ПРОЕКТ

«МОСКВА – САНКТ-ПЕТЕРБУРГ – ДВУГЛАВАЯ СТОЛИЦА РОССИИ-ДОРОГИ И РЕГИОН»

/тезисы концепции экологического, экономического, транспортного и культурного развития региона/

Проблемы устойчивого и безопасного развития России на современном этапе определяются устойчивым развитием ее регионов и связаны с научно-обоснованным прогнозным моделированием этих процессов. В изменившихся геополитических условиях Россия должна обратиться к внутренним факторам развития и реализовать невостребованный потенциал своих исторических территорий.

Авторская инициативная группа Проекта: (1984-1986г.г.)

Ю.П.ПЛАТОНОВ, главный архитектор РАН, творческий и научный руководитель ГИПРОНИИ РАН, академик архитектуры
К.Б.НОРКИН, доктор наук,
Н.Ф. ГЛАЗОВСКИЙ, чл.-корр. РАН
К.И. СЕРГЕЕВ, директор Отделения НИР ГИПРОНИИ РАН, к.арх.
Г.И.КУЛЕШОВА, архитектор ОНИР ГИПРОНИИ РАН

Проект

“МОСКВА-С.ПЕТЕРБУРГ – ДВУГЛАВАЯ СТОЛИЦА РОССИИ: ДОРОГИ И РЕГИОН. Концепция урбоэкологического, культурного, транспортного и экономического развития /основные тезисы/.

Проблемы устойчивого и безопасного развития России на современном этапе определяются устойчивым развитием ее регионов и связаны с научно-обоснованным прогнозным моделированием этих процессов. В изменившихся геополитических условиях Россия должна обратиться к внутренним факторам развития и реализовать невостребованный потенциал своих исторических территорий.

Предложения Проекта “Москва-С.Петербург - Двуглавая столица России: дороги и регион: ” опираются на мысли академика Д.С.Лихачева об исключительном значении для России исторических территорий между Москвой и Санкт-Петербургом, которую он определял как систему культурных пространств, земель, национальных парков, исторических городов и памятников. В этой связи особое значение приобретает разработка моделей устойчивого развития территорий транспортного коридора между Москвой и С.Петербургом.

Регион охватывает земли Московской, Тверской, Новгородской, Ленинградской областей.

Не обеспеченное тщательным урбоэкологическим обоснованием освоение этих территорий может повлечь за собой невосполнимые потери национальных памятников природы и культуры, гибельное ухудшение экологической ситуации.

В центре, на Валдайской возвышенности, располагается главный водораздельный узел Европейской России, здесь сходятся границами бассейны Балтийского, Черного и Каспийского морей. В случае непродуманного масштабного вмешательства произойдет катастрофическое разрушение чрезвычайно сложного гидрогеологического баланса.

Территории региона на 40% заняты верховыми и торфяными болотами. Стихийная урбанизация региона неизбежно приведет к их осушению, и тогда в недалеком будущем мы получим перманентно возникающее пепелище размером с Бельгию, которое будет удушать в случаях засушливого лета не только Центральную Россию, но и Европу вплоть до ее западного побережья.

Проект исходит из представлений о необходимости государственного регулирования территориально-пространственных процессов, и в том числе осуществления крупных инфраструктурных проектов. Законодательное оформление урбоэкологических и природоохранных мероприятий, разработанных для территорий региона по аналогии с ландшафтным планированием ФРГ, позволит осуществить транспортные проекты в соответствии с принципами устойчивого развития, сохранив для будущих поколений уникальные природные богатства и историко-культурные памятники региона.

Разработка урбоэкологического и природоохранного обоснования развития инфраструктуры региона тесно связана с проблемами выявления предпосылок продвижения одного из ключевых регионов России по пути преодоления застоя, восстановления экономического роста, перестройки экономики и достижения стабилизации.

Формирование региональной сети природных парков, историко-культурных заповедников позволит перейти к развитию рекреационно-туристического бизнеса как базовой составляющей хозяйствования в регионе.

Здесь размещен основной научно-технический потенциал России. На базе этого потенциала возможно выстраивание второй составляющей региональной экономики - наукоемкой промышленности, создания технополисных структур, научных центров высоких технологий, новых образовательных российских и международных центров.

Стратегических целей Проекта можно добиться, опираясь на долгосрочную государственную программу расселения в регионе демобилизующихся военнослужащих и членов их семей. Необходимо обеспечить эту программу законодательной поддержкой на федеральном уровне и в законодательных органах субъектов федерации. Кадровый потенциал программы послужит движущей силой реализации перспектив социально-экономического развития региона на основе идей, заложенных в Проекте. Территориальные ресурсы, вовлеченные в программу, обеспечат финансирование всех стадий процесса привлечения людей в регион.

Проект “Москва-С.Петербург - Двуглавая столица России: дороги и регион: ” может иметь важное международное значение, так как речь идет об отсутствующем в настоящее время звене международных коммуникаций между так называемыми "голубыми дорогами" Скандинавии и странами "Шелкового пути". Экологически, а значит, с точки зрения принципов устойчивого развития, и экономически обоснованный выбор метода осуществления транспортного коридора между Москвой и С. Петербургом, позволит расширить границы единого европейского пространства.

Содержание Проекта.

Цель проекта - выявление условий для целенаправленного формирования нового политического, экономического и культурного центра России в виде уникального, не имеющего аналогов, столичного мегаполиса на базе двух исторических столиц и исторических территорий между ними.

Проект "Москва-С.Петербург - Двуглавая столица России: дороги и регион. Тезисы концепции транспортного, урбоэкологического, экономического и культурного развития региона” является программой научного обоснования разработки инструментов государственного регулирования процессов устойчивого развития этого ключевого в культурном и экономическом отношении региона Центральной России, и прежде всего - в связи с реконструкцией и строительством высокоскоростных магистралей: новой высокоскоростной железнодорожной магистрали и системы хайвэя между двумя столицами.

В качестве основного инструмента государственного регулирования предлагается разработка урбоэкологического кадастра региона, который по своему уровню, статусу и содержанию соотносится с консолидированными схемами градостроительного планирования Градостроительного кодекса РФ.

Урбоэкологический кадастр предполагает в своем составе аналитическую, прогнозную и регламентную составляющие. Аналитическая часть содержит оценку базовых факторов территорий - природно-ресурсного, экологического, историко-культурного, экономического, транспортного и других. Прогнозная составляющая основана на моделировании взаимовлияния базовых факторов в процессе развития региона.

Регламентная часть урбоэкологического кадастра – это своеобразный Генеральный план мегаполиса Двуглавой столицы, он аккумулирует схемы градостроительного планирования областей, генеральные планы столиц, городов, поселений и других территорий региона. Результативные рекомендации точно разграничат территории урбанизированные, подлежащие дальнейшей урбанизации и те, которые должны быть сохранены для будущих поколений как природные комплексы, как природные ландшафты, как особо оберегаемые земли.

Урбоэкологический кадастр должен стать документом, приравненным в правах к федеральному закону управления на этих землях, законом развития этих земель, ибо он содержит все важнейшие аспекты территориально-пространственного развития региона: экологию, землепользование, культуру, экономику, транспортную инфраструктуру.

Рабочие гипотезы Проекта по основным проблемным блокам.

1.Экология.

В составе комплексного прогноза устойчивого развития региона должны быть решены следующие экологические проблемы:

- макрозонирование региона, определяющее перспективное использование территорий с точки зрения их природно-ресурсных и экологических характеристик.

- установление границ территорий природных, экологических и историко-культурных парков и заповедников,

- оценки экологических последствий заселения региона, развития его транспортной сети и формирования рекреационно-туристического бизнеса;
- основные компенсационные и прогностические мероприятия по охране природной среды, гидрогеологического баланса региона;
- модели экологически сбалансированного развития народно-хозяйственного комплекса региона и его транспортной сети.

2.Экономика

В составе комплексного прогноза экономического развития региона должны быть решены следующие проблемы:

- определен научно-обоснованный вектор экономического развития региона
- выявлены предпосылки переориентации региональной экономики на развитие рекреационно-туристического бизнеса, технополисных структур, высокотехнологических видов сельского хозяйства,
- определены конкретные механизмы перестройки экономики

3. Транспорт

Варианты транспортного развития региона должны быть обоснованы с точки зрения их экологической безопасности. Они должны рассматривать возможности нового строительства, реконструкцию существующих транспортных артерий, условия их интеграции в международную транспортную сеть. Кроме сети скоростных автомобильных дорог и трассы высокоскоростной железной дороги в общую структуру коммуникаций региона должны быть включены водные пути, в том числе рассмотрены возможности реконструкции Мариинской водной системы как основы развития туристического бизнеса.

4. Среда обитания

Перераспределение экономических факторов и людских ресурсов в сферу развития наукоемких производств, рекреационно-туристического бизнеса, высокотехнологичного сельского хозяйства, народных промыслов повлечет за собой формирование инфраструктур, удовлетворяющих международным стандартам.

Основные направления разработок по гуманизации среды должны быть сосредоточены в области реабилитации природной среды и внедрению экологических методов осуществления урбанизационных процессов.

Результаты Проекта.

Результаты разработки Проекта "Москва-С.Петербург : дороги и регион" заключаются в выявление предпосылок для:

- сохранения уникального природного комплекса в условиях активного экономического развития региона;

- создания системы национальных природных, экологических и историко-культурных парков и заповедников;
- создания развитой инфраструктуры транспортных связей, скоростных магистралей международного и федерального класса, реконструкции водных путей;
- создания системы технополисных структур на базе существующего потенциала малых городов-научных центров, исторических городов с привлечением высококвалифицированных кадров двух столиц;
- создания новых рабочих мест, ареалов экономической и хозяйственной активности при приоритетном развитии наукоемких производств, индустрии рекреационно-туристического сервиса, высокотехнологичного сельскохозяйственного производства, местной обрабатывающей и строительной промышленности, народных ремесел и традиционных промыслов.

Социально-экономический и культурный эффект внедрения положений Проекта в практику, как ожидается, заключается в:

- экологизации социально-экономических и пространственно-территориальных процессов;

- гуманизации среды на основе перераспределения факторов социально-экономического развития и внедрения экологических методов реконструкции, планировки и застройки;

- децентрализации регионального развития на основе переориентации градообразующих региональных функций на формирование и развитие технополисных, рекреационных, сервисных, туристических структур и возрождения на этой основе малых городов;

Организационно-информационная работа, проведенная по Проекту

Вся работа по Проекту осуществляется в порядке личной инициативы группы исследователей под руководством ак.арх.Ю.П.Платонова.

В ноябре 1993 года Проект был представлен на конференции в Твери с участием представителей губернаторов областей, расположенных на территории региона, главных архитекторов обеих столиц и крупных городов, специалистов РАО ВСМ, Академии транспорта, РААСН, представителей заинтересованных организаций, учреждений и общественности. Получена полная поддержка участников конференции, рекомендовавших развития работы на уровне федеральной программы.

Были получены поддержки Проекта от правительств Москвы и С.Петербурга, администраций Новгорода, Твери, Пскова, ряда министерств и ведомств РФ, руководства федеральных программ, действующих в регионе, государственных структур, организаций и учреждений.

В сентябре-октябре 1993 года основные положения /Тезисы концепции/ Проекта были подготовлены для представления Главгосэкспертизой к рассмотрению на Экспертном Совете при Президенте России, велась работа по подготовке решения о создании Федерального координационного центра по Проекту, в состав учредителей которого должны были войти администрации областей и городов, интересы которых затрагиваются в Проекте.

Велась подготовительная работа по подготовке решения об аккредитации при Российской академии наук методического Совета по Проекту.

В 1994 году Тезисы концепции Проекта были представлены на Берлинской конференции Фонда Глобальной Инфраструктуры /Япония, США, Европа/, где они были встречены с исключительным интересом.

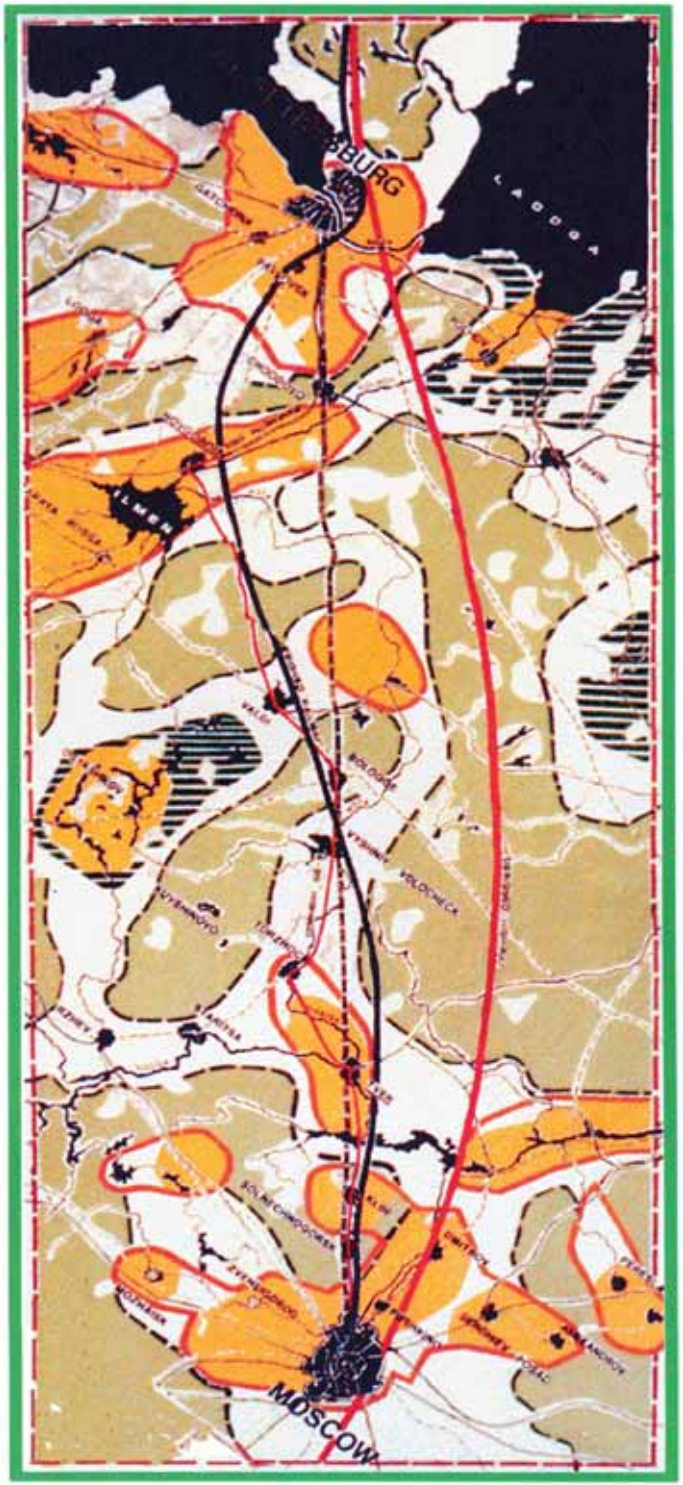
В том же году Тезисы докладывались во Франции перед французскими деловыми кругами в время поездки, организованной по инициативе Национального собрания Франции, где они также получили поддержку и понимание.

В 2001 году Тезисы Проекта доложены на международной конференции “Наука и высокие технологии”, проведенной Международным союзом архитекторов и Союзом архитекторов России в рамках Фестиваля “Зодчество”.

В 2001 году материалы Проекта экспонировались на конгрессе Международного союза архитекторов в Берлине.

В 2002 году Тезисы Проекта были доложены на Международной конференции “Санкт-Петербург – окно в будущее”, посвященной трехсотлетию северной столицы, где они были встречены с большим интересом международной архитектурной общественностью.

СХЕМА РАЗВИТИЯ
НОВЫХ СКОРОСТНЫХ
МАГИСТРАЛЕЙ
(вариант)



**ПРИНЦИПИАЛЬНАЯ
СХЕМА
РАЗВИТИЯ
ТЕРРИТОРИЙ**

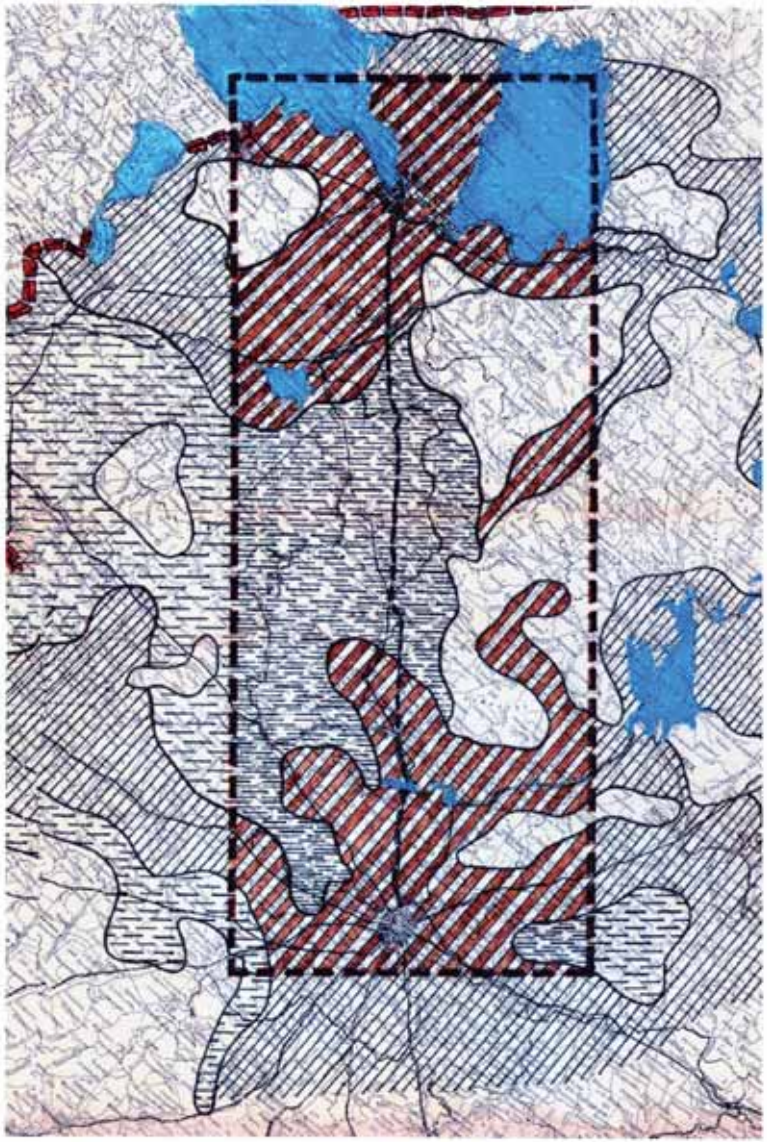


Территории свободной урбанизации

Территории контролируемой урбанизации /преимущественно агротехнического назначения/.

Заповедные территории историко-культурного назначения

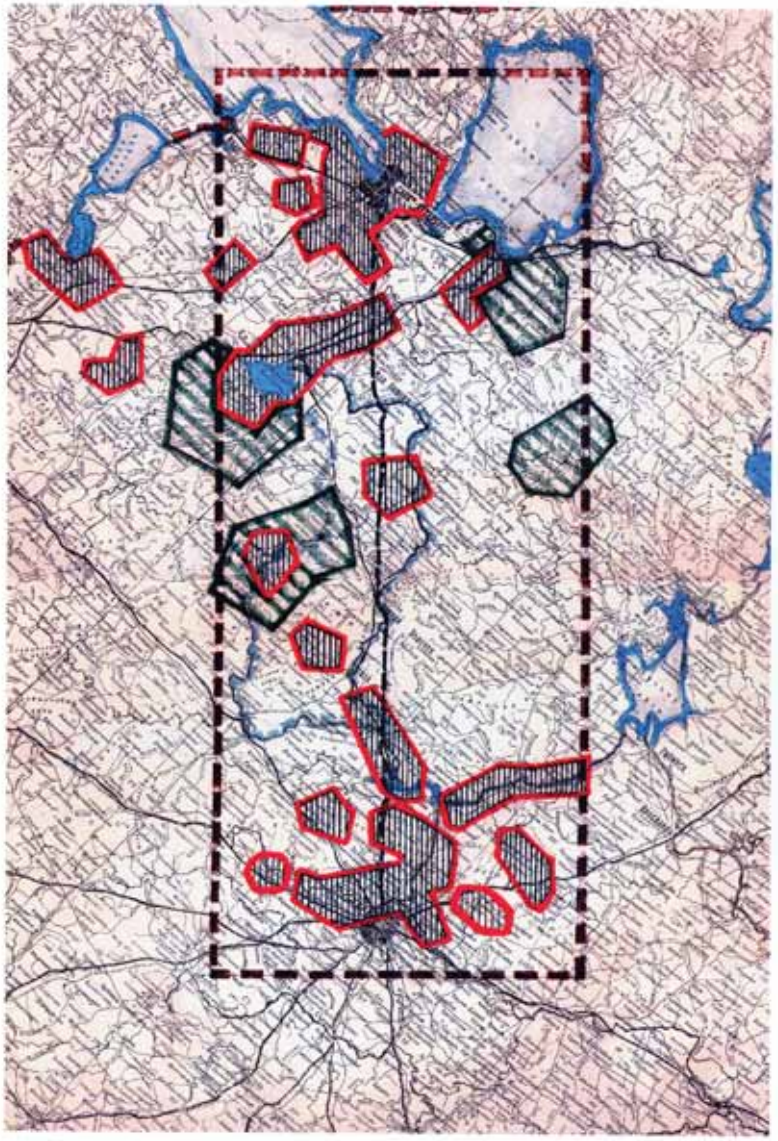
ОСНОВНЫЕ СИСТЕМНЫЕ БЛОКИ
УРБОЭКОЛОГИЧЕСКОГО КАДАСТРА



ЭКОЛОГИЯ

- Высокоурбанизированные территории
- Территории с нормальным экологическим балансом
- Нарушенные территории требующие реабилитации

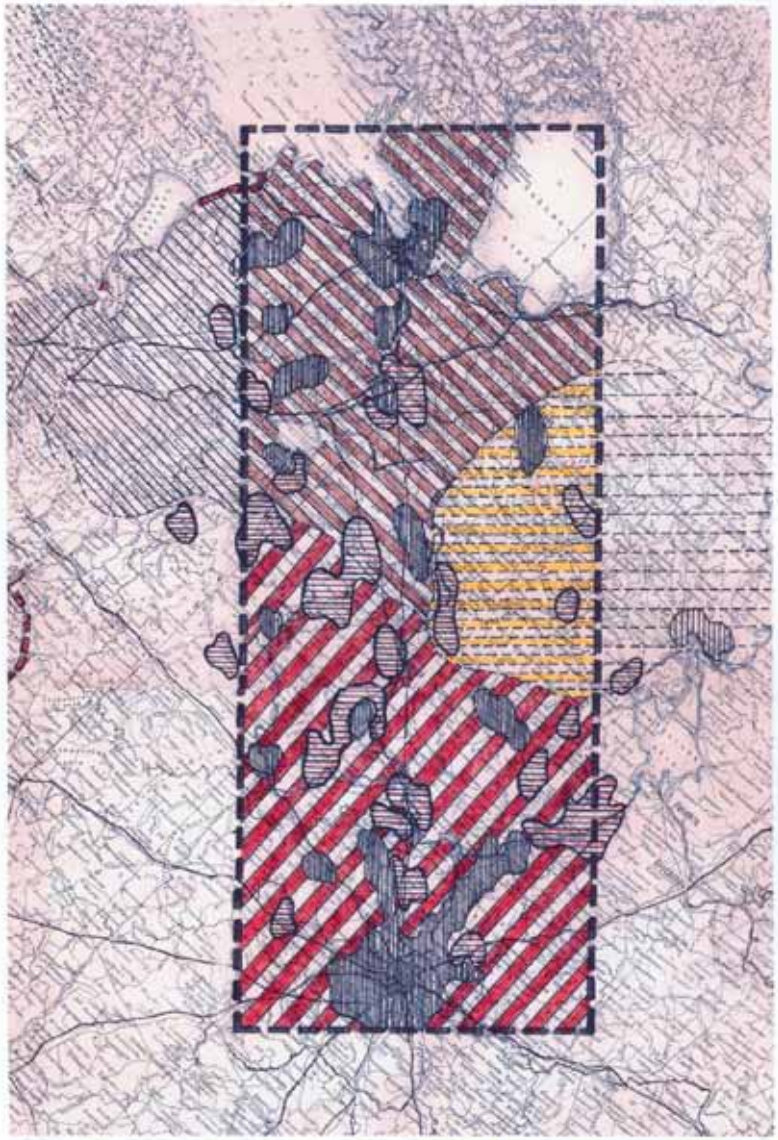
ОСНОВНЫЕ СИСТЕМНЫЕ БЛОКИ
УРБОЭКОЛОГИЧЕСКОГО КАДАСТРА



ИСТОРИКО-КУЛЬТУРНЫЙ И ПРИРОДНЫЙ КОМПАНЕНТЫ

- Зоны сосредоточения памятников культуры, истории и архитектуры
- Экологические заповедники и природные парки.

ОСНОВНЫЕ СИСТЕМНЫЕ БЛОКИ
УРБОЭКОЛОГИЧЕСКОГО КАДАСТРА



СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ ЭКОНОМИКИ

- Мясомолочное производство
- Льноводство
- Современная машиностроительная индустрия
- Перерабатывающая, легкая промышленность

ОСНОВНЫЕ СИСТЕМНЫЕ БЛОКИ
УРБОЭКОЛОГИЧЕСКОГО КАДАСТРА



У Р Б А Н И З А Ц И Я

- Ограниченная урбанизация на основе реабилитации территорий.
- Контролируемая урбанизация на основе современных экологических подходов.

ОСНОВНЫЕ СИСТЕМНЫЕ БЛОК
УРБОЭКОЛОГИЧЕСКОГО КАДАСТР



КОММУНИКАЦИОННЫЕ СВЯЗ

Автомобильные и железнодорожные магистра
Москва-Санкт-Петербург.

Существующие и восстанавливаемые водн
маршруты:

а). Вышневолоцкая система.

б). Тихвинская система.

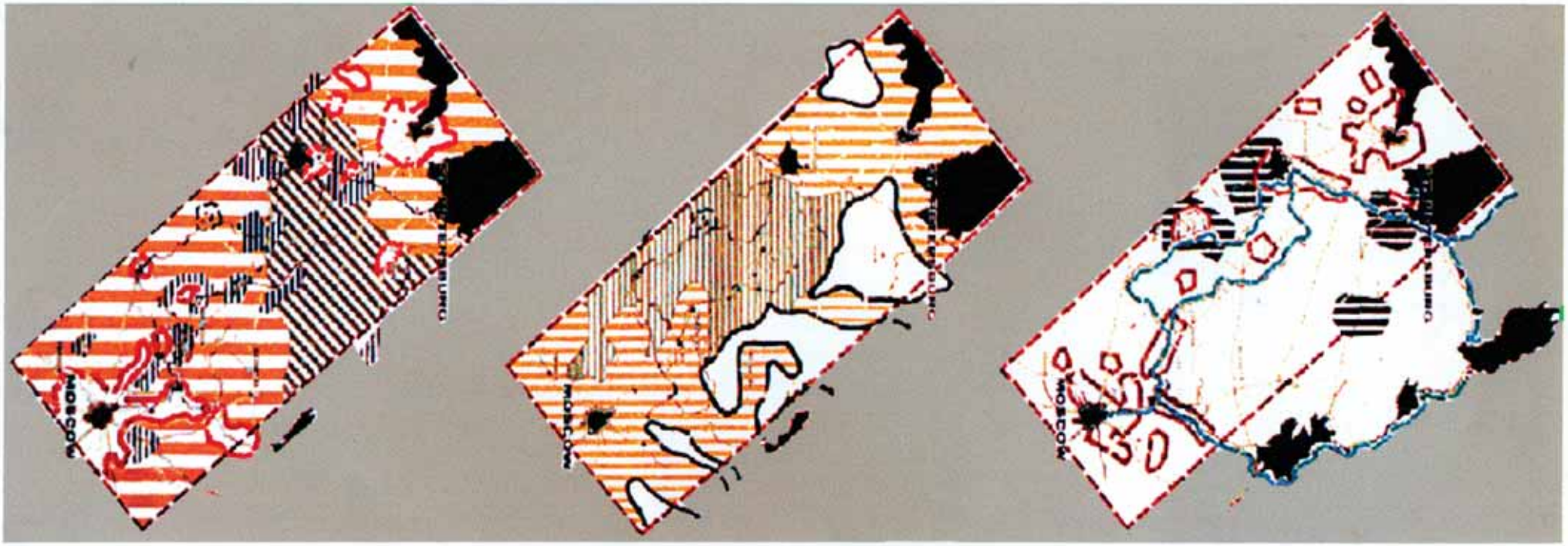
ОСНОВНЫЕ СИСТЕМНЫЕ БЛОКИ
УРБОЭКОЛОГИЧЕСКОГО КАДАСТРА



УРБАНИЗАЦИЯ

Ограниченная урбанизация на основе реабилитации территорий.

Контролируемая урбанизация на основе современных экологических подходов.



ЭКОНОМИКА ЭКОЛОГИЯ ТУРИЗМ

ВАРИАНТЫ ЗОНИРОВАНИЯ ТЕРРИТОРИИ РЕГИОНА