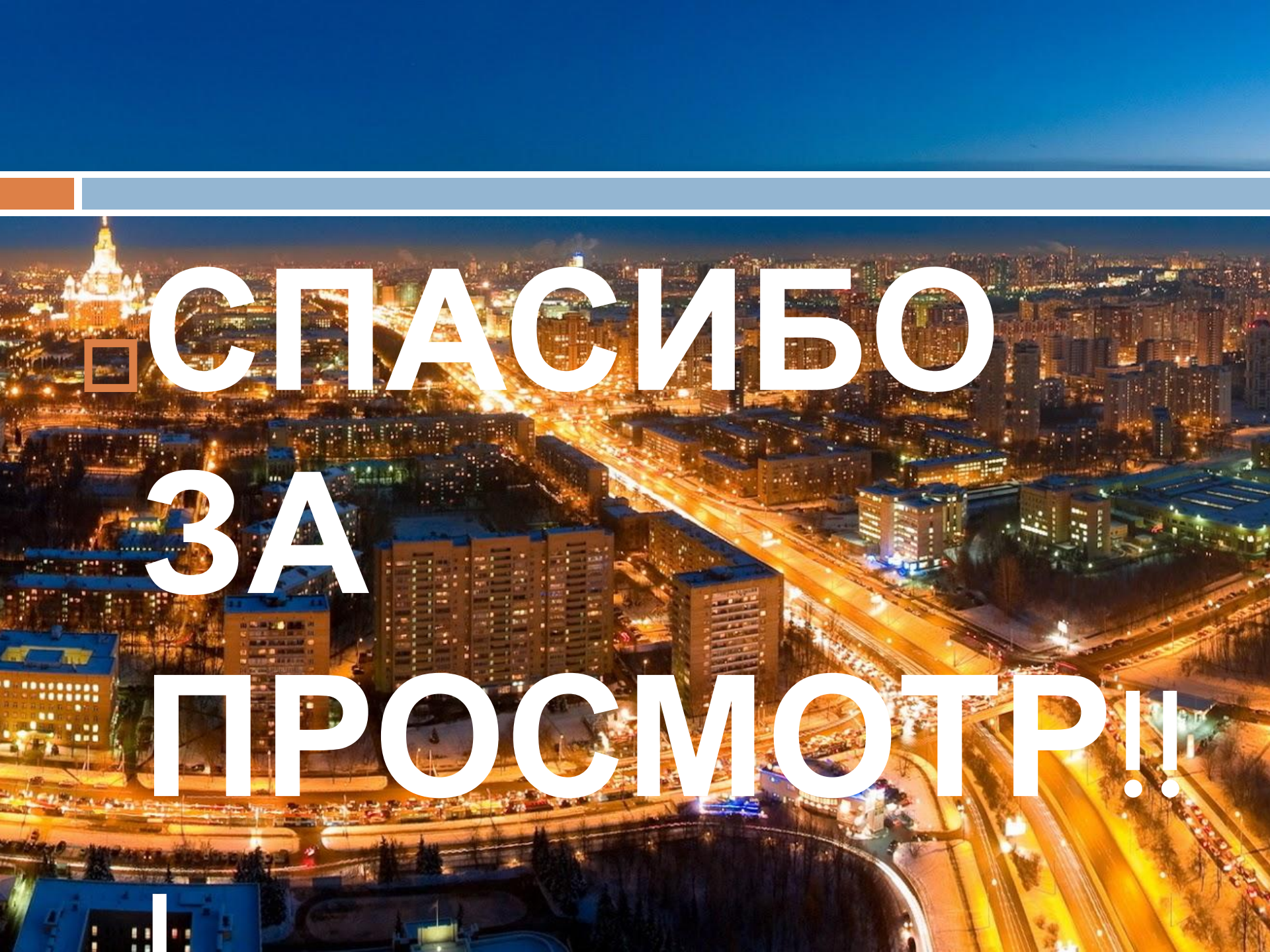
Одной из главных причин московских пробок является высокая интенсивность использования дорожной инфраструктуры личным транспортом



Интенсивность использования автодорожной инфраструктуры личным автотранспортом в Москве в целом на 20-30% выше, чем в Лондоне или Париже

¹ Москва, Лондон, Сан-Паулу – 2010, Нью-Йорк, Париж – 2008

ИСТОЧНИК: НИИ Генплан; IBM Commuter Pain 2010; Европейская статистика; Статистика Нью-Йорка и Сан-Паулу; программы развития городов; EMBA barometer; анализ рабочей группы



СПАСИБО
ЗА
ПРОСМОТР!!