

цикл большинства жителей современного крупного города и его спутниковой (пригородной) зоны, как правило, 1,5-часовой изохронной от границы города-ядра. Здесь складывается особая среда и особый режим обитания населения. Город Ревда входит во второй пояс агломерации «Большой Екатеринбург», т.е. находится в пределах от одного до двух часов транспортной доступности от Екатеринбурга (43 км). Основными транспортными средствами, которые используют для поездки в г. Екатеринбург, являются личный автомобиль, попутные автомашины, пригородный электрический транспорт, пригородные автобусы. Число маятниковых мигрантов колеблется около 5 тыс. чел.

Исследование проводилось методом анкетирования (науч. рук. – канд. техн. наук С.А. Ваксман), в котором приняли участие 138 постоянных жителей г. Ревда, в т.ч. 63 мужчины и 75 женщин четырех возрастных групп: 17–20 лет – 27 чел., 21–30 лет – 87 чел., 31–40 лет – 21 чел. и более 40 лет – 3 чел.

Основные проблемы, имеющиеся на основном для маятниковых мигрантов маршруте № 151, как отмечали респонденты, это сбои в расписании, задержки рейсов; недостаточно безопасный подвижной состав; неудобство для пассажиров на промежуточных остановках; недостаточная культура водителей и чистота в салоне автобуса; цена за проезд и способ оплаты. Предложения респондентов (помимо традиционных, связанных с увеличением количества подвижного состава на маршруте, контроля за техническим состоянием автобусов и соблюдением водителями культуры речи и правил дорожного движения) сводятся к увеличению количества остановочных пунктов в г. Екатеринбурге и пересмотру организации продажи билетов (ввести возможность покупки билетов заранее, ввод скидок или льгот для постоянно пользующихся пригородным автобусом, а также возможность бронирования мест дистанционно).

УДК656

Исследование пешеходных передвижений к объектам социального назначения в микрорайоне

Басаргина Е., Бондарева Е., Ваксман С.А.

Уральский государственный экономический университет (Россия)

Многие микрорайоны крупных городов были спроектированы и построены по устаревшим теперь градостроительным стандартам; тогда не могли быть учтены изменения условий жизни населения; до сих пор транспортные и пешеходные потоки (особенно во внутривортовых и внутриквартальных пространствах) не разделены и т.д. Сегодня возникла необ-

«... возможность в модернизации жилых районов с учетом оценки размещения объектов социального назначения. Авторами проведен социологический опрос, участие в котором приняли 110 человек; соотношение мужчин и женщин в выборке одинаково.

По данным опроса выявлено, что объекты эпизодического пользования посещают 52,7 % женщин и 49,1 % мужчин от числа опрошенных мужчин и женщин. На передвижение до объектов эпизодического пользования 22 % респондентов затрачивают от 20 до 40 минут, а 78 % опрошенных тратит более 40 минут, а. На передвижении до объектов эпизодического посещения 68 % мужчин готовы тратить от 20 до 40 минут, 47 % женщин готовы потратить более 40 минут.

Объектами периодического посещения пользуются 100 % респондентов. При этом почти все мужчины и женщины посещают больницы. Больше число женщин посещают торговые центры и аптеки, но спортивные комплексы посещают больше мужчины. Более 80 % женщин тратит на перемещение к периодическим объектам в среднем более 40 минут, в то время как мужчины в большинстве (56 %) тратят 20–40 минут на передвижение. Как ни желаемое время на перемещение к объектам данной группы большинство мужчин и женщин (более 50 %) указали временной интервал 20–40 мин.

Объекты повседневного посещения были представлены тремя видами: школа, детский сад, магазины шаговой доступности.

УДК 656

Исследование отношения населения к установке ограждений трамвайных путей

Сабирзянова С.В.

Уральский государственный экономический университет (Россия)

Одной из главных проблем любого крупного города России являются пробки. Существует много возможных способов для решения данной проблемы. Одной из мер является обособление трамвайных путей, применяемая в настоящее время в Екатеринбурге. Именно поэтому возникла необходимость выявить отношение населения к установке ограждений трамвайных путей (руководитель: канд. техн. наук Ваксман С.А.). Сбор информации проводился путем анкетирования. Количество респондентов составило 100 человек: 50 мужчин и 50 женщин в возрасте от 17 до 65 лет, с разным уровнем обеспеченности, занимающиеся различными видами деятельности.

На вопрос «Как вы относитесь к обособлению трамвайных линий путем ограждения?» большинство респондентов ответили положительно – 44 %, 29 % ответили против, и 28 % затруднилось с ответом. Отрицательно