

ПРЕОБРАЗОВАНИЕ ТРАНСПОРТНО-КОММУНИКАЦИОННЫХ ПРОСТРАНСТВ  
ГОРОДОВ

**ПЛОЩАДЬ БАЛТИЙСКОГО ВОКЗАЛА**

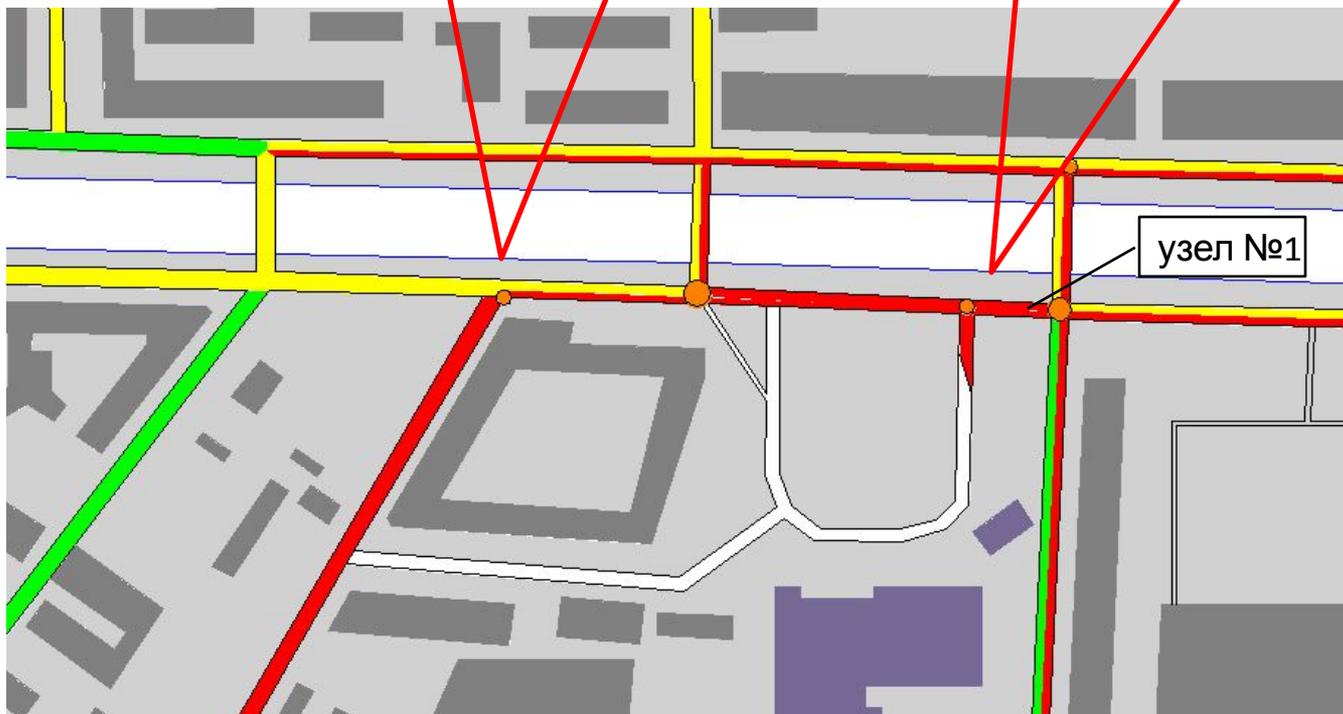
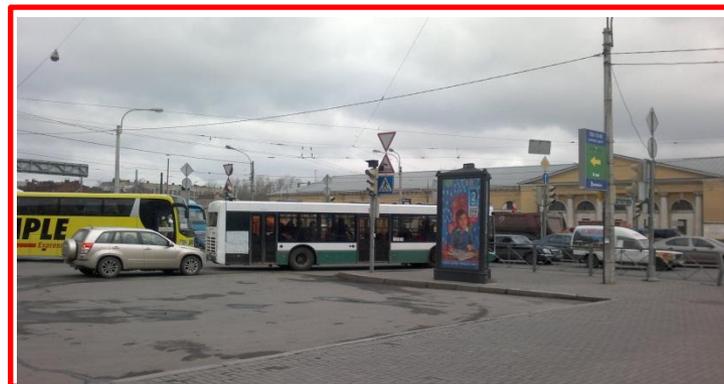
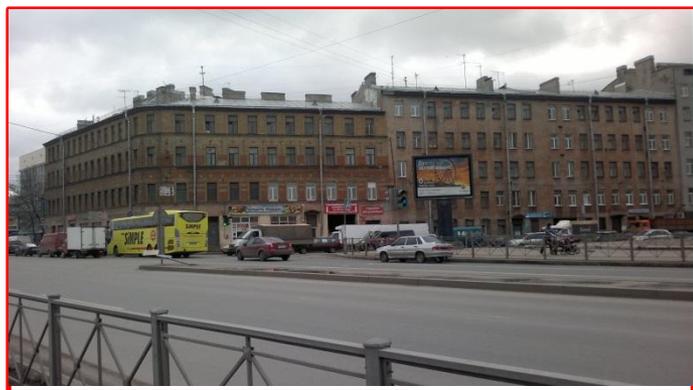


*Аленичев А.С.*

*Пчеленок П.А.*

*студенты 4го курса СПбГАСУ*

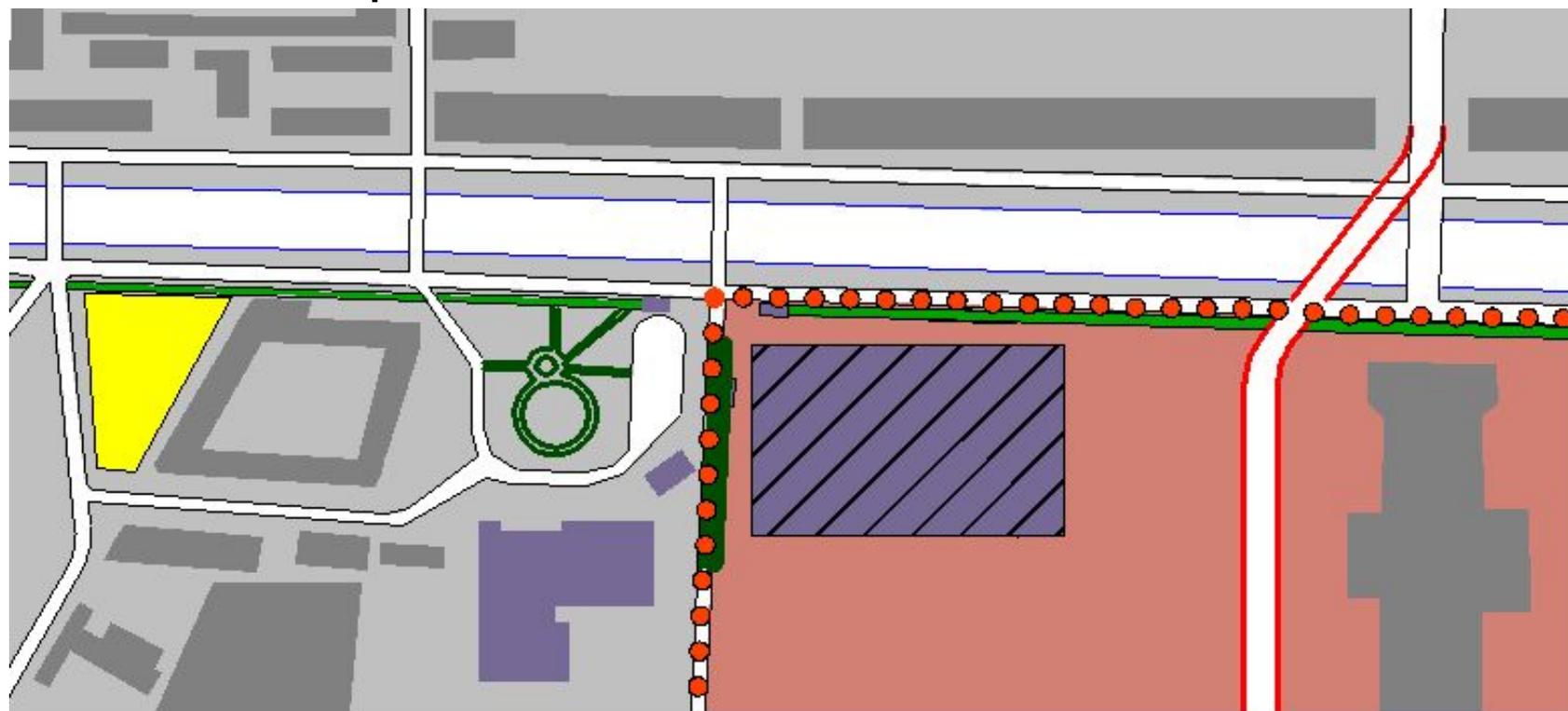
# Существующее положение пространства Балтийского вокзала

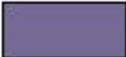


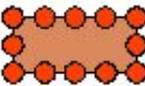
Наблюдаются значительные задержки ТС на помеченных узлах.

Как следствие, стресс и дискомфорт у пассажиров общественного транспорта.

# Перспектива на расчетный срок



-  - сооружения транспортной системы
-  - предполагаемая зона вокзала
-  - совмещенная парковка

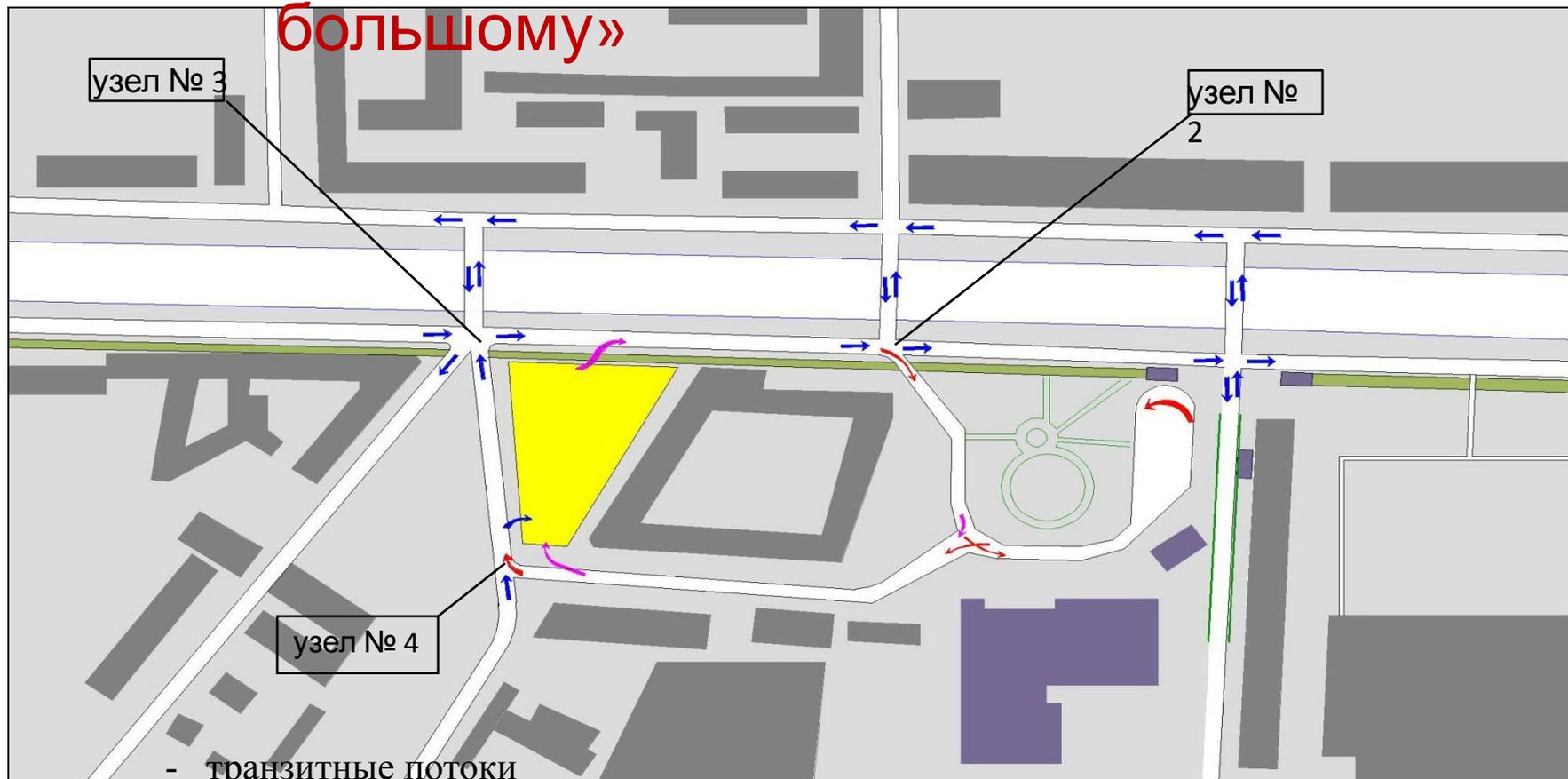
-  - велодорожки
-  - застройка «Новоизмайловской перспективы»
-  - Новоизмайловский проспект

Существующая схема движения общественного транспорта.  
(без учета маршрутного такси)



Предлагаемая организация движения при одностороннем движении на набережной против часовой стрелке.

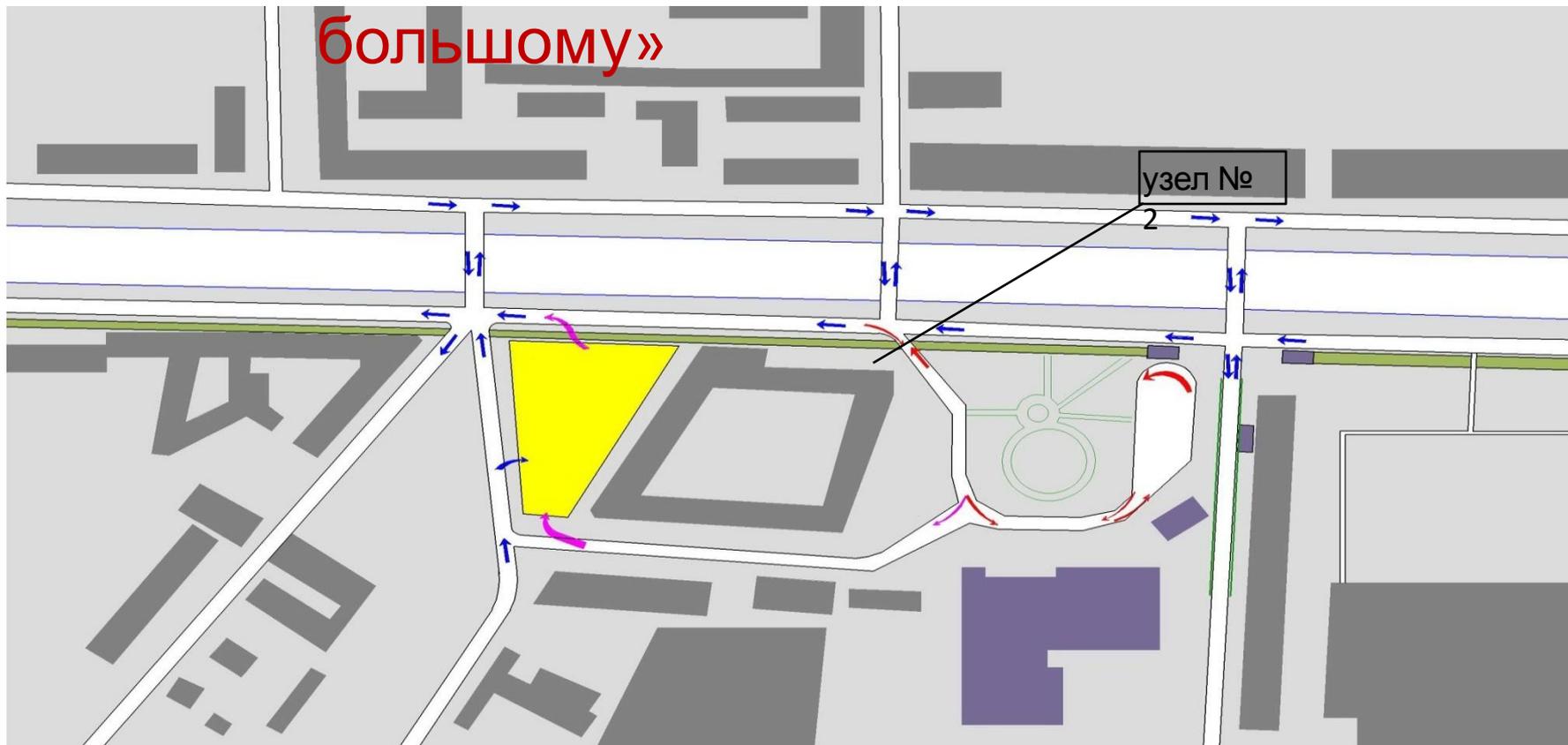
## « Малое подчиняется большому »



-  - транзитные потоки
-  - общественный транспорт
-  - личный автотранспорт
-  - сооружения транспортной системы
-  - велодорожки
-  - совмещённая парковка

Предлагаемая организация движения при одностороннем движении на набережной по часовой стрелке.

## « Малое подчиняется большому»



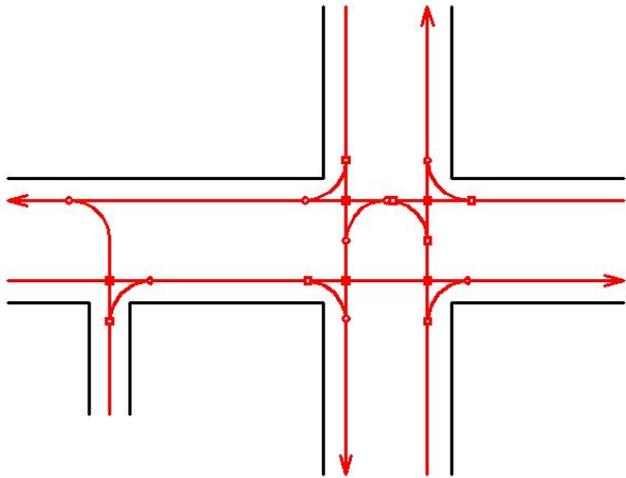
При выборе схемы движения общественного и личного транспорта вокзала мы руководствовались принципом «малое подчиняется большому», то есть, приоритет отдан транзитным потокам, этим и обусловлены перепробеги по территории вокзала. Тем не менее, потери времени фактически будут равны времени простоя на существующем выезде (узел №1), а ощущение равномерного и постоянного движения не так пагубно влияет на психику людей.

В настоящее время наблюдаются велосипедисты на Обводном, которые в отдельных случаях пересекают Митрофаньевское попросту перелезая через ограду, подвергая себя высокой опасности и создавая аварийные ситуации. Считаем, создание велодорожки является необходимой мерой по повышению безопасности движения и как мера по привлечению граждан к вокзалу, и, как популяризация велосипеда в городе в целом, так как данное направление является довольно перспективным.

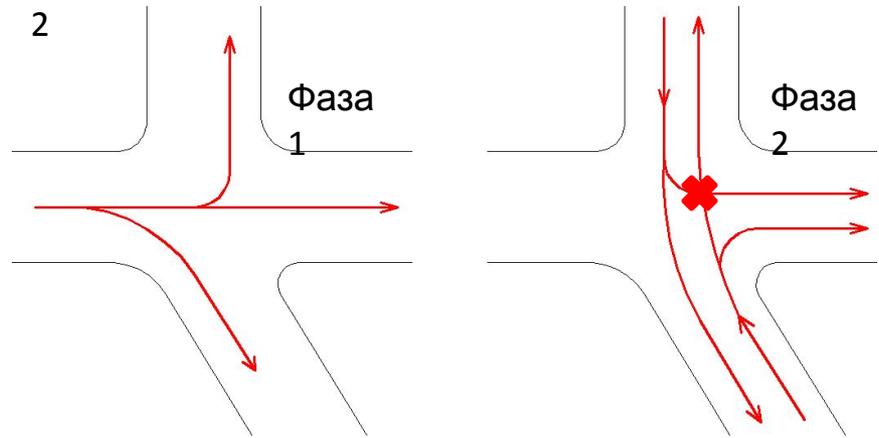
# Схемы узлов:

## Узел №1.

Ввиду больших левоповоротных потоков, снижающих «ленту времени» и малого расстояния меж перекрестками, данные пересечения в час пик начинают работать как единый узел, имеющий высокую сложность. Суммарный показатель сложности - 56.

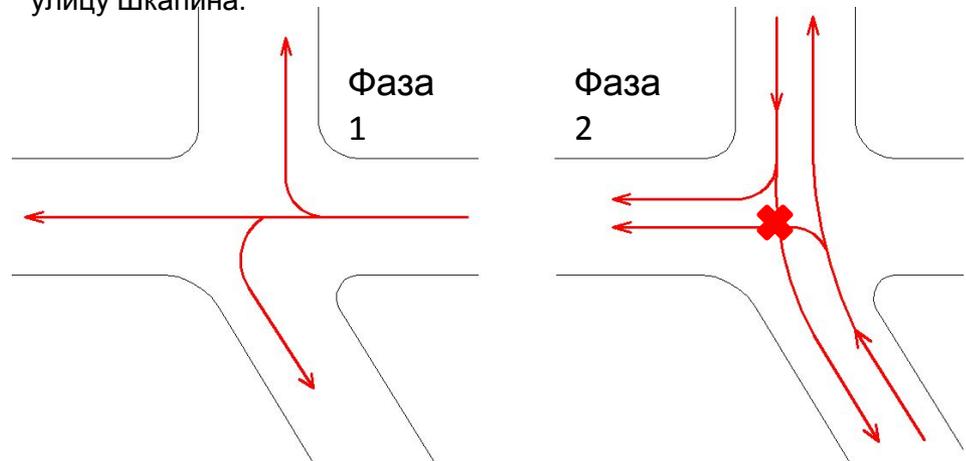


## Узел №2

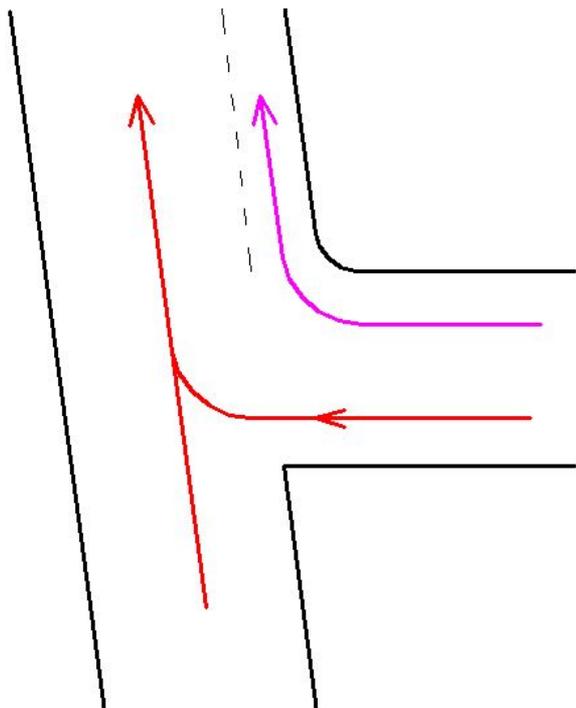


Для увеличения пропускной способности канала желательно на каждом регулируемом перекрестке обходиться лишь 2 фазами.

При организации одностороннего движения против часовой стрелки выезд транспорта с вокзала в прямом направлении означал бы его конфликт со значительными левоповоротными потоками с Лермонтовского проспекта, как следствие, снижение «ленты времени». Поэтому нами был выбран вариант выезда на улицу Шкапина.



При движении по часовой стрелке наблюдается лишь конфликт незначительных потоков на въезд/выезд с вокзала. Фазы в 20 секунд вполне достаточно для успешного проезда до её завершения.

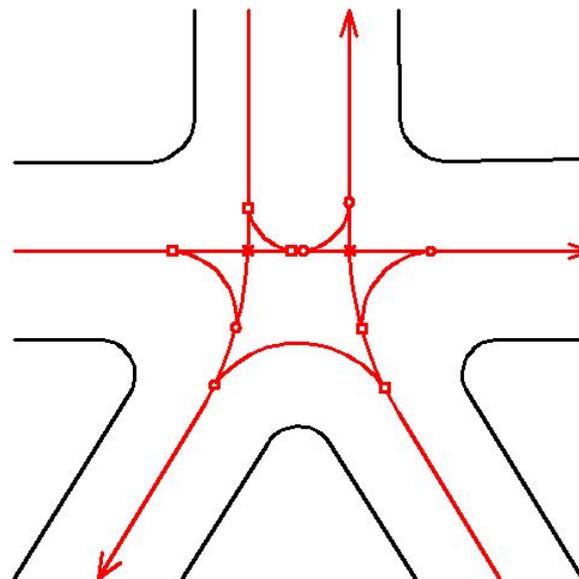


### Узел №

4  
Предусматривается отдельная полоса для общественного транспорта. По необходимости, расширение улицы Шкапина до 4 полос.

### Узел №

3  
При организации одностороннего движения желательно привести улицы Шкапина в один узел с улицей Розенштейна, дабы транзитный поток сразу мог распределиться по направлениям. На мосту нужно организовать движение в обоих направлениях. Показатель сложности узла – 30.



# Заключение.

Приведенные меры позволят при небольших затратах оптимизировать движение на Обводном канале, и в частности, на близлежащем к вокзалу пространстве. Однако в будущем, при освоении Измайловской перспективы и росте городской агломерации приток к Обводному будет увеличиваться, нагружая радиальные Митрофаньевское шоссе и улицу Шкапина.

Пожалуй, главной проблемой этого пространства является именно средоточие столь нагруженных магистралей на столь малом участке сети.

В дальнейшем, необходимо стратегическое планирование по перераспределению приходящих потоков по протяженности Обводного канала как приемной артерии и меры по снижению пользования личным автотранспортом в пользу общественного.