



СВОИ

Отношение жителей города к Генеральному плану Перми

(сентябрь 2012 г.)

**Социологическое Ведомство
Оперативных Исследований**

Пермь, Орджоникидзе, 57, офис 420-421, тел./факс (342) 237-58-04
Сайт: <http://svoi.org>, e-mail: noda@mail.ru

Оглавление

Основные выводы	4
Глава I. Социально-демографические характеристики опрошенных.....	10
Глава II. Восприятие Генерального плана города Перми	12
2.1. Отношение к Генеральному плану Перми.....	12
2.2. Роль Генерального плана Перми в решении проблем города	14
Глава III. Восприятие городской среды Перми	17
3.1. Подходящий для Перми принцип застройки	17
3.2. Представление об оптимальной высотности зданий	20
Глава IV. Представление о комфортной городской среде	24
4.1. Предпочтительное место для проживания	24
4.2. Предпочтительный микрорайон для проживания.....	27
4.3. Представление о комфортном жилье.....	31
4.3.1. Оптимальные характеристики жилого дома.....	33
4.3.2. Предпочтительный этаж для проживания	36
4.3.3. Отношение к многоэтажному жилищному строительству	39
4.4. Потребность в объектах инфраструктуры	41
Глава V. Значимые направления развития инфраструктуры города	48
5.1. Развитие транспортной инфраструктуры города	48
5.1.1. Наличие автомобиля	48
5.1.2. Проблемы при перемещении на автомобиле	51
5.1.3. Готовность к отказу от использования личного автомобиля в черте города	55
5.1.4. Отношение к ограничению движения личного автотранспорта в центре города.....	59

5.2. Отношение к платным парковкам в центре города	64
5.3. Представления о месте расположения нового коммунального моста	68
Глава VI. Отношение к дополнительному налоговому платежу.....	73
6.1. Готовность осуществлять дополнительный налоговый платеж	73
6.2. Мотивы нежелания осуществлять дополнительный налоговый платеж	76
6.3. Приемлемый размер дополнительного налогового платежа	78
Глава VII Представления жителей города о позитивных и негативных характеристиках Перми.	81
7.1. Позитивные характеристики Перми.....	81
7.2. Негативные характеристики Перми.	83

Основные выводы

Восприятие Генерального плана города Перми

В целом по результатам исследования негативное отношение пермяков к новому Генеральному плану города несколько преобладает над позитивным. Неодобрение в большей степени распространено среди жителей Орджоникидзевского, Дзержинского районов города, а также представителей высокодоходных групп населения.

По мнению горожан, Генплан Перми в первую очередь должен помочь *решить проблемы ветхого жилья*, это отметили почти три четверти опрошенных. Особенно на решение данной проблемы надеются жители Кировского района. Такие проблемы как благоустройство города, уменьшение пробок, строительство дополнительных социальных объектов назвали около половины опрошенных пермяков. Улучшения *благоустройства* ожидают в большей степени жители Ленинского и Орджоникидзевского районов, на *уменьшение пробок* рассчитывают, прежде всего, проживающие в Кировском и Мотовилихинском районах Перми, *строительство дополнительных социальных объектов* более значимо для жителей Индустриального и Орджоникидзевского районов города.

Восприятие городской среды Перми

Среди принципов застройки Перми, в оценках горожан, преобладающей является ориентация на застройку, реконструкцию объектов *внутри существующих границ города*. На сохранение существующих границ настроены наиболее консервативные слои общества: женщины, лица пенсионного и предпенсионного возраста, с низким уровнем доходов. Также этого мнения придерживаются жители Кировского и Ленинского районов.

Принцип расширения границ города поддерживается несколько реже, чаще среди жителей со средним уровнем образования и доходов, молодежи, жителей Дзержинского и Индустриального районов. *Сужение же границ города* наиболее актуальным кажется жителям Ленинского района.

Вопрос высотности зданий в различных районах города – наиболее острый вопрос в обсуждении Генплана города. Самым распространенным мнением среди жителей является то, что *город должен быть разнообразным* в плане высотности домов.

Две пятых жителей города присоединились к мнению экспертов, основывающих свое позицию на принципе экономической целесообразности, что городу необходима либо *исключительно высотная застройка*, либо *преимущественно высотная застройка* (11,7%). Наиболее часто так отвечали жители Дзержинского района. Малоэтажное строительство поддержали около четверти опрошенных жителей города.

Представление о комфортной городской среде

Для большинства опрошенных пермяков более комфортно проживать в городе, нежели за его пределами. Доказательством этого служит тот факт, что более 80% респондентов предпочли бы жить в черте города, причем чаще всего в спальных или окраинных районах.

При этом, рассуждая о выборе микрорайона, респонденты называли территории, расположенные на левом берегу более чем в два раза чаще, нежели на правом. К территориям, наиболее благоприятным для проживания опрошенные жители отнесли центр города, а также микрорайоны Парковый, Кирова, Садовый, Балатово и Акулова (их назвали от 7% до 14,9% респондентов).

Комфортное жилье для значительной части опрошенных горожан ассоциируется, прежде всего, с домами коттеджного типа: почти половина респондентов считает их наиболее благоприятными для проживания, тогда как многоэтажные и 4-6 этажные дома выбрали бы для себя вдвое меньше опрошенных горожан. При этом независимо от предпочитаемого типа жилого дома, большинство респондентов хотели бы жить на 3-4 этажах – именно эти этажи опрошенные пермяки считают наиболее удобными, комфортными и безопасными.

На данный момент особенно высока потребность жителей города в таких объектах инфраструктуры как детские сады и новые детские площадки. Кроме того респонденты свидетельствуют о нехватке в районе своего проживания парков, скверов, кинотеатров, больниц и школ. При этом практически нет необходимости в строительстве дополнительных остановок общественного транспорта и объектов торговли.

Развитие транспортной инфраструктуры города

Для определения основных направлений решения вопросов транспортной инфраструктуры города, необходимо в первую очередь учесть различия интересов и позиций горожан, имеющих автомобили и не являющихся автовладельцами.

По результатам опроса почти 45,5% пермских семей имеет автомобиль, а в 7% случаев в семье имеется несколько автомобилей. Владельцами автомобилей преимущественно являются лица в возрасте 31 - 45 лет, имеющие высокий уровень образования и высокий уровень дохода. Отметим, что наличие личного автотранспорта распространено в большей степени среди жителей районов города, основная территория которых составляет центральную часть города: Ленинского, Дзержинского и Свердловского. При этом доля владельцев личного автотранспорта в отдаленном Кировском районе минимальна.

Основными проблемами, с которыми сталкиваются автомобилисты при передвижении по центру города на личном автотранспорте, являются пробки и нехватка мест для парковки. Пробки чаще всего отмечаются жителями Индустриального, Свердловского и Мотовилихинского районов. Отсутствие парковок фиксируют чаще опрошенные автовладельцы, проживающие в Кировском, Ленинском и Дзержинском районах. Проблема безопасности движения, несоблюдения правил безопасности дорожного движения максимально проявляется в Кировском районе. Проблему плохого дорожного соединения между микрорайонами чаще отмечают респонденты, проживающие в Орджоникидзевском районе Перми.

Две трети владельцев личного автотранспорта не готовы отказываться от автомобиля в пользу городского общественного транспорта. С большей вероятностью на это могут

пойти женщины, нежели мужчины, представители старших возрастных групп, чем молодежь. Каждый восьмой из опрошенных пермских автовладельцев готов пойти на это при условии, что общественный транспорт станет более комфортным. Это характерно преимущественно для жителей Орджоникидзевского и Мотовилихинского районов. Каждый девятый сможет отказаться от личного автотранспорта в городе, если общественного транспорта станет больше. Такая позиция в основном распространена среди жителей Ленинского района. Для жителей Ленинского и Дзержинского районов стимулом к отказу использования личного автотранспорта в центре города является более удобная схема транспортных маршрутов. Нежелание отказываться от личного автотранспорта в пользу городского общественного транспорта демонстрируют в большей степени жители Кировского (93,3%) и Дзержинского (75,5%) районов города.

Отметим также, что снижение стоимости проезда в общественном транспорте не будет для автовладельцев значимым стимулом для того чтобы пользоваться в центральной части города общественным транспортом.

Идею ограничения движения личного автотранспорта в центре города поддерживают треть опрошенных пермяков. Также около трети респондентов считают, что движение автомобилей в центре необходимо ограничить частично, лишь в определенных местах. Ограничения одобряют преимущественно женщины, лица более старшего возраста, имеющие низкий уровень образования, представители низкодоходных групп населения, не имеющие автомобиля в семье.

Против ограничения выступают четверть опрошенных жителей города. В большей степени это характерно для мужчин, молодежи, имеющих высокий уровень образования и высокий уровень дохода, автовладельцев. В территориальном разрезе максимального значения доля респондентов, поддерживающих ограничения зафиксирована среди жителей Свердловского и Индустриального районов города. Не одобряют идею ввода ограничений большей частью жители Кировского, Ленинского и Дзержинского районов Перми.

Мнение опрошенных горожан в отношении платных парковок в центре Перми неоднозначно. Треть из них, считают, что количество парковок менять не нужно. Четверть респондентов отмечают, что парковок недостаточно и необходима организация дополнительных платных парковок. За сокращение парковок в центре города выступают 18% опрошенных пермяков. Идею полного запрета парковок одобряют 13,3% респондентов.

Мнение о недостаточном количестве парковок в центре города в большей степени распространено среди жителей Ленинского района, автовладельцев. На частичное сокращение парковок ориентированы преимущественно жители Дзержинского и Свердловского районов Перми. Запрет парковок в центре города поддерживают большей частью лица, проживающие в Индустриальном и Кировском районах Перми, не имеющие в семье автомобиля.

При выборе подходящего места для нового моста большинство опрошенных одобряют территорию от улицы Крупской до Курьи. Место для нового моста от кольца на Перми II выбирают преимущественно жители Индустриального, Кировского и Дзержинского районов Перми. Территорию в непосредственной близости к нынешнему мосту подходящей считают большей частью жители Свердловского района. Место от Перми I до Курьи одобряют в основном респонденты, проживающие в Ленинском районе. Территорию от улицы Крупской до Курьи выбирают более половины жителей Мотовилихинского и Орджоникидзевского районов города. Восьмая часть респондентов не считают строительство нового моста необходимым. Такая позиция в большей мере распространена среди жителей Кировского и Индустриального районов Перми.

Отношение к дополнительному налоговому платежу

Готовность осуществлять дополнительный налог в той или иной мере выразили около четверти пермяков. В основном это молодые жители города с высшим образованием, с высоким уровнем дохода, имеющие автомобиль.

Основной причиной отказа вносить дополнительный налог является *отсутствие денежных средств*. Называлась также причина, связанная не с отсутствием денежных средств, а с *недоверием государству*: «неизвестно куда уйдут эти деньги»

Большинство респондентов, готовых вносить дополнительный налоговый платеж, называют сумму **менее 100 рублей** в месяц. Платить по **100 рублей** в качестве дополнительного налогового платежа готова четверть опрошенных, тогда как суммы **от 150 до 400 рублей** и **от 500 рублей и более** называли по одной пятой от числа респондентов, согласных с внесением дополнительного платежа.

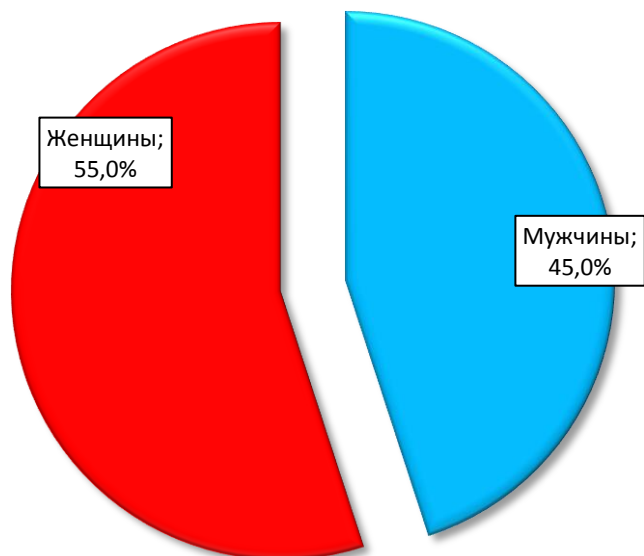
Представления жителей города о позитивных и негативных характеристиках Перми.

Наиболее значимыми позитивные характеристики города Перми по мнению опрошенных горожан связаны в первую очередь с природными и культурными объектами: озеленение в городе, городские театры и концертные залы, городские парки, аллеи и скверы, окружающая природа, городские памятники и скульптуры, городские музеи, фестивали и массовые городские мероприятия, городская архитектура.

К негативным характеристикам города преимущественно грязь и мусор в городе, дороги, а также современные городские памятники и скульптуры, проявления современного искусства. Кроме этого среди значимых негативных особенностей города отмечаются пробки на дорогах, большое количество машин, алкоголизм и распитие алкоголя на улице, недостаточное количество детских площадок.

Глава I. Социально-демографические характеристики опрошенных

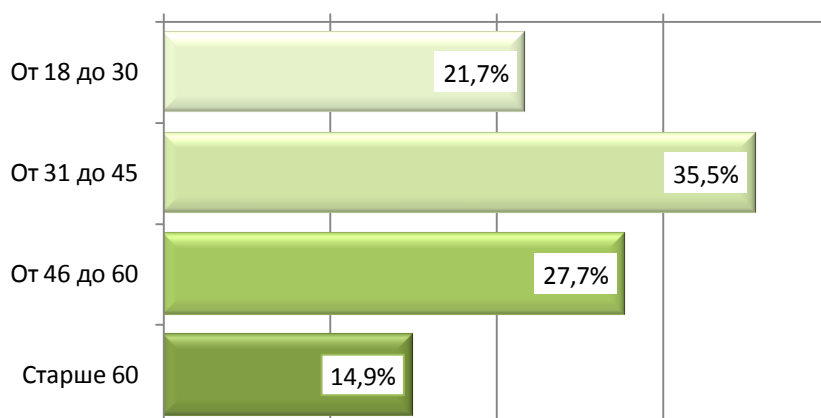
Диаг. 1.1. Гендерное распределение



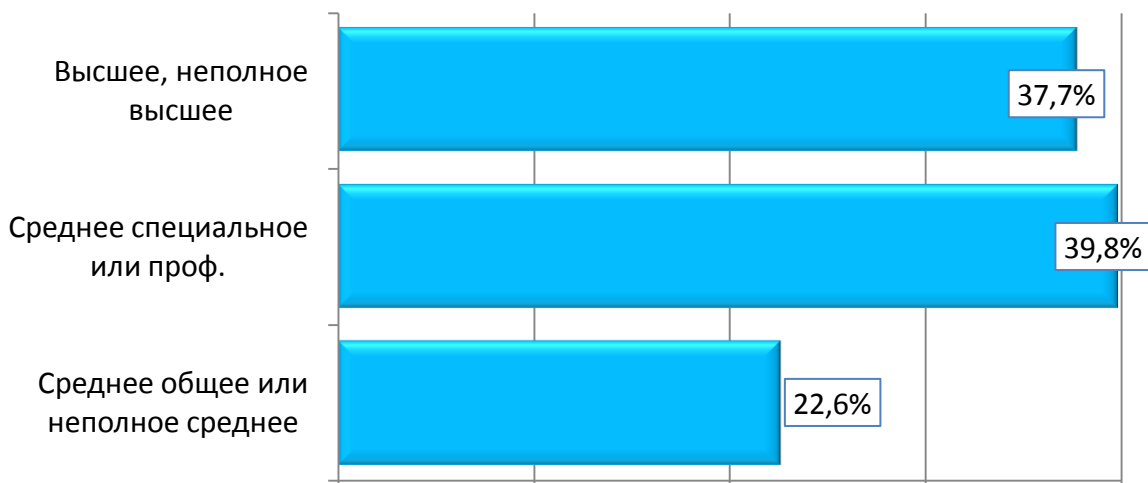
Диаг. 1.2 Распределение по районам



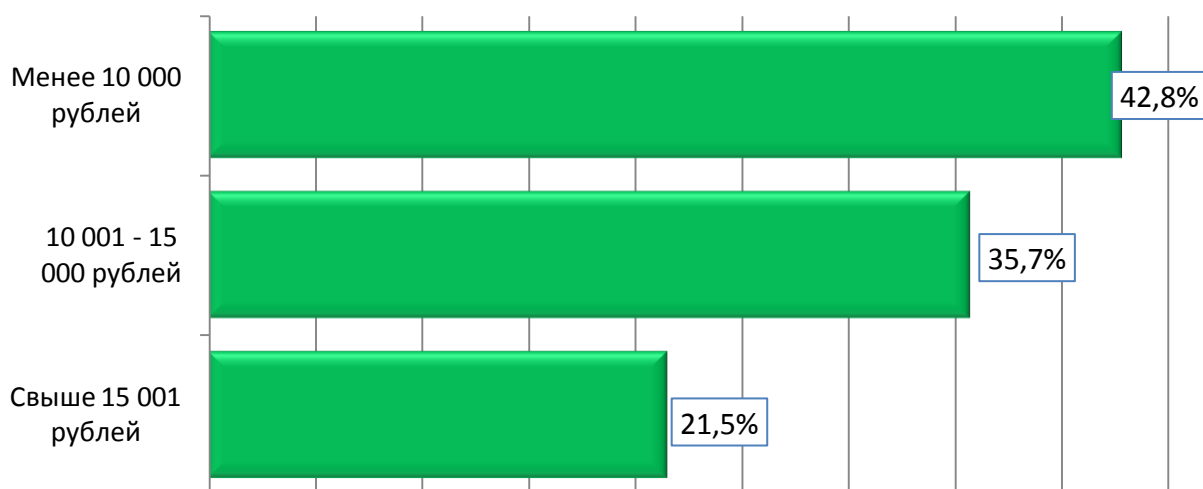
Диаг. 1.3. Общее возрастное распределение опрошенных



Диаг. 1.4. Уровень образования опрошенных



Диаг. 1.5. Уровень дохода опрошенных

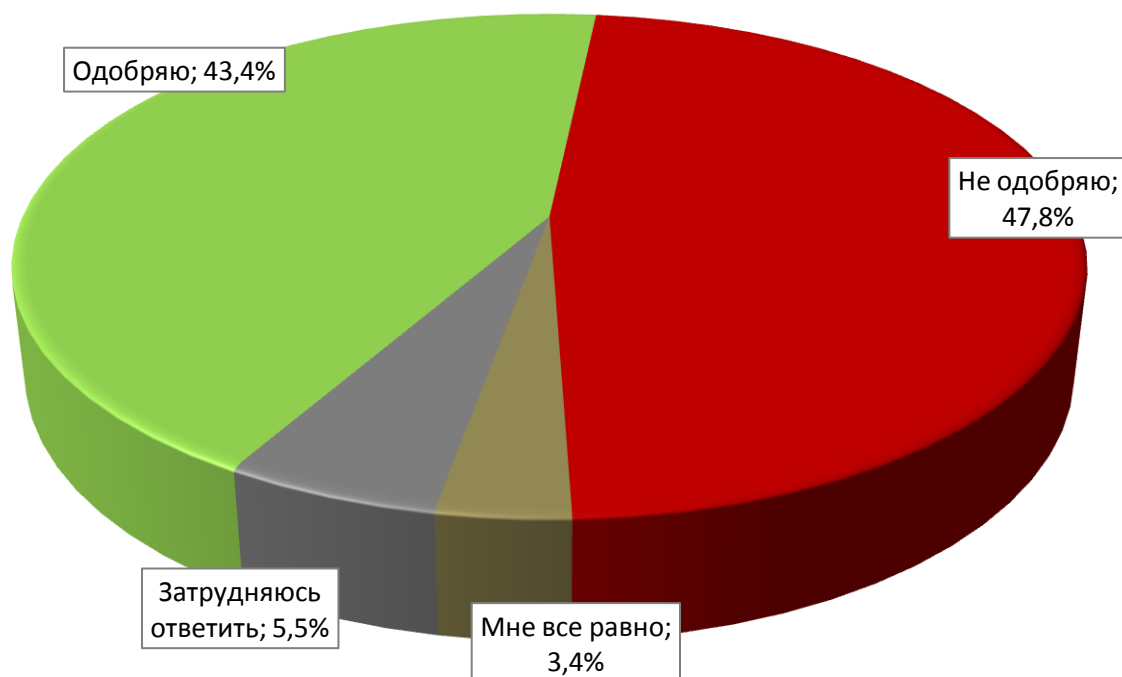


Средний возраст опрошенных – 43 года. Почти в равной доле ответили на вопросы, касающиеся нового Генерального плана Перми, граждане с высшим образованием и со средним специальным (более трети). Совокупный семейный доход большинства опрошенных не превышает 15 тысяч рублей (78,5%).

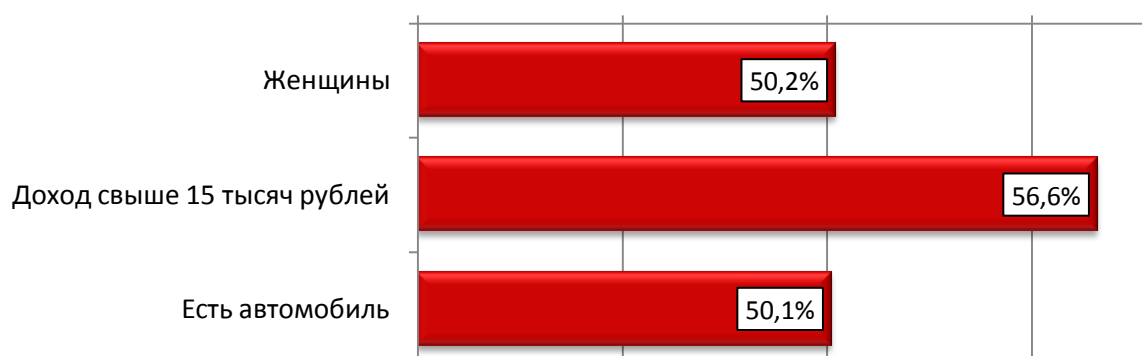
Глава II. Восприятие Генерального плана города Перми

2.1. Отношение к Генеральному плану Перми

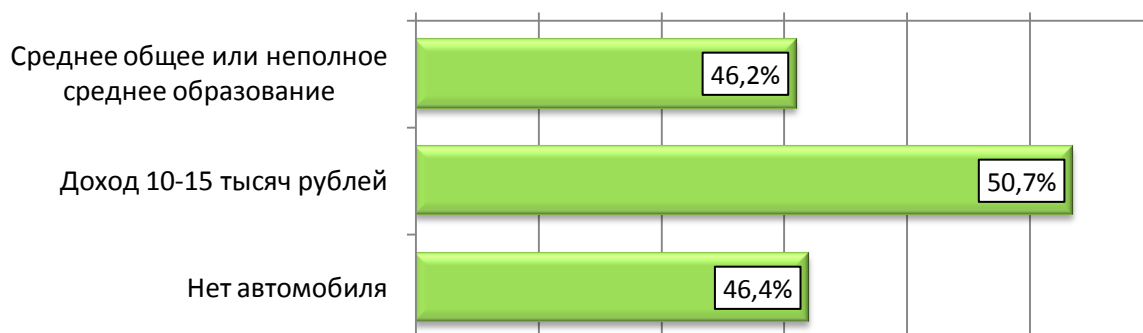
Диagr. 2.1.1. Вы лично одобряете или не одобряете Генеральный план города Перми?



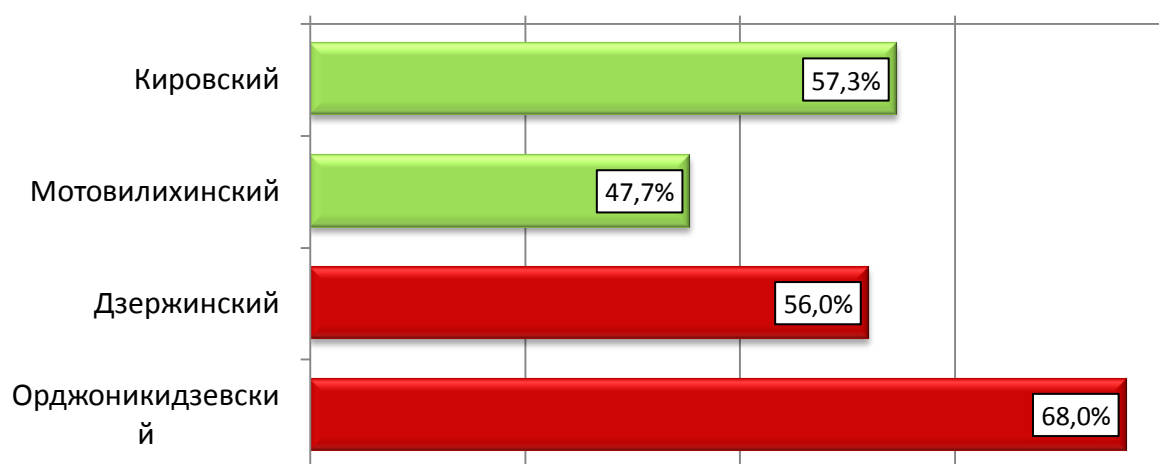
Диagr. 2.1.2. Неодобрение Генплана, доля в группе



Диаг. 2.1.3. Одобрение Генплана, доля в группе



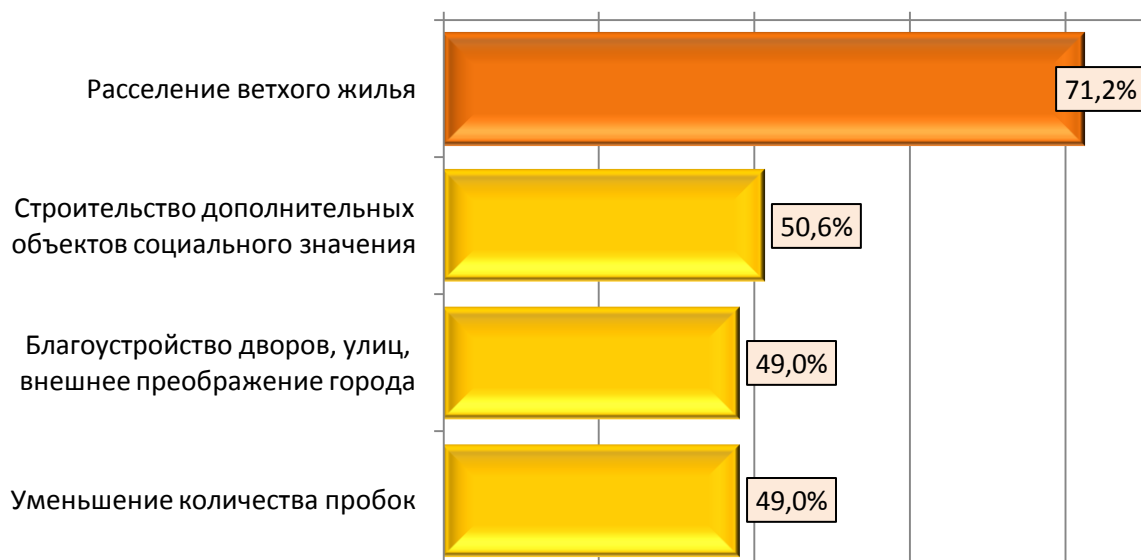
Диаг. 2.1.4. Отношение к Генплану в территориальном разрезе, доля в группе



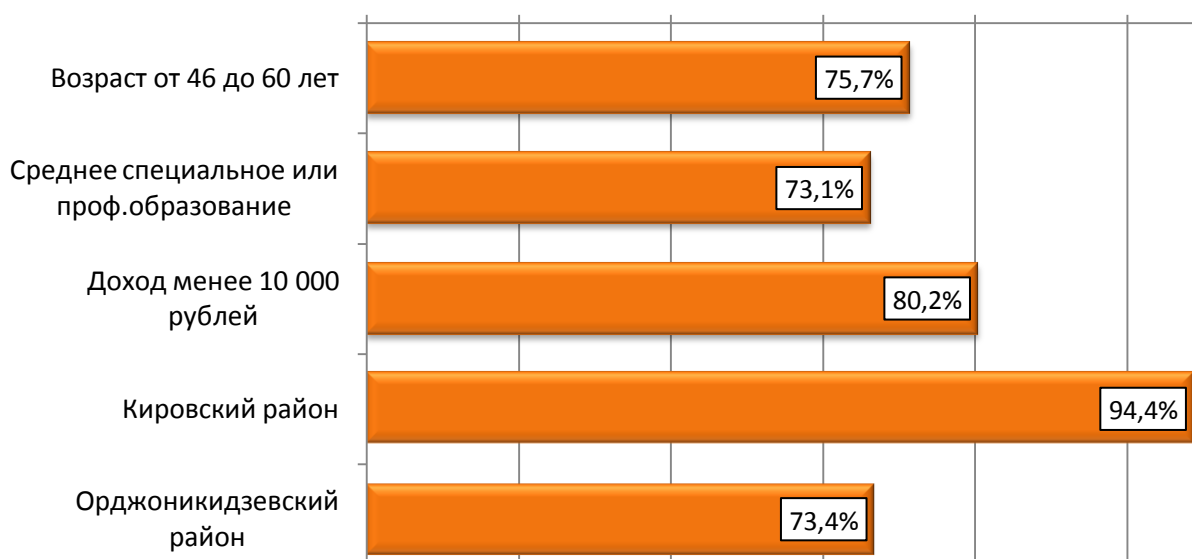
Негативное отношение к новому Генеральному плану города несколько превышает позитивное. Наибольшее неодобрение выразили жители Орджоникидзевского, Дзержинского районов города, а также представители высокодоходных групп и владельцы автомобилей.

2.2. Роль Генерального плана Перми в решении проблем города

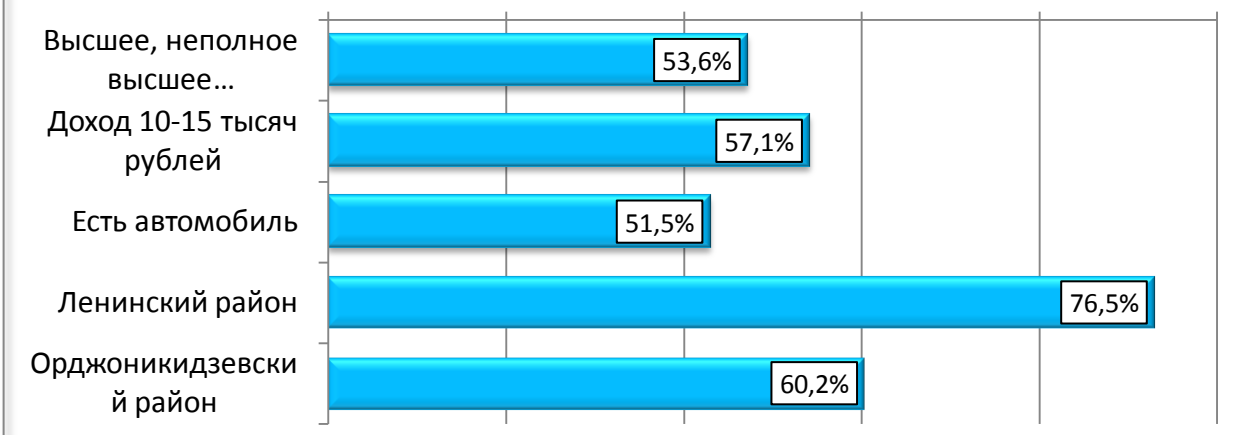
Диэг. 2.2.1. Какие проблемы, по Вашему мнению, должны быть решены с помощью Генерального плана Перми в первую очередь?



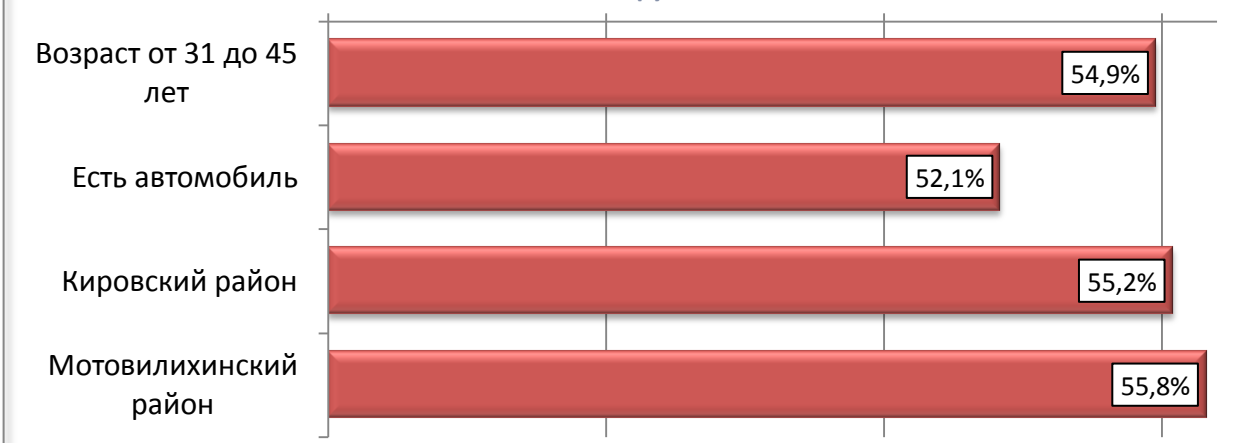
Диэг. 2.2.2. Расселение ветхого жилья, доля в группе



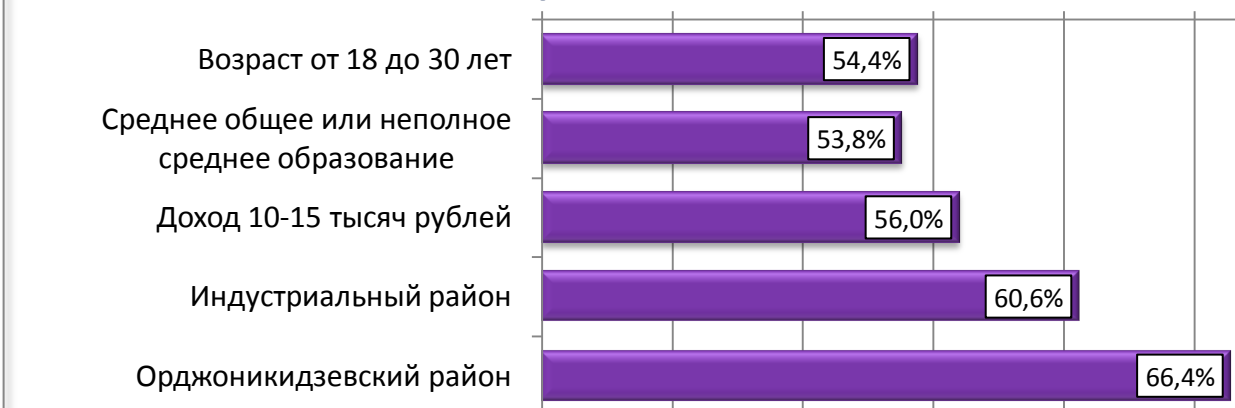
Диаг. 2.2.3. Благоустройство, внешнее преобразование города, доля в группе



Диаг. 2.2.4. Уменьшение количества пробок, доля в группе



Диаг. 2.2.5. Строительство дополнительных объектов социального значения, доля в группе



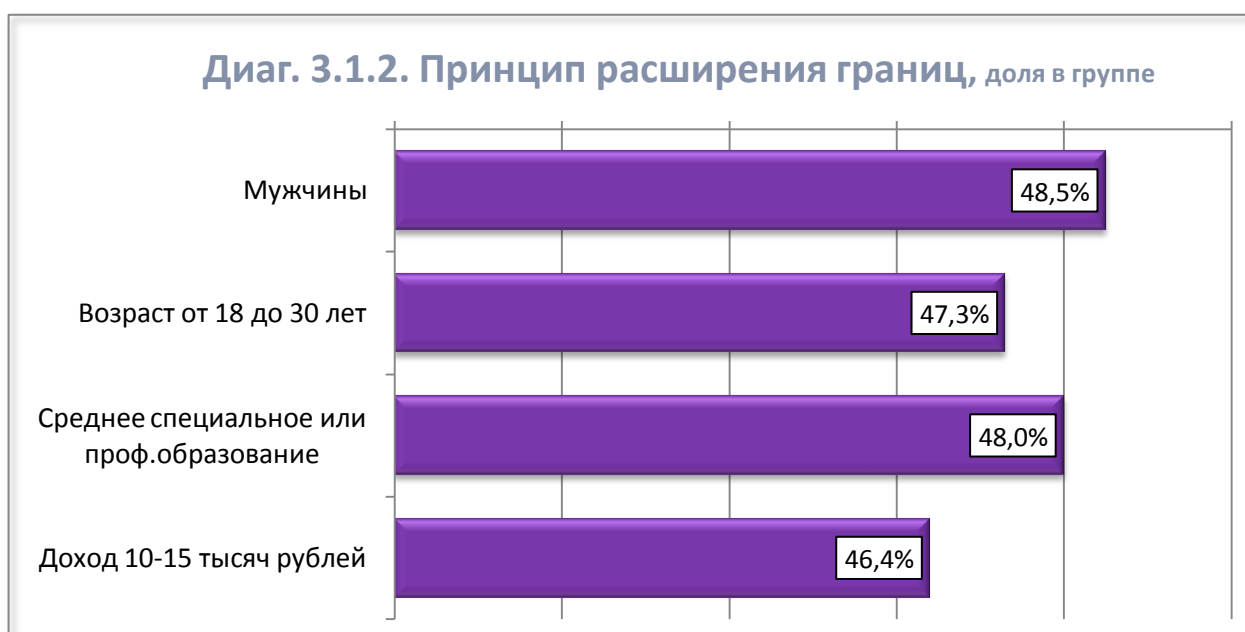
По мнению большинства опрошенных жителей города, Генплан Перми должен помочь *решить проблемы ветхого жилья*. Больше всего на это надеются жители Кировского района (94,4%), которые в большей степени, чем жители других районов, одобрили Генплан (см. диаг. 2.1.4). Предлагая проблемы города, не входящие в список предложенных, чаще всего горожане отвечали «дать жилье молодым», что тоже относится к проблемам с жилищной площадью для населения.

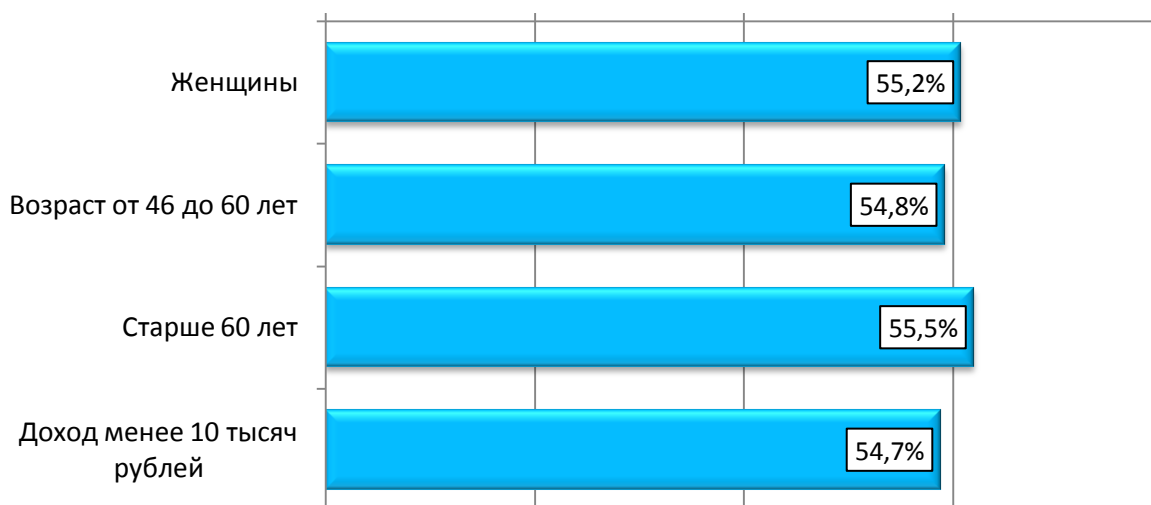
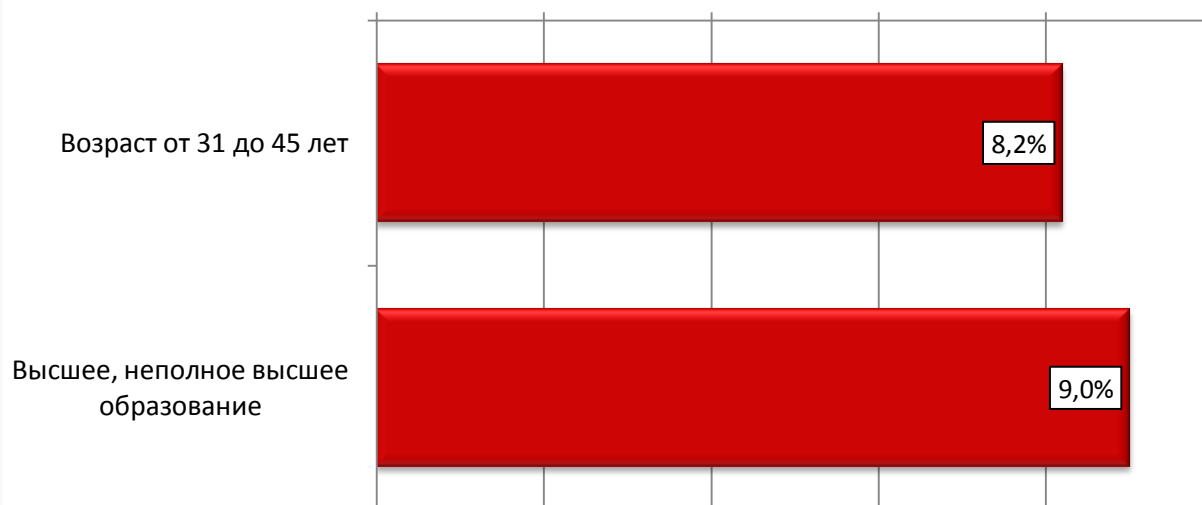
Остальные три перечисленные проблемы города назвали около половины опрошенных пермяков. Больше всего хотят увидеть город *более благоустроенным и преобразенным* жители Ленинского и Орджоникидзевского районов, а также представители «среднего класса» общества. *На уменьшение пробок* рассчитывают больше жители Кировского и Мотовилихинского районов и, конечно, автомобилисты. *Строительство дополнительных социальных объектов* более значимо для жителей Индустриального и Орджоникидзевского районов.

Кроме того, дополнительно сами пермяки называли такие проблемы, которые бы помог решить Генплан, как строительство дорог, площадок для выгула собак, подземных парковок, запрет точечной застройки.

Глава III. Восприятие городской среды Перми

3.1. Подходящий для Перми принцип застройки



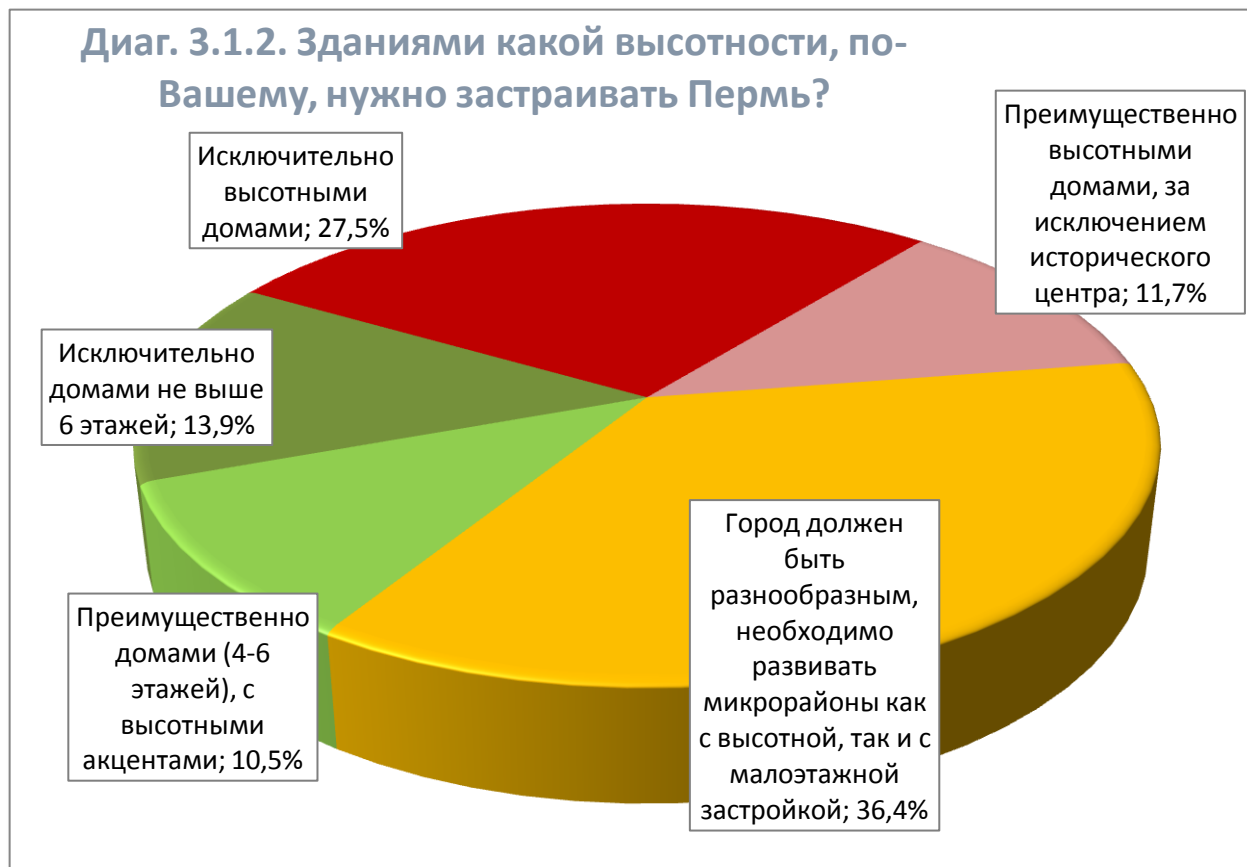
Диаг. 3.1.3. Принцип сохранения границ, доля в группе

Диаг. 3.1.4. Принцип сужения границ, доля в группе


Половина пермяков считает, что необходимо вести застройку, реконструкцию объектов *внутри существующих границ города*. На сохранение существующих границ настроены наиболее консервативные слои общества: женщины, лица пенсионного и предпенсионного возраста, с низким уровнем доходов. Также этого мнения придерживаются жители Кировского и Ленинского районов.

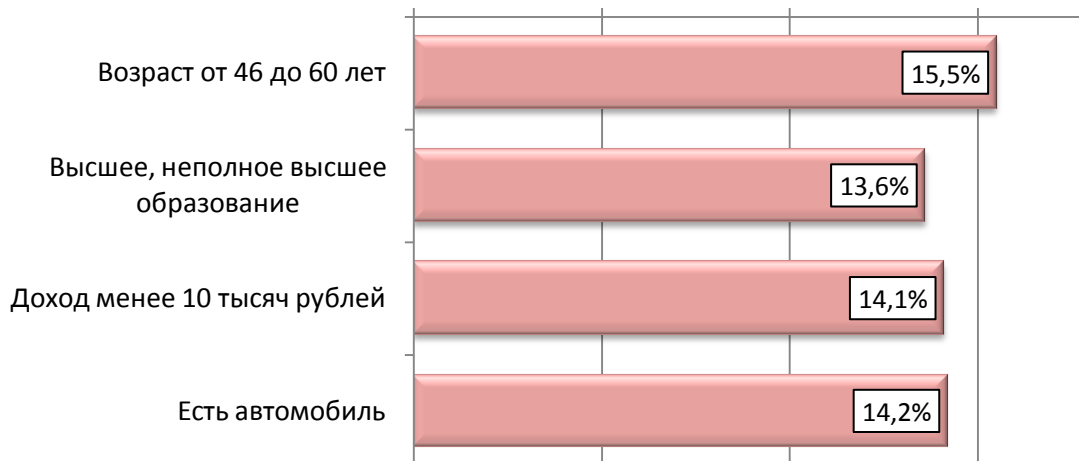


О принципе расширения границ города говорили несколько меньше. И это чаще жители со средним уровнем образования и доходов, молодежь, жители Дзержинского и Индустриального районов. *Сужение же границ города* наиболее актуальным кажется жителям Ленинского района.

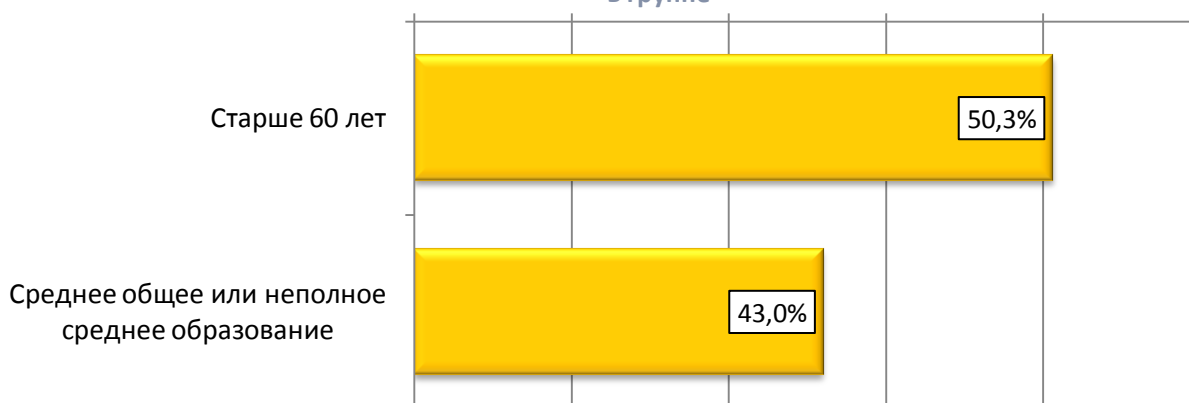
3.2. Представление об оптимальной высотности зданий



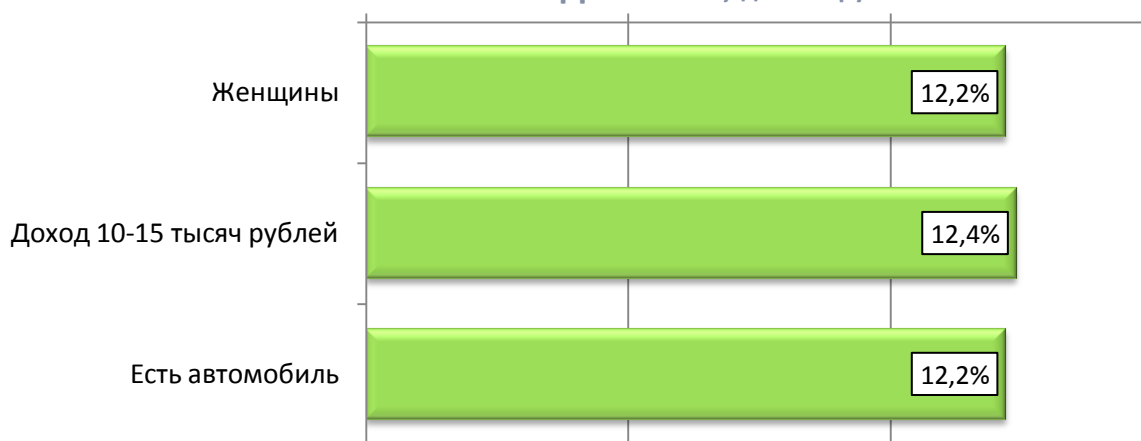
**Диаг. 3.2.3. Застройка преимущественно
высотными домами , доля в группе**



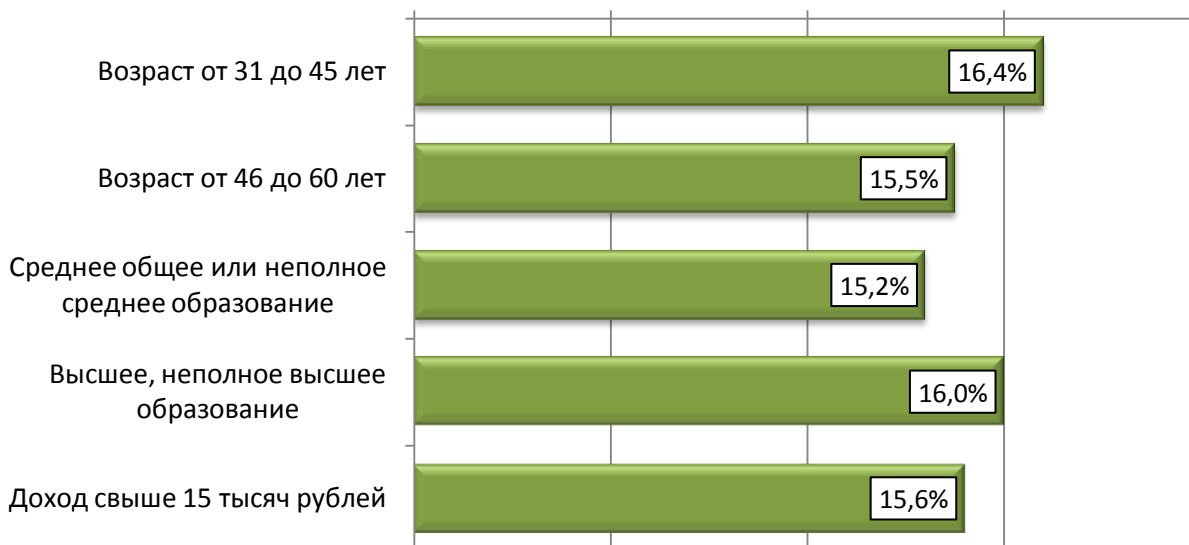
**Диаг. 3.2.4. Город должен быть разнообразным, доля
в группе**



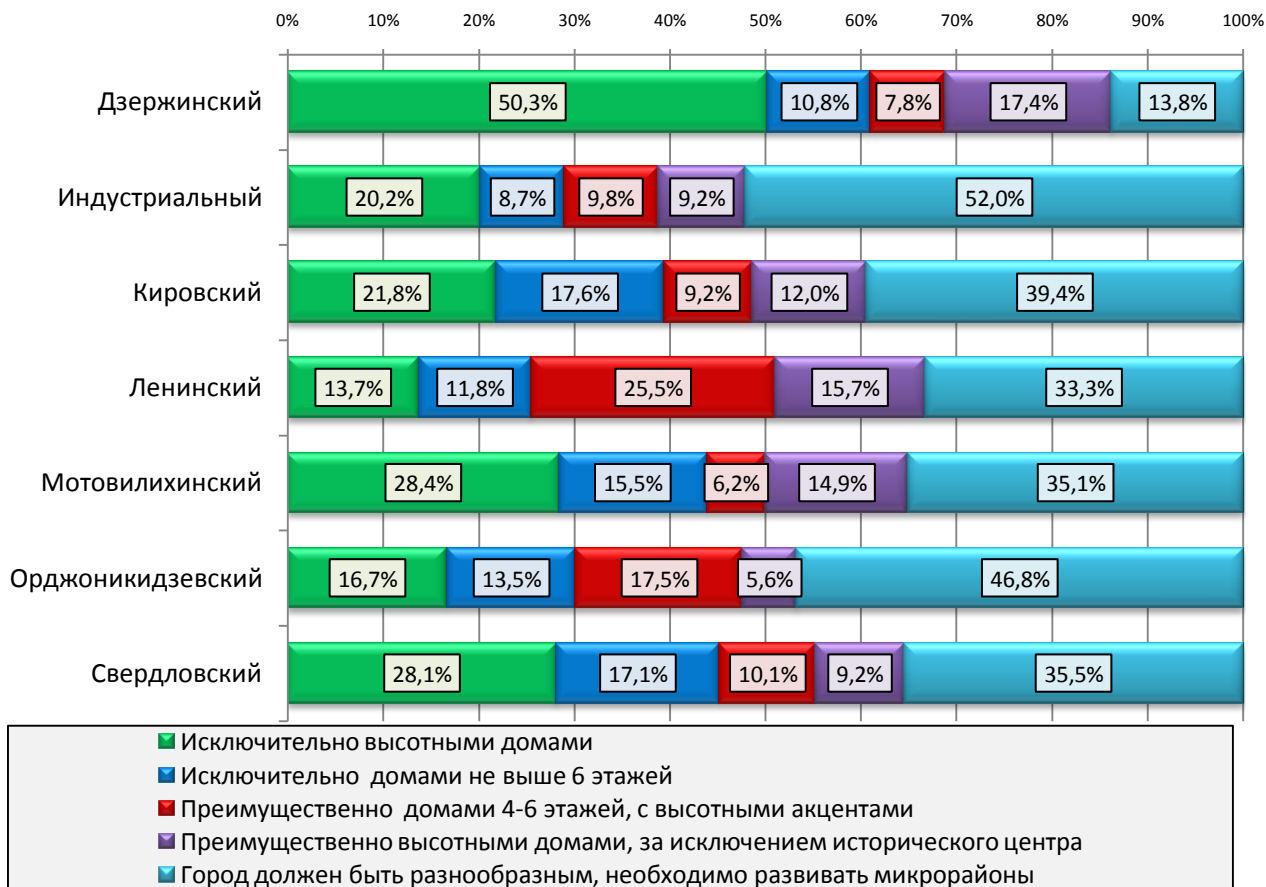
**Диаг. 3.2.5. Застройка преимущественно
малоэтажными домами , доля в группе**



Диаг. 3.2.6. Застройка исключительно малоэтажными домами, доля в группе



Диаг. 3.2.7. Подходящий для Перми принцип застройки, в территориальном разрезе



Вопрос высотности зданий в различных районах города – наиболее острый вопрос в обсуждении Генплана города. Самым распространенным мнением среди жителей (36,7%) является то, что *город должен быть разнообразным* в плане высотности домов.

Две пятых жителей города (39,2%) примкнули к оценкам экспертов, основывающих свое мнение на принципе экономической целесообразности, что городу необходима либо *исключительно высотная застройка* (27,5%), либо *преимущественно высотная застройка* (11,7%). Наиболее часто так отвечали жители Дзержинского района.

О малоэтажном строительстве сказали около четверти жителей (24,4%).

Глава IV. Представление о комфортной городской среде

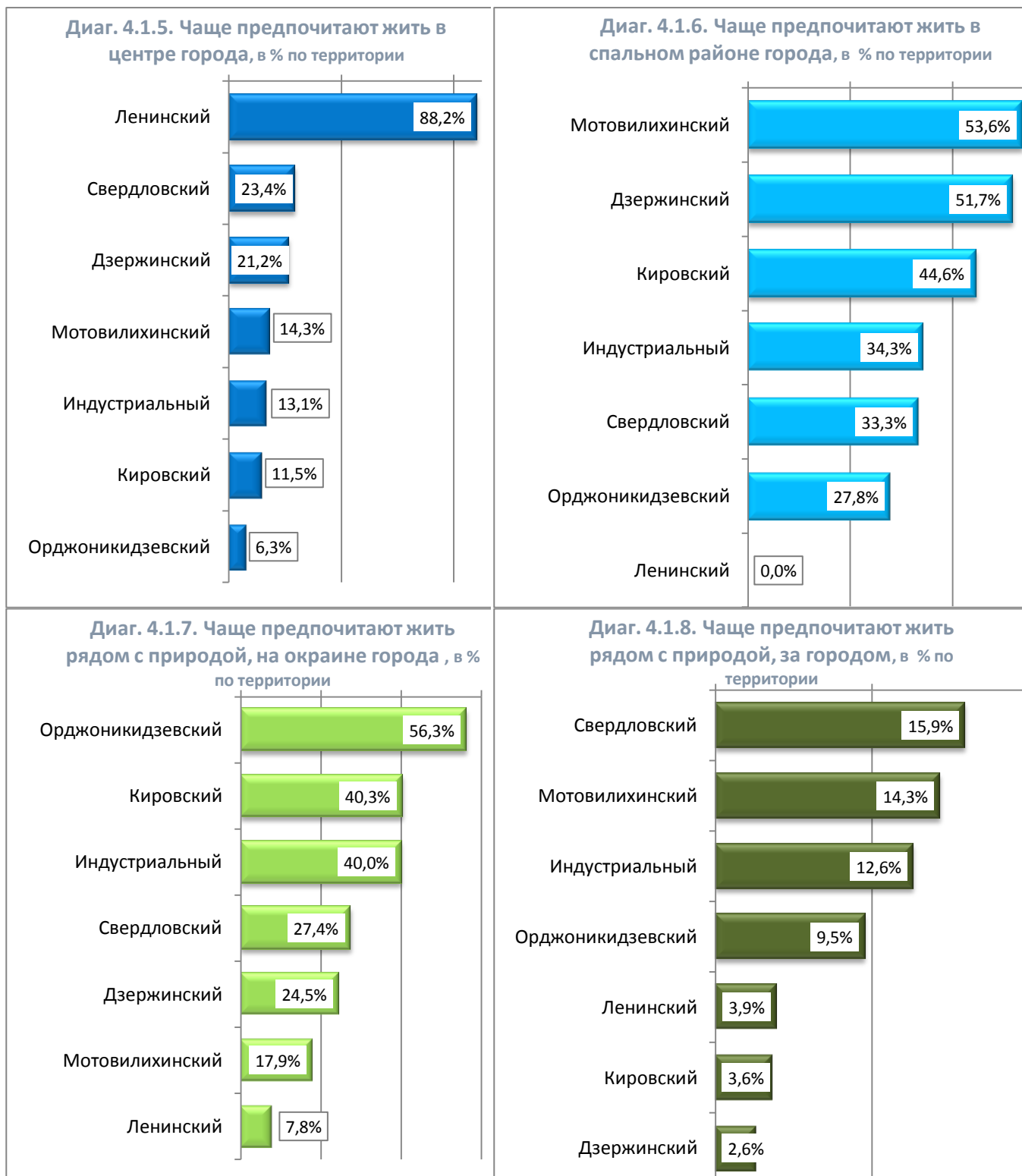
4.1. Предпочтительное место для проживания



Предпочтительное место для проживания по социально-демографическим характеристикам:



Предпочтительное место для проживания по районам:

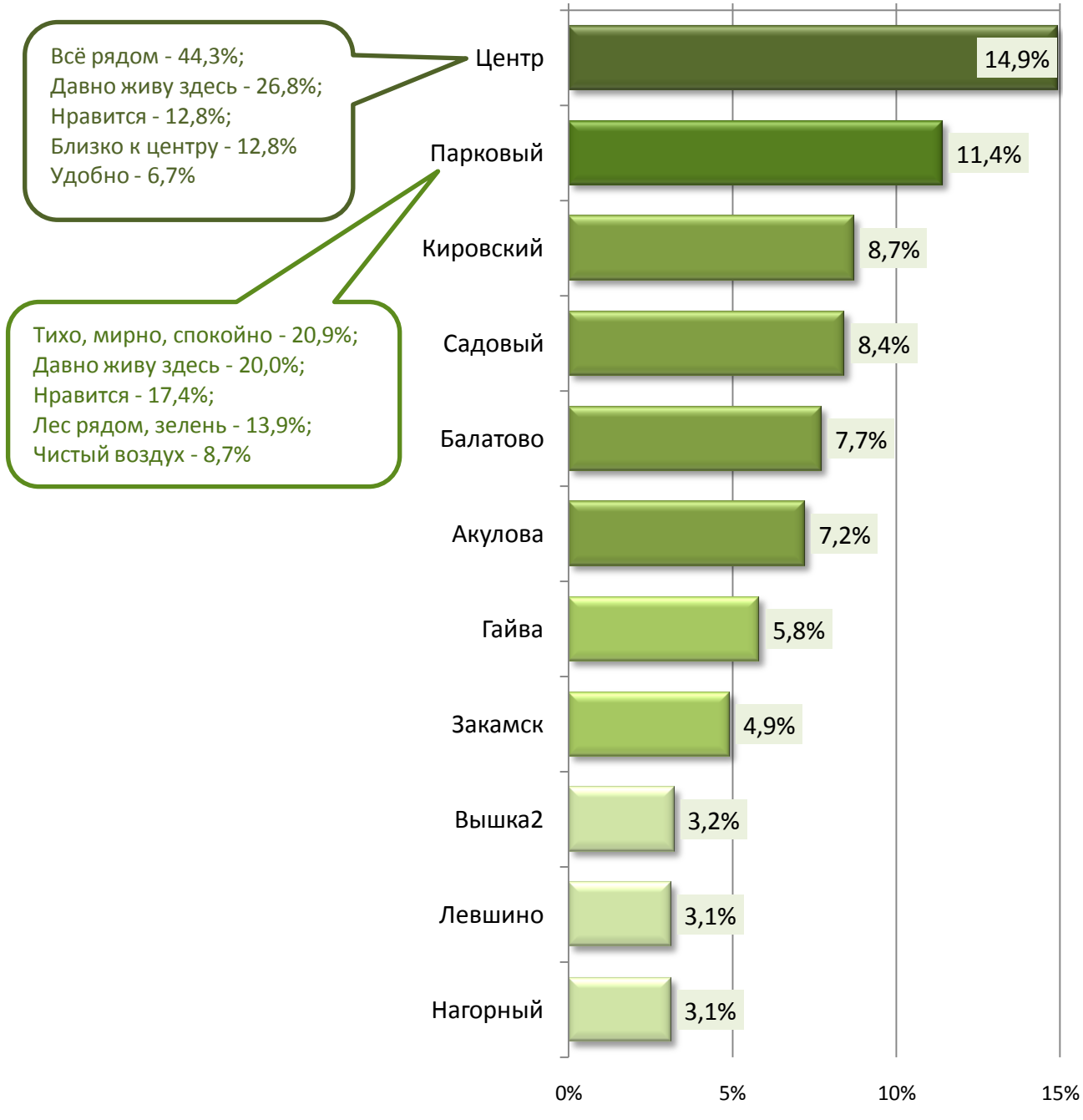


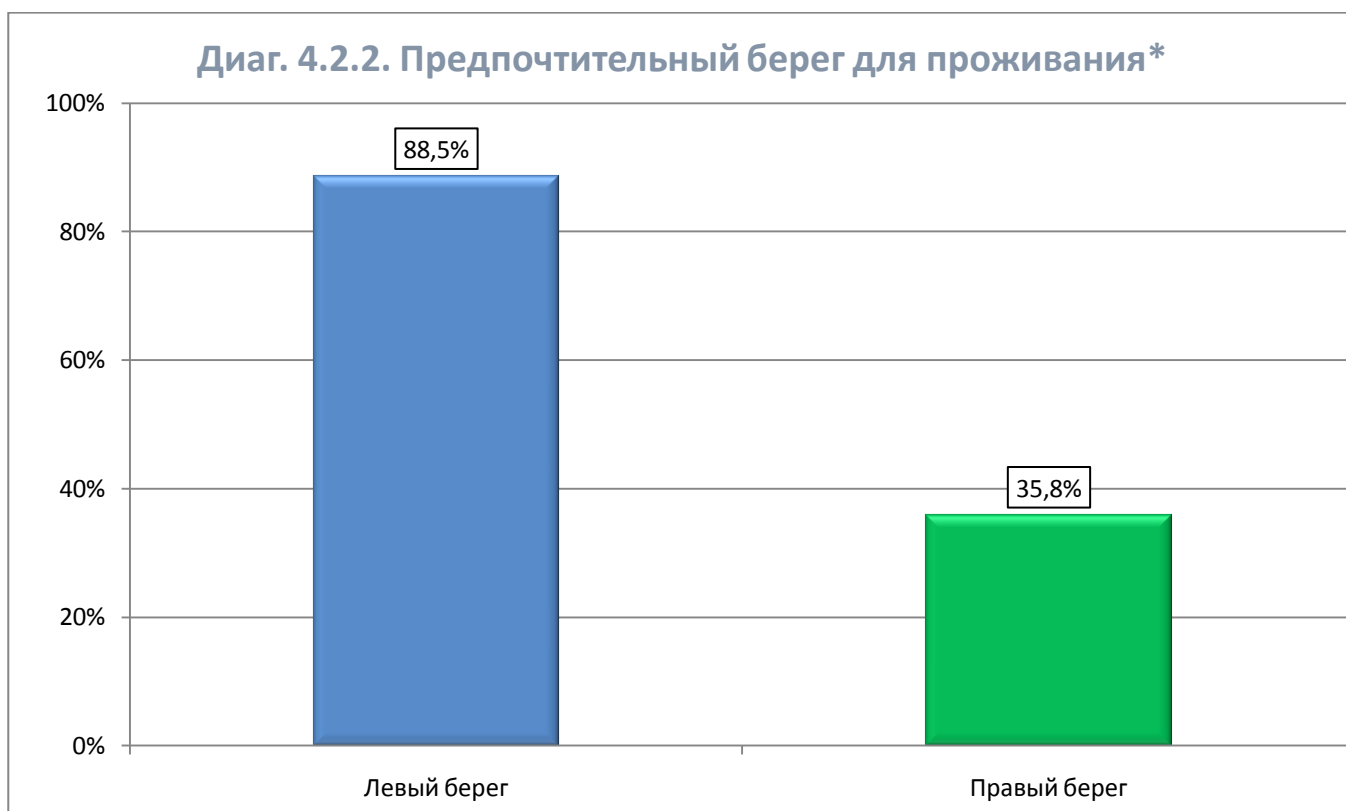
4.2. Предпочтительный микрорайон для проживания

В целом левый берег Камы является для респондентов более предпочтительным, нежели правый (88,5% против 35,8% соответственно). К числу микрорайонов, наиболее предпочтительных для проживания с точки зрения опрошенных жителей Перми, относятся, прежде всего, территории, расположенные в центре города (14,9%). Что касается других популярных территорий, находящихся на левом берегу Камы, то респонденты называли также микрорайоны **Парковый** (11,4%), **Садовый** (8,4%), **Балатово** (7,7%), **Вышка-II** (3,2%), **Левшино** (3,1%), **Нагорный** (3,1%). Наиболее благоприятными для проживания микрорайонами, расположенными на левом берегу, опрошенные пермяки считают **Кирова** (8,7%), **Акулова** (7,2%), **Гайву** (5,8%) и **Закамск** (4,9%).

При этом если респонденты, ориентированные на проживание в центральных микрорайонах, объясняют свой выбор, прежде всего, удобством и наличием основных объектов инфраструктуры в шаговой доступности («всё рядом», «удобно», «близко к центру»), то мотивы выбора более отдаленных районов связаны преимущественно с чистотой, комфортом, отсутствием постоянных шумов и загазованности («тихо, мирно, спокойно», «лес рядом, зелень», «чистый воздух»).

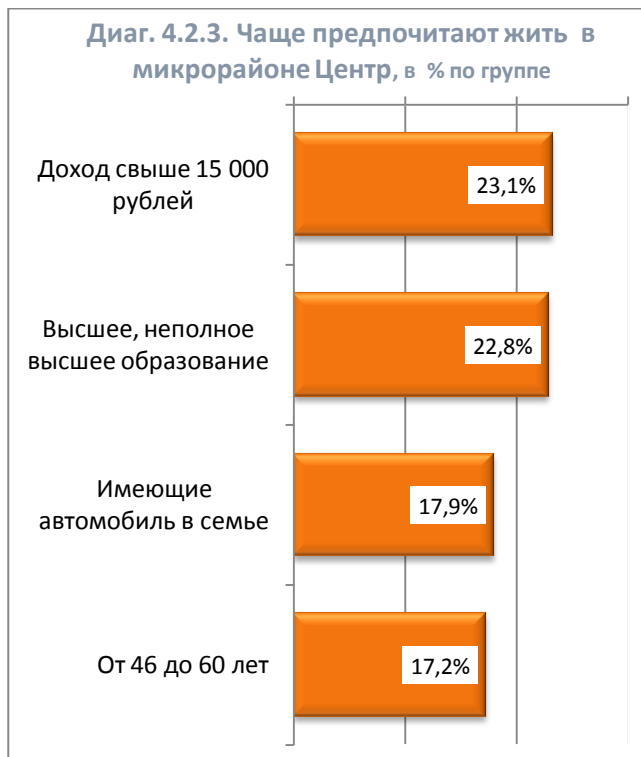
Диаг. 4.2.1. Какой (какие) микрорайон(ы) Перми Вы считаете наиболее благоприятным (и) для проживания?
 (В диаграмме представлены первые 11 ответов, доля которых составляет более 3%)



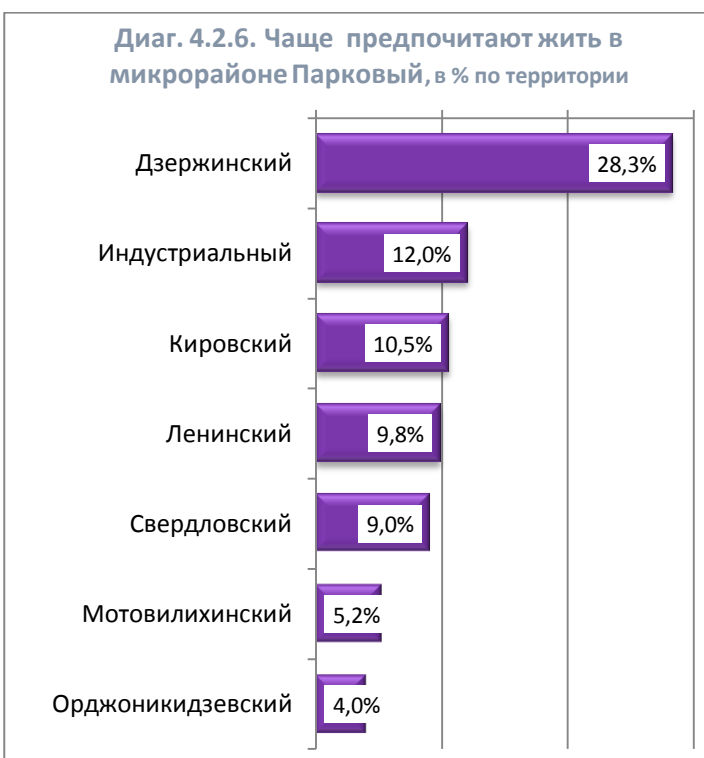
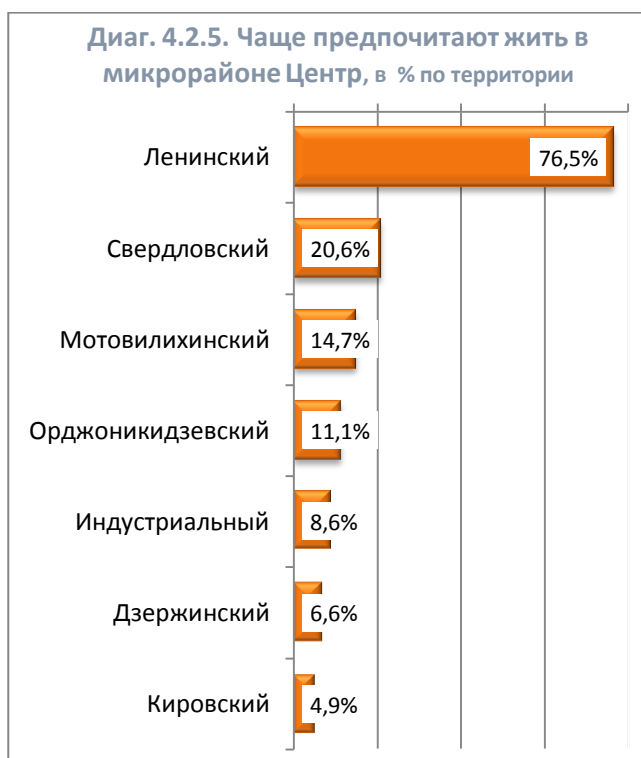


* Сумма ответов в диаграмме больше 100%, так как респонденты могли назвать несколько микрорайонов, предпочтительных для проживания

Предпочтительный микрорайон для проживания по социально-демографическим характеристикам:



Предпочтительный микрорайон для проживания по районам:



4.3. Представление о комфортном жилье

Для большинства опрошенных пермяков комфортное жилье ассоциируется в первую очередь с **коттеджем**: предпочли бы для себя жилье коттеджного типа около половины респондентов (47,2%). В основном это мужчины, лица, имеющие средний уровень дохода, а также имеющие автомобиль. Многоэтажный дом с открытой планировкой, а также 4-6 этажный дом, построенный по периметру, являются гораздо менее популярными: каждый из обозначенных вариантов считают для себя предпочтительным около четверти опрошенных жителей города.

При этом если **многоэтажные дома** считают для себя более привлекательным жильем молодые люди, лица с высоким уровнем дохода, то **4-6 этажные дома** периметрального типа являются более комфортными для лиц пожилого возраста с доходом менее 10 тысяч рублей в месяц на одного члена семьи.

Зафиксирована также дифференциация по районам проживания: предпочли бы жить в многоэтажном доме преимущественно опрошенные представители Дзержинского и Индустриального районов, тогда как 4-6 этажные постройки привлекают в основном жителей Ленинского района, а о своем желании проживать в коттедже чаще свидетельствуют респонденты из Орджоникидзевского, Кировского и Мотовилихинского районов города.

Стоит отметить, что вне зависимости от предпочитаемого типа жилого дома, большинство респондентов хотели бы жить на **3-4 этажах**. Данные этажи являются привлекательными более чем для трети опрошенных пермяков в целом (36,2%), а также для четверти респондентов, предпочитающих жить в многоэтажном доме (29,0%) и почти для половины респондентов, ориентированных на проживание в 4-6 этажном здании периметрального типа (47,2%). При этом с увеличением этажа уменьшается его популярность среди опрошенных. Так, на 5-6 этажах хотели бы жить около 18% респондентов, 7-9 этажи выбирает каждый десятый опрошенный, а выше 15 этажа предпочитают проживать лишь 3,2% респондентов. Исключением являются первый и второй этажи многоэтажного здания: их популярность не превышает 6%.

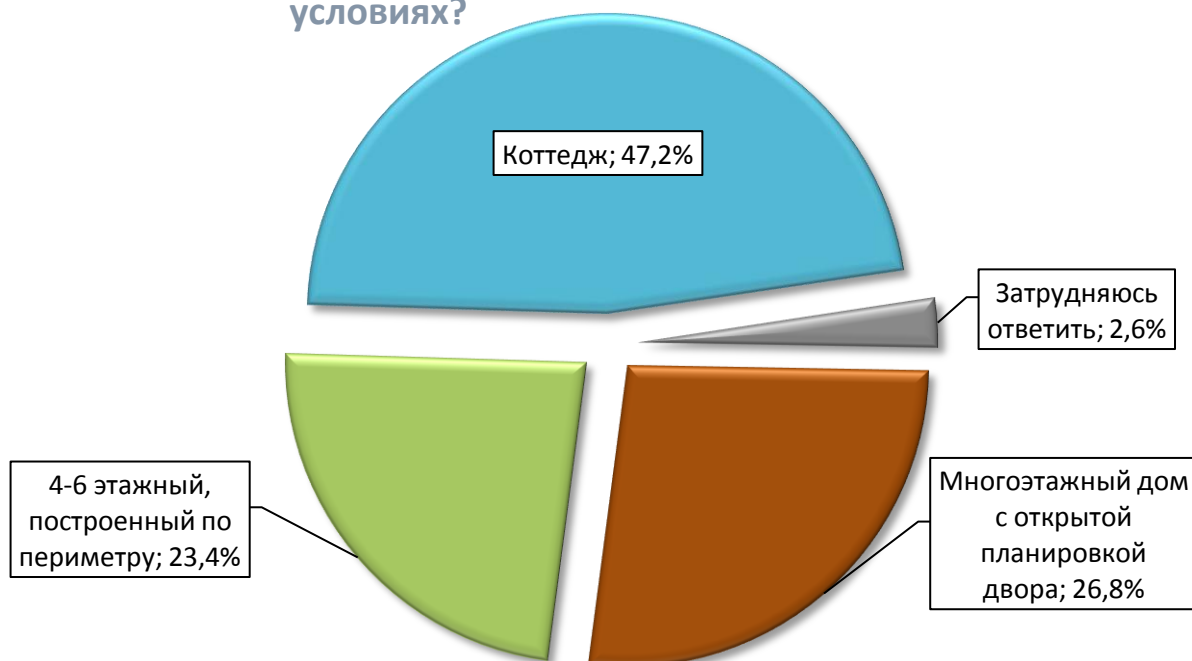
При этом, чем моложе респондент и чем выше его уровень дохода, тем более высокий этаж для себя он считает комфортным для проживания. Что касается территорий, то высокие этажи предпочитают в основном жители Ленинского (среднее значение предпочитаемого этажа 6,55), Мотовилихинского (5,76) и Индустриального (5,12) районов, тогда как низкую этажность считают более комфортной респонденты, проживающие в отдаленных Кировском и Орджоникидзевском районах (3,88 и 3,77 соответственно).

В то же время к многоэтажному жилищному строительству респонденты чаще относятся со скептицизмом. Так, около 55% опрошенных горожан **считают 4-6 этажный дом более комфортным** по сравнению с высотным, тогда как противоположной точки зрения придерживается около двух пятых респондентов (41,2%).

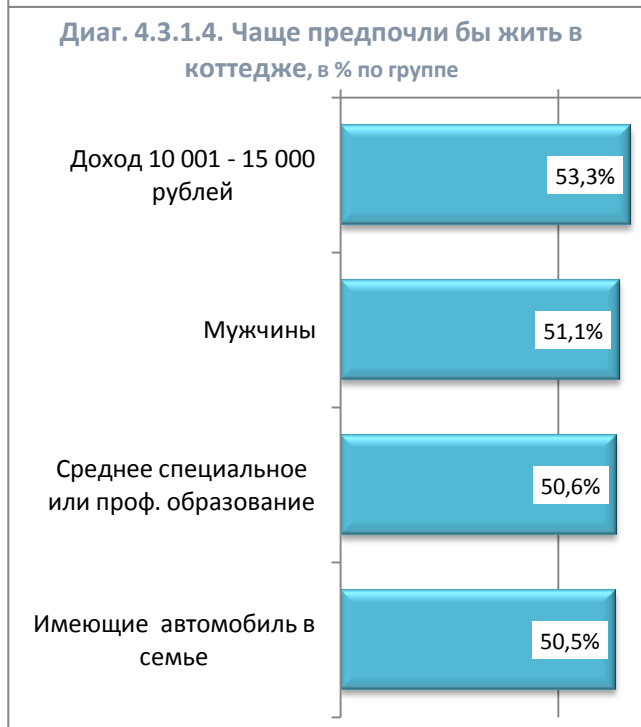
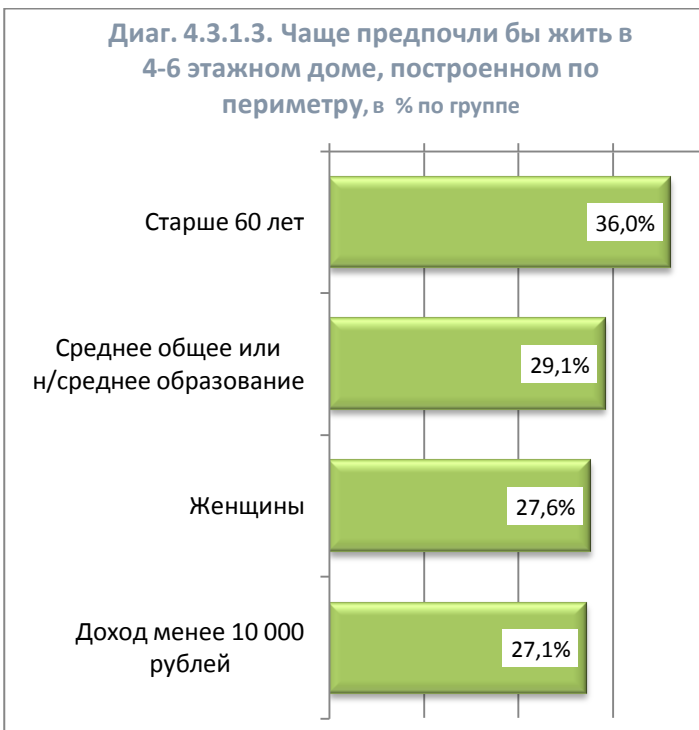
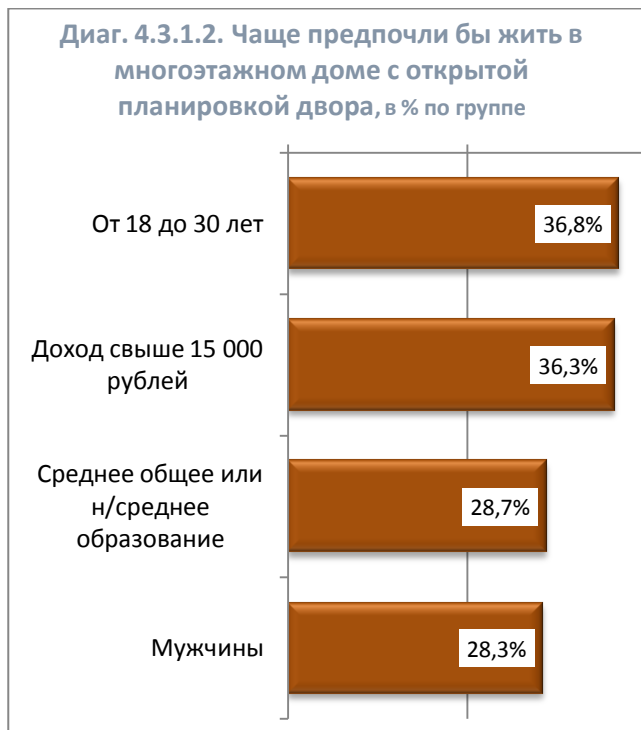
Сторонники малоэтажного строительства объясняют свою позицию высокой надежностью и безопасностью («устойчивее стоят, безопаснее»), более спокойной обстановкой («комфортно, спокойно») и небольшим количеством людей, проживающих в одном подъезде, что дает возможность знать всех соседей «в лицо» («меньше народу», «соседей знаешь»), а также отсутствием проблемы, связанной с поломкой лифта («не будет ломаться лифт»). В то же время респонденты, не считающие малоэтажные дома более комфортными, называют такие причины как отсутствие лифта, а также несоответствие 4-6 этажных домов современным требованиям, как по внешнему виду, так и по внутреннему содержанию («не модно, не современно», «вид современнее, площадь больше») и общим позитивным отношением к высотным домам («нравятся высотные дома, в малоэтажных домах хуже»).

4.3.1. Оптимальные характеристики жилого дома

Диог. 4.3.1.1. Представьте, что Вы покупаете квартиру. В каком доме Вы предпочли бы жить при прочих равных условиях?



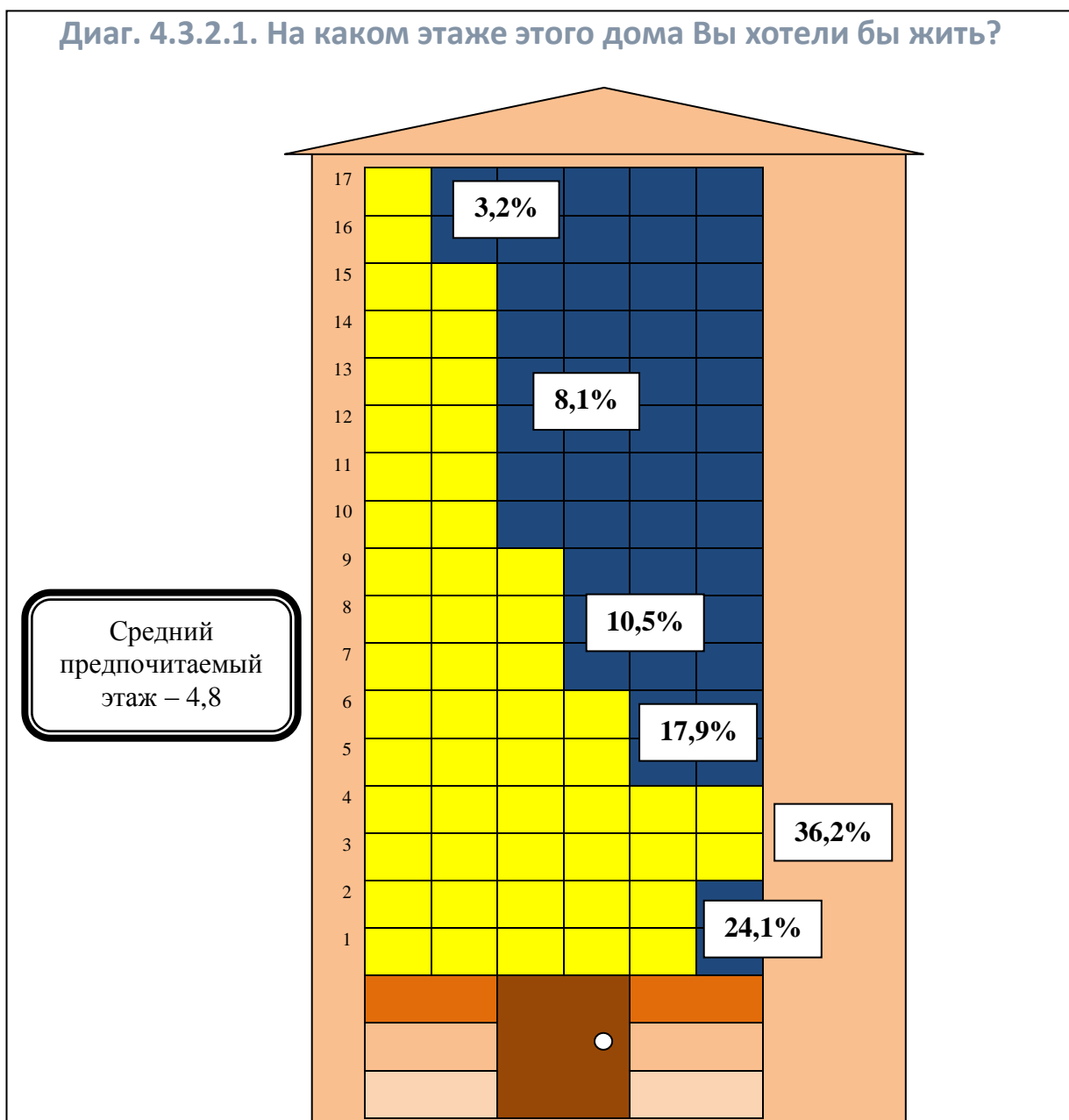
Оптимальные характеристики жилого дома по социально-демографическим характеристикам:



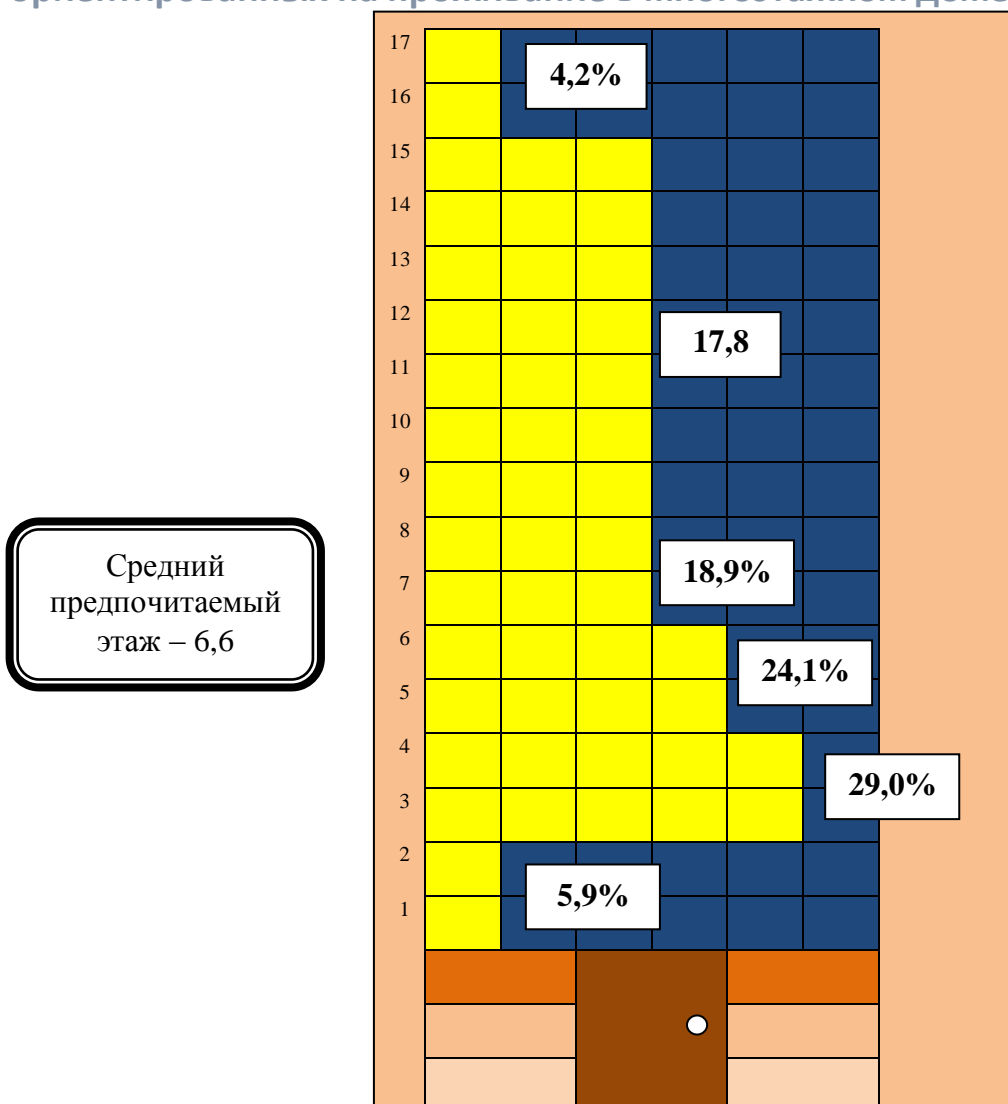
Оптимальные характеристики жилого дома по районам:



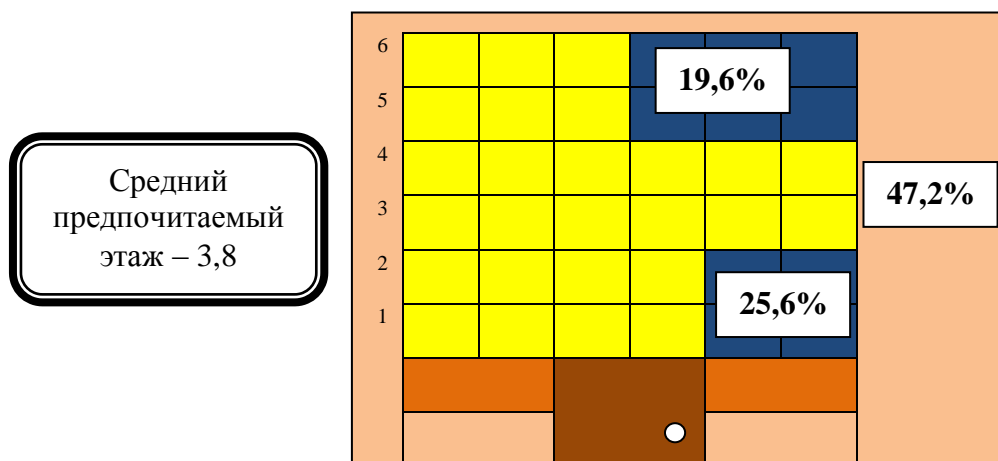
4.3.2. Предпочтительный этаж для проживания



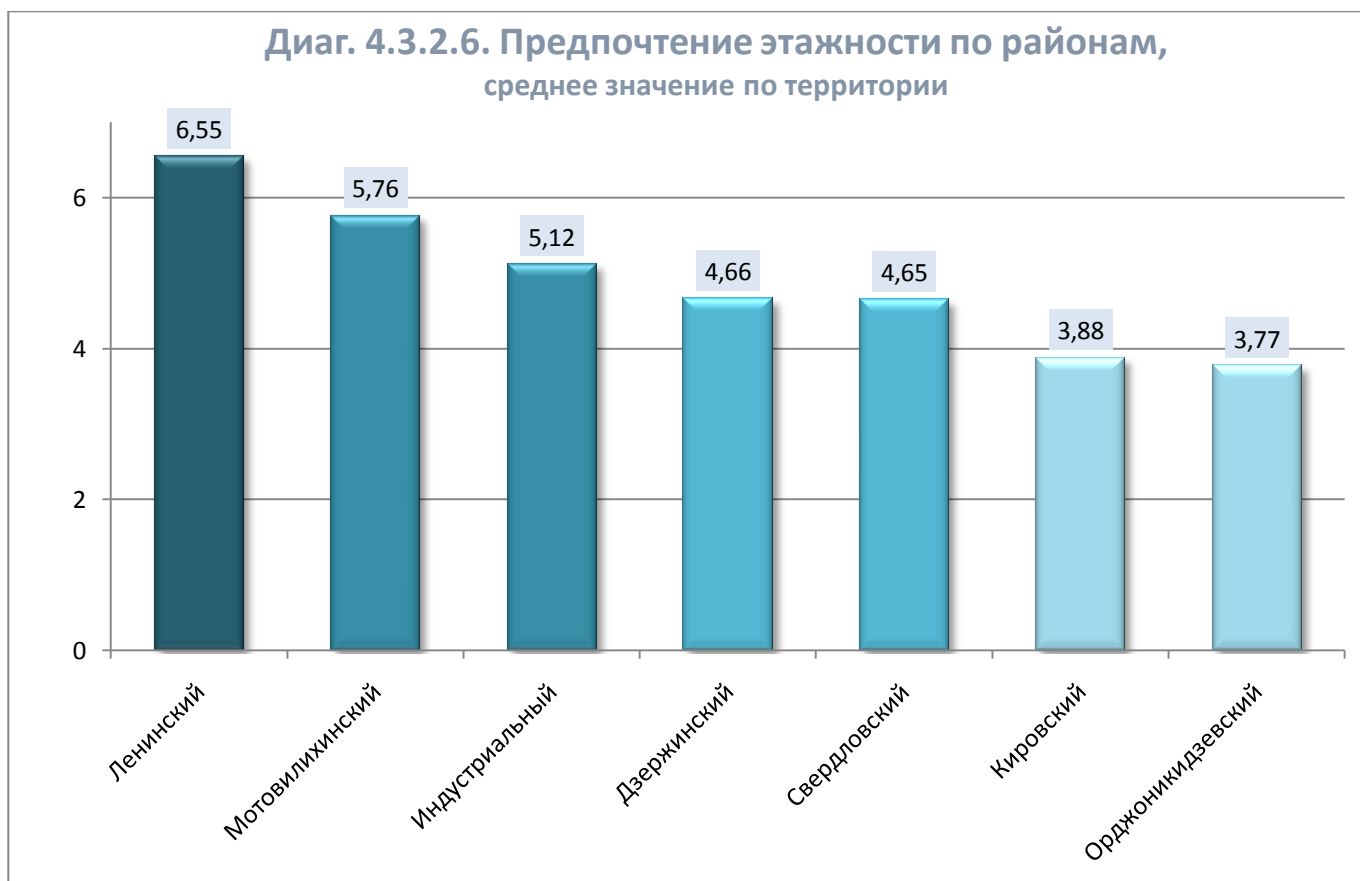
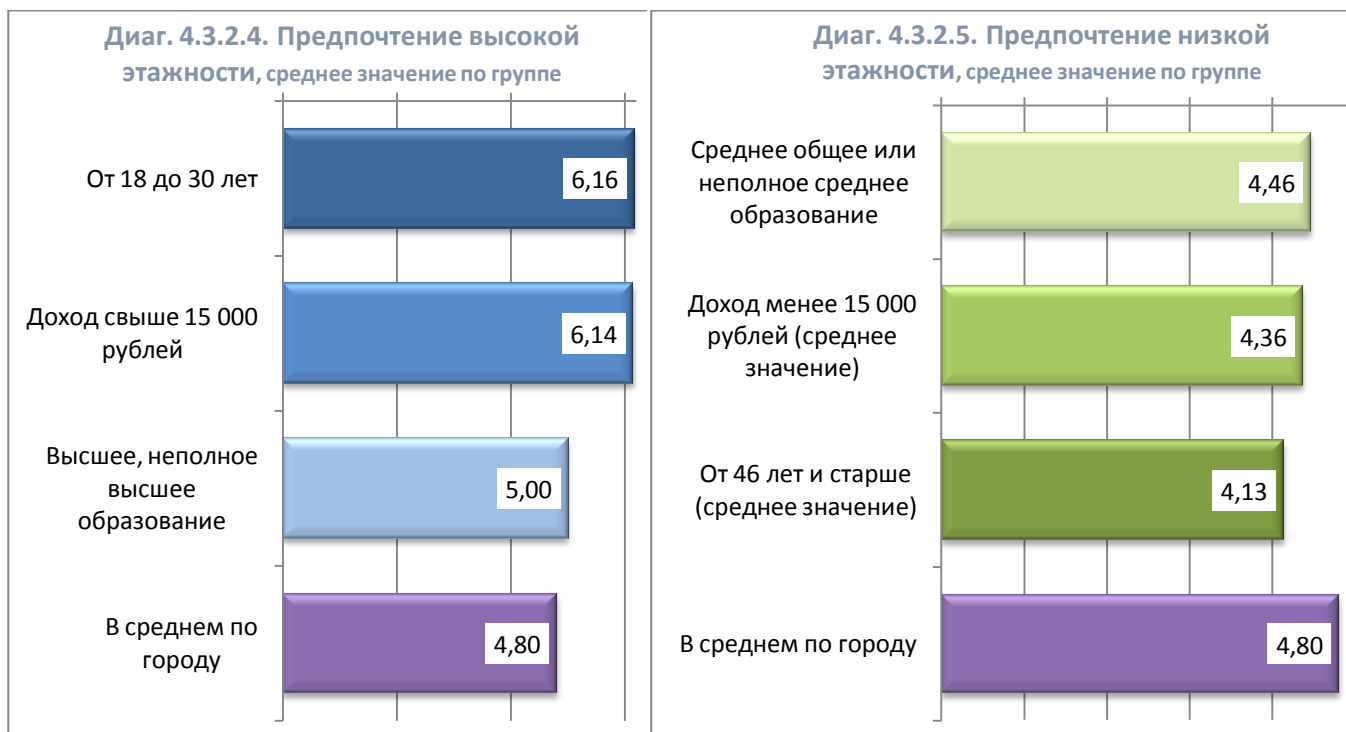
Диagr. 4.3.2.2. Предпочтительный этаж для проживания среди ориентированных на проживание в многоквартирном доме, в % по группе



Диagr. 4.3.2.3. Предпочтительный этаж для проживания среди ориентированных на проживание в 4-6 доме, в % по группе

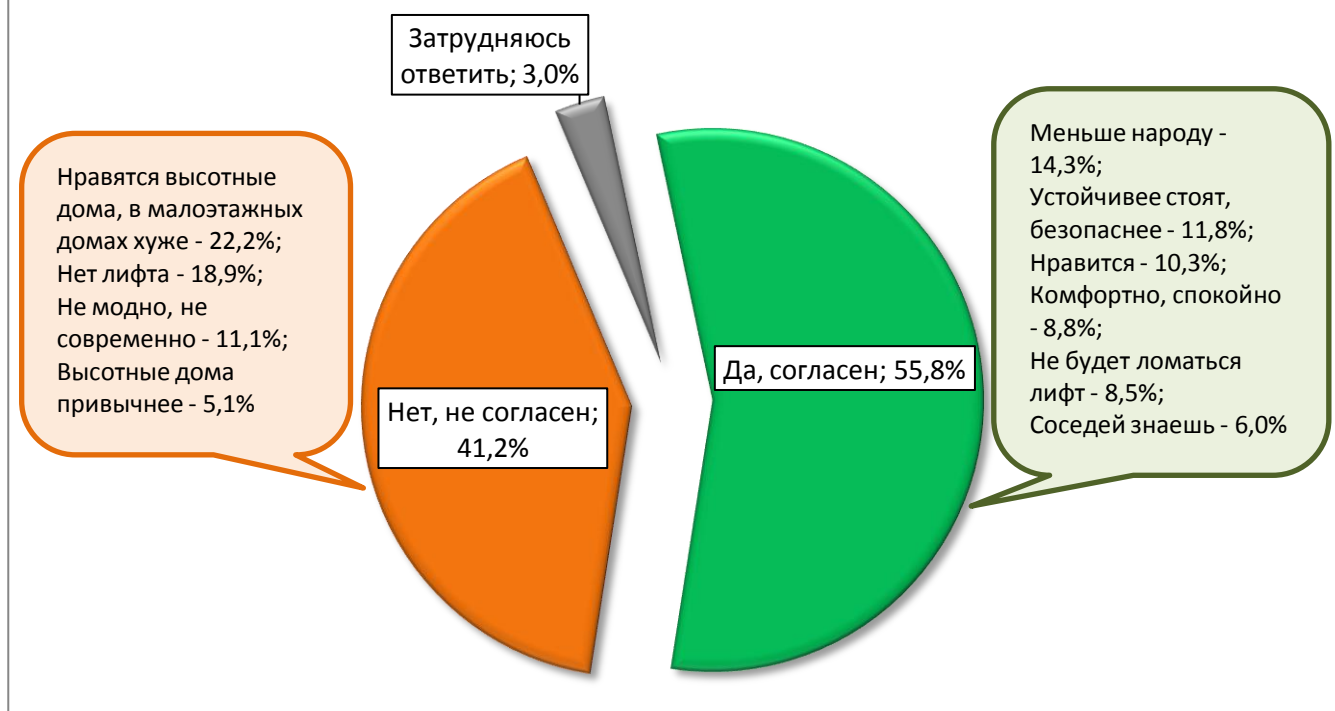


Предпочтительный этаж для проживания по социально-демографическим характеристикам:

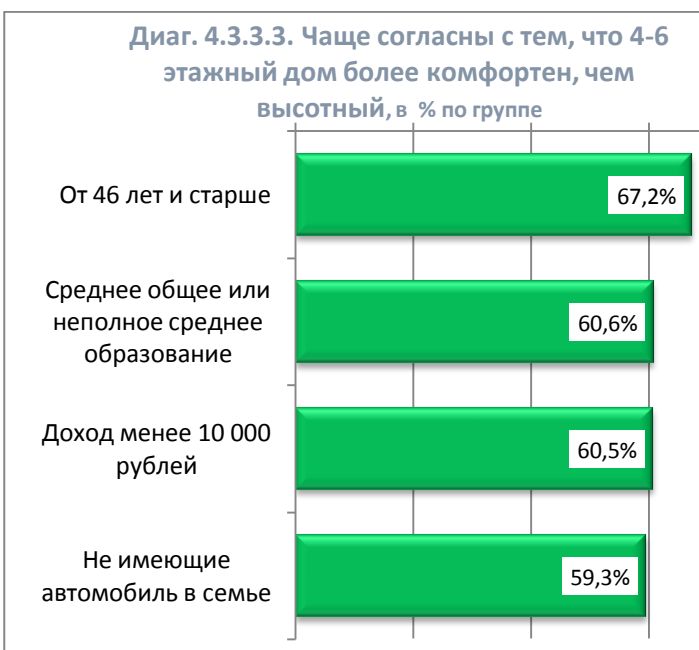
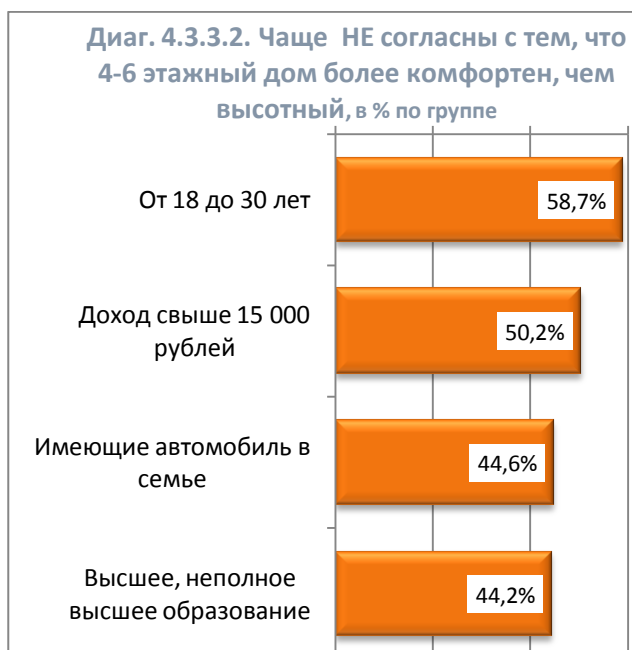


4.3.3. Отношение к многоэтажному жилищному строительству

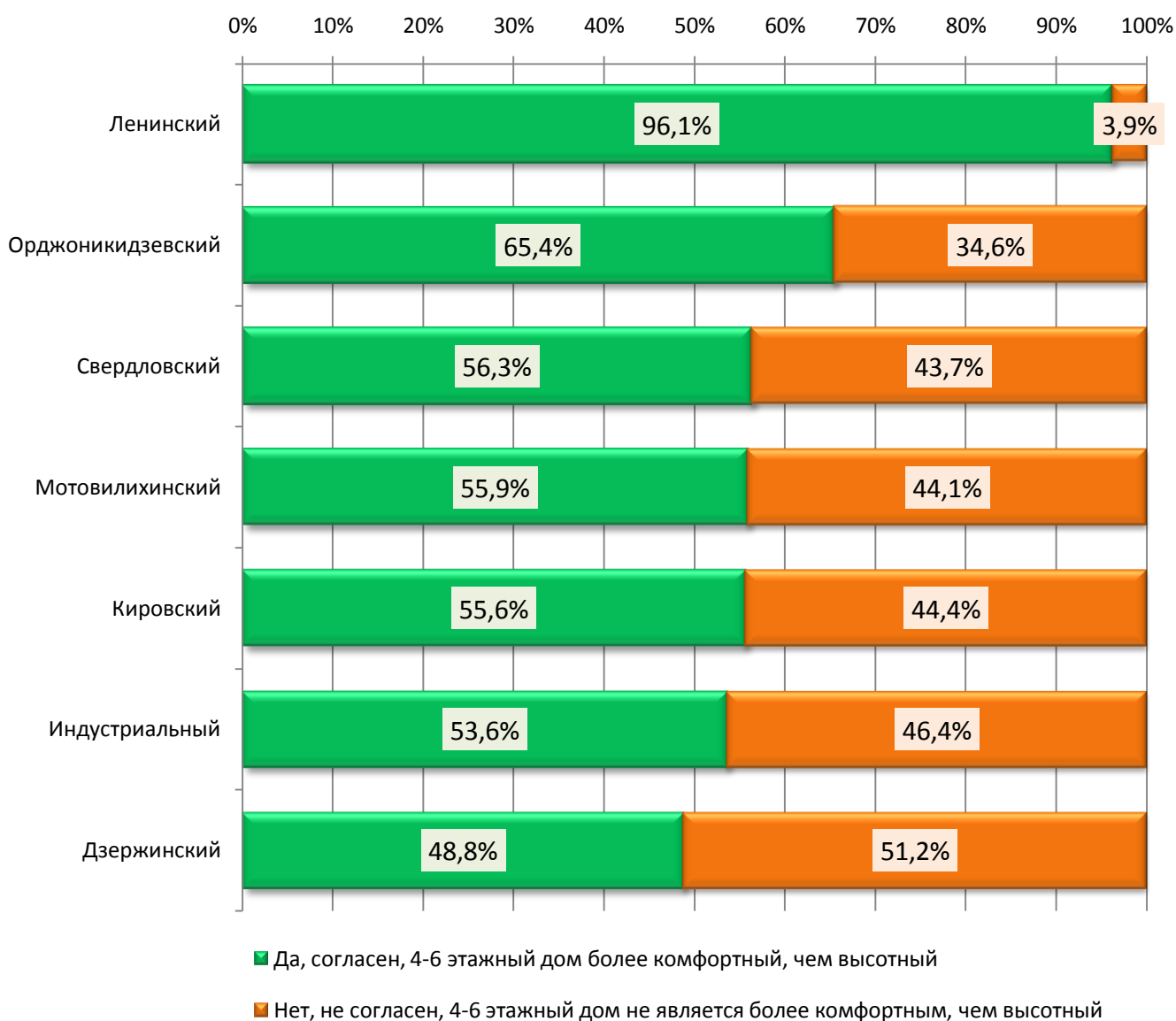
Диэг. 4.3.3.1. Согласны лы вы с утверждением, что 4-6 этажны дом по определению является более комфортным, чем высотный?



Отношение к многоэтажному жилищному строительству по социально-демографическим характеристикам:



Диagr. 4.3.3.4. Отношение к многоэтажному жилищному строительству по районам



4.4. Потребность в объектах инфраструктуры

По мнению большинства опрошенных жителей, на данный момент необходимо, прежде всего, обратить внимание на подрастающее поколение: около половины респондентов свидетельствуют о нехватке **детских садов**, более трети опрошенных отмечает наличие потребности в **новых детских площадках** (44,5% и 37,7% соответственно). Причем более остро данная проблема ощущается жителями Орджоникидзевского и Кировского районов. О нехватке детских игровых площадок также говорила значительная доля респондентов, проживающих в Индустриальном районе Перми.

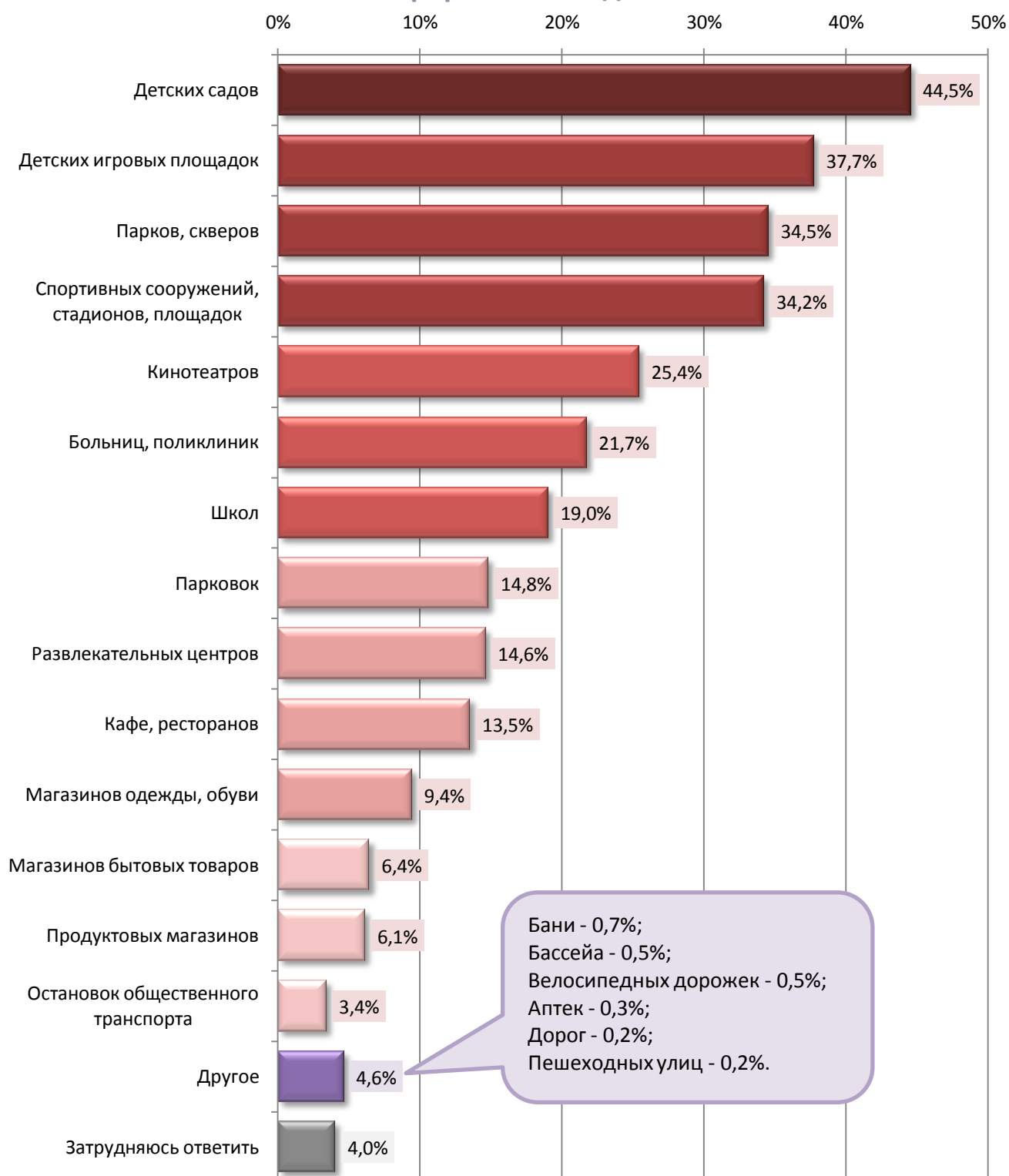
Треть опрошенных отмечают нехватку **парков, скверов** (34,5%) и спортивных сооружений (34,2%). При этом, если в парках и скверах нуждаются в равной степени представители всех районов (за исключением Мотовилихинского, где значение данного показателя почти на 10% ниже по сравнению с остальными), то потребность в дополнительных спортивных сооружениях особенно высока в Орджоникидзевском, Кировском и Мотовилихинском районах города.

Об отсутствии **кинотеатров** говорит четверть респондентов. Чаще всего это опрошенные жители отдаленных районов – Орджоникидзевского и, особенно, Кировского (60,1%).

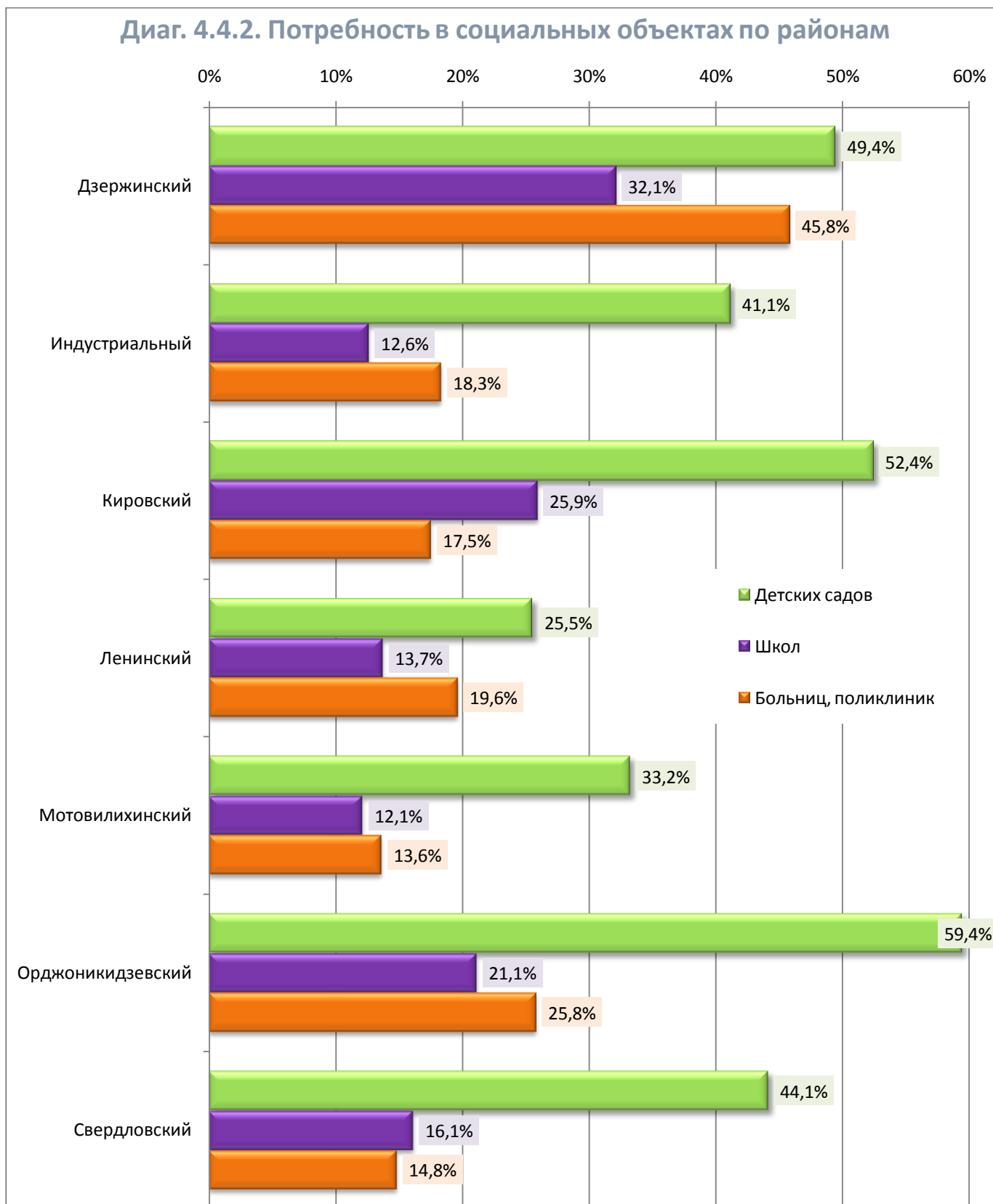
Пятая часть респондентов свидетельствует о необходимости возведения в районе проживания дополнительных социальных объектов – **больниц, поликлиник** и **школ** (21,7% и 19,0% соответственно). Наличие острой потребности в данных объектах инфраструктуры зафиксировано в Дзержинском районе города.

При этом в настоящее время, по оценкам опрошенных, практически нет недостатка в остановках общественного транспорта и объектах торговли – потребность в них отмечает менее 10% респондентов.

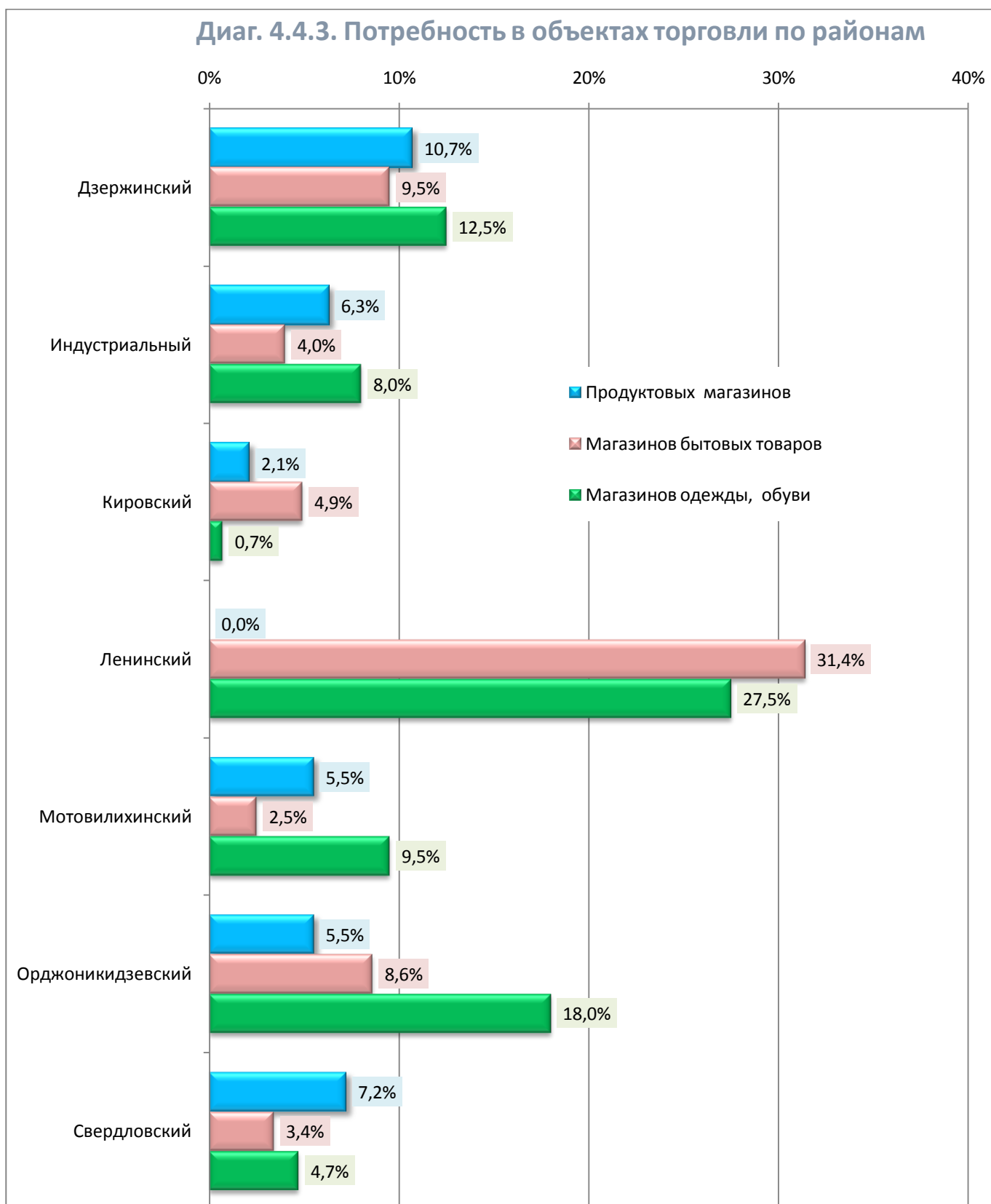
Диagr. 4.4.1. Каких объектов инфраструктуры, на Ваш взгляд, не хватает в вашем микрорайоне сегодня?



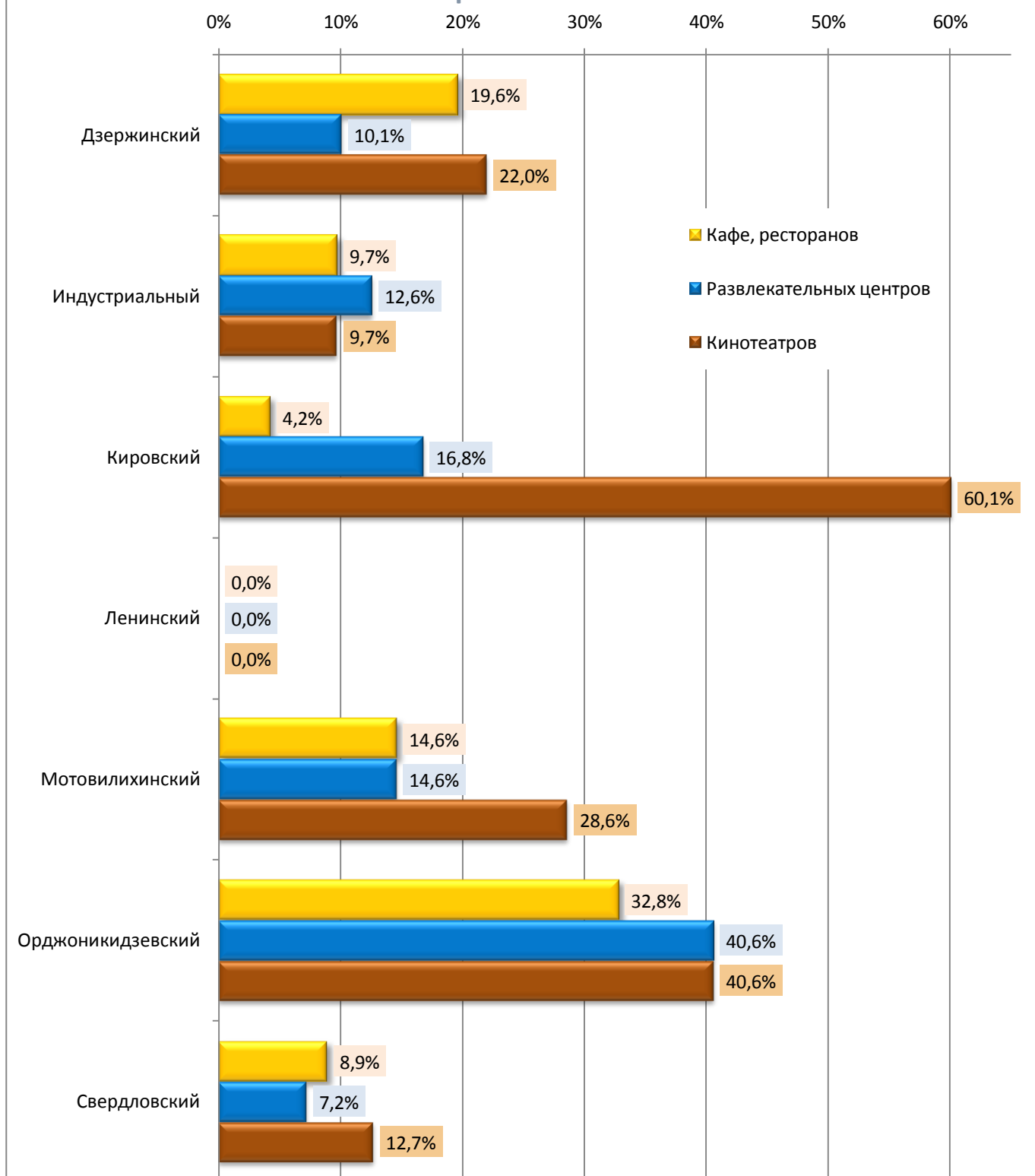
Диagr. 4.4.2. Потребность в социальных объектах по районам



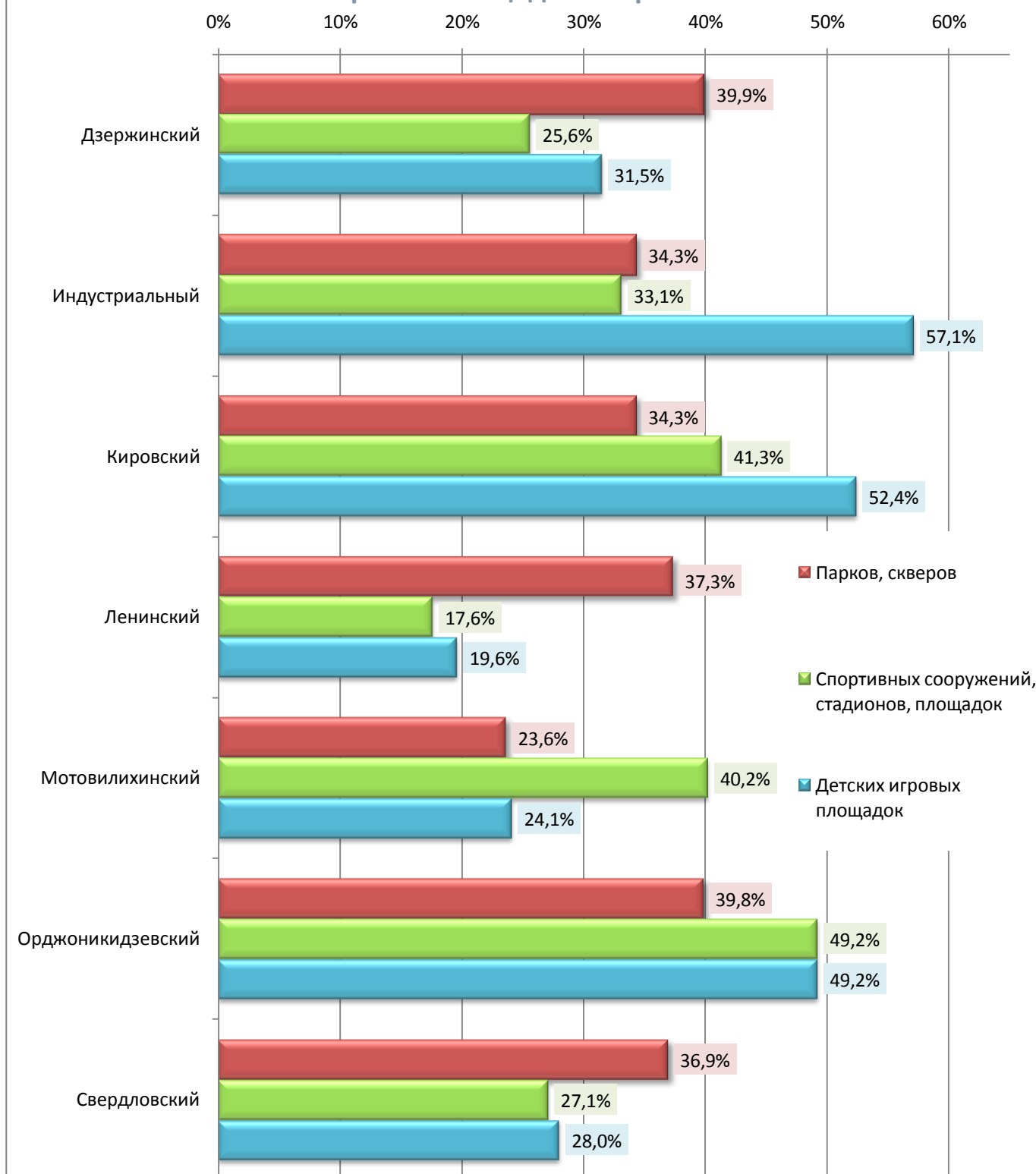
Диagr. 4.4.3. Потребность в объектах торговли по районам



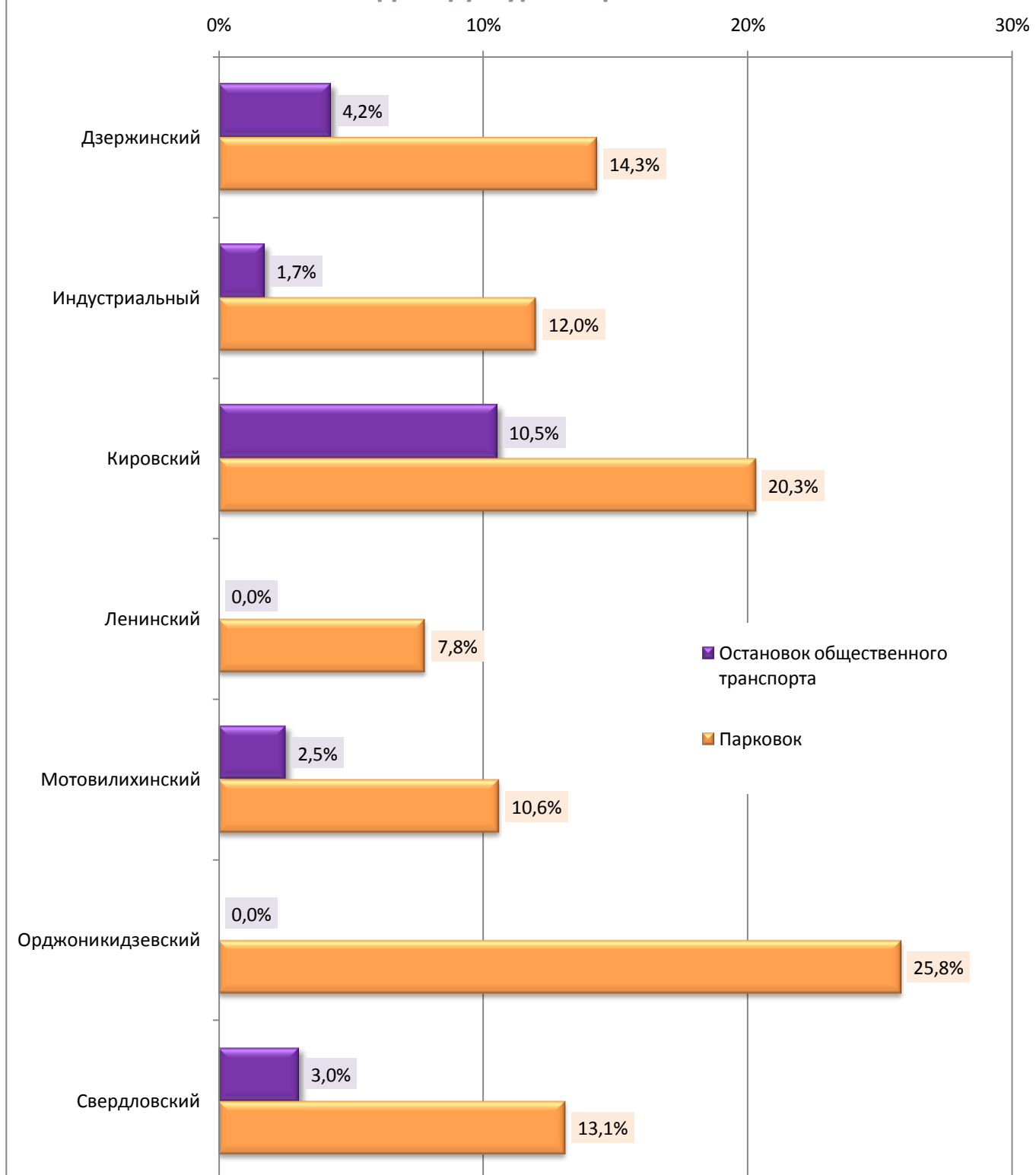
Диagr. 4.4.4. Потребность в развлекательных заведениях по районам



Диagr. 4.4.5. Потребность в парках, скверах, спортивных и игровых площадках по районам



Диаг. 4.4.6. Потребность в объектах транспортной инфраструктуры по районам

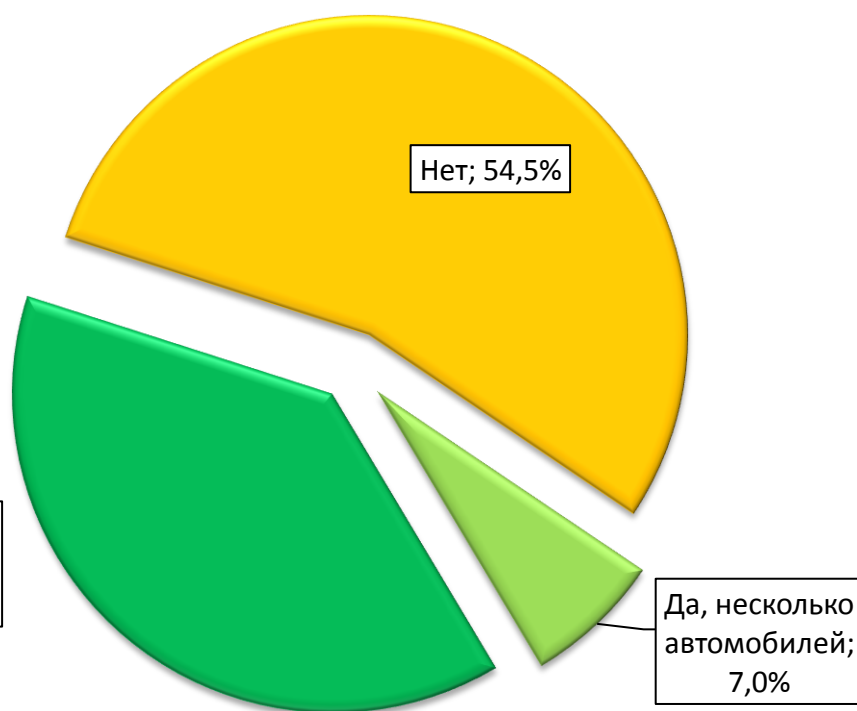


Глава V. Значимые направления развития инфраструктуры города

5.1. Развитие транспортной инфраструктуры города

5.1.1. Наличие автомобиля

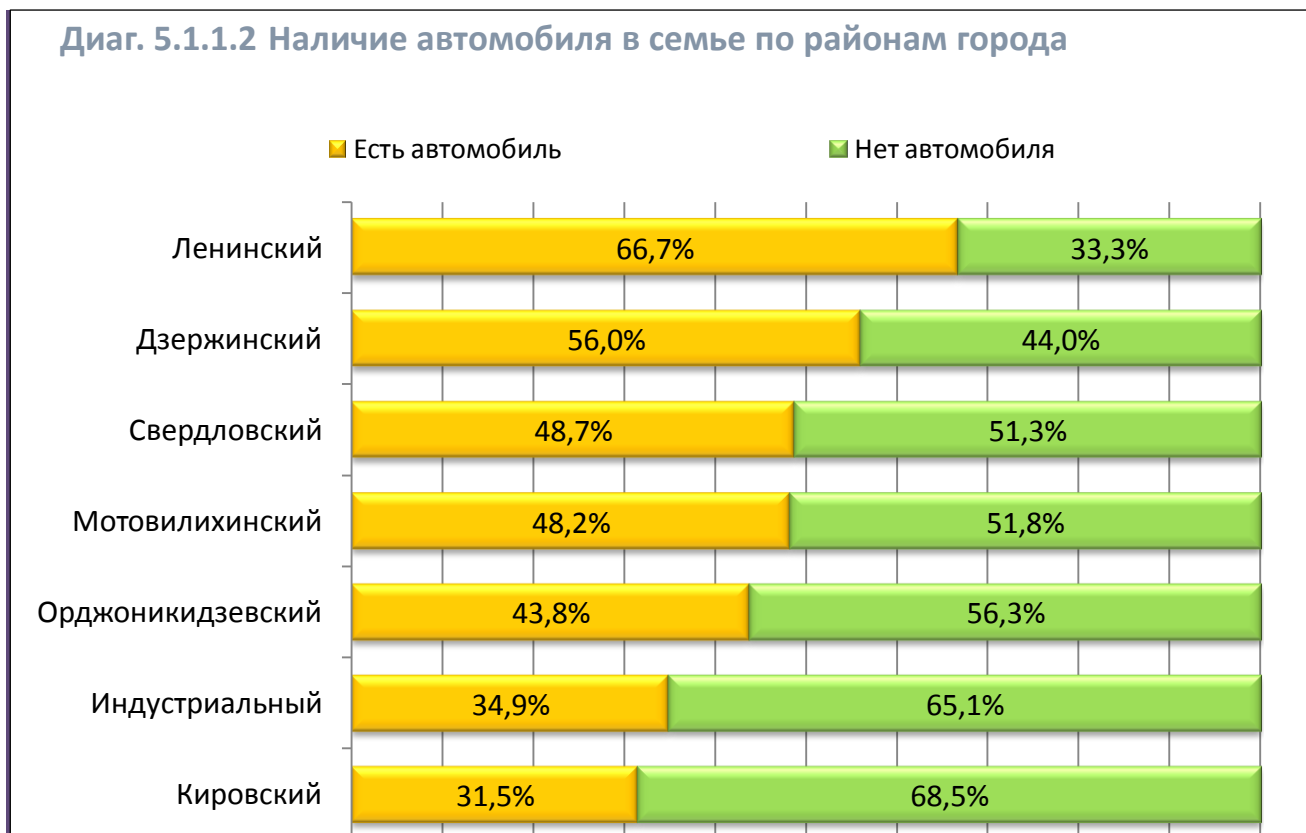
Диаг. 5.1.1.1. Есть ли у Вас в семье автомобиль?



Около половины опрошенных жителей города являются владельцами автотранспорта. Наличие нескольких автомобилей в семье отмечают 7% респондентов.

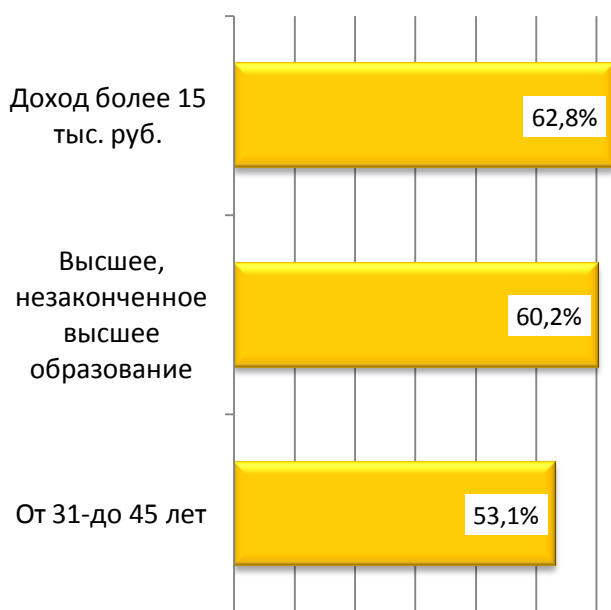
Наличие автомобиля в семье по районам:

Диagr. 5.1.1.2 Наличие автомобиля в семье по районам города

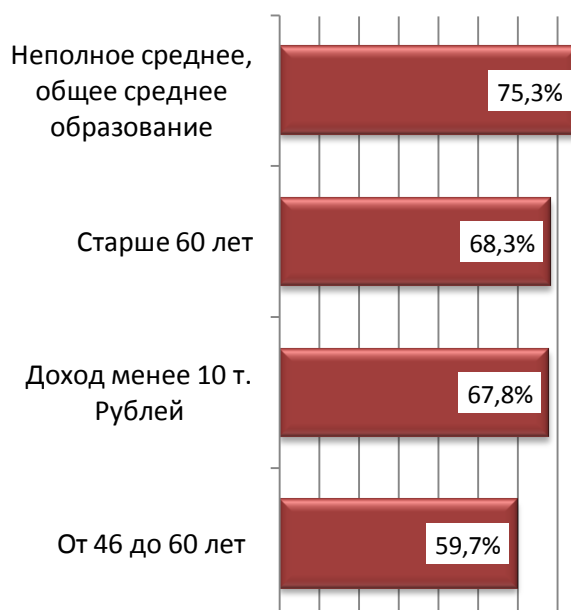


Наличие автомобиля в семье по социально-демографическим группам:

Диagr. 5.1.1.3. Чаще отмечают наличие автомобиля в семье, в % по группе

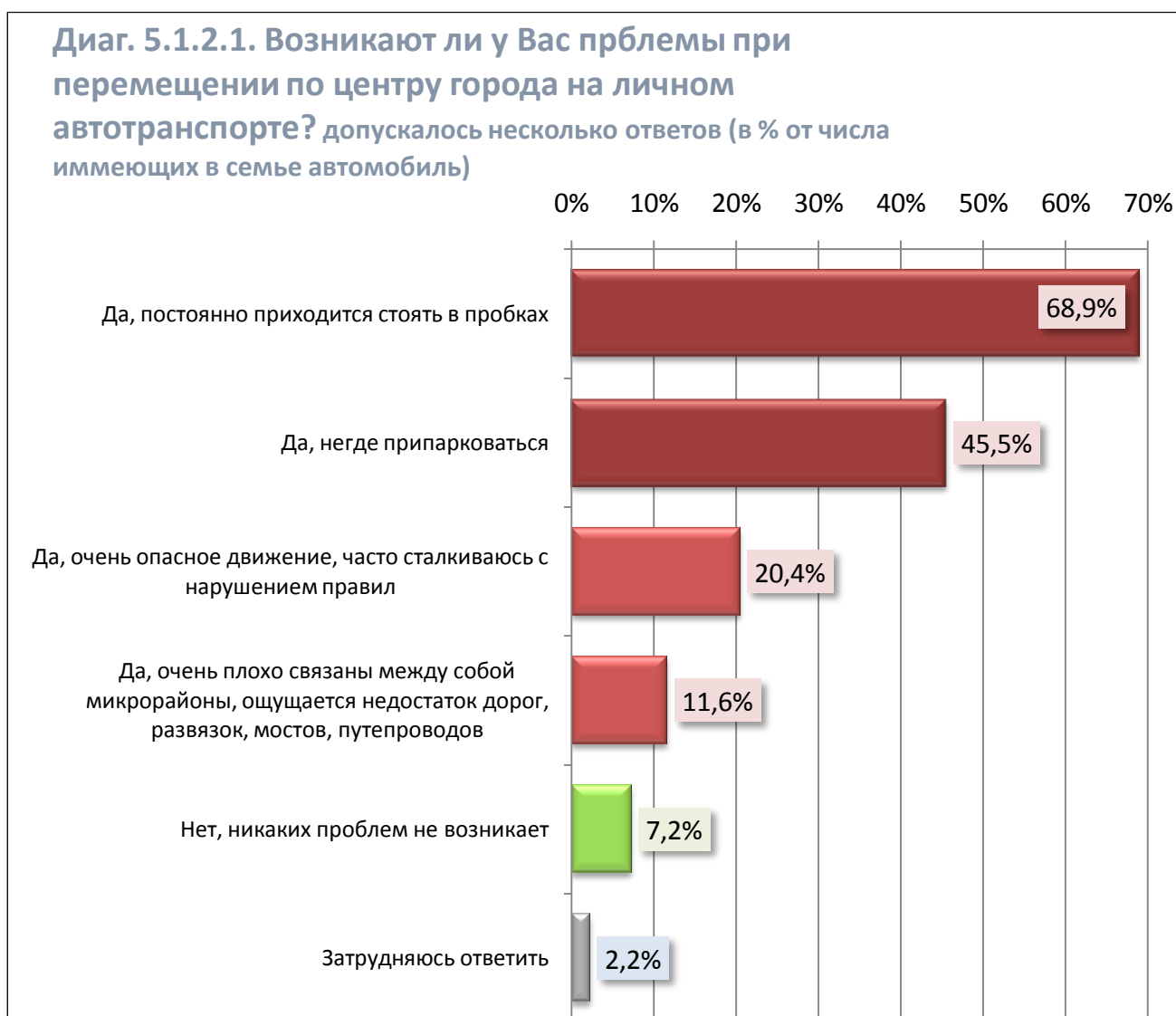


Диagr. 5.1.1.4. Чаще отмечают отсутствие автомобиля, в % по группе



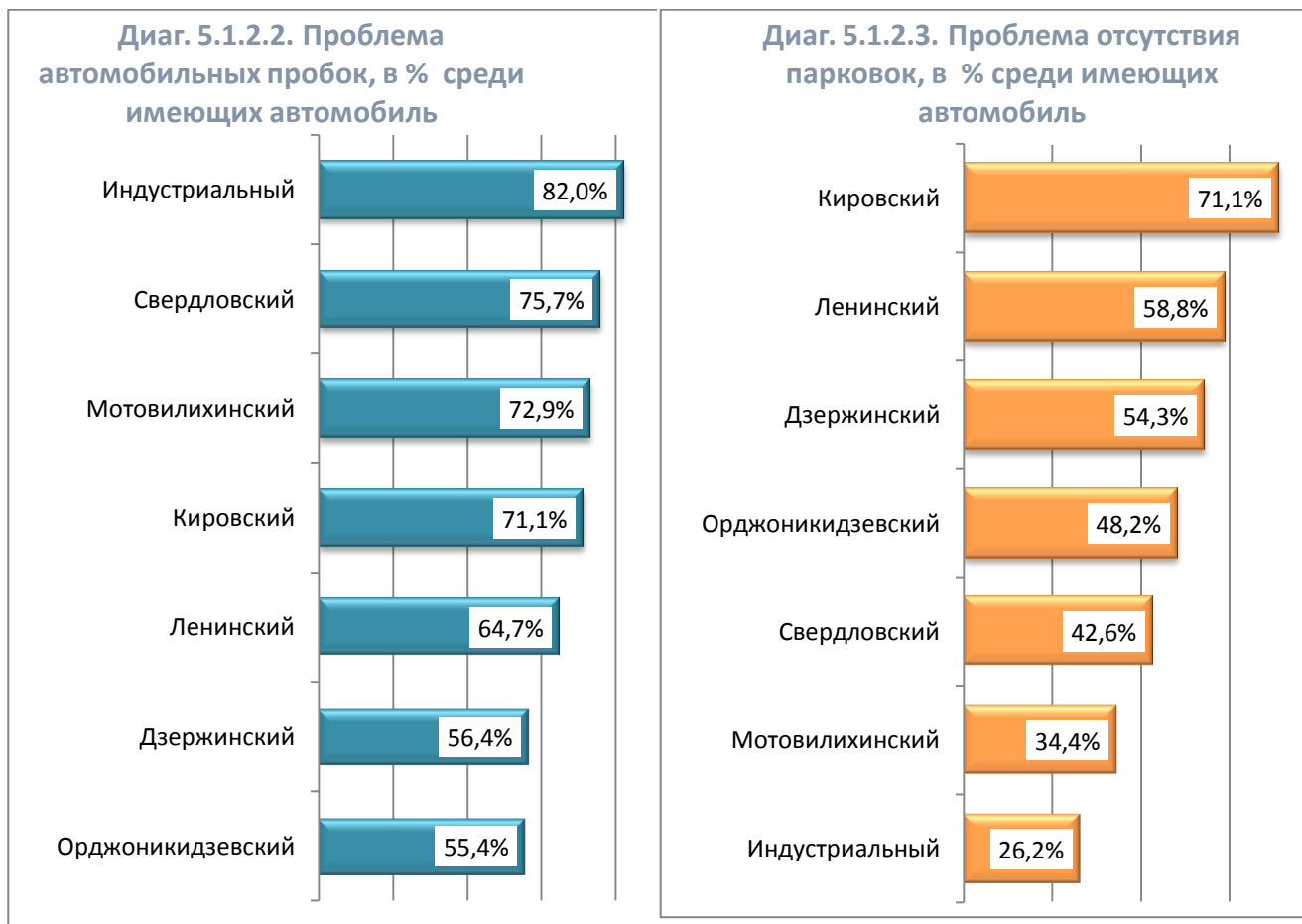
Владельцами автомобилей преимущественно являются лица в возрасте 31- 45 лет, имеющие высокий уровень образования и высокий уровень дохода. Отметим, что наличие личного автотранспорта распространено в большей степени среди жителей районов города, основная территория которых составляет центральную часть города: Ленинского, Дзержинского и Свердловского. При этом доля владельцев личного автотранспорта в отдаленном Кировского районе минимальна (31,5%).

5.1.2. Проблемы при перемещении на автомобиле



Основными проблемами, с которыми сталкиваются автомобилисты при передвижении по центру города на личном автотранспорте, являются пробки (68,9%) и нехватка мест для парковки (45,5%).

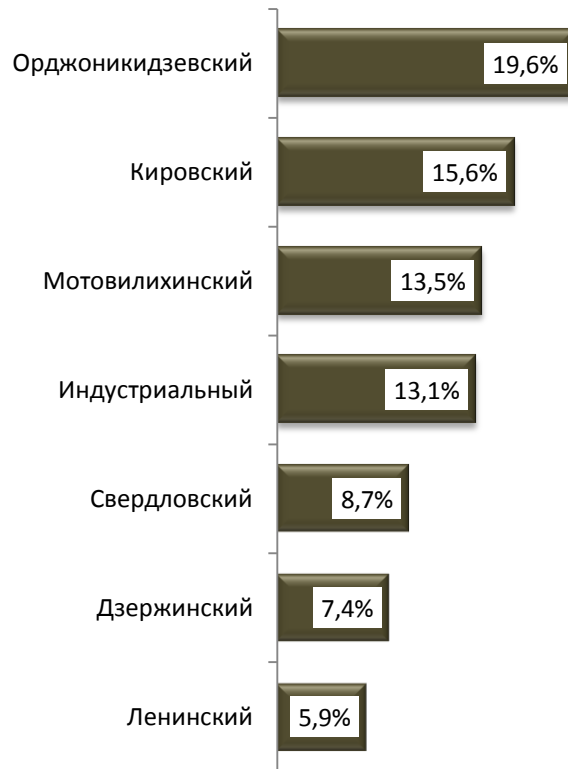
Проблемы перемещения на автомобиле в районах города



Диаг. 5.1.2.4. Проблема безопасности движения, несоблюдения правил, в % среди имеющих автомобиль



Диаг. 5.1.2.5. Проблема плохого дорожного соединения между микрорайонами, в % среди имеющих автомобиль



Диаг. 5.1.2.6. Никаких проблем не возникает, в % среди имеющих автомобиль



Пробки чаще всего отмечаются жителями Индустриального, Свердловского и Мотовилихинского районов Перми (82,0%, 75,7% и 72,9% соответственно). Отсутствие парковок фиксируют в большей степени опрошенные автовладельцы, проживающие в Кировском (71,1%), Ленинском (58,8%) и Дзержинском (54,3%) районах. Проблема безопасности движения, несоблюдения правил безопасности дорожного движения максимально проявляется в Кировском районе (53,3%). Проблему плохого дорожного соединения между микрорайонами чаще отмечают респонденты, проживающие в Орджоникидзевском районе Перми (19,6%). В Орджоникидзевском районе максимального значения достигает также доля опрошенных автовладельцев, у которых никаких особенных проблем при передвижении на автомобиле не возникает.

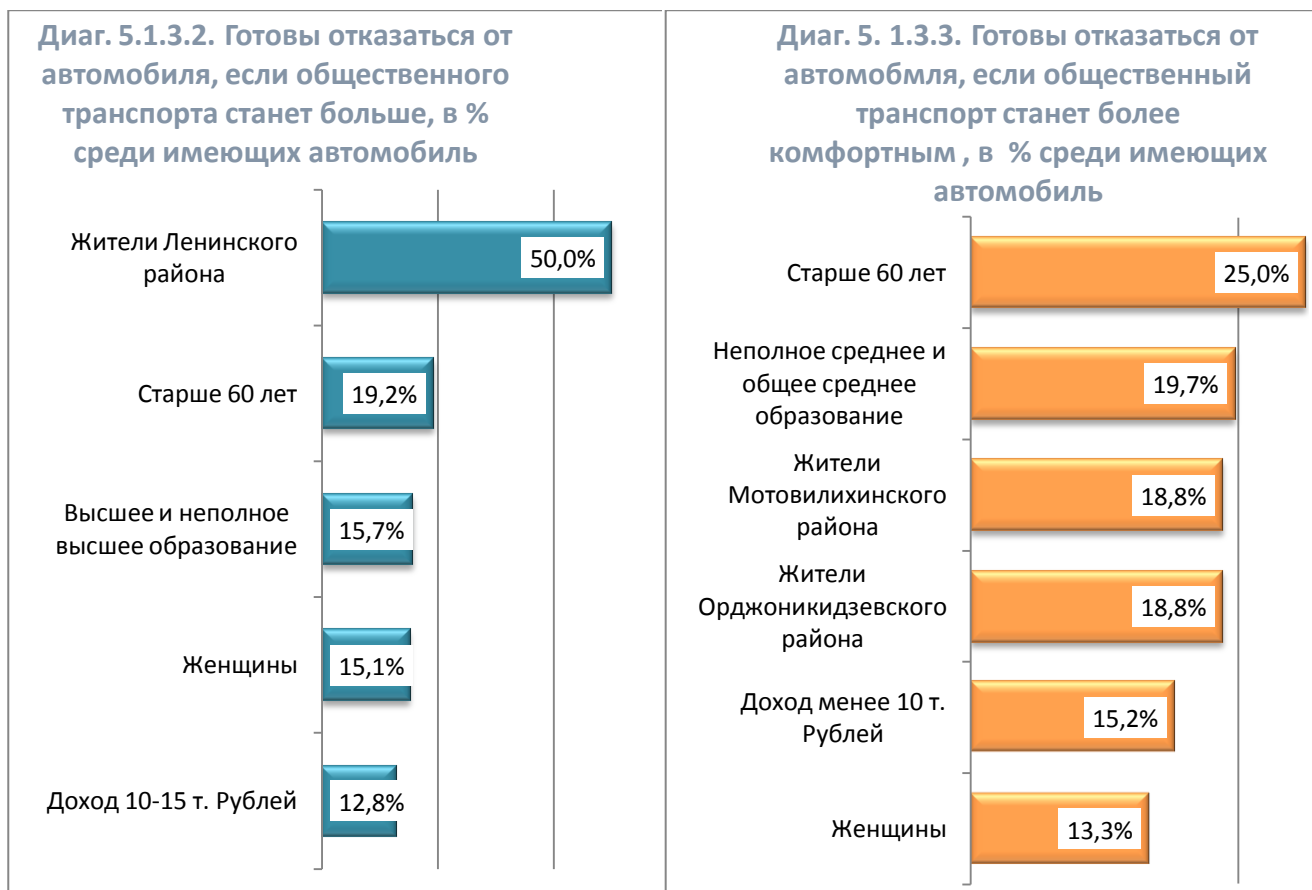
5.1.3 Готовность к отказу от использования личного автомобиля в черте города



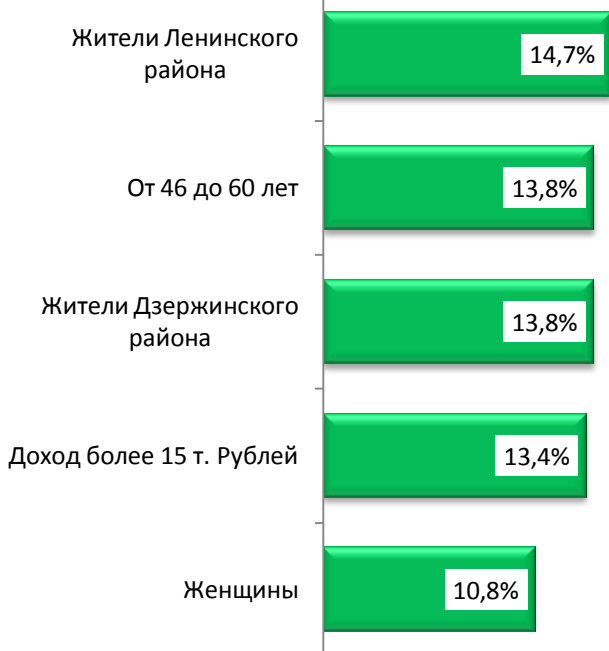
Две трети опрошенных пермских автовладельцев не готовы пересаживаться на общественный транспорт, ни при каких условиях. Около восьмой части респондентов, имеющих в семье автомобиль готовы отказаться от личного автотранспорта, если общественный транспорт станет более комфортным. Каждый девятый откажется от использования автомобиля в центре города, если общественного транспорта будет больше. Десятая часть респондентов, имеющих автомобиль готовы пересест на общественный транспорт, если схема движения общественного транспорта будет более удобной. Снижение стоимости проезда в общественном транспорте не будет для автовладельцев значимым стимулом для

того чтобы пользоваться в центральной части города общественным транспортом. Такое условие отметили лишь 3,8% лиц, имеющих автомобили.

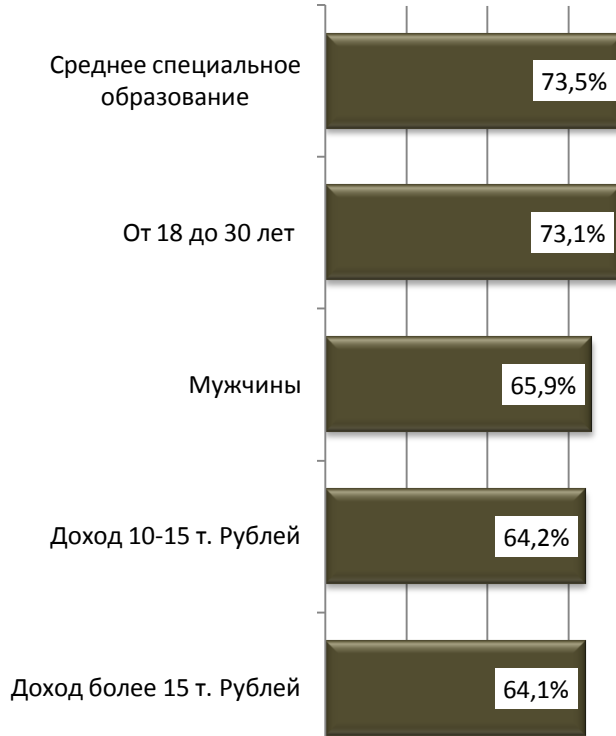
Готовность отказаться от использования автомобиля по группам опрошенных:



Диаг. 5.1.3.4 Готовы отказаться от автомобиля, если схема движения общественного транспорта станет более удобной, в % среди имеющих автомобиль



Диаг. 5.1.3.4.5 Не готовы отказаться от автомобиля, в % среди имеющих автомобиль



Диаг. 5.1.3.4. Нежелание отказываться от автомобиля в районах города, в % среди имеющих автомобиль



С большей вероятностью на то, чтобы отказаться от использования автомобиля в центре города, могут пойти женщины, нежели мужчины, представители старших возрастных групп, чем молодежь. Для жителей Орджоникидзевского и Мотовилихинского районов более значимым условием отказа от личного автотранспорта является высокий уровень комфортности городского общественного транспорта (18,8%). Для жителей Ленинского районов стимулом к отказу использования личного автотранспорта в центре города является увеличение количества общественного транспорта (50,0%) и более удобная схема транспортных маршрутов (14,7%). Нежелание отказываться от личного автотранспорта в пользу городского общественного транспорта демонстрируют в большей степени жители Кировского (93,3%) и Дзержинского (75,5%) районов города.

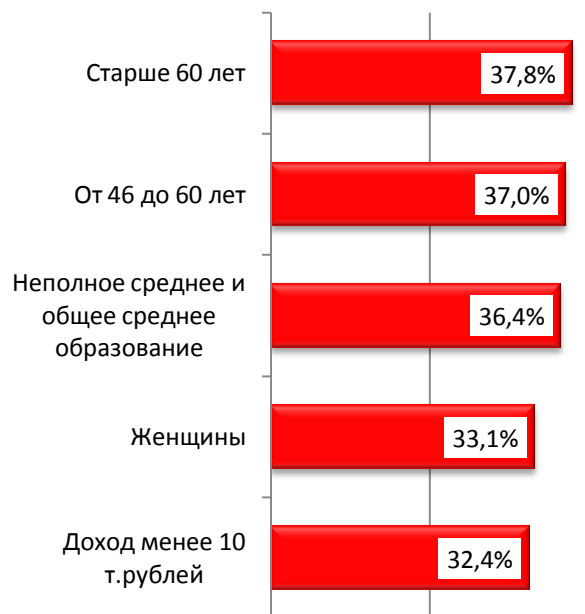
5.1.4. Отношение к ограничению движения личного автотранспорта в центре города



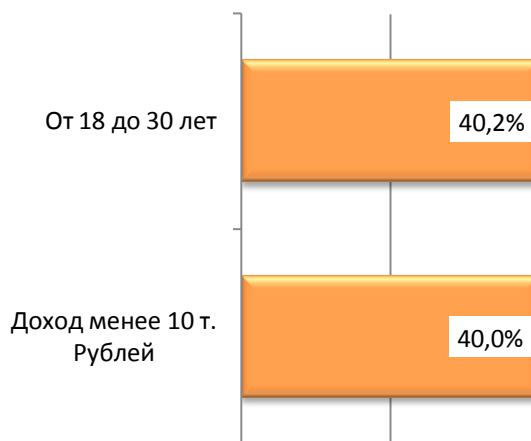
Треть опрошенных пермяков поддерживают идею ограничения движения личного автотранспорта в центре города. Также около трети респондентов считают, движение автомобилей в центре необходимо ограничить частично, лишь в определенных местах. Против ограничения выступают четверть опрошенных жителей города.

Отношение к ограничению движения личного автотранспорта по социально-демографическим группам:

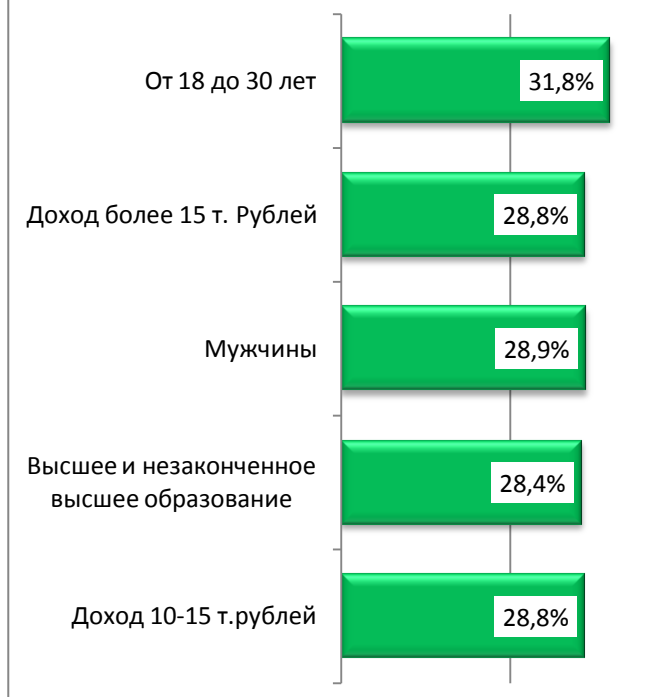
Диаг. 5.1.4.2. Чаще отмечают, что ограничения необходимы, автомобилей в центре города стало слишком много, в % по группе



Диаг. 5.1.4.3. Чаще отмечают, что необходимы ограничения только в определенных местах, в % по группе



Диagr. 5.1.4.3. Чaще считают, что ограничений быть не должно, в % среди имеющих автомобиль



Ограничения одобряют преимущественно женщины, лица более старшего возраста, имеющие низкий уровень образования, представители низкодоходных групп населения, не имеющие автомобиля в семье. Негативное отношение к ограничению движения автотранспорта в центре города характерно для мужчин, молодежи, имеющих высокий уровень образования и высокий уровень дохода, автовладельцев.

Диagr. 5.1.4.5. Отношение к ограничению движения личного автотранспорта в центре города с учетом наличия автомобиля в семье



Отношение к ограничению движения личного автотранспорта по районам группам:



В территориальном разрезе максимального значения доля респондентов, поддерживающих ограничения зафиксирована среди жителей Свердловского (42,4%) и Индустриального (41,1%) районов города. Не одобряют идею ввода ограничений большей частью жители Кировского (33,6%), Ленинского (29,4%) и Дзержинского (28,0%) районов Перми.

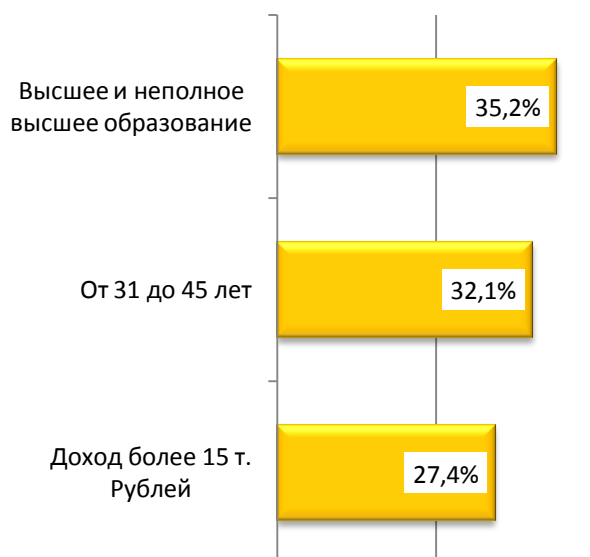
5.2. Отношение к платным парковкам в центре города



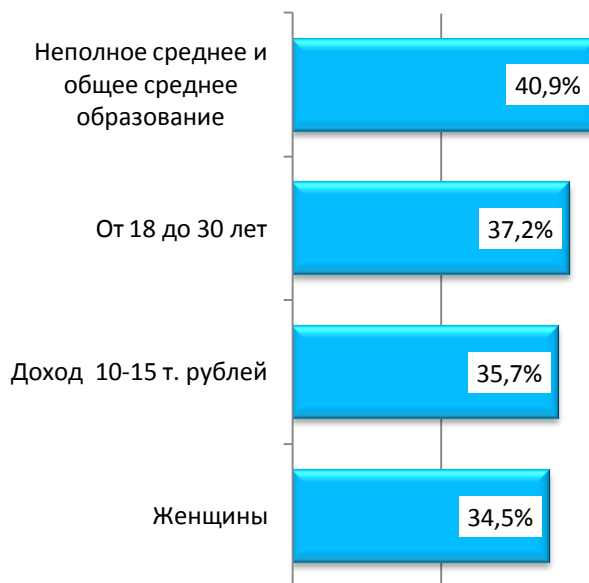
Мнение опрошенных горожан в отношении платных парковок в центре Перми разделились. Треть из них, считают, что количество парковок менять не нужно. Чуть более четверти респондентов отмечают, что парковок недостаточно и необходима организация дополнительных платных парковок. За сокращение парковок в центре города выступают 18% опрошенных пермяков. Идею полного запрета парковок одобряют 13,3% респондентов.

Отношение к платным парковкам по социально-демографическим группам:

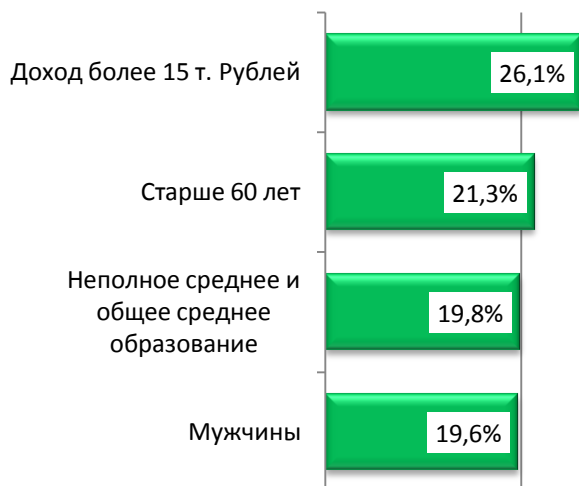
Диаг. 5.2.2. Чаше отмечают, что парковок не хватает, необходима организация дополнительных парковок, в % по группе



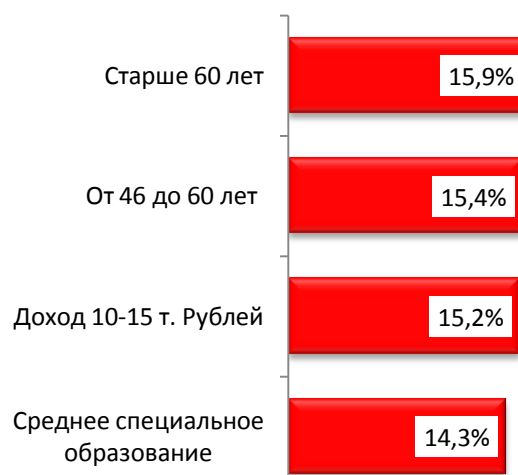
Диаг. 5.2.3. Чаше отмечают, что платных парковок достаточно, в % по группе



Диаг. 5.2.4 Чаше считают, что платных парковок слишком много, в % по группе



Диаг. 5.2.5 Чаше считают, что нужно запретить парковки в центре города, в % по группе



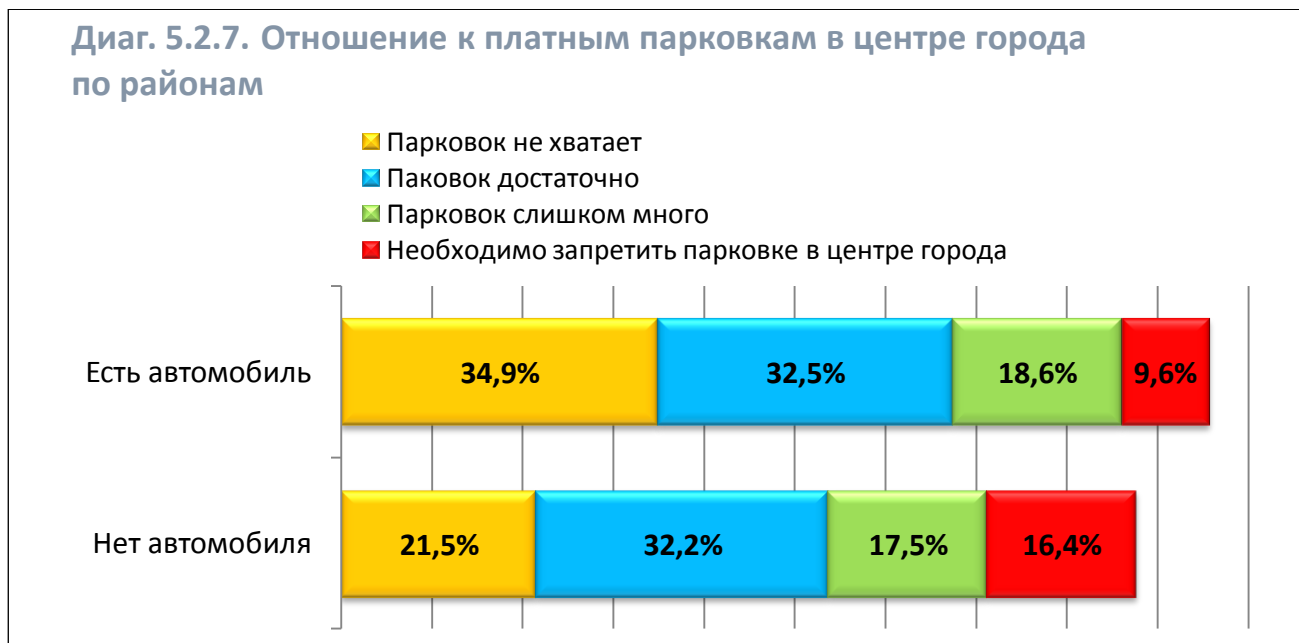
Отношение к платным парковкам по районам:



О нехватке парковок свидетельствуют преимущественно жители центрального Ленинского района (58,8%). Жители Кировского и Индустриального районов большей частью считают, что парковок в центре Перми достаточно (48,3% и 41,7% соответственно). Жители Дзержинского и Свердловского районов в большей степени поддерживают частичное сокращение количества парковок в центре города (32,1% и 25,0% соответственно). Максимального значения доля лиц, одобряющих

запрет парковок в центре города, зафиксирована среди жителей Индустриального (20,6%) и Кировского (17,5%) районов.

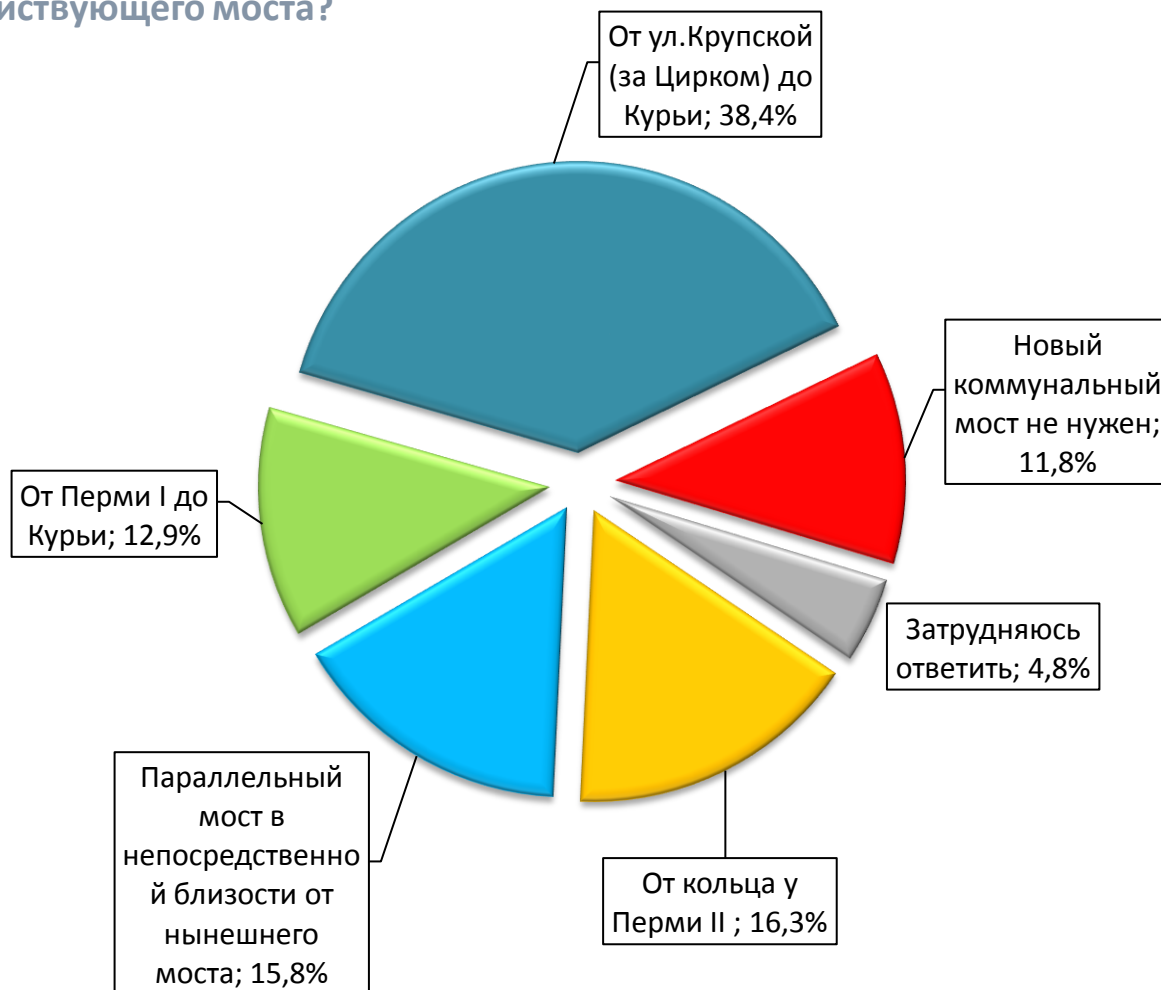
Отношение к платным парковкам в зависимости от наличия автомобиля в семье:



Владельцы автомобилей преимущественно говорят о нехватке парковок в центре города. Респонденты, не имеющие личного автотранспорта в семье, в большей степени поддерживают запрет на парковки в центре города (16,4% против 9,6% среди автовладельцев).

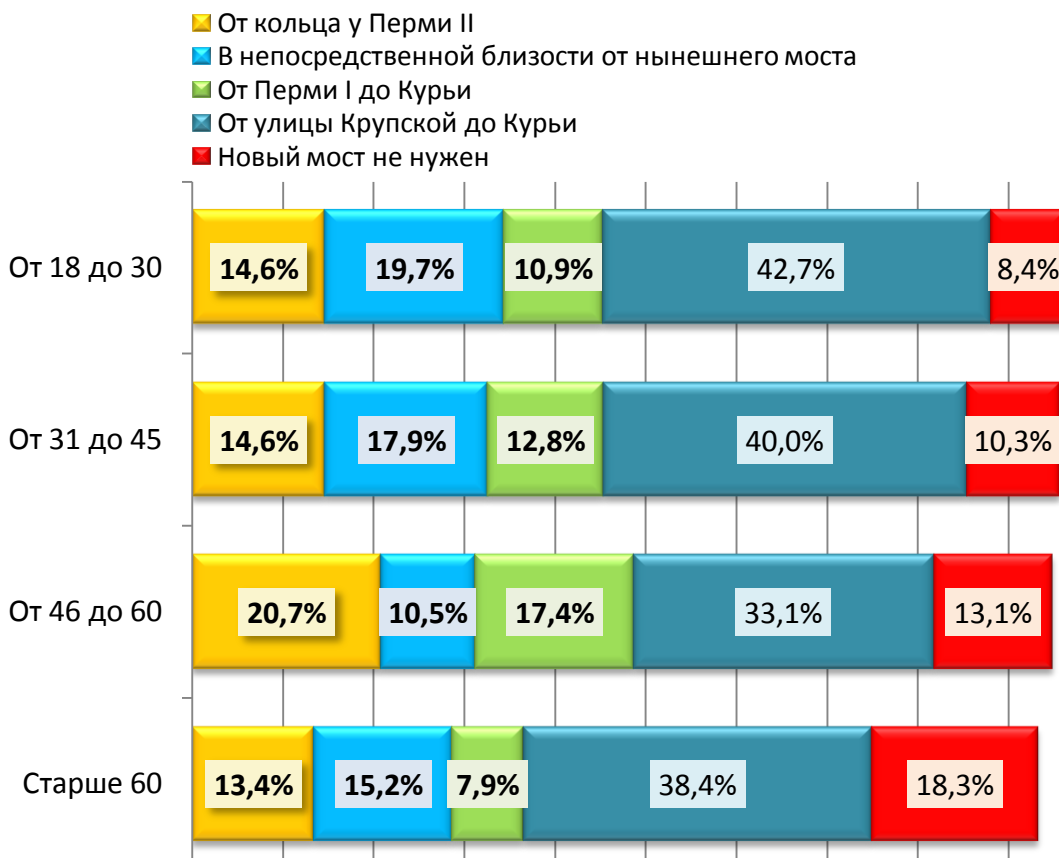
5.3. Представления о месте расположения нового коммунального моста

Диаг. 5.3.1. Как Вы считаете, где должен быть расположен новый коммунальный мост чере Каму для разгрузки действующего моста?

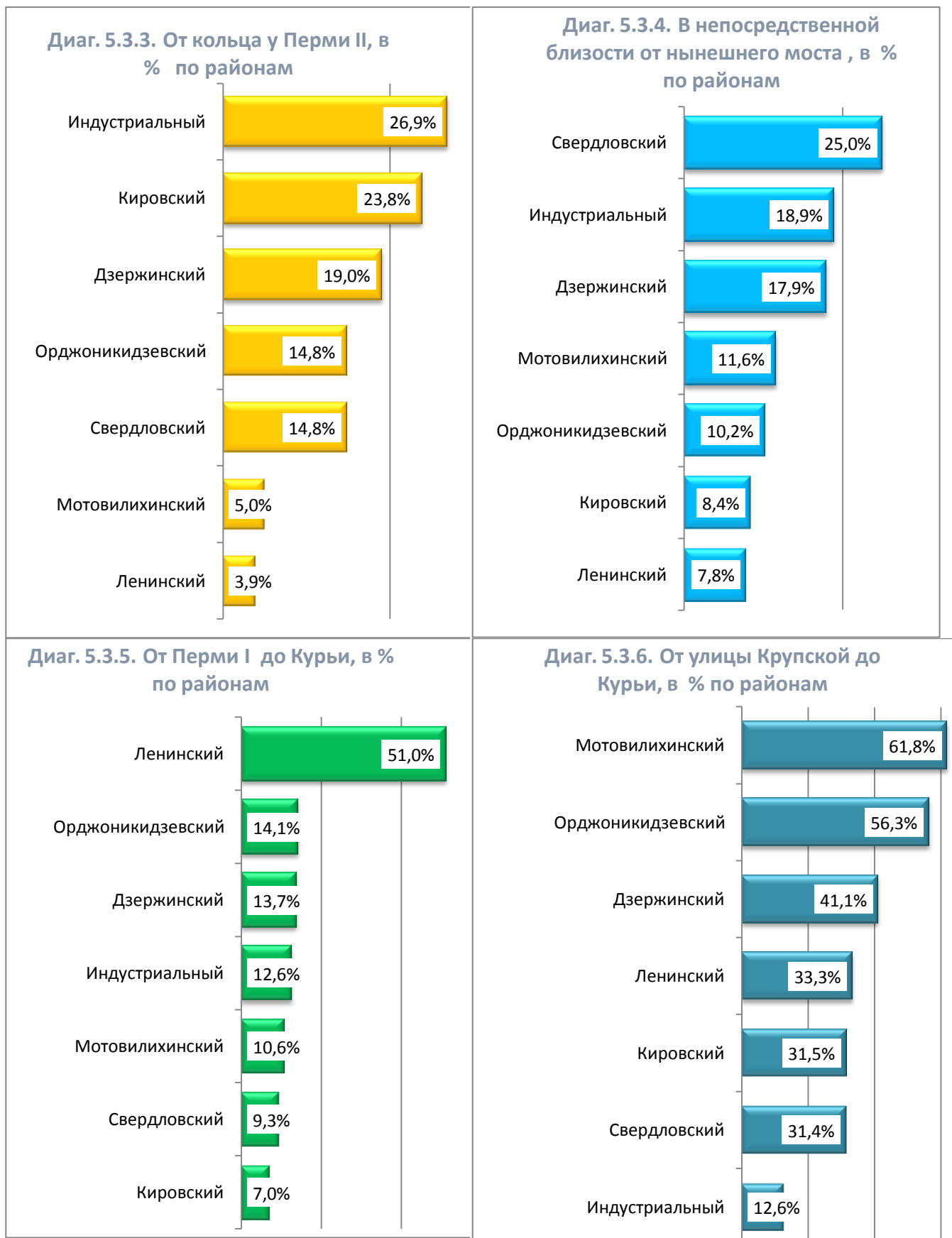


Около двух пятых опрошенных пермяков (38,4%) считают подходящим местом для нового коммунального моста территорию от ул. Крупской до Курьи. Доля лиц поддерживающих остальные предложенные варианты месторасположения нового моста варьируется от 13% до 16%. Каждый восьмой из опрошенных жителей города считает, что новый мост не нужен.

Диagr. 5.3.2. Представление о месторасположении нового моста в возрастных группах



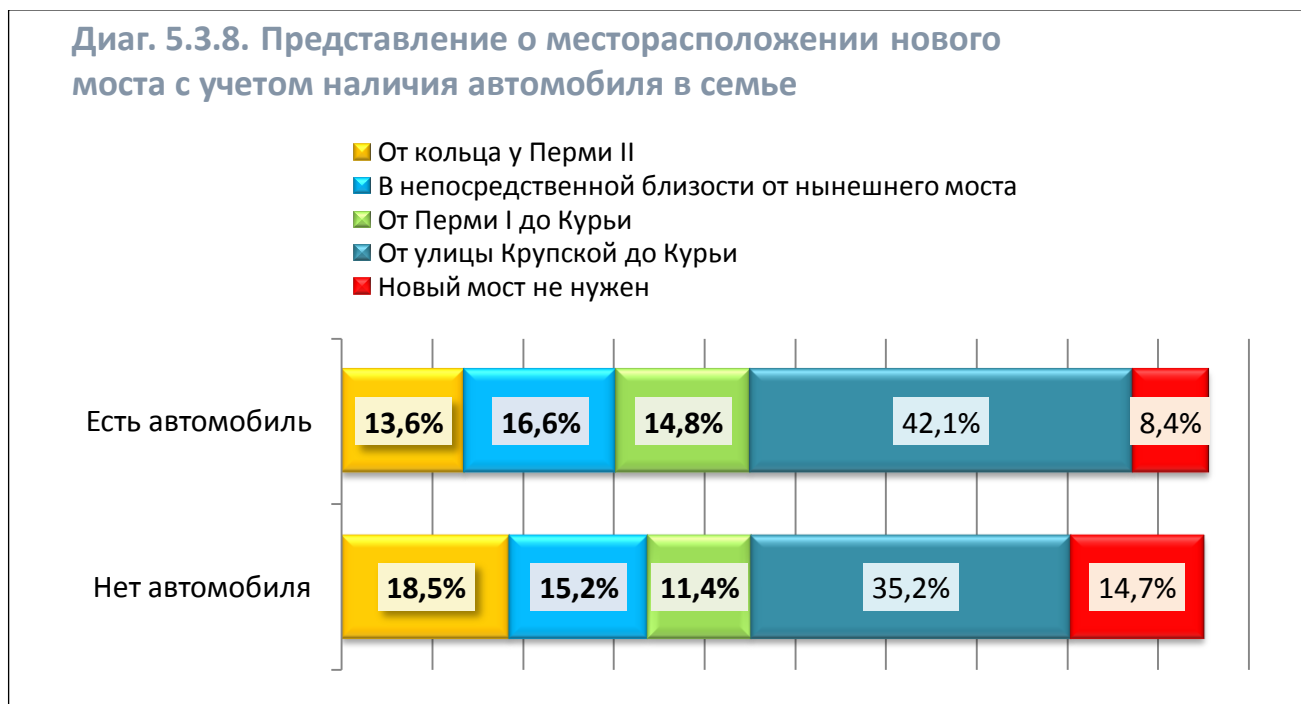
Определение места для нового коммунального моста по районам:





Место для нового моста от кольца на Перми II выбирают преимущественно жители Индустриального (26,9%), Кировского (23,8%) и Дзержинского (19,0%) районов Перми. Территорию в непосредственной близости к нынешнему мосту подходящей считают большей частью жители Свердловского района (25,0%). Место от Перми I до Курьи одобряют в основном респонденты, проживающие в Ленинском районе (51,0%). Территорию от улицы Крупской до Курьи выбирают более половины жителей Мотовилихинского и Орджоникидзевского районов города. Не видят необходимости в строительстве нового моста преимущественно жители Кировского (29,4%) и Индустриального (21,7%) районов.

Определение места нового коммунального моста в зависимости от наличия автомобиля в семье:



Автовладельцы в большей мере, чем те, у кого в семье нет автомобилей, одобряют в качестве места для нового моста территорию от ул. Крупской до Курьи (42,1% против 35,2%). Среди респондентов, не имеющих личного автотранспорта несколько больше доля тех, кто считает, что новый мост не нужен (14,7% против 8,4%), а также тех, кто считает подходящим место от кольца на Перми II (18,5% против 13,6%).

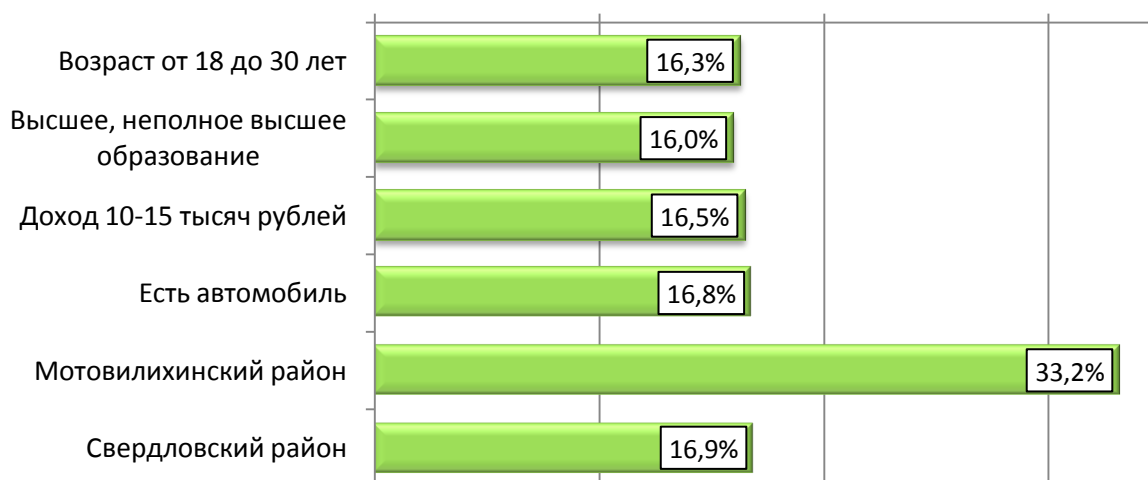
Глава VI. Отношение к дополнительному налоговому платежу

6.1. Готовность осуществлять дополнительный налоговый платеж

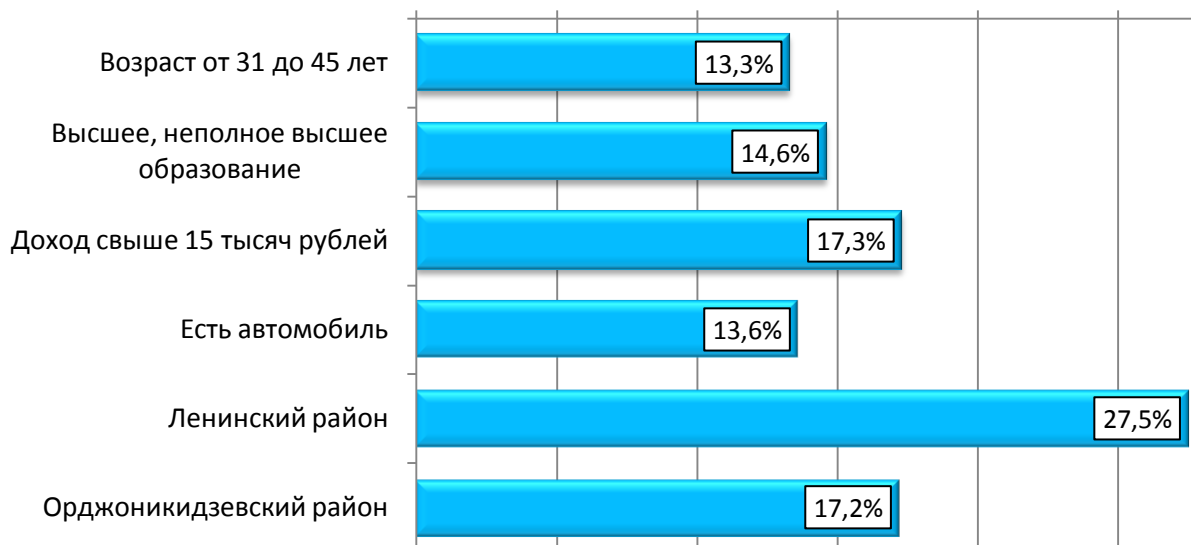
Диagr. 6.1.1. Готовы ли Вы взять на себя дополнительный налоговый платеж, средства которого в полном объеме пойдут на решение конкретной проблемы (например, ремонт дороги, строительство нового моста и т.д.)?

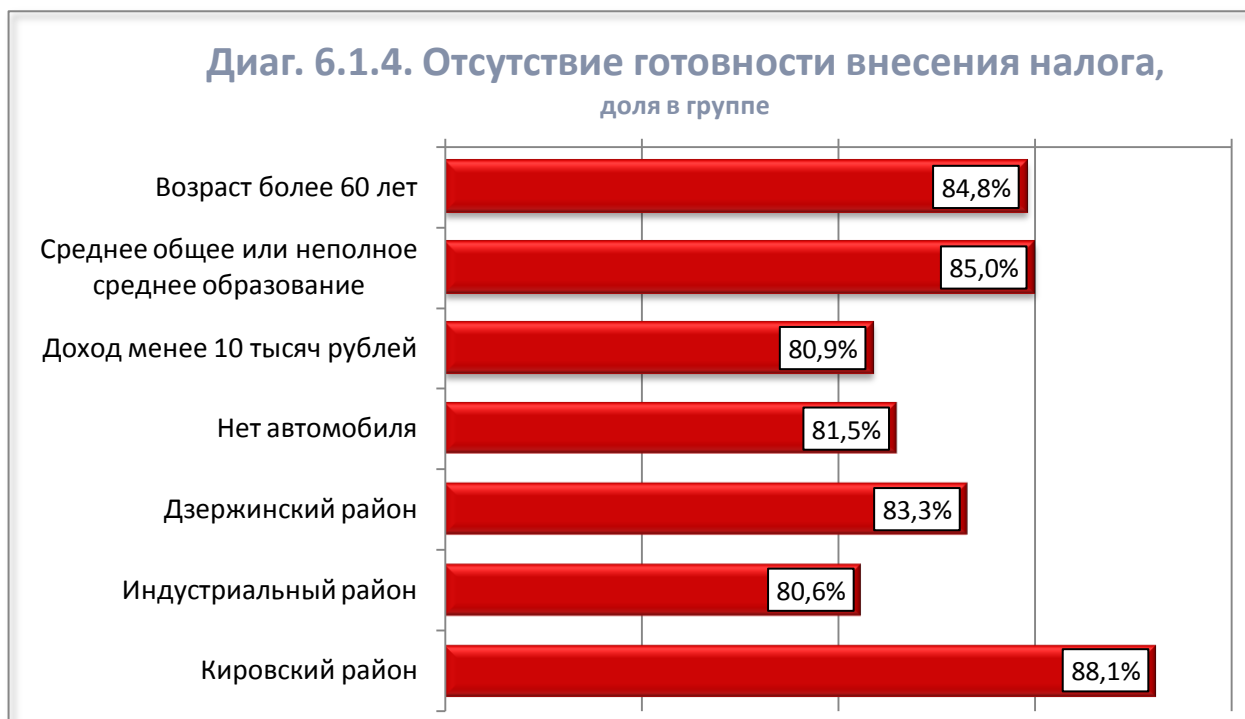


Диagr. 6.1.2. Полная готовность внесения налога, доля в группе



Диаг. 6.1.3. Частичная готовность внесения налога,
доля в группе

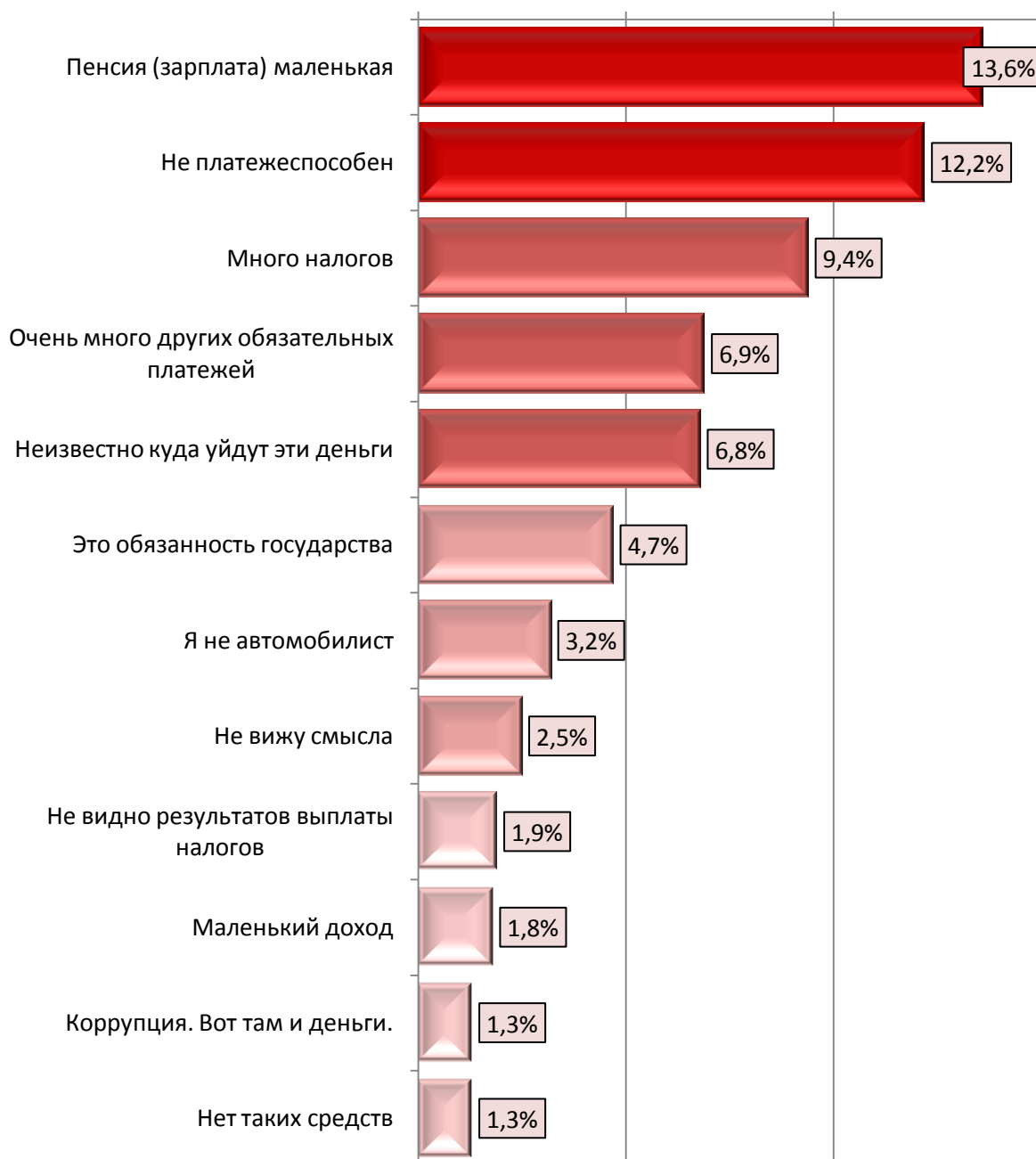




Готовность осуществлять дополнительный налог в той или иной мере выразили около четверти пермяков (23,8%). В основном это молодые жители города с высшим образованием, с высоким уровнем дохода, имеющие автомобиль.

6.2. Мотивы нежелания осуществлять дополнительный налоговый платеж

Диаг. 6.2.1. Мотивы отказа вносить дополнительный налог (указаны варианты ответов, выбранные более чем 1% пермяков)



Отказались от внесения налога три четверти жителей города, и чаще всего это лица с низким уровнем образования и доходов, старше 60 лет, жители Кировского района.

Основной причиной отказа является *отсутствие денежных средств* на подобный налог: у кого-то маленькая пенсия (13,6%), кто-то неплатежеспособен (12,2%), кто-то ссылается на наличие других налогов (9,4%) и обязательных платежей (6,9%). Первые 2 причины чаще называют лица пенсионного возраста, лица с низким уровнем образования и дохода. Остальные названные причины называют чаще лица среднего возраста, со средним уровнем доходов и образования.

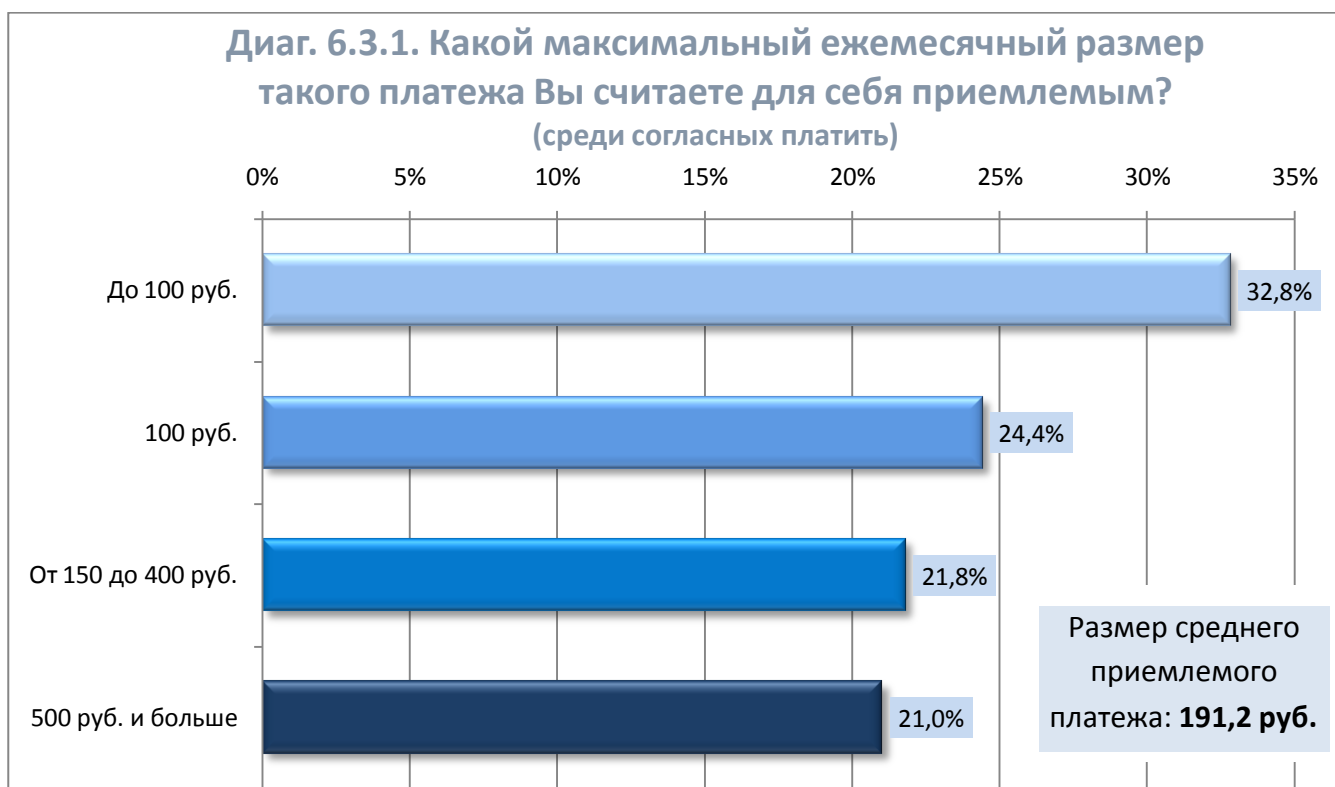
Назвалась также причина, связанная не с отсутствием денежных средств, а с *недоверием государству*: «неизвестно куда уйдут эти деньги» (6,8%). Так чаще отвечали лица с высоким уровнем образования и доходов, молодежь. Подобные высказывания также формулировались как «не видно результатов выплаты налогов» (1,9%), «коррупция» (1,3%).

6.3. Приемлемый размер дополнительного налогового платежа

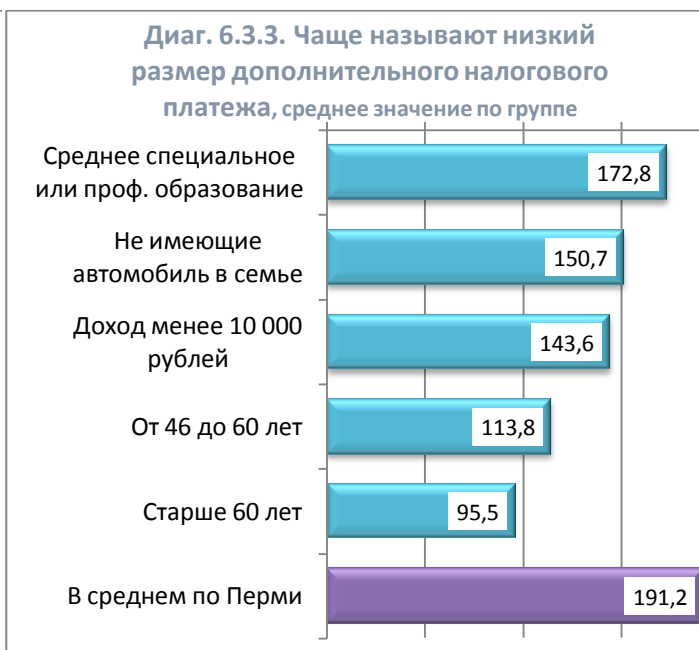
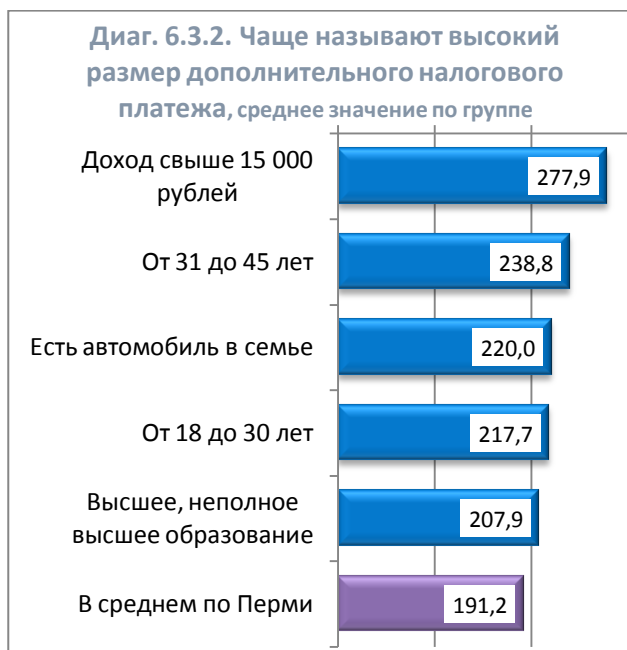
Большинство респондентов, готовых вносить дополнительный налоговый платеж, называют сумму **менее 100 рублей** в месяц (32,8%). Платить по **100 рублей** в качестве дополнительного налогового платежа готова четверть опрошенных, тогда как суммы **от 150 до 400 рублей** и **от 500 рублей и более** называли по одной пятой от числа респондентов, согласных с внесением дополнительного платежа.

При этом наблюдается влияние на готовность вносить дополнительный налоговый платеж таких факторов как возраст, уровень образования и уровень дохода. Так, более высокий размер платежа чаще называют молодые люди и лица среднего возраста, с высоким уровнем дохода и высшим образованием, в то время как наиболее низкую сумму готовы платить лица предпенсионного и пенсионного возраста, с доходом менее 10 тысяч рублей на человека, а также лица со средним специальным или профессиональным уровнем образования.

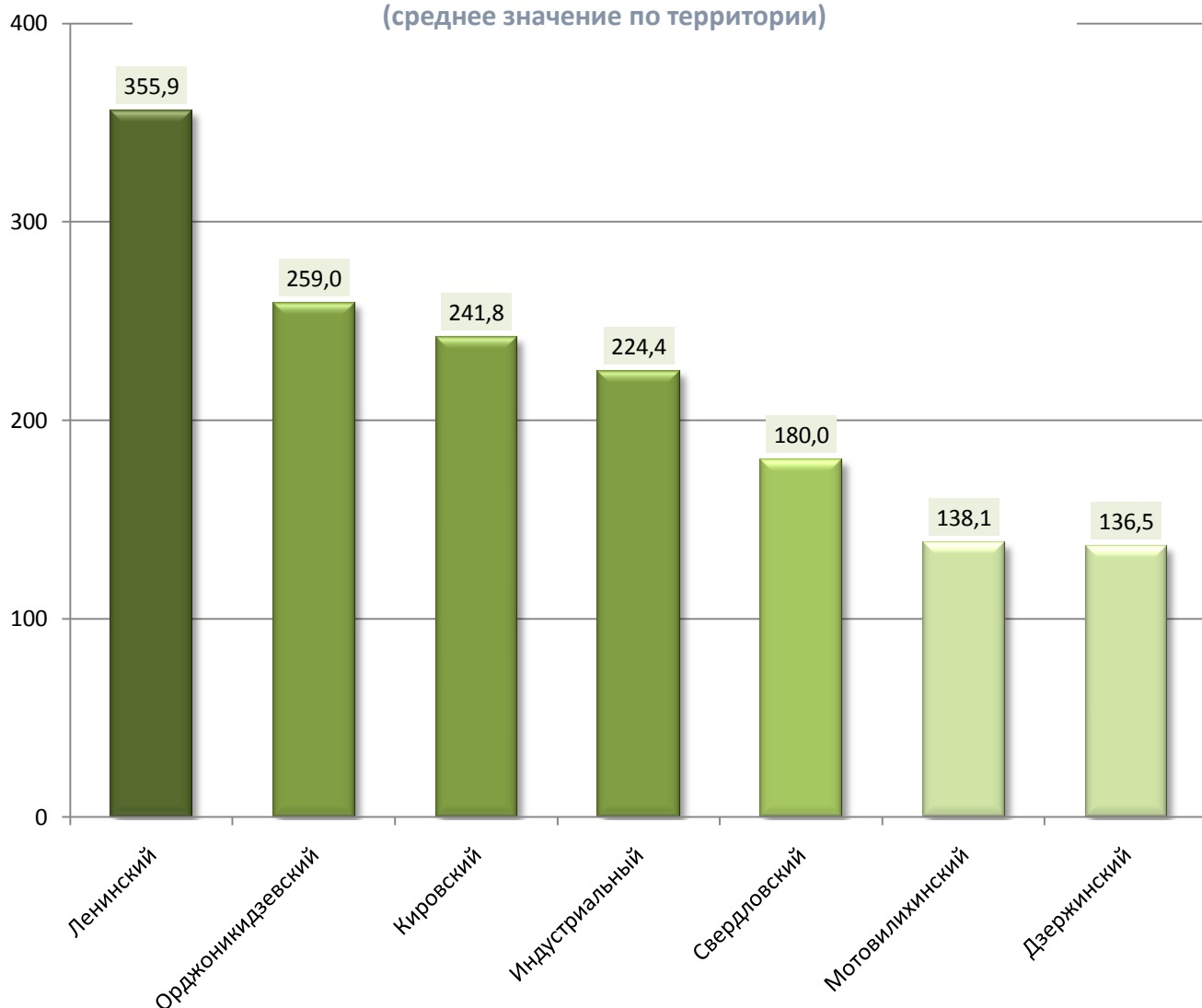
В территориях наиболее высокий размер платежа зафиксирован в Ленинском районе (среднее значение по району 355,9 рублей), тогда как меньше всего готовы платить опрошенные жители Мотовилихинского и Дзержинского районов (средние значения 138,1 и 136,5 рублей соответственно).



Приемлемый размер дополнительного налогового платежа по социально-демографическим характеристикам:



**Диаг. 6.3.4. Приемлемый размер дополнительного
налогового платежа по районам среди согласных платить**
(среднее значение по территории)



Глава VII Представления жителей города о позитивных и негативных характеристиках Перми.

7.1. Позитивные характеристики Перми.

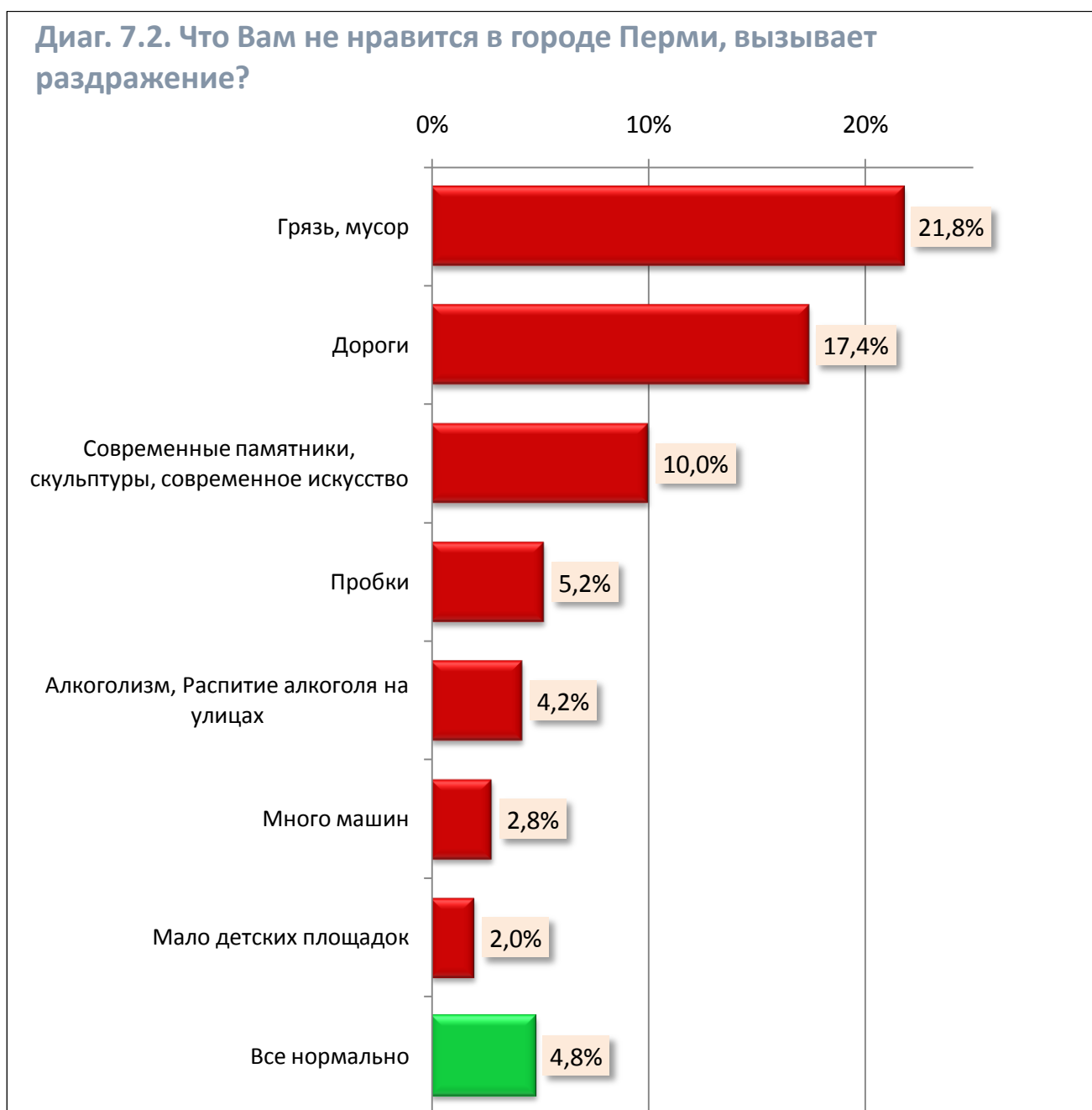
Диаг. 7.1. Что Вам больше всего нравится в городе Перми, вызывает чувство гордости?



* Вопрос задавался в открытой форме. Респонденты сами формулировали ответ, все ответы обобщались и типологизировались, в диаграмме представлены ответы, названные более чем 2% опрошенных

Наиболее значимыми позитивными характеристиками города Перми опрошенные жители города считают **озеленение в городе, городские театры и концертные залы** (в первую очередь упоминаются «Театр оперы и балета» - 6,2%, «Драмтеатр» - 0,6%, ТЮЗ – 0,2%, «Театр у Моста» - 0,4%) и Цирк – 0,6%), **городские парки, аллеи и скверы** (в том числе Парк Горького – 1,8%, Сквер Свердлова – 1,4%, Балатовский парк – 0,4%, парк Чехова – 0,4%, Сквер у памятника Татищеву в Разгуляе – 0,4, сквер Театра оперы и балета – 0,4%, сквер Дзержинского -0,2%, сквер Уральских добровольцев -0,2%, сад Мендовского – 0,2%), **окружающая природа** (лес, Кама, природные заповедные места). Кроме того, в качестве значимых положительных особенностей Перми отмечаются городские **памятники и скульптуры** (в частности называются «Новые скульптуры», памятник «Жук-Скарабей», памятник «Пермяк - соленые уши», «Танк», памятник «1905 года», «Мишка»), **чистота, городские музеи** («Краеведческий музей», «Музей современного искусства», «Выставочный зал», «Картинная галерея»), **строительство и архитектура в городе, фестивали и массовые городские мероприятия, центральная, историческая часть города.**

7.2. Негативные характеристики Перми.



* Вопрос задавался в открытой форме. Респонденты сами формулировали ответ, все ответы обобщались и типологизировались, в диаграмме представлены ответы, названные более чем 2% опрошенных

К негативным характеристикам города опрошенные пермяки относят, прежде всего, **грязь и мусор** в городе (21,8%), **дороги** (17,4%), а также **современные городские памятники и скульптуры**, проявления современного искусства (10,0%), в частности называются «Буква «П», «Красные человечки», «Музей современного

искусства», «Жук-Скарабей», «Яблоко». Кроме того, среди значимых негативных особенностей города отмечаются пробки на дорогах, большое количество машин, алкоголизм и распитие алкоголя на улице, недостаточное количество детских площадок.