

**Трансформации транспортной системы и городской среды Москвы с введением МЦК**

**Научный руководитель – Землянский Дмитрий Юрьевич**

*Медведникова Дарина Михайловна*

*Студент (бакалавр)*

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

*E-mail: darinka-medved@yandex.ru*

В условиях остро ощутимых транспортных проблем власти города Москвы в последние годы уделяют всё большее внимание задаче организации транспортной системы столицы. Особым приоритетом ставится развитие городского общественного транспорта. В рамках Московской городской программы развития транспорта в 2016 г. для пассажирского сообщения была открыта железнодорожная линия Московского центрального кольца (далее - МЦК). Цель данного исследования - оценить изменения в транспортной системе и городской среде Москвы с введением МЦК.

Выявление изменений в транспортной системе Москвы проводилось последовательно по трём основным её компонентам: транспортной сети, транспортным узлам и потокам. Транспортная сеть исследовалась на предмет увеличения показателей связности с применением метода эволюционного и топологического анализа, теории графов. В основе изучения транспортных узлов и потоков лежали методы количественного и сравнительного анализа, которые были дополнены результатами социологического опроса и регулярных полевых наблюдений. На основе полученных данных была разработана типология транспортных узлов на МЦК.

Вторая часть исследования базировалась на широком использовании картографического метода и метода полевых наблюдений, которые позволили проследить трансформации городской среды на двух пространственных уровнях: общегородском и локальном. Были выявлены территориальные закономерности трансформаций с выделением ключевых факторов их пространственной дифференциации; проведена общая пространственная типология происходящих в городе изменений.

Исследование показало, что МЦК слабо интегрировано в транспортную систему города Москвы. В первую очередь это обусловлено историческими причинами: на протяжении 100 лет железнодорожное кольцо использовалось исключительно под грузовое движение и потому не принималось во внимание при планировании новых железнодорожных пассажирских маршрутов. Вторым по важности фактором стала непродуманная организация пересадок, затраты времени на которые на многих станциях не позволяют относить последние к категории транспортно-пересадочных узлов.

На основе проведённой типологии узлов по уровню их транспортного значения удалось выявить различия в степени интеграции кольца с системами других видов транспорта. Так, северный сектор оказывается наиболее вписанным в транспортную систему Москвы, в то время как южный и западный практически не связаны с железнодорожной системой столицы и пригородов; северо-восточный слабо интегрирован в систему наземного транспорта.

Увеличение транспортной доступности непосредственно прилегающих к кольцу территорий способствовало началу их активной ревитализации и созданию вдоль МЦК новой системы общественных центров. При этом вдоль МЦК отчётливо прослеживается

секторальная смена приоритетов в преобразованиях городской среды: северный, северо-восточный и северо-западный секторы выделяются приоритетным развитием жилых, административно-деловых функций; южный - культурно-развлекательных; юго-восточный - инновационно-производственных.

Появление новых транспортно-пересадочных пунктов существенно изменило организацию передвижения людей на пристанционных территориях. Собранные картографические данные о них могут быть полезны при планировании размещения у станций объектов торговли, общественного питания, транспортной и социальной инфраструктуры.