

Planiranje lokacija za vozne stanice

Vrsta: Seminarski | Broj strana: 13 | Nivo: FTN Novi Sad

Planiranje lokacija za vozne stanice

Stanice su mesta na kojima putnici imaju pristup tranzitnoj mreži. Za razliku od zaustavljanja na drumskom tranzitu koja se može lako premestiti, brze tranzitne stanice su bitne, skupe i konstantne strukture koje utiču na svoje okruženje. Štaviše, uzevši u obzir da utiču na sveukupnu brzinu voza, i broj i raspored stanica imaju ogroman uticaj na čitavu operaciju: brzina, vreme prevoza putnika, komfor u toku vožnje, troškovi itd. Svi ovi faktori operacije pokazuju da su lokacije stanica veoma bitan deo planiranja brzog tranzitnog sistema.

5.1. Ciljevi u toku planiranja lokacija stanica

S obzirom da na mnoge karakteristike tranzitnih linija utiče broj i lokacije stanica, njihovo planiranje je komplikovano i mora uključivati i kvalitetne i kvantitativne faktore. Nemoguće je razviti isključivo kvantitativnu metodu za određivanje optimalnih lokacija za stanice. Zbog toga njihov dizajner mora da bude upoznat sa svim relevantnim faktorima i determinantama lokacija. Glavni ciljevi u toku planiranja su: Opsluživanje glavnih centara, tačke aktivnosti i transfera sa drugim linijama.

Postići minimalno vreme prevoženja putnika

Obezbediti maksimalnu pokrivenost teritorije

Privući maksimalan broj putnika; ovo je delom pokriveno sa prethodne dve funkcije, a delom sa konkurentskim uslugama

Dostići minimalne troškove sistema (ulaganje plus rad)

Obezbediti i druge potrebe (npr. intermodalni ili kombinovani transport, planirane ciljeve, odnose sa modelima iskoristljivosti zemljišta, ekonomski razvoj, potrebe populacije itd.)

S obzirom da optimalne solucije za svaki cilj nisu uvek u skladu sa drugim ciljevima mora se naći takav kompromis koji će donekle zadovoljiti svaki cilj; naučnim jezikom, mora se postići multiobjektivizacija. Ponekad se u praksi ovaj komplikovani zadatak izbegava (netačno) tako što se jedna potreba prilagođava kao apsolutna i time se nipodaštavaju sve ostale. U nekim slučajevima (Pariz, Hamburg), razmak između stanica se određivao tako da se otkrije željena teritorija. U drugim slučajevima (San Francisco BART) projektovanje se prilagodilo tako da prosečna brzina bude 72 km/s (45 mph). Kada je cilj takva prosečna brzina, projektovanje je u najvećem delu ograničeno. Zbog toga što je poravnanje linije uglavnom fiksirano, jednom kada se definiše vozni park, systemske tehničke karakteristike određuju maksimalan broj stanica pri kojem ostaje ista prosečna brzina. Onda se ovaj broj stanica prilagođava lokalnim uslovima. Ove procedure koje imaju samo jedan cilj su veoma jednostavne i mogu dovesti do skupih grešaka. Na primer, prosečna brzina čitave linije ne bi trebala često da bude primarni cilj. Brzina putovanja je bitan faktor kod privlačenja putnika. Ipak, svakog putnika zanima brzina određenog dela puta koji on ili ona prelazi. Stoga, veća brzina na više korišćenom delu puta je mnogo bitnije nego sveukupna brzina. Štaviše, drugi ciljevi i lokalni uslovi moraju biti uzeti u obzir.

Sledi da oni koji planiraju tranzit treba da uzmu u obzir sve faktore koji utiču na postavljanje stanica i da budu upoznati sa metodama dolaženja do optimalnih solucija za svaki cilj. Na osnovu ovih analiza lokalnih uslova i potreba dizajner mora da se odluči za lokaciju stanice tako što će napraviti kompromis između raznih ciljeva. Zbog svega toga, ovde ćemo prodiskutovati svaki cilj zasebno što će nas dovesti do metodologije za njihovu upotrebu u praksi.

**----- OSTATAK TEKSTA NIJE PRIKAZAN. CEO RAD MOŽETE
PREUZETI NA SAJTU. -----**

www.maturskiradovi.net

MOŽETE NAS KONTAKTIRATI NA E-MAIL: maturskiradovi.net@gmail.com