

начиная с XX века и по настоящее время. Например, в начале XX века был сделан ряд попыток по созданию теории подвижности населения, в которой указывалось, что «процент роста подвижности всегда выше процента роста населения, или что рост общего числа пассажиров пропорционален квадрату роста населения». Однако, как показала практика, эта теория оказалась неверной [1].

В таблице 1 приведена краткая характеристика теорий и методов по определению подвижности населения в начале XX века [1, 2].

Таблица 1 – Краткая характеристика теорий и методов определения подвижности населения в городах в начале XX века

Наименование теории, метода	Краткая характеристика	Недостатки
Статистическая теория	Статистический учет пассажиропотока (подвижность населения – это интенсивность использования транспорта)	Не учитываются факторы, оказывающие влияние на рост или снижение подвижности населения
Экстраполирование наблюдений за ростом подвижности населения	Выполнение расчетов на основе статистических экстраполяций	Не в полном объеме учитываются социально-экономические факторы, что приводит к ошибочным результатам
Прямая аналогия	Использование прямых аналогий с западно-европейскими и американскими городами	Не учитываются различия социально-экономических условий в городах
Подсчет количества поездок по социальным категориям	Распределение населения по социальным категориям (рабочие, служащие, учащиеся и т. д.)	При определении общего количества поездок используются интуитивные предположения о их наличии

Анализ таблицы 1 показал, что первые попытки разработки и учета показателя «Подвижность населения» имели ряд серьезных недостатков, которые приводили к ошибочным результатам, так как в основном опирались на интуицию исследователя и не учитывали в полном объеме различные факторы. Однако благодаря данным методам были выявлены различные факторы, оказывающие влияние на уровень подвижности населения, среди которых экономические, социокультурные, а также возрастной состав и др., что позволило в дальнейшем наметить перспективы развития транспортных систем городов и их пригородных зон.

Список литературы

- 1 Зильберталь, А. Х. Проблемы городского пассажирского транспорта / А. Х. Зильберталь. – М.–Л. : Гострансиздат, 1937. – 277 с.
- 2 Петров, В. К. Городской транспорт / В. К. Петров, В. Г. Сосянц. – М.–Л. : Наркомхоз РСФСР, 1939. – 292 с.

УДК [656.025.2:325.1]”19”

СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ МЕТОДИК ПО ОПРЕДЕЛЕНИЮ ПОДВИЖНОСТИ НАСЕЛЕНИЯ ГОРОДОВ И ИХ ПРИГОРОДНЫХ ЗОН В СЕРЕДИНЕ XX ВЕКА

Т. А. ВЛАСЮК

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Уровень транспортного обслуживания населения городов и их пригородных зон во многом зависит от подвижности населения, что выражается числом передвижений в год на одного жителя и является одной из важнейших социальных характеристик образа жизни городского населения. При этом, чем больше численность населения города, тем больше в нем возможностей для удовлетворения культурно-бытовых потребностей человека, а следовательно, и больше подвижность его жителей. В связи с этим разработке методик по определению данного показателя для различных видов транспорта придается большое значение, начиная с XX века и по настоящее время. Следует отметить, что представленные в исследованиях во второй половине XX века характеристики показателя «Подвижность населения» актуальны и в XXI веке.

Сравнительный анализ некоторых методик по определению подвижности населения в середине XX в., проживающего как в городах, так и их пригородных зонах, приведен в таблице 1 [1, 3, 5, 6].

Таблица 1 – Сравнительный анализ методик по определению подвижности населения

Автор методики	Краткая характеристика	Недостатки
Давидович В. Г.	Аналитический расчетный способ определения подвижности населения в городах, исходя из передвижений и поездок в сутки с трудовыми и культурно-бытовыми целями по каждой группе трудящихся с учетом режима труда и отдыха в году (количество рабочих дней в неделе, дни отпуска, отдыха и т. д.)	Учет влияния большого числа меняющихся факторов, что затрудняет использование методики
Черепанов В. А.	Анкетное и талонное обследования передвижений населения города для определения годового объема пассажиропотоков как суммы перевозок постоянного городского населения, пригородных, дальних и местных пассажиров	Возникновение погрешностей из-за неполного соответствия результатов талонного и анкетного опросов реальным значениям
Самойлов Д. С.	Функциональное зонирование территории города в пределах пешеходной доступности, исходя из структуры общегородских магистралей с последующим отдельным суммированием уличного и внеуличного транспорта и составлением сводных пассажиропотоков на основе принципа наименьших затрат	Необходимость постоянного определения коэффициентов неравномерности перевозок, зависящего от количества населения и его состава, а также посещаемости культурно-бытовых объектов
Молодых И. А.	Построение транспортных систем для пассажирских пригородно-городских сообщений крупных городов	Необходимость разработки интегральных показателей работы пассажирского транспорта с учетом системы организации скоростных сообщений

Помимо вышеизложенного следует отметить комплексные исследования маятниковых трудовых миграций и их связи с развитием систем расселения, которые широко представлены в период с 1973 по 1976 г. в научных трудах Курмана М. В., Ванды Л. Э., Гольца Г. А., Голована К. А. и Романенковой Г. М., разработавших методики по количественной и качественной оценке трудовых ресурсов, а также пространственной мобильности населения [2, 4].

Таким образом, сравнение методик показало, что изменение условий жизни населения как в городах, так и их пригородных зонах вызывают необходимость уточнения и конкретизации представления об уровне и качестве их транспортного обслуживания.

Список литературы

- 1 Гольц, Г. А. Анализ и классификация распределений трудовых передвижений населения по дальности в городах и пригородных зонах / Г. А. Гольц // Тр. Ин-та комплексных трансп. проблем. – 1968. – Вып. 9.
- 2 Гольц, Г. А. Транспорт и расселение / Г. А. Гольц. – М.: Наука, 1981. – 248 с.
- 3 Давидович, В. Г. Планировка городов и районов / В. Г. Давидович. – М.: Стройиздат, 1964. – 326 с.
- 4 Курман, М. В. Актуальные проблемы демографии / М. В. Курман. – М.: Статистика, 1976. – 220 с.
- 5 Самойлов, Д. С. Городской транспорт / Д. С. Самойлов. – М.: Стройиздат, 1983. – 384 с.
- 6 Черепанов, В. А. Транспорт и градостроительство / В. А. Черепанов. – М.: Стройиздат, 1964. – 392 с.

УДК 656.2.08.002.52 (470)

ОСОБЕННОСТИ ПРИМЕНЕНИЯ ТУРНИКЕТОВ ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПАССАЖИРОВ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ВОКЗАЛАХ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Т. А. ВЛАСЮК, Л. А. ГОНЧАРОВА

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Для обеспечения безопасности пассажиров на железнодорожных вокзалах Российской Федерации как основного элемента инфраструктуры железнодорожного транспорта применяют различные меры, в том числе технологические, например, устройство турникетов, позволяющих не только рассредоточить, но и управлять пассажиропотоками. Особенно это актуально при входе на пассажирскую платформу, являющейся местом повышенной опасности, где возможно столпотворение пассажиров при посадке в поезда. В связи с этим целесообразно применение распашных турникетов, обеспечивающих равномерный проход к вагонам, а также раздвижных турникетов, устанавливаемых на входах для регулирования пассажиропотока в час пик (таблица 1).