

Профилирование общественного транспорта на примере автотрасс Подмосковья

Научный руководитель – Тархов Сергей Анатольевич

Крутов Олег Дмитриевич

Студент (бакалавр)

Московский государственный университет имени М.В.Ломоносова, Географический факультет, Кафедра экономической и социальной географии России, Москва, Россия

E-mail: bigoleg911@ya.ru

На современном этапе развития географии транспорта изучение междугороднего общественного автотранспорта сводится к описанию транспортных систем, которые зачастую слишком сложны и в недостаточной степени поддаются анализу. Для упрощения анализа данных систем можно использовать профилирование общественного транспорта. Данный способ исследования предполагает изучение системы не целиком с дальнейшим ее анализом, а по срезам - конкретным трассам, а затем их сравнение, позволяет делать выводы об изотропности или анизотропности всей системы^[2]. Профилирование общественного транспорта представляет собой построение графиков-эпюр^[1] количества пассажиромест на общественном транспорте по линии трассы. Такое представление информации дает более четкое понимание территориальной дифференциации. При помощи профилирования можно улавливать взаимосвязи населенных пунктов, сравнивать их между собой, что достаточно актуально в период, когда создаются общие планы развития российских агломераций и ведутся исследования по определению их наиболее точных границ.

Агломерации представлены на профиле ровными «плато», обрывающимися крутыми «склонами», локальные центры притяжения - маленькими «холмами», а периферия - «равниной». Протяженность плато, крутизна, положение «бровок» и «тыловых швов» характеризуют структуру агломерации.

При помощи профилирования общественного транспорта был проведен сравнительный анализ трех радиальных автомобильных трасс Подмосковья, различающихся по объемам перевозок^[3], а именно Киевское, Горьковское и Волоколамское шоссе. Они сравнивались на участке от МКАД до большого бетонного кольца (ББК). В процессе исследования выяснилось:

1) Границы Московской агломерации по разным направлениям анизотропны: чем выше техническая категория дороги и чем дальше по ней расположены крупные пригороды, тем дальше от границ Москвы проходит на графике «тыловой шов» агломерационного «склона».

2) На больших трассах в точках, где много маршрутов заканчиваются, обычно начинаются новые маршруты в сравнимом количестве, что сглаживает форму профиля.

В то же время на малых трассах, в зависимости от близости к ним железных дорог и трасс с более высокими характеристиками, магистральная функция автобусного транспорта сменяется на подвозящую к пересадкам. Из-за этого на профиле малых трасс лучше видны пики - локальные центры притяжения, а сам профиль куда более неоднородный.

4) В зонах, приближенных к ББК, наблюдается увеличение активности автобусного сообщения вне зависимости от наличия или отсутствия в этой зоне границы Московской области.

Использование профилирования позволяет контрастно показать изменение связности пространства посредством общественного транспорта, а дальнейшие анализ и сравнение дают достаточно качественные результаты.

Источники и литература

- 1) 1. Тархов С.А., Шлихтер С.Б. География транспортных систем. Курс лекций. М., 1995.
- 2) 2. Merlin P. Les moyens de transport et le rythme d'urbanisation // Acta geogr. 1966 No. 62-63. С. 41-44.
- 3) 3. Мои автобусы: <https://mybuses.ru>