

Проблемы в дорожном движении Беларуси по сути не отличаются от проблем Европейских городов: ДТП, заторы, загрязнение окружающей среды, проблемы с парковками. Общеизвестные критерии качества дорожного движения также неизменны – низкая аварийность, безостановочный проезд, минимизация расхода топлива, уменьшение загрязнения окружающей среды.

Одной из составляющих общего решения данных проблем является обеспечение функционирования координированного регулирования на муниципально-дорожной сети на качественно новом уровне. На сегодняшний день данная проблема может быть решена внедрением современных технологий и новых адаптивных алгоритмов регулирования. В ходе исследования были изучены параметры дорожного движения на пр-те Партизанском, ул. Орловской и ул. Кальварийской до и после корректировки координированного регулирования.

УДК 656

Платные дороги: благо или вынужденная реальность?

Ваксман С.А., Вольская О.К.

Уральский государственный экономический университет (Россия)

Потребности России в дорожном строительстве в настоящее время не могут быть покрыты за счет государственных и муниципальных средств. Поэтому важным источником для развития дорожной сети является строительство платных автодорог с привлечением частного капитала. Для этого имеется нормативно-правовая база, в частности Закон. «О платных автомобильных дорогах».

В 2005 и 2010 годах проведены исследования отношения населения к строительству платных дорог. Анкета содержала характеристики респондента: пол, возраст, уровень дохода семьи. Далее респондентов просили указать количество автомобилей в семье, марки автомобилей, используемых респондентом, количество лет владения этой машиной. Наконец, респондента просили указать отношение к введению платных дорог, требования к ним, отношение к возможным способам оплаты проезда и доступный/желаемый размер платы за 10 км пробега, первоочередность строительства платных дорог – в городах или за городом.

В 2005 году в панельном исследовании принимали участие 89 респондентов, из которых 41 человек (46,1 %) отнеслись к введению платных дорог положительно, 28 человек (31,5 %) отрицательно и 20 респондентов не определились со своим мнением. В 2010 был опрошен 141 человек, из которых 78 человек (55,3 %) отрицательно относятся к введению платных

дорог, 35 человек (24,8 %) поддержали инициативу введения платных дорог, а 28 человек (19,9 %) затруднились ответить на поставленный вопрос.

В 2005 году наиболее противоречиво отнеслись к введению платных дорог водители, владеющие машиной до двух лет: в этом сегменте почти половина респондентов (48,8 %) поддержали идею.

Молодому населению удобнее оплачивать проезд по тарифу за 10 км дороги, что объясняется большей экономичностью оплаты. Взрослое население предпочитает единую ставку за весь маршрут, чтобы не вдаваться в сложные расчеты по оплате километров. В 2005 году обе категории респондентов склонились к единому тарифу, не зависимо от пробега по платной дороге.

Очень большое расхождение между результатами наблюдений по выбору места постройки платных дорог: и в 2005, и в 2010 гг. приоритетными признаны загородные платные дороги, однако старшее поколение начинает склоняться к первоочередному введению платности на дорогах города. Ранее в 2005 году молодое поколение «голосовало» за первоочередность постройки платных дорог внутри города.

УДК 656

Факторы выбора между общественным и личным транспортом

Кайбичева Е.И.

Уральский государственный экономический университет (Россия)

Цель работы: определить возможности увеличения числа потребителей услуг ГОТ за счет автовладельцев путем выявления предпочтений горожан в выборе между личным и общественным транспортом и уточнения факторов, влияющих на этот выбор. Квотная выборка респондентов распределена по трем возрастным группам: молодежь (18–29 лет), средний (30–54) и старший (55–74) возраст. При этом в выборочной совокупности сохранены пропорции между возрастными группами и соотношением мужчин и женщин (44 и 56 % соответственно), характерным для Екатеринбурга. В опросе (науч. рук. – канд. техн. наук С.А. Ваксман) приняло участие 97 человек, из которых 70 вошли в итоговую выборку, причем все респонденты имеют автомобиль (в т.ч. 4,3 % имеют по два автомобиля).

Несмотря на наличие собственного автомобиля, 81,4% респондентов пользуются общественным транспортом. При этом количество женщин, пользующихся общественным транспортом, превышает количество мужчин, причем 15,8 % – «постоянно», 38,6 % – «часто», а 45,6 % «иногда». Для женщин характерно либо постоянное использование ГОТ, либо использование время от времени (количество поездок в неделю не превышает 4); для