Фото: skyscrapercity.com

ТРАНСФОРМАЦІЯ БЕССАРАБСЬКОЇ ПЛОЩІ

Пропозиції за результатами осінньої школи-воркшопу з реорганізації дорожнього руху

HEINRICH BÖLL STIFTUNG КИЇВ

Асоціація велосипедистів Києва

екодія ecoaction.org.ua

УРБАНРАДА

ПРО ШКОЛУ

Осіння школа «Трансформація Бессарабської площі»

Учасниками школи стали студенти транспортних, архітектурних та містобудівних спеціальностей з різних міст України. Під керівництвом експертів, які успішно працюють у сфері організації міських просторів, молоді спеціалісти шукали практичні рішення для створення безпечніших та зручніших умов для пересування пішоходів, громадського та автотранспорту Бессарабською площею.

Отримали: 3 студентські проекти по трансформації Бессарабської площі та прилеглої території.

ЧОМУ ЦЕ ВАЖЛИВО

Місто має бути максимально зручним для людей: комфортним, безпечним, екологічно чистим та доступним для всіх мешканців і гостей Києва.

МЕТА ШКОЛИ

Новий погляд на організацію дорожнього руху на одному з ключових транспортних вузлів міста

Залучити експертів з транспортного планування з різних міст України для вирішення питання

Навчити студентів профільних вищів сучасним практикам транспортного планування

ЧОМУ БЕССАРАБКА?

- ключове перехрестя магістралей у центрі;
- кінець головної вулиці країни – Хрещатика;
- історичний ринок, місце унікальних закладів харчування та розваг;
- публічний простір, який було втрачено через автомобілізацію;
- одне з найбільш загазованих місць Києва;
- місце перетину величезних пішохідних потоків, що практично позбавлене громадського транспорту.

ІСТОРИЧНА ДОВІДКА

Бессарабська площа XIX сторіччя. Процвітають крамниці, пекарні, кузні.

Площа виникла наприкінці XVIII сторіччя, коли тут було відкрито велике водяне джерело та влаштовано басейн. Поруч формувався ринок.

До кінця XIX сторіччя сформувалася вулиця Хрещатик, прокладено бульвар Т. Шевченка. Звідси починалася вулиця Велика Васильківська – виїзд з міста у напрямі Одеси.

В 1900-х роках через сучасний Бессарабський проїзд прокладено трамвайну лінію з бульвару Т. Шевченка, що далі перетинала Басейну і йшла вулицею Круглоуніверситетською на Банкову і далі на Печерськ.

ІСТОРИЧНА ДОВІДКА

Бессарабська площа 1960-х років.
Архітектор: Г. Ю. Гай.

В 1910-1912 році споруджено будівлю Бессарабського ринку, що окреслила загальне планування площі.

Наприкінці 1950-х років було прокладено бульвар Л. Українки, що перетворило Бессарабку на велике перехрестя магістралей. У подальшому конфігурація проїздів біля ринку декілька разів змінювалася.

Під час великої реконструкції Бессарабки кінця 1990-х-початку 2000-х було прокладено нову вулицю Павла Скоропадського, влаштовано підземні торговельні центри та мережу підземних переходів і знищено бульвар.

ІСТОРИЧНА ДОВІДКА

Бульвар на вул. Басейній, 1989 р.

Під час великої реконструкції Бессарабки кінця 1990-х – початку 2000-х було прокладено нову вулицю П. Скоропадського, влаштовано підземні торговельні центри та мережу підземних переходів і знищено бульвар.

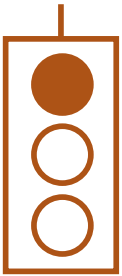
ЕКОЛОГІЧНА СКЛАДОВА

Під час реконструкції Бессарабки на початку 2000-х було вирубано дерева бульвару на вулиці Басейній, але значна частина новоутвореного проїзду майже не використовується автотранспортом.

Бессарабка розташована у низовині, що сприяє накопиченню шкідливих речовин.

Понад 10 років Бесарабська площа очолює київські рейтинги найбільш забруднених місць – у повітрі значне перевищення вмісту шкідливих речовин, що продукуються автотранспортом. На площі встановлено один із 16 стаціонарних постів спостереження Центральної геофізичної обсерваторії.

ОРГАНІЗАЦІЯ РУХУ



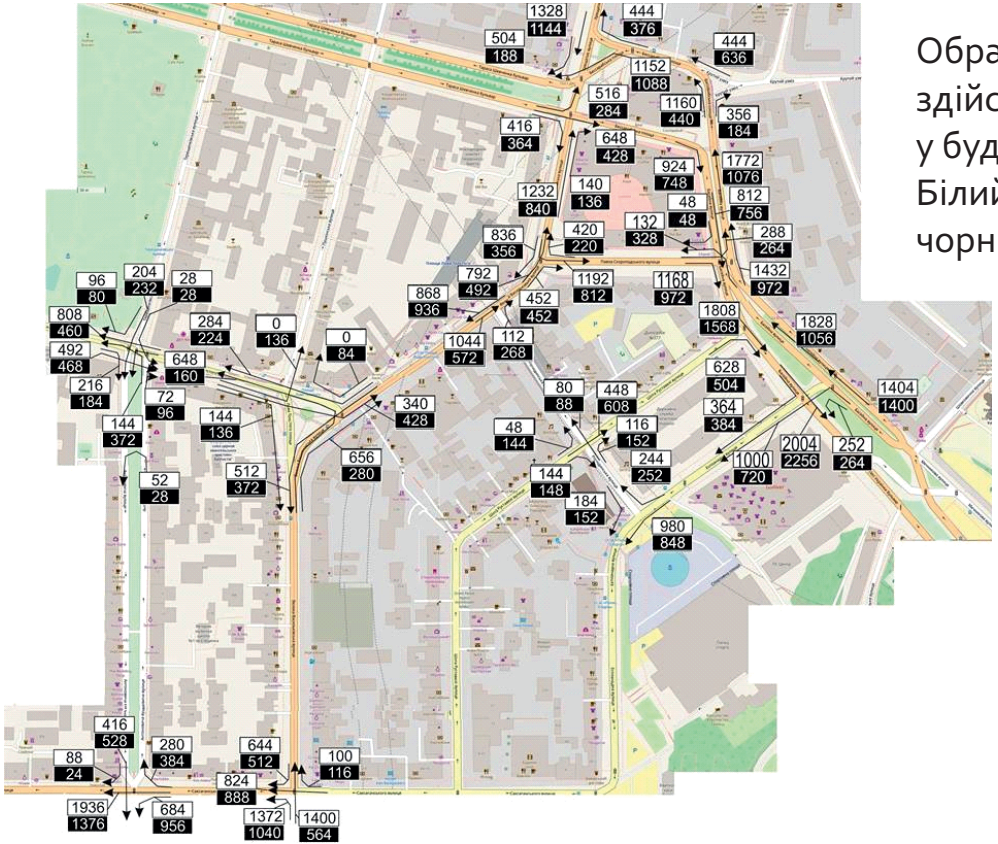
Регулювання здіснюється світлофорами зі значною тривалістю циклів – наприклад перед Бесарабським ринком діє три фази зміни сигналів. Рух напрямком «бульвар Л.Українки – бульвар Т.Шевченка» дозволено лише 33% часу.

Вулиця Скоропадського має низьке використання, особливо в бік вулиці Великої Васильківської – у години пік вона часто порожня в цьому напрямку.

Через значну кількість закладів торгівлі і розваг багато стихійної парковки.

ТРАНСФОРМАЦІЯ
БЕССАРАБСЬКОЇ ПЛОЩІ

ІНТЕНСИВНІСТЬ РУХУ



Обрахунок інтенсивності руху здійснювався в годину пік у будні дні.
Білий блок – ранковий пік, чорний блок – вечірній пік.

ТРАНСФОРМАЦІЯ
БЕССАРАБСЬКОЇ ПЛОЩІ

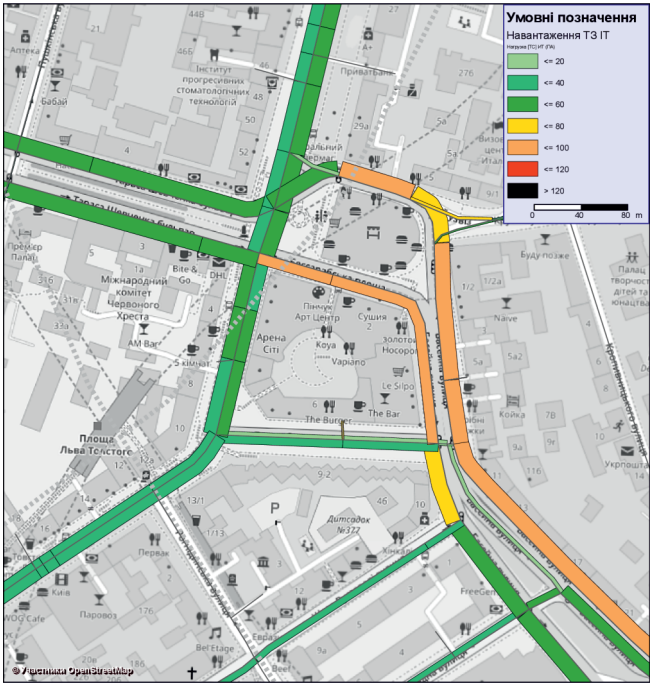
ІНТЕНСИВНІСТЬ РУХУ

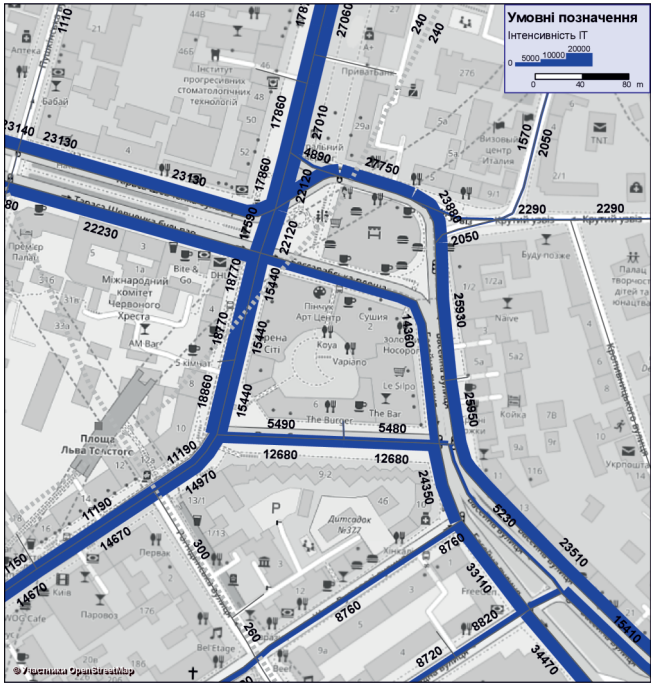
1. Несанкціонований перехід через Велику Васильківську
2. Тротуар з боку Арени + арка-вхід в Арену
3. Тротуар біля Арени з боку ринку + вхід в ринок
4. Тротуар з боку центрального входу в ринок + вхід в ринок
5. Тротуар біля Вареничної з боку ринку + Вхід в ринок
6. Тротуар з боку Вареничної
7. Тротуар з Боку Білли + вхід в Біллу
8. Вхід до Метрограду біля Білли
9. Наземний перехід біля Вареничної
10. Наземний перехід біля Пузатої хати
11. Наземний перехід через Крутий узвіз
12. Відрізок несанкціонованих переходів між Бессарабкою та Ареною
13. Тротуар біля Пузатої Хати
14. Вхід в підз.перехід біля магазинів Лайф та Водафон
15. Вхід в підз.перехід на Хрещатику біля Рошену
16. Вхід в підз.перехід на Хрещатику парна сторона
17. Вхід у підз.перехід на б.Шевченка з боку Хрещатика
18. Вхід у підз.перехід на б.Шевченка на центр бульв.
19. Вхід у підз.перехід на б.Шевченка з боку В.Васильк
20. Вхід у підз.перехід на В.Васильк біля бульвару
21. Вхід у підз.перехід на розі Басейної та Бесарабського проїзду (у будівлі)

Обрахунок інтенсивності руху здійснювався в вечірній пік у будні дні.

МОДЕЛЮВАННЯ ТРАНСПОРТНИХ ПОТОКІВ: ІСНУЮЧИЙ СТАН

Моделювання поточного стану вказує на значне перевантаження вулиці Басейної, особливо в бік Хрещатика, а також перевантаження обох проїздів біля будівлі ринку. Вулиця Скоропадського завантажена в 2-5 разів менше за вулицю Басейну та проїзди біля будівлі ринку, при цьому маючи більше ніж у 2 рази більшу ширину.





ПРОЕКТ №1

1. Влаштувати кільцевий магістральний рух автотранспорту навколо об’єднаного кварталу ринку та ТРЦ «Арена-Сіті» за годинниковою стрілкою (чи проти годинникової стрілки).

2. Перекрити проїзд між Бессарабським ринком і ТРЦ «Арена-Сіті». Влаштувати постійну пішохідну зону.

3. Організувати всі ліві повороти у місці примикання б-р. Т. Шевченка до Хрещатика.

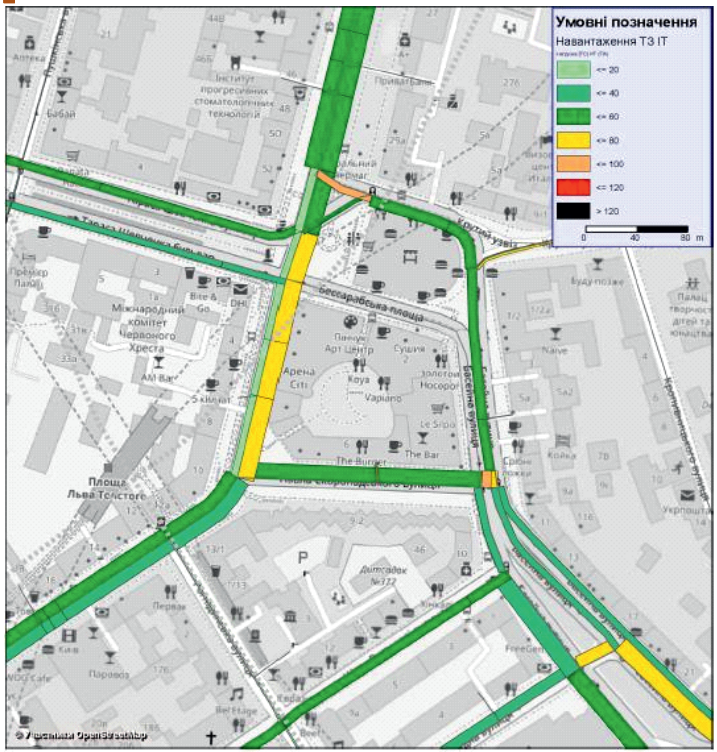
ТРАНСФОРМАЦІЯ
БЕССАРАБСЬКОЇ ПЛОЩІ

ПРОЕКТ №1

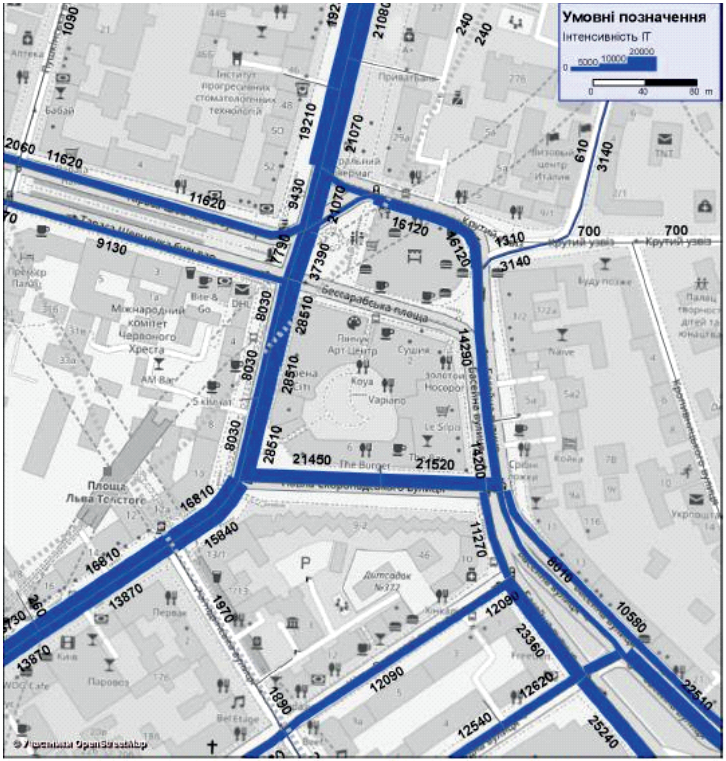
ТРАНСФОРМАЦІЯ
БЕССАРАБСЬКОЇ ПЛОЩІ

ПРОЕКТ №1

ВАРІАНТ 1



Прогнозоване завантаження мережі у сценарії групи Олени Чернишової, відношення інтенсивності до пропускної здатності, без врахування вуличного паркування

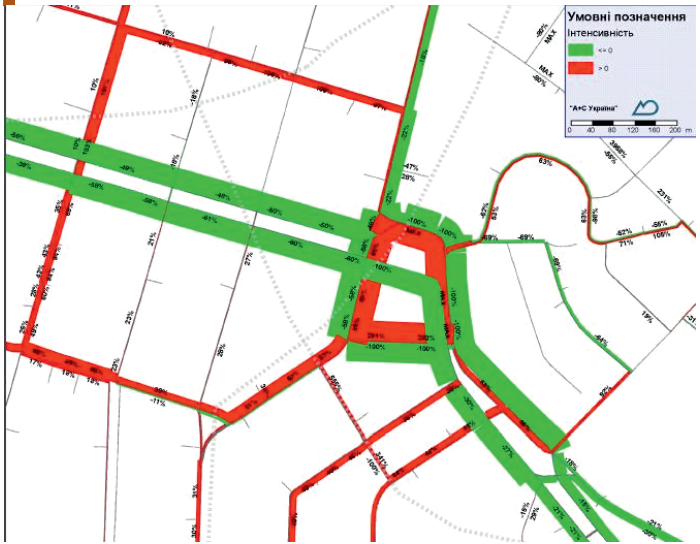


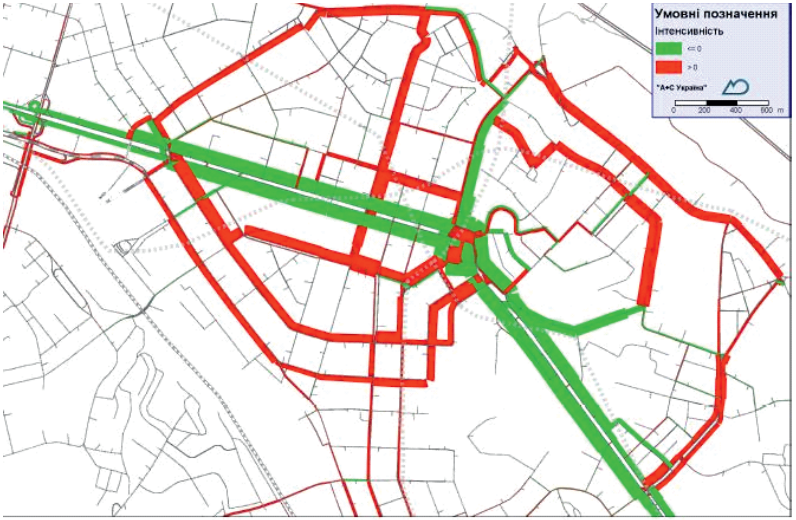
Прогнозоване навантаження на мережу у сценарії групи Олени Чернишової, прив. од. за середню добу

ТРАНСФОРМАЦІЯ
БЕССАРАБСЬКОЇ ПЛОЩІ

ПРОЕКТ №1

ВАРІАНТ 1

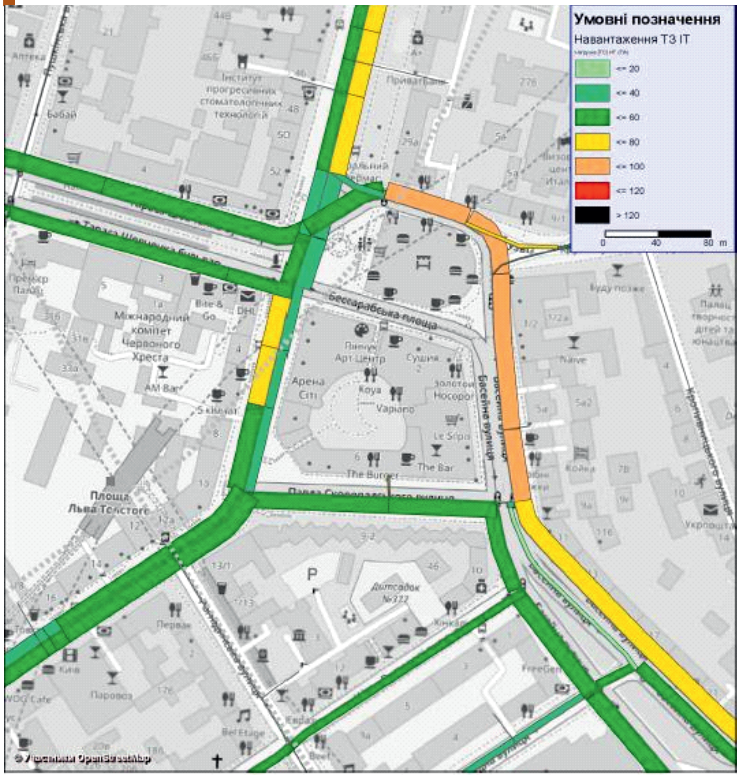




Прогнозовані картограми різниці у 1-му сценарії групи Олени Чернишової, зеленим кольором – зменшення інтенсивності, червоним кольором – збільшення інтенсивності

ПРОЕКТ №1

ВАРІАНТ 2



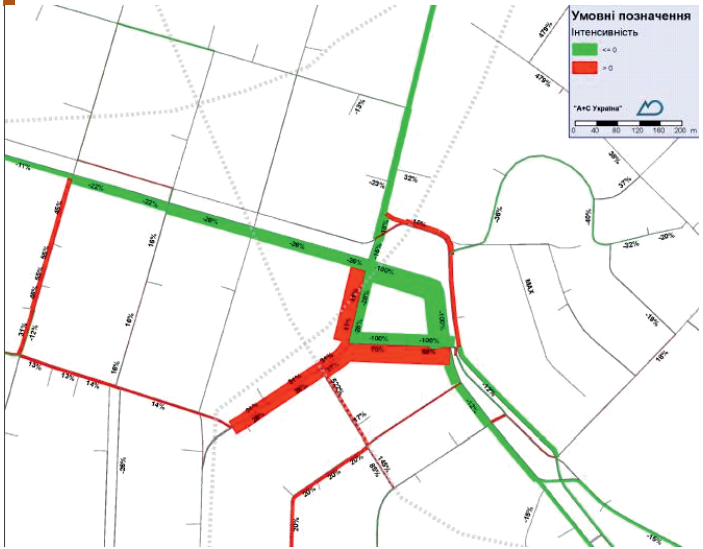
Прогнозоване завантаження мережі у сценарії групи Олени Чернишової, відношення інтенсивності до пропускної здатності, без врахування вуличного паркування

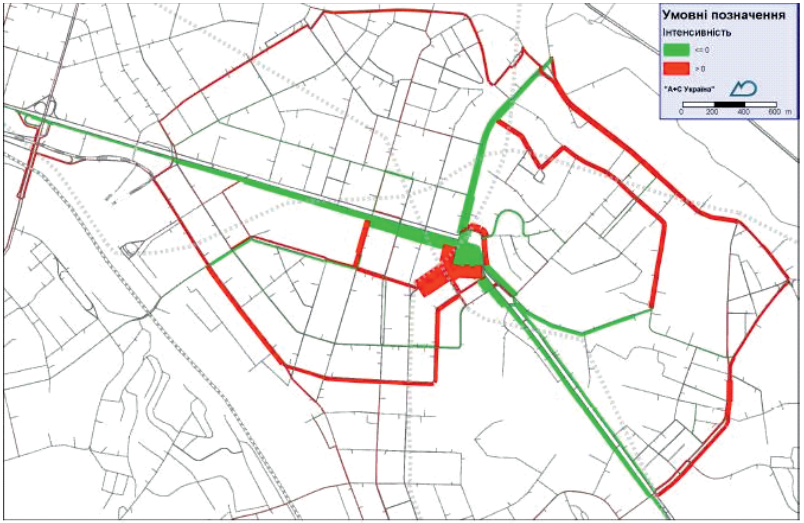
Прогнозоване навантаження на мережу у сценарії групи Олени Чернишової, прив. од. за середню добу

ТРАНСФОРМАЦІЯ
БЕССАРАБСЬКОЇ ПЛОЩІ

ПРОЕКТ №1

ВАРІАНТ 2





Прогнозовані картограми різниці у 2-му сценарії групи Олени Чернишової, зеленим кольором – зменшення інтенсивності, червоним кольором – збільшення інтенсивності

ПРОЕКТ №2

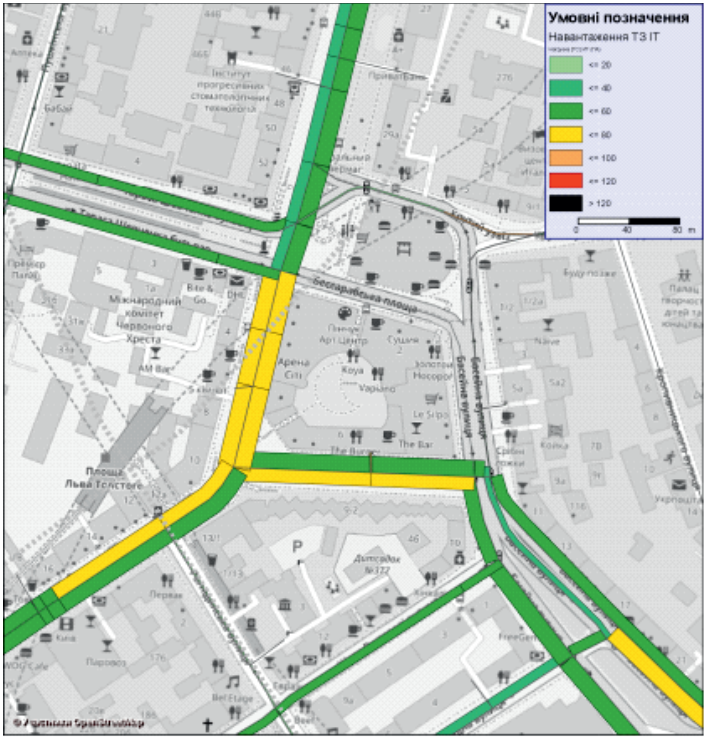
1. Спрямувати основні транспортні потоки на вул. Скоропадського.

2. Перекрити проїзд між Бессарабським ринком і ТРЦ «Арена-Сіті». Влаштувати постійну пішохідну зону.

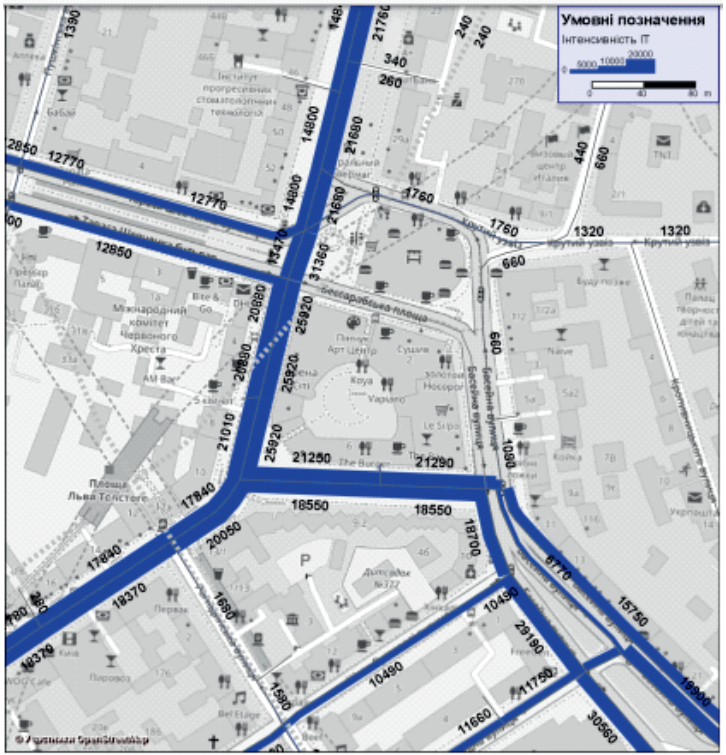
3. Використати проїзд між ринком та бульваром Хрещатика лише для виїзду з вулиці Круглоуніверситетської, місцевого транспорту та виділених ліній громадського транспорту.

4. Організувати всі ліві повороти у місці примикання б-р. Т. Шевченка до Хрещатика.

ПРОЕКТ №2

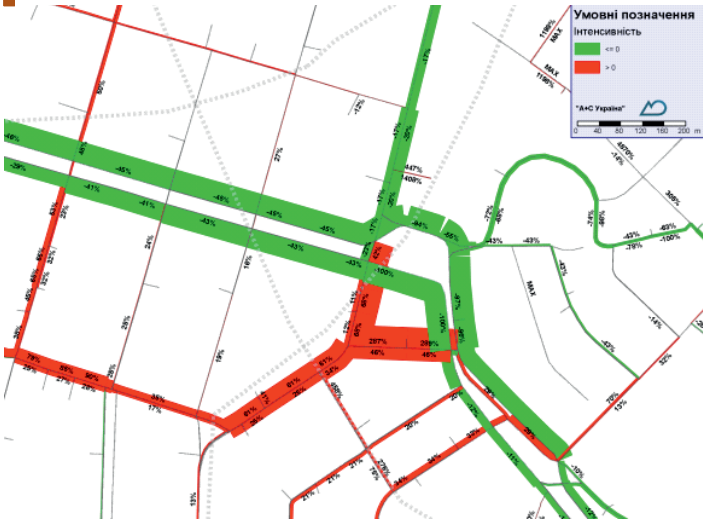


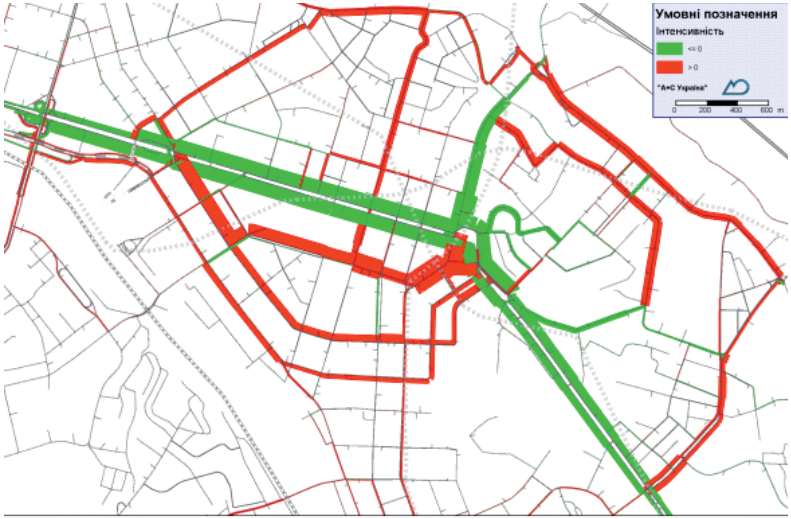
Прогнозоване завантаження мережі у сценарії групи Андрія Комана, відношення інтенсивності до пропускної здатності, без врахування вуличного паркування



Прогнозоване навантаження на мережу у сценарії групи Андрія Комана, прив. од. за середню добу

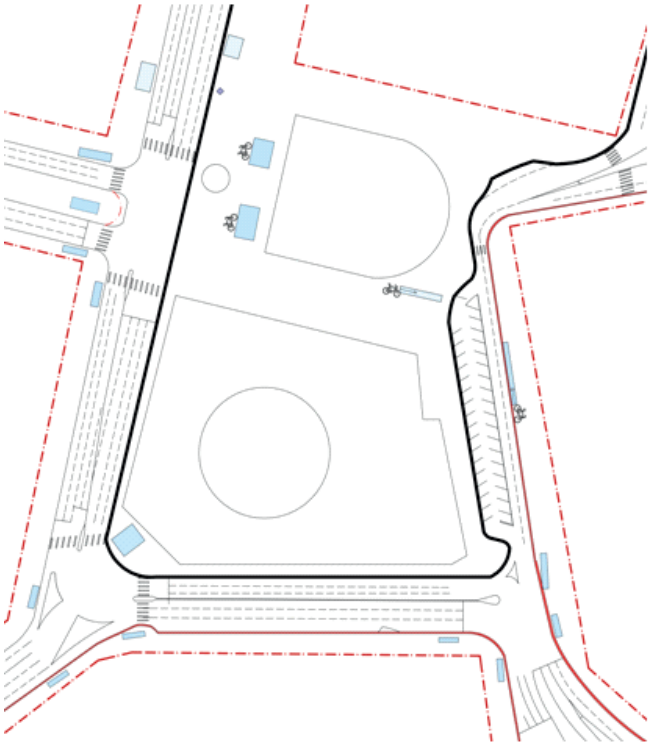
ПРОЕКТ №2





Прогнозовані картограми різниці у сценарії групи Андрія Комана, зеленим кольором – зменшення інтенсивності, червоним кольором – збільшення інтенсивності

ПРОЕКТ №3



1. Спрямувати основні транспортні потоки на вул. Скоропадського.

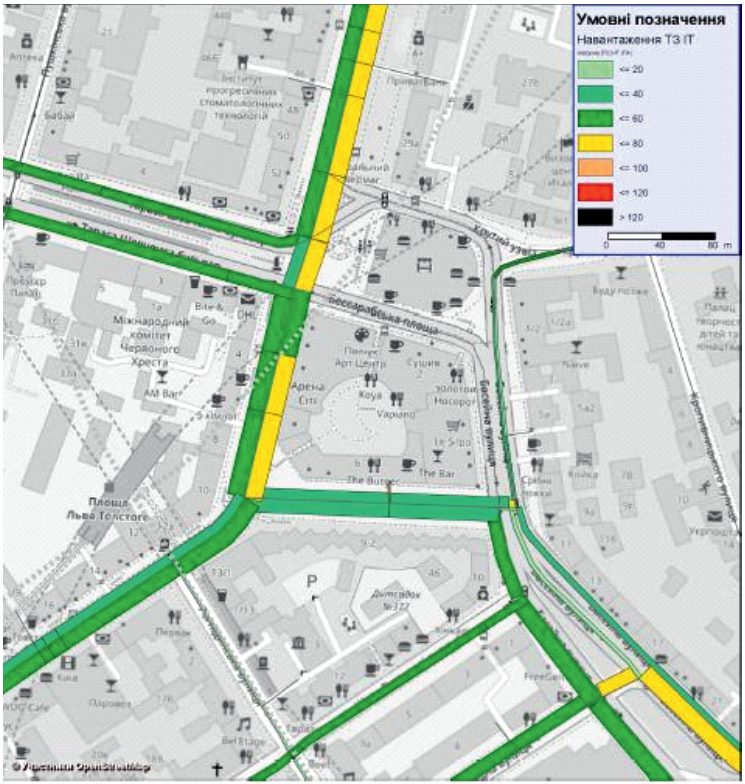
2. Перекрити обидва проїзди біля Бессарабського ринку.
Влаштувати постійну пішохідну зону Бессарабської площі
як продовження бульвару Хрещатика.

3. Влаштувати зону розвантаження товарів для Бессарабського ринку
в районі заднього входу (з боку вул. Круглоуніверситетської).

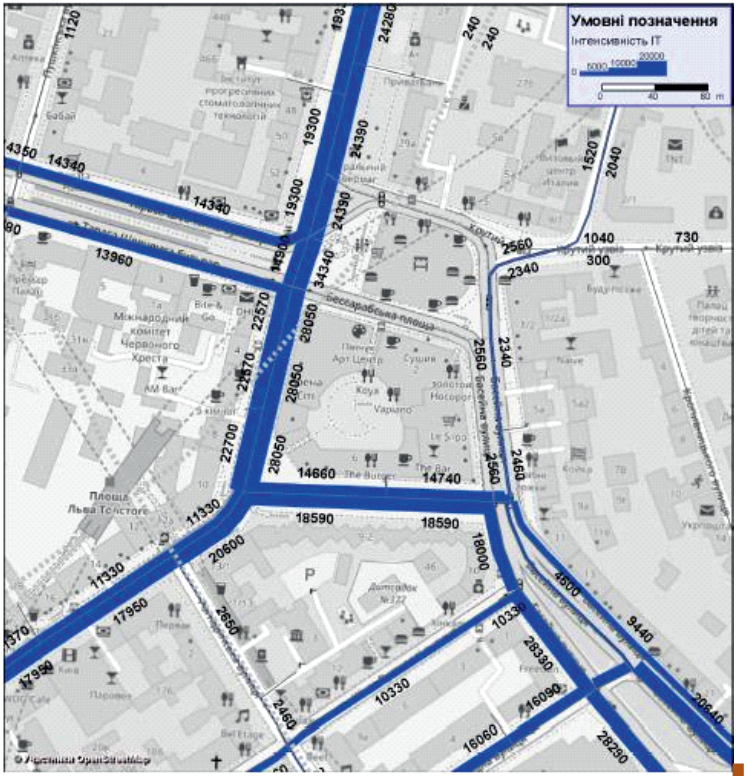
4. Організувати всі ліві повороти у місці примикання б-р. Т. Шевченка до Хрещатика.

ТРАНСФОРМАЦІЯ
БЕССАРАБСЬКОЇ ПЛОЩІ

ПРОЕКТ №3

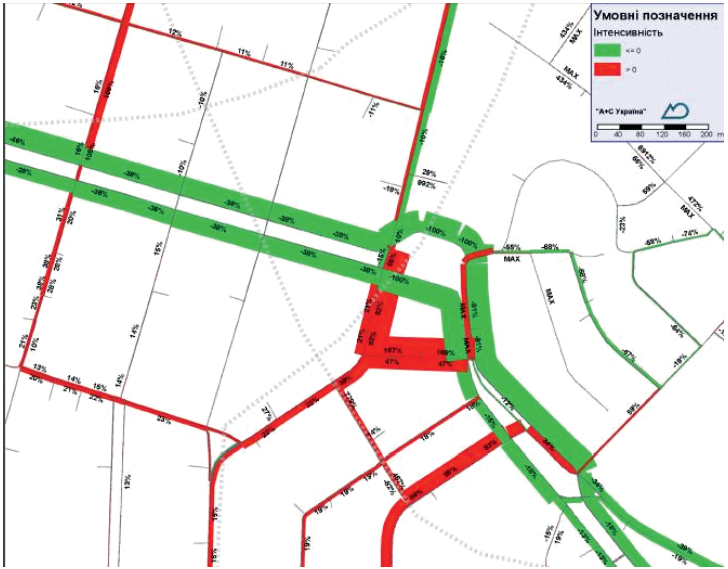


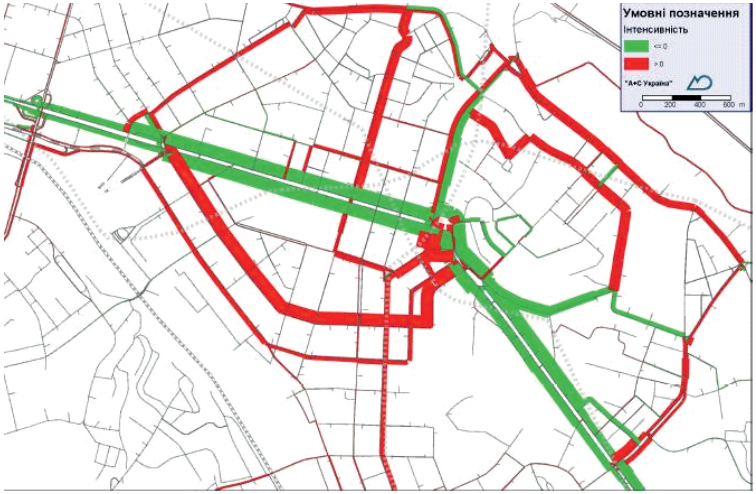
Прогнозоване завантаження мережі у сценарії групи Ігоря Могили, відношення інтенсивності до пропускної здатності, без врахування вуличного паркування



Прогнозоване навантаження на мережу у сценарії групи Ігоря Могили, прив. од. за середню добу

ПРОЕКТ №3





Прогнозовані картограми різниці у сценарії групи Ігоря Могили, зеленим кольором – зменшення інтенсивності, червоним кольором – збільшення інтенсивності

ТРАНСФОРМАЦІЯ
БЕССАРАБСЬКОЇ ПЛОЩІ

СПІЛЬНІ РІШЕННЯ:

1. Перекрити проїзд між Бессарабським ринком і ТРЦ «Арена-Сіті».
Влаштувати постійну пішохідну зону.

2. За рахунок зменшення використання вул. Басейної (відсутній рух біля ТЦ «Мандарин-Плаза» у бік б-р. Л. Українки) – влаштувати паркувальний простір для клієнтів ринку та торговельних центрів.

3. Організувати наземних пішохідні переходи для забезпечення зручності і доступності маломобільних груп населення, що сприятиме розвитку місцевої економіки.

4. У перспективі – можливе використання Бессарабського проїзду для влаштування розвороту трамваю – продовження швидкісної лінії від Залізничного вокзалу.

ТРАНСФОРМАЦІЯ
БЕССАРАБСЬКОЇ ПЛОЩІ

УЗАГАЛЬНЕНЕ ПОРІВНЯННЯ МОДЕЛЮВАННЯ:

Порівняння результатів макромоделювання

Показник	Сценарій Команди Андрія Комана	Сценарій команди Ігоря Могили	Сценарій команди Олени Чернишової №1	Сценарій 4 команди Олени Чернишової №2
Різниця сумарного добового пробігу (км)	+ 0,10%	+ 0,13%	+ 0,15%	+ 0,14%
Різниця сумарного часу реалізації транспортних кореспонденцій (годин)	+ 0,43%	+ 0,42%	+ 0,52%	+ 0,44%
Різниця середнього часу реалізації однієї транспортної кореспонденції, секунд	+ 15	+ 17,5	+ 19,2	+ 12

1,00 – кращий, відносно інших, варіант
1,00 – гірший, відносно інших, варіант

Порівняння результатів мікромоделювання

Порівняння результатів мікромоделювання

Показник	Сценарій Команди Андрія Комана	Сценарій команди Ігоря Могили	Сценарій команди Олени Чернишової №1	Сценарій 4 команди Олени Чернишової №2
Середній час затримки (с)	6,9%	34,8%	172,2%	19,2%
Середня швидкість (км/год)	28,7%	14,9%	57,5%	70,1%

1,00 – позитивна різниця
1,00 – негативна різниця

ДЯКУЄМО!

HEINRICH BÖLL STIFTUNG КИЇВ
Асоціація велосипедистів Києва
екодія ecoaction.org.ua
УРБАНРАДА
A+S
DRA ЗА ЄВРОПЕЙСЬКЕ ГРОМАДЯНСЬКЕ СУСПІЛЬСТВО
Brot für die Welt

Подяка за інформаційну підтримку:
ХМАРОЧОС КИЇВСЬКИЙ МІСЬКИЙ ЖУРНАЛ

Подяка за надання приміщення:
ІНШЕ
ONE LOVE COFFEE