

**АНАЛИЗ УДОВЛЕТВОРЕННОСТИ ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ ТРАНСПОРТНО-ПЕШЕХОДНЫМИ УСЛОВИЯМИ И ХАРАКТЕРА ПРОСТРАНСТВЕННОЙ МОБИЛЬНОСТИ НАСЕЛЕНИЯ**

**(на примере г. Красноярска и населенных пунктов юго-западного направления расположенные в пределах 60 км)**

**Вагнер Е.А.**

**Научный руководитель канд. архитектуры Кукина И.В.  
Сибирский федеральный университет**

В современном мире жилье, работа, образование и отдых часто пространственно разделены друг от друга. Пространственная мобильность (далее «мобильность») является частью повседневной жизни людей, а ее характеристики, такие как время в пути, преодолеваемые расстояния, регулярность выбора способа передвижения и т.п. отражают качество системы мобильности в крупной градостроительной системе и привлекательность каждого из способов передвижения: транспортный, велосипедный и пешеходный.

Стиль индивидуальной мобильности зависит от множества факторов и конкретных обстоятельств, среди которых решающее значение имеют: условия городской среды, возможности передвижения различными способами, сложившиеся системы ценностей, стиль жизни, удаленность мест проживания от инфраструктуры и мест социальной активности, возраст и др.

Социологические исследования позволяют выявить внутренние специфические причины формирования сложившегося стиля мобильности населения в конкретных условиях и обосновать адекватные мероприятия по его корректировке. Необходимость данных исследований состоит в том, что результаты позволят учитывать мнение людей, которые работают или живут в конкретном районе, так как они воспринимают «свой» район совершенно иначе, чем те люди, которые проезжают через него, читают о нем в газетах и даже те, которые принимают решения о его реконструкции, находясь в другом районе и тем более в другом городе.

Для оценки удовлетворенности пользователей и определения основных направлений дальнейшего развития вело-пешеходных сетей в общей градостроительной системе (Красноярской агломерации) нами была разработана программа социологического опроса и составлена анкета: «Характер мобильности населения на территории будущей Красноярской агломерации» (рис. 1, 2).

Исследование проводилось с 09.12.2009 по 01.06.10 гг., среди респондентов, проживающих в городах Красноярске и Дивногорске, поселках Слизнево, Овсянка, Усть-Мана, Верх-Бирюса (населенные пункты, расположенные в пределах 60 км в южном направлении от г. Красноярска).

Количество и состав респондентов представляют собой репрезентативную выборку меньшую по размеру, отражающую модель генеральной совокупности. Генеральной совокупностью в данном случае являются жители городов Красноярской агломерации (в южном направлении от исторического центра города Красноярск до поселка Верх-Бирюса) в количестве пропорциональном их населению и возрастному составу. Выводы, основанные на изучении данной выборки, являются применимыми к исходной совокупности.



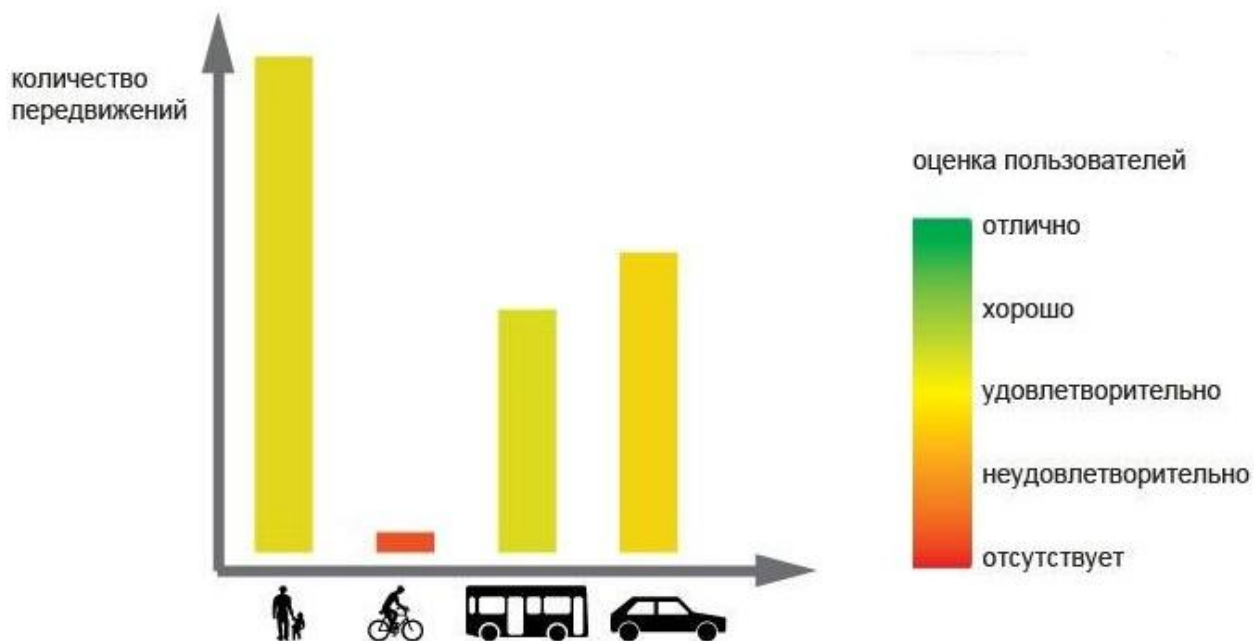
- ▲ параметры, характеризующие пути и виды передвижений: дистанции, качество путей, начальный и конечный пункты передвижения, цель, основные и дополнительные виды передвижений;
- ▲ состав участников передвижения: дети, женщины, работающие и учащиеся, использующие автомобиль для передвижения на работу/учебу и работающие и учащиеся, не использующие автомобиль для передвижения на работу/учебу;
- ▲ способы перемещения: на личном автомобиле, общественном транспорте, велосипеде, пешком.

В целом анализ результатов проведенных исследований позволил сделать основные выводы, связанные с формированием вело-пешеходных сетей:

- ▲ в настоящее время основным способом передвижения в населенных пунктах Красноярской агломерации является пешеходный;
- ▲ на вело-пешеходную активность оказывают влияние физиологические, психологические и экономические факторы;
- ▲ доля пешеходных перемещений дифференцируется в зависимости от дня недели, возраста и социального статуса жителей;
- ▲ установлена зависимость между ресурсами городской среды, социально-политической ситуацией в стране и личными желаниями людей.

Установлено, что количество, длина, характер и продолжительность перемещений являются значимыми параметрами для определения необходимых пространств в городе каждого вида передвижения.

Социологический опрос предоставляет достоверную информацию, которая позволяет выявить положительные и отрицательные стороны существующих вело-пешеходных и транспортных путей, качество организации вело-пешеходного и транспортного движения с точки зрения пользователей, а также определить



потребности жителей и пользователей в сфере пространственной мобильности (рис. 3).

Рис. 3. Качество системы мобильности с точки зрения жителей и количество передвижений различными способами в г.Красноярске

Таким образом, социологические исследования, направленные на изучение индивидуальной мобильности жителей, должны быть положены в основу методов моделирования системы мобильности в крупной градостроительной системе

г.Красноярска и прилежащих населенных территорий, в целом, и ее существенного элемента вело-пешеходной системы, в частности.

Обнародование проведения социологических исследований и их результатов может позволить закрепить в общественном сознании важность создания вело-пешеходных сетей, развития общественного транспорта и продемонстрировать ориентацию на потребителя органов местного самоуправления и проектных организаций.