

Развитие оборонной инфраструктуры в Санкт-Петербургской агломерации

Городская агломерация - целостное единство множества упорядоченных по целям, задачам, месту и времени - объектов труда, отдыха и быта населения разнородных градоформирующих групп производств и услуг - представляет собой систему жизнедеятельности людей. Именно на основе единого замысла и плана, посредством единого управления городской агломерацией их действия приводятся в систему, достигается эффект (результат), получить который другим способом невозможно.

Базовой составляющей развития любой территории является сеть населённых мест и связывающих их коммуникаций, образующая пространственный структурообразующий каркас, который градостроители называют планировочным. Каркас представляет собой иерархически построенную сеть планировочных центров и осей, образуемую населёнными местами и транспортными коммуникациями, связывающими их между собой.

Одним из основных узлов планировочного каркаса страны является Санкт-Петербургская городская агломерация. Общеизвестно, что крупнейшие города и городские агломерации, являются местами формирования и сосредоточения интеллектуального, трудового и материального потенциала общества. Основами развития Санкт-Петербургской агломерации являются, интенсификация связей между скоплениями населённых пунктов, главным образом городских, на её территории и развитие коммуникаций, обеспечивающих эти связи.

В настоящее время появляются возможности формирования агломерации нового типа на основе использования современных видов скоростного наземного транспорта, позволяющих обеспечить возможность ежедневных трудовых, социально-культурных и бытовых связей между большими, крупными и крупнейшими городами расположенными на расстоянии 200-300 километров. Построение транспортных сетей в районной планировке преследует цель оптимальной организации внутриагломерационных сообщений, в том числе и для размещения военной составляющей района. Общеизвестно, что в зонах влияния крупных городов и районах формирования групповых систем населённых мест (к которым относится Санкт-Петербургская агломерация), особое внимание обращают на создание мощной сети внутриагломерационного транспорта, способного обеспечить перевозки больших объёмов грузов и людей между центральным городом, другими значительными населёнными пунктами [1, стр.169]. В Северо-Западном регионе связь Санкт-Петербурга с крупными городами, с которыми может быть обеспечена двухчасовая доступность: Петрозаводск, Псков, Новгород и Вологда, что влечёт за собой усиление оборонного потенциала не только Санкт-Петербургской агломерации, но и всего Северо-запада России [2, с.19].

В направлении совершенствования одним из наиболее рациональных считается создание объектов оборонной инфраструктуры “двойного” назначения [3]. Усилия Правительства Санкт-Петербурга, закреплённые в Генеральном плане, также ставят это своей целью. В первую очередь сюда относятся объекты транспорта: автомобильного, железнодорожного, морского и воздушного.

Главными объектами развития автодорожного каркаса, обслуживающего и формирующего важнейшие транспортные связи регионального и межрегионального значения, должны быть Кольцевая автодорога вокруг Петербурга, с продолжением ее трассы в северном направлении на Хельсинки, Западный скоростной диаметр (ЗСД), широтная скоростная городская дорога. Для обороны Санкт-Петербургской агломерации такое кольцо позволяет достичь маневренного действия войск, что не позволяет противнику продвинуться к её ядру. Сегодня военные специалисты пришли к выводу о том, что городские агломерации должны быть “вписаны” органично в общую систему

обороны страны, составляя ее костяк на том или ином направлении, и являясь опорой для ведения высокоманевренных действий в оборонительных операциях. Их принципом должно стать сочетание жесткой позиционной обороны на территории поясов агломераций, ключевых городов с маневренными действиями войск вне их [4].

В рамках “Пространственной схемы” получила планировочное решение еще одна тема, связанная с выведением из ядра Санкт-Петербургской агломерации грузового транспорта, а, следовательно, обеспечивается маневр для бронетанковых сил в реализации обороны поясов агломерации и его ядра.

В перспективе каждое из основных межрегиональных транспортных направлений должно получить скоростную автодорогу и автомагистраль непрерывного движения. Скоростные дороги лучше прокладывать по новым трассам, а магистрали непрерывного движения создавать на базе существующих автодорог, имеющих 2-ю или 3-ю технические категории.

В результате комплексной реконструктивной и строительной деятельности должны быть сформированы следующие автомагистрали на территории Санкт-Петербургской агломерации:

1. Скоростные автодороги Москва - Санкт-Петербург (с примыканием к КАД в районе Софийской ул. и к ЗСД в районе ст. Предпортовая) и Санкт-Петербург – госграница с Финляндией (направлением на Хельсинки);
2. Западный скоростной диаметр (ЗСД);
3. Скоростная автодорога Санкт-Петербург - Псков, примыкающая к КАД в створе магистрали №15;
4. Усть-Лугу, примыкающая к КАД в районе Ломоносова;
5. Скоростная городская дорога широтного направления с мостом через Неву от Западного скоростного диаметра до Мурманского шоссе;
6. Скоростная автодорога на Приозерск – Сортавалу (с примыканием к Кольцевой автодороге в створе пр. Энгельса) [5].

Для формирования Санкт-Петербургской агломерации, как опоры Северо-западного региона России, требуется развитие транспортного узла на её территории. Основные средства для достижения этой генеральной цели – взаимоувязанные планировочные, строительные и организационные преобразования транспортных сетей, приобретающих при этом во все большей степени свойства логистических транспортных систем, также, что преобразования эти обязательно должны сочетаться взвешенно и рационально с другими градостроительными преобразованиями территорий, «вмещающих» в указанные сети.

Необходимо улучшить транспортную доступность в пассажирском сообщении важнейших региональных и глобальных городских центров относительно территории Санкт-Петербургской агломерации. Достижение этой цели основывается на решении следующих задач:

1. Обеспечение высокоскоростного сообщения между городами расположенными в Северо-западном регионе (В. Новгородом, Псковом, Петрозаводском, и.т.д.), а также во втором поясе агломерации.

2. Обеспечить взаимоувязку реализации мероприятий по развитию внешних, пригородных и внутригородских транспортных сетей.

3. Увеличение прохождения транспортных грузопотоков, а также все существенные потоки транспортных средств, перевозящих грузы по территории Санкт-Петербургской агломерации, на уровне, не препятствующем развитию Санкт-Петербурга, как «постиндустриального» города, административного, культурного и туристического центра с высококачественной средой жизнедеятельности, повышающего свой статус в региональной и глобальной сети городских центров.

4. Расширить возможности совершения и повысить качество периодических (ежедневных, еженедельных, сезонных) и эпизодических транспортных передвижений в Санкт-Петербург по трудовым, учебным, деловым и культурно-бытовым целям населению прилегающих территорий, а постоянному и временному населению Санкт-Петербурга - в его пригородную зону, в крупнейшие центры Ленинградской области и других территорий Петербургского региона. То есть необходимо решать задачу усиления транспортной связности Санкт-Петербургской агломерации и Санкт-Петербургского региона.

Высокое качество транспортно-коммуникационных связей будет обеспечиваться логистической надежностью работы городской и пригородной коммуникативной системы, встроенной в международные логистические коммуникативные сети. Из этого следует, что обслуживание в транспортно-коммуникационной сети Санкт-Петербурга и его пригородной зоны, обеспечивают высокую степень развития одной из составляющей оборонной инфраструктуры агломерации, транспортной.

Размещение войск на территории крупнейшей агломерации правомерно рассматривать с градостроительных позиций, так как оно представляет собой совокупность населенных мест различной величины и выполняющих многообразные функции в обороне, как агломерации, так и государства в целом. Оно является единым социально-пространственным комплексом, в котором происходит постоянное движение населения со служебными и культурно-бытовыми целями.

Таким образом, можно сделать вывод, что на территории крупнейшей агломерации существуют две системы размещения населенных мест: первая, включающая пункты народнохозяйственного профиля, другая – объекты Министерства обороны. Они взаимно тяготеют друг к другу, так как устойчивость их связей основывается на единстве политической, социальной, экономической и энерготехнической организации; общей транспортной сети; постоянных и разнообразных культурно-бытовых отношениях. Игнорирование этих контактов не может не отразиться на уровне обслуживания, как военных объектов, так и других населенных мест.

Для Санкт-Петербургской агломерации, а собственно Санкт-Петербург, являющиеся центром военного округа и крупнейшего гарнизона оборонная инфраструктура, ее состояние, хотя и находятся в лучшем качестве по сравнению с общим, тем не менее, требует своего совершенствования. История России, самого города Санкт-Петербурга, свидетельствует о том, что неразвитость оборонной инфраструктуры служит одной из важнейших причин поражения в войнах, а также блокад.

Техническое состояние военных объектов крупнейшей агломерации в силу сложившегося порядка финансирования, не отвечает современным требованиям. Многие объекты расположены в постройках 18-19 вв. Особенно это относится к зданиям находящимся в ядре агломерации. Участки земель, занимаемых военными объектами крупнейшей агломерации, в инвестиционном процессе практически не участвуют, хотя и имеют высокую ценность и возможности.

В целом центральная часть ядра агломерации в инженерно-транспортном отношении характеризуется, как кризисная зона [6].

Увеличение портовых мощностей “тянет” за собой соответствующие инфраструктуры: использованием части бездействующих ныне территорий и недвижимости бывших предприятий ВПК под терминально-складские функции. В угрожаемый период эти территории будут использоваться для создания стратегического и оперативного резерва. По плану обороны предусматриваются создание складов боеприпасов, продовольствия, медицинского и других видов имущества, топливных баз, пути подвоза и эвакуации, сборные пункты поврежденной техники и др. [7].

В стране дефицит крупных агломераций создает проблемы для пространственного развития, стране не хватает сильных центров, организующих оборону территории и способных ускорять модернизацию периферии, что является неотъемлемой частью

подготовки к защите, как отдельного участка территории, так и страны в целом. Процессами естественного формирования оборонной инфраструктуры агломерации, проявляющиеся в стягивании населения в пригороды городов, а также интенсификации взаимодействий между поселениями, реально происходят. В случае если стратегия формирования агломераций начнет реализовываться в городах расположенных на территории крупнейших агломераций, встанет вопрос об административном статусе данных образований и органах управления ими. Ввиду сложности реализации крупных межрегиональных/межмуниципальных инфраструктурных проектов, направленных в том числе и на развитие составляющих элементов для подготовки к защите и проблем поддержания единого правового и регулятивного пространства в РФ необходимо решать и целый комплекс вопросов административного характера, такие как конфигурация границ новых регионов, образующихся на территории крупнейшей агломерации и перспективы их объединения, что позволит создавать механизмы совместной реализации развития инфраструктурных проектов, в том числе и её оборонной составляющей.

Исследование показало, что пограничное пространство, находящееся внутри городской агломерации, представляет собой сложный объект, испытывающий на себе влияние как мегаполиса, так и территориально близких населенных пунктов, входящих в состав агломерации. Несмотря на тесные внутренние социальные взаимодействия и гомогенность условий жизнедеятельности, нельзя говорить об однородности социального пространства и отсутствии влияния административной границы. Историко-социальная карта территории, а также такие критерии территориальной общности, как территориальная идентичность и наличие элементов самоуправления, позволяют говорить о наличии внутренней социально-территориальной структуры пограничной области.

Российские крупные города переживают драматические изменения базового процесса развития и смену функционального ядра — то есть с опозданием в 25—30 лет быстро повторяют путь крупных городов США и Западной Европы. Промышленная функция выдавливается на периферию, а в основу развития города ложатся процессы управления и обращения финансовых, информационных, товарных и людских потоков. Рынок труда и подготовка высококвалифицированных сотрудников, генерирование идей и новаций, новых продуктов и рынков, организация финансирования и управления проектами лежат в центре современной городской экономики. Все эти виды деятельности зависят от людей и коммуникационной инфраструктуры — а люди выбирают комфорт, разнообразие индивидуального потребления и жизненного опыта, открытость и обилие новых возможностей [5].

В масштабе России для организации обороны государства генеральная схема дислокации стала бы наиболее экономичным способом решения обустройства, формирования оборонной инфраструктуры страны. Улучшение деятельности вооруженной защиты неразрывно связано с правильной территориальной организацией всех тех “сетей”, которые ее составляют (виды и рода войск в первую очередь). Не меньшим образом улучшение деятельности Вооруженных сил связано с её инфраструктурой.

В нашей стране к настоящему времени сформировалось весьма сложная система научно-проектных работ по градостроительству, включающая весьма широкий спектр проектно-планировочной документации на различных территориальных уровнях. К этим же работам и относится Генеральная схема расселения страны, а также следует на таком же уровне заниматься генеральной схемой дислокации, которая могла бы определить направление дальнейшего развития в оборонной составляющей государства, так как её целью является наиболее рациональные решения в территориально-хозяйственном устройстве проектируемого района, формировании его архитектурно-планировочной структуры и функционального зонирования в целях обеспечения оптимальных условий для развития оборонной составляющей.

Литература:

- 1.Владимиров В.В., Фомин И.Н. Основы районной планировки. – М.: Высшая школа, 1995.
- 2.Вильнер М.Я. О стратегии развития территории России // Вестник «Зодчий 21 век».- 2009. -№3.
- 3.Круглов В.В., Сосновский М.Е. О тенденциях развития современной вооруженной борьбы // Военная мысль. – 1998. - №2.
- 4.Бланк В.П., Собровин В.А. Некоторые вопросы обороны населенных пунктов. // Военная мысль. – 1994. - №3.
- 5.Солодилов В.В. Проект «Развитие городских агломераций в зоне транспортного коридора Москва-Санкт-Петербург» «Петербургский НИПИГрад» - СПб.2005.
- 6.Реконструкция центра Санкт-Петербурга / Инвестиционная стратегия. – СПб., Леонтьевский центр,1999.
- 7.Ионин Г.Д., Шитиков Б.В. Оборона города // Военная мысль. – 2000. - №3.