

Sadržaj:

1. Uvodna reč o metro sistemu.....	2
2. Efektivnosti. Pojam i značaj.....	3
2.1 Efektivnost u gradskom prevozu.....	4
3. Primena metode komparativnog benchmarkinga u javnom gradskom prevozu	8
3.1 EQUIP projekat u komparativnom benchmarkingu	10
3.2 Korišćenje analize komparativnog benchmarkinga.....	11
4. Projekti korišćenja komparativnog benchmarkinga.....	11
4.1 EQUIP (Extending the Quality of Public Transport – Unapređenje kvaliteta javnog transporta).....	11
4.2 CoMET projekat	14
4.3 SESAME projekat.....	14
4.4 NOVA projekat.....	15
4.5 Primeri pokazatelja performansi projekata CoMET i NOVA.....	15
4.6 SAMPO projekat.....	16
4.7 KiPa projekat	16
5. Primer primene metode (Izmirski metro).....	17
5.1 Analiza efektivnosti metro sistema u slučaju metroa u Izmiru.....	17
5.2 Tehničke karakteristike Izmirskog metroa i odnos ka ostalim metro sistemima	18
6. Poređenje faktora efektivnosti Izmirskog metroa sa drugim metro sistemima u svetu.....	20
Zaključak.....	25
Literatura.....	26

Uvodna reč o metro sistemu

Metro je vrsta masovnog javnog šinskog prevoza. U većini slučajeva ovaj vid prevoza se odvija pod zemljom i zato je sinonim za metro podzemna železnica. Glavne karakteristike ovog sistema su vezane za funkcionisanje po infrastrukturi koja je potpuno odvojena od drugih vidova saobraćaja. Šine su smeštene u podzemne tunele, na uzdignutim strukturama ili na ograđenim površinama koje imaju namenu isključivo za ovaj sistem. Metro garniture se najčešće u proseku sastoje od 2 do 12 kola. Svaka kola imaju sopstveni motor koji dobija pogon od treće šine (ili u nekim slučajevima iz vazdušnog izvora napajanja). Zbog opasnosti od strujnog proboja, sve šine su uzemljene. Stanice su tako projektovane da prime veliki broj ljudi i da njihovo kretanje bude nesmetano. Prosečan razmak između stanica je oko jednu milju (približno 1,6 km). Njujork ima neke stanice koje se nalaze na razdaljini od četvrtinu milje, ali prema novim standardima takva rastojanja se smatraju neefikasnim (Black, 1995).

Metro je prvenstveno namenjen da služi u centralnoj gradskoj zoni, iako noviji sistemi često imaju proširene linije ka predgrađima.

Šinska vozila se proizvode sa dužim vekom trajanja i moraju da ispunjavaju tačno definisane zahteve kvaliteta i bezbednosti. Planirani radni vek vozila je oko 30 godina. Zbog tako dugog radnog veka vozila neke modernizacije i radovi na održavanju vozila su neophodni.

Zbog velikog broja tunela, uzdignutih struktura ili drugih potpuno odvojenih trasa, metro sistem je veoma skup za izgradnju.

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

www.maturskiradovi.net

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