

■ взгляды на взаимоотношения общественного и индивидуального транспорта: крайняя «автомобильная» точка зрения предполагает тотальную автомобилизацию населения и полное искоренение общественного транспорта как ненужного и создающего помехи в движении индивидуального транспорта; крайняя «антиавтомобильная» точка зрения полагает индивидуальный автомобиль безусловным злом. Решение транспортных проблем общества видится в развитии сетей общественного транспорта, предоставляющий членам общества уровень подвижности и комфорта, сравнимый с индивидуальным транспортом. В современной России, в силу экономической ситуации и менталитета определённых социальных слоев сформировалось стойкое недовольство общественным транспортом – состоянием подвижного состава, качеством предоставления услуги. Так как молодежь – важный субъект социальных перемен, огромная инновационная сила, а её мобильность является одним из наиболее необходимых условий, определяющих качество жизни и способствующих участию в общественной жизни, возникла необходимость выявить отношение молодежи к общественному и личному транспорту. Мобильность молодежи обеспечивается за счет доступа к общественному транспорту, основными пользователями которого и являются молодые люди. Объект исследования (науч. рук. – канд. техн. наук С.А. Ваксман) – молодежь г. Екатеринбурга от 18 до 25 лет (51 % женщин и 49 % мужчин): 75 % студентов, 12 % работающие, 3 % предприниматели и 10 % студенты, совмещающие работу и учебу.

Результаты анализа степени удовлетворенности молодежи работой ГОТ показали, что нет полностью удовлетворенных деятельностью общественного транспорта; 36 % неудовлетворены и еще 30 % скорее не удовлетворены. И только 22 % респондентов «скорее удовлетворены работой ГОТ, чем нет». Больше неудовлетворены работой ГОТ женщины. Исследованием выявлено, что молодежь отрицательно относится к работе общественного транспорта, к управлению им со стороны мэрии, не видит перспектив улучшения в будущем, что говорит о серьезных проблемах, которые сейчас стоят перед мэрией.

УДК 656

### **Исследование маятниковых миграций в агломерации «Большой Екатеринбург» по направлению «Ревда – Екатеринбург – Ревда»**

Кайдуллина Л.А.

Уральский государственный экономический университет (Россия)

Городская агломерация – это пространство реальных и потенциальных взаимодействий, в пределах которого вписывается недельный жизненный

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-