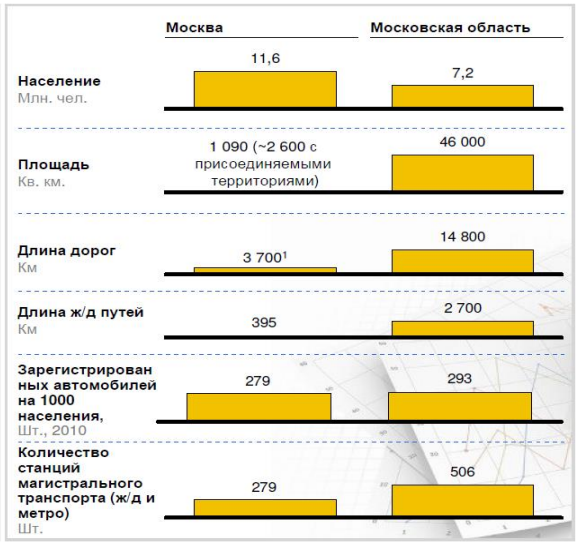
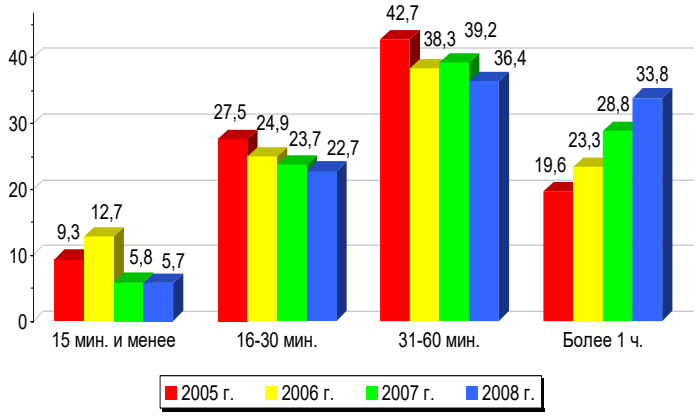
ТЕКУЩИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ МОСКОВСКОЙ АГЛОМЕРАЦИИ

Статистические данные

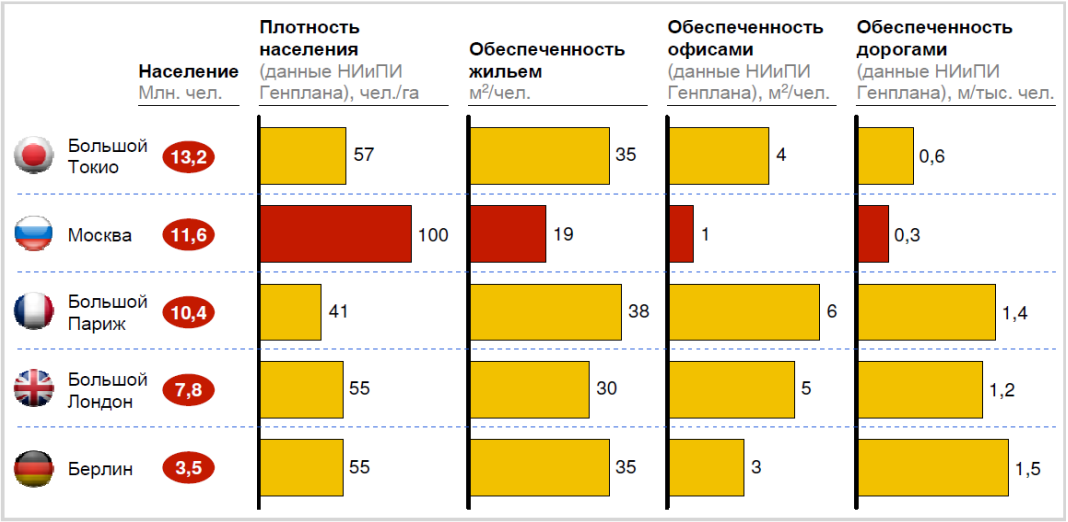
Москва и Московская область являются единым регионом с точки зрения занятости населения, транспортной инфраструктуры и пассажиропотоков



Динамика изменения длительности поездки по результатам опросов



РЕЗУЛЬТАТ СРАВНЕНИЯ ПАРАМЕТРОВ С МИРОВЫМИ СТОЛИЦАМИ



МОСКВА В ДВА РАЗА ОПЕРЕЖАЕТ МИРОВЫЕ СТОЛИЦЫ ПО ПЛОТНОСТИ НАСЕЛЕНИЯ

МОСКВА В ДВА РАЗА УСТУПАЕТ МИРОВЫМ СТОЛИЦАМ ПО ОБЕСПЕЧЕННОСТИ ЖИЛЬЕМ

МОСКВА В **ДВА-ПЯТЬ** РАЗ УСТУПАЕТ МИРОВЫМ СТОЛИЦАМ ПО ОБЕСПЕЧЕННОСТИ ДОРОГАМИ

Визуальное сравнение действующих транспортных сооружений и улично-дорожной сети городов Париж (Франция) и Москва (Россия)

ПАРИЖ

Аэрофотосъемка центральной части города

Вид на реку Сена

МОСКВА

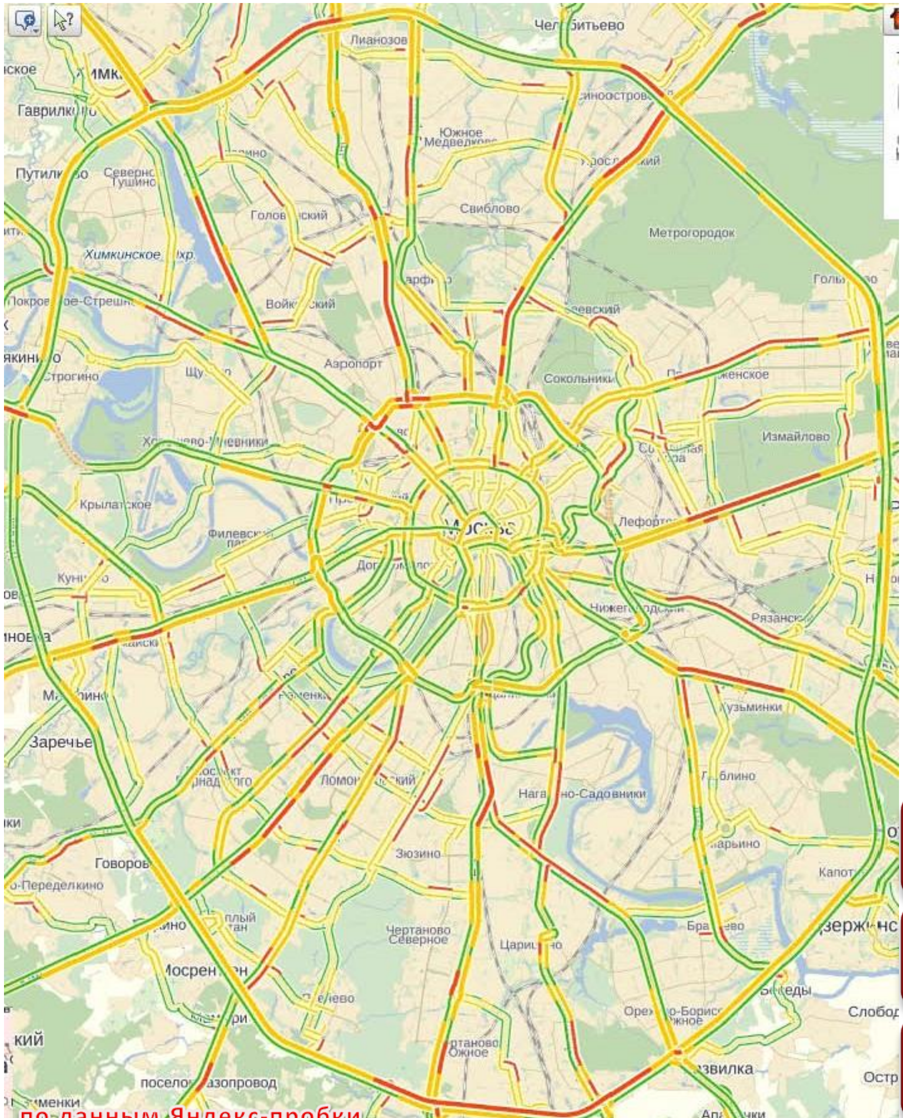
Аэрофотосъемка центральной части города

Вид на реку Москва

АЛМАТЫ, КАЗАХСТАН 18 ОКТЯБРЯ 2014 ГОДА

Текущее состояние элементов транспортной системы Москвы в утренний час-пик

УРОВЕНЬ ЗАГРУЗКИ УДС С 8:00 ДО 9:00 УТРА



ПАРАМЕТРЫ ПАССАЖИРСКИХ ПОТОКОВ ПРИ ДВИЖЕНИИ В ЦЕНТР С 8:00 ДО 9:00 УТРА

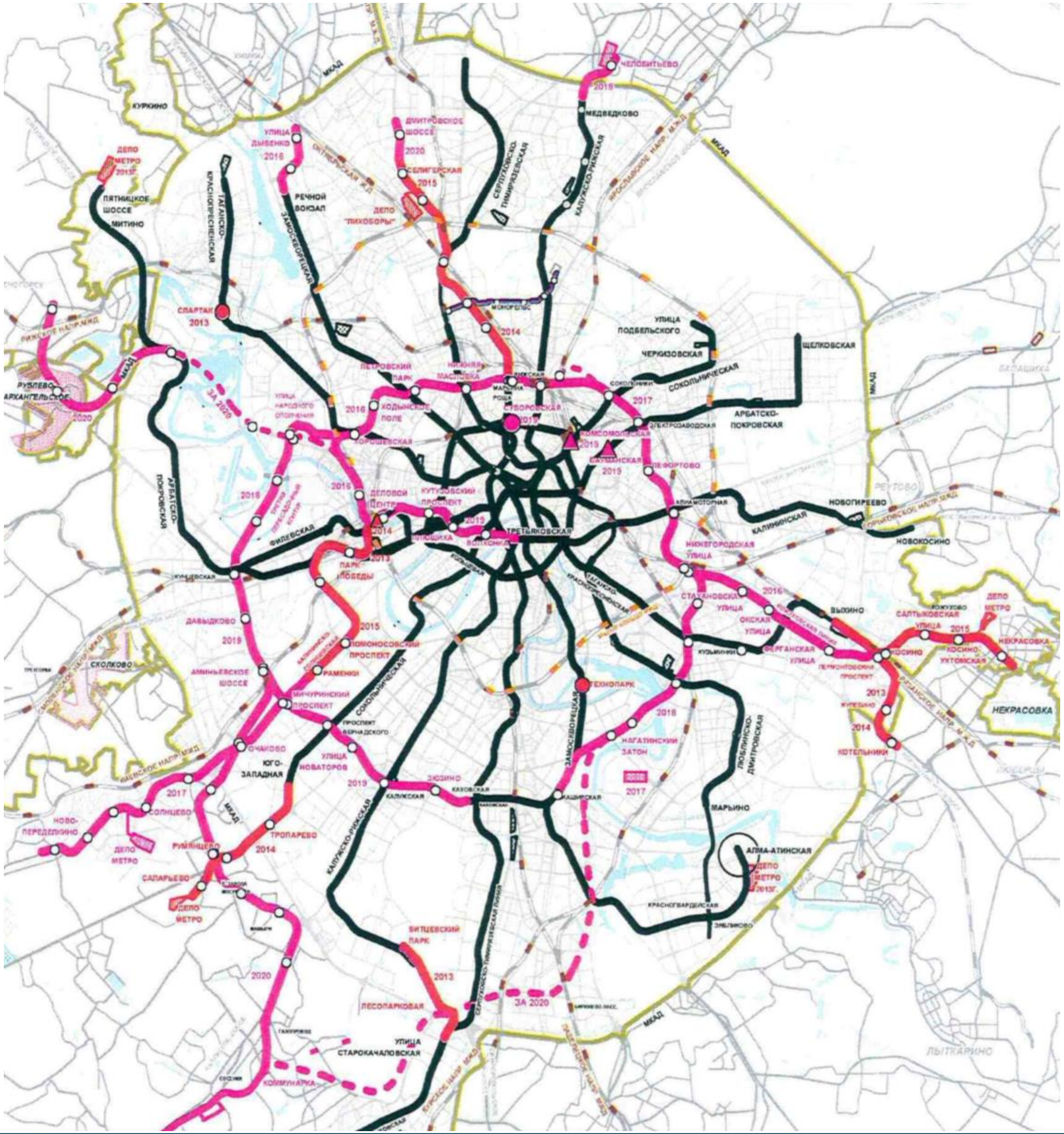
	Провозная способность[2] Тыс. чел.	Фактическая загрузка Тыс. чел.	Превышение пропускной способности Проценты
Личный автотранспорт	95	135	42
Всего общ. транспорт	870	1 060	22
Метро	700[3]	840	20
Наземный транспорт	45[4]	55	22
Пригородный ж/д	125[5]	165	32
Всего личный и общ. транспорт	965	1 195	24

ПАРАМЕТРЫ ТРАНСПОРТНЫХ ПОТОКОВ

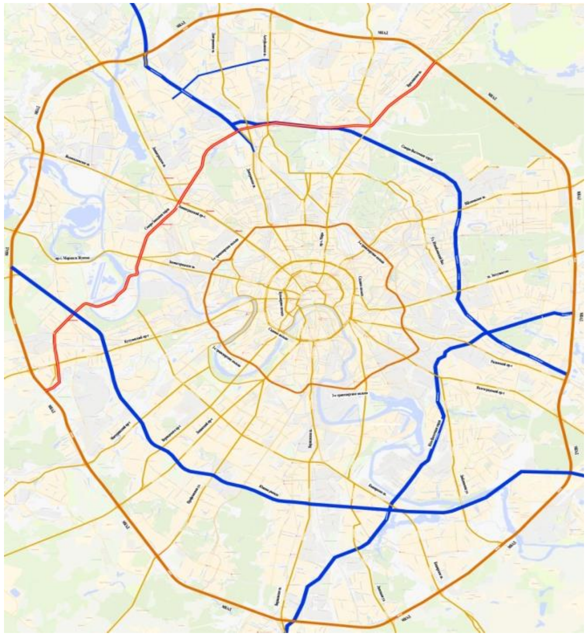
- СРЕДНЯЯ СКОРОСТЬ ДВИЖЕНИЯ ТРАНСПОРТА В ЦЕНТР – 16,4 КМ/Ч
- СРЕДНЯЯ СКОРОСТЬ ДВИЖЕНИЯ ТРАНСПОРТА ПО УДС – 21,6 КМ/Ч
- ВРЕМЯ ПАССАЖИРОВ В ПУТИ СОСТАВЛЯЕТ ОКОЛО 62 МИНУТ

ПЛАНЫ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ МОСКВЫ

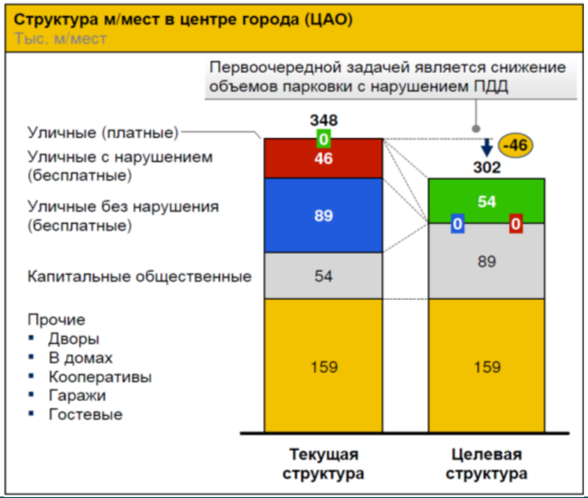
СТРОИТЕЛЬСТВО ЛИНИЙ И СТАНЦИЙ МЕТРОПОЛИТЕНА



СТРОИТЕЛЬСТВО ХОРДОВЫХ СВЯЗЕЙ НА УДС

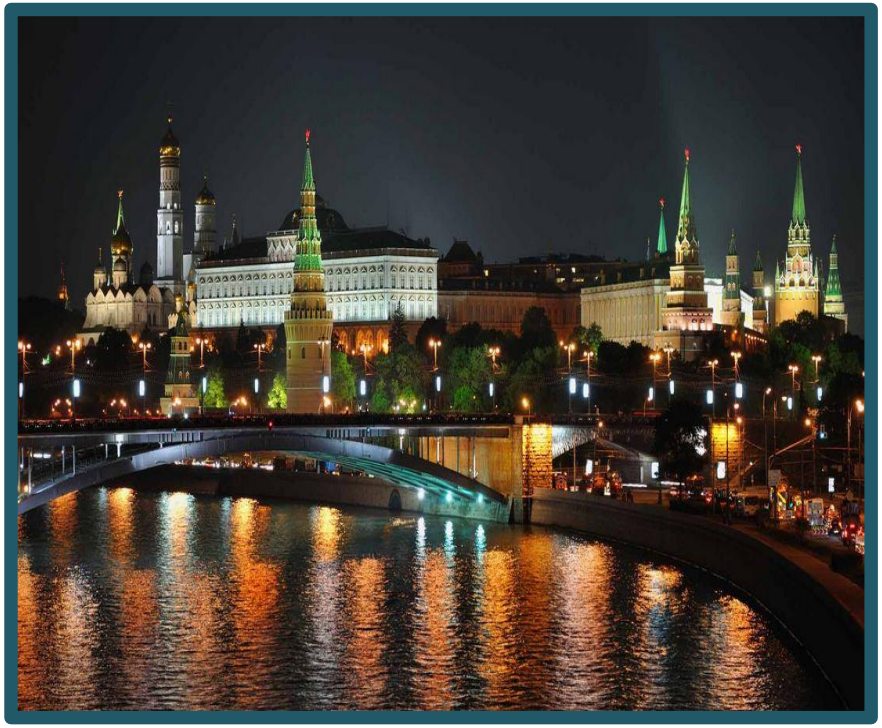


ВВОД ПЛАТНЫХ ПАРКОВОК В ЦЕНТРЕ ГОРОДА

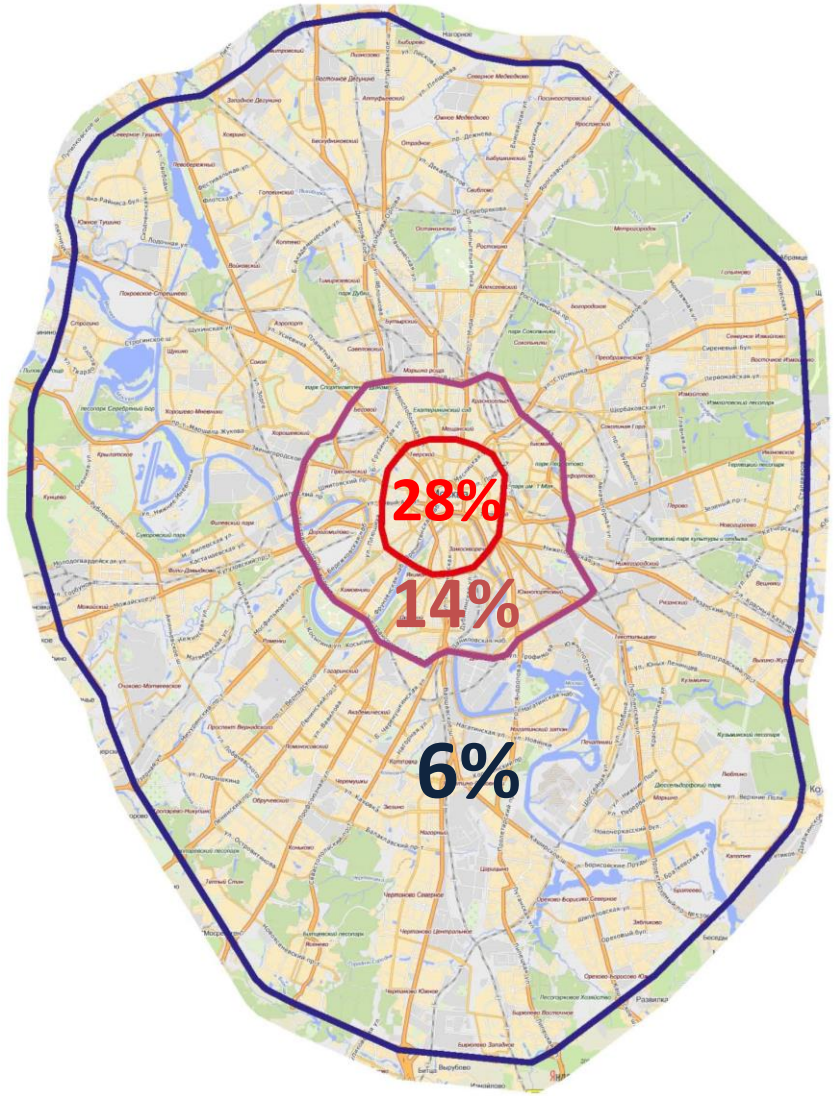


АЛМАТЫ, КАЗАХСТАН 18 ОКТЯБРЯ 2014 ГОДА

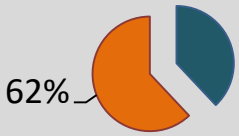
ОСОБЕННОСТИ РАСПРЕДЕЛЕНИЯ РАБОЧИХ МЕСТ И УДС В ГРАНИЦАХ МОСКВЫ



ПРОЦЕНТНОЕ ОТНОШЕНИЕ АСФАЛЬТИРОВАННЫХ ПЛОЩАДЕЙ К ОБЩЕЙ ПЛОЩАДИ ТЕРРИТОРИИ



Распределение рабочих мест в пределах центральной части города

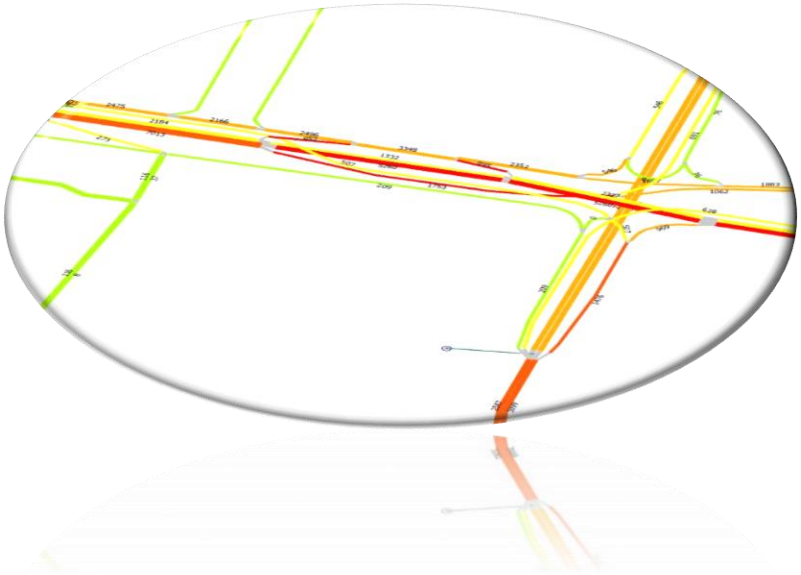


- центральная часть города
- Прочие

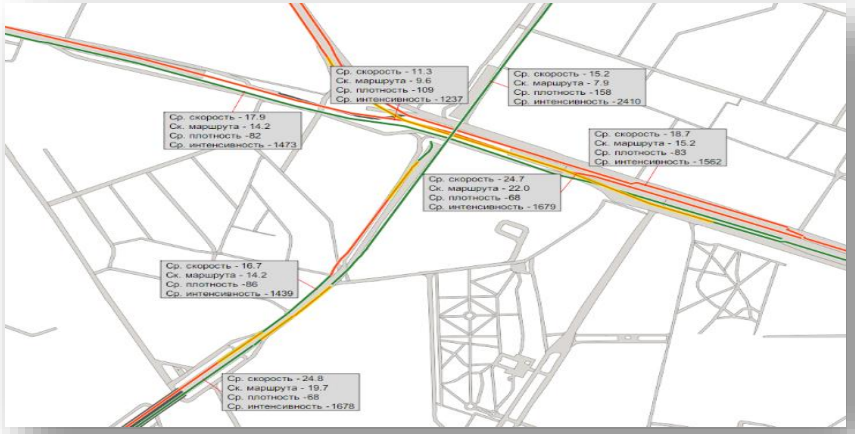
АЛМАТЫ, КАЗАХСТАН 18 ОКТЯБРЯ 2014 ГОДА

ИНСТРУМЕНТЫ ДЛЯ АНАЛИЗА ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ

Программа статического моделирования Aimsun (Испания)



Расчетный модуль Mappl Traffic Audit (Россия)

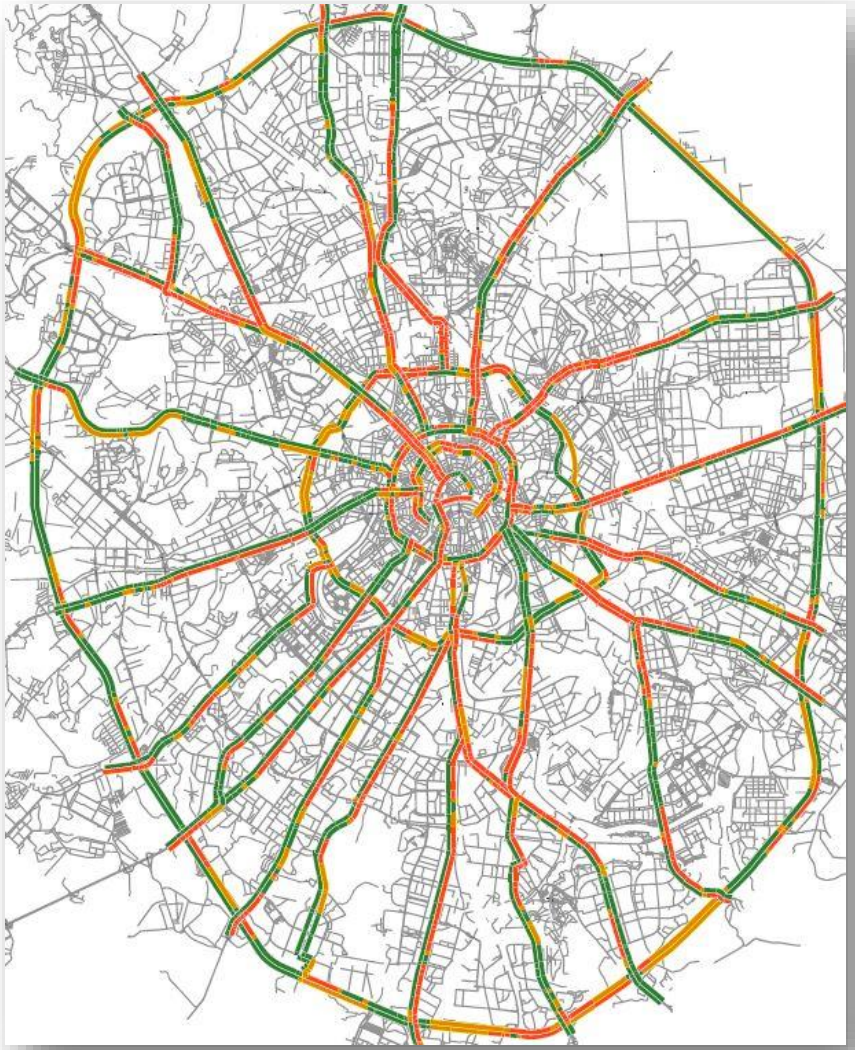


Программы динамического моделирования Aimsun (Испания), VISSIM (Германия)

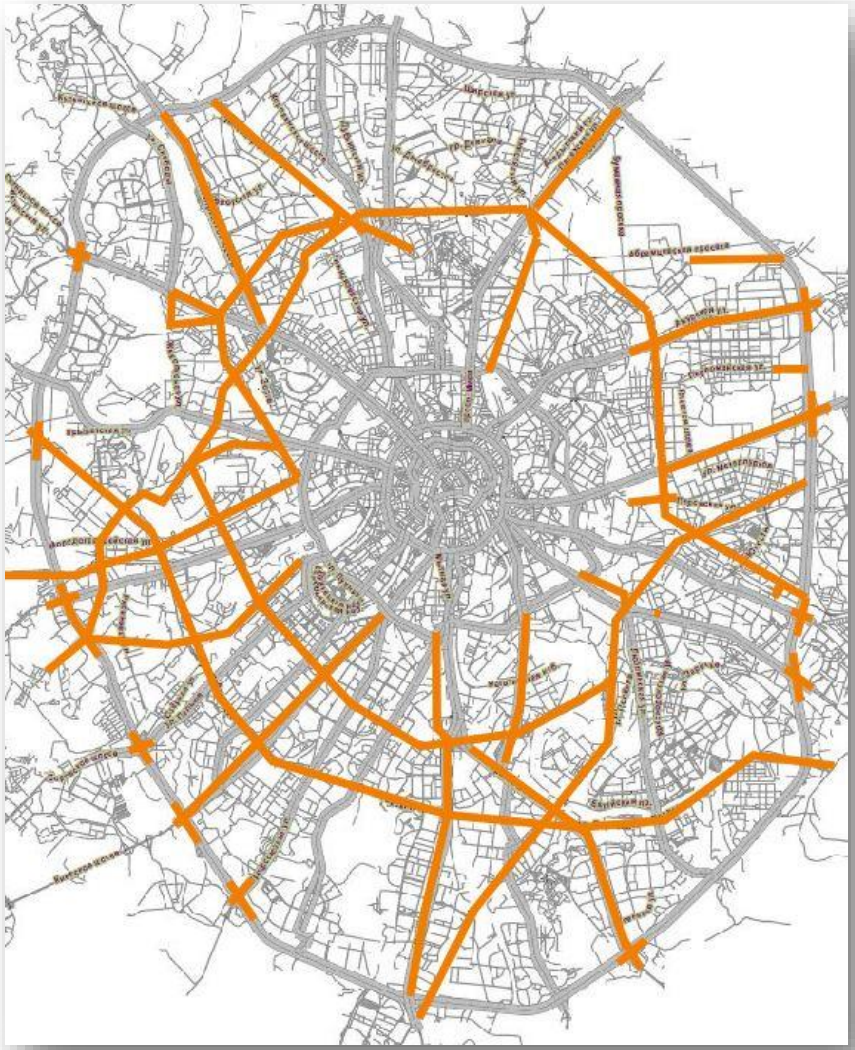
АЛМАТЫ, КАЗАХСТАН 18 ОКТЯБРЯ 2014 ГОДА

СИТУАЦИЯ НА УЛИЧНО-ДОРОЖНОЙ СЕТИ ГОРОДА И ПЛАНЫ ЕЕ РАЗВИТИЯ

МОДЕЛЬНЫЙ РАСЧЕТ УРОВНЯ ЗАГРУЗКИ

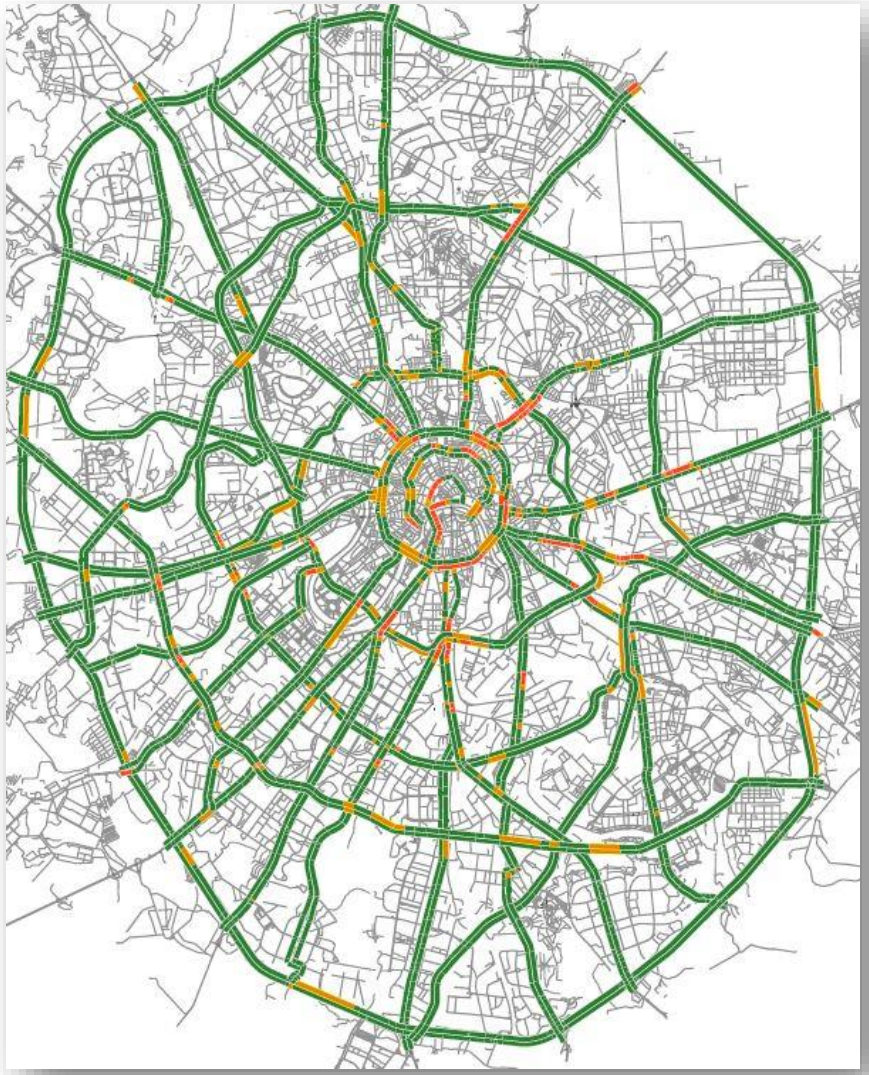


АДРЕСНО-ИНВЕСТИЦИОННАЯ ПРОГРАММА (АИП) НА УДС



СИТУАЦИЯ НА УЛИЧНО-ДОРОЖНОЙ СЕТИ ГОРОДА ПОСЛЕ РЕАЛИЗАЦИИ «АИП»

МОДЕЛЬНЫЙ РАСЧЕТ УРОВНЯ ЗАГРУЗКИ



ЭФФЕКТИВНОСТЬ РЕАЛИЗАЦИИ ВСЕХ МЕРОПРИЯТИЙ «АИП»

ПОВЫШЕНИЕ ПОПЕРЕЧНОЙ СВЯЗНОСТИ УЛИЧНО-ДОРОЖНОЙ СЕТИ

ПОВЫШЕНИЕ ПЛОТНОСТИ УЛИЧНО-ДОРОЖНОЙ СЕТИ В СЕКТОРЕ ГОРОДА МЕЖДУ **ТТК И МКАД**

ПОВЫШЕНИЕ ПРОПУСКНОЙ СПОСОБНОСТИ РАДИАЛЬНЫХ МАГИСТРАЛЕЙ

СНИЖЕНИЕ НАГРУЗКИ НА КОЛЬЦЕВЫЕ МАГИСТРАЛИ

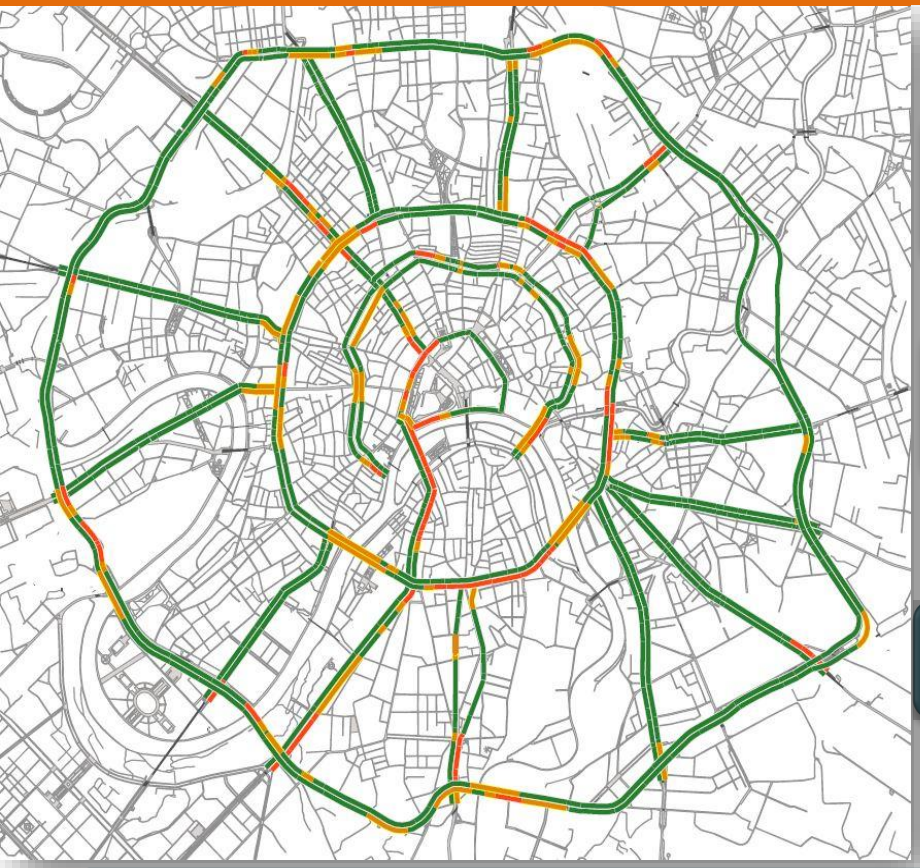
СРЕДНЯЯ СКОРОСТЬ ДВИЖЕНИЯ ТРАНСПОРТА В ЦЕНТР – 30,4 КМ/Ч

СРЕДНЯЯ СКОРОСТЬ ДВИЖЕНИЯ ТРАНСПОРТА ПО УДС – 33,2 КМ/Ч

ВРЕМЯ ПАССАЖИРОВ В ПУТИ СОСТАВЛЯЕТ ОКОЛО 40 МИНУТ

СИТУАЦИЯ В ЦЕНТРАЛЬНОЙ ЧАСТИ ГОРОДА ПОСЛЕ РЕАЛИЗАЦИИ МЕР «АИП»

МОДЕЛЬНЫЙ РАСЧЕТ УРОВНЯ ЗАГРУЗКИ



ЭФФЕКТИВНОСТЬ МЕРОПРИЯТИЙ «АИП» ДЛЯ ЦЕНТРА

СРЕДНЯЯ СКОРОСТЬ ДВИЖЕНИЯ ТРАНСПОРТА ПО ПРИОРИТЕТНОМУ НАПРАВЛЕНИЮ В ПИКОВЫЙ ПЕРИОД ВОЗРАСТАЕТ В СРЕДНЕМ С 16 ДО 24,2 КМ/Ч

СРЕДНЯЯ СКОРОСТЬ ДВИЖЕНИЯ ТРАНСПОРТА ПО ВСЕМ НАПРАВЛЕНИЯМ В ПИКОВЫЙ ПЕРИОД ВОЗРАСТАЕТ В СРЕДНЕМ С 20 ДО 26,2 КМ/Ч

КОЭФФИЦИЕНТ НЕРАВНОМЕРНОСТИ СКОРОСТИ ДВИЖЕНИЯ ТРАНСПОРТА В ЦЕНТРАЛЬНОЙ ЧАСТИ ГОРОДА ПО НАПРАВЛЕНИЯМ СНИЖАЕТСЯ С 1,4 ДО 1,2

1. ЭФФЕКТИВНОСТЬ ПОВЫШЕНИЯ СКОРОСТИ ОТ МЕРОПРИЯТИЙ СУЩЕСТВЕННО НИЖЕ, ЧЕМ НА ОСТАЛЬНЫХ ТЕРРИТОРИЯХ ГОРОДА
2. МЕРОПРИЯТИЯ ПО ПОВЫШЕНИЮ ПРОПУСКНОЙ СПОСОБНОСТИ ЗАТРУДНИТЕЛЬНЫ

Эффект от вывода 10% офисов из центральной части города.

Расчетные характеристики по вечернему и утреннему пиковым периодам

Средняя скорость движения транспорта по приоритетному направлению в пиковый период в среднем 26,5 км/ч; эффект составляет 8%

Средняя скорость движения транспорта по всем направлениям в пиковый период в среднем 29 км/ч; эффект составляет 7%

Дополнительные характеристики по вечернему и утреннему пиковым периодам

Коэффициент неравномерности скорости движения транспорта в центральной части города составляет 1,13

Распределение рабочих мест в пределах центральной части города

Эффект от вывода 20% офисов из центральной части города.

Расчетные характеристики по вечернему и утреннему пиковым периодам

Средняя скорость движения транспорта по приоритетному направлению в пиковый период в среднем 28,4 км/ч; эффект составляет 7%

Средняя скорость движения транспорта по всем направлениям в пиковый период в среднем 30,8км/ч; эффект составляет 6%

Дополнительные характеристики по вечернему и утреннему пиковым периодам

Коэффициент неравномерности скорости движения транспорта в центральной части города составляет 1,08

Эффект от вывода 25% офисов из центральной части города.

Расчетные характеристики по вечернему и утреннему пиковым периодам

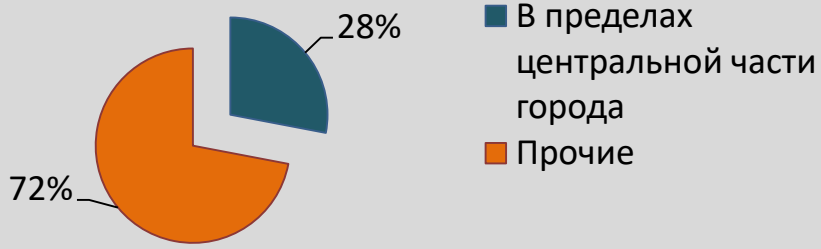
Средняя скорость движения транспорта по приоритетному направлению в пиковый период в среднем 29,1 км/ч; эффект составляет 3%

Средняя скорость движения транспорта по всем направлениям в пиковый период в среднем 31,1 км/ч; эффект составляет 1%

Дополнительные характеристики по вечернему и утреннему пиковым периодам

Коэффициент неравномерности скорости движения транспорта в центральной части города составляет 1,06

Распределение рабочих мест в пределах центральной части города



Эффект от вывода 30% офисов из центральной части города.

Расчетные характеристики по вечернему и утреннему пиковым периодам

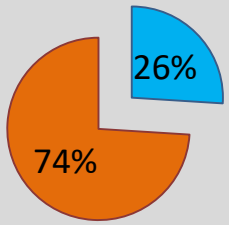
Средняя скорость движения транспорта по приоритетному направлению в пиковый период в среднем 29,3км/ч; эффект составляет 1%

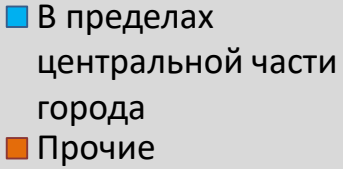
Средняя скорость движения транспорта по всем направлениям в пиковый период в среднем 30,7 км/ч; эффект отрицательный и составляет -2%

Дополнительные характеристики по вечернему и утреннему пиковым периодам

Коэффициент неравномерности скорости движения транспорта в центральной части города не изменяется

Распределение рабочих мест в пределах центральной части города





Оптимальные значения достигаются при 25% перепрофилировании офисных помещений

Спасибо за внимание