

оритетная же полоса в крайнем правом ряду на Петроградской стороне преимущества в скорости общественному транспорту практически не дает.

Искусственные преграды перед выделенной полосой пока выглядят нецелесообразно, так как не предусмотрены законодательно. Но идею движения автобусов по Лиговскому проспекту по трамвайным путям, реализованную в 2008 году, многие специалисты отрасли поначалу приняли в штыки. Теперь же на Лиговку за опытом едут дорожно-транспортные чиновники из многих регионов России, в том числе из Москвы.

Таким образом, для полноценной реализации системы приоритетного проезда наземного общественного транспорта необходимы реальные законодательные инициативы в области административных правонарушений (увеличение штрафа за въезд на выделенную полосу) и дорожных ГОСТов. Более того, необходимо обеспечение городских территорий местами для временного хранения личных транспортных средств и улучшение качества перевозок общественным транспортом для создания реальной конкуренции автомобилю.

Библиографический список

1. Дацюк А.М. Внедрение системы приоритетного проезда общественного транспорта в Санкт-Петербурге. Сборник докладов целевой конференции "Структура и задачи инженерной деятельности по организации дорожного движения" (г. Санкт-Петербург 11 – 14 октября 2007 г.) С. 83-90.
2. IRF. Urban mobility, Geneva, 2010.
3. Department for Transport UK. Intelligent Transport Systems (ITS). The policy framework for the roads sector. November 2005.
4. Фил Гудвин. Решение проблемы пробок. 1997.
5. Долгосрочная целевая программа «Развитие Екатеринбургского метрополитена и других видов скоростного внеуличного транспорта в МО г. Екатеринбург до 2020 года», 2009 г.

ОСОБЕННОСТИ РАССЕЛЕНИЯ ТРУДЯЩИХСЯ В НОВЫХ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ УСЛОВИЯХ

Л.В. БУЛАВИНА, Л.А. МОВЧАН

ФГАОУ ВПО «Уральский федеральный университет имени первого Президента России Б. Н. Ельцина»

В современном крупном городе люди вынуждены часами стоять в пробках. Это резко сокращает их свободное время и ухудшает настроение. В этих условиях, проектировщикам необходимо создавать такие условия, чтобы время, затрачиваемое на поездки к разным объектам, уменьшалось. Этого можно достигнуть путем ликвидации пробок, развитием улично-дорожной сети, рациональной планировочной структурой и функциональным зонированием.

И если сегодня не все возможно, то необходимо стремиться создать наилучшие условия в ближайшие годы на первую очередь, на перспективу. Для этого необходимо прогнозирование пассажиропотоков, как на сети общественного транспорта, так и на легковых автомобилях. Прогноз базируется на характеристиках и закономерностях формирования процесса передвижений жителями города с различными целями. Самым главным видом передвижений, отличающихся наибольшей частотой, регулярностью и обязательностью являются трудовые передвижения. Исследования в этой области не проводились с 70-х годов прошлого века, хотя с тех пор полностью поменялся политический строй и социально-экономические условия в нашей стране.

Все исследования трудовых передвижений и системы расселения трудящихся, начиная с 30-х годов прошлого века основывались на том принципе, что естественным стремлением трудящихся является стремление расселяться по возможности ближе к месту приложения труда, тем самым уменьшая затраты времени на передвижения и увеличивая свое свободное время. Этот принцип лежит в основе закона трудового тяготения.

В 1965-1971 г.г. в городе Свердловске были проведены исследования расселения, в ходе которых было выявлено расселение более 55 тыс. рабочих и служащих относительно 126 различных по крупности, функциональному назначению и расположению на плане города объектов трудового тяготения. Это исследование показало, что для сложившего расселения в целом по городу было характерно весьма четкое проявление закона трудового тяготения: преимущественная часть трудящихся (около 75 %) проживало в зоне 30-ти минутной

удаленности от объектов трудового тяготения, в том числе 35 % - в зоне 10-20-ти минутной удаленности.

В данном исследовании был выявлен ряд частных особенностей процесса расселения, таких как влияние различных по характеру деятельности объектов трудового тяготения, крупности этих объектов, профиля объектов трудового тяготения, особенности основных структурных групп по полу, возрасту, социальной принадлежности, по количеству работающих в семье.

Также в данной работе было выявлено то, что крупные объекты приложения труда, требующие работников широко распространенных профессий, обладают большей «притягательной силой» для населения близлежащих массивов, чем уникальные объекты, нуждающиеся в работниках мало распространенных профессий.

В то время в г. Свердловске значительная доля трудящихся была занята на крупных промышленных предприятиях, которые имели свой жилой фонд в виде прилегающих к нему районов. Таким образом, люди, работающие на этих предприятиях в течение долгого времени имели возможность расселяться в непосредственной близости от мест приложения труда. В свое время служащие, занятые в учреждениях и организациях имели возможность выбрать место приложения труда недалеко от дома из-за их расположения на селитебной территории и приблизительно равного уровня заработной платы для сотрудников одного профиля.

Стоит отметить, что виды передвижений, рассмотренные в данном исследовании, сводились к передвижению пешком или на общественном транспорте, так как уровень автомобилизации был очень низкий, личный автомобиль в то время был привилегией избранных.

В настоящее время социально-экономические условия резко изменились. Распались многие градообразующие предприятия, произошла реструктуризация промышленных объектов, трудящиеся промобъектов перешли на работу в сферу обслуживания или занялись частным предпринимательством, появились новые виды деятельности, новые профессии. Город Екатеринбург стал центром услуг, торговли и инвестиций. Увеличилась доля таких отраслей как оптовая и розничная торговля, общественное питание, жилищно-коммунальное хозяйство, бытовое обслуживание населения. Сформировался малый бизнес. На 2000 год в городе было размещено 15 тыс. малых предприятий и 36,5 тыс. индивидуальных предпринимателей.

Появились новые факторы, мотивирующие людей в выборе места работы. Такими факторами, например, являются интересная работа, высокая заработная плата, хороший коллектив, престиж. Вся структура трудовых передвижений претерпела изменения.

Также нельзя не заметить все возрастающий уровень автомобилизации, оказывающий существенное влияние на передвижения населения. Очень ярко выражено переполнение общественного транспорта, особенно в «часы-пик», а в совокупности со всё увеличивающимися пробками на дорогах, вынуждающих людей часами ехать в переполненных вагонах общественного транспорта, основной целью работающих становится покупка личного автомобиля, что, в свою очередь, лишь обостряет проблему пробок и нехватки парковочных мест. Соотношение поездок на легковом и общественном транспорте стремительно меняется в пользу легкового транспорта. Наличие легкового автомобиля дает возможность расселяться или выбирать более отдаленные от места жительства объекты приложения труда, с лучшими условиями труда и оплатой, при этом увеличивая значение такого фактора как наличие удобного подъезда и стоянки в выборе места работы.

В условиях рыночных отношений, при большом количестве мелких предприятий и фирм, занимающихся разнообразными видами деятельности, меняющими свой адрес, в зависимости от высоты арендной платы, меняющими уровень заработной платы, в зависимости от доходности работы и условия труда, остается все меньше мест приложения труда, на которых сотрудники могут работать в течение многих лет. Таким образом, становится совершенно нецелесообразно, а иногда и невозможно выбирать место жительства в непосредственной близости от места работы. Это связано еще и с тем, что многие офисные центры располагаются сейчас в центре города, где цены на жилье непомерно высоки.

Процесс формирования жилых районов с очень маленькой трудовой емкостью, начавшийся в нашем городе в 60-70-е годы, сейчас только усугубился. В таких районах в основном располагаются только объекты культурно-бытового обслуживания – торговые и до-

суговые центры, разнообразные магазины и объекты обслуживания. Крупные офисные центры и деловые зоны располагаются в центре города, а промышленные площадки намечается выносить за пределы селитебных территорий. Все это увеличивает дальность, и возможно время поездки до работы и обратно.

Сильно увеличилась и доля трудящихся, занятых в сфере обслуживания. Например, такая профессия как продавец-консультант в магазине является универсальной и в рамках этого вида деятельности человек может постоянно менять место работы в зависимости от заработной платы, престижа, удобства или других факторов.

В настоящее время очень распространены такие виды деятельности, которые требуют большого количества передвижений по городу в течение дня.

Также многие люди вынуждены работать в двух или даже трех местах из-за низкого уровня заработной платы. По этой же причине люди могут полностью менять свою профессию или сферу деятельности.

Другим аспектом формирования трудовых передвижений является выбор места жительства. Этот выбор зависит от целого ряда факторов.

В городе Екатеринбурге ввод жилищного фонда к 2000 году составил 151,6 тыс. м² в год. При этом, выбирая квартиру в домах-новостройках, люди руководствуются такими факторами как цена за квадратный метр, удачная планировка, наличие удобной парковки, наличие благоустроенных площадок, хороший район, наличие неподалеку детского сада или школы и др.

На периферии города развиваются коттеджные поселки, в которых не предусмотрено создание рабочих мест.

Низкий уровень развития скоростного транспорта в городе не позволяет развиваться тенденции селиться как можно ближе к остановкам, например к станции метро, как это происходит в других крупных городах.

Начиная с 1994 г., в городе заметно активизировался процесс миграционной подвижности населения. Это касается как ежедневных поездок, так и переезда на постоянное место жительства. Этот процесс также вызывает деформацию трудовых связей.

Очень высокие цены на жилье вынуждают людей снимать квартиру. При этом не всегда удается найти подходящий вариант неподалеку от работы.

Как же в этих условиях формируются пассажирские потоки? Сохраняется ли тенденция влияния затрат времени на трудовое тяготение? Может этот фактор вообще утратил свое значения и на первый план выдвигаются другие тенденции? Какие это тенденции, как распределяются трудовые передвижения по затратам времени, каковы закономерности трудового тяготения в новых сложившихся социально-экономических условиях, при возрастающем уровне автомобилизации?

Задачами, которые стоят сегодня перед теми, кто изучает и проектирует современную транспортную систему города, являются:

- анализ современного расположения основных зон концентрации мест приложения труда;
- выявление основных факторов, влияющих на выбор места жительства и места работы для разных социальных групп;
- выявление закономерностей расселения трудящихся;
- выявление степени стабильности трудовых связей для разных отраслей экономики города;
- сравнительный анализ закономерностей расселения и формирования трудовых передвижений, выявленных в 70-х годах и в современных обследованиях;
- выработка методов, способных адаптировать улично-дорожную сеть и систему общественного транспорта города к новым социально-экономическим условиям.

С этой целью в настоящее время начато исследование трудовых передвижений представителей различных социальных групп и возрастов в г. Екатеринбурге. Проводится анкетное обследование, в котором для выявления приоритетов при формировании трудовых связей, их стабильности предусмотрено получить ответы на такие вопросы как адрес места жительства и места работы, продолжительность работы на настоящем месте работы и причина смены предыдущего. Также анкетированным предлагается ответить на вопросы, хотят ли они

работать ближе к дому, сколько времени не против тратить на передвижения от места жительства до места работы, какие факторы наиболее важны при выборе МР.

Среди факторов, указанных в анкете представлены затраты времени на передвижения, удобная связь общественным транспортом от места жительства до места работы, интересная работа, высокая заработная плата, условия работы, дополнительные льготы, хороший коллектив, наличие удобной стоянки у места работы, близость к центру города, а также предложена возможность вписать другие факторы. При этом у людей есть возможность выбрать несколько факторов, без ограничения количества.

Предварительный анализ данных, полученных в ходе анкетирования, показал, что больше всего людей интересует высокая заработная плата, второе место делят интересная работа и хороший коллектив. Среди людей, входящих в возрастные группы 41-50 и 51-55 встречались ответы об условиях труда и дополнительных льготах. Удобное расположение места работы, а также связь общественным транспортом не являются факторами, серьезно влияющими на выбор места работы. При этом на вопрос о том, сколько времени они не против тратить на передвижения, в основном, ответы входят в диапазон от 15 до 45 минут, а на вопрос, хотели бы они работать ближе к дому, 99% опрошенных отвечают да.

Еще одним вопросом, предложенным для ответа, был вопрос о предпочтительном способе передвижения: метрополитен или легковой автомобиль, естественно при наличии развитой и удобной системы метрополитена, и здесь приоритеты разделились примерно поровну.

Конечно, даже полный анализ данных, полученных в настоящем обследовании, не сможет точно определить закономерности формирования трудовых передвижений, но он сможет определить основные тенденции, факторы, мотивирующие людей, и укажет направление дальнейшего изучения этого вопроса.

Библиографический список

1. Отчет о научно-исследовательской работе по теме «Исследование современного расселения и подвижности населения Свердловска», часть II. Свердловск, 1971 г.
2. Шилева Л.В. Диссертация на соискание ученой степени кандидата технических наук на тему «Исследование трудовых связей населения в реконструируемом городе (на примере Свердловска). Свердловск, 1973 г.
3. Генеральный план муниципального образования «город Екатеринбург». Екатеринбург, 2004 г

КОНЦЕПЦИЯ КОМПЛЕКСНОЙ РЕКОНСТРУКЦИИ КВАРТАЛОВ РАЙОНА «СОРТИРОВОЧНЫЙ» В Г. ЕКАТЕРИНБУРГЕ

Л.А. ГИНЗБЕРГ, Н.Н. КАГАНОВИЧ, студ. А.С. ЛУКЪЯНОВА, А.А. СИВАКОВА

ФГАОУ ВПО «Уральский федеральный университет имени первого Президента России Б. Н. Ельцина»

19 декабря 2007 года заседанием правления ОАО «РЖД» (Российские железные дороги) было принято решения о создании системы Резервных Центров Обработки Данных (РЦОД) в Москве, Санкт-Петербурге и Екатеринбурге. Целью данного решения послужила необходимость консолидации программно-технических ресурсов ОАО «РЖД», распределенных в настоящее время по дорожным Информационно-вычислительным центрам. Для строительства данного объекта в г. Екатеринбурге был выбран Железнодорожный район. Площадка будущего строительства расположена на территории парковой зоны при ДК Железнодорожников (это здание на сегодня находится в плачевном состоянии и требует реконструкции) в квартале улиц Ватутина, Таежная, Коуровская и пер. Клубный. В настоящее время за проектированное институтом Уралжелдорпроект здание РЦОД представлено на рис. 1 и выглядит следующим образом:

Строительство этого уникального по своей функции и стратегически важного объекта диктует необходимость предусмотреть дополнительные площади для проживания людей, работающих в нем, а также для размещения приезжих специалистов и международных экспертов. Эту задачу ЕПНИ «Уралжелдорпроект» решает путем размещения в границах участка парковой зоны трех жилых комплексов и гостиницы. В том числе этим проектом предусмотрена реконструкция Дома Культуры Железнодорожников под многофункциональный торгово-культурно-спортивный комплекс, а также возведение православной часовни.