

СТРУКТУРА ПРИГОРОДНОГО РАССЕЛЕНИЯ ПО ЗОНАМ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

И. С. Воронежцев

Тверской государственной университет, Россия

Поступила в редакцию 25 апреля 2012 г.

Аннотация: В статье показана сущность и результаты использования методики выявления пригородных зон как территорий, обслуживаемых разными видами транспорта. Оценивается дифференциация транспортной мобильности населения как важнейшего условия качества жизни в пригородной зоне.

Ключевые слова: пригородная зона, зоны транспортного обслуживания, территориальная концентрация населения, транспортная мобильность, структура пригородного расселения, условия качества жизни.

Abstract: The article describes the nature and results of using the technique of revealing suburban areas as areas served by different types of transport. Differentiation of transport mobility as a key condition of quality of life in a suburban area is assessed.

Key words: suburban area, the zones of transport services, the territorial concentration of population, transport mobility, the structure of the suburban settlement, quality of life conditions.

Делимитация границ пригородных зон – старая и нерешенная проблема междисциплинарных региональных исследований. Крупные города постоянно расширяются, сужая кольца пригородных зон в административных границах своих муниципальных районов. Миграционные маятниковые поездки постоянно нарастают в направлении к самому крупному городу. Для сокращения времени на поездки нужен скоростной транспорт – электропоезда, маршрутные такси, экспресс-автобусы. Скоростные маршруты организуются только для наиболее плотно заселенных территорий вокруг городов. Пригородные маршруты начинаются в городе, проходят по нему и втягиваются в сельскую местность [1].

Направления и протяженность маршрутов скоростных видов транспорта определяет границы первого пригородного пояса – *окрестности города*. Маршруты рейсовых автобусов «очерчивают» зону (второй пояс) *ближнего пригорода*, за пределами которой расположен *дальний пригород* (третий пояс). Такое транспортное зонирование характерно для крупных по площади пригородных районов. Дальний пригород можно понимать и более

широко, включая районы часовой-полуторачасовой транспортной доступности. В нашей статье рассматривается проблема транспортного зонирования одного из муниципальных районов вокруг города Тверь.

Методика транспортного зонирования пригородных зон позволяет оценивать территориальную концентрацию пригородного населения по отдельным частям района. Каждая зона различается транспортными условиями расселения, в том числе условиями транспортного обслуживания. В пригородных зонах – это крайне важное и жизненно необходимое *условие качества* жизни.

Транспортное зонирование пригородных зон выполнено в несколько этапов с использованием статистических, графических и картографических методов исследования.

1. Картографическая систематизация направлений и интенсивности движения различных видов пригородного общественного транспорта: разработка и составление карто-схемы интенсивности движения рейсовых автобусов, маршрутных такси и электропоездов.

2. По расположению конечных остановок маршрутных такси (из Твери) в сельской местности выявлены границы самой ближней при-

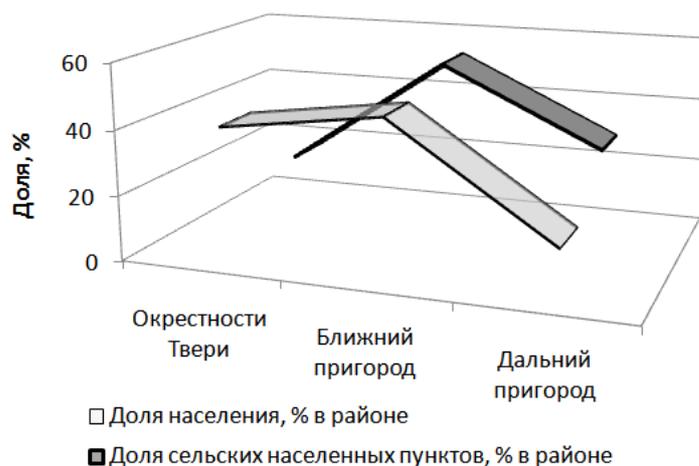


Рис. 1. Структура пригородного расселения по зонам транспортного обслуживания, % от общей численности сельского населения и сельской поселенческой сети Калининского муниципального района

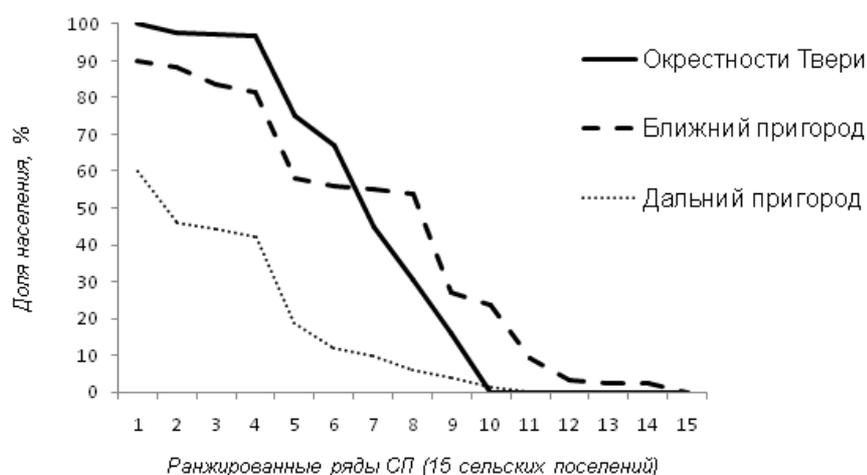


Рис. 2. Ранжированные ряды сельских поселений Калининского района по доле населения, проживавшего в окрестностях Твери, ближнем и дальнем пригороде в 2010 г., %

городной зоны, которую можно назвать «окрестности города».

3. Границы ближнего пригорода установлены по конечным остановкам рейсовых автобусов из Твери. В этой части пригорода маршрутные такси не работают.

4. Дальний пригород выделен как часть территории муниципального района без общественного транспорта [2].

На рис. 1 показано распределение численности населения и сельских населенных пунктов Калининского муниципального района по зонам (полям) транспортного обслуживания.

В окрестностях Твери, где организовано наиболее интенсивное движение общественного транспорта, проживает почти 40 % населения Калининского района. Эта территория является густозаселенной (плотность населения – 44 чел./км²).

Зона имеет кольцевую форму шириной от 5 до 15 км. В этом «кольце» сосредоточено 18 % сельских населенных пунктов района, в том числе и наиболее крупные (средняя людность – 250 чел.), но почти нет поселков городского типа. Исключение – поселок Сахарово (в 15 км от Твери), но он входит в состав Заволжского района города.

Ближний пригород – зона преимущественной работы рейсовых автобусов. Эта зона представляет собой широкое (от 12 км на севере до 40 км в восточной части района) асимметричное кольцо вокруг Твери (доля в площади района – 40 %). Здесь проживает более 26 тыс. чел., или более 45 % сельского населения района и расположены все пгт Калининского муниципального района (Суховерково, Васильевский Мох и Орша) с общей численностью населения более 5 тыс. чел.

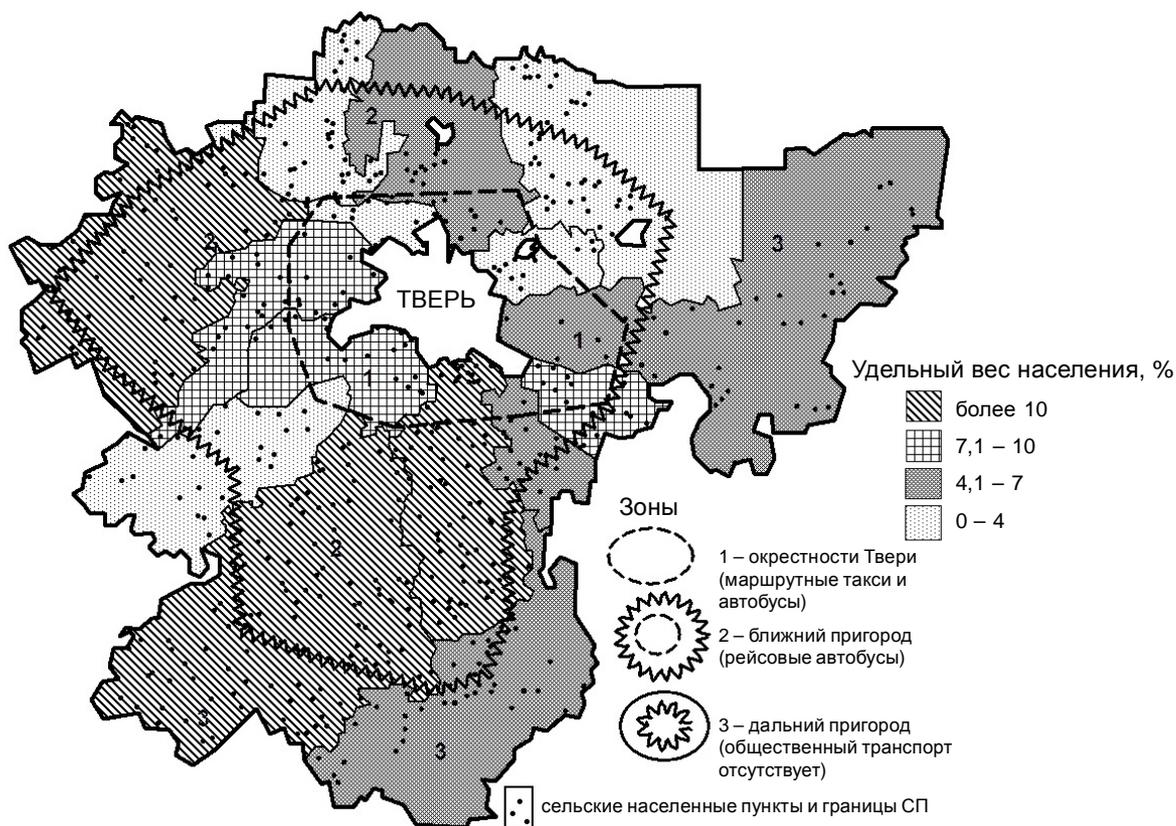


Рис. 3. Территориальная концентрация населения в сельских поселениях Калининского района в 2010, % от численности сельского населения района

Зона *дальнего пригорода* сейчас не имеет пригородных маршрутов, здесь проходят только транзитные междугородные автобусы. Имеется одна остановка электропоездов (Тверь – Москва – Тверь). Она включает преимущественно восточную и южную периферийную полосу шириной от 10 до 30 км, в которой проживает более 7,5 тыс. чел. или 14 % сельского населения района. В этой зоне расположена треть всех сельских населенных пунктов Калининского района. Территориальную концентрацию сельского населения и населенных пунктов можно оценить по административным ячейкам – *сельским поселениям* (СП). В Калининском районе сейчас 15 СП. На рис. 2 показано ранжированное распределение СП района по двум показателям – численности населения и количеству населенных пунктов.

На рис. 3 показана территориальная концентрация населения – доля населения, проживающего в каждом сельском поселении Калининского района. На карте отмечены границы трех пригородных зон вокруг Твери. Расчеты территориальной концентрации в этих зонах выполнены для каждого СП Калининского района и показаны на рис. 4.

Наиболее заселенными по численности населения в Калининском районе являются *Верхневолжское, Бурашевское, Медновское и Эммаусское СП*. Все они расположены в западной и юго-западной части района. На их долю приходится почти 45 % всего населения района. Высокая концентрация населения в этих СП объясняется большой площадью (более 36 % всей территории Калининского района) и высокой концентрацией населенных пунктов, а именно: 20 сельских пунктов на 100 км² (всего 271 пункт). Средняя плотность населения – более 16 чел./км².

Среднезаселенными сельскими поселениями являются *Тургиновское, Щербинское, Каблуковское, Михайловское, Заволжское и Никулинское*. Они расположены вокруг Твери и в юго-восточной части района. На большой площади всего 181 пункт, или треть всех сельских населенных пунктов района с густотой сети 10 пунктов на 100 км². Плотность населения на этой территории – 12 чел./км².

Слабозаселенные по численности населения *Авакумовское, Красногорское, Кулицкое, Черногубовское и Славновское* сельские поселения. Они

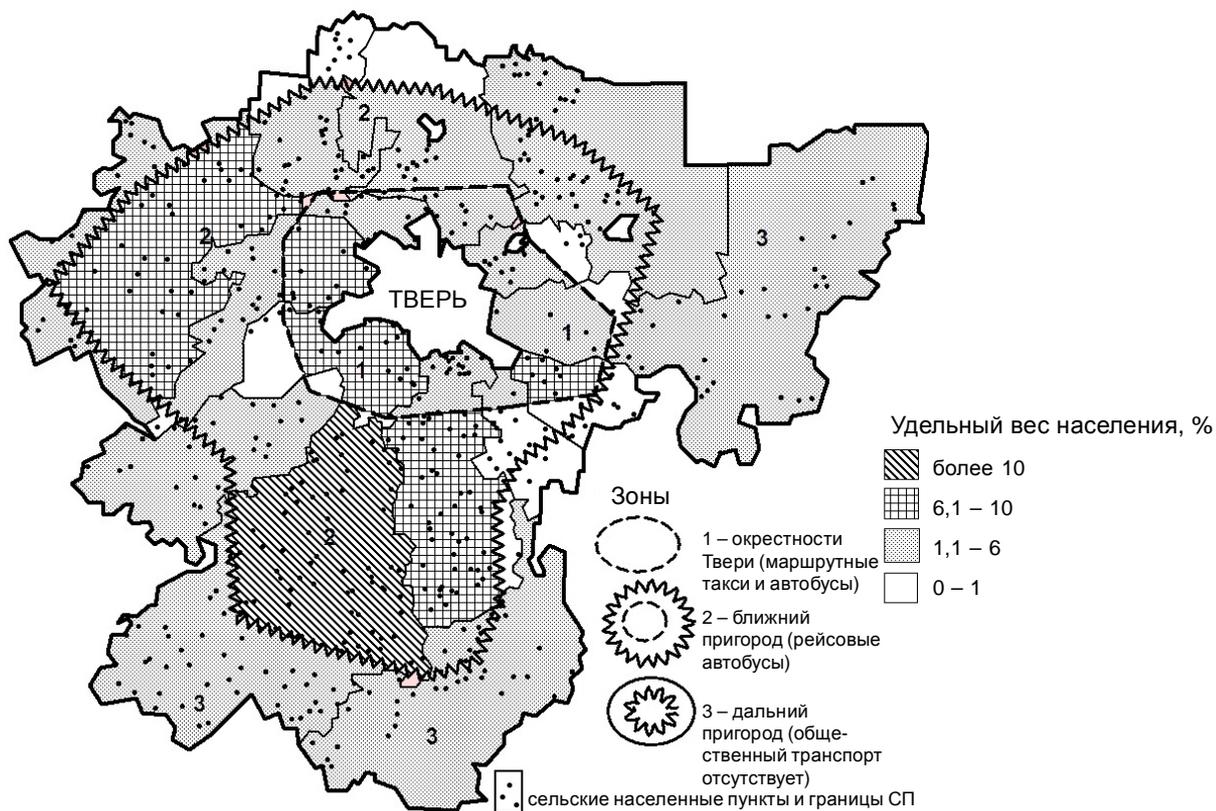


Рис. 4. Территориальная концентрация населения в окрестностях Твери, ближнем и дальнем пригороде сельских поселений Калининского района в 2010, % от численности сельского населения района

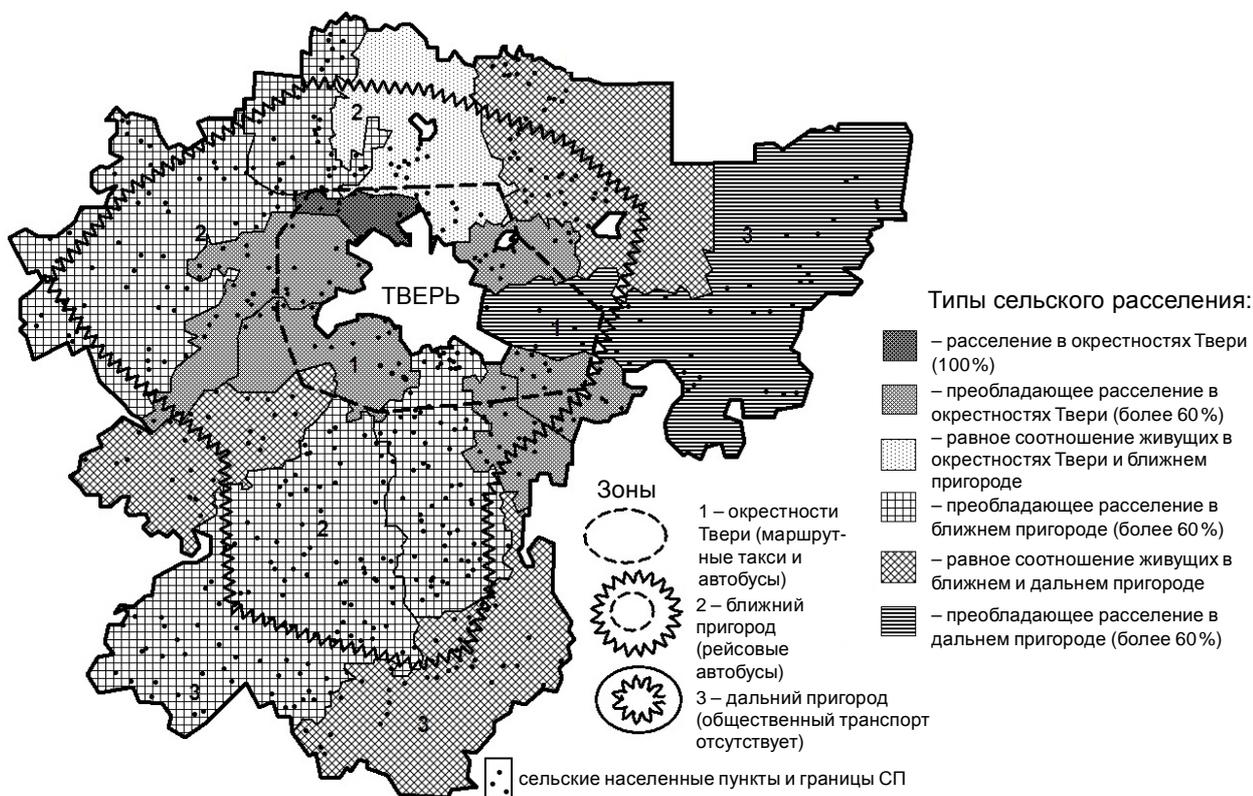


Рис. 5. Типы пригородного расселения по соотношению населения, проживающего в разных зонах транспортного обслуживания в сельских поселениях Калининского района в 2010 г.

Структура пригородного расселения по зонам транспортного обслуживания

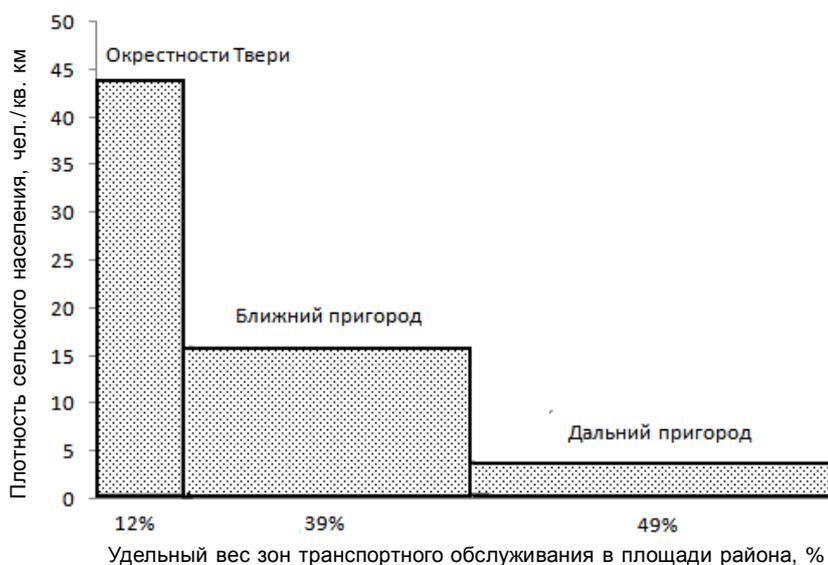


Рис. 6. Территориальная структура пригородных зон Твери по площади и плотности сельского населения в 2010 г.

расположены в северной и западной периферии района. Все вместе они занимают 23 % территории и имеют такую же долю в сельской поселенческой сети района: 133 пункта; густота сети – 14 пунктов на 100 км². Здесь плотность населения составляет 11 чел./км².

На рис. 4 показана территориальная концентрация населения – доля населения, проживающего в разных пригородных (транспортных) зонах сельских поселений Калининского района.

В окрестностях Твери – зоне наибольшей интенсивности движения общественного транспорта, наибольшая концентрация населения сложилась в западной части – на территории *Никулинского*, *Заволжского*, и *Эммаусского* СП – в *примагистральных полосах* рядом с трассой автомагистрали Москва – Санкт-Петербург. Здесь проживает более 13 тыс. чел, или почти 60 % населения окрестностей Твери.

В зоне ближнего пригорода с преимущественной работой рейсовых автобусов, можно выделить 2 ареала с наибольшей концентрацией населения. На западе – часть *Медновского* СП и на юге – *Бурашевское* и *Верхневолжское* СП. Территории этих сельских поселений почти полностью или большей частью вошли в зону ближнего пригорода. Здесь живет более 16 тыс. чел. или 63 % населения всего ближнего пригорода, а это почти треть населения Калининского района. Вопросы организации и развития пригородного автобусного сообщения в зоне ближнего пригорода очень актуальны.

В зоне *дальнего пригорода* общественный транспорт не работает. Это территория *транспортной*

дискриминации для 7,5 тыс. чел. или 14 % сельского населения района. Особенно сложная ситуация в *Тургиновском* и *Каблуковском* сельских поселениях.

В Калининском районе сложилось 5 типов сельского расселения, которые выделены по характеру транспортного обслуживания населения (рис. 5).

Лучшие условия транспортного обслуживания, а значит и большая мобильность населения – в сельских поселениях трех типов (1, 2 и 3 – на рис. 5). В эту группу входят 7 СП: *Черногубовское*, *Заволжское*, *Никулинское*, *Щербинское*, *Эммаусское*, *Аввакумовское*, *Михайловское*. Все СП расположены вокруг Твери и имеют небольшую площадь. Здесь проживает более 24 тыс. чел. или почти 44 % населения Калининского района.

Средние условия транспортной мобильности населения, обеспеченные работой рейсовых автобусов, имеют сельские поселения двух типов (4 и 5 – на рис. 5) – они крупные по площади и занимают всю западную и южную части района. В эту группу входят 7 СП: *Тургиновское*, *Бурашевское*, *Верхневолжское*, *Красногорское*, *Медновское*, *Кулицкое* и *Славновское* с суммарной численностью населения более 28 тыс. чел. или 50 % населения района.

Худшие условия транспортной мобильности населения имеет 5 тип (рис. 5), в который входит только *Каблуковское* СП с населением более 3 тыс. чел. или всего 6 % общего числа жителей района. Для этой территории характерна самая высокая транспортная дискриминация населения.

Рис. 6. отражает ярко выраженную пространственную закономерность уменьшения плотнос-

ти населения *от центра к периферии* – от зоны с максимальным уровнем транспортного обслуживания к *транспортной периферии*. Население не стремится селиться и задерживаться на территориях с неудовлетворительным уровнем транспортного обслуживания. Люди, лишённые транспортной связи, не имеют возможности быстрого (мобильного) перемещения на работу, к местам учебы и центрам обслуживания. Такие территории и пункты исключены из зон расселения, гарантирующих населению транспортное обслуживание общественным транспортом. Индивидуальный транспорт для преимущественно старых людей недоступен. Для таких территорий должны разраба-

тываться специальные программы социального транспортного обслуживания.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Воронежцев И. С. Транспортная мобильность населения: понятие, сущность и опыт географического исследования // Пространственная организация, функционирование, динамика и эволюция природных, природно-антропогенных и общественных географических систем : материалы Всероссийской научной конференции с международным участием, 7-9 октября 2010 г., г. Киров. – Киров : Изд-во Вятского государственного гуманитарного университета, 2010. – С. 170-173.

2. Воронежцев И. С. Транспортные границы пригородных зон Твери // Материалы научной студенческой конференции. – Тверь, 2011. – С.46-48.

Воронежцев Иван Сергеевич
аспирант кафедры социально-экономической географии и территориального планирования Тверского государственного университета, г. Тверь, т. (4822) 37-05-59,
E-mail: ckiff@bk.ru

Voronezhstev Ivan Sergejevitch
Postgraduate student of the chair of socio-economic geography and spatial planning, Tver State University, Tver, tel. (4822) 37-05-59, E-mail: ckiff@bk.ru