

Развитие транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга. Проблемы и перспективы



ПРОРЕКТОР СПб ГАСУ
А.И. СОЛОДКИЙ

ОСНОВНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА

БОЛЬШИЕ ЗАТРАТЫ ВРЕМЕНИ НА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ ВЫЗВАННЫЕ:

ЗАТОРАМИ НА УЛИЧНО-ДОРОЖНОЙ СЕТИ

НЕДОСТАТОЧНЫМ РАЗВИТИЕМ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА

НИЗКИЙ УРОВЕНЬ КОМФОРТНОСТИ ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НА ОБЩЕСТВЕННОМ ТРАНСПОРТЕ (70% ПОЕЗДОК ГОРОЖАН ОСУЩЕСТВЛЯЕТСЯ НА ОБЩЕСТВЕННОМ ТРАНСПОРТЕ):

ОТСУТСТВИЕ РАСПИСАНИЯ ДВИЖЕНИЯ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА (НЕПРЕДСКАЗУЕМОСТЬ ДВИЖЕНИЯ ГПТ)

ПЕРЕГРУЖЕННОСТЬ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА

ЗНАЧИТЕЛЬНАЯ ДОЛЯ УСТАРЕВШЕГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

НЕРЕШЕННОСТЬ ПРОБЛЕМ ПАРКОВКИ ЛИЧНОГО ТРАНСПОРТА:

НЕДОСТАТОЧНОЕ КОЛИЧЕСТВО МЕСТ ПОСТОЯННОГО ХРАНЕНИЯ

КРИТИЧЕСКИ МАЛОЕ КОЛИЧЕСТВО ПАРКОВОК ВРЕМЕННОГО ХРАНЕНИЯ , ОСОБЕННО В ЦЕНТРАЛЬНОЙ ЧАСТИ ГОРОДА

НЕБЕЗОПАСНОСТЬ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА:

ВЫСОКИЙ УРОВЕНЬ ДТП, В ТОМ ЧИСЛЕ С УЧАСТИЕМ ПЕШЕХОДОВ (>60%)

ВЫСОКИЙ УРОВЕНЬ НЕГАТИВНОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ

ДИНАМИКА РОСТА УРОВНЯ АВТОМОБИЛИЗАЦИИ В РАЗЛИЧНЫХ СТРАНАХ

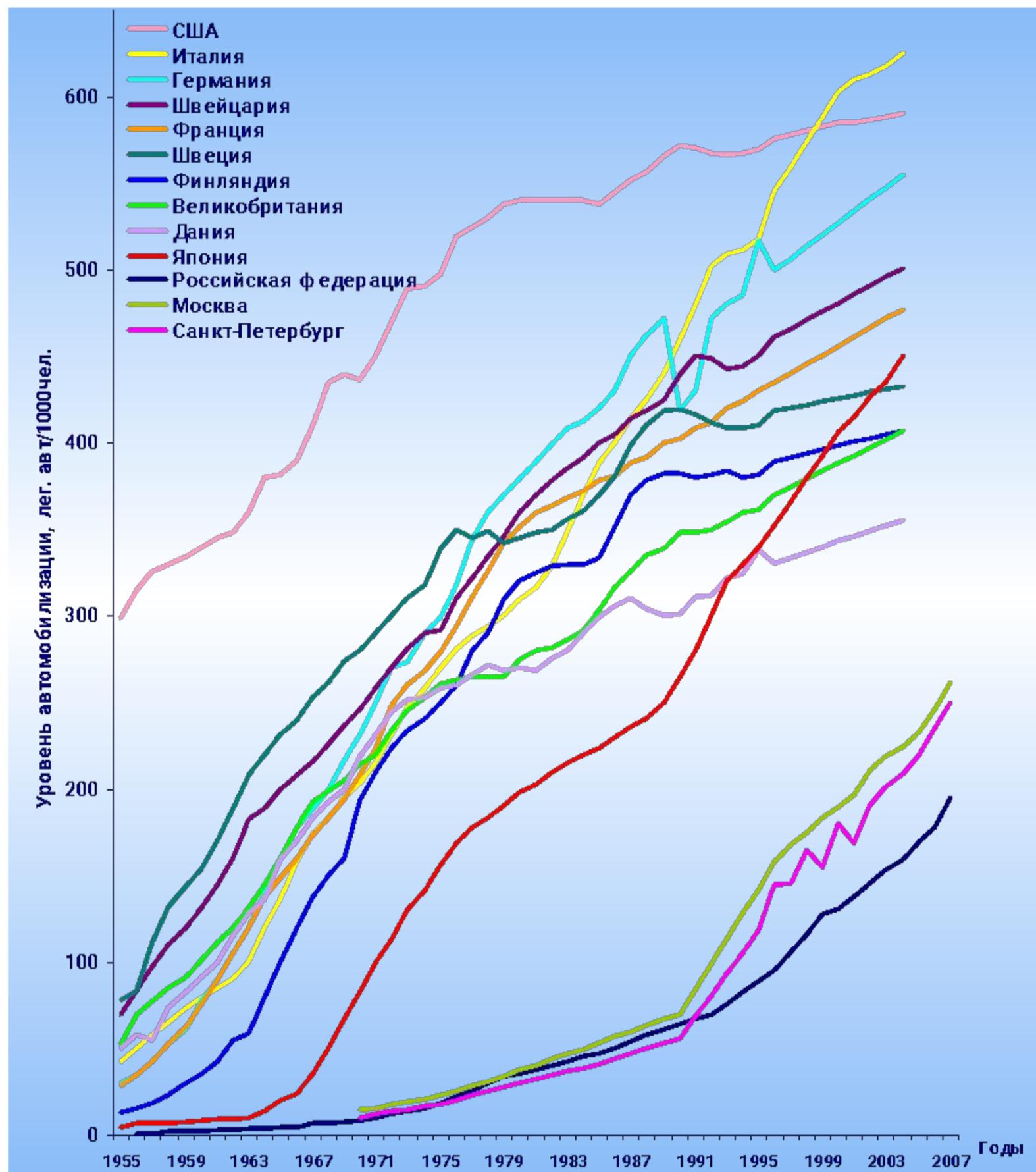
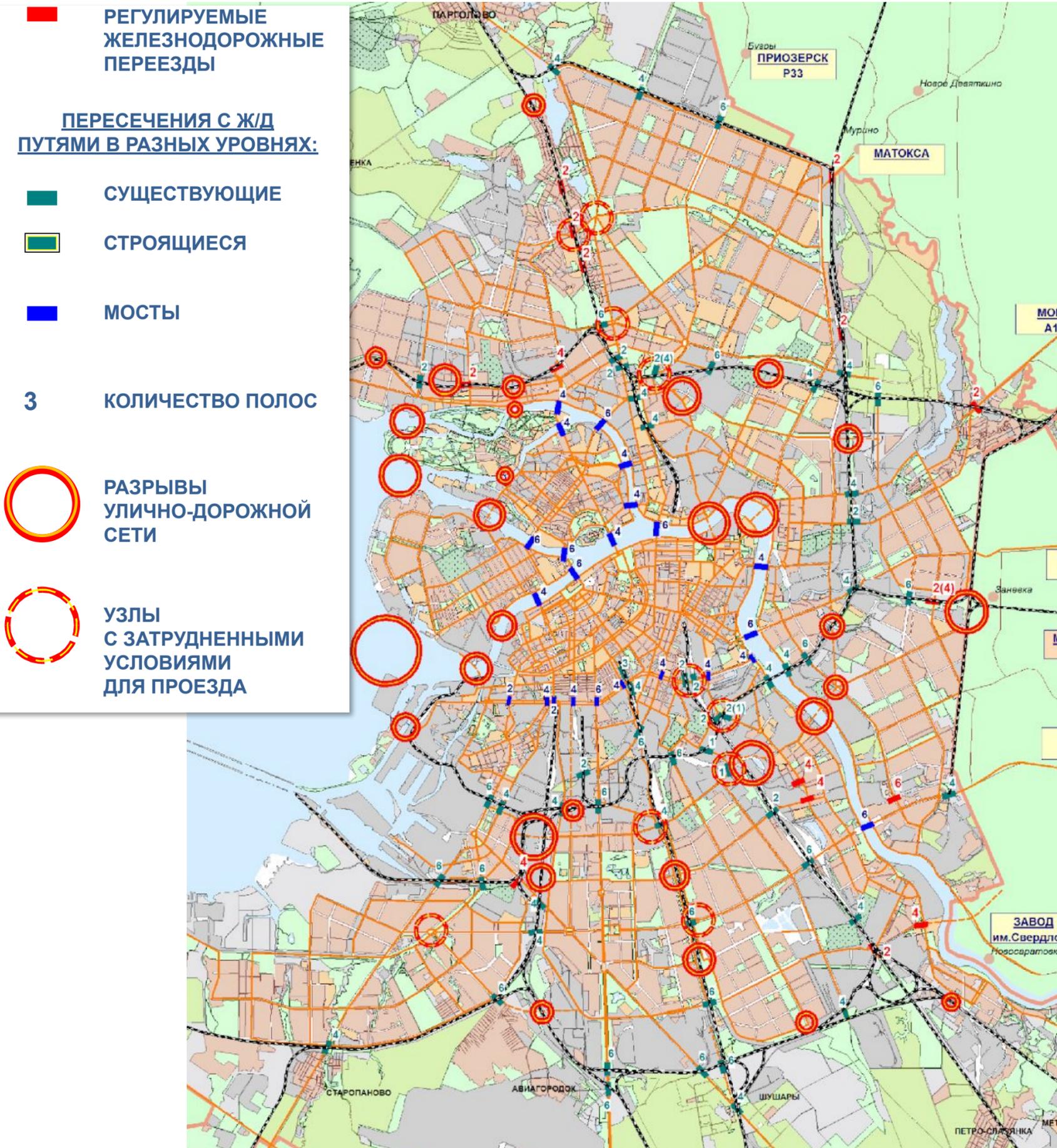


СХЕМА БАРЬЕРНЫХ УЗЛОВ НА УЛИЧНО-ДОРОЖНОЙ СЕТИ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА



ХАРАКТЕРНЫЕ НЕДОСТАТКИ УЛИЧНО-ДОРОЖНОЙ СЕТИ

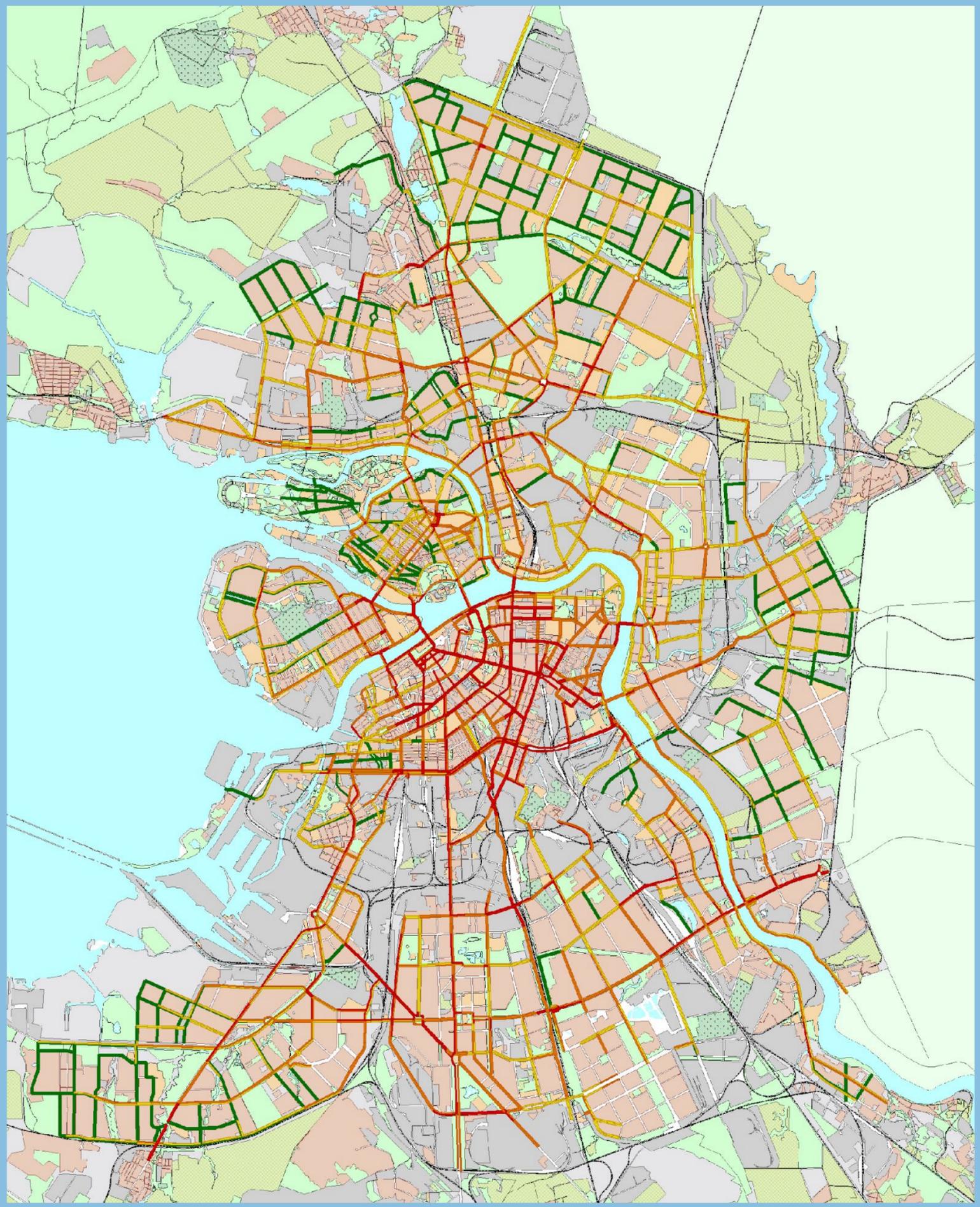
НЕДОСТАТОЧНАЯ ПЛОТНОСТЬ ДОРОЖНОЙ СЕТИ
В СРЕДНЕМ ПЛОТНОСТЬ УЛИЧНО-ДОРОЖНОЙ СЕТИ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА НИЖЕ, ЧЕМ В МОСКВЕ НА 30%, В 2,4 РАЗА В ЛОНДОНЕ, В 3,2 РАЗА В НЬЮ-ЙОРКЕ, В 3,9 РАЗА В ПАРИЖЕ

НИЗКАЯ СВЯЗНОСТЬ ДОРОЖНОЙ СЕТИ

ОТСУТСТВИЕ МАГИСТРАЛЕЙ СКОРОСТНОГО И НЕПРЕРЫВНОГО ДВИЖЕНИЯ

ПРИМЕНЕНИЕ НЕЭФФЕКТИВНЫХ ПЛАНИРОВОЧНЫХ РЕШЕНИЙ

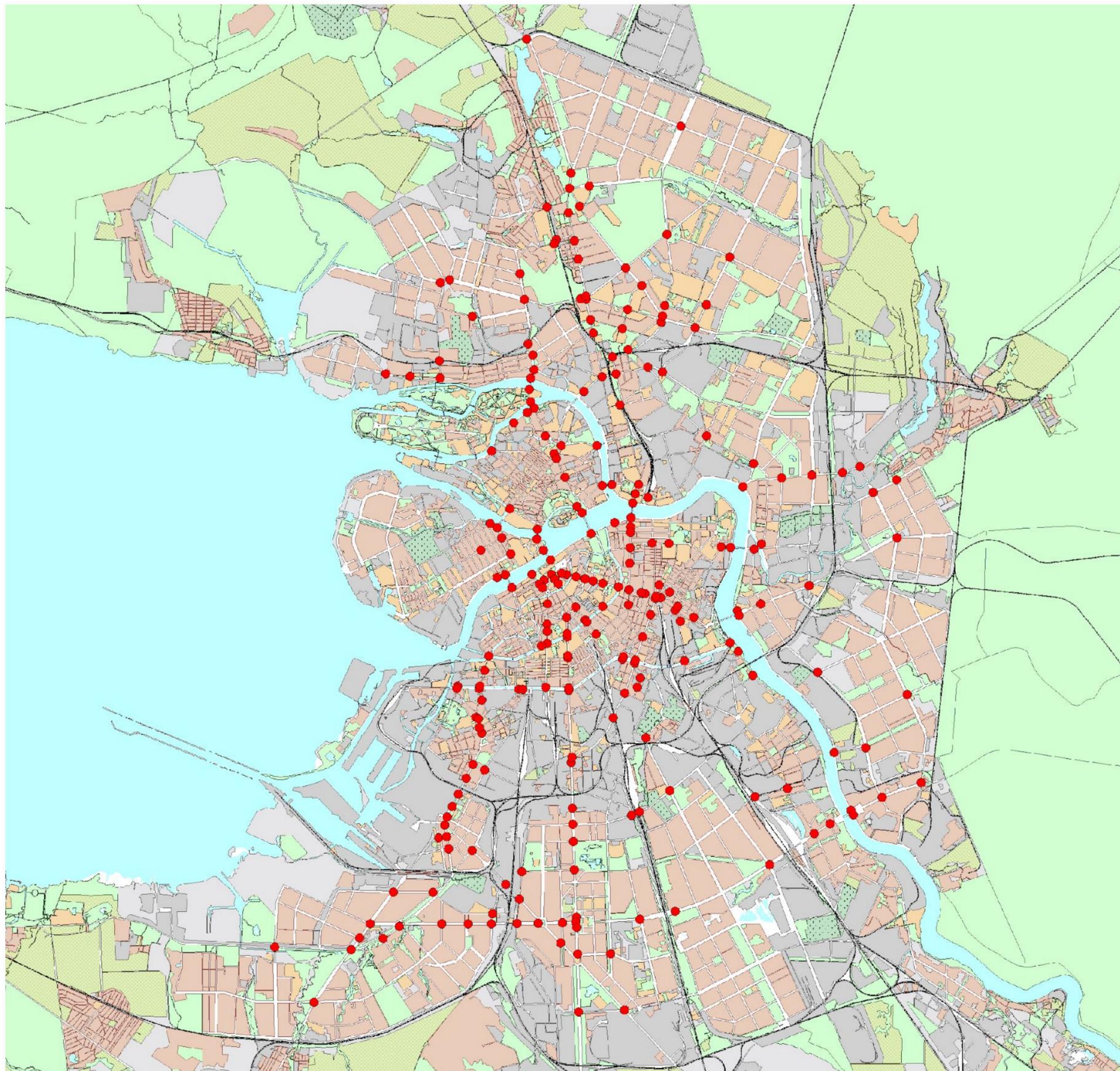
КАРТОГРАММА УРОВНЕЙ ЗАГРУЗКИ УДС



УРОВНИ ЗАГРУЗКИ, %:

- МЕНЕЕ 40
- ОТ 40 ДО 60
- ОТ 60 ДО 80
- ОТ 80 ДО 100

ДИСЛОКАЦИЯ ОСНОВНЫХ ПЕРЕКРЕСТКОВ С ЗАТРУДНЕННЫМИ УСЛОВИЯМИ ДВИЖЕНИЯ



ПЕШЕХОДНАЯ ДОСТУПНОСТЬ ДО СТАНЦИЙ МЕТРОПОЛИТЕНА

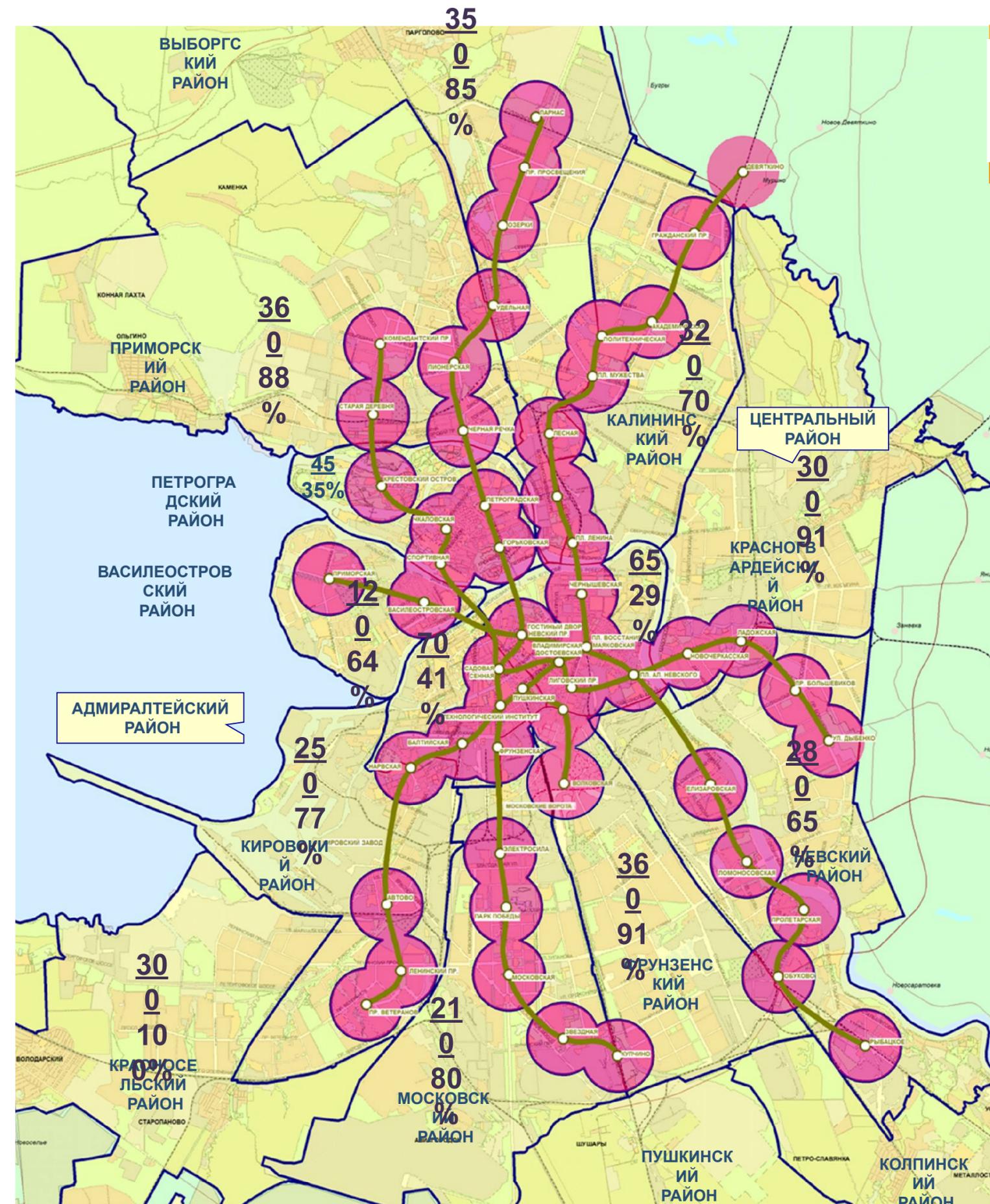
НЕДОСТАТОЧНОЕ РАЗВИТИЕ СКОРОСТНОГО ВНЕУЛИЧНОГО ТРАНСПОРТА:

**3040
75%**

НАСЕЛЕНИЯ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА ПРОЖИВАЕТ ЗА ПРЕДЕЛАМИ НОРМАТИВНОЙ ПЕШЕХОДНОЙ ДОСТУПНОСТИ

КОЛИЧЕСТВО СТАНЦИИ МЕТРОПОЛИТЕНА В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ МЕНЬШЕ ЧЕМ В:
 МОСКВЕ – 2,9 РАЗА
 ЛОНДОНЕ - 4,3 РАЗА
 ПАРИЖЕ - 4,8 РАЗА
 БЕРЛИНЕ – 5,4 РАЗА

ОТСУТСТВУЮТ ДРУГИЕ ВИДЫ СКОРОСТНОГО ВНЕУЛИЧНОГО ТРАНСПОРТА



ПРОБЛЕМЫ ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА

НЕДОСТАТОЧНЫЙ УРОВЕНЬ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ:

→ СРЕДНИЕ ЗАТРАТЫ ВРЕМЕНИ НА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА СОСТАВЛЯЮТ 76 МИНУТ, ЧТО НА 17% ВЫШЕ, ЧЕМ В МОСКВЕ

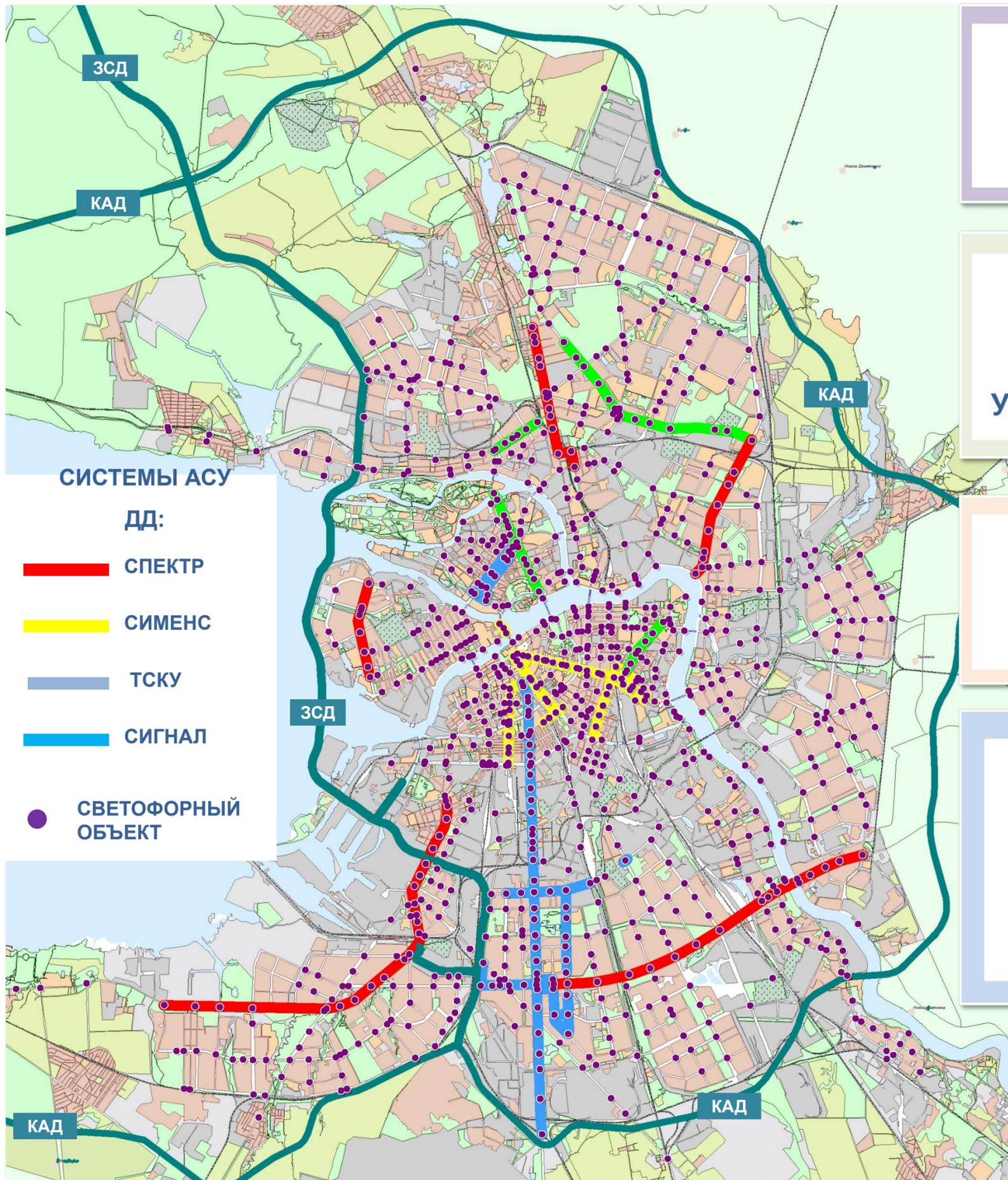
→ СРЕДНЯЯ СКОРОСТЬ НА НАЗЕМНОМ ПАССАЖИРСКОМ ТРАНСПОРТЕ В ЧАСЫ ПИК НА НАИБОЛЕЕ ЗАГРУЖЕННЫХ НАПРАВЛЕНИЯХ СОСТАВЛЯЕТ 8-12 КМ/Ч

→ ОТСУТСТВУЕТ РАСПИСАНИЯ ДВИЖЕНИЯ ГОРОДСКОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА (НЕПРЕДСКАЗУЕМОСТЬ ДВИЖЕНИЯ)

→ ИНТЕРВАЛЫ ДВИЖЕНИЯ В ЧАСЫ ПИК, ПРЕВЫШАЮЩИЕ 10 МИНУТ, ИМЕЮТ 32% ТРАМВАЙНЫХ МАРШРУТОВ, 60% ТРОЛЛЕЙБУСНЫХ МАРШРУТОВ И 87% СОЦИАЛЬНЫХ АВТОБУСНЫХ МАРШРУТОВ, ПРИ ЭТОМ НА 76% СОЦИАЛЬНЫХ АВТОБУСНЫХ МАРШРУТОВ ИНТЕРВАЛ ДВИЖЕНИЯ В ЧАС ПИК ПРЕВЫШАЕТ 15 МИНУТ

→ ОТСУТСТВИЕ ЕДИНОЙ И ОБОСНОВАННОЙ ТАРИФНОЙ ПОЛИТИКИ

НЕДОСТАТКИ СИСТЕМ АСУ ДД САНКТ-ПЕТЕРБУРГА



НИЗКИЙ УРОВЕНЬ ОХВАТА ТЕРРИТОРИИ
ГОРОДА АСУ ДД

ОТСУТСТВИЕ ИНТЕГРАЦИИ АСУ ДД СПб
С СОЗДАЮЩИМИСЯ В ГОРОДЕ СИСТЕМАМИ
УПРАВЛЕНИЯ И ИНФОРМАЦИИ НА ТРАНСПОРТЕ

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ ОТСТАЛОСТЬ СИСТЕМ
АСУ ДД САНКТ-ПЕТЕРБУРГА

ВСЕ СУЩЕСТВУЮЩИЕ АСУ ДД РЕАЛИЗУЮТ
ТОЛЬКО УПРАВЛЕНИЕ
ПО ФИКСИРОВАННЫМ ПЛАНАМ
(ЖЕСТКОЕ УПРАВЛЕНИЕ ПО КАЛЕНДАРЮ)

ПРОБЛЕМЫ ЦЕНТРАЛЬНОЙ ПЛАНИРОВОЧНОЙ ЗОНЫ

ПРОБЛЕМЫ ЦЕНТРАЛЬНОЙ ПЛАНИРОВОЧНОЙ ЗОНЫ

▼ ПЕРЕГРУЖЕННОСТЬ ПРАКТИЧЕСКИ ВСЕ УЛИЧНО-ДОРОЖНОЙ СЕТИ ЦЕНТРАЛЬНОЙ ПЛАНИРОВОЧНОЙ ЗОНЫ.

□ В ЦЕНТРАЛЬНУЮ ПЛАНИРОВОЧНУЮ ЗОНУ В ТЕЧЕНИЕ БУДНЕГО ДНЯ ВЪЕЗЖАЕТ 330 - 350 ТЫС. АВТОМОБИЛЕЙ.

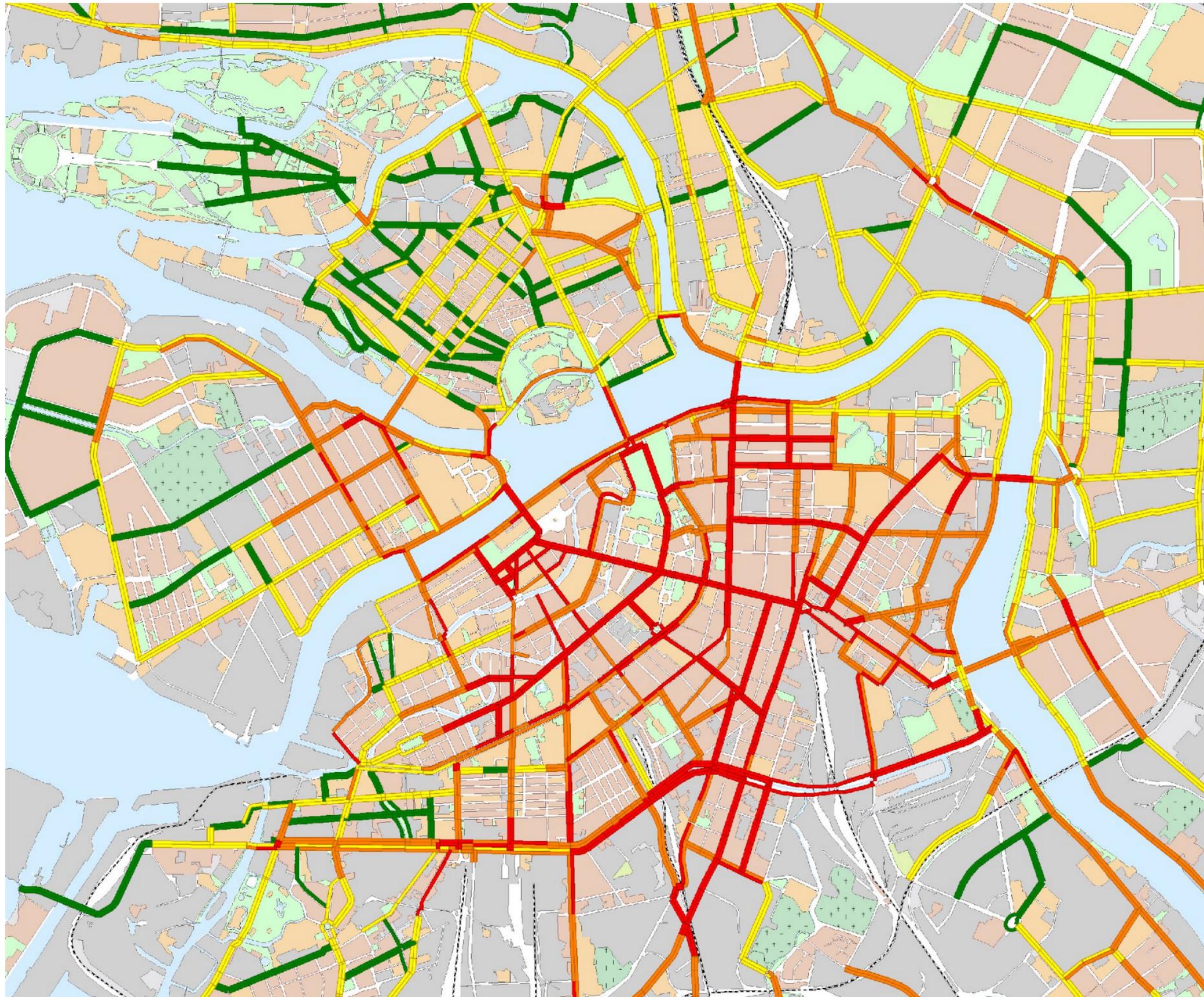
□ ЗНАЧИТЕЛЬНАЯ ДОЛЯ ТРАНЗИТНОГО ПО ОТНОШЕНИЮ К ЦЕНТРУ ТРАНСПОРТА.

□ ИЗ ОБЩЕГО КОЛИЧЕСТВА ВЪЕЗЖАЮЩИХ В ЦЕНТР ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ ОКОЛО 27-30% СОСТАВЛЯЕТ АВТОТРАНСПОРТ, СЛЕДУЮЩИЙ ЧЕРЕЗ ЦЕНТР ТРАНЗИТОМ

▼ 6 ИЗ 8 МОСТОВ ЧЕРЕЗ БОЛЬШУЮ НЕВУ РАСПОЛОЖЕНЫ В ЦЕНТРАЛЬНОЙ ПЛАНИРОВОЧНОЙ ЗОНЕ

□ НАЛИЧИЕ ПАРКОВКИ НА ЗНАЧИТЕЛЬНОМ КОЛИЧЕСТВЕ МАГИСТРАЛЕЙ, ОБУСЛОВЛЕННОЙ СОСРЕДОТОЧЕНИЕМ МЕСТ ПРИЛОЖЕНИЯ ТРУДА, ОБЪЕКТОВ ТОРГОВЛИ И ТЯГОТЕНИЯ ДЕЛОВЫХ ПЕРЕДВИЖЕНИЙ, ЭЛИТНОГО ЖИЛЬЯ. ПАРКОВКА НА ПРОЕЗЖЕЙ ЧАСТИ УХУДШАЕТ УСЛОВИЯ ДВИЖЕНИЯ НА 20% ПРОТЯЖЕННОСТИ МАГИСТРАЛЕЙ ОПОРНОЙ СЕТИ В ЦЕНТРАЛЬНОЙ ПЛАНИРОВОЧНОЙ ЗОНЕ. ПРИ ЭТОМ ВТОРОСТЕПЕННЫЕ УЛИЦЫ ГОРОДСКОГО ЦЕНТРА ФАКТИЧЕСКИ РАБОТАЮТ В РЕЖИМЕ ДНЕВНЫХ БЕСПЛАТНЫХ ПАРКОВОК И ПО СУТИ ДЕЛА ВЫБЫВАЮТ ИЗ СОСТАВА ФУНКЦИОНИРУЮЩЕЙ УДС

КАРТОГРАММА УРОВНЕЙ ЗАГРУЗОК ЭЛЕМЕНТОВ УЛИЧНО-ДОРОЖНОЙ СЕТИ ЦЕНТРАЛЬНОЙ ПЛАНИРОВОЧНОЙ ЗОНЫ В ДНЕВНОЙ ПЕРИОД



МОСТЫ ЧЕРЕЗ НЕВУ В ЦЕНТРАЛЬНОЙ ПЛАНИРОВОЧНОЙ ЗОНЕ:

1. БЛАГОВЕЩЕНСКИЙ МОСТ
2. ДВОРЦОВЫЙ МОСТ
3. ТРОИЦКИЙ МОСТ
4. ЛИТЕЙНЫЙ МОСТ
5. БОЛЬШЕОХТИНСКИЙ МОСТ
6. МОСТ АЛ. НЕВСКОГО
7. ТУЧКОВ МОСТ
8. БИРЖЕВОЙ МОСТ
9. САМПСОНИЕВСКИЙ МОСТ
10. КАНТЕМИРОВСКИЙ МОСТ
11. ГРЕНАДЕРСКИЙ МОСТ

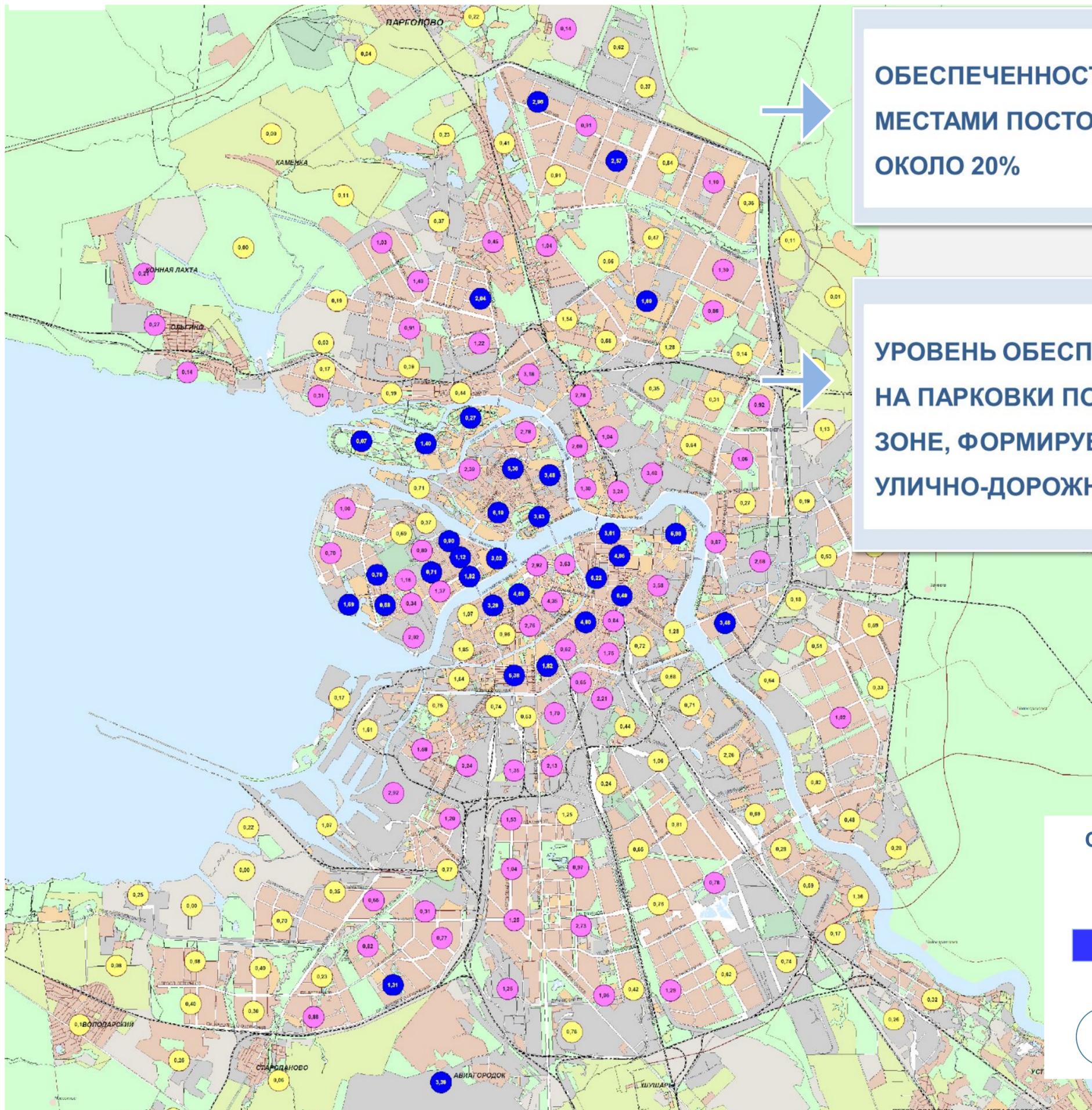
МОСТЫ ЧЕРЕЗ НЕВУ ВНЕ ЦЕНТРАЛЬНОЙ ПЛАНИРОВОЧНОЙ ЗОНЫ:

1. ВОЛОДАРСКИЙ МОСТ
2. БОЛЬШОЙ ОБУХОВСКИЙ МОСТ

УРОВНИ ЗАГРУЗКИ ЭЛЕМЕНТОВ УЛИЧНО-ДОРОЖНОЙ СЕТИ, %



СПРОС НА МЕСТА ВРЕМЕННОГО ХРАНЕНИЯ ЛЕГКОВОГО АВТОТРАНСПОРТА В ПРЕДЕЛАХ ПЛОТНОЙ ЗАСТРОЙКИ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА



ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ИНДИВИДУАЛЬНЫХ ВЛАДЕЛЬЦЕВ МЕСТАМИ ПОСТОЯННОГО ХРАНЕНИЯ СОСТАВЛЯЕТ ОКОЛО 20%

УРОВЕНЬ ОБЕСПЕЧЕННОСТИ СПРОСА НА ПАРКОВКИ ПО ЦЕНТРАЛЬНОЙ ПЛАНИРОВОЧНОЙ ЗОНЕ, ФОРМИРУЕМЫЙ В ОСНОВНОМ ПАРКОВКОЙ НА УЛИЧНО-ДОРОЖНОЙ СЕТИ, СОСТАВЛЯЕТ МЕНЕЕ 70%

СПРОС НА МЕСТА ВРЕМЕННОГО ХРАНЕНИЯ ЛЕГКОВОГО АВТОТРАНСПОРТА:

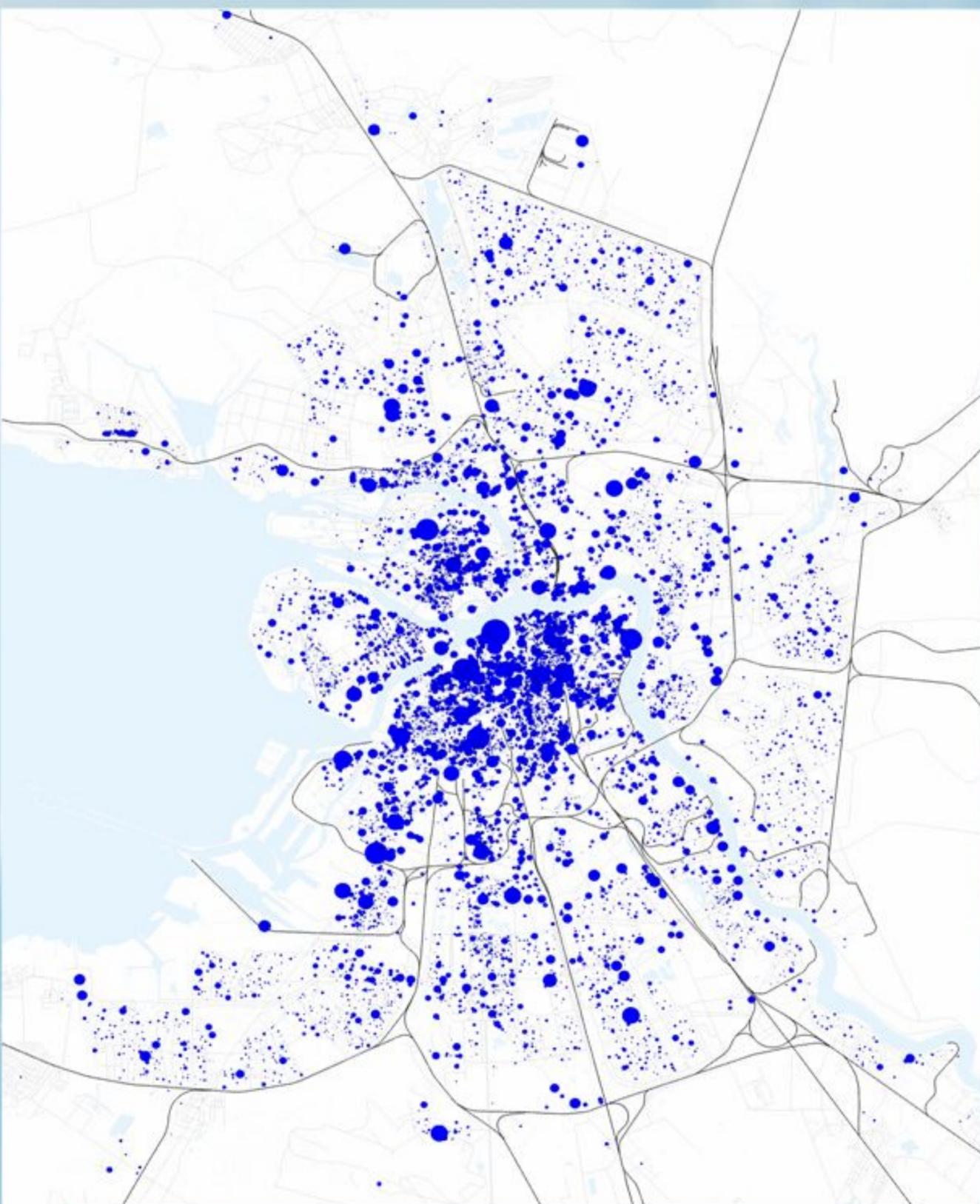
ВЫСОКИЙ **СРЕДНИЙ** **НИЗКИЙ**

0, 76

ЧИСЛО МАШИНО-МЕСТ ДЛЯ ВРЕМЕННОЙ ПАРКОВКИ, ТЫС. ЕД.

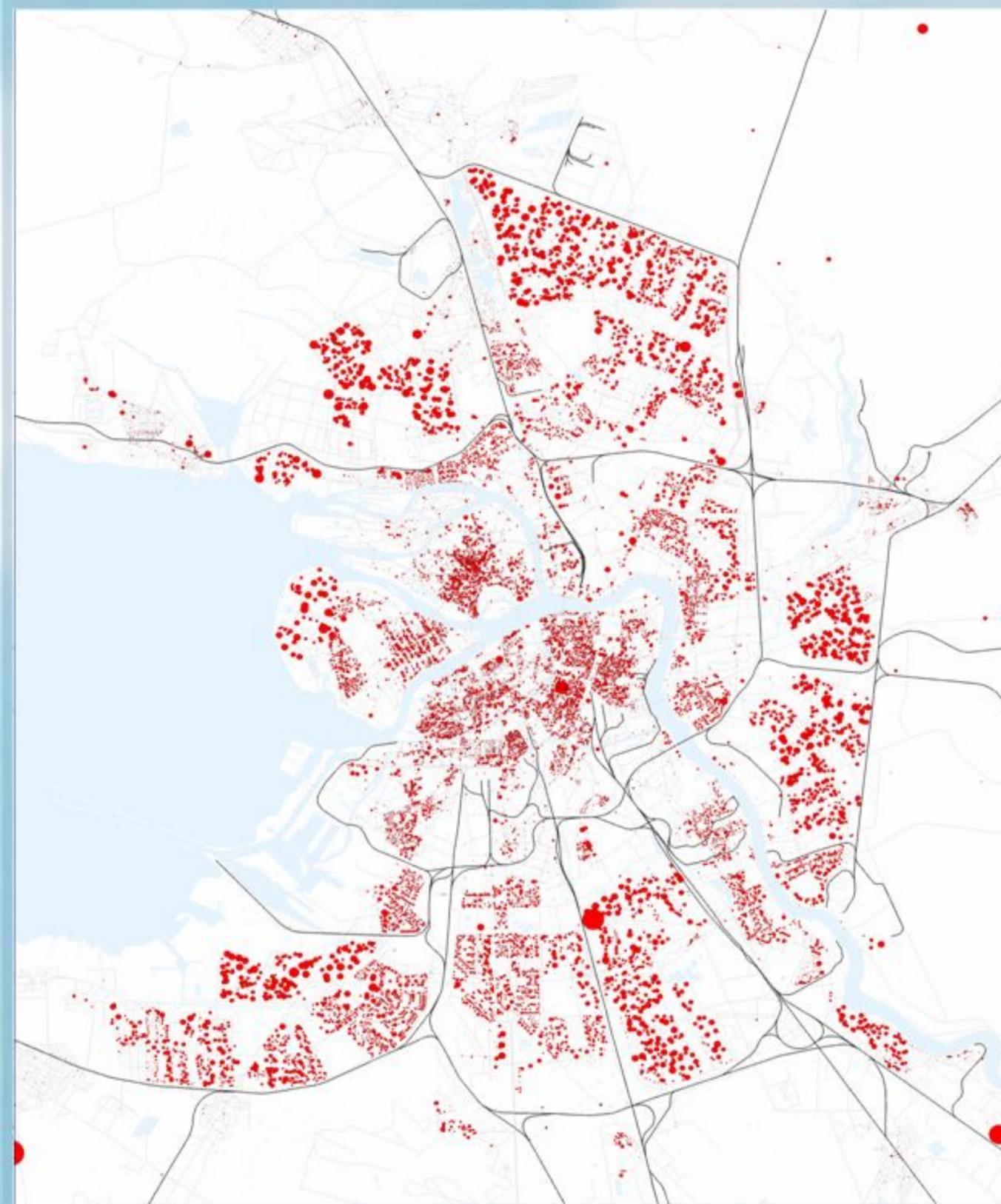
ФОРМИРОВАНИЕ СПРОСА НА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ

**СХЕМА РАСПРЕДЕЛЕНИЯ
МЕСТ ПРИЛОЖЕНИЯ ТРУДА**



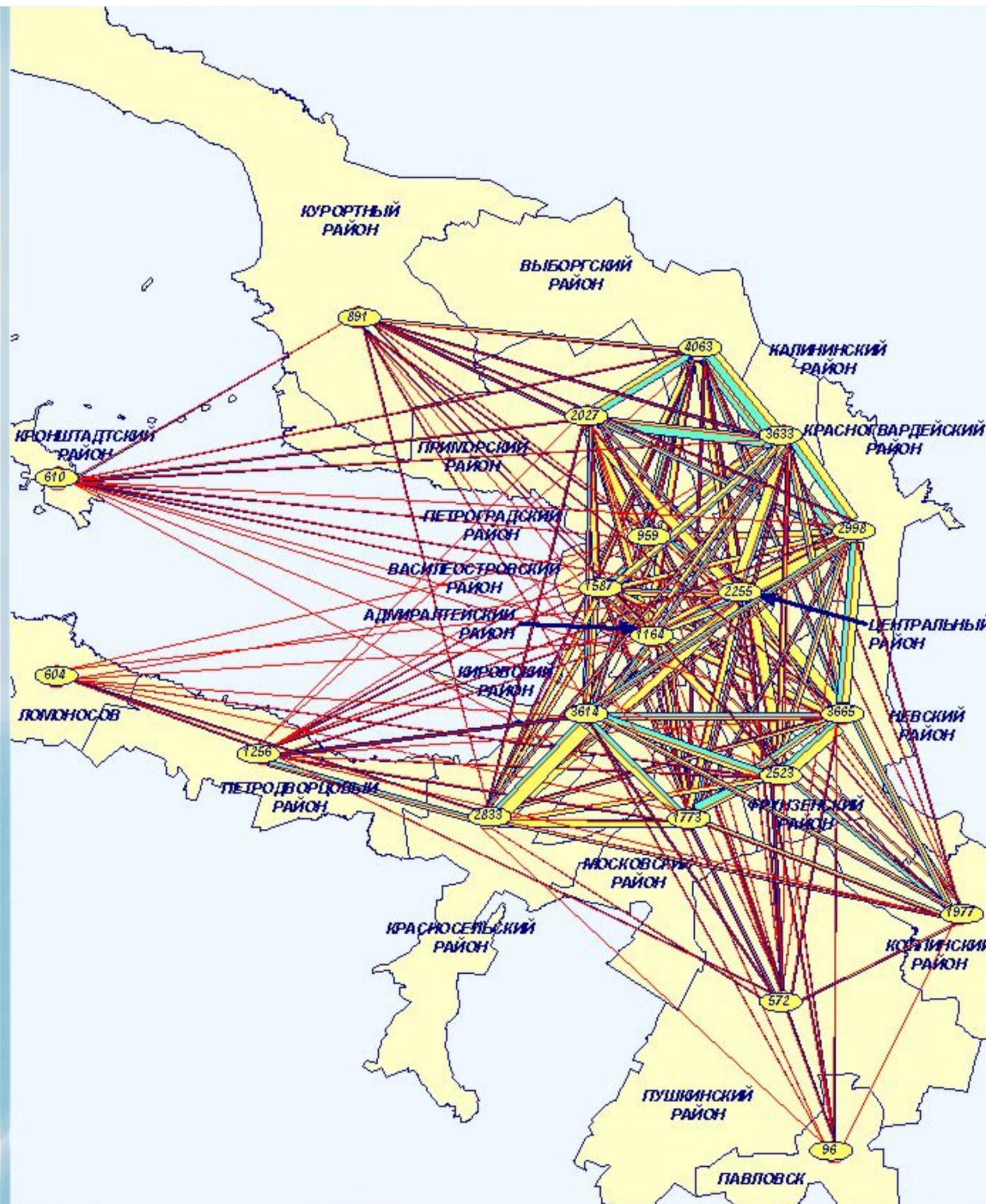
ДИАМЕТР ОКРУЖНОСТИ ПРОПОРЦИОНАЛЕН КОЛИЧЕСТВУ РАБОТАЮЩИХ

**СХЕМА РАСПРЕДЕЛЕНИЯ
МЕСТ ПРОЖИВАНИЯ**



ДИАМЕТР ОКРУЖНОСТИ ПРОПОРЦИОНАЛЕН КОЛИЧЕСТВУ ПРОЖИВАЮЩИХ

МАТРИЦА КОРРЕСПОНДЕНЦИЙ ПО ТРУДОВЫМ ЦЕЛЯМ НА ЛЕГКОВОМ ТРАНСПОРТЕ



НА ОСНОВАНИИ
СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ
ХАРАКТЕРИСТИК РАЙОНОВ
И ИНФОРМАЦИИ О ГРАФЕ
УЛИЧНО-ДОРОЖНОЙ СЕТИ
РАССЧИТЫВАЕТСЯ СПРОС
НА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ

ДААННЫЕ О СПРОСЕ
ФОРМИРУЮТСЯ В ВИДЕ МАТРИЦ
КОРРЕСПОНДЕНЦИЙ

ПУТИ ЛИКВИДАЦИИ ЗАТОРОВ В МЕГАПОЛИСАХ

УВЕЛИЧЕНИЕ ПРОПУСКНОЙ СПОСОБНОСТИ

СОКРАЩЕНИЕ КОЛИЧЕСТВА ТРАНСПОРТА

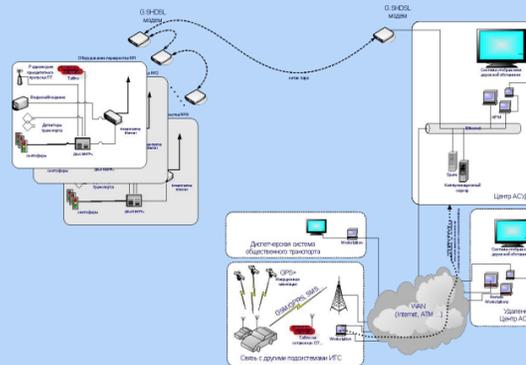
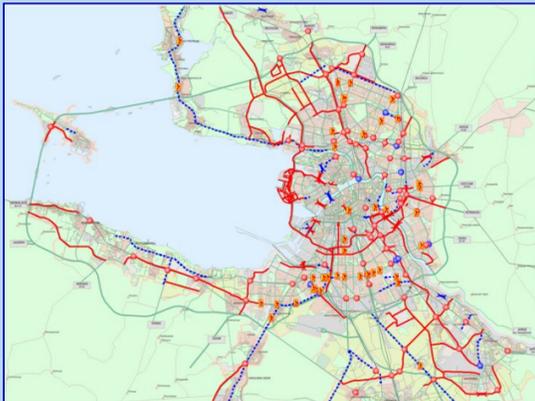
РАЗВИТИЕ
УЛИЧНО-ДОРОЖНОЙ
СЕТИ

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ
ОДД

ВНЕДРЕНИЕ ИТС

СОКРАЩЕНИЕ
КОЛИЧЕСТВА
ЛЕГКОВОГО
ТРАНСПОРТА

СОКРАЩЕНИЕ
КОЛИЧЕСТВА
ГРУЗОВОГО
ТРАНСПОРТА



ПРИОРИТЕТНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РЕШЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ ПРОБЛЕМ

ПРИОРИТЕТНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РЕШЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ ПРОБЛЕМ

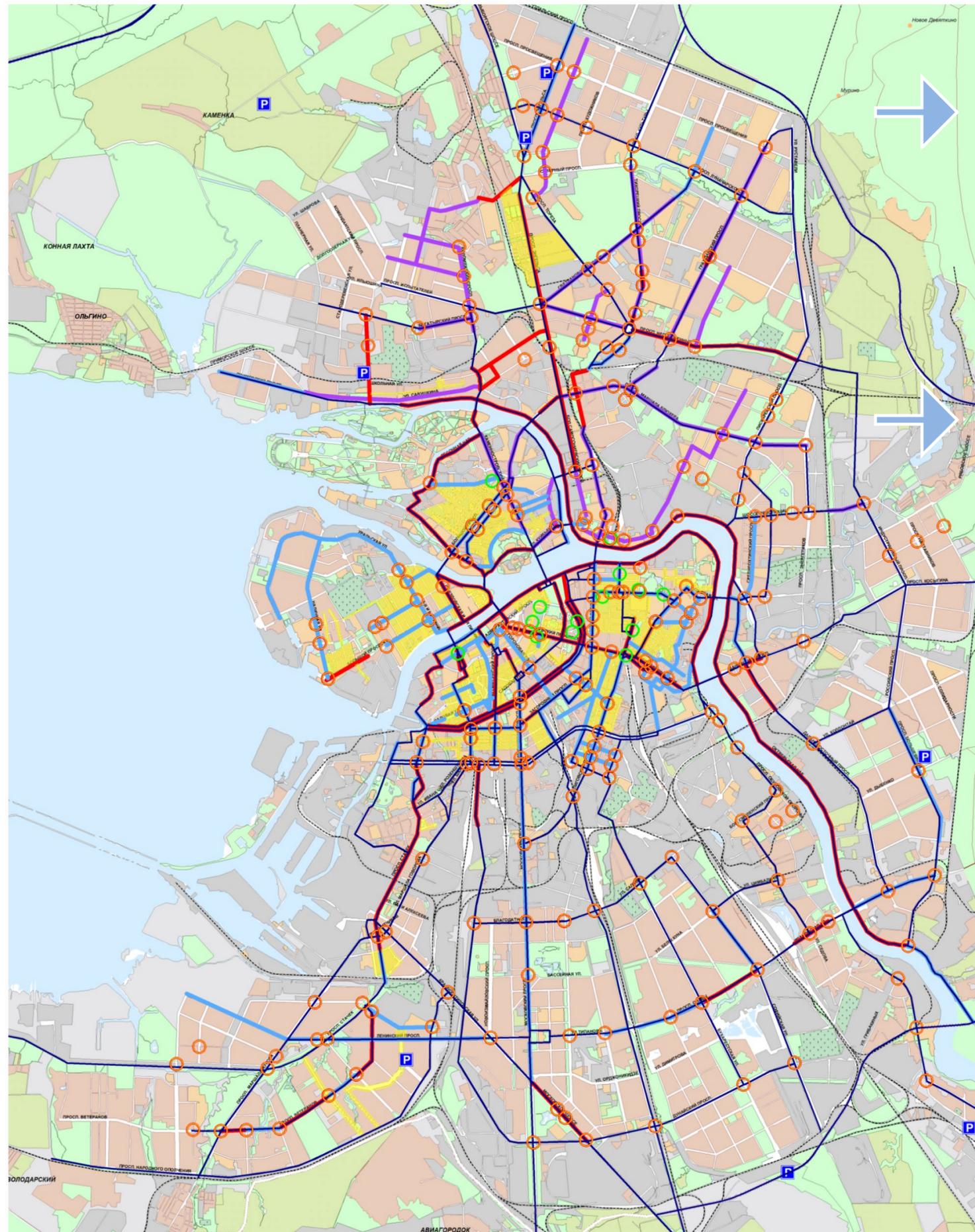
- **СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ПОЛИТИКИ И ТРАНСПОРТНОГО ПЛАНИРОВАНИЯ**
- **СОКРАЩЕНИЕ ЛЕГКОВОГО И ГРУЗОВОГО ТРАНСПОРТА НА УДС**
- **РАЗВИТИЕ ОБЩЕСТВЕННОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА**
- **РАЗВИТИЕ УЛИЧНО-ДОРОЖНОЙ СЕТИ**
- **СОЗДАНИЕ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ**
- **РАЗВИТИЕ И УПОРЯДОЧИВАНИЕ ПАРКОВОК**

ПРИОРИТЕТНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РЕШЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ ПРОБЛЕМ

СОКРАЩЕНИЕ ЛЕГКОВОГО И ГРУЗОВОГО ТРАНСПОРТА НА УДС:

- **ОГРАНИЧЕНИЕ И КОНТРОЛЬ ПАРКОВКИ, В ТОМ ЧИСЛЕ ВВЕДЕНИЕ ПЛАТЫ ЗА ПАРКОВКУ НА УЛИЧНО-ДОРОЖНОЙ СЕТИ**
- **ВВЕДЕНИЕ ПЛАТЫ ЗА ВЪЕЗД В ЦЕНТРАЛЬНУЮ ЧАСТЬ ГОРОДА**
- **СТРОИТЕЛЬСТВО ВНЕУЛИЧНЫХ ПАРКИНГОВ ДЛЯ ВРЕМЕННОГО ХРАНЕНИЯ АВТОМОБИЛЕЙ, В ТОМ ЧИСЛЕ ПЕРЕХВАТЫВАЮЩИХ ПАРКИНГОВ**
- **ПРИМЕНЕНИЕ ОРГАНИЗАЦИОННО-РАСПОРЯДИТЕЛЬНЫХ МЕР ПО ОГРАНИЧЕНИЮ ГРУЗОВОГО ТРАНСПОРТА (ФОРМИРОВАНИЕ «ГРУЗОВОГО КАРКАСА»)**

УЧАСТКИ МАГИСТРАЛЕЙ ТРЕБУЮЩИЕ ОГРАНИЧЕНИЙ ПАРКОВКИ



ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ ИНДИВИДУАЛЬНЫХ ВЛАДЕЛЬЦЕВ МЕСТАМИ ПОСТОЯННОГО ХРАНЕНИЯ СОСТАВЛЯЕТ ОКОЛО 20%

УРОВЕНЬ ОБЕСПЕЧЕННОСТИ СПРОСА НА ПАРКОВКИ ПО ЦЕНТРАЛЬНОЙ ПЛАНИРОВОЧНОЙ ЗОНЕ, ФОРМИРУЕМЫЙ В ОСНОВНОМ ПАРКОВКОЙ НА УЛИЧНО-ДОРОЖНОЙ СЕТИ, СОСТАВЛЯЕТ МЕНЕЕ 70%

- - ПОСТОЯННЫЙ ЗАПРЕТ СТОЯНКИ И ОСТАНОВКИ НА УЧАСТКЕ УДС
- - ЗАПРЕТ СТОЯНКИ И ОСТАНОВКИ НА УЧАСТКЕ УДС В ПИКОВЫЕ ПЕРИОДЫ БУДНИХ ДНЕЙ
- - СМЕШАННАЯ СИСТЕМА ОГРАНИЧЕНИЯ И РЕГЛАМЕНТАЦИИ ПАРКОВКИ
- - УЧАСТКИ ОРГАНИЗОВАННОЙ ПАРКОВКИ
- - ПОДЗЕМНЫЕ ПАРКИНГИ
- - ЗАПРЕТ СТОЯНКИ И ОСТАНОВКИ В ЗОНАХ ПОДХОДОВ К ПЕРЕКРЕСТКАМ
- - УЧАСТКИ УДС, РЕАЛИЗУЮЩИЕ МЕЖРАЙОННЫЕ СВЯЗИ
- P - СОЗДАНИЕ ПЕРЕХВАТЫВАЮЩИХ ПАРКИНГОВ

РАЗВИТИЕ УЛИЧНО-ДОРОЖНОЙ СЕТИ:

→ ФОРМИРОВАНИЕ ЦЕЛОСТНОЙ ОПОРНОЙ УЛИЧНО-ДОРОЖНОЙ СЕТИ

→ СОЗДАНИЕ «КОРИДОРОВ» ПРИОРИТЕТНОГО ДВИЖЕНИЯ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА

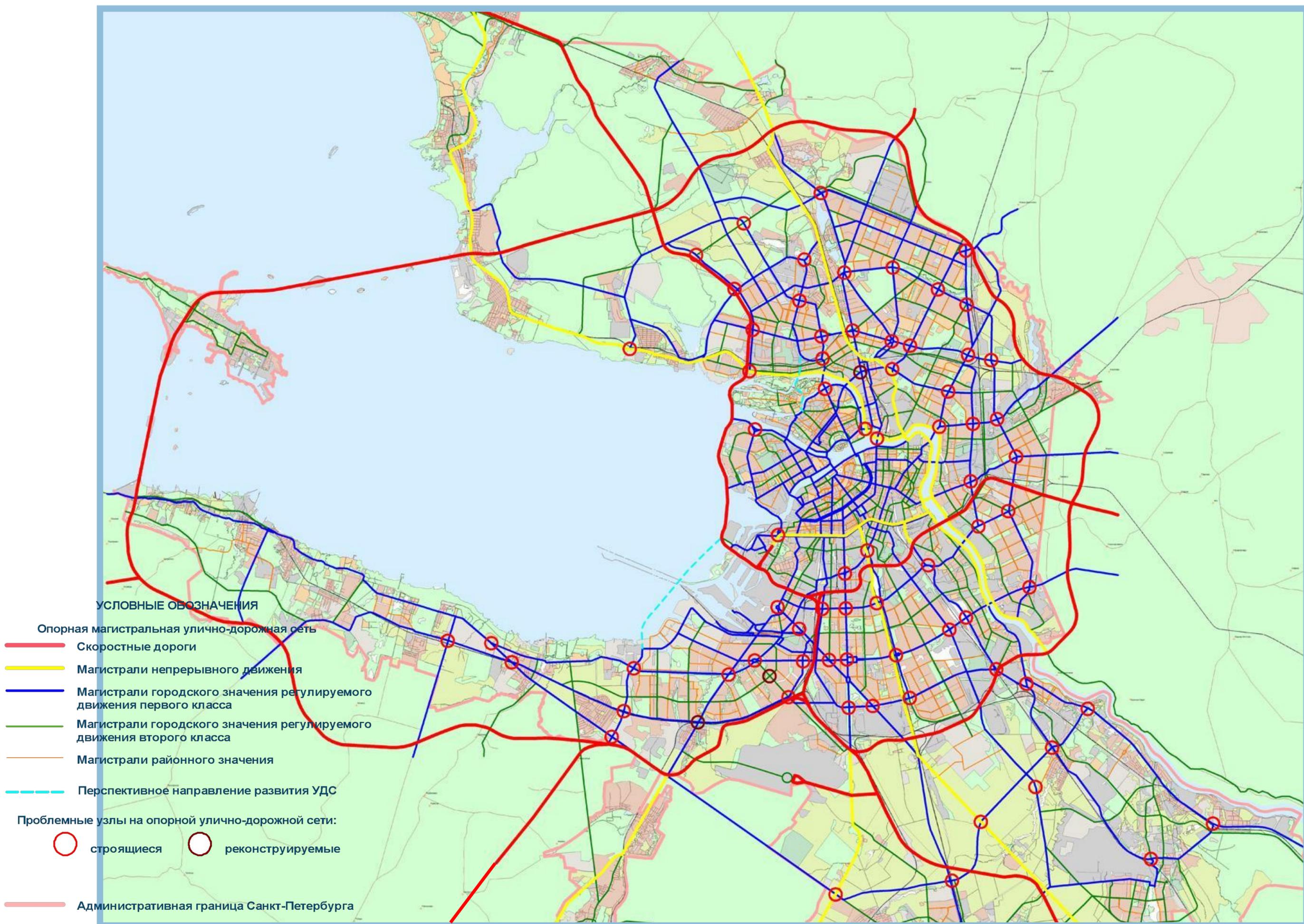
→ ФОРМИРОВАНИЕ МАГИСТРАЛЕЙ ДЛЯ ОТВОДА ТРАНСПОРТА ОТ ЦЕНТРА ГОРОДА

→ РЕАЛИЗАЦИЯ ЛОКАЛЬНЫХ МЕРОПРИЯТИЙ, ПОВЫШАЮЩИХ ПРОПУСКНУЮ СПОСОБНОСТЬ УЛИЧНО-ДОРОЖНОЙ СЕТИ И БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ

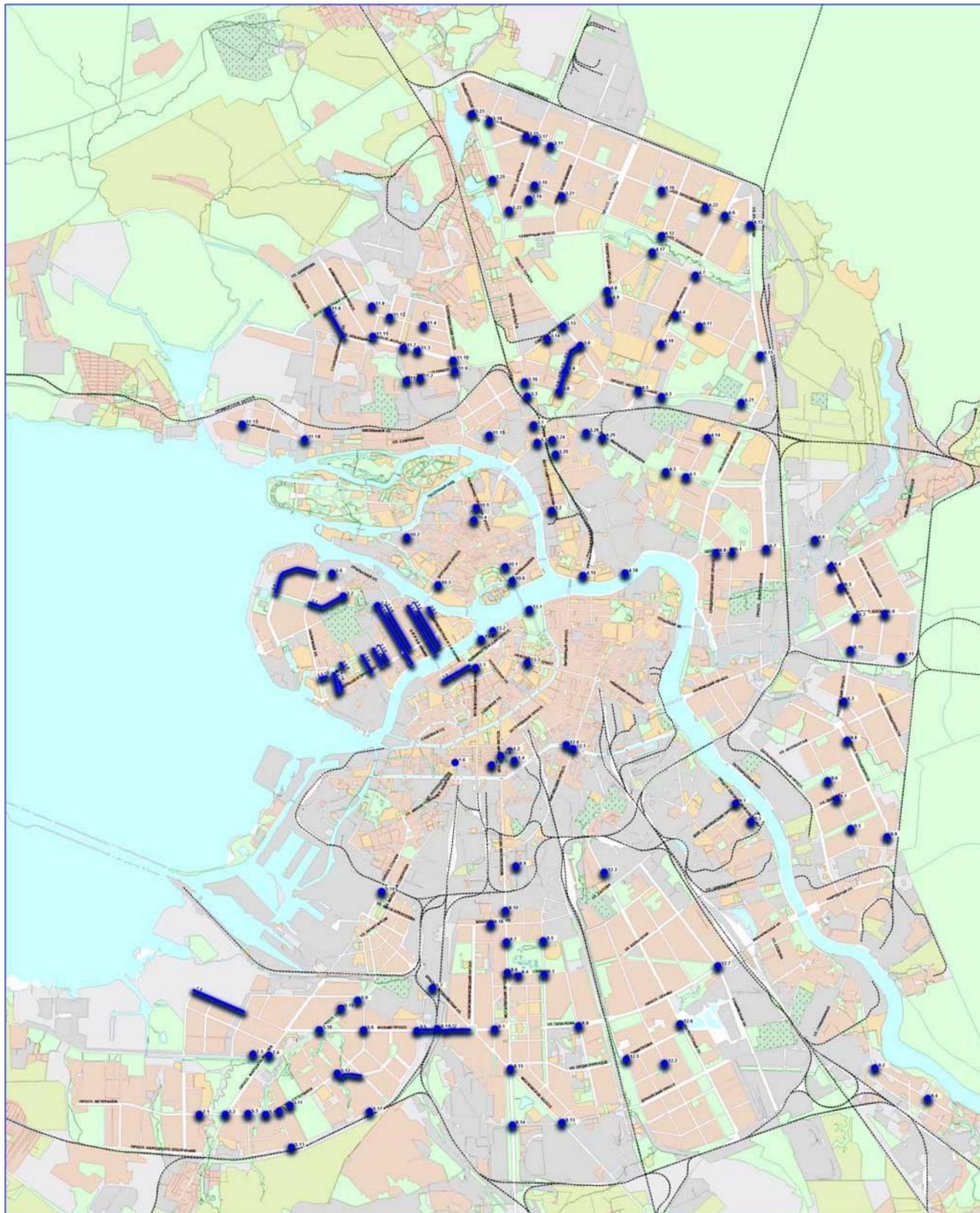
→ СТРОИТЕЛЬСТВО ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫХ УЗЛОВ

→ СТРОИТЕЛЬСТВО ВНЕУЛИЧНЫХ ПЕРЕХОДОВ.

ПРОБЛЕМНЫЕ УЗЛЫ НА УДС



РАЗВИТИЕ УЛИЧНО-ДОРОЖНОЙ СЕТИ



ЛОКАЛЬНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ ПО УЛУЧШЕНИЮ УСЛОВИЙ ДВИЖЕНИЯ НА УДС

ОСНОВНЫЕ ТИПЫ ЛОКАЛЬНЫХ МЕРОПРИЯТИЙ:

- УШИРЕНИЯ ПРОЕЗЖЕЙ ЧАСТИ ДЛЯ ПОВОРОТНЫХ ПОТОКОВ;
- УСТРОЙСТВО «КАРМАНОВ» ДЛЯ ПАРКОВКИ;
- УСТРОЙСТВО «КАРМАНОВ» ДЛЯ ОСТАНОВКИ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА;
- УСТРОЙСТВО НАПРАВЛЯЮЩИХ ОСТРОВКОВ;

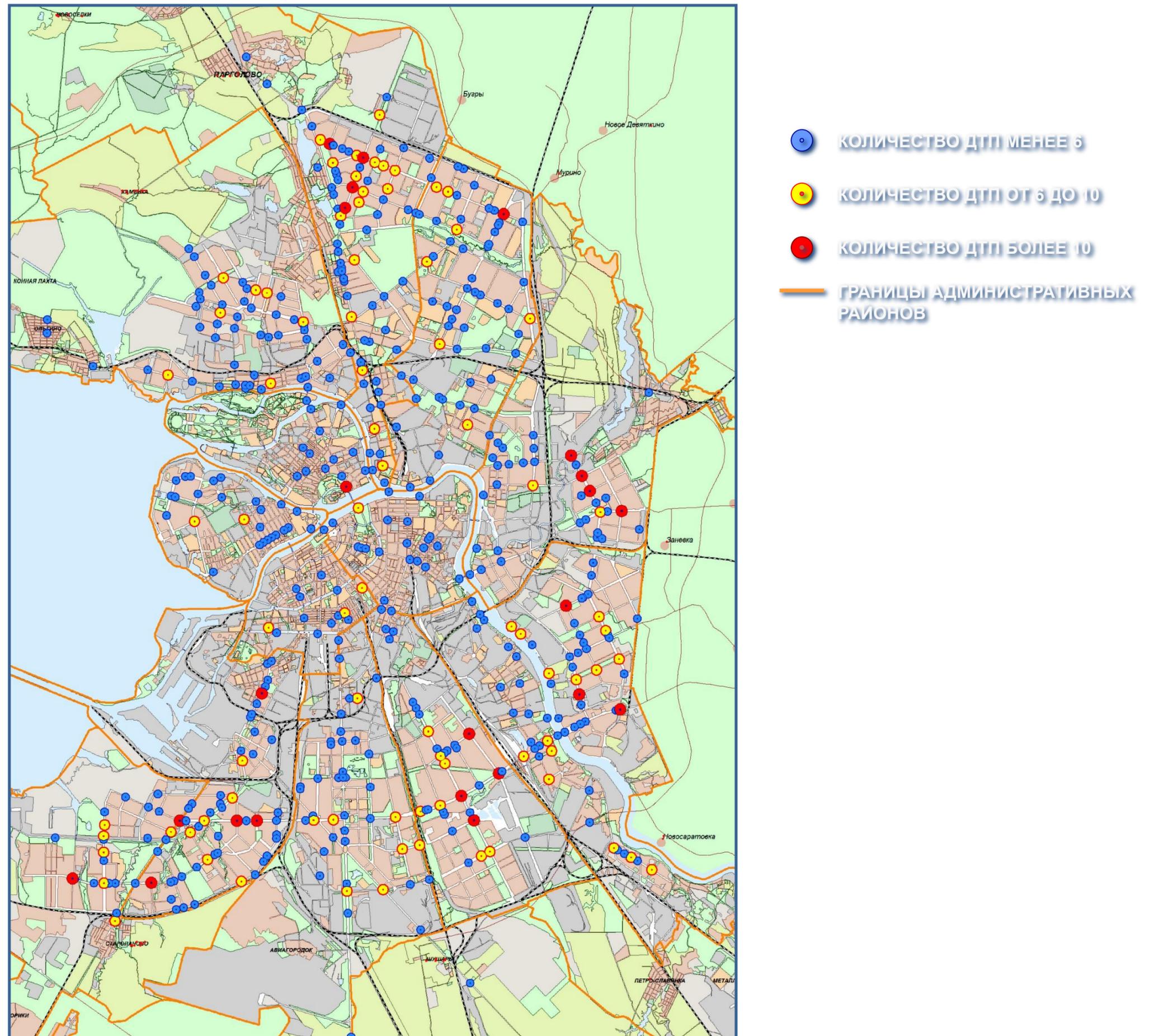
8.1
4

- ЛОКАЛЬНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ,
РЕАЛИЗУЕМЫЕ В
ТРАНСПОРТНЫХ УЗЛАХ

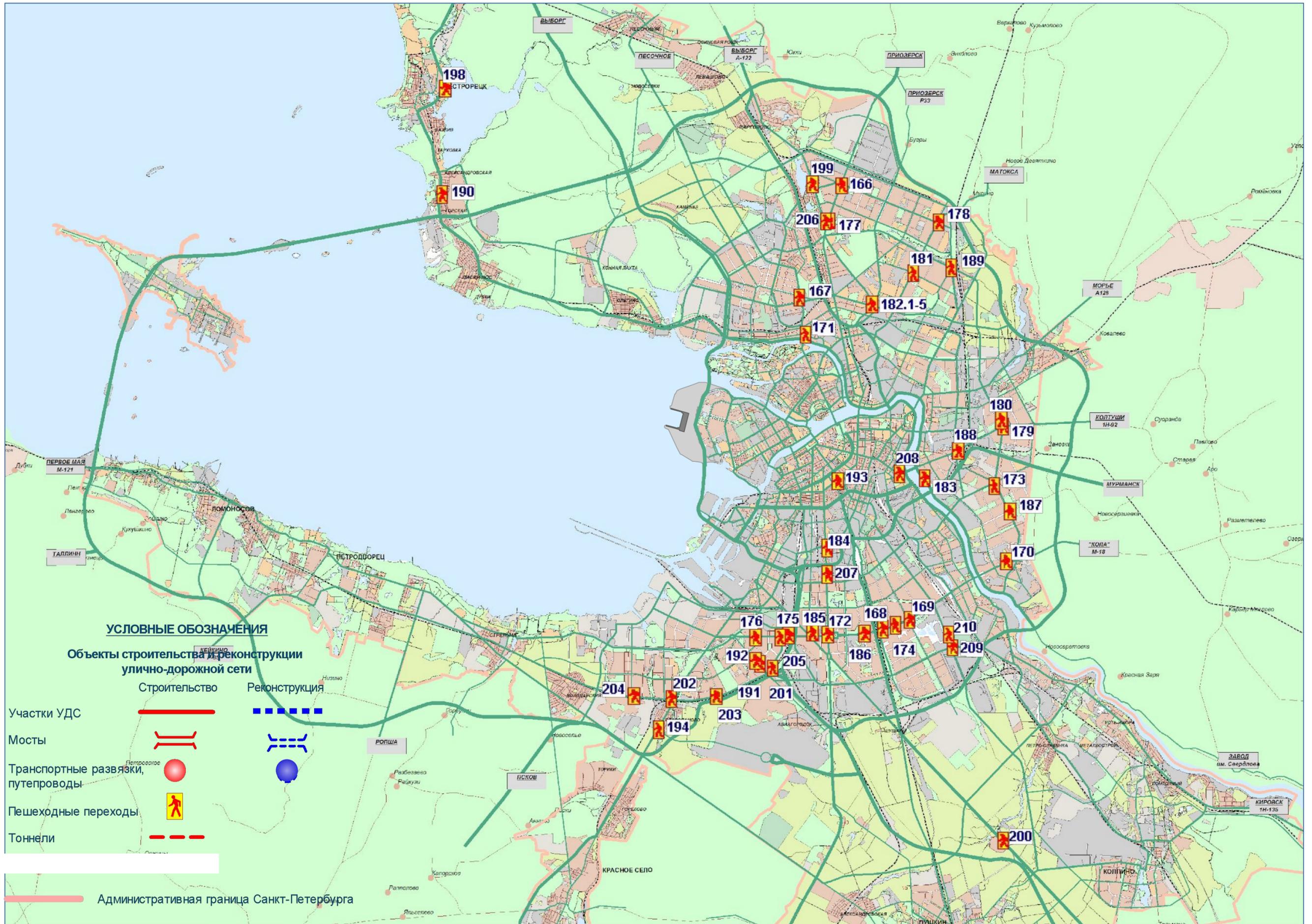
2.5.
6

- ЛОКАЛЬНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ,
РЕАЛИЗУЕМЫЕ НА ЭЛЕМЕНТАХ
УДС

МЕСТА КОНЦЕНТРАЦИИ ДТП В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ



СТРОИТЕЛЬСТВО ВНЕУЛИЧНЫХ ПЕШЕХОДНЫХ ПЕРЕХОДОВ



СОЗДАНИЕ ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫХ УЗЛОВ

ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫЙ УЗЕЛ НА СЕННОЙ ПЛОЩАДИ



РАЗВИТИЕ УЛИЧНО-ДОРОЖНОЙ СЕТИ

НОРМАТИВНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ

→ ОПРЕДЕЛЕНА ОПОРНАЯ МАГИСТРАЛЬНАЯ УЛИЧНО-ДОРОЖНАЯ СЕТЬ, ВКЛЮЧАЮЩАЯ СКОРОСТНЫЕ ДОРОГИ, МАГИСТРАЛИ НЕПРЕРЫВНОГО ДВИЖЕНИЯ И РЕГУЛИРУЕМОГО С УЛУЧШЕННЫМИ УСЛОВИЯМИ ДВИЖЕНИЯ

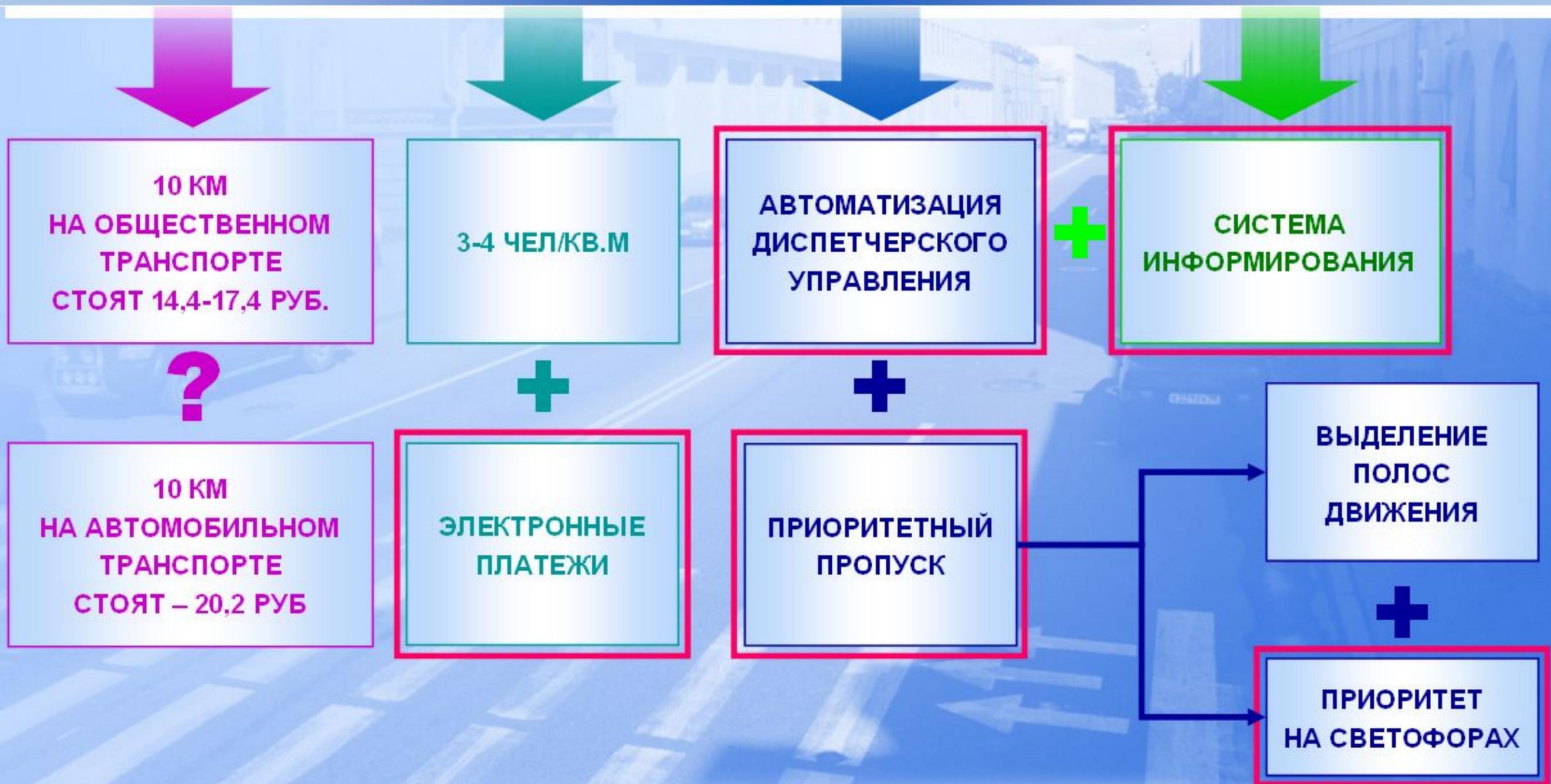
→ НЕОБХОДИМО РАЗРАБОТАТЬ СИСТЕМУ НОРМАТИВОВ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ УДС, В ЧАСТНОСТИ:

- КЛАССИФИКАЦИЮ И ФУНКЦИОНАЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К УДС ГОРОДА,
- НОРМЫ ПРОЕКТИРОВАНИЯ ДОРОГ И ИСКУССТВЕННЫХ СООРУЖЕНИЙ В САНКТ-ПЕТЕБУРГЕ (С ВКЛЮЧЕНИЕМ В НИХ НОРМАТИВНЫХ ТРЕБОВАНИЙ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ПРИОРИТЕТА ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА, ФОРМИРОВАНИЮ ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫХ УЗЛОВ, ОБЕСПЕЧЕНИЕ ДВИЖЕНИЯ НЕМОТОРИЗИРОВАННЫХ УЧАСТНИКОВ ДВИЖЕНИЯ, РЕГЛАМЕНТОВ ПРИМЕНЕНИЯ ТИПОВЫХ ПЛАНИРОВОЧНЫХ РЕШЕНИЙ, ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДОЛГОВЕЧНОСТИ ДОРОГ, СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ И ОРГАНИЗАЦИИ ДВИЖЕНИЯ),
- НЕОБХОДИМО ПЕРЕРАБОТАТЬ ГРАДОСТРОИТЕЛЬНЫЕ НОРМЫ В ЧАСТИ ПРИНЯТИЯ РЕШЕНИЙ ПО ТРАНСПОРТНЫМ РАЗДЕЛАМ

РАЗВИТИЕ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА

ПОВЫШЕНИЕ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТИ
ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА =

ДЕШЕВИЗНА + **УДОБСТВО** + **СКОРОСТЬ** + **ПРЕДСКАЗУЕМОСТЬ**



ПРИОРИТЕТНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РЕШЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ ПРОБЛЕМ

РАЗВИТИЕ ОБЩЕСТВЕННОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА:

- РАЗВИТИЕ ИНТЕГРИРОВАННОЙ СИСТЕМЫ СКОРОСТНОГО ВНЕУЛИЧНОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА (МЕТРОПОЛИТЕН, ЛРТ)
- ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПРИОРИТЕТА ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА
- ОБНОВЛЕНИЕ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА ГОРОДСКОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА
- ВНЕДРЕНИЕ СОВРЕМЕННОЙ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ ПАССАЖИРСКИМИ ПЕРЕВОЗКАМИ

ПРИМЕРЫ КОМПЛЕКСНОГО ПОДХОДА – ГОРОДСКОЙ ПАССАЖИРСКИЙ ТРАНСПОРТ

РАЗВИТИЕ ЛЕГКОРЕЛЬСОВОГО ТРАНСПОРТА

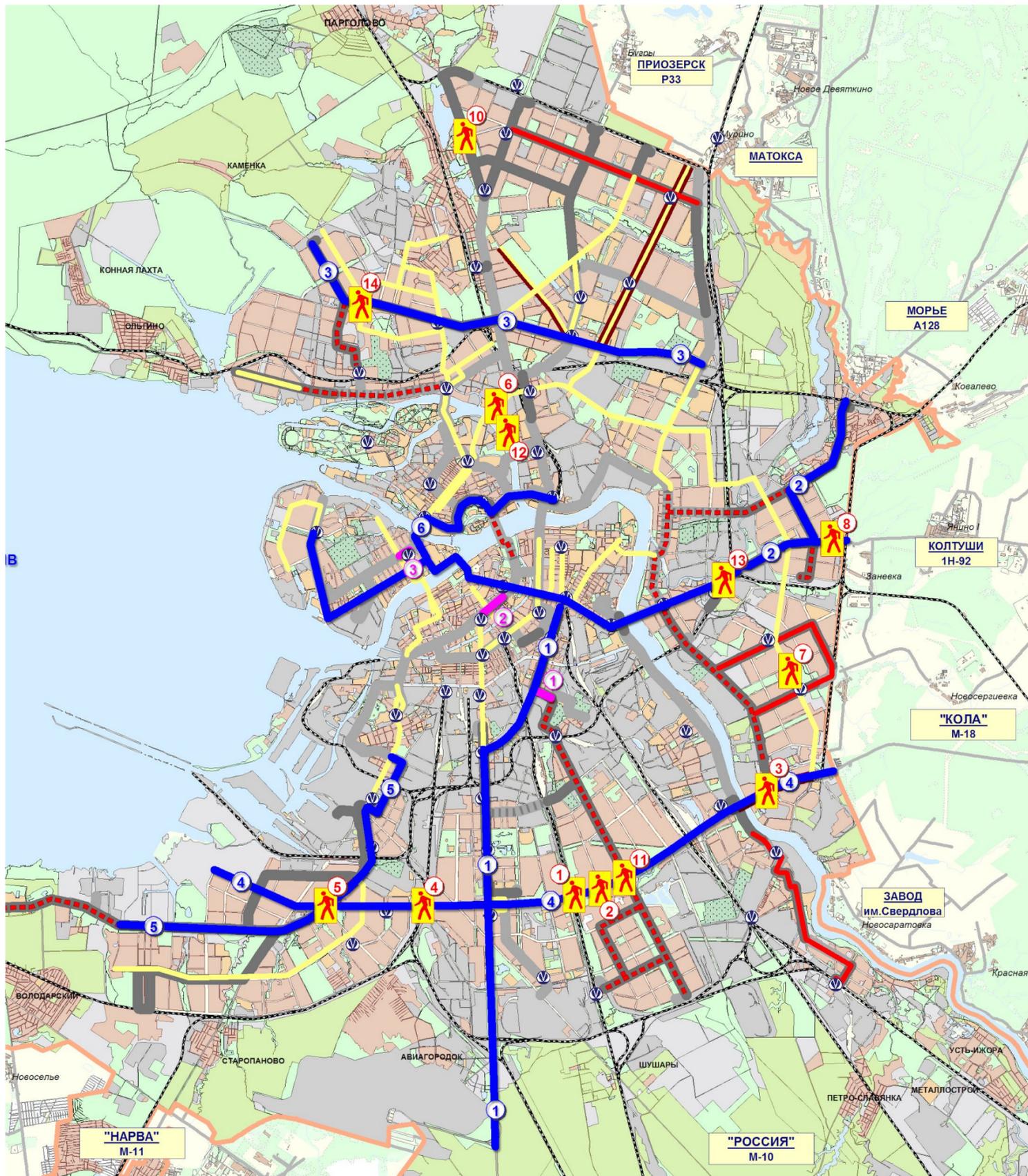
→ СОЗДАНИЕ В ГОРОДЕ СИСТЕМЫ **ЛРТ** В УВЯЗКЕ С МЕТРОПОЛИТЕНОМ

→ РАЗВИТИЕ **ЛРТ** В УВЯЗКЕ С ТРАМВАЙНОЙ СЕТЬЮ И ИНФРАСТРУКТУРОЙ

→ ПРИМЕНЕНИЕ МЕНЕЕ КАПИТАЛОЕМКИХ РЕШЕНИЙ С ПРИОРИТЕТНЫМ ПРОПУСКОМ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА СРЕДСТВАМИ СВЕТОФОРНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ В КОМПЛЕКСЕ С СИСТЕМАМИ АВТОМАТИЧЕСКОГО КОНТРОЛЯ НАРУШЕНИЙ ПДД

ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПРИОРИТЕТА ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА

УЧАСТКИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПРИОРИТЕТНЫХ УСЛОВИЙ ДВИЖЕНИЯ НАЗЕМНОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ



1

- ПЕРВООЧЕРЕДНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ПРИОРИТЕТНЫХ УСЛОВИЙ ДВИЖЕНИЯ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА

1. ЦЕНТРАЛЬНЫЙ УЧАСТОК: НАЛИЧНАЯ УЛ. – БОЛЬШОЙ ПР. В.О. – ДВОРЦОВЫЙ ПРОЕЗД – НЕВСКИЙ ПР. – ЗАНЕВСКИЙ ПР. – ПР. КОСЫГИНА;
2. ЮЖНЫЙ УЧАСТОК: ПУЛКОВСКОЕ ШОССЕ – МОСКОВСКИЙ ПР. ОТ ПОВОРОТА НА Г. ПУШКИН ДО САДОВОЙ УЛ.;
3. ЮЖНОЕ ПОЛУКОЛЬЦО: ЛЕНИНСКИЙ ПР. – УЛ. ТИПАНОВА – ПР. СЛАВЫ – ИВАНОВСКАЯ УЛ. – НАРОДНАЯ УЛ.;
4. СЕВЕРНОЕ ПОЛУКОЛЬЦО: ПР. АВИАКОНСТРУКТОРОВ – УЛ. ИЛЬЮШИНА – ПР. ИСПЫТАТЕЛЕЙ – БОГАТЫРСКИЙ ПР. – 2-Й МУРИНСКИЙ ПР. – ПР. НЕПОКОРЕННЫХ
5. УЧАСТОК ПРИОРИТЕТНОГО ДВИЖЕНИЯ ТРАМВАЯ: ТУЧКОВ МОСТ – ПР. ДОБРОЛЮБОВА – КРОНВЕРКСКИЙ ПР.

1

- УЧАСТКИ ДВИЖЕНИЯ ПЕШЕХОДОВ И ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА

1. РАСТАННАЯ НА УЧАСТКЕ ОТ ЛИГОВСКОГО ПР. ДО ДНЕПРОПЕТРОВСКОЙ УЛ.
2. САДОВАЯ УЛ. НА УЧАСТКЕ ОТ СЕННОЙ ПЛ. ДО УЛ. ЛОМОНОСОВА
3. СРЕДНИЙ ПР. В.О. НА УЧАСТКЕ ОТ 8-9 ЛИНИЙ ДО 4-5 ЛИНИЙ



- ПЕРВООЧЕРЕДНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО ПЕШЕХОДНЫХ ПЕРЕХОДОВ

ПОЛОСА ДЛЯ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА НА ЛИГОВСКОМ ПРОСПЕКТЕ



ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПРИОРИТЕТА ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА

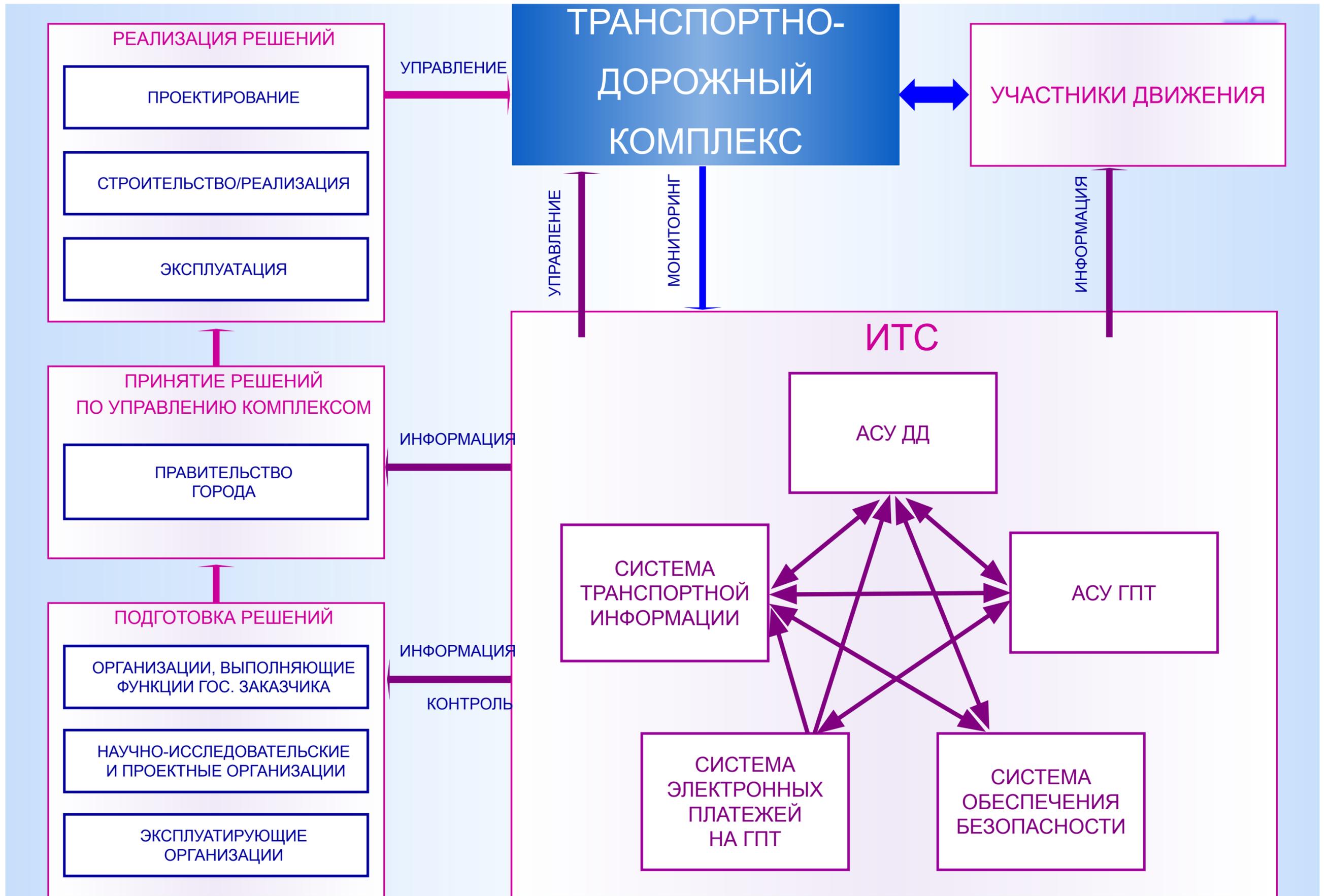
ПОВЫШЕНИЕ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТИ ГОРОДСКОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА:

→ НА ОСНОВЕ АНАЛИЗА ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК, АВАРИЙНОСТИ НА МАГИСТРАЛЯХ, ХАРАКТЕРИСТИК УЛИЦ ОПРЕДЕЛИТЬ ПЕРВООЧЕРЕДНЫЕ КОРИДОРЫ ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПРИОРИТЕТА ГОРОДСКОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА

→ В ЕДИНОМ КОМПЛЕКСЕ НЕОБХОДИМО ВЫПОЛНЕНИЕ:

- РАБОТ ПО РЕКОНСТРУКЦИИ УДС
- СТРОИТЕЛЬСТВО ВНЕУЛИЧНЫХ ПЕШЕХОДНЫХ ПЕРЕХОДОВ
- СОЗДАНИЕ АСУДД С ПРИОРИТЕТНЫМ ПРОПУСКОМ ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА
- ОПТИМИЗАЦИЯ МАРШРУТНОЙ СЕТИ И УПРАВЛЕНИЯ ПАССАЖИРСКИМИ ПЕРЕВОЗКАМИ
- СОЗДАНИЕ СИСТЕМЫ АВТОМАТИЧЕСКОГО КОНТРОЛЯ НАРУШЕНИЙ ПДД ПО ВЫЕЗДУ НА ПОЛОСУ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА, ПРОЕЗДА НА КРАСНЫЙ СВЕТ И СКОРОСТНОГО РЕЖИМА

МЕСТО ИТС В УПРАВЛЕНИИ ТРАНСПОРТНЫМ КОМПЛЕКСОМ ГОРОДА



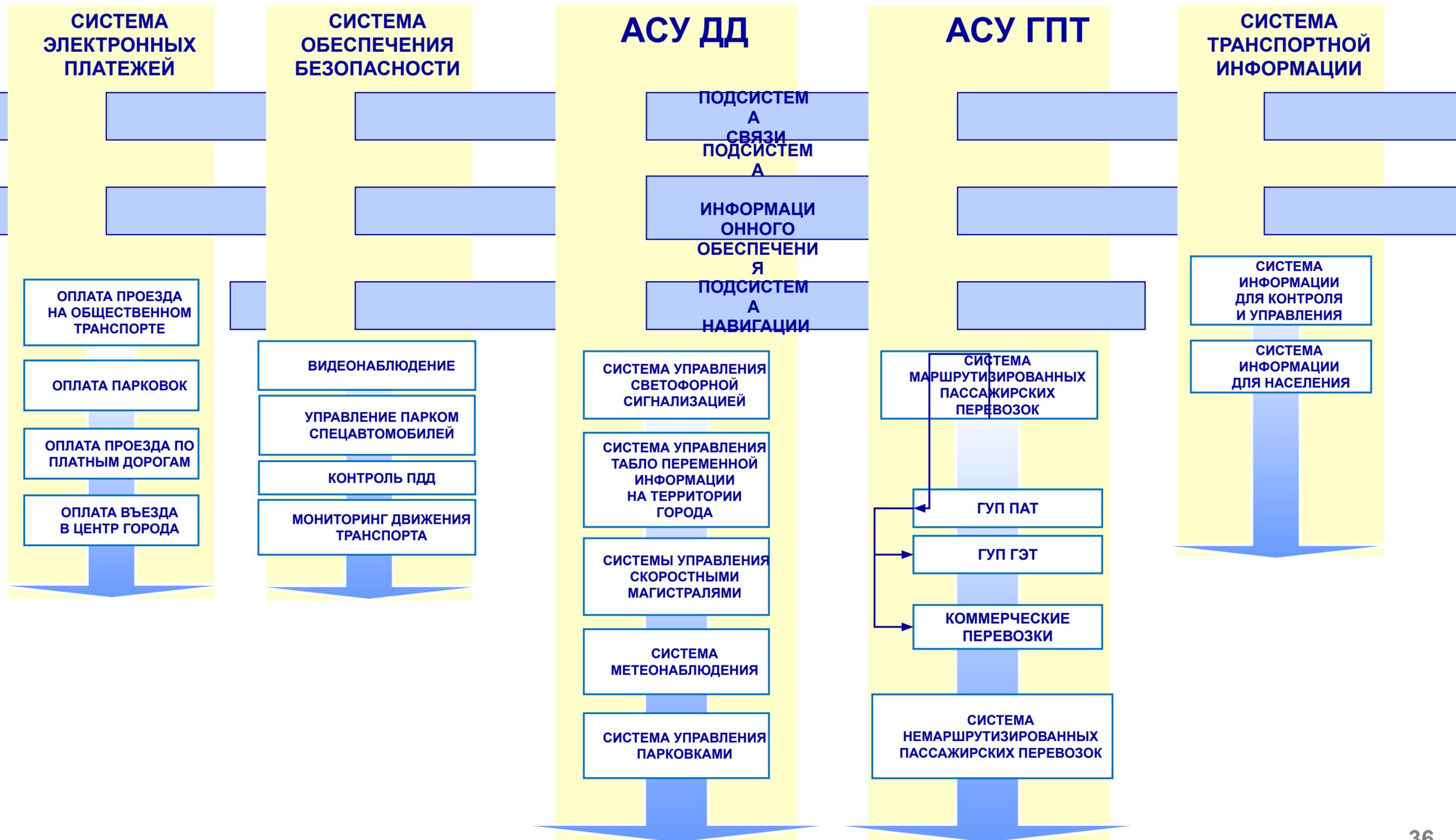
СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ УПРАВЛЕНИЯ ДВИЖЕНИЕМ

СОЗДАНИЕ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ:

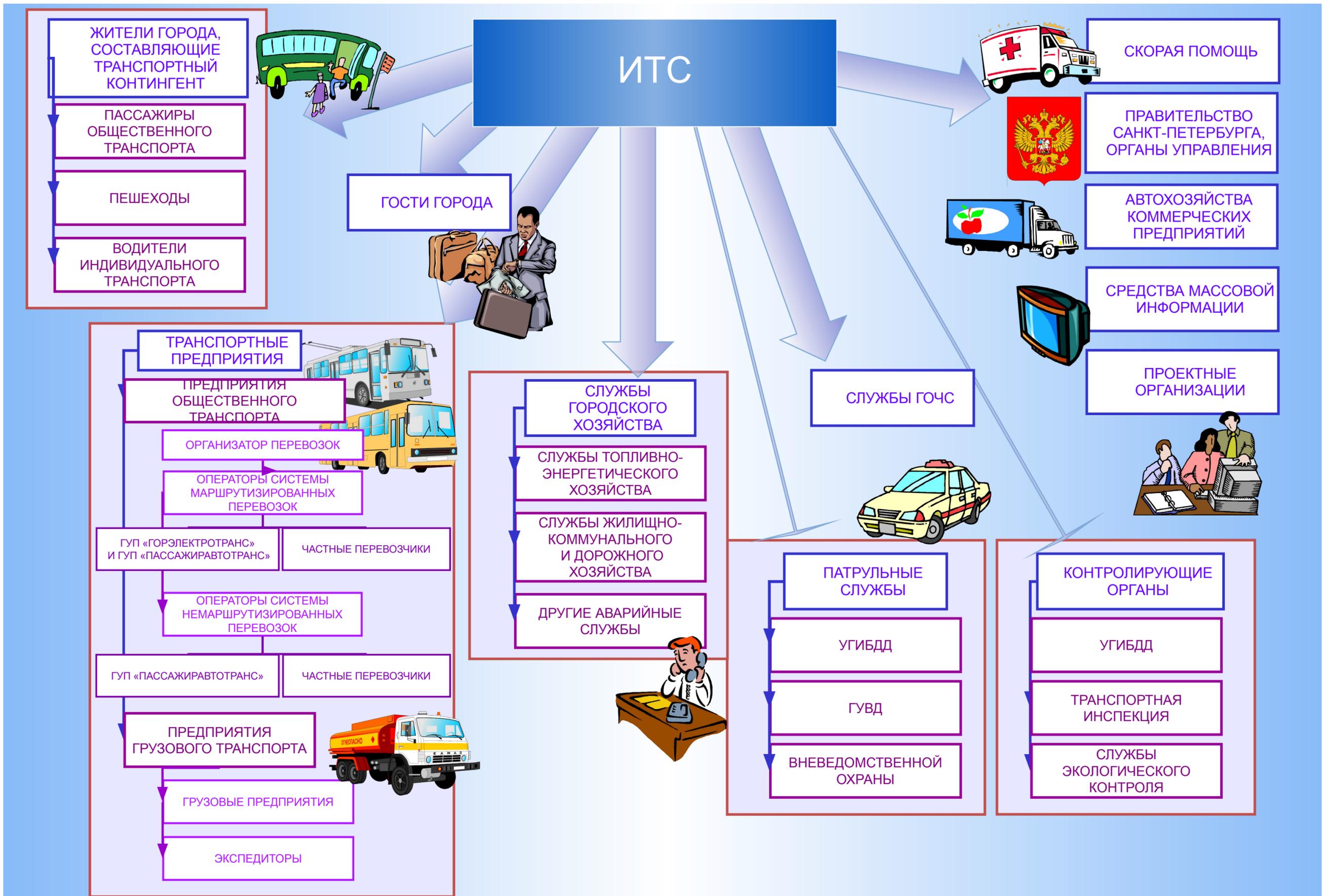
- РАЗВИТИЕ АВТОМАТИЗИРОВАННЫХ СИСТЕМ УПРАВЛЕНИЯ ДОРОЖНЫМ ДВИЖЕНИЕМ (АСУ ДД);
- РАЗВИТИЕ АСУ ПАССАЖИРСКИМ ТРАНСПОРТОМ;
- РАЗВИТИЕ СИСТЕМЫ ИНФОРМИРОВАНИЯ УЧАСТНИКОВ ДВИЖЕНИЯ, ВКЛЮЧАЯ ИНФОРМИРОВАНИЕ О СИСТЕМЕ ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА;
- СОЗДАНИЕ АСУ КОНТРОЛЯ ДОСТУПА И ДВИЖЕНИЯ ГРУЗОВОГО АВТОТРАНСПОРТА;
- РАЗВИТИЕ СИСТЕМЫ ЭЛЕКТРОННЫХ ПЛАТЕЖЕЙ;
- ИНТЕГРАЦИЯ АСУ ДД, АСУ ПАССАЖИРСКИМ ТРАНСПОРТОМ, СИСТЕМЫ ЭЛЕКТРОННЫХ ПЛАТЕЖЕЙ, СИСТЕМЫ ИНФОРМИРОВАНИЯ, ДРУГИХ СИСТЕМ УПРАВЛЕНИЯ В ТРАНСПОРТНОМ КОМПЛЕКСЕ.

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ УПРАВЛЕНИЯ ДВИЖЕНИЕМ

СОЗДАНИЕ ИТС САНКТ-ПЕТЕРБУРГА



ПОЛЬЗОВАТЕЛИ ИТС



СПАСИБО ЗА ВНИМАНИЕ!
