

Организация коммуникаций в мегаполисе

Ульянкина Ольга Ивановна

Студент (специалист)

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

E-mail: olga.uliankina@gmail.com

Сегодня загруженность автомобильных дорог в Москве является практически одной из самых высоких в мире. По данным Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры г. Москвы ежедневно около 3,9 млн. личных автомобилей выезжает на дороги города, к этому можно добавить, что в *Московской области зафиксировано еще 3 млн. личных автотранспорта. Не удивительно, что одновременное появление 7 млн. машин приводит к образованию гигантских заторов.* А так как люди вынуждены перемещаться из точки А в точку Б и сталкиваются с несовершенством транспортных систем изо дня в день, то это причиняет огромные неудобства, затрудняет мобильность, отнимает время и кроме того наносит вред окружающей среде. В связи со сложившейся дорожно-транспортной ситуацией остро встает вопрос ее решения.

Плотная застройка города не позволяет существенно развивать дорожную сеть. Однако Правительство Москвы до 2020 года планирует построить еще около 700 км новых дорог. В настоящий момент на один автомобиль приходится 25 м², при реализации проекта Правительства Москвы данный показатель для одного транспортного средства можно увеличить до 29 м², очевидно, что этот показатель не сможет существенно изменить дорожно-транспортную ситуацию и устранить проблему пробок.

При попытке урегулирования этой проблемы перед властными структурами встает выбор: либо коренным образом перестраивать городское пространство, приспособив его к неограниченному использованию автомобилей, либо искать другие пути оптимизации транспортной коммуникации.

Первый вариант предполагает создание разветвленной сети автомагистралей и увеличение парковочных мест, что неизменно приведет к радикальной трансформации города, который будет обладать более комфортной средой для использования автомобиля. Однако существует определенное число граждан, по тем или иным причинам не способным приобрести или управлять транспортным средством, к ним относятся такие категории, как пенсионеры, подростки, люди с ограниченными возможностями и т.д. В этом городе они превратятся в людей «второго сорта», теряющих свою мобильность.

Альтернативным подходом может стать идея создания городов, удобных для жизни, имеющих интермодальную транспортную систему, подразумевающую под собой сбалансированное использование всех видов транспорта. В таких городах доминируют пешеходные передвижения и общественный транспорт, который представляет собой удобное, надежное и эффективное сообщение и использование которого поощряется государственными органами. При этом различными способами ограничивается использование автомобилей, что совершается с целью предотвращения постоянных пробок и улучшением качества городской среды. Главным приоритетом является создание гуманитарно-ориентированной среды, превращающей город в удобный для жизни.

Данная проблема актуальна не только для Москвы, она стоит перед всеми мегаполисами мира. На сегодняшний день были реализованы оба варианта решения транспортной проблемы, результаты которых привели к различным последствиям.

Таким образом транспортная коммуникация должна обеспечивать равный уровень мобильности всего населения. А также необходимо осознать роль, значение и ее воздействие на формирование городской среды, так как эффективность транспортной системы в целом ведет к эффективности всей агломерации в целом.

Источники и литература

- 1) Вукан Вучик Транспорт в городах, удобных для жизни// Издательский дом «Территория будущего», 2011
- 2) <http://dt.mos.ru> (Департамент транспорта и развития транспортной инфраструктуры г.Москвы)