

Отношение к изменению транспортной системы города среди нижегородской молодежи (по материалам социологического исследования)

Муханова Елена Дмитриевна

Студент (бакалавр)

Нижегородский государственный университет им. Н.И. Лобачевского, Нижний Новгород, Россия

E-mail: muhanova.el@yandex.ru

В последнее время истощение ресурсов городских транспортных систем в крупных городах все больше привлекают внимание, как органов власти, так и общества. Устойчивые тенденции урбанизации ведут к концентрации населения в городах и, соответственно, к концентрации в них автомобильного парка при колоссальном отставании развития транспортной инфраструктуры [1].

С началом лета 2017 года транспортная система Нижнего Новгорода начала претерпевать существенные изменения, которые выражались в упразднении некоторых автобусных и троллейбусных маршрутов и введении вместо них новых, в изменении стоимости проезда (стоимость проезда выросла на 40%) и введение более гибкой системы оплаты проезда. В 2018 году транспортная система также подвергнется существенным изменениям, по данным СМИ, планируется отмена еще 22 маршрутов и введение новых.

Произошедшие изменения общественность не могла оставить без внимания, что вылилось в проведении ряда акций, многим нижегородцам пришлось пересмотреть свои маршруты до мест работы и учебы.

В связи с возникшей проблемой, Центром социологии студенчества было проведено исследование среди молодежи Нижнего Новгорода, которая пользуется общественным транспортом. В опросе поучаствовало 331 человек в возрасте от 16-31 год, исследование было проведено методом анкетирования.

В ходе анкетирования респондентам был задан вопрос о том, каким видами общественного транспорта они пользуются. Данные демонстрируют, что наибольшее число молодых людей ежедневно пользуются автобусами городских маршрутов (71,9%), по сравнению с другими (Табл. 1), общая сумма превышает 100%, так как нередко жителям Нижнего Новгорода приходится совершать пересадки при перемещении по городу.

Изменения транспортной системы больше всех коснулись маршрутов городских автобусов.

Таблица 1

Пользование различными видами транспорта нижегородской молодежью

Вид транспорта

Доля пассажиров, %

Автобусы (городские маршруты)

71,9%

Метро

13,3%

Трамвай

11,8%

Троллейбусы

7,6%

Автобусы (пригородные маршруты)

3,9%

Таким образом, мы можем увидеть, что основным транспортом для нижегородской молодежи служат именно автобусы, поскольку имеют больший охват города.

В ходе анкетного опроса, нельзя было обойти вниманием вопрос об отношении к изменениям, которые претерпела транспортная развязка города. Изменения в сетке городских маршрутов были респондентами восприняты негативно, лишь 29% молодых людей поддержали подобные изменения. В целом положительно были оценены прибавления маршрутных такси, в частности закупка новых автобусов - 45,3%, а 23,6% отнеслись нейтрально к изменениям. Новая система оплаты была воспринята неоднозначно, в то время как 41,4% респондентов ею недовольны, 35% выразили своё одобрение.

Среди опрошенных респондентов, лишь 1/5 (18,1) удовлетворены существующей транспортной системой, в свою очередь 45,3% отметили свое недовольство.

Таким образом, из полученных данных мы можем сделать вывод, что существующая транспортная система оценивается молодежью отрицательно. Нововведения, произошедшие, в транспортной системе города оцениваются неоднозначно, так закупка новых автобусов и введение новых транспортных маршрутов были восприняты позитивно респондентами, также, как и новая система оплаты проезда в транспорте, которая стала более гибкой. Однако, повышение стоимости проезда и отмена некоторых негативно были оценены респондентами, так как на замену некоторых старых маршрутов не были предоставлены новые, а повышение стоимости проезда остро отражается на неработающих студентах.

Можем подвести итог, сказав о том, что большое значение для молодежи Нижнего Новгорода имеет автобусное сообщение в системе городского транспорта и любые изменения оказывают существенное влияние на эту группу. Организация мониторинга в сфере инфраструктуры, в частности транспортных перевозок, мог бы позволить получить предварительные данные о потребностях различных групп населения, их отношении к возможным изменениям и снизить их негативный эффект.

Источники и литература

- 1) 1. Горев А.Э. Развитие городских транспортных систем крупных городов // Транспорт Российской Федерации. Журнал о науке, практике, экономике. 2016. №6 (67). URL: <http://cyberleninka.ru/article/n/razvitie-gorodskih-transportnyh-sistem-krupnyh-gorodov> (дата обращения: 02.02.2018).