



МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

**Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования**

**«ЮЖНО-УРАЛЬСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ГУМАНИТАРНО-
ПЕДАГОГИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»
(ФГБОУ ВО «ЮУрГГПУ»)**

**ФАКУЛЬТЕТ ИСТОРИЧЕСКИЙ
КАФЕДРА ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ИСТОРИИ И ПРАВА**

**Исторический аспект решения проблемы благоустройства в уральском
промышленном городе во второй половине XX века**

Выпускная квалификационная работа
по направлению 44.04.01. Педагогическое образование.

Направленность программы магистратуры – Историческое образование.

Проверка на объем заимствований:

90,4 % авторского текста

Работа Коршуновой к защите
«20» Июня 2018 г.

Зав. кафедрой Отечественной истории и
права

Н.В. д.и.н., доцент Коршунова
Н.В.

Выполнила:

Студентка группы ОФ-205/121-2-1
Михалина Надежда Николаевна

Научный руководитель:

к.и.н., доцент
Татаркина Альфия Рамильевна

Челябинск

2018 год

Оглавление.

Оглавление.....	2
Введение.....	3
Глава I. Рассмотрение исторических условий развития уральского промышленного города.	11
§1.1. Характеристика основных определений и понятий, используемых в исследовании.	11
§1.2. Территориальные условия развития уральского промышленного города.....	17
§1.3. Общая характеристика особенностей формирования промышленных городов Урала, сложившихся в дореволюционный период (в период с первой половины XVIII века).	22
§1.4. Общая характеристика особенностей формирования промышленных городов Урала, возникших в годы советской власти (1917-1991 годы).	28
Глава II. Проблемы благоустройства и пути их решения в уральском промышленном городе во второй половине XX века.	34
§2.1. Проблемы благоустройства и пути их решения в уральском промышленном городе в советский период (с 1941 г. до момента распада СССР).	34
§2.2. Проблемы благоустройства в уральском промышленном городе в постсоветский период (1991-2000 г.г.).	39
§2.3. Характеристика основных путей решения проблем благоустройства в уральском промышленном городе в постсоветский период (1991-2000 г.г.).	51
Заключение.	68
Источники.	71
Литература.	73
Приложения.	78

Введение.

Рассмотрение исторических аспектов решения проблем благоустройства в уральском промышленном городе во второй половине XX века представляется весьма актуальным в условиях бурной гражданской застройки городов, характерной для настоящего момента времени (начало XXI века). Все большую актуальность при этом приобретает вопрос сохранения их исторического облика, складывавшегося на протяжении нескольких веков.

Актуальность исследования. На современном этапе развития уральских промышленных городов, выбранная тема исследования представляется весьма актуальной. Вторая половина XX века охарактеризовалась наличием двух условных этапов развития города:

- 1) активного послевоенного строительства и дальнейшего поступательного развития;
- 2) начала постсоветской модернизации городской среды в новых экономических условиях.

Несмотря на это, именно тема развития системы городского благоустройства до сих пор не нашла достаточного отображения в исторической научной литературе.

Последовательное формирование этой системы зависит в первую очередь от темпов роста конкретного города, а также от наличия источников финансирования, определяющих, в конечном счете, масштабность и направление развития городской застройки. В XX веке в системе урбанистического инвестирования произошло два коренных перелома:

- в начале века, со сломом частной стихийной системы финансирования и переходом к плановой экономике и, соответственно, государственному инвестированию всех объектов;
- в 1990-е годы, когда на смену плановой системе, рухнувшей при распаде СССР, пришла рыночная экономика и «комбинированное» (частное и государственное) финансирование развития городской среды.

Таким образом, концу XX века, современный промышленный город столкнулся с проблемами, имеющими историческую основу. Темпы решения этих проблем стали напрямую зависеть от того, насколько качественно и плодотворно будут работать вместе частные и государственные капиталы. Исчезновение полного государственного финансирования городских объектов вкупе с отсутствием инициативы со стороны частных инвесторов в начале 1990-х годов явились причиной «заморозки» развития и текущего ремонта большей части объектов городского благоустройства. Также, негативную роль в дальнейшем его развитии, сыграла произошедшая в рассматриваемый период приватизация промышленных предприятий, их территорий, занимающих значительную часть площади города, земельных участков в ядре исторической застройки. Также, в качестве основных (глобальных) проблем городов, характерных для периода 1990-2000 годов, явились:

- остановка реализации крупных инвестиционных проектов (таких, как, например, строительство метрополитена);
- нарушение функций использования тех или иных объектов городской среды;
- возникновение в городах огромного количества заброшенных территорий и отдельных объектов;
- глобальный урон, нанесенный исторической застройке городов, а также памятникам истории и архитектуры (вплоть до полного их уничтожения), что, помимо прочего, было связано и с таким обстоятельством, как оспаривание исторической и культурной ценности архитектурного наследия Советского союза.

Исходя из вышесказанного, можно сделать вывод, что отечественным градостроителям и городским чиновникам к началу XXI века пришлось решать не столько вопросы дальнейшего планомерного развития городов, сколько исправлять последствия изменений, произошедших с благоустройством в 1990-е годы. В первую очередь, местным Администрациям пришлось отказаться о стратегии развития населенных пунктов, заложенной положениями ранее

утвержденных Генеральных планов, полностью пересмотреть всю существовавшую документацию по территориальному планированию, разработать новую систему законодательного регулирования жизнедеятельности городов. В качестве отдельной важнейшей задачи, встало восстановление урона, нанесенного архитектурному историческому наследию, облику города, а также отдельным памятникам.

Необходимость объединения всех направлений дальнейшего развития и устранения основных градостроительных проблем, существующих в уральских промышленных городах к началу XXI века (на конкретных примерах) в единую исторически обоснованную стратегию развития системы городского благоустройства, положена в основу настоящего исследования.

Анализ историографии проводился по проблемному принципу. В первую группу рассмотренных источников вошли общие работы, посвященные истории архитектуры и градостроительства, в том числе такие работы, как: [Лавров В.А. Развитие планировочной структуры исторически сложившихся городов. - М.: Стройиздат, 1997. – 176 с.] (в книге приведено рассмотрение вопросов поэтапного формирования и развития планировочной структуры исторически сложившихся городов с учетом задач их реконструкции; уделение особого внимания градостроительным аспектам взаимосвязи исторически сложившейся и современной застройки в зонах концентрации памятников архитектуры; попытка использовать метод системного анализа в истории градостроительства); [Саваренская Т.Ф. История градостроительного искусства. Поздний феодализм и капитализм: учеб. для архитектур. специальностей вузов / Т. Ф. Саваренская , Д. О. Швидковский, Ф. А. Петров. - Изд. стер. - М.: Архитектура-С, 2004. - 390 с.] (в книге последовательно изложено развитие градостроительства XVIII - начала XX века; анализ конкретных градостроительных приемов проведен на широком фоне экономического, политического, социального и культурного развития государств Европы и Северной Америки); [«Всеобщая история архитектуры. Том 12. Книга первая. Архитектура СССР» под редакцией Н.В. Баранова.

Авторы: Н.Б. Соколов, В.И. Павличенков (Москва, Стройиздат, 1975)] (одно из наиболее значительных по масштабу изданий в специальной литературе СССР, авторы которого стремились рассматривать архитектуру, в том числе архитектуру СССР, всесторонне как многогранную и сложную область материальной и духовной культуры). В источниках первой группы представлены основные принципы развития социалистического города, дан подробный анализ развития архитектуры и планировки городов, однако, детальное рассмотрение вопросов благоустройства городов как отдельной проблемы исследования показано фрагментарно, в частности, в контексте массового жилищного строительства, развивавшегося в СССР во второй половине XX века.

Во вторую группу вошли специальные исследования, посвященные актуальным проблемам развития современных промышленных городов непосредственно Уральского региона. Сюда относятся исследования ведущих научных сотрудников Филиала ФГБУ «ЦНИИП Минстроя России» «Научно-исследовательского института теории и истории архитектуры и градостроительства» доцента, кандидата искусствоведения Конышевой Е.В., доктора исторических наук, кандидата архитектуры Мееровича М.Г., например: [Город в зеркале генплана: панорама градостроительных проектов в российской провинции XVIII – начала XXI веков / под ред. Е.В. Конышевой, С.А. Баканова, Л.В. Никитина. – Челябинск: Изд-во ЧГПУ, 2008. – 409 с.; ил.] (работа рассматривающая «панораму» развития градостроительных проектов в российской провинции); [Конышева Е.В., Меерович М.Г. Эрнст Май и проектирование соцгородов в годы первых пятилеток на примере Магнитогорска. – СПб.: Ленанд, 2012. – 224 с.] (книга, полностью посвященную проектированию и застройке в начале XX века г. Магнитогорск). Сюда же можно отнести исследования особенностей эволюции современной теории градостроительства, архитектурно-планировочной основы развития населенных пунктов переходного периода [Колясников В.А. Теория градостроительства современные направления и концепции. Учебное пособие.

– Екатеринбург: Архитектон, 2003. – 322 с.]. Все рассмотренные работы, отнесенные к данной группе исследования, более подробно касаются проблем благоустройства городов, чем работы первой группы, но также не выделяют ее в отдельную категорию исследований.

Во третью группу вошли источники по истории Уральского региона, а также в целом истории СССР и России, позволяющие наиболее полно раскрыть исторический контекст исследования, в том числе: [Уральская историческая энциклопедия. Изд. 2-е, перераб. и доп. / Гл. ред. В.В. Алексеев. – Екатеринбург: Академкнига, 2000. – 640 с.; ил.] (книга представляет собой свод современных научных знаний по истории Урала с начала освоения края древним человеком до наших дней); [История социалистической экономики СССР. Советская экономика накануне и в период Великой Отечественной войны. – М.: Наука, 1978. – 198 с.] (один из томов «Истории социалистической экономики СССР» охватывает развитие социалистической экономики СССР в предвоенные годы (1938 — июнь 1941 гг.) и в период Великой Отечественной войны (1941—1945 гг.) и состоит из двух частей. В первой части рассматриваются важнейшие вопросы развития советской экономики в условиях социалистического общества, построенного в основном, начала строительства развитого социализма — подъем народного хозяйства и культуры в третьей пятилетке, укрепление экономической и оборонной мощи Советского Союза, непосредственная подготовка страны к отражению империалистической агрессии. Вторая часть посвящена анализу состояния социалистической экономики в военные годы).

Целью исследования является рассмотрение решения проблемы благоустройства в промышленном городе во второй половине XX века, в исторической перспективе, на примере городов уральского региона; определение исторически сложившихся особенностей в подходе к вопросам благоустройства промышленных городов Урала, рассмотрение динамики их развития в условиях постоянного изменения использования городской среды (пространств и территорий).

Задачи исследования поставлены для достижения цели работы.

Основные из них:

- дать характеристику основных определений и понятий, используемых в исследовании (в том числе понятий «Благоустройство городов», «Промышленный город»);

- охарактеризовать территориальные условия развития уральского промышленного города;

- дать общую характеристику особенностей формирования промышленных городов Урала, сложившихся в дореволюционный период (в период с первой половины XVIII века);

- дать общую характеристику особенностей формирования промышленных городов Урала, возникших в годы советской власти (1917-1991 годы);

- проанализировать проблемы благоустройства и пути их решения в уральском промышленном городе в советский период (с 1941 г. до момента распада СССР);

- проанализировать проблемы благоустройства и пути их решения в уральском промышленном городе в постсоветский период (1991-2000 г.г.);

- дать характеристику основных путей решения проблем благоустройства в уральском промышленном городе в постсоветский период (1991-2000 годы).

Объектом исследования являются промышленные города Урала.

Предметом исследования являются исторические аспекты формирования и развития элементов благоустройства промышленных городов Урала, динамика их развития.

Хронологические рамки исследования охватывают период с 1941 г. по 2000-е годы. Нижняя граница исследования относится к периоду Великой отечественной войны, когда была произведена эвакуация значительного количества промышленных предприятий и различных организаций, а, следовательно, и трудовых ресурсов из западной части страны на Урал, что сыграло дальнейшую роль в развитии экономики и градостроительства нашего

региона. Верхняя граница исследования определена временем завершения начального этапа формирования в России экономики «переходного периода»: от государственного регулирования к рыночным отношениям, определившей, в том числе, коренное изменение развития и функционирования городской инфраструктуры и системы благоустройства промышленных городов.

Территориальные границы исследования охватывают территории современных Челябинской и Свердловской областей Уральского федерального округа, в которых расположено значительное количество крупных и не очень городов - центров промышленности различного профиля, развившихся в разные исторические эпохи (в дореволюционное и советское время), которые могут быть рассмотрены в качестве типичного «уральского промышленного города» (например, Челябинск, Екатеринбург, Нижний Тагил, Магнитогорск, Озерск и другие).

Источниковая база представлена: законодательными актами, регулирующими процессы градостроительства и сопутствующих сфер деятельности в СССР и Российской Федерации; картографическими и проектными материалами (включая, материалы Генеральных планов рассматриваемых городов); визуальными материалами (фотографии и иллюстрации, изображающие объект исследования в различные исторические периоды); литературой и информацией интернет порталов (включая материалы с официальных сайтов рассматриваемых городов).

Методологическая основа. Исследование выполнено на основе общеисторических принципов историзма и объективности. Работа написана на базе системного подхода. В работе применены следующие научные методы:

- историко-сравнительный метод;
- историко-генетический метод;
- методы анализа и синтеза;
- метод искусствоведческого анализа.

Научная новизна работы определяется комплексным анализом развития проблемы благоустройства в контексте современной

градостроительной ситуации, сложившейся в уральских промышленных городах.

Практическая значимость работы определяется возможностью использования ее результатов при разработке курсов по социальной истории и истории городов для ВУЗов, разработке экскурсионных программ по городам, участвующим в исследовании, применения для дальнейших краеведческих и градостроительных исследований.

Структура работы. Диссертация состоит из введения, двух глав, заключения, библиографического списка, иллюстративного и справочного материалов, оформленных в виде приложений.

Глава I. Рассмотрение исторических условий развития уральского промышленного города.

§1.1. Характеристика основных определений и понятий, используемых в исследовании.

Город – в древности – поселение, имевшее крепость. Население города занималось прежде всего ремеслом, торговлей, обороной страны. Позднее – поселение, достигшее трех – пяти тысяч жителей и более, и выполняющее, преимущественно, промышленные транспортные, торговые, культурные, административно-политические функции [52; стр. 127].

Город (на современном этапе) - тип поселения, отнесенный к категории городов законодательством данного государства в соответствии с критериями численности и преимущественно несельскохозяйственным характером занятости населения. В Российской Федерации административно-территориальное деление субъектов РФ и, соответственно, определение статуса отнесено к ведению субъектов Федерации. Как правило, Г. признается населенный пункт с численностью населения не менее 8 тыс. человек. Для города устанавливается внешняя граница его территории – городская черта; ее пределами определяются городские земли и численность собственно городского населения без пригородов [40].

Для XX века, одним из наиболее характерных процессов, определяющих суть развития городов и прилегающих к ним населенных пунктов, несомненно, является урбанизация, т.е. повышение роли городов, увеличение численности городского населения, по сравнению с сельским и распространение сформировавшихся в городах культурных образцов за их пределы, предпосылками к которой, в первую очередь, являются развитие торговли, ремесла, науки и рост в городах промышленности, развитие их культурных и политических функций, механизация сельского хозяйства, безработица в сельской местности. Для урбанизации характерны приток в города сельского населения и возрастающее маятниковое движение населения из сельского

окружения и ближайших малых городов в крупные города (на работу, по культурно-бытовым надобностям и пр.) [60].

Индустриальный порядок организации промышленного производства, получивший значительное распространение и постепенно внедрившийся во все аспекты и сферы городской жизни (социальную, экономическую, политическую и другие), особенно, во второй половине XX века, является непосредственным «двигателем» процессов урбанизации как в нашей стране, так и во всем мире.

Такая категория, как «индустриальный город», с одной стороны обособлена как вполне самостоятельный тип городского поселения, а с другой - отсутствует её однозначное определение. В мировой научной литературе до сих пор не существует обобщающих и фундаментальных работ по означенной проблеме. «Индустриальный город» введен в функциональную классификацию городских поселений как один из самостоятельных типов, однако однозначное определение этого понятия, не раскрывается. Самое распространенное определение индустриального города, предложенное Г. Шебергом и Ф. Броделем, является достаточно абстрактным: это город, ««вошедший в индустриальную эпоху или рожденный ей» [29; с. 237]. Индустриальный город является неотъемлемой частью индустриального и постиндустриального общества и прежде всего характеризует человека как жителя этого города, с его историей и потребностями.

В XX веке индустриальный порядок организации производства (в первую очередь – промышленного) меняет общественные уклады. Это связано в первую очередь с тем, что индустриальная эпоха впервые за всю историю развития человеческого общества, очень тесно связала эффективность экономической деятельности хозяйствующих субъектов с промышленным внедрением технических инноваций. Вслед за системообразующими техническими и технологическими открытиями лавинообразно последовали социальные, экономические, политические и урбанистические изменения в жизни общества (например, появление фабричной системы, резкое возрастание

внимания предпринимателей к достижениям научно-технического прогресса, сокращение сроков внедрения новой продукции в производство и общественное потребление, высокая концентрацию труда, капитала, достижений науки и техники в одном месте, а также возрастание роли городов). В обобщенном смысле, возникновение современного индустриального города является практической урбанистической реализацией одновременного действия трех важнейших социально-экономических законов, сформулированных экономической теорией и теорией управления (см. рис. 1.1.).

Рисунок 1.1.

Схема воздействия всеобщих экономических законов на формирование и развитие индустриального города

(составлен автором с опорой на источники [29], [50; с.100]).



Более «узким» является понятие «промышленный город». В советское время (т.е. в период, рассматриваемый в рамках настоящего исследования) под промышленным городом понимали город, выделяющийся средоточием одной или нескольких отраслей промышленности, одновременно выполняющий

серьезные транспортные функции [28]. Расположенные же в таких городах или на прилегающей к ним территории предприятия (одно или несколько), чья деятельность определяла, помимо развития экономической базы города, его пригородов или, в некоторых случаях, целого региона, развитие социальной, жилищной культурной и других сфер жизни населения, являются градообразующими. Города же с моно профильной экономикой, определяемой деятельностью расположенных в них крупных градообразующих предприятий, называют «моногородами».

Градообразующее предприятие – это предприятие, на котором занято не менее 30% от общего числа работающих на предприятиях города, либо имеющее на своем балансе объекты социально-коммунальной сферы и инженерной инфраструктуры, обслуживающие не менее 30% проживающих в населенном пункте [11].

«Благоустройство территории поселения (городского округа) — комплекс предусмотренных правилами благоустройства территории поселения (городского округа) мероприятий по содержанию территории, а также по проектированию и размещению объектов благоустройства, направленных на обеспечение и повышение комфортности условий проживания граждан, поддержание и улучшение санитарного и эстетического состояния территории» [21]. Благоустройство территории представляет собой комплекс мероприятий по инженерной подготовке, обеспечению безопасности, озеленению, устройству покрытий, освещению, размещению малых архитектурных форм и объектов монументального искусства [14].

Элементы благоустройства — это декоративные, технические, планировочные, конструктивные устройства, элементы озеленения, различные виды оборудования и оформления, в том числе фасадов зданий, строений, сооружений, малые архитектурные формы, некапитальные нестационарные строения и сооружения, информационные щиты и указатели, применяемые как составные части благоустройства территории [3].

Таким образом, к элементам благоустройства относятся:

- архитектурный облик города (включая ансамблевость застройки, функциональное зонирование территории города, внешний вид и цветовое решение фасадов зданий, композиционное решение городских пространств и т.д.);
- регламент использования территорий;
- озеленение территории;
- объекты инженерной инфраструктуры;
- улично-дорожная сеть города и система общественного транспорта;
- пешеходная сеть города;
- оформление рекламных конструкций;
- городское уличное освещение;
- игровые элементы, малые архитектурные формы различного назначения, спортивное оборудование;
- элементы инженерной подготовки и защиты территории и т.д.

В широком смысле, к благоустройству городов можно отнести все многообразие элементов, составляющих структуру города (см. выше), а также особенности их размещения, взаимодействия и взаимопроникновения, способствующие достижению баланса между различными функциями города в использовании его территории, обеспечивающие удобство, комфорт, безопасность его жителей.

Весьма близким к понятию «городское благоустройство» является понятие «городская инфраструктура».

Городская инфраструктура—это комплекс инженерных коммуникаций различного назначения, улично-дорожной сети общего пользования, общественного транспорта, имеющегося либо проектируемого на конкретной городской территории, городское хозяйство (ремонтные службы, строительство и др.).

Городская среда - это комплекс условий и факторов урбанизированной среды, основными из которых являются:

- естественные - природный комплекс, формирующий естественный каркас, вокруг которого исторически складывается застройка,

- искусственные –собственно планировка и застройка городских поселений.

Зонирование территории города происходит по трем основным критериям:

- функциональному (жилая, промышленная, транспортная, санитарно-защитная и другие зоны города);

- правовому (соответствие зонирования утвержденному регламенту использования территории);

- экономическому или ценовому (определяемому высокой, средней или низкой инвестиционной привлекательностью той или иной территории).

Зонирование территорий представляет собой два взаимосвязанных процесса. Один из них состоит в делении территорий на зоны с установлением границ каждой зоны. Другой - в определении в пределах каждой из данных зон правового режима земельных участков, равно как и всего, что находится над и под их поверхностью. Соответствующие зоны в современном земельном законодательстве принято называть территориальными зонами. В настоящий момент времени, на территории города могут быть сформированы такие территориальные (функциональные) зоны, как селитебная, промышленная, рекреационная, административная, общественно-деловая, коммунально-складская, зоны сельскохозяйственного использования, зоны размещения инженерных и транспортных коммуникаций, зоны размещения культовых зданий и т.д.

Генеральный план - научно обоснованный перспективный план развития города (применительно к старому городу — его реконструкции и дальнейшего развития) или любого другого населенного пункта, основной документ, определяющий параметры его развития.

Правила землепользования и застройки - документ градостроительного зонирования, который утверждается нормативными правовыми актами органов

местного самоуправления и в котором устанавливаются территориальные зоны, градостроительные регламенты, порядок применения такого документа и порядок внесения в него изменений [3].

Подробное рассмотрение приведенных в настоящем параграфе определений и характеристик, раскрывающих суть понятия «благоустройство городов» в широком смысле, позволяет в дальнейшем использовать в ходе исследования профессиональную терминологию, связанную, в том числе, с теорией и практикой градостроительства, без отвлечения на раскрытие тех или иных определений и понятий, их сути.

§1.2. Территориальные условия развития уральского промышленного города.

Исторически, на территории современной России, центры развития промышленности формировались либо в непосредственной близости от естественных транспортных артерий (т.е. крупных рек), либо вблизи крупных месторождений полезных ископаемых и сосредоточения иных ценных природных ресурсов. Развитие крупных административных центров, в свою очередь, являлось причиной возникновения в непосредственной близости от них промышленных городов-спутников, обслуживающих их. Одним из регионов массового возникновения и развития промышленных городов, несомненно, является Урал.

Урал – географический район России, расположенный между Восточно-Европейской и Западно-Сибирской равнинами, основной частью которого является Уральская горная система. Район находится на стыке Европы и Азии и является границей между этими частями света. Условно Урал разделяют на Южный, Средний, Северный, Приполярный и Полярный Урал.

Большая часть торговых и промышленных городов, возникших и сформировавшихся на Урале в период XVIII – начала XX века, расположены на территориях Южного, Среднего и Северного Урала. В рамках настоящего исследования будут рассмотрены как города, исторически возникшие как

промышленные центры (например, Нижний Тагил, Кыштым, Златоуст и другие), так и города, возникшие как центры торговли и ставшие промышленными уже в XX веке (например, Челябинск).

В рамках настоящего исследования, для определения его территориальных границ, предлагается классификация уральских городов, представленная ниже (см. таблицу 1.1, рисунок 1.2.).

Таблица 1.1.

Историко-географическая классификация возникновения уральского города в условиях XVIII – начала XX в.в. (составлена автором).

1. По географическому расположению				
города Южного Урала	города Среднего Урала	города Северного Урала	города Приполярного Урала	города Полярного Урала
2. По преобладающим характеристикам природно-климатических условий				
города, возникшие в равнинной местности*		города, возникшие в горной местности**		города, возникшие в пойменных территориях крупных рек (как в горной, так и в равнинной местности)***
3. По специфике градообразующей функции на момент возникновения города				
торговые города			промышленные города	

Примечания:

* на рельефе, удобном для прокладки транспортных сухопутных путей.

** на сложном для градостроительного освоения рельефе, но вблизи крупных месторождений полезных ископаемых.

*** вблизи рек, являющихся и источниками энергии (для развития промышленности), и транспортными артериями (для развития промышленности и торговли).

Все возникающие города на территории Урала можно назвать промышленными с точки зрения устоявшейся классификации городов. Обязательным элементом инфраструктуры промышленных городов является развитие местной промышленности, обеспечивающей удовлетворение потребностей населения. Часто промышленные города выполняют также и транспортные функции. Промышленные города Урала – это центры, в первую очередь, добывающей промышленности. Профиль деятельности центров

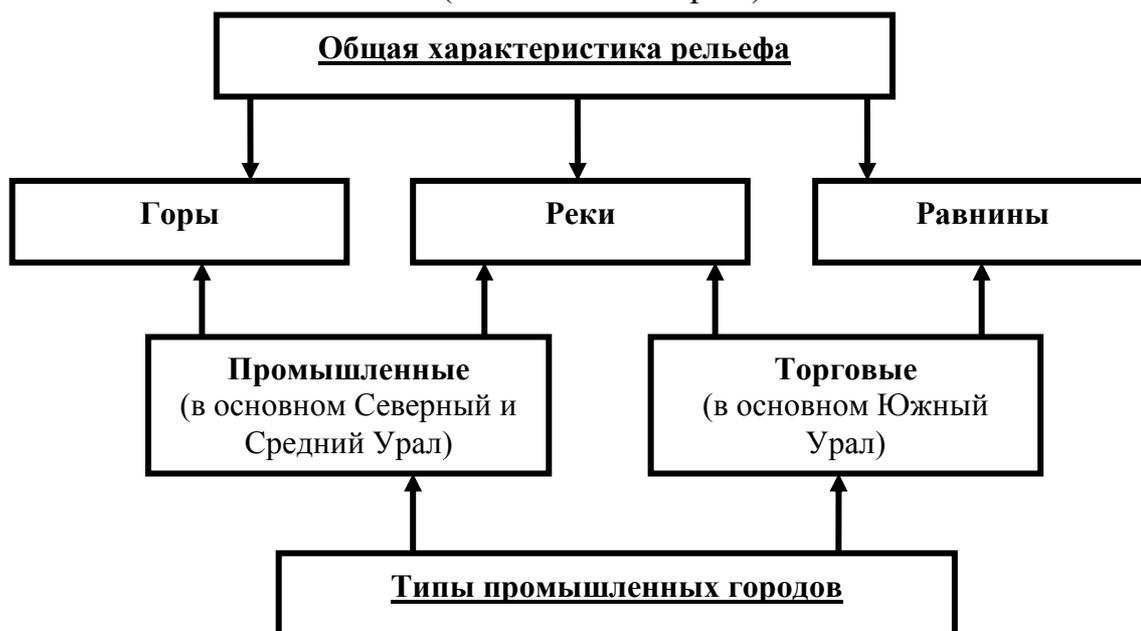
добывающей промышленности, как правило, более узок, чем центров обрабатывающей промышленности, поскольку производственная специализация их обусловлена использованием ограниченного круга природных ресурсов. Основными полезными ископаемыми Урала, добываемыми в промышленных масштабах, рассматривались прежде всего железная руда и руды цветных и легких металлов, чаще всего в качестве градообразующего предприятия выступали железодельные и медеплавильные заводы. В качестве сопутствующих видов деятельности начали выступать производства, связанные с добычей и обработкой камня, изготовлением оружия и художественных изделий из металла и т.д. В последствии, металлургические предприятия Урала стали выступать в качестве поставщика сырья для металлообрабатывающей промышленности и машиностроения. Это послужило дополнительным толчком для развития городов уже в XX веке.

Характеристика рельефа с основными типами возникающих на этом рельефе городов, рассмотрены на рисунке 1.2.

Рисунок 1.2.

Возникновение уральского города в условиях XVIII – начала XX в.в.

(составлен автором).



Используемые в приведенной выше (см. рисунок 1.2.) классификации названия типов городов («промышленные» и «торговые») носят условный исторический характер, т.к. в период времени, рассматриваемый в настоящем исследовании (вторая половина XX века), в уральском регионе все крупные города, возникшие до начала XX века, преобразовались в промышленные. Это связано как с общим процессом развития преобладающей специфики деятельности крупнейших местных предприятий и процессами урбанизации, так и с историческими особенностями жизни станы во второй половине XX века (последствия Великой Отечественной войны). Ныне существующие промышленные города Урала могут быть условно поделены на две группы:

- города, возникшие в дореволюционный период;
- города, возникшие в годы советской власти (см. таблицу 1.2.).

Таблица 1.2.

Временная характеристика возникновения уральских промышленных городов (составлена автором).

№	Современное наименование города	Фактическая дата основания, год	Дата обретения статуса «города», год	Географическое положение
1	Челябинск	1736	1781	Южный Урал, Челябинская область
2	Екатеринбург	1723	1781	Средний Урал, Свердловская область
3	Нижний Тагил	1722	1919	Средний Урал, Свердловская область
4	Златоуст	1754	1865	Южный Урал, Челябинская область
5	Каменск-Уральский	1682	1935	Южный Урал, Челябинская область
6	Миасс	1733	1919	Южный Урал, Челябинская область
7	Невьянск	1701	1919	Средний Урал, Свердловская область
8	Кыштым	1757	1934	Южный Урал, Челябинская область
9	Магнитогорск	1929	1931	Южный Урал, Челябинская область
10	Озерск	1945	1954	Южный Урал, Челябинская область
11	Снежинск	1955	1957	Южный Урал, Челябинская область
12	Трехгорный	1952	1955	Южный Урал,

				Челябинская область
13	Сатка	1758	1758	Южный Урал, Челябинская область

В конце XX – начале XXI в.в., в ходе процесса дальнейшей урбанизации, в пределах Урала и Западной Сибири сформирован Уральский Федеральный округ (УрФО) [20], включивший в свои границы территории Челябинской, Свердловской, Курганской, Тюменской областей, а также Ханты-Мансийского и Ямало-Ненецкого федеральных округов (ХМАО и ЯМАО, соответственно). В составе УрФО оказались расположены двадцать три промышленных города, с численностью населения более 70-ти тысяч человек. Наиболее крупными из них (включая областные центры) являются:

- г. Екатеринбург (Свердловская область) – численность населения – 1 266 300 человек*;
- г. Челябинск (Челябинская область) - численность населения – 1 083 200 человек*;
- г. Тюмень (Тюменская область) - численность населения – 503 400 человек*;
- г. Магнитогорск (Челябинская область) - численность населения – 427 900 человек*;
- г. Нижний Тагил (Свердловская область) - численность населения – 390 900 человек*;
- г. Курган (Курганская область) - численность населения – 364 700 человек*;
- г. Сургут (ХМАО) - численность населения – 274 900 человек*;
- г. Златоуст (Челябинская область) - численность населения – 196 900 человек*;
- г. Каменск-Уральский (Свердловская область) - численность населения – 190 600 человек*;
- г. Миасс (Челябинская область) - численность населения – 166 200 человек* и другие.

*Примечание: численность населения городов приведена по состоянию на 2000 г. [56].

В рамках настоящего параграфа, предложена авторская историко-географическая классификация возникновения уральского города в период XVIII – начала XX веков, на основе анализа влияния географических факторов возникновения тех или иных городов на профиль дальнейшей деятельности его основных градообразующих предприятий, определяющих его экономическую роль в жизни страны. В применяемой классификации используются названия типов городов, носящие условный исторический характер, а именно: «промышленные», возникавшие в основном в горной местности вблизи источников энергии, т.е. крупных рек, и «торговые», развивавшиеся преимущественно на равнинной местности вдоль крупных транспортных артерий. Далее отмечается, что в XX веке, все города, возникшие в уральском регионе в период XVIII – начала XX веков, фактически преобразовались в промышленные.

§1.3. Общая характеристика особенностей формирования промышленных городов Урала, сложившихся в дореволюционный период (в период с первой половины XVIII века).

Как уже было сказано ранее, основной причиной возникновения промышленных центров на Урале, многие из которых, складывались на месте (или в непосредственной близости) от исторических крепостей (часто – одноименных, как например, г. Челябинск), являлась возможность создания высокоэффективной промышленности, позволяющей получить максимально возможную прибыль от производства той или иной продукции. Это стало возможным за счет соединения на ограниченной территории нескольких градообразующих факторов, а именно:

- большое количество разнообразных полезных ископаемых, залегающих в условиях, позволяющих осуществлять их добычу в промышленных объемах, по технологиям, доступным в указанный временной период;

- наличие дешевых источников энергии (крупные горные реки);
- наличие дешевой рабочей силы;
- транспортная доступность изготавливаемой продукции для центральной России либо за счет полноводного течения рек, на которых было расположено производство (речная система Нижне-Обского бассейнового округа), либо за счет благоприятного равнинного рельефа (исторически сложившиеся торговые пути из Передней и Средней Азии, Индии, Китая);
- прямая заинтересованность центральной власти в создании стратегических промышленных центров вдали от потенциальных театров военных действий, проявившаяся в виде финансового субсидирования и предоставления дополнительной рабочей силы (в том числе, каторжной);
- начало строительства (заложение) на территории Урала крупных промышленных заводов, вокруг которых, в последствии, шло образование города.

История начала периода активного промышленного освоения Урала неразрывно связана с одной из крупнейших предпринимательских династий, сосредоточивших в своих руках управление целой отраслью экономики – Демидовыми, фактически «запустившими» процесс урбанизации в Уральском регионе.

С началом Северной войны (1700-1721 г.г.) российский император Петр I столкнулся с серьезной проблемой, связанной с отсутствием у страны сильной промышленной индустрии, обеспечивающей бесперебойное производство металла. К указанному периоду времени, из железозаводов в стране добывалось только из бедных руд, месторождения которых разрабатывались под Тулой и Олонцом. Переработка такого сырья была трудоемкой, а конечный продукт – среднего качества. Помимо этого, в той же Туле к началу XVIII века лесные массивы, столь необходимые при железоделательном производстве, оказались практически вырублены.

Запасы же руды в горах Урала, на фоне скудных месторождений центра страны, казались неисчислимыми. И леса, необходимого для приготовления

древесного угля хватало. Таким образом, к Северной войне сложились все условия для экономического прорыва за счет богатств Урала.

Петр I по согласованию с Берг-коллегией (по современным меркам – с Министерством промышленности), принял решение о строительстве металлургических заводов на Урале, и в 1702 г. на р. Нейва на казенные средства был возведен Невьянский завод, давший первый уральский чугун. Однако, в только зарождающейся Российской империи, эффективность государственного управления в экономике, особенно в высокотехнологичных (по тем временам) отраслях, была невысока. Особенно от этого «страдали» предприятия, находящиеся в отдалении от столицы.

В 1696 году Петр I предложил тульским кузнецам выгодный подряд — изготовить 300 ружей по западноевропейскому образцу. Заказ был выполнен кузнецом Никитой, благодаря чему он получил щедрое вознаграждение, а также приближение к монарху, что в России особенно ценилось во все времена. Именно Никита Демидович Антуфьев (потомки взяли его отчество в качестве фамилии) и приватизировал только что построенный Невьянский завод, заплатив «железную цену» - расходы казны на строительство были компенсированы в течение шести лет поставками черного металла. Демидовы же получили гарантированного покупателя, не понеся при этом издержек, связанных с реализацией товара. Для правительства же в тех условиях чугун и сталь были ценнее золота. Никита и его сын Акинфий прекрасно разбирались в технологических процессах и одновременно были прирожденными коммерсантами. Это позволило им в течение пары десятков лет превратить свой первый завод на Урале в настоящую «империю» — к 1727 году они открыли еще шесть заводов (Шуралинский, Быньговский, Выйский, Нижнетагильский, Нижнелайский, Верхнетагильский), ориентированных на железоплавильное производство. Чугуна выплавлялось намного больше, чем требовали нужды столицы, но излишки так или иначе шли на государственные нужды. Из уральского чугуна отливали сотни артиллерийских орудий и

пушечных ядер. Изделия Демидовых стоили значительно меньше (подчас в два раза), чем продукция казенных заводов.

Историческое значение Демидовых, трудно переоценить. Долгие годы они были пионерами металлургической индустрии, чьему примеру следовали другие промышленники. До сих пор на Урале действуют десятки предприятий, построенных династией «железных королей». Например, самый первый уральский металлургический завод в Невьянске в начале XX века был переквалифицирован в машиностроительный и работает по сей день [55].

Историю развития демидовских заводов можно рассматривать как победное шествие первой волны индустриализации в России. Обустроивая собственные предприятия, представители династии основывали города, развивали инфраструктуру, строили дороги, заселяли глухие уральские чащи людьми, разведывали полезные ископаемые.

Благодаря стремительному развитию промышленности, Урал получил «толчок» и в развитии транспортной инфраструктуры. Сначала были проложены коммуникации между заводами. Позже началось строительство железных дорог и трактов в европейскую часть России. Река Чусовая, прежде несудоходная, была расчищена. На ее берегах возводились склады и пристани. По новым транспортным артериям продукция могла быть доставлена на рынки в кратчайшие возможные сроки. Иностранцы, посещавшие демидовские заводы, отмечали, что те устроены настолько хорошо, что в самой Европе едва ли найдутся равные им предприятия.

Благодаря стараниям Никиты Демидова Россия сумела перехватить у Старого света мировое лидерство в железоделательной отрасли промышленности, а «демидовская эпоха» на Урале продлилась до 1917 года [55].

Дальнейшее промышленное освоение Урала происходило в условиях значительных преобразований второй половины XIX века. Отмена крепостного права, вызвавшая значительную миграцию крестьянского населения в города, развитие промышленности, сопровождавшееся улучшением транспортных

коммуникаций и дальнейшей модернизацией производства, привели к значительному изменению масштабов города [57]. Уральские поселения, бывшие до того глухими провинциальными местами, стали местом притяжения населения. Возникла внутренняя миграция населения на Каменный пояс России.

Экономические изменения повлекли за собой изменения в застройке городов, которые, как правило, формировались либо по принципу усадебного, либо, по принципу посадского города. Во второй половине XIX века города, представлявшие собой небольшие по размеру и численности населения уездные либо губернские города, характеризовались темпами приращения своего населения, сопоставимыми с темпами приращения территории самих городов вокруг их исторических центров. Примерно теми же темпами, может быть с небольшим отставанием, формировался архитектурный облик этих городов. Многие из них (такие, как, например, Нижний Тагил, Невьянск, Каменск-Уральский), благодаря особенностям их развития и выполняемых функций, могут быть рассмотрены в качестве «города» уже в этот период времени, хотя фактически обретут этот статус только в XX веке (см. таблицу 1.2).

Под общим понятием жилой застройки в городах различных исторических периодов объединялись здания и сооружения, резко отличающиеся по своим размерам, внешнему виду, и распределению внутренних помещений, по планировке участка и степени его благоустройства. Два основных типа владений – боярская усадьба и слободской двор – обусловили параллельное развитие двух основных приемов городской жилой застройки усадебного, где жилые здания располагаются внутри владения, и посадского, где кубические объёмы изб образуют периметральную застройку кварталов. Оба приёма застройки получили дальнейшее развитие в планировке уральских городов XVIII века [46; стр. 81].

Усадебная застройка формировалась владельцем земли и градообразующего предприятия (завода) в соответствии с его личными

вкусами и финансовыми возможностями. Примерами таких городов являются, например, Кыштым, Невьянск, Нижний Тагил и другие (исторические справки – смотри Приложения 1, 2, 3).

Застройка центральной части купеческих (посадских) городов, в которых не было единого хозяина, а проживало несколько равно состоятельных купцов (купцов одной гильдии), формировался возводимыми храмами, монастырями, торговыми площадями, доходными и торговыми домами, а также собственно домами зажиточных горожан, строившихся по индивидуальным проектам. Примерами таких городов являются, например, Челябинск, Екатеринбург и другие (исторические справки – смотри Приложения 4, 5)

Следует также отметить, что в вышеописанных усадебных и купеческих городах, по-разному формировались элементы городского благоустройства.

В усадебных городах осуществлялось формирование благоустройства территории от единого центра, что было обусловлено единоличным финансированием и волеизъявлением «владельца города». В таких городах наблюдалась значительная разница в благоустройстве центра (который был относительно компактными и, порой, смещенным от географического центра поселения) и окраин (смотри приложение 6). В купеческих же городах, фактический центр с примерно одинаковой степенью благоустройства территории, представлял собой более обширную территорию, протянувшуюся на некоторое количество улиц и кварталов, благоустроенных проживающими на них зажиточными горожанами с одинаковым общественным и имущественным статусом (смотри приложение 7).

Общей же характерной чертой уральских городов является стихийный характер их исторического развития и застройки, обусловленный отсутствием генерального плана развития населенного пункта.

В настоящем параграфе приведен анализ исторических предпосылок, послуживших «толчком» к началу развития в первой половине XVIII века в суровых условиях Уральского региона такой ключевой отрасли промышленности как добывающая, что стало возможным за счет соединения

на ограниченной территории следующих градообразующих факторов: большое количество разнообразных полезных ископаемых, залегающих в условиях, позволяющих осуществлять их добычу в промышленных объемах; наличие дешевых источников энергии (крупных горных рек); наличие дешевой рабочей силы; транспортная доступность изготавливаемой продукции для центральной России; прямая заинтересованность центральной власти в создании стратегических промышленных центров вдали от потенциальных театров военных действий и других. Далее приведен анализ сложившейся планировочной организации и застройки возникших городов (по принципу купеческого либо усадебного типов). Приведено обоснование формирования городской застройки в угоду частным интересам одного или нескольких «хозяев» города, вкусовые предпочтения которых являлись, по сути, единственным критерием, определявшим то, как выглядел тот или иной населенный пункт. Здесь же дано описание развития инфраструктуры Урала в целом, способствующее возникновению внутренней миграции населения на «каменный пояс» России.

§1.4. Общая характеристика особенностей формирования промышленных городов Урала, возникших в годы советской власти (1917-1991 годы).

В XX веке, за годы советской власти по всей стране, и в том числе на Урале, возникло большое количество новых промышленных городов, образованных в результате стратегической инициативы центральной власти. Под промышленными городами Урала, применительно к данной части исследования, можно понимать города Уральской области, образованной в 1923 г. из Пермской, Екатеринбургской, Челябинской и Тюменской губерний, с центром в г. Екатеринбург (с 1924 г. - Свердловск) [9].

В первые годы советской власти, в стране была введена плановая экономика (т.е. экономическая система, при которой материальные ресурсы находятся в общественной собственности и распределяются централизованно,

что обязывает отдельных лиц и предприятия действовать в соответствии с централизованным экономическим планом), одной из основных задач которой явилось наращивание экономической и военной мощи государства максимально высокими темпами.

На первом этапе это сводилось к перераспределению максимально возможного объёма ресурсов на нужды индустриализации страны. Первый пятилетний план развития страны, или пятилетка (1928-1933 годы), был заявлен как комплекс задач, способствующих проведению ряда мер экономического, политического, организационного и идеологического характера, возвышающих индустриализацию страны в статус концепции, эпоху «великого перелома». Перед страной была поставлена глобальная задача строительства новых отраслей промышленности, увеличения производства всех видов продукции и начала выпуска новой техники.

Дальнейшая индустриализация укрепила экономическую самостоятельность советского государства, обеспечила технико-экономическую независимость, усилила оборонную мощь страны. Ускоренное развитие тяжелой промышленности в годы первых пятилеток (т.е. в период до 1941 г.) позволило производить качественную технику для народного хозяйства, благодаря чему к началу Великой отечественной войны, страна располагала материально-технической базой, обеспечивавшей возможность развернуть при необходимости массовое производство всех видов современного вооружения и боевой техники на базе существующих производств.

Особое же внимание в довоенный период уделялось ведущей отрасли советской индустрии — машиностроению. В 1940 г. она давала в 50 раз больше продукции, чем в 1913 г. В валовой продукции всей промышленности в 1913 г. продукция средств производства составляла 33,3%, из нее на долю машиностроения приходилось лишь 6,8%. В 1940 г. эти показатели составили соответственно 61 и 30%, а с металлообработкой — 36,4%. В дальнейшем, это обстоятельство сыграет одну из важнейших ролей в достижении технико-

экономической независимости страны и обеспечении победы СССР в Великой Отечественной войне. [28; глава 3].

В довоенный период большое внимание уделялось созданию новых индустриальных центров на востоке страны, в том числе – на Урале, удовлетворению на месте потребностей ведущих экономических районов в топливе, строительных материалах, химических удобрениях, изделиях легкой и пищевой промышленности. Это обуславливалось как намечавшимся подъемом народного хозяйства всех экономических районов, так и надвигавшейся опасностью войны. Обострение международной обстановки вынуждало Советское государство в целях укрепления обороноспособности страны осуществлять переключение все большей доли средств, материальных и трудовых ресурсов в пользу военных производств.

Исторически сложившиеся центры промышленности в советский период официально обретают статус «города» (см. таблицу 1.2) и продолжают активно развиваться и наращивать свою производственную мощь. В годы второй и третьей пятилеток (т.е. с 1933 по 1942 г.г.) дальнейшее развитие получили города, заложенные в конце 1920-х — начале 1930-х годов, на базе промышленных гигантов. Типичным примером такого города является Магнитогорск, развившийся благодаря строительству Магнитогорского металлургического комбината. Основной побудительной причиной возникновения таких городов явилась возможность развития промышленности стратегически важных направлений в удаленности от государственной границы СССР, но в непосредственной близости к источникам сырья.

Следующим периодом истории, когда на территории Урала и в Западной Сибири был основан целый ряд новых городов, стало послевоенное время. В этот период в границах Уральской области происходит строительство большого количества закрытых моногородов– ЗАТО (например, Озерск (Челябинск-40, позднее - Челябинск-65), Снежинск (Челябинск-70), Трехгорный (Златоуст-36) и других).

Закрытое административно-территориальное образование (ЗАТО) - имеющее органы местного самоуправления административно-территориальное образование, в границах которого расположены промышленные предприятия по разработке, изготовлению, хранению и утилизации оружия массового поражения, переработке радиоактивных и других материалов, военные и иные объекты, для которых устанавливается особый режим безопасного функционирования и охраны государственной тайны, включающий специальные условия проживания граждан. Первые «закрытые» города СССР (включая города Южного Урала) были созданы во время работы над атомным проектом в период 1946-1953 г.г. В условиях удаленности от государственной границы СССР, такие промышленные центры смогли получить развитие столь стремительными темпами, во многом, благодаря использованию при их строительстве труда «военнопленных» (исторические справки – смотри Приложения 8, 9, 10, 11).

Стремительное и качественное развитие промышленности в XX веке явилось главным градостроительным условием формирования городов. Показатели наличия в пределах Уральского региона большого числа именно индустриальных городов, относительно общего количества городских населенных пунктов, являлись главнейшим показателем эффективности экономических процессов, протекавших в стране. Развитие промышленных территорий, на этом этапе, стало выступать в качестве основного градообразующего фактора, определяющего все прочие характеристики развития городов.

На Урале в XX веке были сформированы наиболее мощные промышленные предприятия – гиганты, например, Магнитогорский металлургический комбинат (ММК), Уральский завод тяжелого машиностроения (УЗТМ), Нижнетагильский металлургический комбинат (НТМК), Челябинский металлургический комбинат (ЧМК), Челябинский трубопрокатный завод (ЧТПЗ), Челябинский тракторный завод (ЧТЗ), Химический комбинат «Маяк» и многие другие. Подобные предприятия,

расположившиеся в границах города, безусловно стали «диктовать» условия их дальнейшего планировочного и функционального развития. Данные об основных вновь образованных предприятиях региона (включая исторические справки об условиях их формирования) приведены в таблице, составленной автором исследования (смотри Приложение 19, [27], [53], [54], [58], [59]).

В плане благоустройства, новые промышленные города или города, развившиеся в советский период, характеризовались более высокими темпами прироста населения в сравнении с темпами роста их застройки. На их территории строилось большое количество временного некапитального жилья, в том числе, барачного типа, сосредоточенного в непосредственной близости от крупных предприятий. Т.е., в городах активно формировались элементы временного благоустройства (смотри Приложение 12). В промышленных и военных поселениях особенно строго и последовательно воплощается единообразие массового жилищного строительства. Одинаковые по размеру участки и типовые жилые дома, образующие обширные группы, подчиняются диктуемому «сверху» жесткому регламенту, менее всего учитывающему индивидуальные пожелания пользователей [46; стр. 81] (смотри Приложение 13).

Формирование индустриальных центров повлекло за собой создание специальных организаций, занимавшихся разработкой планов их развития. Еще с начала 1930-х годов, в стране начал развиваться и активно работать институт градостроительства. Развитие градостроительства в СССР как науки, объединяющей теорию и практику планировки и застройки городов, связано с созданием октябре-ноябре 1930 года (по другим источникам в 1929 году) на базе Бюро планировки городов Картоиздательства НКВД РСФСР и акционерного общества «Проектгражданстрой», института «Гипрогор», деятельность которого была направлена на проектирование генеральных планов городов и рабочих посёлков, разработки проектной документации для новостроек первых пятилеток, располагавшийся в Москве (позднее – в Ленинграде). Именно его специалистами в 1930-е годы осуществлялись работы

по комплексному проектированию центров освоения Севера, Заполярья, городов-новостроек; соцгородов (например, Магнитогорска); разработаны проекты планировки ряда столиц союзных республик и крупных областных центров, в том числе и на Урале (например, Свердловска (Екатеринбурга) и Челябинска). В период Великой Отечественной войны и в послевоенные годы «Гипрогором» выполнены работы по укреплению обороноспособности страны и восстановлению народного хозяйства, разработаны планы восстановления разрушенных городов, а также комплексные работы по развитию важных промышленных центров страны, в том числе Магнитогорска и Челябинска [38], [47].

В параграфе описаны изменения, произошедшие в развитии уральских промышленных городов в XX веке в годы советской власти. Стремительные темпы дальнейшей индустриализации страны, а также сложившаяся необходимость наращивания оборонной мощи, послужили основными факторами беспрецедентных темпов развития промышленных центров. На Урале начали активно развиваться как исторически сложившиеся населенные пункты, многие из которых, именно в этот период времени обрели статус «города», так и совершенно новые. Новые города формировались либо вокруг предприятий – гигантов, как например, г. Магнитогорск, либо строились как закрытые административно-территориальные образования, сосредоточившие в себе развитие новых отраслей промышленности, как, например, Озерск (Челябинск-40, позднее - Челябинск-65), Снежинск (Челябинск-70), Трехгорный (Златоуст-36) и другие. Планомерному развитию городов в этот период времени помогало становление в СССР института градостроительства, что дало начало совершенно новому этапу формирования городской среды и благоустройства территории – развитию населенного пункта в рамках реализации положений генеральных планов, впервые разработанных и постоянно уточняемых для крупных промышленных центров страны.

Глава II. Проблемы благоустройства и пути их решения в уральском промышленном городе во второй половине XX века.

§2.1. Проблемы благоустройства и пути их решения в уральском промышленном городе в советский период (с 1941 г. до момента распада СССР).

Военное время изменило судьбу многих городов СССР, в том числе и уральских. Во время Великой Отечественной войны на Восток страны была перемещена целая «индустриальная держава», включавшая в себя 2593 промышленных предприятия. Крупнейшим пунктом промышленной эвакуации был уральский регион, разместивший к осени 1942 года на своей территории оборудование и рабочую силу более 830 предприятий [66]. Список наиболее значительных промышленных объектов, эвакуированных на территорию Челябинской и Свердловской областей в годы Великой Отечественной войны приведены в составленной автором таблице (смотри Приложение 20, [27], [51], [59], [66]).

Эвакуированные предприятия на новом месте размещались по-разному, благодаря чему, значительному изменению подверглась вся городская застройка, а также сложившаяся система благоустройства. Фабрики и заводы размещались в помещениях предприятий похожего профиля; на новых непригодных для производственных целей (непрофильных) площадках; на пустырях, где своими силами возводили цеха и административно-бытовые корпуса.

Необходимость выделения значительных непрофильных площадей под размещение различных объектов производственного назначения, нарушали функцию использования городских объектов. Например, в Танкограде (Челябинске), куда было эвакуировано более двухсот различных предприятий и объектов [66], здание главного корпуса Педагогического института в 1941 г. было передано наркомату вооружения для размещения в нем эвакуированного патронного завода № 541 (самому же ВУЗу пришлось неоднократно менять свой адрес); здание Челябинского Театра оперы и балета, официальное

открытие которого было запланировано на годовщину Октябрьской революции 1941 года, с 1941 по 1948 годы было занято эвакуированным из Москвы заводом «Калибр») и т.д. Подобных примеров можно привести очень много. Увеличение производственных мощностей вело к необходимости строительства новых объектов инженерной и транспортной инфраструктур, обслуживающих предприятия.

Помимо производственных объектов, в города Урала были перемещены и организации гражданского назначения, включая высшие учебные заведения. Так, например, в 1942 г. в Челябинск был эвакуирован Сталинградский механический институт, производивший подготовку инженерных кадров для работы на производстве. После завершения Сталинградской битвы, т.е. в 1943 г., ВУЗ должен был вернуться обратно в Сталинград. Однако это обстоятельство могло негативно сказаться работе предприятий региона. В ответ на обращение руководителей города в Совет народных комиссаров СССР с просьбой о создании в Челябинске собственного института, в помещениях, занимаемых Сталинградским механическим институтом, был создан Челябинский механико-машиностроительный институт [12], превратившийся, в дальнейшем в один из крупнейших ВУЗов страны – «Южно-Уральский Государственный Университет».

Значительный процесс миграции жителей западных областей, послужил стимулом к увеличению темпов развития в жилого фонда. Для расселения прибывающих людей необходимы были площади. Летом 1941 г. всем райсоветам было дано указание о подготовке жилфонда. Расселение вновь прибывших лиц производилось как в свободный жилфонд, так и за счет уплотнения жильцов в городе и сельской местности (по нормативу – 4 м² на человека). Началось строительство большого количества временного некапитального жилья, в том числе, барачного типа, сосредоточенного в непосредственной близости от крупных предприятий. В городах активно начали формироваться элементы временного благоустройства (смотри Приложение 12).

В итоге, произошедшая эвакуация внесла значительные изменения не только в экономическую сферу жизни региона, но и в социальную, градостроительную, образовательную, культурную и многие другие, тем самым «подтолкнув» уральские города к новому этапу развития, дальнейшему наращиванию собственного производственного потенциала. Можно сказать, что именно в этот период XX века крупнейшие города Урала, такие как Екатеринбург и Челябинск, получили самый мощный «толчок» к развитию.

На новом этапе своего развития крупнейшие промышленные центры Урала начинают формироваться в рамках вновь разработанных Генеральных планов, ставших основой их градостроительной деятельности, функционального зонирования территории, выбора производственного профиля, определения параметров развития всех элементов благоустройства.

В советское время генеральный план понимался как документ, разрабатывавшийся с целью решения основных социально-экономических задач, ставившихся перед органами местной власти программой КПСС и ее съездами. К числу таких задач относились, прежде всего, те, что способствовали формированию человека, всестороннему развитию его личности и совершенствованию его образа жизни, в том числе повышение благосостояния советских людей, улучшение условий их труда и быта, значительный прогресс систем здравоохранения, образования, культуры. Генеральные планы отражали всю грандиозность задач, устанавливавшихся партией в области жилищно-гражданского строительства. Эти документы являлись свидетельством огромной работы, проводимой во имя блага своего народа, для создания условий духовного и физического развития человека. В своем содержании и структуре они отражали не просто динамику будущего развития города, для которого были разработаны, а являлись документом, выражающим «дух эпохи великих социалистических свершений».

Можно сказать, что в определенном смысле, генеральные планы развития советских, в том числе и уральских, городов определяли стратегию развития «идеального» города с выбранной спецификой деятельности

(промышленного, курортного, столичного и др.). Развитию же городской застройки, инфраструктуры и благоустройства в полном соответствии требованиям генерального плана, способствовала плановая структура экономики.

Таблица 2.1.

Примеры проектов Генеральных планов, разработанных для промышленных городов Урала в XX веке (в период до нижней границы настоящего исследования, т.е. до 2000 г.) (составлена автором).

№	Документ, разработчики	Год разработки	Примечание
1	Схема планировки и основных принципов городской застройки г. Челябинска, разработчик неизвестен.	1926-1928	[18]
2	Генеральный план г. Челябинска, разработчик институт «Гипрогор», руководитель В.А. Витман, главный архитектор Н.Г.Эйсмонт.	1934-1937	[5]
3	Генеральный план г. Челябинска до 2000 г., разработчик ГПИ «Челябинскгражданпроект».	1967	[4]
4	Генеральный план г. Свердловска, архитекторы Н.А. Бойно-Радзевич, С.В. Домбровский.	1925-1936	[1]
5	Генеральный план г. Свердловска, разработчик В.П. Яковлев	1938-1939	[24]
6	Генеральный план реконструкции и развития Свердловска на 1970-2000 г., разработчик институт «Свердловскгражданпроект».	1972	[7]
7	Эрнст Май «Соцгород Магнитогорск. Генеральный план»	1930-1933	[8]
8	Генеральный план развития г. Магнитогорска до 2015 г.	2000	[2]
9	Генеральный план г. Нижний Тагил, разработчик «Горстройпроект».	1948	[6]

Следует отметить, что все приведенные генеральные планы в годы советской власти не раз подвергались переработке, что наглядно видно из данных таблицы 2.1. Причиной этого, во многом, служили завышенные (идеальные) требования, предъявляемые центральной властью к темпам развития того или иного промышленного центра (например, планируемый неоправданно завышенный прогнозируемый рост населения городов и т.д.). Хотя в целом, данные документы, разработанные лучшими проектными институтами страны на высоком профессиональном уровне в свое время

сыграли только «положительную» роль, определив общее направление, стратегию развития населенных пунктов Урала. Даже не слишком большие по населению, но значительные по производственной мощи и государственному значению размещаемых в их границах предприятий города Урала, такие как, например, Магнитогорск и Нижний Тагил, получили детально проработанную (и во многом реализованную) стратегию развития.

Благоустройство городов в рамках реализации положений упомянутых генеральных планов превратилось в четко функционирующую, постоянно развивающуюся систему, для последовательного развития всех элементов которой были установлены четкие параметры.

В материалах настоящего параграфа рассмотрены коренные изменения, произошедшие в уральских промышленных городах в Военное время, когда на Восток страны была перемещена целая «индустриальная держава». Данное обстоятельство послужило мощнейшим «толчком к развитию» не только производственной, но и социальной сферы нашего региона, и, соответственно, привело к началу масштабного развития планировочной структуры крупных городов Урала, системы их благоустройства. Необходимость размещения на новых площадках крупных промышленных объектов и проблема расселения огромного числа эвакуированных людей явились двумя основными факторами, определившими новые направления развития уральских промышленных городов на долгие годы вперед. Увеличение производственных мощностей вело к необходимости строительства новых объектов инженерной и транспортной инфраструктур, обслуживающих предприятия. Значительный процесс миграции жителей западных областей, послужил стимулом к увеличению темпов развития в жилого фонда. Началось строительство большого количества временного некапитального жилья, в том числе, барачного типа, сосредоточенного в непосредственной близости от крупных предприятий. Все эти обстоятельства способствовали превращению некоторых крупных городов Урала, таких как Челябинск, Свердловск, Нижний Тагил, Магнитогорск, в поистине «промышленных гигантов», для дальнейшего

планомерного и стабильного развития которых требовалась разработка градостроительной документации, т.е. генеральных планов развития, переработанных из ранее принятых документов градостроительного характера с учетом произошедших изменений. В дальнейшем, в период с 1950-х годов и до распада советского союза, эти документы были переработаны еще не раз (для Челябинска – в 1967 году, для Свердловска – в 1972 г.). Новые Генеральные планы были рассчитаны на дальнейший стабильный рост населенных пунктов, их населения, инфраструктуры и степени благоустройства.

§2.2. Проблемы благоустройства в уральском промышленном городе в постсоветский период (1991-2000 г.г.).

Развитие любого города, в особенности крупного, есть постоянный непрерывный процесс, зависящий от многих факторов, что наглядно можно проследить на примере таких крупнейших городов Урала, как Челябинск, Екатеринбург, Нижний Тагил, Магнитогорск и других. Развитие, заложенное положениями ранее разработанных и утвержденных Генеральных планов, во многом, является «идеальной» контролируемой моделью, по которой должно осуществляться функционирование города как единой системы, единого «организма». Оно включает в себя, как было рассмотрено ранее, параллельное развитие всех сфер жизнедеятельности города, а именно: производственной, жилищной, обслуживающей, рекреационной, коммунально-складской, транспортной и инженерной.

В качестве типичного примера для анализа изменений, произошедших в крупном промышленном городе Урала в рассматриваемый период времени, выбран г. Челябинск – административный центр Челябинской области, один из крупнейших городов страны.

Для последующей оценки проблем благоустройства и путей их решения, ниже будут рассмотрены некоторые положения «Генерального плана развития

г. Челябинска до 2000 г.», отражающие показатели, к которым должен был «прийти» город к расчетному сроку реализации Генерального плана [62], [4]:

1. Рост численности населения города до 1350 – 1400 тысяч человек;

2. Создание уникального архитектурного облика благодаря:

- реализации интересных (типовых и индивидуальных) архитектурных проектов зданий, общественных пространств, микрорайонов, предусмотренных Генеральным планом;

- уделению особого внимания формированию панорам города вдоль набережных р. Миасс, озер Смолино и Первое, Шершневого водохранилища;

- формированию «зеленого каркаса» города, включающего все уровни озеленения: сохранение и благоустройство «легких города» - Челябинского городского бора, дальнейшее благоустройство городских парков, набережных, дворовых территорий, формирование «сада района» для каждого жилого района города озеленение улиц и т.д.;

- развитию центра города в северном направлении и вдоль набережных реки Миасс;

- формированию каждого планировочного района города из жилых районов с четко сформированным районным центром и т.д.;

3. Развитие производственных зон города благодаря упорядочению застройки промышленных территорий, занимающих значительную часть городской застройки (формирование городских промышленных районов должно было способствовать рациональному использованию территорий, благодаря созданию на площадях перед предприятиями научных и общественных центров тяготения населения, имеющих свой неповторимый архитектурный облик);

4. Развитие селитебных территорий, включающее:

- выход с жилым строительством на свободные от застройки территории Северо-Запада города;

- уплотнение (повышение плотности населения) за счет повышения этажности жилой застройки до 9-14 этажей (включая реконструкцию домов

малой и средней этажности, а также разработку и внедрение в строительную практику девятиэтажного корпуса серии ЧПД (Челябинский панельный дом, разработчик «Челябинскгражданпроект»));

- сохранение, реконструкция и повышение комфортности существующего жилья малой и средней этажности;

- строительство новых жилых микрорайонов в разных районах города и т.д.;

5. Забота о культурном и архитектурном наследии города (включая охрану памятников архитектуры);

6. Глобальное развитие системы транспортной и инженерной инфраструктуры города, включающее:

- создание новой системы улично-дорожной сети города, в том числе – проектирование системы скоростных автодорог (сеть магистралей непрерывного движения для связи жилых районов с промышленными зонами и центром города), освобождение центра города от транзитных потоков грузового транспорта (строительство Челябинской кольцевой автодороги (большого кольца), связывающей все внешние направления), реконструкция существующей улично-дорожной сети с созданием новых магистральных улиц, строительство новых мостов, путепроводов и автомобильных развязок, создание отдельных автопарковок;

- рост и дальнейшее развитие системы общественного пассажирского транспорта: рассмотрение в качестве основного вида общественного транспорта – метрополитена (первая очередь запланирована по линии «Северо-Запад – Центр – ЧТЗ», вторая и последующие очереди – в Тракторозаводском, Ленинском, Metallургическом и Советском районах); рост роли троллейбусной сети со строительством новых линий; развитие сети автобусного транспорта; строительство новых парковок для кратковременного хранения вблизи мест массового скопления людей (общественные пространства, парки, учреждения культуры, торговые центры);

- реконструкция и дальнейшее последовательное развитие всех инженерных коммуникаций города.

7. Создание системы обслуживания населения, предусматривающей постепенную реализацию положений Генерального плана (т.е. развитие системы обслуживания во вновь строящихся жилых микрорайонах), а также ликвидацию основных сложившихся проблем (в частности, точечность, разбросанность по отдельным мелким «точкам», отсутствие комплексной организации системы обслуживания, необходимость достижения возросших требований минимально допустимых нормативов единиц обслуживания на человека и т.д.).

Последовательная реализация всех вышеприведенных положений Генерального плана развития г. Челябинска должна была послужить решению проблем его благоустройства, сложившихся к моменту утверждения описываемого документа (картографический материал Генерального плана г. Челябинска [62] – смотри Приложение 14). Однако, в действительности, на степень реализации утвержденной документации по территориальному планированию оказали влияние множество факторов, основными из которых, конечно же, явились экономическая и политическая ситуации, сложившиеся в государстве.

Поскольку к числу важнейших фактов, влияющих на развитие городского благоустройства, относится инвестиционный, развал системы государственного финансирования, связанный с распадом в 1991 году СССР, стал причиной фактического неисполнения в той или иной степени всех ранее утвержденных Генеральных планов городов, включая Челябинск.

Исчезновение государственного финансирования развития городских объектов вкупе с отсутствием соответствующих инвестиционных ресурсов и инициативы со стороны частных инвесторов явились причиной «заморозки» развития большей части объектов городского благоустройства. В правопреемнице СССР - Российской Федерации, на тот момент времени, одними из самых характерных черт национальной экономики можно назвать

«галопирующую» инфляцию и вызванный ею кризис неплатежей, приведшие, впоследствии, к дефолту 1998 г.

Произошедшая в рассматриваемый отрезок времени приватизация промышленных предприятий лишила бюджеты всех уровней (федеральный, муниципальный, городской) значительной части традиционных поступлений. Однако, с другой стороны, это же обстоятельство позволило в дальнейшем сформировать прослойку частных инвесторов в лице крупных предпринимателей (только к концу 1990-х годов).

Рассматриваемый период характеризовался:

- прекращением текущего ремонта всех элементов городского благоустройства,

- «замораживанием» крупных инвестиционных проектов (таких, как строительство метрополитена, глобальная реконструкция улично-дорожной сети, предполагаемая Генеральным планом (см. выше), и т.д.).

Оба этих фактора, в дальнейшем, привели город к «катастрофическим» последствиям как для городского и муниципального бюджетов, так и для самих объектов городского хозяйства.

За десять лет, прошедшие с момента распада Советского союза до конца XX века, из-за отсутствия денег у многих собственников (т.е. предприятий, содержавших на балансе в советское время объекты обслуживания населения и городской инфраструктуры, ставших их собственниками в результате приватизации) в запустение пришло значительное число городских объектов и территорий, включая: дворцы спорта и спортивные комплексы различного назначения; дворцы культуры; площади перед заводоуправлениями; районные парки; детские сады; поликлиники; загородные базы отдыха и лечебно-профилактические учреждения; детские оздоровительные лагеря и т.д.

Иногда, в самом центре города, оказывалась полностью заброшенная территория нефункционирующего производственного предприятия (например, территория промплощадки бывшего Челябинского завода оргстекла).

Районные (а иногда и общегородские) центры притяжения населения, сформированные вышеперечисленными объектами, принадлежавшими крупнейшим предприятиям города, практически лишившимся финансирования (например, «Челябинский тракторный завод», «Челябинский трубопрокатный завод», «Челябинский завод дорожных машин им. Д.В. Колющенко» и др.), согласно положениям Генерального плана города, должны были формировать собой архитектурный и функциональный (общественный) «каркас» соответствующих районов города. Фактически же, большинство этих объектов оказалось заброшено. И если, по мере углубления экономического кризиса, новые собственники стали постепенно распродавать или сдавать в аренду ранее принадлежавшие соответствующим предприятиям объекты капитального строительства (здания бывших детских садов, дворцов культуры, дворцов спорта и т.д.), то элементы благоустройства территории, лишенные очевидной функции формирования прибыли (такие как городские сады и парки, площади) просто пришли в упадок (например, Сад камней по набережной р. Миасс, Детский парк им. Терешковой по пр. Ленина и др.).

Вынужденное использование социальных объектов в качестве плохо обустроенных мест торговли приводило к ускорению их физического износа как из-за сверхнормативного клиенто-потока, так и из-за монтажа временных конструкций и инженерных коммуникаций (например, ярмарка товаров различного назначения внутри Дворца спорта «Юность»).

Также, характерной чертой рассматриваемого периода времени является возникновение крупных стихийных рынков на улицах и площадях города (например, на площади Революции, Привокзальной площади, пр. Ленина).

Помимо очевидного материального ущерба, нанесенного вышеописанными способами использования территорий и объектов благоустройству и инфраструктуре города, ситуация 1990-х годов привела к деформации восприятия горожанами данных территорий как центров культурного досуга, отдыха и массового времяпрепровождения населения

(фотографии общественных пространств Челябинска 1990-х годов – смотри Приложение 15).

В качестве одного из самых значимых элементов благоустройства для крупных городов в XX веке стал восприниматься такой вид транспорта как метрополитен (метро) - подземная или иная внеуличная городская железная дорога, по которой перемещаются маршрутные пассажирские поезда, курсирующие по графику своего движения на регулярной основе с высокой скоростью (как правило, не ниже 80 км/час) и обеспечивающие перевозку до 60 тысяч пассажиров в час в одном направлении. Наличие в городе такого вида транспорта позволяет решить все основные проблемы городского благоустройства, связанные с транспортными коммуникациями ввиду увеличения скорости перемещения горожан, позволяющей: снизить количество единиц транспорта на улицах и, соответственно, уменьшить объём вредных выбросов в атмосферу, сократить количество дорожных пробок и автотранспортных происшествий и т.д.

Исходя из всего вышесказанного, в СССР второй половины XX века было принято решение об обязательном строительстве метрополитена во всех городах, численность жителей в которых превышает один миллион человек. В число вышеуказанных городов попал Челябинск. Челябинский метрополитен должен был стать девятнадцатым в СНГ, десятым в России и вторым на Урале (после Екатеринбургского). Ожидаемый годовой объём перевозок пассажиров был оценен в 65 млн человек. Однако, данный проект, позволивший бы решить одну из самых насущных проблем Челябинска – проблему общественного пассажирского транспорта, не реализован до сих пор. Челябинское метро превратилось в один из самых масштабных «долгостроев» в стране из числа социально значимых строек.

Первый проект челябинского метрополитена, разработанный в рамках Генерального плана города в 1967 году [4], [62], включал в себя две ветки, благодаря чему эффективно дублировал наиболее загруженные наземные пассажиропотоки. Однако, начало строительства непрерывно откладывалось, а

город бурно развивался. К 1973 году [62], [41] «морально устаревший проект» впервые отправился на доработку в рамках разрабатываемой «Комплексной транспортной схемы Челябинска» (количество линий увеличилось до трех, изменилась их трассировка). Следующее изменение проекта произошло спустя девять лет – в 1982 году [15], в период, за который строительство объекта так и не было начато.

Фактически, начало строительства метрополитена пришлось на год распада СССР по проекту, утвержденному в 1986 г., и должно было завершиться к 2000 году. Однако, произошедшие в начале 90-х годов геополитические изменения в стране не позволили реализоваться этому плану. «Заморозке» проекта способствовали: катастрофическая нехватка муниципальных финансовых ресурсов; отсутствие инициативы вложения частных инвестиций в реализацию столь социально значимого проекта; объективные технические трудности (расположение южно-уральской столицы на грунте, по прочности граничащим с цельной скалой); отсутствие необходимой технической базы.

Городской же дорожной инфраструктуре в этот период времени пришлось приспосабливаться к изменениям городской застройки (новой конфигурации города, формировавшейся по принципу «лоскутного одеяла»). Самые необходимые участки дорог и дорожные развязки строились при глобальном недостатке финансирования, которое продолжало вкладываться (при всей очевидной убыточности проекта) в поддержание «на плаву» челябинской «стройки века».

В это же время, в угоду возросшей потребности пассажиропотоков, обслуживать которые должны были первые линии метро, в Челябинске начала функционировать стихийно сложившаяся сеть маршрутных такси, постепенно «захватившая» рынок пассажироперевозок, нанеся значительнейший урон всей системе общественного пассажирского транспорта Челябинска, но при этом обладающая крайне низким качеством предоставления услуг при высокой степени опасности (управление людьми «без прав», плохое техническое

состояние автопарка, отсутствие контроля за пассажироперевозками со стороны городских властей и т.д.).

В итоге, за период, прошедший с момента утверждения первого проекта метрополитена до конца XX века, челябинской системе городского благоустройства был нанесен следующий ущерб:

- запроектированные и уже частично построенные линии и станции метрополитена в значительной мере потеряли свою актуальность из-за произошедших изменений в территориальном размещении жилых массивов и основных предприятий в планировочной организации города;

- схема муниципального городского транспорта не претерпела изменений и потому перестала отвечать потребностям жителей города;

- гипертрофированно развилась сеть альтернативного пассажирского транспорта – маршрутных такси, количество которых многократно превышает пропускную способность транспортных коммуникаций города;

- законсервированные или работающие с низкой эффективностью стройки в составе челябинского метро (в первую очередь – станций) на протяжении всего периода строительства не позволяют использовать по прямому назначению территории в составе соответствующих строительных площадок;

- не уничтоженная перспектива запуска метрополитена в эксплуатацию является причиной создания большого количества условно временных элементов городского благоустройства (проездов, остановочных комплексов, развязок и т.п.), необходимость в которых может исчезнуть после начала эксплуатации подземки;

- проектируемая мощность транспортных сооружений в городе вынуждена учитывать не перспективный, а увеличенный транспортный поток в части легкового и общественного автотранспорта [39].

В отдельную проблему исторических городов в конце XX века можно выделить приход в запустение многих памятников архитектуры и объектов культурного наследия. При этом следует иметь в виду, что для ряда объектов,

имеющих статус памятника архитектуры, истории, объекта культурного наследия, либо обладающих признаками таких объектов, к началу 1990х годов были разработаны проекты по их реконструкции (реставрации) и дальнейшему использованию. В условиях отсутствия финансирования часть из них была уничтожена (например, историческое здание прядильно-ткацкой фабрики на перекрестке пр. Ленина и ул. Свободы в Челябинске, построенное в 1941-1947 годах), хотя в его цехах планировали разместить и научно-исследовательский институт, и выставочный комплекс, и торговый центр. Другие объекты успели обветшать настолько, что попытки поиска инвесторов для приведения их в состояние, позволяющее дальнейшую эксплуатацию, не увенчались успехом (например, объект культурного наследия регионального значения – Челябинский элеватор государственного банка, построенный в 1914-1918 годах).

Ряд же объектов, уже находящихся к началу 1990-х годов на стадии реставрации, столкнулся с проблемой ее остановки на неопределенный срок, что наиболее характерно для малых городов Свердловской и Челябинской областей, обладающих значительным историческим наследием горнозаводского Урала, но катастрофически малым бюджетом. Ярким примером такой ситуации служит судьба Усадьбы Демидовых («Белого дома») в Кыштыме, основанной в 1757 г., являющейся памятником архитектуры федерального значения. Реставрация комплекса, начатая в 1995 г., до сих пор находится в замороженном состоянии, а парковый ансамбль – в запустении (фотографии объектов – смотри Приложение 16).

В 1990-е годы в Челябинске (как и в других крупных городах Урала) возникает большое количество пустырей в центральной части города. Такие участки земли годами стоят без какого-либо использования, по периметру часто огорожены забором, захламлены и, по большому счету, представляют значительную опасность для населения, т.к. являются местами притяжения наркоманов, преступных элементов, лиц без определенного места жительства. Часто на подобных территориях расположены недостроенные объекты

капитального строительства различной степени завершенности, также представляющие собой угрозу обрушения и безопасности граждан, уродующие облик города. Периодически здесь возникают несанкционированные автостоянки, пункты торговли и т.д.

Наличие таких территорий, также является следствием прошедшей после развала СССР приватизации.

Следует отметить, что объективным препятствием эффективной ликвидации пустырей на территории промышленных городов Урала является то, что составляющие их земельные участки, поставленные на Государственный кадастровый учет, принадлежат различным собственникам – физическим, юридическим лицам, муниципалитету, Российской Федерации. Использование этих земельных участков в целях развития городского благоустройства невозможно без достижения согласия всех заинтересованных сторон. Одним из возможных путей решения данной проблемы представляется выкуп интересующих город территорий по высокой цене у собственников, например, для реализации государственных программ, чего не было в 1990е годы. Можно сказать, что муниципалитеты, во многом, оказались заложниками итогов земельной приватизации 1990-х годов.

Данная проблема, до сих пор является одной из самых насущных и трудно решаемых при реализации программ благоустройства городской среды, будь то строительство жилья, организация общественных пространств, озеленение территории, развитие систем инженерной и транспортной инфраструктур, благоустройство набережных и т.д. Во многом, именно этой проблеме Челябинск обязан запустением русла р. Миасс и прилегающих территорий вверх по течению от моста по ул. Кирова.

Подобные проблемы очень характерны для Челябинска. Наиболее яркими примерами подобных пустырей в самом центре города, являются такие территории, как (фотографии заброшенных территорий Челябинска – смотри Приложение 17):

- территория бывшей прядильно-ткацкой фабрики на перекрестке пр. Ленина и ул. Свободы;
- участок недостроенного сооружения общественного назначения на перекрестке улиц Труда и Красная;
- пойменная территория р. Миасс в районе территории промплощадки бывшего Челябинского завода оргстекла и многие другие.

В настоящем параграфе рассмотрены проблемы, с которыми столкнулось городское благоустройство в непростой для нашей страны период, между распадом Советского союза и окончанием XX века. На примере изменений, постигших застройку и функциональное зонирование Южноуральской столицы как одного из крупнейших городов Урала, рассматривается урон, нанесенный городу, последовательно развивавшемуся в русле утвержденного Генерального плана, в период с 1990 по 2000 годы. Здесь проанализированы причины невозможности быстрого реагирования протекающих градостроительных процессов на столь кардинальные изменения экономических условий. Поскольку к числу важнейших фактов, влияющих на развитие городского благоустройства, относится инвестиционный, развал системы государственного финансирования, связанный с распадом в 1991 году СССР, стал причиной фактического неисполнения в той или иной степени всех положений ранее утвержденного Генерального плана. Галопирующая инфляция, приватизация промышленных предприятий, произошедшая в рассматриваемый отрезок времени, лишили бюджеты всех уровней (федеральный, муниципальный, городской) значительной части традиционных поступлений. На долгие два десятилетия вперед, городу придется решать глобальные проблемы благоустройства, возникшие именно в этот период, включая: проблемы, связанные с прекращением текущего ремонта всех элементов городского благоустройства, «замораживание» крупных инвестиционных проектов; стремительное кардинальное изменение функций использования тех или иных объектов городской застройки или территорий (например, закрывшихся заводов), произошедшее без возможности столь же

быстрого изменения городской инфраструктуры, разрушение объектов культурного наследия и т.д.

§2.3. Характеристика основных путей решения проблем благоустройства в уральском промышленном городе в постсоветский период (1991-2000 г.г.).

В Концепции градостроительной политики России на конец XX - начало XXI века в качестве отдельного направления реформы градостроительства, в части развития городской среды, определен переход от застройки на свободных землях к комплексной реконструкции городов. Такое решение представляется наиболее целесообразным, т.к. позволяет муниципалитетам наиболее комплексно подходить к вопросам урегулирования городских проблем, сочетая вложение как собственных, так и частных инвестиций одновременно и в строительство новых объектов и в облагораживание, реконструкцию и реновацию ранее сложившейся застройки. Выбор такой модели градостроительной политики также признан наиболее успешным для реконструкции городов, включающих в себя значительные промышленные территории, оставшиеся без использования в 90-е годы XX века.

Реновация территорий, объектов недвижимости, городского хозяйства позволяют не только эффективно использовать городские пространства, но и решить ряд глобальных проблем любого крупного промышленного города (каким, несомненно, является Челябинск), таких как:

- улучшение экологической обстановки;
- рекультивация и восстановление нарушенных территорий;
- смена функциональных зон с минимальным изменением планировочной структуры города;
- привлечение инвестиций и крупных арендаторов (старые промышленные территории наиболее эффективно могут быть использованы под многофункциональные общественные пространства, площадки крупных торговых сетей, высокотехнологичные технопарки, выставочные комплексы,

парковые зоны) при отсутствии необходимости «дробить» крупные земельные участки с целью продажи либо сдачи в аренду разным собственникам (арендаторам);

- благоустройство значительных площадей прилегающих территорий;
- возможность реального использования заброшенных объектов культурного наследия под различные общественные функции (галереи, выставочные залы, магазины и т.д.) при условии их полной реконструкции с сохранением исторического облика зданий (внутреннего и внешнего) без затрат муниципальных средств;
- строительство новых автодорог и инженерных коммуникаций, отвечающих всем современным требованиям;
- сохранение и дальнейшее развитие исторически сложившихся маршрутов движения населения, а также центров их притяжения со сменой функции использования объектов;
- «оживление» пришедших в запустение общественных пространств;
- влияние на общественную жизнь мегаполиса путем организации новых интересных мест для проведения массовых мероприятий различного профиля (выставки, народные гуляния, фестивали, концерты, биеннале, «ко-воркинг», ярмарки, моллы, технопарки и т.д.), «оживления» районных центров.

На примере изменений, произошедших в Челябинске, будут проанализированы методы, принятые к реализации для достижения в крупных промышленных городах, подвергающихся реконструкции, вышеуказанных градостроительных целей.

На рассматриваемом этапе развития города, прежде всего, необходимо было обеспечить ему такую правовую базу, которая позволила бы эффективно использовать городское пространство и ограничить негативное (нежелательное) влияние от тех или иных объектов на прилегающие территории.

С середины 1990-х годов с целью установления регламентов использования территории для населенных пунктов РФ (сначала в крупных, а

потом и всех прочих) была начата разработка таких документов как «Правила землепользования и застройки».

Правила землепользования и застройки (ПЗиЗ) приняты для Челябинска в 1996 году на базе концепции перехода населенных мест к своему устойчивому развитию. Они были разработаны с целью:

- создания условий для устойчивого развития территорий муниципального образования, сохранения окружающей среды и объектов культурного наследия;
- создания условий для планировки территорий (разработка карты градостроительного зонирования территории);
- установления регламента использования территории;
- обеспечения прав и законных интересов физических и юридических лиц, в том числе правообладателей земельных участков и объектов капитального строительства;
- создания условий для привлечения инвестиций, в том числе путем предоставления возможности выбора наиболее эффективных видов разрешенного использования земельных участков и объектов капитального строительства [3], [13].

С целью развития системы современной городской инфраструктуры, развитие города должно было проходить в рамках плана правового зонирования территории [10]. Этот план объединил в себе несколько основных схем, характеристика которых с точки зрения развития системы благоустройства г. Челябинска, представлена ниже [41].

Схема градоэкологической регламентации [22]. Позволяла планировать развитие системы городского благоустройства с учетом современного экологического состояния окружающей природной среды. В основу схемы были положены результаты комплексного анализа экологической ситуации, сложившейся в городе. В ней были выделены территории, различающиеся между собой разной степенью загрязненности поверхностных вод, почвы, растительного покрова и атмосферного воздуха. Создание такой схемы для

города позволяло разрабатывать композиционную структуру города, его планировку и транспортную систему с учетом не только выделенных охранных зон, но и компонентов природного ландшафта.

Схема градоэкономической регламентации [23]. Позволила выделить на территории города его уже сложившийся «экономический каркас», а также зоны (направления) эффективного развития; содержит описание предпочтительных альтернативных направлений функционального использования территории г. Челябинска, например, путём редевелопмента объектов промышленной недвижимости (данный способ, выделяемый как один из важнейших путей реконструкции городской среды, успешно реализуемый на площадках Челябинска, будет подробно описан ниже).

Схема историко-градостроительной регламентации [16]. На ней были выделены и нанесены границы крупных исторически сложившихся территориальных зон города, приведены их устойчивые сленговые наименования, например: зона историко-культурного слоя и охраны памятников археологии; «Старый Челябинск»; Соцгород ЧМК»; «Соцгород ЧТЗ»; «Соцгород Ленинского района» и другие.

Выделение в городе территорий, имеющих важное историческое значение, позволяющих индивидуализировать архитектурный облик Челябинска, должно было позволить оптимизировать процесс проведения комплексной работы по актуализации системы исторической городской инфраструктуры.

Схема композиционной регламентации [17]. Была разработана на основании результатов соответствующих историко-архитектурных исследований, позволяла определить территориальные границы следующих важнейших с точки зрения городского благоустройства зон:

- зона формирования въездных, основных архитектурных, архитектурно-ландшафтных ансамблей города;

- зоны предъявления повышенных эстетических требований к формированию панорамных видов города, его силуэтов и общественных пространств;

- зоны фиксации основных точек восприятия панорам и перспектив городской среды;

- зоны рекомендуемого размещения архитектурных доминант.

Схема зонирования города по праву пользования землёй [10]. Разрабатывалась на основании данных Государственного кадастрового учета территорий и Правил землепользования и застройки, выделяла на территории Челябинска такие категории земель, как:

- земли целевого назначения, в том числе земли промышленных предприятий, коммунально-складских объектов, земли жилого фонда, земли лесного фонда, земли водного фонда, земли сельскохозяйственного назначения; земли специального назначения, земли запредельного использования, земли, не подлежащие продаже и выведенные из оборота (например, земли, зараженные опасными веществами и подвергшиеся биогенному загрязнению; орошаемые и осушаемые земли; земли природно-заповедного назначения; земли оздоровительного и рекреационного назначения; земли природных зеленых зон (совместных интересов); территории домов отдыха, пансионатов, санаториев, спортивно-оздоровительных комплексов, пионерских и спортивных лагерей; земли историко-культурного назначения; земельные участки (ЗУ) индивидуального жилого фонда, подлежащие выносу из зон горных отводов и санитарно-эпидемиологических зон; ЗУ, расположенные в первом поясе зоны санитарной охраны источника питьевого водоснабжения города - Шершневского водохранилища; ЗУ, расположенные на территориях, предусмотренных для прокладки магистральных дорог, улиц и инженерных коммуникаций).

Данная схема позволила избежать правовых ошибок при перспективном планировании городского благоустройства г. Челябинска (графический материал по схемам – смотри Приложение 18).

Во многом, указанная проектная документация так и осталась в категории «нереализованных» документов. Это обстоятельство представляется наиболее печальным, учитывая факт, что планомерная реализация проведения зонирования города на всех описанных уровнях, позволила бы не только наиболее эффективно подойти к реконструкции городской среды и использованию ранее не задействованных пространств, но и установить четкое понимание использования территорий Челябинска (в первую очередь, у чиновников всех уровней) в разрезе экологического, исторического, культурологического аспектов. В дальнейшем, на основании указанной документации было принято «Правовое зонирование г. Челябинска» [19].

Для современных городов, включая промышленные города Урала можно выделить три основных подхода к их перспективному развитию:

- увеличение территории городов за счет нового строительства или поглощения прилегающих пригородных населенных пунктов;
- остаточная точечная застройка существующих на территории городов так называемых «земельных пятен»;
- редевелопмент зданий, сооружений и территорий.

Каждый из названных подходов отличается различным способом формирования городской инфраструктуры: от использования уже сложившейся при точечной застройке территорий, до создания новой на вновь осваиваемых городских землях.

Одним из наиболее перспективных и эффективных направлений развития современного благоустройства городов (городской инфраструктуры) сегодня по праву считается редевелопмент городских территорий.

Редевелопмент (redevelopment) - это процесс вторичного, как правило, комплексного развития отдельных объектов недвижимости, группы зданий или территорий, часто со сменой целевого назначения последних. Практический опыт его активного применения во всем мире позволил не только оживить пришедшие в упадок здания и сооружения, но и сохранить исторический облик городов, превратить их в удобное место для проживания и работы людей,

избавить городскую застройку от стихийно возникающих пустырей, свалок, территорий неконтролируемого развития (англ. «ге-» - снова, заново, и «development» - развитие). В российской градостроительной практике конца XX – начала XXI века различают точечный и комплексный редевелопмент.

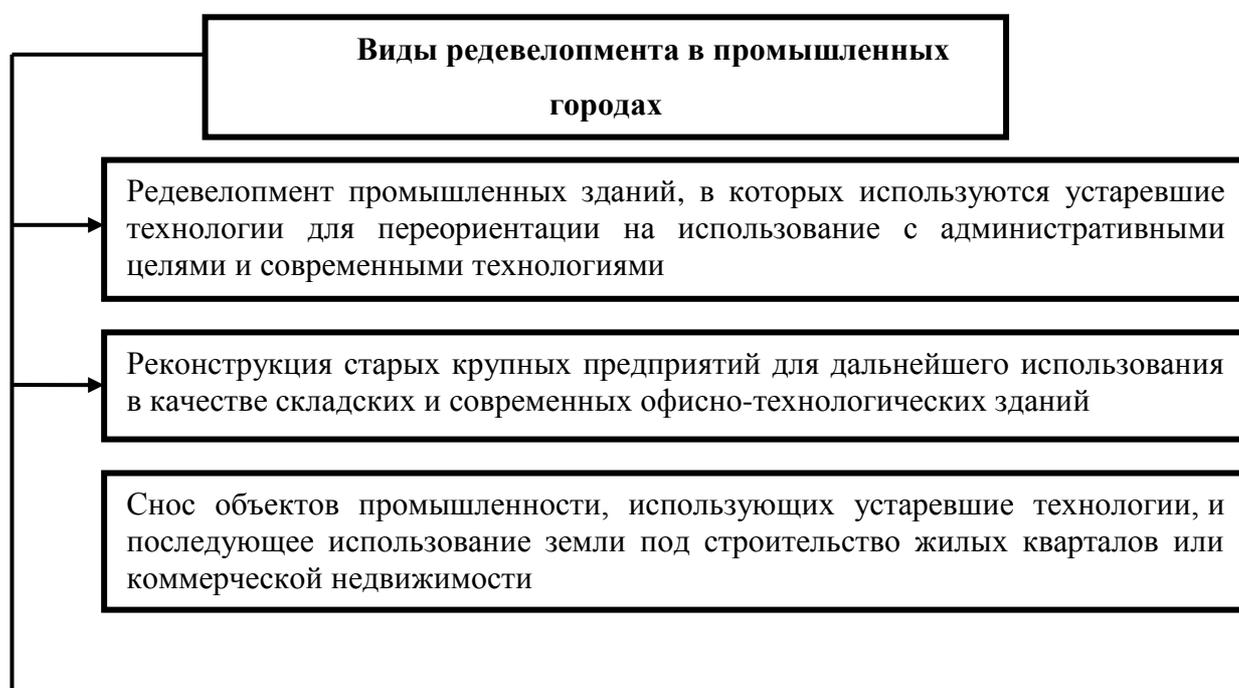
Комплексного редевелопмента требуют земельные участки, высвобождаемые после выведения с их территории определенного производства или предприятия в целом. В этом случае решается задача создания целого микрорайона (района) со всей необходимой инфраструктурой. Он привлекателен для корпоративных инвесторов либо для переоборудования в современные коммерческие объекты, либо для переделки в жилые апартаменты.

Точечным считается редевелопмент одного объекта недвижимости в виде отдельного здания или сооружения. Такие объекты уже вписаны в имеющуюся инфраструктуру – это, например, здания бывших НИИ и других государственных организаций, которые были построены в основном в советские времена и заброшены в 1990-е годы. Отсюда и второе название точечного редевелопмента – редевелопмент зданий.

Основные виды современного редевелопмента крупных городов представлены на рисунке 2.1.

Рисунок 2.1.

Общая характеристика редевелопмента в промышленных городах
(составлен автором).





Перепрофилирование неэффективно используемых территорий, на которых располагаются гаражно-строительные кооперативы (ГСК), снегосвалки, малые промышленные предприятия и т.д.

Особый интерес для инвесторов представляют старые объекты, построенные на рубеже XIX - XX веков, не являющиеся историческими и архитектурными памятниками. Редевелопмент таких зданий имеет следующие преимущества:

- здание, включая инженерные сети и благоустройство придомовой территории, приводится в порядок, следовательно, восстанавливается вся инженерная инфраструктура. В результате, из-за сравнительно малоэтажной, в сравнении со строительством нового микрорайона, застройки разгружается городская транспортная система, снижается плотность населения в этом районе, а, следовательно, улучшается экологическая обстановка в крупных мегаполисах;

- грамотно проведенная смена функции позволяет получить гораздо более комфортабельные апартаменты, чем это возможно при строительстве нового жилого дома;

- индивидуальный архитектурный облик реконструируемого здания позволяет не только сохранить исторический облик городской застройки, но и усилить его эстетическое воздействие как на жителей, так и на сторонних наблюдателей.

Исходя из вышесказанного, можно сделать вывод о том, что применение приёмов редевелопмента позволяет эффективно решать проблемы городского благоустройства, перечисленные ниже.

1. Создание благоприятных условий для сохранения сложившегося архитектурного облика городов. К числу таких условий прежде всего следует отнести визуальное сохранение исторических архитектурных ансамблей в жилой и гражданской застройке, внешний вид и цветовое решение фасадов зданий, композиционное решение городских пространств.

2. Приведение регламента использования территорий в соответствие с современными социальными и экологическими нормами жилой застройки, включая перевод промышленной застройки в отдалённые районы, а также расширение рекреационных зон в черте исторических центров городов.

3. Высвобождение ранее занятых промышленной застройкой территорий для разбивки современного городского озеленения.

4. Развитие инженерной инфраструктуры городов путём предоставления частным и муниципальным застройщикам возможность вторичного использования систем централизованного водоснабжения, канализации, теплоснабжения, энергоснабжения, газоснабжения, телефонизации и связи, ливневой канализации, ранее принадлежавших ликвидируемым в ходе редевелопмента промышленных предприятий.

5. Развитие улично-дорожной сети города и системы общественного транспорта путём сохранения ведомственной транспортной сети ликвидируемых в ходе редевелопмента промышленных предприятий.

6. Развитие уличного (дорожного) освещения за счет присоединения к ней систем освещения территорий ликвидируемых промышленных предприятий.

Рассмотрим конкретные примеры. Во второй половине XX века в промышленных городах Урала редевелопмент еще не нашел своего бурного развития в силу объективных причин. К ним можно отнести, прежде всего, совпадение во времени периода окончания реализации утвержденных в 60-е годы XX века прошлого века генеральных планов развития городов и распада СССР. 1990-е годы ознаменовались сменой права собственности на большинстве крупных промышленных предприятий, их разукрупнением и замораживанием (разрушением) ряда производств. Следствием явилось фактическое освобождение ряда объектов недвижимости, как зданий, так и целых промышленных площадок.

Однако уже к середине 1990-х годов в подавляющем большинстве промышленных городов начали формироваться проектные предложения в

области редевелопмента в первую очередь в связи с желанием новых собственников освободиться от своих неэффективных активов именно путём перепрофилирования промышленных зданий и сооружений, а также соответствующих земельных участков.

Город Челябинск является одним из крупнейших в России городов по занимаемой площади - более 500 квадратных километров земли. Примерно половина этой территории приходится на заводы, фабрики, комбинаты и другие промышленные объекты.

Первые примеры редевелопмента в Челябинске – это создание торгового комплекса в старых помещениях завода «Калибр» и жилого комплекса в освободившемся здании завода «Полет». Крупнейшие примеры завершенных к настоящему времени объектов редевелопмента в г. Челябинске приведены в таблице 2.2 [27].

Таблица 2.2.

Примеры реализованных объектов редевелопмента производственных территорий в г. Челябинске (составлена автором).

Современное название объекта	Прежнее название объекта	Адрес объекта	Краткая характеристика объекта
1. ТРК «Горки»	Завод «Строммашина»	ул. Артиллерийская, 136	В конце 2003 года завод "Строммашина" поглотило предприятие "Уралтрак", все производственные мощности перенесли на территорию ЧТЗ. Основная причина этого решения - оптимизация налога на землю. Территория предприятия площадью 50 тыс.кв.м выведена из земель промышленного производства. В 2004 году было начато строительство торгово-развлекательного комплекса "Горки". Общая стоимость проекта оценивалось тогда в 800 млн руб.
2. ТРК «Фиеста»	Челябинский текстильный комбинат	ул. Молодогвардейцев, 7	К началу восьмидесятых годов XX века челябинская прядильно-ткацкая фабрика съехала на новые площади на северо-западе. В 2011 на прежнем месте открылся торгово-развлекательный комплекс «Фиеста». Общая площадь – 42 тыс.кв.м. Здание было полностью реконструировано.
3. ТРК «Куба»	Часовой	ул.	Реконструкция ОАО «Челябинский

	завод «Молния»	Цвиллинга, 25	часовой завод «Молния» была начата в 2002 г. компанией «Стройсвязьурал-1». С 2006 г. управлением проектом будущего торгового комплекса занялась компания «Молния-Инвест» при помощи известных консалтинговых компаний Sarnet и Brunswick Bowling & Billiards Corp. ТРК начал работать в 2008 г.
4. ТЦ «Мебель на мебельной»	Челябинская мебельная фабрика	ул. Дарвина, д.18	25 ноября 2005 года открылся ТК «На Мебельной» на месте челябинской мебельной фабрики. В ноябре 2012 года "На Мебельной" объединился с ТК "Кольцо" и стал Мебельным корпусом торгового комплекса "Кольцо". Общая площадь торгового комплекса «Кольцо» теперь составляет более 50500 кв.м.
5. ТК «Калибр»	Завод «Калибр»	ул. Худякова, 12	С 2001 года в бывших цехах завода «Калибр» открылся одноименный торгово-выставочный комплекс. Само предприятие («Калибр») существует до сих пор, его нынешнее название - ОАО НПП «Челябинский инструментальный завод».
6. ТЦ «Карнавал»	Бывшее здание продуктового магазина	ул. Молодо- гвардейцев, 53	Торговый центр районного назначения «Карнавал» был открыт в здании бывшего продуктового магазина, в результате чего город получил 8,5 тыс. кв. м торговой площади.
7. РК Studio 74	Челябинская табачная фабрика	ул. Труда, 105 / ул. Кирова, 80	С начала Великой Отечественной войны в этом здании начала работать московская табачная фабрика. В 1999-2001 году предприятие модернизировали, оно переехало на северо-запад Челябинска. В 2005 году в надстроенном старом заводском здании открылся ночной клуб "Studio 74".
8. ЦЦП «Квартал» («Хоум Центр»)	Челябинская кожевенная фабрика	ул. Кожза- водская, 96	В 2006 году предприятие обанкротилось. Заводской территорией занимался девелопер - ЦЦП "Квартал", который построил здание гипермаркета хозтоваров "Хоум Центр". Это пример редевелопмента не объекта, а уже редевелопмент территории. Таких случаев в Челябинске тоже много: ТК «Маркштадт» - оптовые склады (ул Маркса, 131), территория радиозавода «Полет» - элитный жилой комплекс, кинотеатр «Октябрь» - бизнес-центр «Челябинск-СИТИ».

Еще одним частным случаем редевелопмента зданий можно считать использование объектов капитального строительства (зданий, сооружений и прилегающих к ним территорий) в качестве объектов туристического показа. Эти объекты, как правило, используются в качестве места для размещения соответствующей постоянной или временной музейной (выставочной) экспозиции. Музейные или выставочные объекты размещаются в зданиях, являющихся либо выдающимся памятником архитектуры, либо бывшим владением выдающихся граждан, либо (что является особенно характерным для Урала) бывшим уникальным промышленным (ремесленным) производством.

В промышленных городах Урала на сегодняшний день успешно работает целый ряд подобных объектов туристского показа, в том числе тех, что приобрели соответствующий статус во второй половине XX века.

Как правило, любое здание (сооружение, территория), прежде чем стать объектом культурного показа, должно пройти целый ряд специальных архитектурно-строительных процедур, включая капитальный ремонт строительных конструкций и инженерных сетей; реставрация наружных фасадов и внутренних интерьеров; капитальный ремонт наружных сетей городской инфраструктуры; строительство (ремонт) подъездных путей, автостоянок, входных групп; рекультивация территории, её озеленение; установление малых архитектурных форм, информационных и рекламных объектов и т.д..

Кроме того, открытие на территории города музея может явиться стимулом для открытия вблизи него новых торговых и развлекательных организаций.

Города становятся чище, наряднее, взятые под государственную охрану здания позволяют гарантированно сохранять их исторический облик. Жители городов получают возможность любоваться красивыми пейзажами, пользоваться улучшенными маршрутами городского транспорта, для них появляются новые рабочие места.

Соседство с «помолодевшими» памятниками истории и архитектуры «принуждает» владельцев находящихся поблизости объектов недвижимости к ремонту фасадов последних, а также к приведению в порядок придомовых и дворовых территорий.

Таким образом редевелопмент отдельных зданий может послужить стимулом для ревизии объектов городского благоустройства если не целого города, то хотя бы его отдельного района.

Среди промышленных городов Урала есть примеры успешного редевелопмента путём создания в исторических зданиях (сооружениях) объектов туристского показа, в частности – путём открытия музеев. В качестве примера ниже рассмотрены музеи г. Нижний Тагил [26], [36].

1. Историко-краеведческий музей располагается в здании «лабораторного флигеля» Главного окружного заводоуправления. Здание является памятником архитектуры федерального значения. Современная экспозиция Нижнетагильского историко-краеведческого музея посвящена истории края с древнейших времен до 1917 года. В экспозиции представлены археологические находки с всемирно известного Горбуновского торфяника, демидовские раритеты, живописные и скульптурные портреты заводчиков Демидовых, уникальные рекламные изделия Нижнетагильских заводов XIX века.

2. Выставочные залы Нижнетагильского музея-заповедника «Горнозаводской Урал» располагаются в здании бывшего Главного управления Нижнетагильского горнозаводского округа Демидовых. Построенное в 1830-е годы по проекту архитектора А.З. Комарова, здание является памятником архитектуры федерального значения. В 1996 году здание было передано Нижнетагильскому музею-заповеднику. В 1997 году состоялось торжественное открытие выставочных залов презентацией выставки «Демидовские коллекции в музеях страны». С этого времени в залах прошли сотни выставок – как из фондов музея-заповедника, так и из других музеев России.

3. Музей-завод истории развития техники черной металлургии был создан в 1989 году на базе Нижнетагильского металлургического завода им. В.В. Куйбышева. Основанный в 1725 году заводчиками Демидовыми Нижнетагильский чугуноплавильный и железоделательный завод по технической оснащенности был самым передовым на Урале. Как металлургический демидовский завод проработал 260 лет и был остановлен в 1987 году. На территории завода площадью 27 гектаров сложился целостный промышленный металлургический комплекс, включающий традиционную планировку, типичную для уральских заводов с сохранившимися элементами гидросистемы XVIII века, памятники промышленной архитектуры и оборудование. В перспективе развития предполагается реализация проекта создания индустриально-ландшафтного «Демидов-парка», основой которого являются памятники музея-завода и исторического центра города в органической связи его с природными ландшафтами.

4. Музей истории подносного промысла располагается в доме, ранее принадлежащем крепостным художникам Худояровым. Дом является памятником истории федерального значения. В 1991 году после длительной реставрации здания в нем открылся музей истории подносного промысла. Ежегодно в музее создаются выставки, как из музейных коллекций, так и персональные, посвященные творчеству мастеров лаковой росписи по металлу. В рамках семейного клуба «Посиделки» проводятся разнообразные мероприятия, многие из которых проходят в сопровождении фольклорного ансамбля «Соловейка».

5. Музей быта и ремесел горнозаводского населения «Господский дом» располагается в здании, которое является памятником архитектуры федерального значения эпохи позднего классицизма. В 1997 году, после проведения реставрационных работ здания, состоялось открытие музея быта и ремесел горнозаводского населения. В экспозиции представлены традиционные домашние занятия и ремесла, воссозданы интерьеры дома рабочего, зажиточного ремесленника, гостиной управляющего заводами I

четверти XIX века, купеческой гостиной II половины XIX века. Мероприятие «Вечер в Господском доме» проходит в музее в сопровождении ансамбля народных инструментов «Рябинка».

6. Историко-технический музей «Дом Черепановых» разместился в каменном особняке, построенном в 1830 – 1840-е годы, который является памятником архитектуры федерального значения. Архитектором здания, предположительно, был А.П. Чеботарев, работавший на Нижнетагильских заводах с 1826 по 1839 годы. Дом принадлежал купцу Киприяну Мироновичу Черепанову, сыну Мирона Черепанова, одного из создателей первого русского паровоза. В 2004 году после двадцатилетней реставрации музей был открыт для посетителей. Экспозиция музея посвящена истории Уральской горнозаводской железной дороги, тагильским крепостным мастерам, внесшим большой вклад в развитие русской технической мысли. Представлены уникальные авторские чертежи механиков Черепановых, астрономические часы Е.Г. Кузнецова-Жепинского. Выставки, которые проводятся в музее, имеют политехническую направленность.

7. Музей природы и охраны окружающей среды располагается в здании Верхнего провиантского склада, построенном в 1809-1824-е годы. Здание является памятником архитектуры регионального значения. В 1987 году здание было передано Нижнетагильскому музею-заповеднику. После окончания реставрации здания, в 2005 году состоялось открытие музея природы и охраны окружающей среды. Сегодня музей презентует разнообразные по тематике стационарные и временные экспозиции, которые знакомят с минералогической коллекцией Нижнетагильского музея-заповедника, с творчеством современных мастеров: камнерезов, ювелиров. В одном из залов музея размещена экспозиция «Мамонт возвращается».

8. Музей «Демидовская дача» был открыт в 2013 году в результате реконструкции загородной усадьбы I половины XIX века, принадлежавшей инженеру-новатору Ф.И. Швецову (1805 – 1855). Вторым владельцем дачи был заводовладелец П.П. Демидов (1839 – 1885), князь Сан Донато. В экспозиции

музея представлены парадная гостиная, кабинет горного инженера. Во флигеле музея разместились экспозиция «Русская кухня XIX века». В музейном парке с июня по сентябрь проводятся «Субботние променады».

9. Мемориально-литературный музей А.П. Бондина расположен в доме тагильского писателя, в котором он провел последние годы жизни. Музей А.П. Бондина, созданный в 1959 году, стал первым филиалом Нижнетагильского краеведческого музея. Дом является памятником истории областного значения. В 1982 году в экспозиции были воссозданы интерьеры гостиной и кабинета писателя. В 1993 году экспозиция была дополнена темой «Литературная жизнь Нижнего Тагила». Ежегодно в музее открываются новые выставки. При музее функционируют литературная студия «Ступени», молодежный литературный клуб «Коворкинг», «Детская литературная гостиная».

10. Литературно-мемориальный музей Д.Н. Мамина-Сибиряка находится в поселке Висим в доме, в котором прошли детство и отрочество известного уральского писателя. В 1979 году была создана экспозиция музея, посвященная жизни и творчеству Д.Н. Мамина-Сибиряка. В 2002 году, к 150-летию со дня рождения писателя, в музее прошла реэкспозиция. Экспозиция церковно-приходской школы посвящена педагогической деятельности священника местной церкви, отца писателя Н.М. Мамина.

11. Башня на Лисьей горе, построенная по проекту неизвестного архитектора в 1818 году, является памятником архитектуры областного значения. В 2015 году, после реставрации башни, состоялось открытие экспозиции «Башня на Лисьей горе», которая представляет историческую панораму Нижнего Тагила, созданную на основе фотографий 1870-1880-х годов из коллекции Нижнетагильского музея-заповедника.

Итак, характеристика основных путей решения возникших проблем благоустройства в уральском промышленном городе в постсоветский период (1991-2000 г.г.), подробно рассмотренных в рамках предыдущего параграфа, приведена в заключительной части работы. Выбор для детального рассмотрения произошедших изменений пал на столицу Южного Урала, что

обусловлено наличием в ее границах как всех «типичных» городских проблем, характерных для рассматриваемого периода, так и столь же «типичных» путей их решения. Для современных городов, включая промышленные города Урала, в рассматриваемый период времени выделилось три основных подхода к их перспективному развитию, а именно: увеличение территории города за счет нового строительства или поглощения прилегающих пригородных населенных пунктов; остаточная точечная застройка существующих на территории городов так называемых «земельных пятен»; редевелопмент зданий, сооружений и территорий (точечный или комплексный), предполагающий внедрение «новой жизни» в старые промышленные объекты и территории, зачастую занимающие значительные пространства в центральных частях города, расположенные на пути сложившихся десятилетиями маятниковых суточных миграций горожан, «охваченных» всеми необходимыми объектами инженерной и транспортной инфраструктур. Подобные изменения становятся возможными за счет внедрения в объекты новых функций (в случае Челябинска – функций торговли, развлечений и развития малого бизнеса). Также в материалах данного параграфа рассмотрена возможность преобразования исторического промышленного наследия города в объекты культуры, прекрасно реализованная, например, в одном из старейших «городов-заводов» Урала - в Нижнем Тагиле. Создание нижнетагильцами интереснейшего музейного комплекса федерального значения, находящегося под эгидой ЮНЕСКО, может быть рассмотрено как пример бережного отношения жителей региона к своему культурному и историческому наследию, осознание важности его сохранения для потомков и, что не мало важно, извлечение материальной выгоды из перепрофилированных объектов не только как из предприятий оказания услуг населению, но и как из объектов культуры.

Заключение.

Современный город – город с высоким уровнем благоустройства. Современные промышленные города Урала – это населенные пункты с «трудной судьбой», в развитии системы городского благоустройства которых прослеживаются общие закономерности, сформировавшиеся как под влиянием геополитических факторов, действовавших на территории России (СССР) в разные временные периоды, так и под влиянием специфических «уральских» природных факторов.

В настоящей работе подробно рассмотрены определения и характеристики, раскрывающие суть понятия «благоустройство городов» в широком смысле, что позволило использовать в тексте профессиональную терминологию, связанную, в том числе, с теорией и практикой градостроительства.

Анализ исторических предпосылок, послуживших «толчком» к началу развития в первой половине XVIII века в условиях Урала горнодобывающих и железоделательных производств, позволил предложить авторскую классификацию уральских промышленных городов, что, в свою очередь, позволило провести в работе анализ исторически действовавших градообразующих причин, приведших к формированию промышленных городов с типическими системами их благоустройства.

В работе также описаны изменения, произошедшие в развитии уральских промышленных городов в XX веке в годы советской власти. Дан комплексный анализ геополитических причин, воздействие которых привело как к беспрецедентным темпам развития промышленных центров, так и к возникновению новых городов. Автором проведен сравнительный анализ особенностей формирования системы благоустройства «старых», возникавших стихийно, городов, возникших, в основном, в XVIII веке, и «новостроек», изначально строящихся по специально разработанным генеральным планам.

В материалах работы подробно рассмотрены коренные изменения, произошедшие в уральских промышленных городах в Военное время, когда на

Восток страны была перемещена целая «индустриальная держава». Это обстоятельство послужило мощнейшим «толчком к развитию» не только производственной, но и социальной сферы региона, и, соответственно, привело к началу масштабного развития планировочной структуры крупных городов Урала, системы их благоустройства. Некоторые промышленные города (Свердловск, Челябинск, Магнитогорск, Нижний Тагил) в послевоенное время превратились в поистине «промышленных гигантов», для дальнейшего планомерного и стабильного развития которых требовалась разработка градостроительной документации. В период с 1950-х годов и до распада Советского Союза, эти документы были не раз переработаны, чтобы учесть все постоянно изменяющиеся под воздействием городского развития требования к системе благоустройства.

В работе также рассмотрены проблемы, с которыми столкнулось городское благоустройство в непростой период между распадом Советского союза и окончанием XX века. На примере изменений, постигших застройку и функциональное зонирование Челябинска как одного из крупнейших городов Урала, рассматривается урон, нанесенный городу, последовательно развивавшемуся в русле утвержденного Генерального плана, в период с 1990 по 2000 годы. Здесь проанализированы причины невозможности быстрого реагирования протекающих градостроительных процессов на столь кардинальные изменения экономических условий.

Развал системы государственного финансирования, связанный с распадом в 1991 году СССР, стал причиной фактического неисполнения в той или иной степени всех положений ранее утвержденного Генерального плана. Два десятилетия городу придется решать глобальные проблемы благоустройства, возникшие именно в этот период, включая: проблемы, связанные с прекращением текущего ремонта всех элементов городского благоустройства, «замораживание» крупных инвестиционных проектов; стремительное кардинальное изменение функций использования тех или иных объектов городской застройки или территорий (например, закрывшихся

заводов), произошедшее без возможности столь же быстрого изменения городской инфраструктуры, разрушение объектов культурного наследия и т.д.

В конечном итоге автор характеризует пути решения возникших проблем благоустройства в уральском промышленном городе в постсоветский период (1991-2000 г.г.) на примере города Челябинск, выделяя три основных подхода к названной проблеме:

- увеличение территории города за счет нового строительства или поглощения прилегающих пригородных населенных пунктов;
- остаточную точечную застройку существующих на территории городов так называемых «земельных пятен»;
- редевелопмент зданий, сооружений и территорий.

Источники.

1. Бойно-Радзевич Н.А., Домбровский С.В. и др. Генеральный план г. Свердловска 1925-1936 г.г. (не реализован).
2. Генеральный план развития г. Магнитогорска до 2015 г. (разработан и утвержден Постановлением Городского собрания в 2000 г.).
3. Градостроительный кодекс РФ от 29.12.2004 N 190-ФЗ.
4. ГПИ «Челябинскгражданпроект». Генеральный план г. Челябинска до 2000 г., утвержден Советом министров РСФСР в 1967 г.
5. Институт «Гипрогор». Генеральный план г. Челябинска 1934-1937 г.г. / Руководитель В.А. Витман, главный архитектор Н.Г.Эйсмонт и др.
6. Институт «Горстройпроект», г. Омск. Генеральный план г. Нижний Тагил, 1948 г.
7. Институт «Свердловскгражданпроект». Генеральный план реконструкции и развития Свердловска на 1970-2000 г.г. (разработан в 1972 г.).
8. Май Э. Соцгород Магнитогорск. Генеральный план (концептуальный проект, разработанный в составе работ по типизации и индустриализации жилищного строительства 1930-1933 г.г.
9. Постановление ВЦИК от 03.11.1923 "О введении в действие Положения об Уральской области" с изменениями от 28.02.1927 - СУ РСФСР, 1927, N 23, ст. 149; Постановлениями ВЦИК, СНК РСФСР от 28.03.1927 - СУ РСФСР, 1927, N 35, ст. 234; от 06.06.1927 - СУ РСФСР, 1927, N 58, ст. 404).
10. Постановление Главы администрации г. Челябинска №376-п от 15.05.95, №1037-п от 22.09.94 «Об утверждении Схемы зонирования города по праву пользования землей».
11. Постановление Правительства РФ от 29 августа 1994 г. №1001"О порядке отнесения предприятий к градообразующим и особенностях продажи предприятий - должников, являющихся градообразующими".
12. Постановление СНК СССР № 1201-361с от 02.11.1943 г. «О мероприятиях по улучшению подготовки инженерно-технических кадров для предприятий танковой промышленности».

13. Правила землепользования и застройки г. Челябинска 1996 г.
14. Приказ Минэкономразвития РФ от 27 декабря 2011 года №613 «Об утверждении Методических рекомендаций по разработке норм и правил по благоустройству территорий муниципальных образований».
15. Проектный институт «Метрогипротранс», Москва. Проект Челябинского метрополитена, 1982 г.
16. Свердловский архитектурный институт (СвердлАРХИ), ПК «ГПИ Челябинскгражданпроект». Схема историко-градостроительной регламентации. / Рук. В.А. Колясников. — Челябинск, 1992 г.
17. Свердловский архитектурный институт (СвердлАРХИ), ПК «ГПИ Челябинскгражданпроект». Схема композиционной регламентации. — Челябинск, 1992 г.
18. Схема планировки и основных принципов городской застройки г. Челябинска 1926-1928 г.г., утверждена Президиумом горсовета в 1930 г.
19. Решение Челябинской городской Думы № 36/8 от 27.04.2004 г. «Об утверждении Правового зонирования г. Челябинска».
20. Указ президента РФ от 13.05.2000 г. №849 «О полномочном представителе Президента РФ в федеральном округе».
21. Федеральный закон РФ от 06.10.2003 №131-ФЗ "Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации".
22. Челябинский гидрометеорологический центр (ЧЦГМ). Схема градоэкологической регламентации. / Отв. исполнитель Л.Н. Исаева — Челябинск, 1995 г.
23. Челябинский государственный технический университет (ЧГТУ). Комитет по земельным ресурсам и землеустройству г. Челябинск. Схема градоэкономической регламентации. / Отв. исполнитель А.М. Костин. — Челябинск, 1996 г.
24. Яковлев В.П. Генеральный план г. Свердловска 1938-1939 г.г. (не реализован).

Литература.

25. Алфёров Н.С., Белянкин Г.И., Козлов А.Г., Коротковский А.Э. Генеральный план реконструкции и развития Свердловска на 1970-2000 гг. [Электронный ресурс]. // СВЕРДЛОВСК (строительство и архитектура). - Режим доступа: <http://www.1723.ru/read/books/sverdlovsk-1980/s-1980-7.htm> (Дата обращения: 10.05.2018).

26. Бахтина Е.Р., Стариков А.А. Архитектура «переходного периода» в городе Нижний Тагил [Электронный ресурс]. // Академический вестник УРАЛНИИПРОЕКТ РААСН. – 2013, №3. - Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/arhitektura-perehodnogo-perioda-v-gorode-nizhniy-tagil>. (Дата обращения: 14.05.2018).

27. М. Беяева. Основные предприятия Челябинска: история и день сегодняшний. Инфографика [Электронный ресурс]. // Аргументы и факты - 10.09.2013 - Режим доступа: <http://www.chel.aif.ru/society/180956>. (Дата обращения: 20.05.2018).

28. Большая советская энциклопедия [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://bse.sci-lib.com/> (Дата обращения: 30.04.2018).

29. Бродель, Ф. Материальная цивилизация. Экономика и капитализм, XV–XVIII вв. В 3 т. Т. 1. Структуры повседневности: возможное и невозможное. / Ф. Бродель. - М.: Издательство «Весь мир», 2006. – 592 с.

30. Владимиров В.В., Саваренская Т.Ф., Смоляр И.М. Градостроительство как система научных знаний. - М.: Издательская группа URSS, 1999. - 120 с.

31. Всеобщая история архитектуры. Том 12 (первая книга): Архитектура СССР. / Под редакцией Н. В. Баранова (ответственный редактор), Н. П. Былинкина, А. В. Иконникова, Л. И. Кирилловой, Г. М. Орлова, Б. Р. Рубаненко, Ю. Ю. Савицкого, И. Е. Рожина, Ю. С. Яралова (зам. отв. редактора). – М.: «Стройиздат», 1975. – 756 с.

32. Глазычев В. Л. Урбанистика. - М.: Европа, 2008. – 218 с., ил.

33. Глазычев В. Л. Россия в петле модернизации: 1850-1950. [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://www.glazychhev.ru/BOOKS/PETLYA/PETLYA.HTM> (Дата обращения: 05.05.2018).
34. Город в зеркале генплана: панорама градостроительных проектов в российской провинции XVIII – начала XXI веков / под ред. Е.В. Конышевой, С.А. Баканова, Л.В. Никитина. – Челябинск: Изд-во ЧГПУ, 2008. – 409 с.; ил.
35. Госплан СССР. Пятилетний план народно-хозяйственного строительства СССР. Строительная и производственная программа плана. Т.2. Ч.1. 2-е изд. – М.: Плановое хозяйство. 1929. – 488 с.
36. *Грядов, А.В.* Нижний Тагил – из прошлого в будущее / А.В. Грядов, А.В. Мальцев. – Нижний Тагил: Репринт, 1999. – 78 с.
37. История социалистической экономики СССР. Советская экономика накануне и в период Великой Отечественной войны. – М.: Наука, 1978. – 198 с.
38. Казусь И.А. Советская архитектура 1920-х годов: организация проектирования. – М.: Прогресс-Традиция, 2009. – 488 с.
39. Кафеев Р. Метрополитен в Челябинске. [Электронный ресурс]. // Деловой квартал. Справочник. Транспортные компании. - Режим доступа: <http://chel.dk.ru/wiki/metropoliten>. (Дата обращения: 01.06.2018).
40. Кожевников, С.Н. Государство и право: краткий словарь терминов и разъяснений по правоведению / С.Н. Кожевников. – Н. Новгород: Изд-во ФГОУ ВПО «ВГАВТ», 2009. – 363 с.
41. Колясников В.А. Теория градостроительства современные направления и концепции: Учебное пособие. – Екатеринбург: Архитектон, 2003. – 322 с.
42. Конышева Е.В. «Градостроительство и архитектура Челябинска 1920-х – 1950-х гг. в контексте развития советского зодчества: [монография]. / Е. В. Конышева. - Челябинск: Изд-во Челяб. гос. пед. ун-та, 2005. - 176 с., ил.
43. Конышева Е.В., Меерович М.Г. Берег левый, берег правый: Эрнст Май и открытые вопросы истории советской архитектуры (на примере

проектирования соцгорода Магнитогорска) [Электронный ресурс]. // «Архитектон: известия вузов» - 2010, №30. - Режим доступа: http://archvuz.ru/2010_2/13. (Дата обращения: 10.05.2018).

44. Кобышева Е.В., Меерович М.Г. Эрнст Май и проектирование соцгородов в годы первых пятилеток на примере Магнитогорска. – СПб.: Ленанд, 2012. – 224 с.

45. Кобышева Е.В., Меерович М.Г., Флирль Т. Эрнст Май в истории советской индустриализации [Электронный ресурс]. // - Режим доступа: <http://www.projectbaikal.com/index.php/pb/article/viewFile/382/383>. (Дата обращения: 10.05.2018).

46. Лавров В.А. Развитие планировочной структуры исторически сложившихся городов. - М.: Стройиздат, 1997. – 176 с.

47. Меерович М.Г. Гипрогор. Первые годы деятельности. К 85-летию Государственного треста по планировке населенных мест и гражданскому проектированию «Гипрогор» // Архитектурное наследие. — СПб., 2014. — Вып. 61. — С. 294—312;

48. Меерович М.Г. Эрнст Май: «Рациональное» жилье для России. [Электронный ресурс]. // «Архитектон: известия вузов» - 2011, № 36 . - Режим доступа: http://archvuz.ru/2011_4/14 (Дата обращения: 10.05.2018).

49. Меерович М.Г. Рождение и смерть города-сада: градостроительная политика в СССР. 1917-1926 гг. (от идеи поселения-сада к советскому рабочему поселку) / М.Г.Меерович. – Иркутск: ИрГТУ, 2008. – 340 с.

50. Новикова Н.В., Чудинова С.С. Определение понятия «индустриальный город» в общественно-историческом аспекте. // «Известия УрГЭУ». – 2008, №3 (22) - с. 100.

51. Операция, равная величайшим битвам [Электронный ресурс]. // Портал «Музей энергетики Урала» - 16.04.2015. - Режим доступа: <http://musen.ru/blog/evacuation/>. (Дата обращения: 22.05.2018).

52. Орлов А.С., Георгиева Н.Г., Георгиев В.А. «История России: словарь-справочник: учебно-практическое пособие». – Москва: Проспект, 2011 г. – 592 с.

53. Официальный сайт ЕВРАЗ НТМК, раздел «История» [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://rus.evraz.com/enterprise/steel/ntmk/history/>. (Дата обращения: 22.05.2018).

54. Официальный сайт Уралмашзавода, раздел «История завода» [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <https://www.uralmash.ru/about/history/>. (Дата обращения: 22.05.2018).

55. Политикова Т. Демидовские заводы: описание, история, продукция и отзывы. [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://fb.ru/article/247128/demidovskie-zavodyi-opisanie-istoriya-produktsiya-i-otzyivyi> (Дата обращения: 15.05.2018).

56. Российский статистический ежегодник. Статистический сборник / Государственный комитет РФ по статистике (Госкомстат России) [Электронный ресурс]. - М.: Госкомстат, 2000 - Режим доступа: <http://istmat.info/node/45859> (Дата обращения: 05.04.2018).

57. Саваренская Т.Ф. История градостроительного искусства. Поздний феодализм и капитализм: учеб. для архитектур. специальностей вузов / Т. Ф. Саваренская , Д. О. Швидковский, Ф. А. Петров. - Изд. стер. - М.: Архитектура-С, 2004. - 390 с.

58. Свободная энциклопедия. [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <https://ru.wikipedia.org/wiki>. (Дата обращения: 28.04.2018).

59. Словари и энциклопедии [Электронный ресурс]. // Интернет портал «Академик». - Режим доступа: <https://dic.academic.ru/>. (Дата обращения: 17.05.2018).

60. Современная энциклопедия [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <https://dic.academic.ru/contents.nsf/enc1p/> Дата обращения: 30.04.2018).

61. Уральская историческая энциклопедия. Изд. 2-е, перераб. и доп. / Гл. ред. В.В. Алексеев. – Екатеринбург: Академкнига, 2000. – 640 с.; ил.

62. Челябинск. Градостроительство вчера, сегодня, завтра. / Составитель С.Н. Поливанов. – Челябинск: Южно-Уральское книжное издательство, 1986. – 159 с.

63. Челябинская область: энциклопедия. Том 4: М – О. / редкол.: К. Н. Бочкарев (пред., гл. ред.) и др. — Челябинск : Камен. пояс, 2005. - 826, [3] с.: ил., карты, пл., портр., [12] л. ил., карт.

64. Челябинская область: энциклопедия. Том 7: Х – Я. / редкол.: К. Н. Бочкарев (пред., гл. ред.) и др. — Челябинск : Камен. пояс, 2007. — 735 с.: ил., карты, пл., портр., [12] л. ил., карт.

65. Эйсмонт Н.Г. Планировка Челябинска. [Электронный ресурс]. // «Архитектура Ленинграда». – 1937. - Режим доступа: <https://chelchel.ru.livejournal.com/1267628.html> (Дата обращения: 23.05.2018).

66. Яловенко А. Рассекреченные заводы Челябинска [Электронный ресурс]. // Информационно-аналитическое агентство «Полит74.ру». – 2011. - Режим доступа: <https://polit74.ru/pda/comments/detail.php?ID=29910>. (Дата обращения: 22.05.2018).

Приложения.