

«... 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

ответившие респонденты обосновывали свое мнение опасением о том, что вырастет количество пробок, ограждения будут препятствием для снегоуборочных и мусороуборочных, коммунальных служб. Респонденты, отвечавшие положительно, аргументировали ответ тем, что количество пробок уменьшится, а также сократится число аварий. Исключив тех респондентов, которые затруднились ответить на вопрос, процент ответивших положительно выше на 20 % число тех, кто ответил отрицательно – соответственно 60 и 40 %. Среди водителей положительно относятся к обособлению трамвайных путей 41,7 %, а среди пассажиров ГОТ – 85,7 % (без учета затруднившихся с ответом).

В целом большинство респондентов положительно воспринимают обособление трамвайных линий с помощью ограждений. Мнение опрошенных зависело от пола (наибольший процент положительно – ответивших на поставленный вопрос – женщины), от возраста, от принадлежности категории участников дорожного движения (водители с более высоким стажем воспринимают эти изменения лучше, чем менее опытные водители). По мнению большинства опрошенных эффективность установки ограждения трамвайных путей может оцениваться как положительная мера. В будущем по-видимому, необходимо будет обособить маршруты общественного транспорта от проезжей части. Однако проблему организации и безопасности движения ГОТ необходимо решать комплексно, лишь тогда можно разгрузить УДС. При условии отсутствия пробок при передвижении на общественном транспорте, удобные маршруты и комфортабельный транспорт.

УДК 656

Исследование передвижений студентов на маршрутном такси от периферии к центру крупного города и оценка качества перевозок

Волкова С.В., Егоршина А.Л.

Уральский государственный экономический университет (Россия)

Для городского жителя передвижения составляют важную часть жизненного цикла. Транспортные системы городов развиваются в условиях непрерывного роста города. В связи с этим с увеличением затрат времени на передвижение необходимо повышать качество транспортного обслуживания населения и увеличивать разветвленность транспортной сети города.

Цель исследования – проанализировать передвижение студентов от периферии до центра на маршрутном такси и оценить качество перевозок. Количество респондентов составило 100, из них 60 женского пола. В ходе работы изучены реальные и желаемые затраты времени на передвижение частоты использования транспортного средства и предложения по улуч-