

ГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВО

УДК 72.711.424

Е. В. Петерс, Ю. С. Жеребцова, З. И. Петрович

ФОРМИРОВАНИЕ УРБАНИЗИРОВАННЫХ ТЕРРИТОРИЙ В КУЗБАССЕ

Формирование системы расселения в Кузбассе происходило под влиянием социально-экономических факторов. В освоении региона определяющее значение имела система путей сообщения. Историческая стадия архитектурно-планировочного развития населенных пунктов современной Кемеровской области прошло несколько этапов: формирование под влиянием расположения аквамагистралей в XVII–начале XVIII вв.; строительство в период прокладки Сибирского тракта, ставшего линией наибольшей заселенности, во 2-ой половине XVIII–XIX вв.; развитие системы расселения в связи со строительством Транссибирской магистрали, в зоне дислокации которой с конца XIX в. зарегистрирована максимальная плотность населения.

На современном этапе этот процесс продолжается. Новые автомагистрали становятся линиями притяжения застройки, а, следовательно, наибольшей заселенности. Развитие транспортной сети – мощный градообразующий фактор, стимулирующий процесс урбанизации территорий.

Степень урбанизации регионов различна. Одним из показателей, позволяющим определить степень вовлеченности территорий в процесс урбанизации, является доля городского населения. Он отражает значение городских поселений в системе расселения и, соответственно, характеризует процессы урбанизации территории.

Исходя из доли городского населения, можно определить несколько значений уровня урбанизации.

1. Если уровень меньше 10 %, то территория является практически неурбанизированной: различия между сельскими и городскими поселениями сравнительно невелики.

2. Если уровень урбанизации меньше 25 %, территория слабо урбанизирована. Сельское расселение преобладает, но городской образ жизни выделяется и становится привлекательным. Следствием является рост городского населения и образование новых поселений городского типа.

3. При достижении 50 % уровня урбанизации городское расселение начинает преобладать над сельским. В этот период темпы роста численности городского населения наиболее велики.

4. При достижении уровня урбанизации 75% территории становятся высоко урбанизированны-

ми. Городской образ жизни преобладает и распространяется в сельских поселениях, особенно в пригородных зонах крупных городов. При этом темпы роста городского населения замедляются.

5. При уровне урбанизации 90 % территория становится практически полностью урбанизированной. Различия между городским и сельским образом жизни исчезают, все поселения приобретают городской характер. Численность горожан растет медленно или снижается.

Кемеровская область – самая урбанизированная в Сибирском регионе: 22 городских поселения на площади 95,5 тыс. км². Два города (Новокузнецк, Кемерово) имеют население свыше 500 тыс. человек. В пяти городах (Прокопьевск, Ленинск-Кузнецкий, Междуреченск, Киселёвск, Белово) численность населения превышает 100 тыс. жителей. Плотность населения составляет 29,5 чел/км², удельный вес городского населения – 84,9 % (см. рис. 1, табл. 1).

Процессы урбанизации в Кузбассе имели характерные черты. Главным фактором урбанизации в советский период выступила промышленность. Возникшие на базе промышленности города могли превратиться в многофункциональные центры. И в этом положительную уже роль играла та же промышленность, «обрастая» научными учреждениями, проектно-конструкторскими бюро, учебными заведениями, создавая театры, дома культуры, музеи, библиотеки, поскольку развитие социальной сферы и жилищно-коммунальное строительство финансировалось через промышленные предприятия. Такой путь совершил Новокузнецк.

Развитие промышленности в некоторых городах, (например, Кемерово) могло наделить их функцией областных центров – многофункциональных городов. Однако нередко получая значение приоритетной отрасли, промышленность лишала ресурсов другие виды городской деятельности. В Кузбассе долгое время социальные аспекты развития городов выступали лишь «приложением» к задачам увеличения масштабов промышленного производства.

Города Кемеровской области во второй половине XX в. формировались в соответствии с тенденциями унификации архитектурного облика под давлением индустрии, утрачивали своеобразие в условиях усиления социальных диспропорций и

деградации природной среды. Промышленность, занимая значительную часть городских территорий, оказывает активное воздействие на объемно-планировочную структуру и архитектурный облик населенных пунктов.

В большинстве поселений Кузбасса экономика почти полностью зависит от угледобычи. Это обуславливает монопрофильность поселений (фактически, рабочих поселков при добывающих предприятиях) и не создает условий для устойчивого развития. Подобные условия диктуют необходимость создания в городах многопрофильной градообразующей базы и комплексного развития инженерно-транспортной инфраструктуры в целях усиления интеграции между поселениями в экономической, социальной, культурно-бытовой и рекреационной сферах.

В России, и в т.ч. Сибири, значительны затраты времени и средств на преодоление расстояний

между населенными пунктами. Соответственно, большие города – основные центры притяжения производственных сил – стремятся минимизировать затраты на взаимодействия при помощи сближения. В Кузбассе население распределено по территории области неравномерно.

Ареалы наиболее интенсивного заселения расположены в угольном бассейне, занимающем преимущественно Кузнецкую котловину. В узкой полосе вдоль железной дороги Новокузнецк – Новосибирск на 1/4 территории сосредоточено 9/10 промышленности области.

Таким образом, интенсивное освоение природных ресурсов и создание мощных промышленных районов и городов в Кемеровской области привели к формированию нерациональных систем расселения, к сложным в функциональном и планировочном отношении структурам городов



Рис. 1. Населенные пункты Кемеровской области

Таблица 1. Численность населения в городах Кузбасса

Город	Год образования	Площадь территории	Население тыс. чел.
Анжеро-Судженск	1931	120	82,4
Белово	1938	170	134,8
Гурьевск	1938	90	25,4
Калтан	1959	32	31,8
Кемерово	1918	279	532,9
Киселевск	1936	215	103,1
Ленинск-Кузнецкий	1925	128	107,15
Маринск	1856	48	41,5
Междуреченск	1955	335	104,14
Мыски	1956	109	42,3
Новокузнецк	1622	424	563,5
Осинники	1938	80	51,7
Прокопьевск	1931	217	211
Тайга	1911	50	27,4
Таштагол	1963	79	23
Топки	1933	52	30,7
Юрга	1949	45	81,6

Процесс урбанизации сопровождался созданием крупных городских агломераций при рассредоточенном расселении. Сложившаяся система расселения нуждается в дальнейшем развитии и преобразовании в групповую систему расселения, объединяющую населенные места повседневными связями в сфере труда, быта и отдыха при мощном развитии транспортной сети.

Формирование единой транспортной сети, охватывающей большую часть поселений, обеспечит территориальную общность, доступность любого структурного элемента в границах системы. Преобразования необходимо проводить на основе сложившегося планировочного районирования, преемственного развития.

Южная часть Западной Сибири, включающая Кемеровскую область, имеет одну из наиболее развитых транспортных систем в восточной части России. Развитие транспортной инфраструктуры объясняется интенсивным освоением территории региона и высокой транспортной нагрузкой. Кемеровская область участвует в проектах по развитию транспортной инфраструктуры, реализуемых на федеральном уровне.

В 2011 г. были введены в эксплуатацию новая

автомобильная дорога «Чугунаш – спортивно-туристический комплекс «Шерегеш» и участок современной автомагистрали «Кемерово – Ленинск-Кузнецкий» протяженностью 25 километров от Суховской развязки до поворота на с. Шевели. Это первая в Сибири высокоскоростная автотрасса с разрешенной скоростью 110 км/ч. До сих пор таких магистралей было всего 7 в России, все они находятся в Европейской части страны. Трасса построена максимально безопасно: с разделяющими полосы ограждениями, с двухуровневыми развязками. Дорога оснащена интеллектуальной системой управления движением. Новые трассы позволили повысить комфорт и безопасность движения, значительно сократить время поездок. В 2012 г. строительство автобана будет продолжено: будет возведен следующий - 37-километровый участок от поворота на село Шевели до Ленинска-Кузнецкого в обход Панфилово, Чусовитино и Демьяновки. Всего за последний год в области было построено и отремонтировано почти 200 км дорог, 30 мостов и путепроводов.

Однако в масштабах целого региона этого недостаточно. Незавершенность процесса урбанизации в России проявляется на уровне системы рас-

селения, прослеживается в общей конфигурации транспортного каркаса. В восточной части России только одна трансконтинентальная сквозная транспортная ось – Транссибирская магистраль. Качественные автомобильные дороги отсутствуют. Соответственно, можно сделать вывод о том, что процесс урбанизации в России напрямую связан с развитием транспортной инфраструктуры.

Урбанизация в современной ситуации служит целям формирования групповых систем расселения, социально-экономической интеграции поселений. В условиях сокращения демографических ресурсов стимулировать урбанизационные процессы могут высокие технологии, эффективные системы расселения, высокое качество городской среды и, самое главное, «высокое качество» насе-

ления.

В завершении процессов урбанизации имеют значение повышение роли научно-производственных центров (формирование и развитие технопарков), развитие транспортной инфраструктуры с формированием новых осей развития. При обосновании решений в современном градостроительстве должны быть учтены различные факторы, в т.ч. социальные: продолжительность жизни и здоровье горожан, их работоспособность и квалификация, качество жилья, состояние окружающей среды, уровень развития городской инфраструктуры, затраты времени горожанами на передвижение к местам приложения труда, рекреационные ресурсы.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. *Пивоваров Ю. Л.* Основы геоурбанистики. / Ю. Л. Пивоваров. – М.: Гуманит. Изд. Центр ВЛАДОС, 1999.
2. *Перцик Е.Н.* География городов. География мировой урбанизации / Е. Н. Перцик. – М.: «Международные отношения». – 1999.
3. *Лапто Г. М.* Результаты урбанизации в России к концу XX века / Лапто Г. М., П. М. Полян // Мир России. 1999. Т. 8, № 4.
4. *Фукс, Л.П.* Расселение в Западной Сибири: самоорганизация и управление, итоги и проблемы / Л.П. Фукс. – Новосибирск: Изд-во ПРО: Агентство «Сибпринт», 2003. – С. 140.

□ Авторы статьи

Петерс
Елена Викторовна,
кандидат архитектуры,
доцент каф. строительных
конструкций КузГТУ,
Тел. 8-3842-39 63 30

Жеребцова
Юлия Сергеевна,
студент гр. СК-091 КузГТУ,
Тел. 8-3842-39 63 30

Петровиц
Злата Игоревна,
студент гр. СК-091 КузГТУ,
Тел. 8-3842-39 63 30