

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-

шению качества передвижения. По результатам опроса получены следующие результаты:

1) девушки (100 %) передвигаются из микрорайона Керамический в сторону центра города один раз в день; большинство юношей передвигаются по данному маршруту 1-2 раза в день;

2) из общего числа опрошенных 50 % девушек используют маршрутное такси от 1 до 3 раз в неделю, при этом 50 % юношей – от 6 до 10 раз в неделю;

3) большинство юношей (80 %) главным качеством маршрутного такси считают комфорт передвижения, большинство девушек (60 %) – отсутствие пересадок;

4) большинство опрошенных (80 % юношей и 50 % девушек) отметили, что они «скорее недовольны» затратами временем на поездку + «совсем не удовлетворены» оказались 30 % девушек и 10 % юношей. Среднее фактическое время составляет 41,6 минут при желаемом, равном 23 минуты;

5) анализ качества перевозок по 10-балльной шкале при поездке на маршрутном такси позволяет охарактеризовать работу маршрутного такси только как удовлетворительную.

Обобщение ответов респондентов по улучшению качества поездки от периферии к центру города показало необходимость введения скоростного ТОГ, экспрессного маршрута, конфигурация которого должна отличаться от существующих маршрутов.

УДК 656

Исследование рынка автомоек г. Екатеринбурга

Ильбахтина Т.И., Акиева Ю.В.

Уральский государственный экономический университет (Россия)

Одним из наиболее динамично развивающихся направлений сферы, обслуживающей автопарки городов, являются автомойки. В Екатеринбурге в 2010 г. уровень автомобилизации составил 320 автомобилей на тысячу жителей, что на 9,5 % больше, чем в 2009 году. Автомобили теперь используются круглогодично, еженедельно, ежедневно, увеличиваются их пробеги. Как следствие, возникают проблемы нехватки элементов инфраструктуры сети.

В столице Урала действуют 173 автомойки, еще 64 находятся в стадии согласования или строительства. Дефицит автомоек по расчету – 77 объектов. Учитывая повышенную потребность в данных услугах, «моечный» бизнес может быть весьма успешным. В среднем «купание железного коня» на новых клининговых комплексах с пропускной способностью 2-3 авто-