

УДК 656.132.025.2:625.712

Карасёва Анна Игоревна, магистрант гр. 2мУТС,
МАДИ, Россия, 125319, Москва, Ленинградский пр., 64, a.karasyova@aristosgroup.ru
Заботина Юлия Викторовна, магистрант гр. 2мУТС,
МАДИ, Россия, 125319, Москва, Ленинградский пр., 64, j_zabotina@mail.ru

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ НАСЕЛЕНИЯ Г. ВИДНОГО МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ

Аннотация. Данная статья посвящена решению логистических задач, обеспечивающих совершенствование системы транспортного обслуживания населения г. Видного Московской области.

Ключевые слова: транспортное обслуживание населения, пассажирский транспорт, транспортная система города.

Karasyova Anna I., undergraduate gr. 2mUTS,
MADI, 64, Leningradsky Prosp., Moscow, 125319, Russia, a.karasyova@aristosgroup.ru
Zabotina Yulia V., undergraduate gr. 2mUTS,
MADI, 64, Leningradsky Prosp., Moscow, 125319, Russia, j_zabotina@mail.ru

IMPROVEMENT OF TRANSPORT SERVICE OF THE POPULATION OF VIDNOE TO THE MOSCOW REGION

Abstract. Given to become devoted to the solution of the logistic tasks providing improvement of system of transport service of the population of. Vidnoe to the Moscow region.

Key words: transport service of the population, passenger transport, transport system of the city.

Введение

Большинство городов Московской области в последние годы интенсивно развиваются как в части строительства новых жилых районов, так и в части создания новых мест приложения труда.

Существующая маршрутная сеть г. Видного уже не отвечает потребностям населения города и требует совершенствования с учетом экономических и технологических факторов, поэтому необходимо

провести анализ состояния транспортной системы города и разработать мероприятия по оптимизации распределения пассажирских потоков по улично-дорожной сети города [6].

Анализ системы городского пассажирского транспорта

г. Видного Московской области

В г. Видном Московской области система городского пассажирского транспорта общего пользования является недостаточно эффективной.

Специфика транспортной сети города отличается тем, что все маршруты сосредоточены на одних и тех же участках улично-дорожной сети, что в свою очередь приводит к большому скоплению транспортных средств, заторам на дорогах, увеличению выбросов вредных веществ в атмосферу и транспортного шума [5].

Все это снижает эффективность и качество транспортного обслуживания населения – растет наполняемость подвижного состава, увеличиваются интервалы движения наземного транспорта в часы пик.

Поэтому для решения вышеназванных проблем в г. Видном необходимо совершенствование организации и управления пассажирскими перевозками.

В г. Видном городские пассажирские перевозки выполняются автобусами и троллейбусами. В последние годы возросли передвижения на личном автотранспорте. По информации, подготовленной Госавтодорнадзором, в 2014 г. автомобильным транспортом (автобусами) выполнено почти 55% всех перевозок пассажиров в г. Видном. В последние годы в городе резко вырос парк легковых автомобилей (примерно на 30%), что привело к увеличению их доли в пассажирских перевозках.

Однако, как отмечается в справке Госавтодорнадзора, основой автомобильного пассажирского транспорта по-прежнему остаются

автобусные маршруты. Так как троллейбусный парк устарел и для его модернизации нужны крупные вложения, будет целесообразно прекратить использование троллейбусов.

В транспортной системе города на данный момент – пять автобусных маршрутов, но для решения данной проблемы оптимальным будет изменить маршруты и ввести дополнительный шестой. Главное отличие новой маршрутной сети от существующей состоит в том, что она спрогнозирована с учетом развития города.

На рис. 1 представлена новая маршрутная сеть г. Видного, которая более рационально распределяет нагрузку на городской общественный транспорт.

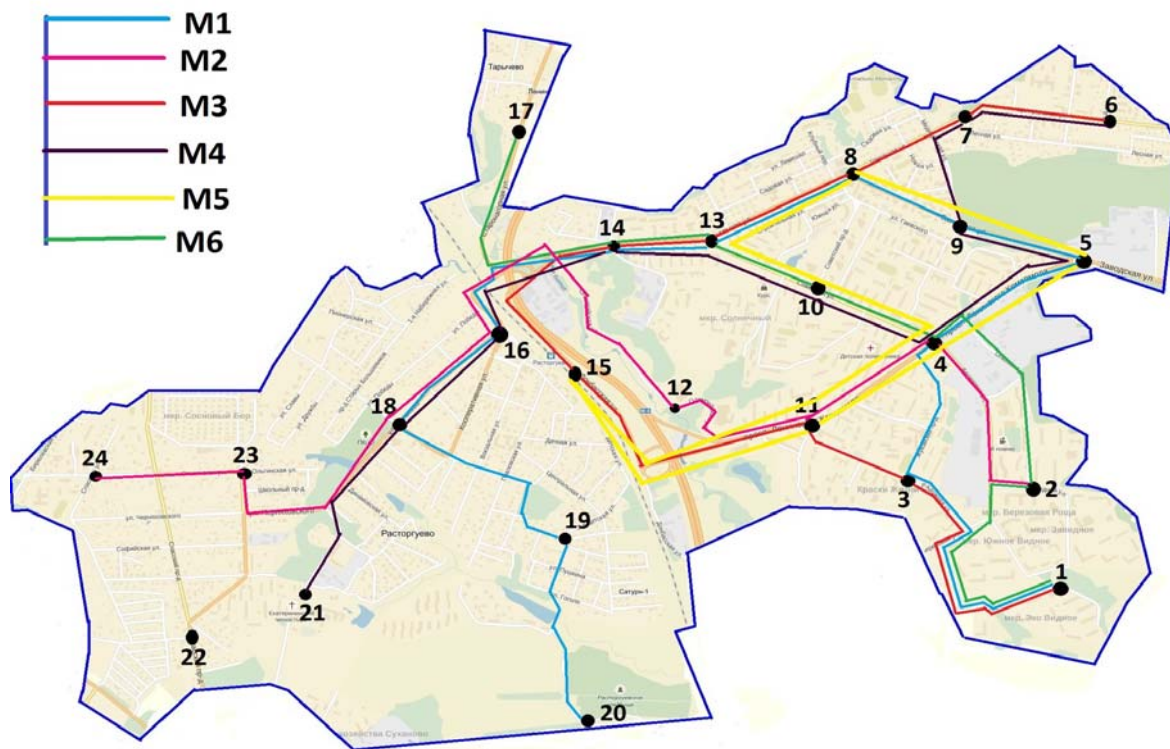


Рис. 1. Новая маршрутная сеть г. Видного

Источник: составлено на основе данных ресурса: <https://stroim.mos.ru/razvitie-uds> [7]

Для построения новой транспортной сети города были произведены сложные математические расчеты. Выбранная маршрутная сеть прокладывается по основным пассажиропотокам таким образом, что

пассажир может добраться до другого остановочного пункта, не делая пересадки [3].

Дороги во многом определяют социально-экономическую ситуацию в городе, влияют на ее инвестиционную привлекательность [2].

Протяженность автомобильных дорог в г. Видном составляет около 77 км. Из года в год они финансируются только на 30–35% от потребности. Это привело к тому, что город практически не строит, мало ремонтирует и не имеет возможности развивать дороги в данном городском поселении. В настоящее время в г. Видном зафиксировано критическое состояние муниципальных дорог по степени их износа.

Основные направления развития улично-дорожной сети

г. Видного Московской области

Для увеличения пропускной способности дорог г. Видного планируются следующие мероприятия:

- разрабатывается Проект реконструкции ул. Радужной, соединяющей проспект Ленинского Комсомола и ул. Березовую.

Проектом предусматривается:

- расширение проезжей части ул. Радужной, устройство тротуаров для пешеходов. Также предусмотрена установка двух светофорных объектов: один – на пересечении проспекта Ленинского Комсомола и ул. Радужной около дома № 37 с организацией левого поворота, второй – на пересечении ул. Радужной с Жуковским проездом также с организацией левого поворота с ул. Радужной;

- прорабатывается техническая возможность реконструкции кругового движения по ул. Березовой – Проспекту Ленинского Комсомола – ул. Советской, предусматривающей расширение участка автомобильной дороги и устройство выделенной полосы движения с ул. Советской в сторону Проспекта Ленинского Комсомола, а также расширение участка

дороги до двух полноценных полос со стороны ул. Березовой при выезде на круговой перекресток. Также в настоящее время администрацией Ленинского муниципального района совместно с застройщиком прорабатывается вопрос об организации остановочного пункта с заездным карманом на ул. Фокина между ул. Завидной и ул. Купелинкой.

Для разгрузки улично-дорожной сети необходимо строительство новой дороги от 6-го микрорайона до трассы М4 «Дон» вокруг села Ермолино.

План строительства дороги уже представлен. Новая дорога будет четырехполосной: две полосы в сторону трассы М4 «Дон» и две – в 6-й микрорайон г. Видного. При этом в районе пересечения с трассой М4 «Дон» две полосы будут использоваться для выезда из г. Видного в сторону Москвы, а по другим двум полосам будет осуществляться проезд в 6-й микрорайон через существующий и в настоящее время тупиковый мост через М4 по ул. Донбасской. Следовательно, движение по ул. Донбасской от пересечения улицы с Проспектом Ленинского комсомола до существующего моста в районе села Ермолино будет односторонним. Так- же существующий путепровод на ул. Донбасской через М4 «Дон» будет отстроен заново [8].

Таким образом, для жителей г. Видного в 2018 году должен появиться дополнительный выезд на трассу М4 «Дон» в сторону Москвы в объезд села Ермолино. Но при этом, чтобы воспользоваться будущей дорогой для въезда в 6-й микрорайон г. Видного из Москвы, будет использоваться существующий въезд на пересечении трассы М4 «Дон» с Проспектом Ленинского комсомола. Однако отметим, что на данной развязке уже сейчас часто возникают проблемы с движением автотранспорта – на трассе М4 «Дон» в будние дни по вечерам часто образуются пробки из желающих повернуть в г. Видное.

И если развязку трассы М4 «Дон» с Проспектом Ленинского комсомола в связи со строительством новой дороги не реконструируют, то

ситуация с дорожными заторами на данном перекрёстке будет только усугубляться.

Развитие местной улично-дорожной сети должно осуществляться в соответствии с системой расселения населения, включая новые территории жилищного строительства и размещения объектов различного назначения [1].

Протяженность улично-дорожной сети на 2020 год составит 97,7 км, плотность УДС – 4,0 км/кв.км. Протяженность магистральной сети на 2020 г. составит 46,3 км. Плотность магистральной сети – 1,9 км/кв.км.

Протяженность улично-дорожной сети на период после 2020 года составит 125,0 км, плотность УДС – 5,2 км/кв.км (территория города без учета лесов 2411 га). Протяженность магистральной сети составит 56,0 км. Плотность магистральной сети – 2,3 км/кв.км.

В соответствии с Генеральной схемой развития Московского железнодорожного узла, утвержденной постановлением Правительства Москвы № 1070-ПП от 18.11.2008 года, предлагается прокладка 4-го главного железнодорожного пути вдоль Павелецкого направления МЖД [4]. На планируемой территории предлагается создание ряда искусственных сооружений, обеспечивающих пересечение в разных уровнях.

Общее количество искусственных сооружений на территории г. Видного на перспективу составит 12, намечена система внеуличных пешеходных переходов в количестве 5 сооружений; эта цифра может быть уточнена при дальнейшем детальном проектировании.

Заключение

Для улучшения транспортной ситуации было предложено осуществить ряд мер, основные из которых направлены на снижение среднего времени поездки в часы пик за счет увеличения провозной способности городского общественного транспорта и сдерживания использования личного автомобильного транспорта.

Результатом выполнения данной программы должно стать:

- снижение среднего времени поездки на городском общественном транспорте;
- увеличение объема перевозок пассажиров городским общественным транспортом;
- снижение наполняемости подвижного состава наземного городского пассажирского транспорта;
- уменьшение объемов выбросов загрязняющих веществ автомобильным транспортом в окружающую среду;
- повышение комфортности поездок на городском общественном транспорте за счет сокращения интервалов движения транспорта, а также использования подвижного состава новых типов, приспособленных для перевозки маломобильных групп населения.

Список литературы

1. Еременская, Л.И. Развитие рынка труда в сфере малого и среднего бизнеса в Ступинском муниципальном районе Московской области / Л.И. Еременская, М.А. Жидкова, О.В. Степнова // Автомобиль. Дорога. Инфраструктура. – 2015. – № 2 (4). – С. 15.
2. Жидкова, М.А. Современные подходы к управлению таксомоторным транспортом / М.А. Жидкова // Автотранспортное предприятие. – 2013. – № 12. – С. 13–16.
3. Жидкова, М.А. Основные проблемы и перспективы развития малого и среднего предпринимательства в РФ / М.А. Жидкова, Т.А. Шпилькина // Автомобиль. Дорога. Инфраструктура. – 2015. – № 2 (4). – С. 18.
4. Зайцев, Д.В. Автоматизация планирования и управление ресурсами при формировании производственной программы промышленного объединения: автореф. дис. ... канд. техн. наук / Д.В. Зайцев. – М., 2009.
5. Зайцев, Д.В. Управление автотранспортной инфраструктурой в кризисной ситуации / Д.В. Зайцев // Право и управление. XXI век. – 2014. – № 2. – С. 116–117.

6. Зайцев, Д.В. Моделирование процессов транспортного обслуживания в режиме квантования времени / Д.В. Зайцев // Вестник МАДИ. – 2015. – № 4 (43). – С. 75–80.

7. Развитие улично-дорожной сети 2012–2017 гг. (Электронный ресурс). – Режим доступа: <https://stroim.mos.ru/razvitiie-uds?from=cl>

8. Шабарчина, И.В. Роль производственного персонала в повышении эффективности деятельности дорожных организаций в современных условиях хозяйствования / И.В. Шабарчина // Транспортное дело России. – 2014. – № 4. – С. 153–155.

References

1. Eremenskaya L.I., Zhidkova M.A., Stepnova O.V. *Avtomobil'. Doroga. Infrastruktura*, 2015, no. 2 (4), p. 15.

2. Zhidkova M.A. *Avtotransportnoe predpriyatie*, 2013, no. 12, pp. 13–16.

3. Zhidkova M.A., Shpil'kina T.A. *Avtomobil'. Doroga. Infrastruktura*, 2015, no. 2 (4), p. 18.

4. Zaicev D.V. *Avtomatizatsiya planirovaniya i upravlenie resursami pri formirovanii proizvodstvennoi programmy promyshlennogo ob'edineniya* (Automation of planning and resource management in the formation of the production program of the industrial enterprises), Moscow, 2009.

5. Zaicev D.V. *Pravo i upravlenie. XXI vek*, 2014, no. 2, pp. 116–117.

6. Zaicev D.V. *Vestnik MADI*, 2015, no. 4 (43), pp. 75–80.

7. Razvitiie ulichno-dorozhnoi seti 2012–2017 gg., URL: <https://stroim.mos.ru/razvitiie-uds?from=cl>

8. Shabarchina I.V. *Transportnoe delo Rossii*, 2014, no. 4, pp. 153–155.