

Техніко-економічні та транспортно-експлуатаційні показники ТВП метро «Святошин»



Для пішоходів

- Коефіцієнт не прямолінійності до реконструкції $K_{сер} = 1,26$
після реконструкції $K'_{сер} = 1,07$
- Середня дальність пересадки до реконструкції $L_{сер} = 204$ м
після реконструкції $L'_{сер} = 177$ м
- Середній час пересадки до реконструкції $T_{сер} = 2,4$ хв
після реконструкції $T'_{сер} = 2,06$ хв
- Рівень обслуговування до реконструкції - G,
після реконструкції - E

шкала оцінювання



Для власного транспорту

- Транспортні витрати**
до реконструкції $S_{тр} = 654,6$ млн.грн
після реконструкції $S'_{тр} = 489,2$ млн.грн
- Дорожні витрати**
до реконструкції $D = 36\ 270$ грн
після реконструкції $D' = 206\ 423$ грн



- Витрати часу**
до реконструкції $T = 59\ 125\ 538$
після реконструкції $T' = 54\ 610\ 094$



- Середня швидкість**
до реконструкції $V_{сер} = 42$ км/год
після реконструкції $V'_{сер} = 52$ км/год



- Рівень обслуговування**
до реконструкції - G,
після реконструкції - E

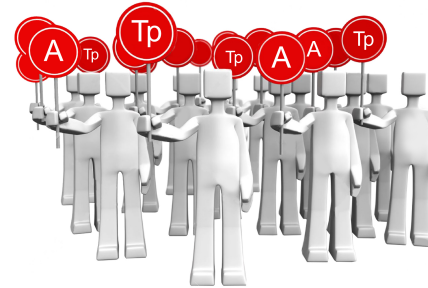
- Екологічність**
до реконструкції - F
після реконструкції - E

- Паркінг**
до реконструкції - немає
після реконструкції - €



Для громадського транспорту

- Слідування розкладу до реконструкції - F
після реконструкції - E



- Провізна спроможність до реконструкції - F
після реконструкції - E
- Затримки громадського транспорту до реконструкції - E
після реконструкції - D



Для інвесторів:

- Торгівельні території



- Місця для харчування



- Об'єкти обслуговування
- Реклама



- Комерційна привабливість прилеглих територій



МАГІСТЕРСЬКА РОБОТА

Виконала	Прізвище	Підпис	Дата	Принципи та методи організації пересадки вузлів на вулично-дорожній мережі на прикладі метро Святошин	Літера	Маса	Масштаб
Керівник	Гельман В.С.				MP		
Н. контр.	Осетрін М. М.						
Зав. каф.	Бєсєзов Д.О.						
	Дьомін М.М.						
				Теміно-визначення та транспортно-експлуатаційні показники ТВП метро «Святошин»	Лист 11	Листів 11	
					КНУ-ІСА кафедра МБ група МБГ-61		