

БІЛЧЕНКО В.В.

До питання формування маршрутної мережі пасажирських перевезень у містах

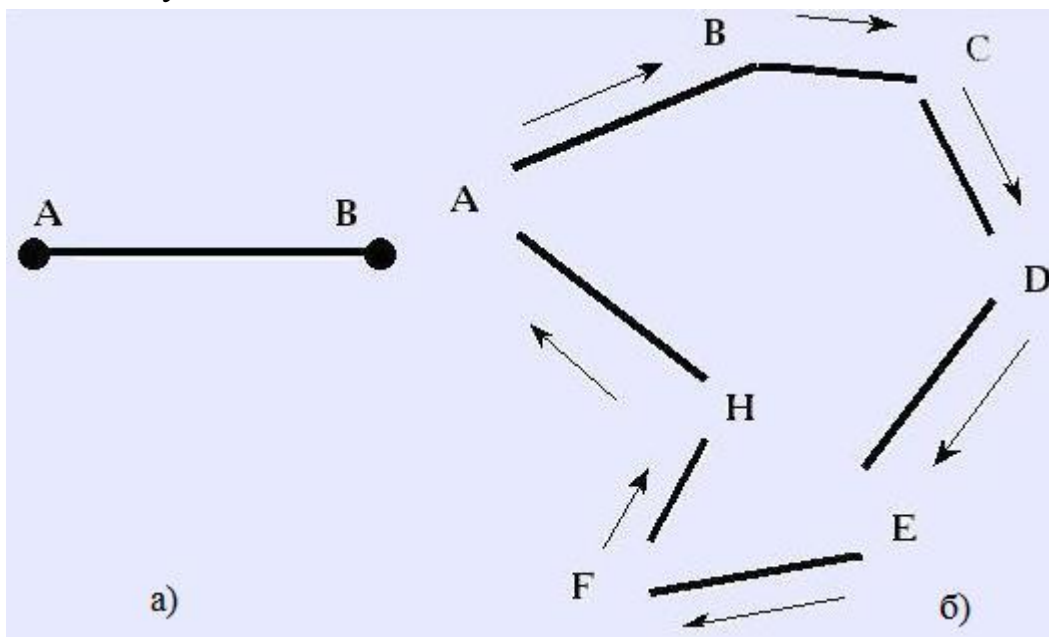
Маршрутна мережа пасажирських перевезень складається з певних типів маршрутів. Найбільш поширеною є класифікація маршрутів за організацією руху автобусів на маршруті та за розташуванням маршруту на території міста.

За організацією руху автобусів на маршруті розрізняють маятникові та кільцеві маршрути.

Маятниковим називають такий маршрут, при якому шлях проходження рухомого складу в прямому й зворотному напрямках, проходить по одній і тій же трасі.

Кільцевим називається такий маршрут, при якому шлях проходження становить замкнений контур .

При виконанні міських перевезень поняття маршруту відповідає ділянці вулиць або доріг, якими здійснюється регулярний рух від початкової до кінцевої зупинок.



(а) - маятниковий; (б) - кільцевий.

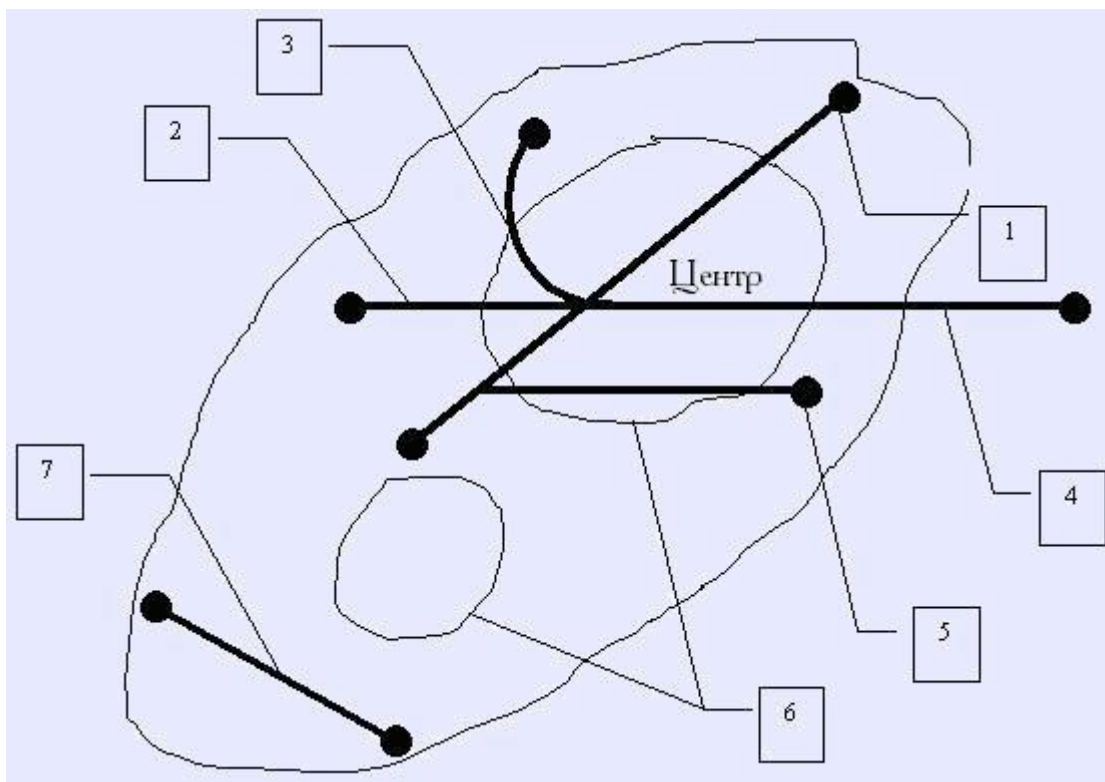
Рис. 1. Типи маршрутів за організацією руху

Маршрути, залежно від їхнього розташування на території обслуговування району, розділяються на :

- діаметральні, що з'єднують периферійні райони міста, які проходять через центр;
- радіальні, що з'єднують периферійні райони міста з центральною його частиною;
- напів діаметральні, що проходять через центр і міські райони, але не

діаметрально розташовані ;

- кільцеві;
- тангенсальні, що з'єднують окремі периферійні райони і не проходять через центр ;
- вильотні, що виходять за межі обслуговуючого району, але за характером відповідні основним маршрутам міської транспортної мережі;
- периферійні (мал.2).



1- діаметральний; 2-радіальний; 3- напів діаметральний; 4-вильотний; 5- тангенсальний; 6- кільцевий; 7- периферійний.

Малюнок 2 – Підрозділ маршрутів в залежності від розташування на території міста

На нашу думку при формуванні маршрутної мережі важливе значення мають не тільки наведені вище ознаки класифікації маршрутів а і їх призначення в загальній схемі маршрутів. Виходячи з наведеного пропонується наступна класифікація маршрутів за призначенням:

- магістральні (основні) маршрути, які з'єднують великі пасажироутворюючі пункти зі сталим пасажиропотоком і проходять по вулично-дорожній мережі міста, що дозволяє безперешкодний рух автобусів великої місткості. Ці маршрути утворюються, якщо пасажиропотік на них (обсяг перевезень пасажирів) є сталим і його величина встановлена згідно з методикою вивчення попиту населення на пасажирські перевезення дозволяє використовувати автобуси великої або середньої місткості з забезпеченням рекомендованих інтервалів руху;

- допоміжні (підвізні) маршрути – основним призначенням яких є перевезення пасажирів від пасажироутворюючих пунктів до магістральних (основних) маршрутів та маршрутів електротранспорту з метою забезпечення безперешкодного пересування пасажирів транспортною мережею міста. Ці маршрути в більшості випадків призначені для з'єднання районів з малою щільністю населення, переважно приватної забудови, з основними маршрутами;

- місцеві маршрути – перевезення пасажирів в межах окремих районів міста;

- маршрути підвищеного комфорту – які з'єднують окремі райони міста переважно з малою щільністю населення (райони приватної забудови) з основними пасажиропотоками транспортної системи міста, культурними, освітніми закладами, закладами охорони здоров'я тощо. Такі маршрути доцільно організовувати по дорогах які не використовуються для організації основних маршрутів.

Режими руху транспортних засобів за маршрутами пасажирського транспорту встановлюються, базуючись на даних досліджень з врахуванням критерію ефективності міських пасажирських перевезень:

- магістральний (основний) маршрут – на цих маршрутах найбільш доцільно застосовувати звичайний та експресний режими руху;

- допоміжні (підвізні) маршрути, виходячи з необхідності перевезень пільгових категорій пасажирів та вирішення соціальних задач доцільно застосовувати звичайний режим руху;

- місцеві маршрути та маршрути підвищеного комфорту – ефективнішим є режим маршрутного таксі.

Згідно з існуючими рекомендаціями тип транспортного засобу залежить, в першу чергу, від обсягу перевезень на маршруті та його довжини.

Базуючись на даних дослідження можна стверджувати, що ефективними транспортними засобами будуть:

- на магістральних та допоміжних маршрутах - автобуси великої та середньої місткості;

- на маршрутах підвищеного комфорту та місцевих маршрутах - автобуси середньої місткості та мікроавтобуси.