**Кристопчук Михайло Євгенович. Ефективність пасажирської транспортної системи приміського сполучення : Дис... канд. наук: 05.22.01 - 2009.**

|  |  |
| --- | --- |
|

|  |
| --- |
| **Кристопчук М.Є. Ефективність пасажирської транспортної системи приміського сполучення. – Рукопис.**Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата технічних наук за спеціальністю 05.22.01 - “Транспортні системи”. - Харківська національна академія міського господарства, Харків, 2009.Дисертація присвячена дослідженню ефективності пасажирської транспортної системи приміського сполучення. У роботі отримано нові закономірності функціонування маршрутної мережі транспортної системи приміського сполучення при її розвитку залежно від закономірностей розселення жителів навколо центру тяжіння. Розроблено математичну модель функціонування маршрутної мережі приміського сполучення, що дозволяє проводити пошук її раціонального варіанту на основі провізної здатності ланок маршрутної мережі. Для встановлення рівня ефективності функціонування пасажирської транспортної системи приміського сполучення запропоновано використання ряду показників, що дозволяють оцінити соціальний та економічний ефект при її розвитку за рахунок раціонального розподілу транспортних засобів між маршрутами сполучення. |

 |
|

|  |
| --- |
| 1. Проведений аналіз методів оцінки ефективності функціонування пасажирської транспортної системи приміського сполучення дозволив встановити недостатність врахування закономірностей розселення жителів приміських зон залежно від просторового розміщення населених пунктів відносно центру тяжіння на формування пасажиропотоків на ділянках маршрутної мережі. Крім того, неповною мірою досліджено вплив структури парку транспортних засобів і довжини маршрутної мережі на ефективність функціонування пасажирської транспортної системи приміського сполучення.
2. Встановлено, що щільність населення в приміських зонах визначається просторовим розміщенням населених пунктів та їх чисельністю жителів. Просторове розміщення населених пунктів встановлює величини зон їх взаємного впливу на території регіону.
3. Розроблена модель функціонування пасажирської транспортної системи приміського сполучення дозволяє визначити величини пасажиропотоків на маршрутній мережі, провести їх перерозподіл з врахуванням ймовірності вибору пасажирами маршруту пересування та узгодженням за величиною провізної здатності маршрутів приміського сполучення.
4. Існує така структура парку транспортних засобів, яка забезпечує задовільну ефективність функціонування транспортних підприємств при забезпеченні прийнятного рівня використання пасажиромісткості транспортних засобів у приміському сполученні, який характеризується зниженням рівня заповнення салону, та знижує час очікування пасажирами транспортних засобів.
5. Збільшення довжини маршрутної мережі за рахунок відкриття нових маршрутів із включенням в транспортну систему приміського сполучення всіх населених пунктів району обслуговування дозволяє знизити середню дальність поїздки та коефіцієнт пересадочності при забезпеченні зростання доходної частини. При цьому ефективність зменшується. Разом з тим, час поїздки зменшується і задовольняються всі транспортні кореспонденції, які до впровадження рекомендацій роботи не обслуговувалися.
 |

 |