

К вопросу определения затрат времени пассажиров на пешеходный подход к остановочному пункту

Фалецкая Г.И.

Харьковская национальная академия городского хозяйства

Одним из основных показателей характеризующих уровень транспортного обслуживания городского населения при пассажирских перевозках являются затраты времени на передвижение. Значительный удельный вес в структуре затрат времени пассажиров на передвижение с использованием маршрутного пассажирского транспорта приходится на пешеходную составляющую.

Наиболее часто затраты пешеходного времени пассажиров определяют для отдельных зон города, как функцию от основных факторов: плотности маршрутной сети, средней длины перегона и коэффициента выбора остановочного пункта. Как правило, затраты времени на пешеходный подход от пункта отправления к остановочному пункту и от остановочного пункта к пункту назначения принимают равными, и учитывают усредненной величиной. Однако, даже для остановочных пунктов, находящихся в одной зоне города, средние затраты пешеходного времени могут значительно отличаться. Кроме того, коэффициент выбора остановочного пункта недостаточно полно отражает особенности принимаемых пассажирами решений, и в явном виде не учитывает величину экономии общих затрат времени на передвижение и долю корреспонденции осуществляющей поездку от более удаленного остановочного пункта.

При обосновании мероприятий, предполагающих внесение изменений в конфигурацию и параметры функционирования маршрутной сети городского пассажирского транспорта, как правило требуется определение границ транспортных районов на территории города. При этом, часто возникает необходимость в определении затрат времени на передвижение в рамках отдельно взятого транспортного района.

Для повышения точности решаемых задач, в качестве транспортных районов целесообразно принимать зоны транспортного влияния остановочных пунктов. При этом границы транспортного района располагают равноудаленно от его центра.

С учетом указанных особенностей, среднее расстояние и время пешего подхода к остановочному пункту, который является центром транспортного района, предложено определять как функцию от его площади. Кроме этого рассмотрена целесообразность осуществления пассажирами поездки не от ближайшего (по расстоянию) остановочного пункта, а от более удаленного, воспользовавшись которым пассажиры могут получить экономию затрат времени на передвижение, снизить количество пересадок, и, как правило, величину платы за проезд.

Средние затраты времени пассажиров на пешеходную составляющую транспортного передвижения можно определить как средневзвешенное значение по величине корреспонденции. При этом отдельно рассматриваются корреспонденции, осуществляющие пешеходный подход к остановочному пункту, расположенному в границах транспортного района их образования и корреспонденции, совершающие поездку от более удаленного остановочного пункта.

Направлением дальнейших исследований является разработка методики прогнозирования величины корреспонденции с учетом выбора пассажирами остановочного пункта.