**Ссылка на статью** [**http://www.zodchiy21.ru/532**](http://www.zodchiy21.ru/532)

**Возможности формирования Приневской урбанизированной зоны**

**С.Д. Митягин**

Концепция градостроительного развития Приневской урбанизированной зоны, состоящая из территории Санкт-Петербурга и ближайших к городу муниципальных образований, расположенных в ареале ежедневной маятниковой доступности общественных видов рельсового и автомобильного транспорта, разрабатывается в целях обеспечения условий экологически безопасного функционирования и развития социально-экономического комплекса Санкт-Петербурга, а также для создания предпосылок наращивания инфраструктурного потенциала, включающих в ареал миграционного влияния Санкт-Петербурга, поселения Ленинградской области.

Приневская урбанизированная зона, принципиально разделенная природой на два собственно территориальных (северный и южный) и один акваториальный секторы, получает радиально-кольцевой планировочный каркас, определяющий функциональную организацию территории зоны (рис. 1).



Рисунок 1. Секторальная структура Приневской урбанизированной зоны

Концепция градостроительного развития Приневской урбанизированной зоны исходит из признания реально действующих тенденций градостроительного развития урбанизированных территорий Карельского перешейка, левобережья р. Невы и южного берега восточной части Финского залива. В этом географическом пространстве сложилась звездообразная структура транспортно-планировочных направлений с центром в Санкт-Петербурге. Оптимизация существующих тенденций градостроительного развития исходя из экологически устойчивого принципа «поляризации ландшафтов» определяет секторально-лучевую модель функционально-планировочной структуры урбанизированной зоны. Эта модель позволяет сохранить возможности организации экологических клиньев в виде лесопокрытых участков и территорий сельскохозяйственного использования, между относительно урбанизированными транспортно-планировочными направлениями, включающими дисперсионно расположенные кластеры производственного и гражданского назначения, в том числе средне- и малоэтажного жилищного строительства и формирующиеся на базе существующих населенных пунктов. При этом наиболее удаленные от Санкт-Петербурга населенные пункты, расположенные во внешней зоне его влияния, имеют потенциал активного социально-экономического и градостроительного развития, как ядра окружающих их малых поселений.

Ядерно-лучевая концепция формирования Приневской урбанизированной зоны для снятия неизбежной остроты центростремительных и центробежных миграционных потоков приводит к необходимости развития хордовых и кольцевых транспортных коммуникаций, соединяющих между собой урбанизированные узлы на радиальных транспортно-планировочных направлениях.

Природно-географическая предопределённость развития радиально-кольцевой функционально-планировочной структуры формирует устойчивую во-времени градостроительную лучевую тенденцию расширения хозяйственного освоения территорий Приневской зоны.

Опыт градостроительного развития Санкт-Петербурга, накопленный более чем за три столетия освоения приневских территорий, показывает, что игнорирование генеральными планами города этой тенденции создает в конечном итоге, трудно решаемые и высокозатратные социально-экономические инженерно-технические и планировочные проблемы, ограничивающие и осложняющие сохранение условий устойчивого функционирования растущего городского организма. Расширение зоны урбанизации по принципу растекания «масляного пятна», связанное с постоянным заполнением свободных от застройки радиальных межкоммуникационных пространств характеризует все многочисленные генеральные планы города от 1716 до 1966 годов. Эта тенденция начала преодолеваться только при разработке генерального плана 1966 года и единого генерального плана Ленинграда и Ленинградской области 1986 года. По результатам, которых город получил возможность территориального развития в южном секторе, а также в западном направлении вдоль северного и южного берегов Финского залива. В свою очередь, область начала активно осваивать береговые территории вверх по Неве, вплоть до Ладожского озера. В итоге Приневская урбанизированная зона приобретает по факту лучевую структуру, потенциал развития которой сосредоточен в достижении допустимой и равномерной функциональной плотности освоения территорий лучевых направлений северного и южного секторов этой зоны (рис. 2).



Рисунок 2. Лучевая структура планировочной организации

Приневской урбанизированной зон

Критерием определения длины лучевых радиальных направлений урбанизированного развития может быть принята транспортная удаленность функциональных территорий внутри планировочного луча, измеряемая расчетным временным периодом часовой доступности от границ Санкт-Петербурга, определенных в генеральном плане города 1966 года. Получаемая таким образом звездообразная функционально-планировочная структура урбанизированной зоны сможет обеспечить в среднем полуторачасовые транспортные связи внутри системы. Следовательно, в зону активных градостроительных преобразований могут втягиваться территории, находящиеся примерно в 15-30 км от границ города 1966 года. В этой зоне должны реализовываться все функции, обеспечивающие на расчетный период условия сбалансированного экологически и экономически допустимого градостроительного и социально-экономического развития всех попадающих в данные границы административно-территориальных образований двух субъектов Российской Федерации – города федерального значения Санкт-Петербурга, городских и сельских поселений муниципальных районов Ленинградской области. Территория зоны прямого агломерационного развития может включить в себя следующие населенные пункты Ленинградской области Рощино, Песочное, Сертолово, Токсово, Всеволожск, Шлиссельбург, Кировск, Отрадное, Ульяновка, Коммунар, Гатчина, Русско-Высоцкое, Лебяжье и территории, находящиеся в зоне влияния этих населенных пунктов.

Очевидно, что с позиций организации коммуникационных связей в Приневской агломерации, возникнет потребность формирования второй кольцевой автомагистрали с выходом на нее радиальных направлений в северном, восточном и южном секторах агломерации.

Образуемая при этом полоса между первой и второй кольцевыми автомагистралями должна быть поделена с помощью транспортных и инженерных коммуникаций на разные функциональные сектора жилищно-гражданского, производственно-логистического, коммунально-транспортного, сельскохозяйственного, специального и рекреационного назначения. Соотношение площадей этих секторов может быть установлено в документах по планировке территории данной полосы, ограниченных радикальными коммуникациями с безусловным приоритетом природоохранной и рекреационной функции с тем, чтобы обеспечить возрождение зеленого пояса Санкт-Петербурга и осуществить относительно плавный переход от городского высоко урбанизированного ландшафта к природному ландшафту Ленинградской области.

Практически все функции, реализуемые в Приневской урбанизированной зоне, осуществляются субъектами хозяйственной деятельности на территориях и в имущественных комплексах Санкт-Петербурга и Ленинградской области. При этом перед администрациями данных субъектов Российской Федерации хозяйствующие юридические и физические лица будут ставить задачи территориального и инфраструктурного обеспечения своих функций, а администрации, в свою очередь, должны будут предусматривать соответствующее функциональное зонирование подведомственных территорий и инфраструктурные условия сбалансированной устойчивой и эффективной работы всех хозяйствующих субъектов (табл. 1)

Таблица 1

Примерный состав функциональных задач,

реализуемых в Приневской урбанизированной зоне

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| №п/п | Функциональные задачи (потребности) | Потребности Санкт-Петербурга, реализуемые в Ленинградской области | Потребности Ленинградской области, реализуемые в Санкт-Петербурге |
|  | Жилищное строительстве | + | + |
|  | Образование специальное |  | + |
|  | Здравоохранения | + | + |
|  | Транспорт, логистика | + | + |
|  | Промышленность | + | + |
|  | Наука | + | + |
|  | Энергетика | + |  |
|  | Культура |  | + |
|  | Администрация |  | + |
|  | Отдых, дос | + |  |
|  | Спорт | + | + |

Принципиально в границах муниципальных образований Ленинградской области, находящихся в зоне активного урабанизационного влияния Санкт-Петербурга, необходимо предусмотреть возможность реализации ряда задач градостроительного и социально-экономического развития Санкт-Петербурга, в то время как в границах Санкт-Петербурга должны быть предусмотрены дополнительные мощности инфраструктурных объектов, для обеспечения ряда уникальных функций, инженерно-транспортных и социально-культурных потребностей жителей и экономики Ленинградской области. Определение параметров оказываемых взаимных услуг как в физических, так и в финансовых показателях может быть рассчитано в концепции градостроительного развития Приневской урбанизированной зоны и зафиксировано в межсубъектном договоре о социально-экономическом и градостроительном развитии этой зоны, по которые стороны договора берут конкретные обязательства по его исполнению в установленные сроки и на выбранных территориях. Собственно, подготовка обоснований и содержания такого договора может рассматриваться как условие задачи выполнения концепции социально-экономического градостроительного развития Приневской урбанизированной зоны как зоны агломерационного развития.