

мужчин характерно частое использование. Частота использования ГОТ зависит от размера дохода населения и вида деятельности.

Доля женщин готовых пользоваться ГОТ составляет 66,7 %, в то время как мужчин – 38,7 %. Можно утверждать, что женщины более склонны, чем мужчины, переключиться на использование ОТ.

Среди условий, при которых респонденты готовы пересесть на общественный транспорт, можно выделить следующие (в порядке убывания количества, выбравших их респондентов): более низкие временные затраты, повышение комфортабельности ОТ, уменьшение интервала движения ГОТ.

Условия, при которых респонденты станут пользоваться ОТ, зависят от возраста и пола респондента. Привлечь респондентов разных возрастных групп к использованию ГОТ можно путем разработки и соблюдения четкого графика движения транспорта с приемлемыми интервалами движения, закупки новых более современных и удобных объектов подвижного состава.

Таким образом, при проведении маркетинговых работ для привлечения населения к пользованию ГОТ необходимо определить, какие группы населения возможно в первую очередь привлечь к использованию ГОТ (мужчины, женщины, их возрастные рамки, профессиональная деятельность и т.д.), выделить факторы, определяющие их выбор между ГОТ и ЧТГ, спрогнозировать готовность выбранной группы использовать ГОТ; выявить условия, при которых данная группа автовладельцев станет использовать ГОТ регулярно; определить те из них, на которые может повлиять городская власть, а на какие – предприятие-перевозчик.

УДК 656

## **Оценка необходимости защитных барьеров на станциях метрополитена**

Пантелеева А.Л.

Уральский государственный экономический университет (Россия)

Метрополитен занимает важное место в транспортной системе крупного города. С каждым годом пассажиропоток растет и на станциях метрополитена Екатеринбурга возникают скопления людей. Это обстоятельство повышает опасность для пассажиров. Случается, что люди падают на пустое полотно станций, что ведет к травматизму, вплоть до летальных исходов. Для обеспечения безопасности пассажиров в метро применяются такие меры, как: яркая, светящаяся линия безопасности у края платформы; контролеры и дежурные на станции; сообщения о времени до прибытия поезда; сигнализация, срабатывающая при пересечении линии; возможность вызова помощи; таблички и плакаты, объясняющие, что делать, если что-то произошло; повышение общей, в т.ч. транспортной культуры гражд-

дан; использование регулировщиков, распределяющих потоки пассажиров защитные барьеры. Среди перечисленных мер, безусловно, самой радикальной и действенной является установка защитных барьеров.

Барьер безопасности – специальная перегородка, отделяющая пассажиров от тоннеля, снабженная автоматическими дверцами, открывающимися только при полной остановке поезда; может быть как непрозрачной, так и прозрачной, из ударопрочного стекла или пластика. Установка защитных барьеров имеет достоинства и недостатки. Из отрицательных аспектов выделяются следующие: сложность и высокие затраты в эксплуатации; снижение пропускной способности станции из-за того, что при остановке поезда приходится точно совмещать двери поезда с дверями станции, что приводит к увеличению времени стоянки; сложность установки на уже построенных станциях; ухудшение эстетической целостности станций скопление людей именно около дверей на станциях («пробки»); увеличение стоимости проездных билетов. Несмотря на перечисленные недостатки, у барьеров есть очевидные и неоспоримые преимущества: пассажиры и обслуживающий персонал станции полностью изолируются от движущихся поездов, путевого хозяйства и контактной сети; на пути не попадают посторонние предметы, мусор; закрытые станции дешевле в строительстве.

Автором проведено исследование оценки общественного мнения о необходимости установки защитных барьеров на станциях метрополитена. Проводились два вида опросов: 1) в виде анкеты, которая состояла из 10 вопросов (город места жительства, пол, возраст, как часто пользуетесь метрополитеном, услугами метрополитена каких городов вы пользовались, бывали ли вы на станциях с установленными защитными барьерами между пассажирской платформой и поездом, если «да», то в каких городах; нужно ли устанавливать защитные барьеры на станциях метрополитена и если «да» то почему; Ваши предложения, как обезопасить пассажиров метрополитена во время ожидания поезда?) – опрошено 90 респондентов; 2) опрос на сайте [livejournal.com](http://livejournal.com) – респондентам предложено три варианта ответа на вопрос «Как вы считаете, нужны ли защитные барьеры в метро?»: да, нет, затрудняюсь ответить. В анкетировании приняли участие 90 респондентов, причем выяснилось, что респонденты пользовались услугами метрополитена разных городов – Екатеринбург, Киев, Минск, Москва, Новосибирск, Санкт-Петербург, Мюнхен, Прага, Рим.

Результаты анкетирования и опроса получились разными. В живом журнале большинство респондентов ответили, что не считают необходимой установку защитных барьеров на станциях метрополитенов, а среди респондентов, отвечавших на вопросы анкеты в Екатеринбурге, наоборот большинство считает, что барьеры устанавливать нужно. Результаты опроса (включая затруднившихся ответить) приведены в таблице.

Вариант	К-во	Доля	К-во	Доля
Живой журнал			Анкеты	
Да	130	39,6	56	62
Нет	183	55,8	14	16
Не затрудняюсь ответить	15	4,6	20	22
Итого	331	100	90	100

В результате исследования сделаны следующие выводы: 1) на старых станциях метрополитена продолжать работу по информированию пассажиров о правилах поведения в обычных и в чрезвычайных ситуациях, ввести должность дежурных контроллеров, которые будут следить за выполнением правил безопасности; 2) в проектах новых станций метрополитена планировать установку защитных барьеров по примеру Токийского метрополитена.

УДК 656

### Параметры обслуживания легкового индивидуального транспорта в ЗАТО г. Озерск

Савин Н.К.

Уральский государственный экономический университет (Россия)

Всеобщая автомобилизация населения растет очень быстрыми темпами. Город Озерск в этом плане не является исключением. В связи с демократизацией общественных отношений и развитием рыночных отношений у населения появляются возможности для покупки индивидуальных автомобилей. Факт закрытости города не препятствует автомобилизации. Сейчас в городе на тысячу жителей приходится 347 автомобилей.

Автомобиль, для полноценной работы, нуждается в соответствующем обслуживании, осуществляемом техническими пунктами. Экономическая составляющая этого вопроса – затраты владельцев на обслуживание индивидуального транспорта. Для их выявления выполнено анкетное исследование (науч. рук. – канд. техн. наук С.А. Ваксман). В опросе приняли участие 40 автовладельцев, в т.ч. 41 мужчина (82 %) и 9 женщин (18 %). Возраст респондентов от 20 до 59 лет. Срок владения машиной от 1 года до 10 лет и более. В выбранной совокупности 25 человек владеют автомобилем отечественного производства и 25 иностранного, т.е. по 50 %. Женщин, владеющих автомобилем иностранного производства, 5, а отечественного – 4. Мужчин, владеющих автомобилем иностранного производства, 21, отечественного – 20. Получены данные о распределении респондентов по уровню достатка.