

ОРГАНИЗАЦИЯ
ГОРОДСКИХ ПАССАЖИРСКИХ
ПЕРЕВОЗОК

ТРАНСПОРТНАЯ ПОДВИЖНОСТЬ НАСЕЛЕНИЯ

Транспортная подвижность населения – общая характеристика потребности в передвижениях, характеризует число передвижений на одного жителя в год.

Передвижения подразделяются на пешеходные и транспортные.

Транспортные передвижения совершаются на транспортных средствах общего пользования, транспортных средствах граждан, служебных автомобилях.

Транспортные передвижения осуществляются по маршрутному или индивидуальному принципу.

ХАРАКТЕРИСТИКИ ТРАНСПОРТНОЙ ПОДВИЖНОСТИ НАСЕЛЕНИЯ

Пассажиропоток характеризуется интенсивностью – числом пассажиров, следующих за единицу времени через рассматриваемое место транспортной сети.

Суммарное число пассажиров, подходящих на остановочный пункт и садящихся в транспортное средство, и пассажиров, выходящих из них на данном остановочном пункте, образует *пассажирообмен остановочного пункта*.

Общее число перевезенных пассажиров (на маршруте, за указанный период) - *объем перевозок*.

Пассажирооборот – это произведение объема перевозок и средней дальности поездки.

МЕТОДЫ ИЗУЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ПОДВИЖНОСТИ НАСЕЛЕНИЯ

Существуют *три группы метода* получения информации о потребностях в перевозках:

- *отчетно-статистические* – используются на международных и междугородних маршрутах; при этом учитывается количество проданных билетов;
- *экспериментальные методы* основаны на обследованиях, проводимых по специальным методикам, а именно:
 - **глазомерный** – водитель оценивает на глаз наполненность транспортного средства;
 - **силуэтный** – специальный учетчик визуально оценивает наполнение транспортного средства «на просвет»;
 - **весовой** – с помощью датчиков определяется масса пассажиров в транспортном средстве, количество определяется с учетом средней массы пассажира 70 кг;

- — табличный — «счетчики» размещаются возле дверей и производят подсчет входящих и выходящих пассажиров;
 - автоматизированный — анализируется суммарная информация от датчиков контактных (нажимных педальных) и бесконтактных (инфракрасных и ультразвуковых), установленных в области дверных проемов;
 - опросный — учетчики опрашивают входящих пассажиров о частоте поездок и конечной остановке;
 - талонный — анализируют количество специальных талонов, выданных каждому пассажиру при входе специальный талон, который необходимо вернуть при выходе.
- *расчетно-аналитический* — используются математические модели.

На основании этих данных определяют количество транспортных средств и их номинальную вместимость, составляется или корректируется расписание движение транспорта.

МАРШРУТИЗАЦИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СЕТИ ГОРОДА

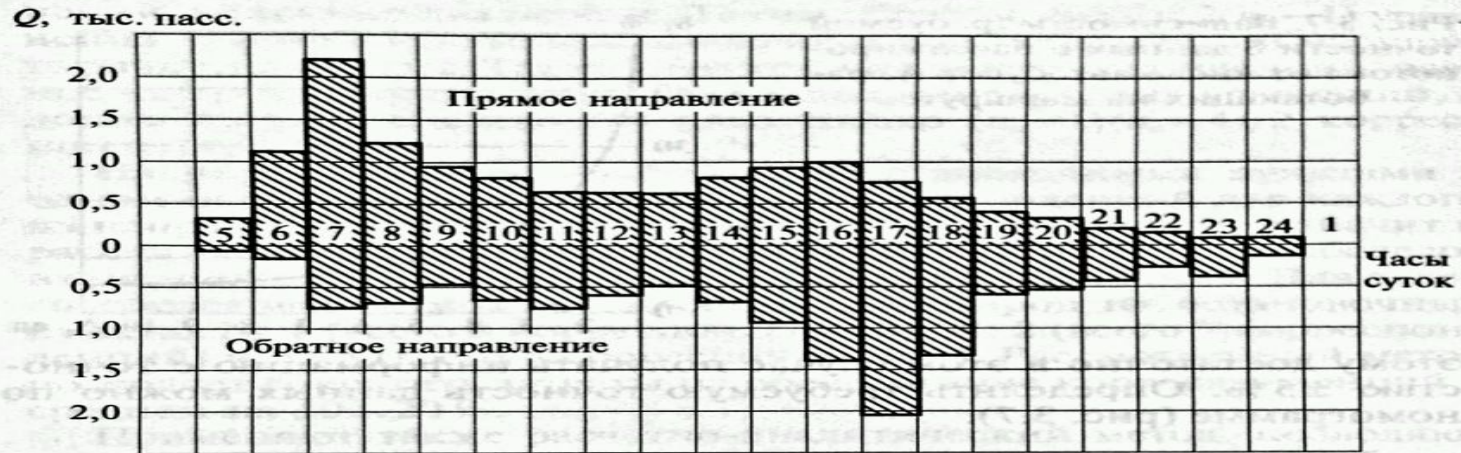
Маршрут – установленный и оборудованный путь следования подвижного состава, выполняющего регулярные перевозки.

Планируется на основе анализа возможной транспортной подвижности населения с учетом существующей инфраструктуры района, города. При этом определяется длина и конфигурация маршрута с учетом существующей транспортной сети города.

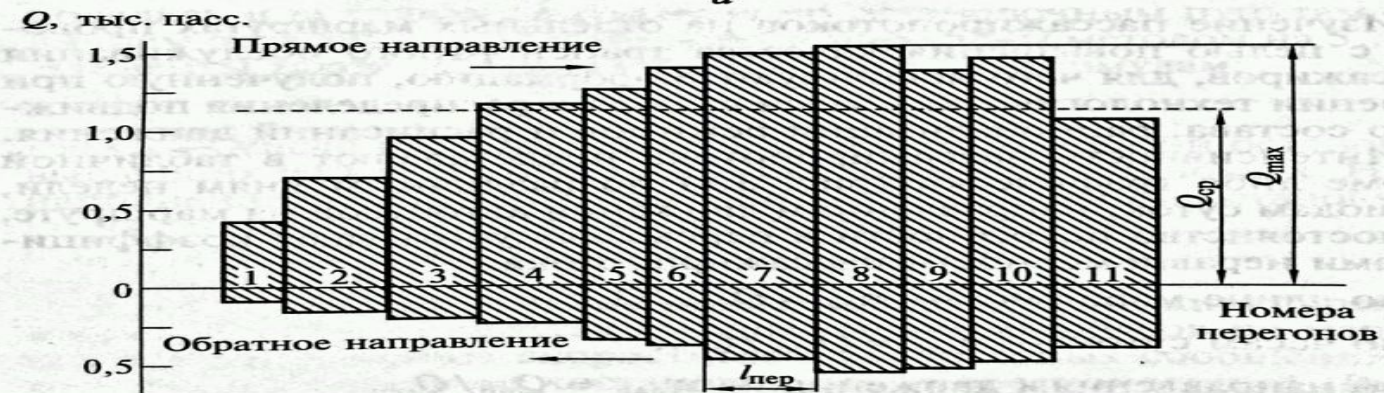
Маршруты классифицируются:

- ❑ по форме трассы – маятниковые и кольцевые;
- ❑ по территориальному расположению – радиальные, хордовые, диаметральные;
- ❑ по времени действия – постоянные и временные;
- ❑ по виду транспорта – автобусные, троллейбусные, трамвайные.

ЭПЮРЫ ПАССАЖИРОПОТОКА



a



b

Создание оптимальной маршрутной и транспортно-коммуникационной сети города, при которой будут учтены все переменные факторы (увеличение площади города, изменение населениенасыщенности районов города, изменение инфраструктуры города, изменение количества личного и специального автотранспорта, появление альтернативных видов транспорта и т.д.) – задача транспортной логистики в области пассажирских городских перевозках.