РОССИЯ И СТРАНЫ СНГ: ФОРМИРОВАНИЕ И РАЗВИТИЕ ГОРОДСКИХ АГЛОМЕРАЦИЙ

Сводный сборник к Всероссийской конференции
«Развитие агломераций в России: практика и решения»
(Новосибирск, март 2014 года)

Комитет Государственной Думы
по федеративному устройству и
вопросам местного
самоуправления

Приветствие
участникам Всероссийской конференции
«Развитие агломераций в России: практика и решения»

20-21 марта 2014 года, г. Новосибирск

Уважаемые коллеги!

От имени Комитета Государственной Думы РФ по федеративному устройству и вопросам местного самоуправления сердечно приветствую участников, гостей и организаторов Всероссийской конференции «Развитие агломераций в России: практика и решения»!

Представляем вам очередной выпуск сборника городских практик, посвященный наработанному опыту развития агломераций, которые в настоящее время становятся наиболее значимыми элементами системы расселения. Крупные агломерации распространяют свое влияние на обширные прилегающие территории. Они несут важную миссию – обеспечивают появление новых точек роста, экономическую связность территорий, комплексное развитие инфраструктуры. Именно крупные города становятся в условиях перестройки системы расселения России основой современного общества и способствуют созданию комфортных условий для жизнедеятельности граждан.

Надеюсь, что постоянно растущая «Библиотека городских практик», созданная Международной Ассамблеей столиц и крупных городов (МАГ), отражая практику формирования агломераций, теоретические изыскания и вопросы государственного регулирования, будет эффективно способствовать процессу развития городских агломераций. Уверен, наработки МАГ станут хорошей базой для решения существующих проблем по формированию единых подходов и стимулированию межмуниципального взаимодействия, совершенствованию нормативно-правового, бюджетного и градостроительного обеспечения для развития агломераций.

Желаю вам успешной работы!

Председатель Комитета **В.Б.Кидяев**

Содержание

Введение **6**

Градостроительная хартия Содружества Независимых Государств **7**

Городские агломерации как инструмент динамичного социально-экономического развития регионов России
Андрей Нещадин, кандидат социологических наук, профессор Московского государственного университета прикладной биотехнологии
Александр Прилепин, директор Департамента социально-экономических проектов IMCMontan
(Общество и экономика, № 12, 2010) 12

Межмуниципальное взаимодействие как способ улучшения социально-экономической ситуации в муниципальном образовании: предпосылки формирования, барьеры и основные модели управления агломерациями (материалы социологической лаборатории АСДГ)
Горяченко Е.Е., руководитель социологической лаборатории АСДГ, заведующий сектором муниципального управления Института экономики и организации промышленного производства СО РАН, к.э.н. 19

К вопросу о выделении границ Минской агломерации
Озем Г.З., Запрудский И.И. Белорусский государственный университет, г. Минск 26

Интерагломерация – средство расширения межгосударственного сотрудничества и пример инновационного пространственно–территориального развития
В.Т.Семенов, канд. архит.,проф., заслуженный архитектор Украины 28

Сценарии развития агломерации Петербурга
(Эксперт Северо-Запад) 34

Влияние административно-территориального деления на развитие Санкт-Петербургской агломерации
Астахов В.Д., Санкт-Петербургский государственный университет, г. Санкт-Петербург 40

Вопросы формирования Самаро-Тольятинской агломерации. Планировочный каркас над городской инфраструктурой. Дороги. Кластеры. Ландшафты
А. Смирнов, И. Яковлев 43

Проект схемы территориального планирования Красноярской агломерации
Министерство строительства и архитектуры красноярского края 54

Приложения (на цветной вкладке):

- Городские агломерации в России.
- Межведомственная рабочая группа по социально-экономическому развитию городских агломераций.
- Проект «Схема территориального планирования Новосибирской агломерации».
- Санкт-Петербургская агломерация: проблемы развития и управления.

Введение

Мировой опыт свидетельствует: рациональной формой использования территорий является агломерация — форма взаимодействия соседних муниципалитетов, в результате которого создается единое социально-экономическое и инвестиционное пространство с общей системой социального, транспортного и инженерного обслуживания, природно-экологическим каркасом. Тогда ресурсы используются более эффективно, возникают эффекты синергии — агломерация как единое целое становится больше суммы своих частей, приобретает свойства, не присущие отдельным ее элементам.

Особенность агломерации в том, что ее нельзя создать: формирование ее определено историческим развитием территории и сети поселений в конкретной географической ситуации. Но для эффективного развития агломераций необходимы государственные ресурсы и управленческое воздействие. Стихийное же развитие — расползание городов — чревато известными негативными последствиями: дорожные пробки, увеличение издержек на содержание существующих и строительство новых дорожных сетей и инфраструктуры, разрыв в доходах между муниципалитетами на периферии и в центре.

Вопрос появления и развития агломераций становится все более актуальным и в России и странах СНГ. Центры роста сегодня находятся в крупных городах и объединениях городов. По прогнозам, почти 80% прироста ВВП до 2020 года обеспечат именно агломерации. Крупные города преобразуют территорию вокруг себя, а малые, попадая в зону их влияния, получают новые возможности развития. Но объективные процессы формирования агломераций тормозятся несовершенством законов и недостатком опыта управления подобными проектами.

Кроме того, процессы формирования и развития агломераций в странах СНГ характеризуются определенной спецификой, связанной с политическим и экономическим развитием каждой из стран, и носят неравномерный характер. Обобщению информации о формировании и развитии агломераций, складывающейся в крупных городах основных странах СНГ и посвящен настоящий тематический сборник.

Градостроительная хартия Содружества Независимых Государств

Государства - участники настоящей Градостроительной хартии в лице правительств (далее - Стороны),

сознавая необходимость перехода к устойчивому развитию населенных пунктов и обустройству территорий, обеспечивающих сбалансированное решение социально-экономических задач, проблем сохранения и экологической реконструкции окружающей среды и природно-ресурсного потенциала государств - участников Содружества Независимых Государств,

будучи убежденными, что основные направления формирования и осуществления политики в сфере градостроительства и архитектуры населенных пунктов и всей совокупности материально-пространственной среды жизнедеятельности продиктованы насущными интересами народов государств Содружества, необходимостью формирования и совершенствования соответствующей нормативно-правовой базы,

принимая во внимание:

программу действий "Повестка дня на XXI век" (в части устойчивого развития населенных пунктов), принятую на Международной конференции ООН по окружающей среде и развитию (г.Рио-де-Жанейро, 1992 год);

"Стамбульскую декларацию по населенным пунктам" и "Повестку дня ХАБИТАТ", принятые на Международной конференции ООН по устойчивому развитию населенных пунктов ХАБИТАТ II (г.Стамбул, 1996 год);

материалы заседаний Комиссии ООН по населенным пунктам (г.Найроби, 1997 год) и сессий Комитета по населенным пунктам ЕЭК ООН (г.Женева, 1996 и 1997 годы);

"Руководящие принципы планирования устойчивого развития населенных пунктов ЕЭК ООН" (1996 год) и обзор Комитета по населенным пунктам ЕЭК ООН "К устойчивому развитию населенных пунктов в регионе ЕЭК" (1996 год),

руководствуясь документами, подписанными в рамках многостороннего сотрудничества государств - участников СНГ,

приняли настоящую Градостроительную хартию, которая определяет руководящие принципы, цели, основные направления и задачи устойчивого развития населенных пунктов и обустройства территорий государств Содружества, а также совместные действия Сторон по реализации Градостроительной хартии.

1. Руководящие принципы устойчивого развития населенных пунктов и обустройства территорий

Стороны в качестве руководящих признают следующие принципы устойчивого развития населенных пунктов и обустройства территорий;

суверенность и демократичность, обеспечивающие право каждого народа на свой путь развития с учетом общих интересов и целей, принятых мировым сообществом;

сбалансированность социального, экономического и экологического развития общества, обеспечивающую стабильность жизнедеятельности человека;

безопасность, определяющую право каждого человека проживать в социально и экологически безопасной для его жизни и здоровья среде обитания;

достаточность, определяющую необходимость перехода общества от избыточного потребления к рациональному использованию природных и других видов ресурсов исходя из минимально достаточного их потребления;

гуманность среды обитания, обеспечивающую развитие национальных и этнических культурных традиций и особенностей в архитектуре и градостроительстве.

2. Цели устойчивого развития населенных пунктов и обустройства территорий

Стороны в целях улучшения условий жизни нынешнего поколения без ущерба нуждам будущих поколений определили следующие цели устойчивого развития населенных пунктов и обустройства территорий:

комплексное развитие и экологическую реконструкцию городских, сельских и других населенных пунктов, урбанизированных и межселенных территорий государств;

улучшение жилищной обеспеченности и условий проживания населения;

совершенствование систем социальной инфраструктуры, включая организацию современных мест отдыха и систем оздоровления населения;

формирование экологически безопасных производственной, транспортной и инженерно-технической инфраструктур;

сохранение и возрождение объектов историко-культурного наследия каждого народа;

совершенствование процессов регулирования землепользованием.

3. Основные направления взаимодействия в обеспечении устойчивого развития населенных пунктов и обустройстве территорий

Стороны в качестве основных направлений устойчивого развития населенных пунктов и обустройства территорий на современном этапе определили следующие:

создание градостроительными средствами среды обитания, безопасной для жизни и здоровья человека, способствующей его физическому и духовному развитию, адекватной прогрессивным тенденциям социально-экономического и культурного развития государств;

совершенствование систем расселения, осуществляемых с учетом этнических и национальных традиций;

рациональное использование земельных ресурсов в соответствии со стратегией государств - участников Содружества, отражаемой в законодательстве о земле и нормативно-правовых актах о землепользовании;

обеспечение развития городов и прилегающих к ним территорий за счет комплексного и

эффективного решения задач совершенствования производственной, социальной, транспортной и инженерно-технической инфраструктур, оптимизации окружающей среды и проведения экологической реконструкции;

совершенствование пространственной организации населенных пунктов, их архитектурного облика, повышение эстетических качеств застройки, их благоустройства и озеленения;

применение преимущественно "чистых технологий" при внедрении новых технологий устойчивого развития населенных пунктов и обустройства территорий;

улучшение жилищной обеспеченности граждан (населения) государств - участников Содружества путем строительства жилья с современным инженерно-техническим оснащением, высокой экологической безопасностью и комфортностью условий проживания;

обеспечение жильем малоимущих и других социально защищаемых групп населения;

реконструкция и модернизация застройки, обеспечивающие соблюдение стандартов жизни населения;

развитие и совершенствование систем социального обслуживания населения;

совершенствование градостроительных и инженерно-технических решений об освоении и застройке горных, пустынных, сейсмоопасных и других территорий со сложными природно-климатическими и инженерно-геологическими условиями;

обеспечение благоприятных условий труда и быта, развитие сферы услуг в сельских поселениях, совершенствование транспортных и информационных связей этих поселений с городами (центрами) и между собой;

совершенствование и развитие систем всех видов экологически безопасного общественного пассажирского транспорта;

применение энергоэффективных систем инженерно-технического обеспечения населенных пунктов, использование локальных и нетрадиционных экологически чистых и безопасных источников энергии (ветровой, солнечной, геотермальной и др.);

модернизация систем водоснабжения и водоотведения для обеспечения населения достаточным количеством питьевой воды, повышение качества очистки питьевой воды и очистки сточных вод с минимизацией непроизводительных ресурсных потерь;

формирование условий для развития предприятий всех форм собственности, особенно малого и среднего бизнеса, создание рабочих мест, количественно и качественно адекватных численности и социальному составу населения;

обеспечение развития производственных зон и промышленных комплексов при рациональном использовании имеющихся природных, материальных и людских ресурсов, новейших и наукоемких технологий, экологически безопасных источников энергии;

совершенствование системы сбора, удаления и обезвреживания твердых бытовых и промышленных отходов, включая токсичные и трудноперерабатываемые;

совершенствование и повышение эффективности функционирования жилищно-коммунального хозяйства населенных пунктов;

сохранение, восстановление и рациональное использование памятников архитектуры, истории и культуры как национального достояния общества, развитие экологического туризма;

сохранение природных ландшафтов и создание систем природоохранных территорий, обеспечение рационального использования природных ресурсов;

совершенствование системы организации отдыха и оздоровления населения с экологической реконструкцией природных комплексов на урбанизированных и межселенных территориях при максимальном использовании природных и восстановленных ландшафтов;

использование градостроительных методов и средств для предупреждения и снижения негативных последствий от аварий, природных и техногенных катастроф на урбанизированных территориях;

совершенствование управления градостроительным развитием крупных и крупнейших городов (городов-метрополий) с окружающими их агломерациями и урбанизированными территориями.

4. Основные задачи перехода к устойчивому развитию населенных пунктов и обустройству территорий

Стороны на современном этапе перехода к устойчивому развитию населенных пунктов и обустройству территорий основными задачами определили следующие:

4.1 Создание системы национальных и межгосударственных нормативно-правовых документов, обеспечивающих регулирование градостроительной деятельности на национальном, региональном и местном уровнях, направленных на:

правовое обеспечение перехода к реализации руководящих принципов устойчивого развития населенных пунктов, формирование системы расселения и обустройства территорий градостроительными средствами;

законодательное регламентирование прав, обязанностей и ответственности органов государственного управления всех уровней и других субъектов градостроительной деятельности;

законодательное закрепление гарантированного государством социального стандарта в градостроительстве;

нормативно-правовое регламентирование использования территорий городских, сельских и других населенных пунктов, а также межселенных территорий;

рациональное использование градостроительных и территориальных ресурсов;

развитие социальной, производственной, транспортной и инженерно-технической инфраструктур;

охрану природных и историко-культурных ценностей.

4.2. Совершенствование системы управления градостроительной деятельностью за счет:

формирования и укрепления системы органов государственного управления архитектурной и градостроительной деятельностью на региональном и местном уровнях;

разграничения полномочий и нормативно-правового закрепления функций и ответственности органов государственного управления на национальном, региональном и местном уровнях;

совершенствования механизма и организационных форм государственного управления градостроительной деятельностью;

усиления роли органов местного самоуправления и роли населения в формировании и проведении градостроительной политики, поддержании благоприятного состояния и экологической реконструкции среды обитания.

4.3. Разработка и реализация программ и проектов по долгосрочному планированию и прогнозированию развития населенных пунктов и обустройству территорий, ориентированных на:

повышение уровня и качества жизни населения за счет совершенствования пространственной организации поселений и территорий; создание экологически безопасных условий проживания населения; сохранение и развитие социально-культурного потенциала общества; охрану природы, рациональное использование материальных и природных ресурсов территорий с учетом дифференциации территорий по условиям развития (ресурсному потенциалу и ограничениям); стабилизацию и расширение демографического потенциала населения; новые модели экологоориентированной пространственной организации городских, сельских, других населенных пунктов и территорий;

межгосударственные, национальные, региональные и зональные программы и планы обустройства территории.

4.4. Создание системы информационного обеспечения градостроительной деятельности, базирующейся на:

использовании современных информационных средств и технологий; формировании банков данных о градостроительной деятельности, градостроительных и территориальных кадастрах;

разработке и функционировании единой (согласованной) системы показателей (индикаторов) городского, жилищного, социального, коммунального, транспортного, территориального развития и экологической безопасности и их мониторинг.

4.5. Совершенствование системы подготовки и переподготовки специалистов органов управления, научных, проектных и педагогических кадров в области градостроительной деятельности, предусматривающей:

организацию специализированных, в том числе межгосударственных, центров подготовки и переподготовки кадров в области градостроительной деятельности;

разработку межгосударственных стандартов и программ обучения для архитекторов, специалистов по территориальному планированию, экологов и других специалистов градостроительного профиля;

обмен опытом в области методики и форм обучения специалистов;

подготовку и издание методической, справочной и учебной литературы.

5. Совместные действия по реализации Градостроительной хартии

Стороны поручают национальным органам государственного управления строительством, градостроительной и архитектурной политикой обеспечить реализацию настоящей Градостроительной хартии путем:

организации взаимодействия и консультативной поддержки в создании межгосударственных нормативно-правовых актов в области градостроительства и территориального развития;

создания национальных и межгосударственного информационных банков данных о нормативно-правовых актах и других основополагающих документах о градостроительстве и территориальном развитии государств Содружества;

разработки механизма и инструментов управления устойчивым развитием населенных пунктов и обустройства территорий государств Содружества на основе адаптации признанной международными организациями единой (согласованной) системы показателей (индикаторов);

обеспечения взаимосогласованного планирования развития территорий, охраны окружающей среды и экологической реконструкции в зонах, представляющих межгосударственный интерес, в том числе в составе межгосударственных программ по строительству транспортно-коммуникационных коридоров, обустройству приграничных регионов и другим объектам строительства;

определения градостроительных принципов развития столиц, крупных и крупнейших городов (городов-метрополий) и прилегающих к ним агломераций и урбанизированных территорий;

содействия внедрению современных информационных технологий, средств и совместимых систем градостроительного и территориального мониторинга;

создания системы информационно совместимых градостроительных и территориальных кадастров государств - участников Содружества;

разработки национальных и межгосударственного словарей терминов и понятий по градостроительной деятельности на основе существующих дефиниций;

организации обмена методологическими материалами по разработке генеральных и зональных планов, проектов застройки для разных типов и видов населенных пунктов и обустройству межселенных территорий;

создания в государствах - участниках Содружества системы по обмену опытом в области подготовки и переподготовки специалистов по вопросам градостроительства и территориального развития;

разработки межгосударственных программ и проектов, обеспечивающих реализацию и развитие настоящей Градостроительной хартии (перечень проектов приоритетных межгосударственных документов прилагается), в согласованные сроки и с учетом заинтересованности Сторон.

6. Заключительные положения

Градостроительная хартия вступает в силу со дня ее подписания Сторонами, а для государств, законодательство которых требует выполнения внутригосударственных процедур, - со дня сдачи депозитарию уведомления о выполнении таких процедур.

В Градостроительную хартию, с согласия подписавших ее Сторон, могут быть внесены дополнения и изменения, которые являются неотъемлемой частью настоящей Градостроительной хартии и вступают в силу в соответствии с предусмотренной выше процедурой.

Любая Сторона может заявить о своем выходе из состава участников Градостроительной хартии путем письменного уведомления об этом депозитария не позднее чем за 6 месяцев до даты выхода.

Градостроительная хартия открыта для присоединения других государств, разделяющих ее цели и принципы, путем передачи депозитарию документов о таком присоединении.

Совершено в городе Минске 4 июня 1999 года в одном подлинном экземпляре на русском языке. Подлинный экземпляр хранится в Исполнительном комитете Содружества Независимых Государств, который направит каждому государству, подписавшему настоящую Градостроительную хартию, ее заверенную копию.

Замечания Грузии по проекту о Градостроительной хартии Содружества Независимых Государств

Грузия в целом одобряет представленный проект документа, но вместе с тем имеет следующие замечания:

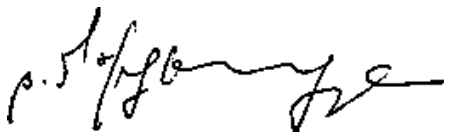
- глава 5, абзац 5 изложить в следующей редакции: "обеспечения взаимосогласованного планирования охраны окружающей среды и обмен опытом и информацией по развитию территорий, представляющих межгосударственный интерес, в том числе в составе межгосударственных программ по строительству транспортно-коммуникационных коридоров, обустройству приграничных регионов и другим аспектам строительства";

- глава 5, абзацы 6 и 7 объединить и изложить в следующей редакции: "содействие определению градостроительных принципов развития столиц, крупных и крупнейших городов (городов-метрополий) и прилегающих к ним агломераций и урбанизированных территорий и внедрению современных информационных технологий, средств и совместимых систем градостроительного и территориального мониторинга";

- глава 5, абзац 8 изложить в следующем виде: "создания систем градостроительных и территориальных кадастров государств - участников Содружества, информационно совместимых с апробированными международными методами";

- из приложения изъять 5, 7, 8, 12, 13 и 15 вопросы, а из 9-го вопроса изъять слова "координация действий". Из 16-го вопроса изъять слова "о системе" и вопрос изложить в следующей редакции: "16. Соглашение об обмене опытом по подготовке и переподготовке в государствах Содружества специалистов органов управления, научных, проектных и педагогических кадров в сфере градостроительной деятельности".

В. Лордкипанидзе



Оговорки Украины по пункту П-5 повестки дня заседания Совета глав правительств государств-участников СНГ.

"О Градостроительной Хартии Содружества Независимых Государств."

4 июня 1999 года

«Украина будет принимать участие в подготовке только тех программ и проектов, в которых она заинтересована».

Глава делегации Украины, Премьер-министр Украины В. Пустовойтенко

Перечень проектов приоритетных межгосударственных документов, направленных на реализацию Градостроительной хартии

Приложение к Градостроительной хартии Содружества Независимых Государств

1. Концепции устойчивого развития населенных пунктов и обустройства территорий государств Содружества.

2. Комплексная научно-техническая программа по приоритетным направлениям градостроительной деятельности государств Содружества.

3. Концепция экологической реконструкции населенных пунктов и территорий государств Содружества в связи с переходом к устойчивому развитию.

4. Концепция градостроительных принципов развития столиц, крупных и крупнейших городов и прилегающих к ним территорий государств Содружества.

5. Соглашение о разработке национальных программ по сбалансированной политике развития сельских поселений, целевом инвестировании и усилении интеграции сельских районов в экономику государств Содружества.

6. Рекомендации о принципах формирования и разработки в государствах Содружества концепций (схем) расселения, освоения и обустройства территорий и перехода к устойчивому развитию населенных пунктов в горных, пустынных, сейсмических и других сложных природно-климатических и инженерно-геологических условиях.

7. Соглашение о разработке и порядке согласования представляющих взаимный интерес программ и проектов по строительству отдельных объектов (комплексов), развитию приграничных территорий (регионов) и зон влияния трансграничных транспортно-коммуникационных коридоров государств Содружества.

8. Конвенция о принципах формирования и взаимодействии национальных информационных систем о градостроительных и территориальных (земельных) кадастрах государств Содружества.

9. Соглашение о координации действий по созданию и об обмене опытом ведения национальных геоинформационных систем мониторинга устойчивого развития населенных пунктов, обустройства территорий и экологической реконструкции в государствах Содружества.

10. Соглашение о создании межгосударственного банка данных о проведении градостроительной политики в государствах Содружества.

11. Концепции жилищной политики в государствах - участниках СНГ.

12. Соглашение о взаимопризнании государствами Содружества групп населения, нуждающихся в обеспечении социальным (муниципальным) жильем.

13. Соглашение об общих принципах проведения операций в жилищной сфере, совершаемых гражданами государств - участников СНГ.

14. Рекомендации по формированию нормативно-правовой базы и механизмам использования внебюджетных источников финансирования для образования рынка жилья.

15. Перечень головных (ведущих) национальных и межгосударственных научно-исследовательских, проектных и учебных организаций в сфере градостроительной деятельности, создания и ведения государственного градостроительного и территориального кадастров в государствах Содружества.

16. Соглашение о системе подготовки и переподготовки в государствах Содружества специалистов органов управления, научных, проектных и педагогических кадров в сфере градостроительной деятельности.

Городские агломерации как инструмент динамичного социально-экономического развития регионов России

Андрей Нещадин, кандидат социологических наук, профессор Московского государственного университета прикладной биотехнологии

Александр Прилепин, директор Департамента социально-экономических проектов IMCMontan

(Общество и экономика, № 12, 2010)

Интерес к проблемам городской агломерации связан с возникновением новых процессов развития крупных городских систем.

Сегодня, в посткризисное время, эта проблематика приобретает особо приоритетное значение, что связано с проведением в России новой территориальной политики, предполагающей формирование регионов, Конкурентоспособных в мировой хозяйственной системе.

В процессе субурбанизации (а это мировая, а не только российская тенденция) и в свете необходимости диверсификации экономики требуется усилить внимание к задаче формирования агломераций при государственной поддержке.

Особенно это касается тех городов, где существует монопрофильная структура городского хозяйства и потому высоки риски в процессе дальнейшего развития. Моногородам необходима диверсификация. В то же

время во многих городах невозможно ее осуществить (нет свободных земель, нет иного производства и т.п.) При агломерационном развитии эта диверсификация приобретает совершенно иные формы: сегодня агломерация - это объективный процесс развития регионов, обеспечивающий формирование экономических точек роста, равномерное развитие территорий и комплексное, более безопасное и эффективное развитие инфраструктуры для реализации главной цели социально-экономического развития, а именно: создание комфортных условий проживания и работы для населения и бизнеса.

Агломерационный путь развития - это естественный этап урбанизации. По мнению ООН, количество горожан к 2050 году вырастет в два раза и достигнет 6,4 млрд. человек. К 2015 году прогнозируется формирование более 900 агломераций с численностью населения более 1 млн. человек.

Формирование агломераций создает лучшие условия для жизни и работы, место для творческой самореализации и инноваций, развития науки, для деятельности бизнеса.

Понятие городской агломерации (ГА)

Городская агломерация, конурбация - компактное скопление населѐнных пунктов, главным образом городских, местами срастающихся, объединѐнных в сложную многокомпонентную динамическую систему с интенсивными производственными, транспортными, трудовыми и культурно-бытовыми связями. Особое отличие агломераций - маятниковые трудовые и культурно-бытовые поездки, что предполагает достаточное развитие в пределах агломерации различных видов пассажирского транспорта.

Признаки и типология современной ГА

Различают моноцентрические (сформировавшиеся вокруг одного крупного города-ядра, например, Московская агломерация) и полицентрические агломерации (имеющие несколько городов-ядер, например, скопления городов в Рурском бассейне Германии). Наиболее значительные полицентрические агломерации сформировались в Европе - Рурская в ФРГ (11,5 млн. жителей), Рандстад Холланд в Нидерландах (около 7 млн.), в Японии - так называемый мегалополис Токайдо (около 60 млн.) и в некоторых других странах.

Основными условиями формирования и развития агломераций является наличие правовой базы (создание и функционирование агломераций, синхронизация мандатов, закрепление прав и обязанностей участников) и инфраструктуры (объединение в единую сеть, реализация комплексных проектов на базе агломерации).

Основными признаками современных городских агломераций являются:

- *компактность* — компактное расположение населенных пунктов, главным образом городских;
- *наличие транспортных коридоров,* позволяющих обеспечивать взаимодействие различных видов транспорта и общность средств доставки населения и грузов;
- *доступность* (1,5-часовая), которая позволяет при наличии разви той системы транспортных коридоров расширить границы агломерации (при условии других факторов экономической целесообразности);
- *концентрация промышленного производства и трудовых ресурсов,* что на территории городской агломерации обязательно;
- *высокая плотность населения* — концентрация значительных масс населения вдоль транспортных коридоров;
- *тесные экономические связи* - комбинирование и кооперирование промышленных предприятий при производстве и потреблении промышленной и сельскохозяйственной продукции (показатель - более мощные грузопотоки в пределах агломерации по сравнению с внешними грузопотоками);
- *тесные трудовые связи:* часть работающих на предприятиях и в учреждениях одного поселения проживают в других поселениях, т.е. в пределах агломерации наблюдается взаимосвязанное расселение и происходят ежедневные маятниковые трудовые миграции между главным городом и поселениями пригородной зоны, а также между этими поселениями;
- *тесные культурно-бытовые и рекреационные связи:* учреждения или места отдыха одного или нескольких поселений частично обслуживают жителей других поседений, происходят ежедневные

или еженедельные маятниковые миграции с культурно-бытовыми или рекреационными целями;

- *тесные административно-политические и организационно-хозяйственные связи,* которые реализуются посредством регулярных деловых поездок между поселениями агломерации по делам бизнеса, службы и общественной работы;

- *высокий уровень функциональной связанности* - сближенность составляющих городскую агломерацию поселений и их функциональная взаимодополняемость; в большинстве случаев - соподчиненность поселений, находящихся в пределах агломерационного ареала (не только административно-правовая подчиненность, но и исторически и экономически сложившаяся зависимость);

- *целостность рынков* труда, недвижимости, земли;

- *правовая самостоятельность поселений* - нахождение поселений в пределах своих административных регионов, кроме самых теснопримыкающих;

- *многокомпонентность* - населенные пункты в силу объективных причин сращиваются (объединяются) в сложные многокомпонентные системы;

- *динамичность,* способность к быстрой адаптации к новым экономическим, социальным реалиям.

При моноцентрической агломерации к вышеназванным признакам добавляется:

- *наличие городов-центров,* городов-лидеров с «центростремящимися» территориями (т.е. не просто наличие города-лидера, но и ярко выраженная связь близлежащих территорий, тяготеющих (миграция, товарные и иные потоки) к этому лидеру-«ядру»; при этом город-лидер имеет административные функции высокого уровня, способен по своему размеру и экономическому потенциалу формировать объединения (агломерации);

- *территориально-отраслевой интерес* - наличие двух «совмещенных» процессов: с одной стороны - город-центр стимулирует развитие городов-спутников, что является средством решения его собственных проблем (вынос части производств, создание объектов транспортной и коммунальной инфраструктуры, развитие рекреационных баз и т.п.), а с другой стороны - активность внешних субъектов (министерств, компаний, промышленно-финансовых групп) в использовании благоприятных условий на территории города-центра для размещения подведомственных им объектов. То есть действуют два начала: территориальное (исходящее от города, с комплексным подходом при устройстве территории) и отраслевое (преследует отраслевую выгоду, с меньшим вниманием к территориальным интересам).

Все вышеприведенные признаки агломерации обуславливают ее развитие как многоотраслевого, многофункционального центра национального значения со специализацией на наиболее прогрессивных отраслях народного хозяйства. Поэтому агломерацию необходимо рассматривать одновременно и как подсистему общей системы размещения производства, и как подсистему общей системы расселения страны.

Основными составляющими при формировании агломераций являются: структура поселений, инфраструктура, качество жизни и окружающей среды, доступность (учитывается при подготовке стратегий землепользования), регенерация городских территорий, управление.

При этом наличие соответствующей инфраструктуры является основным требованием (предпосылкой) формирования агломераций в России. Составляющими такой инфраструктуры являются:

- *транспортная* (линейные объекты, морские и воздушные суда, аэропорты, здания, строения, сооружения). Перегрузка транспортных сис тем является прямой угрозой экономике. Интеграция транспортных систем создает преимущества для пользователей и бизнес-операторов. Управление потребностью в перемещении создает дополнительные возможности. Комплексная организация общественного транспорта становится все более важной для будущего агломерации;

- *социальная и общественная* (образование, медицина, спорт, культура);

- *ЖКХ* (линейные объекты теплоснабжения, водопроводы и газовые сети, канализационные сети);

- *энергетика* (электростанции, малая энергетика, сетевая инфра структура).

Фазы формирования агломераций

В своем развитии агломерации проходят 4 этапа. На первом этапе агломерация представляет собой конгломерат достаточно близко расположенных урбанизированных территорий, объединенных преимущественно производственными связями. В таких так называемых «индустриальных агломерациях» отсутствует единый рынок труда, земли, недвижимости и других ресурсов, что не позволяет ее классифицировать как сформировавшуюся агломерацию. На втором этапе усиливаются устремленные к центру агломерации потоки маятниковой миграции, происходит формирование единого рынка труда агломерации. Третий этап - этап развитой агломерации характеризуется появлением единого функционально связанного пространства, причем осуществление ряда функций (производство, развлечение, потребление) центра (ядра) агломерации переносится на периферию, в города-спутники, получают развитие пригороды (субурбии), образуется единый рынок агломерации, агломерация становится важным узлом в территориальной структуре национальной экономики. Этап постиндустриальной агломерации отличается встраиванием агломерации в глобальные экономические процессы, развитием интеллектуальной городской инфраструктуры, появляется новая концепция общественного пространства (так называемого «третьего места»), наибольшее развитие получает так называемый новый «портфель ресурсов» (человеческий капитал, технологические и управленческие инновации, постиндустриальная экономика технологий, емкие и динамичные рынки).

Большинство российских агломераций - это агломерации первого и второго уровня (к примеру, Иркутская, Екатеринбургская, Ростовская, Вологодско-Череповецкая). На третьем этапе находится Санкт-Петербургская агломерация, в начале четвертой фазы - Московская агломерация.

Роль ГА на современном этапе развития

Сегодня в мировой экономике городская агломераций - одна из основных форм модернизации и ускоренного развития и повышения конкурентоспособности территориальных образований и, следовательно, национальных экономик. На смену городу как точечной форме расселения приходят городские агломерации, производственные, трудовые, культурные и научно-образовательные связи которых обеспечивают достаточно высокий уровень развития производительных сил и способствуют формированию качественно новых условий развития экономики.

Как показывает мировой опыт, объединение поселений в агломерацию превращает территорию в ареал устойчивого и динамичного роста со значительным социальным и экономическим эффектом. В ходе развития агломераций реализуется процесс перехода к экономике развития и в реальные сроки решаются такие критические проблемы для развития территории, как:

- повышение конкурентоспособности экономики и обеспечение стабильного притока ресурсов развития;
- вывод агломерации и региона на мировой рынок в качестве значимого узла в системе товарных, финансовых, технологических и культурных обменов и закрепление в качестве «оператора» глобальных финансовых потоков в Российской Федерации;
- модернизация и интеграция коммунальных ресурсов для создания на объединенной территории новых предприятий и жилых домов;
- регулирование внутренней миграции (маятниковой, дневной, не дельной) из малых и средних городов в региональные столицы;
- контроль развития города-ядра и предотвращение перенасыщенности и избыточного давления на инфраструктуру; стабильное развитие городского центра через смену акцента на развитие «периферии»;
- прогноз потребности и сбалансированное развитие производственных, рекреационных и иных площадок.

Сегодня агломерирование становится ключевым инструментом развития страны и ее территорий, обеспечивающим высокое качество жизни населения, создающим комфортную среду для развития бизнеса и повышающим конкурентоспособность России как единого целого, связанного с опорным каркасом системы расселения, транспортной и энергетической инфраструктурой, высоким качеством жизни и ориентированным на инновационный сценарий развития.

Реализация проектов агломерации для городов - не дань моде, а объективная необходимость. При этом агломерация - это стратегический инструмент комплексного развития территории, от которого выигрывает

и городской центр (решение городских проблем: вынос части производства, создание объектов транспортной и коммунально-хозяйственной инфраструктуры, развитие рекреационных баз и т.п.) и окружение (более высокий уровень инженерно-технического, социально-культурного обслуживания и качества жизни). Целенаправленное развитие агломерации - важная составляющая в регулировании роста крупных центров, в управлении развитием систем расселения.

Агломерация рассматривается как единое социально-экономическое, инвестиционное пространство с общей системой социального, транспортного и инженерного обслуживания, совершенствования природно-экологического каркаса. Все муниципальные образования получают единую схему развития и такие главные преимущества, как:

- укрепление и подъем малых и средних городов, преобразование сельской местности;
- увеличение числа поселений, обладающих наиболее привлекательной средой в социальном отношении; возможность всех ее жителей пользоваться услугами, доступными проживающим в крупных городах;
- предоставление жителям разных зон агломерации в полном масштабе доступа к трудовым, медицинским, образовательным, торговым, культурным и другим возможностям; более широкий вы бор места работы;
- возможность реализации более крупных инфраструктурных проектов - энергомощностей, транспортных комплексов и связанного с ними сервиса, информационных коммуникаций, образовательной и инновационной инфраструктуры;
- рост благосостояния населения, повышение возможностей образования и профессиональной самореализации при сохранении плюсов проживания в малом и среднем городском пространстве, что позволяет уменьшить миграционный отток населения;
- возможность более тесной и эффективной координации стратегий развития;
- связь пространственного и экономического развития;
- возможность создания «критической массы» для перехода на более инновационные сценарии развития;
- большая обоснованность запросов финансирования;
- уверенность инвесторов;
- более широкие возможности для маркетинга своих территорий.

В то же время для бизнеса интерес к агломерациям объясняется ростом конкурентоспособности, основанным на:

- высокой степени концентрации и диверсификации производства, что обусловливает его максимальную эффективность;
- концентрации квалифицированных кадров, возможности ускоренного наращивания человеческого капитала;
- возможности установления тесных связей производства с наукой и учебными центрами;
- широком выборе финансовых услуг и большей доступности к инвестиционным ресурсам;
- максимально эффективном использовании систем производственной и социальной инфраструктуры.

Агломерация позволяет более эффективно структурировать инвестиционные проекты бизнеса и проекты развития территории, которые могут осуществляться на основе концессионных соглашений, как сервисные контракты, выстраиваться по приватизационно-инвестиционной модели или аренде с инвестиционными условиями. Сегодня такие модели могут быть привлекательными для бизнеса, если они обеспечиваются

государственной поддержкой, включая предоставление гарантий, минимизирование рисков (риски лицензирования, тарифного регулирования, несогласованности концессионного законодательства с иными отраслями, ликвидации и банкротства муниципальных предприятий и вывода имущества из хозяйственного ведения муниципального образования и многие другие).

При этом сегодня становится выгодно инвестировать в агломерации, так как сразу виден эффект - снижение экономических издержек, расширение рынка труда и сбыта продукции и т.д. Практически любые проекты (от национальных до инфраструктурных и сетевых) реализуются в агломерациях с большим экономическим эффектом. А возможность применения инструментов ГЧП повышает привлекательность проектов.

Агломерация в международной практике всегда использовалась в качестве антикризисного инструмента для:

- сглаживания диспропорций в освоенности территории агломерации и укрепление агломерационных связей за счет создания новых производств на новых территориях, что создает более комфортную среду для развития бизнеса, обеспечивает повышение качества жизни;
- преодоления ограниченности территориальных ресурсов и возможных направлений во внешней зоне агломерации. Зачастую города не имеют резервов территории для дальнейшего освоения без реорганизации промышленных зон. Закрытие части промышленных предприятий даст

возможность для реструктуризации территории под новые возможности рынка (связанные с перенастройкой мировой экономики);

- реструктуризации и модернизации градообразующей базы города, развития его «центральных» функций и производств, определяющих научно-технический прогресс. Ключевым проектом является создание делового центра города/агломерации;
- улучшения качества окружающей среды в городе за счет уменьшения концентрации промышленных производств, трансформации экономики в сторону постиндустриального экологически безопасного производства;
- развития сельскохозяйственного пояса агломерации и «импортозамещения» товарной линейки;
- решения проблем жилищного фонда, в т.ч. модернизации зон малоэтажной старой жилой застройки, ветхого/аварийного жилья, создания районов нового типа застройки;
- инфраструктурных проектов, транспортных, инженерных, которые становятся ключевыми факторами занятости населения на период кризиса.

Результаты формирования и функционирования агломераций за рубежом

Анализ результатов формирования и функционирования агломераций за рубежом позволяет сделать вывод о том, что этому процессу придается особое значение и выработаны достаточно эффективные в условиях других стран инструменты и механизмы государственной поддержки. Это обусловлено тем, что мировая экономическая система становится все менее устойчивой, а потому усиливается интерес к пространственным закономерностям экономической деятельности и новым механизмам использования пространства. Считается, что агломерации и формирование программно-целевых ТПК обладают значительным инновационным потенциалом. Этот потенциал может быть реализован при создании современных управляющих компаний, основанных на взаимодействии региональных (местных) органов власти и организаций с разными формами собственности, в т.ч. образованных на основе ГЧП.

Результаты формирования агломераций в России и перспективные проблемы

Россия - это «страна городов», которые являются узлами опорного каркаса страны, центрами системы расселения. В нашей стране импульсы к развитию (интеллектуальные, производственные, социальные и т.п.) всегда шли из мест наивысшей концентрации людского материала.

В России имеется 11 городов с населением более 1 млн. человек. Из числа российского городского населения свыше 50% живут по существу в агломерациях. В РСФСР (1989) насчитывалось 76 ядер агломерации.

Процесс создания агломераций в России также стал объективным эволюционным процессом городского развития. По мере роста города, нарастания разнообразия осуществляемой им деятельности расширялась зона его влияния на прилегающие территории. Город достигал некоего порога постгородского развития и становился агломерацией. По этому пути, в большинстве случаев, спонтанному, шло формирование многих российских агломераций.

К 2025 году в России останется 11 городов-миллионников, в 10 из них будут проживать от 1 до 5 миллионов жителей, а в Москве - 12-15 млн. человек. По различным оценкам, в России выделяют от 12 до 50 потенциальных городских агломераций. Сами гигантские пространства России нуждаются в агломерациях, так как благодаря им осуществляется эффективное экономическое сжатие территории. К этому вынуждают необходимость стимулирования развития крупных городских агломераций, где возможна реализация коллективных проектов развития, сложная экологическая ситуация и т.д. К этому вынуждает и современная борьба за так называемый «ресурс развития» (человеческий капитал, инновационный капитал, современные социальные и производственные технологии), обеспечивающий устойчивость всей системы обеспечения жизнедеятельности.

В то же время для условий России:

- агломерация не является единственным путем развития крупных городов;
- агломерацию нельзя создать на пустом месте (нельзя развивать то го, чего нет);
- агломерация «стягивает» на себя и без того ограниченные ресурсы: финансовые, людские, «обескровливая» периферию;
- агломерирование - это сложный процесс, когда его участники должны снять конфликт интересов и поставить общее выше частного (в России есть такая традиция);
- агломерация может иметь тяжелые последствия в плане ухудшения экологической ситуации в зонах расселения, если не придать этому процессу управляемый характер;
- агломерация может привести к упрощению системы расселения и ее сжатию.

Таким образом, риски формирования агломераций связаны с согласованием интересов и в основном затрагивают:

• снижение уровня бюджетной обеспеченности в городе-центре;

• усложнение решения социальных и бытовых проблем в «периферийных» городах;

• снижение (утрата) статуса локальных элит.

Среди ограничений на пути формирования агломераций в России можно назвать следующие:

- отсутствие специального правового регулирования. Законодатель ство не запрещает, но и не содействует этому процессу. А по от дельным вопросам заставляет изобретать «обходные пути» или действовать на основе коллективного соглашения;

- современный градостроительный кодекс вкупе с законом от 06.10.2003 года № 131-ФЗ создает преграды для городского раз вития: развитие города ограничено городской чертой и любое финансирование, выходящее за пределы города, рассматривается как нецелевое со всеми вытекающими правовыми последствиями;

- нет единства терминологии;

- отсутствует системный подход государства и стратегии в деле формирования агломераций и роли государства в их поддержке;

- нет институциональных условий: отсутствует эффективная, профессиональная инфраструктура поддержки и формирования агломераций как в национальном, так и региональном контекстах;

- агломерационная практика в России значительно опережает теорию; это происходит потому, что в стране (и это очень хорошо для формирования агломераций) присутствуют механизмы самоорганизации, используемые на практике вне зависимости от наличия методологической базы, а в силу действия объективных законов и на основе опыта работы и интуиции отдельных руководителей на местах.

Различные современные подходы к управлению социально-экономическими системами, применяемые в России, не обладают достаточной универсальностью, не отличаются единством методологии, что ограничивает их использование на практике. Такое разнообразие инструментов и рекомендаций требует нового осмысления и систематизации для выработки единой методологии управления. Содействие адекватному формированию агломераций как форме модернизации национальной экономики и комплексного инструмента развития должно стать важной государственной задачей на многие десятки лет. Тем более, что подверженность социально-экономических систем процессам самоорганизации позволяет задействовать в управлении ими как внешние, так и внутренние резервы и достигать намеченных целей в соответствии с национальными интересами.

Проблемы крупных российских городов определяются состоянием коммуникаций; жилья; транспорта; экологии; наличием земли для развития (ее отсутствием); правовыми ограничениями; дефицитом (или наличием) финансов для развития.

Сегодня города конкурируют за привлечение бизнеса, предлагая более благоприятные условия. При этом в некоторых из них уже возникают проблемы, связанные с тем, что возможные инвестиции не обеспечиваются имеющимся городским инфраструктурным потенциалом (дефицит энергоснабжения и водоснабжения, недостаток рабочей силы, отсутствие необходимых площадей для производственного и жилищного строительства, неразвитость транспортной сети).

Другой проблемой является оптимизация расселения жителей. Пока оно в значительной степени стихийно, а соответствующие разрозненные меры не приводят к должному результату.

Развитие агломерации связано с исчерпанием возможностей города для размещения производства, инфраструктуры и т.п., и необходимостью его развития на более широкой территориальной базе. Эти вопросы должны решаться комплексно с учетом перспектив развития прилегающих к городу территорий, в формате агломерации.

Другая «острая» проблема: сегодня происходит уменьшение людности средних и малых городов, а значит сокращение их экономического потенциала. Учитывая динамику оттока молодежи, эти города рискуют превратиться в поселения пенсионеров, а их трудовой потенциал будет представлен преимущественно малоквалифицированной рабочей силой. Соответственно, в этих городах сократятся и возможности для размещения современных производств.

Избыточное давление испытывает на себе городская инфраструктура. Города стали задыхаться в пробках, резко обострилась проблема подключения к коммунальным ресурсам новых предприятий и жилых домов, миграционная волна с трудом поддается управлению и т.д. Таким образом, существенным ограничителем для развития областных столиц стала недоразвитость или даже истощенность периферии. Стихийное, варварски дикое высасывание ресурсов из периферии должно уступить место целенаправленному и культурному возвращению ей возможности развития. Поэтому миссия городов по цивилизованному восстановлению и развитию периферии должна приобрести форму «портфеля» самых разнообразных проектов, инициируемых руководством (вернее, элитой) крупных городов и районов совместно с бизнесом при заинтересованном участии представителей региональной и федеральной власти.

В России насчитывается 20 формирующихся агломераций (протоагломераций)1[1] с населением 1 млн. человек и более, еще 2 пороговые агломерации2[2]. Крупные групповые системы расселения (агломерации) отличаются динамичностью экономического развития, высокой концентрацией человеческих, производственных ресурсов, образовательного и научного потенциала, развитой инфраструктурой, обеспечивающей связь с национальным и глобальным рынками. Значение агломераций особенно важно на приграничных территориях, поскольку агломерации являются ключевыми точками геополитического влияния.

1[1] Московская, Санкт-Петербургская, Самарско-Тольятинская, Екатеринбургская, Нижегородская, Ростовская, Новосибирская, Волгоградская, Казанская, Челябинская, Омская, Саратовская, Пермская, Уфимская, Красноярская, Новокузнецкая (Кузбасская), Краснодарская, Иркутская, Воронежская, Владивостокская, Нижне-Камская (Набережночел-нинская).

2[2] Тульско-Новомосковская (1.026.069 чел.) и Нижне-Камская (Набережночелнинская, 1.102.635).

Крупные агломерации, располагаясь на значительной территории, способны организовать экономическую и социальную жизнь на большом пространстве вокруг себя. Предъявляя многократно возросший потребительский спрос к окружающим их территориям, агломерации превращаются в центры освоения и управления экономическим развитием регионов. Востребованность агломераций в России также связана с необходимостью повышения инвестиционной привлекательности территорий, созданием центров притяжения производств и инновационных технологий.

Одной из задач региональной политики в России должно стать повышение емкости региональных рынков и сжатие экономического пространства путем агломерирования территорий. Создание условий для появления и развития высоко урбанизированных территорий представляется приоритетным направлением территориального развития.

Предусмотренное в Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 г. качественное изменение структуры экономической деятельности не может происходить в отрыве от целенаправленного преобразования территориальной структуры размещения производительных сил.

Доля агломераций в городском населении России - 42%. За 20 лет только 5 городов-ядер агломераций смогли увеличить свое население (Москва, Ростов-на-Дону, Казань, Красноярск, Краснодар), еще в трех численность жителей существенно не изменилась (Екатеринбург, Омск, Набережные Челны). Снижение численности населения в 14 городах-ядрах агломерации свидетельствует не столько об общей убыли населения, в том числе городского, сколько о том, что урбанизационные процессы замедлились, стихийное формирование новых агломерационных центров в сложившихся условиях представляется невозможным. Происходит переток трудовых ресурсов, и прежде всего, квалифицированных кадров из городов-ядер в г. Москву. Вместе с тем, очевидно, что статистические данные не отражают реального так называемого «дневного» населения в этих городах, являющихся центрами ежедневной маятниковой Миграции.

Комплексный инвестиционный план - эффективный инструмент содействия формированию городских агломераций в современных условиях

Опыт Минрегиона России и более чем 150 муниципальных образований, участвовавших в программе 2009-2010 гг. по поддержке монопрофильных муниципальных образований, показал эффективность использования в целях городского развития так называемых «комплексных инвестиционных планов» (КИП). Это обоснованные мероприятия, четкое целеполагание на основе тщательной диагностики, программно-целевой подбор инвестиционных проектов, жесткая мотивация и обязательства сторон, сочетание интересов государства и бизнеса и т.п. Такие КИПы стали механизмом обоснованного и уверенного привлечения бюджетных и внебюджетных ресурсов, и практической модернизации городских экономик, кластерного развития и перехода на программно-целевой метод управления развитием.

Комплексные инвестиционные планы позволяют более успешно и согласованно концентрировать человеческие и материальные ресурсы всех уровней власти и бизнеса для решения задачи и уже в краткосрочной и среднесрочной перспективе обеспечить ожидаемый результат. Это достигается использованием спланированных и взаимоувязанных мер и инвестиционных проектов, объединенных единым замыслом и обязательствами участников.

Опыт разработки таких планов (2009-2010 гг.) указывает на безусловную необходимость устранения определенных противоречий (ограничений), описанных выше и представляющих по существу проблемы, которые можно ликвидировать только с помощью агломераций (отсутствие территории развития, где может реализовываться инвестиционный проект, недостатки инфраструктуры, недостаток трудовых ресурсов, если не привлекать соседние территории и т.п.).

Применение КИП наряду с другими инструментами современной технологии устойчивого социально-экономического развития (стратегия, среднесрочные планы, схема территориального планирования и др.) создаст устойчивые предпосылки наращивания конкурентных преимуществ агломерации. Опыт Минрегиона России в этом деле по сравнению с другими министерствами и ведомствами сегодня является уникальным.

Пути содействия формированию адекватных городских агломераций в России и роль федерального центра

Механизмы управления развитием агломерации лежат главным образом в сфере инфраструктурного развития территорий и институциональной обустроенности основных рынков. Тем не менее, сегодня реализовать крупные межрегиональные инфраструктурные проекты и решать проблемы поддержания единого правового пространства в РФ весьма сложно. Необходимо решать комплекс вопросов административного характера, например, связанных с конфигурацией границ новых регионов и перспективами их объединения, разграничением полномочий и механизмами совместной реализации инфраструктурных проектов на территории нескольких субъектов федерации и т.п. Для этого нужен универсальный алгоритм решения новых нестандартных управленческих задач, таких, как система правил оптимального сочетания целеполагающего и административного управления социально-экономическими системами (экономика региона, градообразующие предприятия, крупные корпорации, региональные инвестиционные программы, государственные структуры, общественные организации и др.).

В рамках государственной системы поддержки формирования агломераций так или иначе придется решать задачи по устранению правовых

и иных противоречий, в частности, по созданию избирательного механизма освобождения стоимости реализованного инвестиционного проекта в рамках формирования агломерации от ряда налогов. Например, можно разработать и внедрить механизм возмещения налога на прибыль от средств, вложенных в проект, после его вхождения в эксплуатационную фазу. На уровне региона при соответствующем изменении федерального законодательства можно подобным образом минимизировать для инвесторов суммы уплаченного налога на имущество организаций и налога на

землю. Это должно решаться на федеральном уровне через координацию в общей системе государственного устройства. При этом основным требованием должны стать решения, основывающиеся только на интересах целого, а не его частей: развитие агломерации должно осуществляться путем развития всего агломерационного ареала (а не только города как ядра агломерации). Для полномочной федеральной структуры координация такого подхода не будет представлять особой сложности, но будет оправдана с государственной точки зрения и выполнения федеральных приоритетов развития страны и ее территорий.

Закрепление за содействием формированию городских агломераций приоритетного значения и определение ответственного координатора (в силу межведомственности формирующихся в рамках агломерации интересов) вытекает из Стратегии 2020 и пяти задач, выдвинутых президентом России для осуществления модернизации экономики страны.

В рамках работы по новому федеральному приоритету (поддержка формирования городских агломераций) необходимо акцентировать усилия на следующих направлениях:

- развитие экономических преимуществ агломераций;
- создание правовых основ и эффективной структуры управления агломерациями;
- обеспечение прав собственности;
- развитие транспорта и получение доходов от транспорта;
- обеспечение правильной структуры поселений;
- четкое определение роли городских центров в рамках агломерации;
- компетенция и полномочия различных институтов;
- развитие глобальной и региональной конкуренции.

Особо необходимо выделить направление «управление агломерациями». Для формирования современной агломерации имеются важные предпосылки, оно происходит в порядке естественного хода вещей, чаще всего вне зоны системного воздействия (пока оно не выстроено). Тем не менее, процессы, лежащие в его основе, представляются управляемыми. Это объясняет мотивы властных структур актуализировать и усилить доступные инструменты управления процессами формирования и развития современных городских агломераций - центров постиндустриальной экономики. Агломерация - это не сумма частей, а единый объект, который не должен формироваться спонтанно. Роль федерального центра - содействовать формированию агломераций с заданными свойствами, помочь определять такие их параметры, которые способствуют достижению как экономических, так и социальных, экологических целей, задать правовые рамки, обеспечивающие политическую стабильность, охрану прав собственника, создавать равные условия ведения бизнеса, пресекая нечестную конкуренцию и т.п.

Поэтому проблема городских агломераций, особенно в российских условиях - не столько экономическая проблема подтягивания государством определенных ресурсов. Это прежде всего проблема реализации внятной социальной политики, системно осуществляемой на корпоративном и региональном уровнях.

Межмуниципальное взаимодействие как способ улучшения социально-экономической ситуации в муниципальном образовании: предпосылки формирования, барьеры и основные модели управления агломерациями (материалы социологической лаборатории АСДГ)

Горяченко Е.Е., руководитель социологической лаборатории АСДГ, заведующий сектором муниципального управления Института экономики и организации промышленного производства СО РАН, к.э.н.

В апреле-мае 2013 г. в рамках мониторинга социально-экономической ситуации в муниципальных образованиях социологическая лаборатория Ассоциации сибирских и дальневосточных городов совместно с Ассоциацией городов Поволжья, Ассоциацией муниципальных образований «Города Урала» и Союзом городов Центра и Северо-Запада России провела очередной экспертный опрос руководителей муниципальных образований. Цель проведенного опроса – оценить динамику ситуации, выявить проблемы, возникающие в муниципальных образованиях в современных условиях, подходы к их решению на местах, изменения в деятельности органов местного самоуправления и направления совершенствования системы местного самоуправления. Опрошены 85 руководителей разных типов муниципальных образований России из 42 субъектов Федерации, в том числе 38 центров субъектов Федерации. Были получены ответы от 48[3] руководителей, представляющих муниципальные образования Сибири и Дальнего Востока, 23 – Урала, 10 – Поволжья и 8 – Центра и Северо-Запада. Это позволило представить широкий спектр ситуаций, возникших в муниципальных образованиях России в современных условиях, отследить их динамику и результативность предпринимаемых мер по разрешению проблем.

Один из блоков вопросов был посвящен межмуниципальному взаимодействию как способу улучшений социально-экономической ситуации в муниципальном образовании, включая высшую форму межмуниципальной кооперации – агломерации. Представляем выдержку на эту тему из аналитической записки «Мониторинг социально-экономической ситуации в муниципальных образованиях России» (результаты опроса руководителей муниципальных образований, апрель-май 2013 г.), подготовленной, на основании проведенного опроса, руководителем социологической лаборатории АСДГ, заведующим сектором муниципального управления Института экономики и организации промышленного производства СО РАН, к.э.н. Горяченко Е.Е.

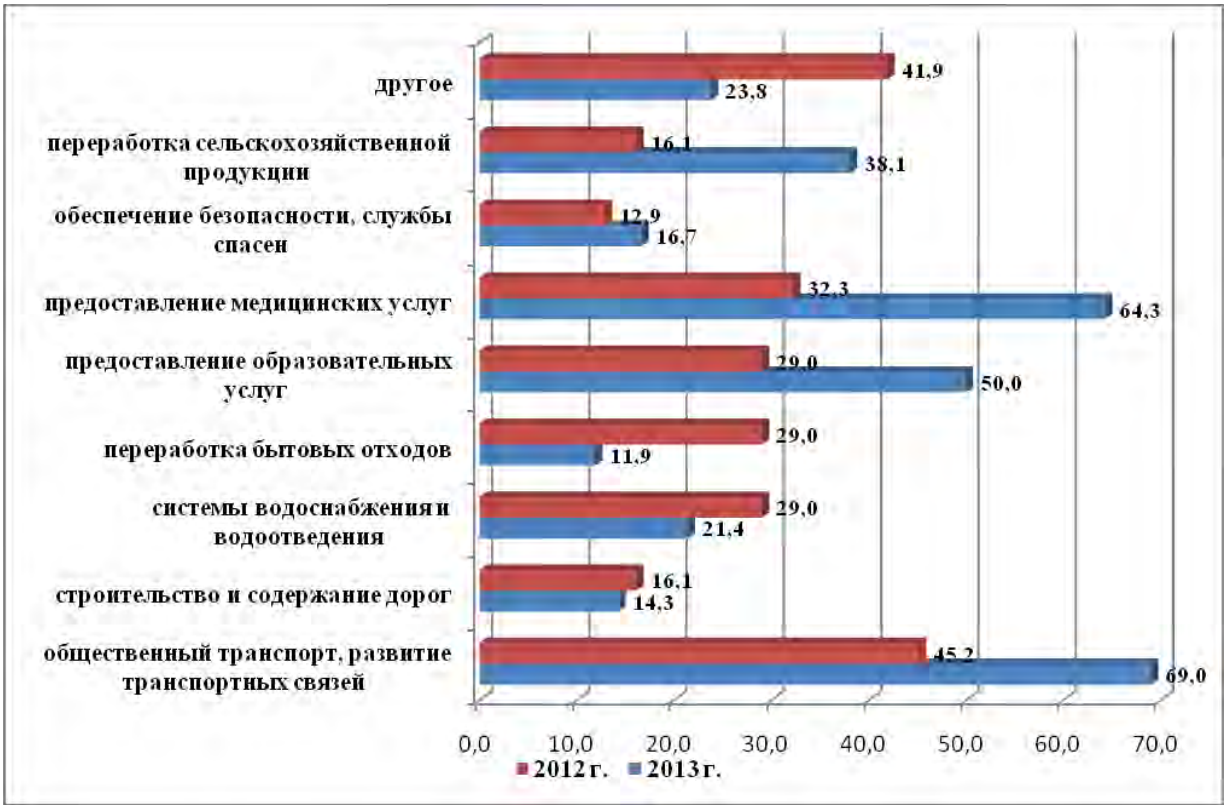
Одним из способов улучшения социально-экономической ситуации в муниципальном образовании и повышения эффективности деятельности органов местного самоуправления может служить межмуниципальное взаимодействие – объединение усилий и ресурсов муниципальных образований для совместного решения вопросов местного значения. Так, 21,2% опрошенных связывает возможности улучшений ситуации с межрегиональными связями внутри России, а 18,8% - с объединением усилий муниципальных образований в регионе, причем их значение возрастает: в 2012 г. они отмечались соответственно в 14,3% и 11,8% случаев.

Межмуниципальное сотрудничество не сводится только к обмену опытом, что само по себе очень важно, но не исчерпывает всех возможностей. Сегодня о наличии кооперационных связей с другими муниципалитетами говорят 49,4% опрошенных руководителей (в 2012 г. - 36,5%), еще 24,7% - намерены их развивать.

Наиболее распространенными видами кооперационных связей являются развитие транспортного сообщения, предоставление медицинских и образовательных услуг, переработка сельскохозяйственной продукции, причем в 2013 г. именно в этих сферах наблюдался наибольший прирост кооперационных связей, в то время как снизилась распространенность межмуниципальных связей в развитии системы водоснабжения и водоотведения, а также в переработке бытовых отходов.

3 В том числе 4 муниципальных образования, которые входят одновременно в состав АСДГ и АГУ

Сложившиеся виды кооперационных связей между муниципалитетами,
% к числу ответивших



В целом, распределение оценок интенсивности взаимосвязей между муниципальными образованиями симметрично: 63% оценивает их уровень как средний и примерно одинаковая доля ответивших оценили их как достаточно интенсивное и как слабые (соответственно 17,4% и 19,6%).

При этом степень выраженности кооперационных связей существенно дифференцирована по отдельным сферам.

Так, в наибольшей степени выражены следующие виды связей: связи в сфере торговли и сервисных услуг, коммерческие связи, связи в социальной сфере, трудовые маятниковые миграции.

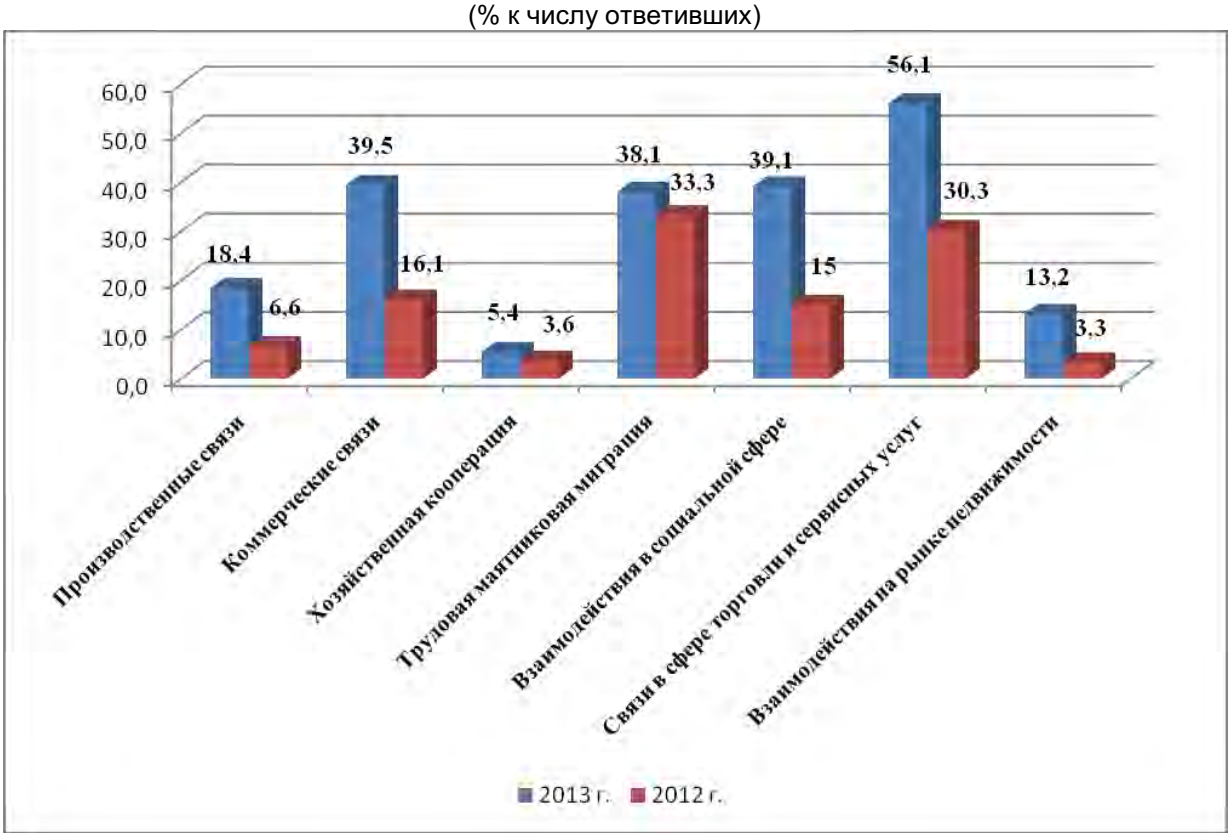
Наименее выражены взаимодействия на рынке недвижимости, а также хозяйственная кооперация, более 40% ответивших считают, что в этих сферах связи практически не выражены.

Что касается производственных связей, то интенсивность оценивается как средняя.

Таблица 1
Оценка интенсивности связей между муниципальными образованиями,
% к числу ответивших

	Выражены в значительной мере	В средней степени	Практически не выражены	Затрудняюсь оценить
Связи в сфере торговли и сервисных услуг	56,1	36,6	7,3	0,0
Коммерческие связи	39,5	42,1	18,4	0,0
Взаимодействия в социальной сфере	39,1	54,3	6,5	0,0
Трудовая маятниковая миграция	38,1	50,0	9,5	2,4
Производственные связи	18,4	57,9	23,7	0,0
Взаимодействия на рынке недвижимости	13,2	34,2	42,1	10,5
Хозяйственная кооперация	5,4	40,5	45,9	8,1

Динамика доли отметивших значительную интенсивность связей в отдельных сферах в 2013 г. и 2012 г.,
(% к числу ответивших)



Наиболее ярко выражена динамика кооперационных связей в сфере торговли и сервисных услуг, коммерческих связей, а также связей в социальной сфере. В то же время мало изменилась интенсивность маятниковой миграции и хозяйственной кооперации.

Следует заметить, что только 20% ответивших считают, что нет необходимости в развитии кооперационных связей (в 2012 г. таких ответов было 29%). При этом с 40% до 27,5% сократилось число тех, кто не видит оснований для таких взаимодействий.

62,8% не видят трудностей в ходе взаимодействий с другими муниципальными образований. Основные проблем взаимодействия связаны с недостаточно развитой инженерно-транспортной инфраструктурой, сложностью координации усилий, С наличием у муниципальных образований собственных, не совпадающих интересов, а иногда и противоречий. 20% - не имеют возможности развития межмуниципальных связей из-за отдаленности.

Тем не менее, позитивных моментов в развитии межмуниципальной кооперации отмечается существенно больше, чем негативных. Среди основных положительных результатов межмуниципальной кооперации выделяют, прежде всего, повышение эффективности деятельности органов местного самоуправления, обеспечиваемое объединением усилий и ресурсов нескольких муниципалитетов, экономию на издержках при реализации крупных проектов, распространение позитивного опыта, что может стать фактором повышения конкурентоспособности территории. Негативная составляющая процесса кооперирования связана, в первую очередь, с возможными конфликтами интересов, связанными с недостаточностью нормативно-правовой базы межмуниципальной кооперации и несовершенством действующего законодательства.

Вместе с тем, опрошенные отмечают достаточно большое количество барьеров для существования межмуниципальной кооперации. Только 9% в настоящее время не видят препятствий развития горизонтальных связей.

Таблица 2

Распределение ответов на вопрос:

«Каковы, на Ваш взгляд, основные барьеры для существования межмуниципальной кооперации? Что препятствует развитию горизонтальных взаимосвязей?

	% к числу ответиших
Несовершенство нормативно-правовой базы межмуниципальных взаимодействий	55,1
Несогласованность стратегий развития МО	52,6
Недостаточно активные действия администрации субъекта Федерации	44,9
Различия в качестве жизни населения центра и периферии	38,5
Несовершенство федерального законодательства	30,8
Опасение потерять самостоятельность	28,2
Низкая плотность дорожно-транспортной сети	21,8
Нет барьеров, препятствий	9,0

Если говорить о динамике, то наиболее существенно увеличилось значение такого препятствия для развития межмуниципальной кооперации как опасение муниципальных образований потерять самостоятельность (на 24 п.п.), а также несогласованность стратегий развития муниципальных образований (на 15 п.п.). В целом доля тех, кто не видит препятствий для межмуниципальной кооперации в 2013 г. снизилась до 9% с 17,4% в 2012 г.

Основные барьеры для существования межмуниципальной кооперации,

% к числу ответивших

Однако, если говорить о такой высшей форме межмуниципальной кооперации как городская агломерации, рассматриваемой сегодня в качестве одного из магистральных направлений стратегического развития, то на отсутствие препятствий для ее развития указали лишь 3,2% опрошенных. При этом, на 1 место среди наиболее существенных барьеров выходят несовершенство федерального законодательства, отсутствие закрепленного понятия «агломерация» (71,2%), опасения муниципальных образований потерять самостоятельность (69,9%), несовершенство нормативно-правовой базы в области межмуниципальных взаимодействий (68,9%), несогласованность стратегий развития муниципальных образований (46,6%) и не разработанность механизмов согласования управленческих решений (46,6%), а также недостаточно активные действия администрации субъекта федерации (27,4%).

Барьеры, препятствующие процессам агломерирования

	% к числу ответивших
Несовершенство федерального законодательства	71,2
Опасения муниципальных образований потерять самостоятельность	69,9
Нормативно-правовая база межмуниципальных взаимодействий	68,5
Несогласованность стратегий развития муниципальных образований	46,6
Не разработанность механизмов согласования управленческих решений	46,6
Низкая плотность дорожно-транспортной сети, плохое качество	37,0
Недостаточно активные действия администрации субъекта федерации	27,4
Различия в качестве жизни населения центра и периферии	26,0
Другое	11,1
Нет барьеров, препятствий	3,2

Тот факт, что почти две трети опрошенных в качестве основного барьера для агломерирования упоминает опасения муниципальных образований потерять самостоятельность, может быть связан с тем, что из 2-х альтернативных вариантов организационных форм городских агломераций в современных условиях чаще ориентируются не на ассоциации муниципальных образований, базирующиеся на добровольной основе и взаимном интересе участников, а на объединение (слияние) муниципальных образований, создание единого территориального образования.

Возможно, этим объясняется неоднозначное отношение руководителей муниципальных образований к озвученному Министерством регионального развития Российской Федерации проекту программы ускоренного создания в России небольшого числа городских агломераций вокруг крупнейших российских городов с образованием высокоурбанизированных территорий за счет межгородских пространств. Из ответивших на этот вопрос руководителей муниципальных образований почти две трети (65,3%) положительно воспринимают этот проект, считая, что это - объективный процесс развития регионов, обеспечивающий формирование экономических точек роста и нового качества жизни. Вместе с тем, 14,7% оценивают эти предложения отрицательно, аргументируя это тем, что концентрация бюджетных средств для развития приоритетных агломераций не позволит развиваться другим муниципальным образованиям и может привести к ухудшению социально-экономической ситуации. Каждый пятый говорит о нецелесообразности унификации решений и необходимости дифференцированного отношения с учетом местных условий и специфики муниципальных образований.

Развитие городских агломераций может давать положительный эффект только при наличии соответствующих предпосылок для их развития.

Предпосылки формирования городских агломераций

	% к числу ответивших
Развитая сеть автомобильных дорог	78,5
Наличие маятниковой миграции	67,1
Наличие сложившихся производственных связей	65,8
Интенсивные взаимодействия между населенными пунктами	59,5
Регулярное транспортное сообщение между населенными пунктами	58,2
Развитость инфраструктуры вдоль транспортных магистралей	44,3
Наличие свободных земель вокруг городов	43,0
«Скрытое городское население»	19,0
Наличие у горожан собственных земельных участков в пригородной зоне	11,4

Следует иметь в виду, что пространство городской агломерации неоднородно: в ее структуре, помимо города центра, можно выделить пригородную зону, субцентры, ближнюю и дальнюю периферию, которые по-разному реагируют на процессы агломерирования. Руководителям муниципальных образований были заданы вопросы о том, кто в большей степени, выигрывает и проигрывает от агломерационных процессов. По мнению опрошенных, в наибольшей степени от агломерирования выигрывает город-центр (48,1%), пригородная зона (36,7%) и ближняя периферия агломерации (30,4%). Также распространена точка зрения, что от агломерирования выигрывают все поселения, входящие в агломерацию (35,4%).

Что касается негативных последствий, то 30,4% опрошенных считает, что от агломерирования никто не проигрывает, а 31,9% говорит о том, что в проигрыше в первую очередь может оказаться дальняя периферия агломерации.

Кто выигрывает и кто проигрывает от процесса агломерирования,
% от числа опрошенных

Интересно, что почти по большинству элементов структуры агломерации доля позитивных оценок результатов агломерирования преобладает над негативными, за исключением дальней периферии, по отношению к которой доля руководителей, считающих, что муниципальные образования дальней периферии проигрывают, в 2,5 раза выше, чем тех, кто видит в агломерировании выигрыш для них.

По-видимому, основной выигрыш города-центра связан с заинтересованностью в расширении существующих границ под жилую застройку, вынос предприятий за городскую черту и т.п.

Среди негативных последствий, которые в первую очередь могут затронуть именно дальнюю периферию, можно выделить стягивание населения к крупным городам и обезлюдевание части территории и, как следствие, нарастание дифференциации развития «центр – периферия», социальной напряженности, возможное усугубление проблем малых городов и других поселений.

Еще один важный вопрос, волнующий руководителей муниципальных образований – система управления агломерацией, обеспечивающая успешное ее функционирование. Сегодня в международной практике используется несколько моделей управления городскими агломерациями, каждая из которых имеет свои плюсы и минусы. Исходя их опыта зарубежных стран, были сформулированы 4 возможных моделей управления, предложенные руководителям для оценки их достоинств и недостатков в условиях современной России.

Первая модель - **унитарная**, предусматривающая слияние нескольких муниципальных образований и рассматривающая агломерацию как единое муниципальное образование.

Вторая модель – **муниципальная двухуровневая модель**, предусматривающая создание на верхнем уровне муниципального образования, охватывающего всю территорию агломерации при сохранении на ее территории

других муниципальных образований и разграничении полномочий и ресурсов между центральным и остальными муниципальными образованиями.

Третья модель – **региональная,** как разновидность государственно-муниципальной двухуровневой модели, возлагающая полномочия по формированию агломерации на субъект Российской Федерации и предусматривающая регулирование вопросов развития агломерации в целом с уровня региона.

Четвертая модель – **договорная:** агломерация состоит из самостоятельных и равноправных муниципалитетов, согласование стратегий и инфраструктурных проектов и организация совместного предоставления услуг осуществляется на основе договоров между отдельными самостоятельными муниципальными образованиями на территории агломерации

По мнению опрошенных руководителей, унитарной моделью управления обеспечивается решение более широкого спектра задач, преимущественно связанных с регулированием общих ресурсов территории, лучшей координацией и оперативностью управления, направленностью на решение стратегических задач. Явное преимущество унитарной модели управления прослеживается в возможности согласования интересов субъектов территориальных отношений, гибкости управления, обеспечении межмуниципальной кооперации и распределении ответственности. Основные недостатки унитарной модели опрошенные видят в монополизации управления, отдаленности власти от населения, сокращении возможностей местного сообщества влиять на решения властей, потере самостоятельности муниципальных образований, централизации ресурсов, выстраивании вертикали власти, бюрократизации управления, снижении роли местного самоуправления.

С точки зрения опрошенных руководителей, предлагаемые двухуровневые модели в известном смысле напоминает существующую модель «субъект – муниципалитет» со всеми вытекающими последствиями: осложнения межбюджетных отношений, проблема «соразмерности» полномочий и т.п.

В качестве положительных сторон муниципальной двухуровневой модели выделяют возможность разграничения полномочий и ресурсов между муниципальными образованиями, выработки единой политики на всей территории, улучшение координации по достижению общих целей при сохранении самостоятельности муниципальных образований. Вместе с тем, отмечаются громоздкость системы управления, создание дополнительного «надмуниципального» органа власти, риски бюрократизации, ослабления связи с населением и, как следствие, снижение управляемости. Для муниципальной 2-х уровневой модели характерны: конфликтность отношений между уровнями и органами власти, дублирование функций и проблемы разграничения полномочий, недостаточная прозрачность решений и сложность контроля.

Региональная модель, по сути, может рассматриваться как разновидность двухуровневой с директивным распределением полномочий, где в качестве верхнего уровня выступает не муниципальная, а региональная власть, поэтому она обладает всеми достоинствами и недостатками данной модели. Недостатки региональной модели, по мнению экспертов, с одной стороны, в значительной мере повторяют набор недостатков унитарной модели, связанных с отдаленностью власти от населения, бюрократизацией управления, потерей самостоятельности муниципальных образований, выстраиванием вертикали власти, а также и других моделей: сложностью принятия оперативных решений, проблемой разграничения полномочий и др. Несмотря на возможности комплексного подхода и выработки единой политики развития территории агломерации, использование такой модели может повлечь за собой потерю самостоятельности муниципальных образований, усиление зависимости муниципалитетов от решений, принимаемых на региональном уровне, выстраивание управленческой вертикали и, в конечном счете, снижение роли местного самоуправления.

Договорная модель, несмотря на проблемы слабой управляемости, организационные сложности, связанными с принятием оперативных решений и контролем, получает некоторое преимущество перед другими моделями. По мнению экспертов, результатом договорной модели являются стабильные партнерские отношения, основанные на добровольной взаимовыгодной кооперации, достижении и поддержании баланса интересов, отсутствие вертикали власти, бюрократизма, возможность эффективного сотрудничества муниципальных образований для достижения общих целей.

Таким образом, наиболее приемлемой в современных условиях, с точки зрения опрошенных, представляется договорная модель, хотя ее реализация наталкивается как на упомянутое выше несовершенство нормативно-правовой базы, административные барьеры, так и на неумение договариваться, сложности согласования интересов, опасения потерять самостоятельность.

К вопросу о выделении границ Минской агломерации

Озем Г.З., Запрудский И.И. Белорусский государственный университет, г. Минск

Формирование городских агломераций - относительно новое явление в пространственном каркасе национальной экономики Республики Беларусь, обусловленное, прежде всего, индустриализацией и научно-технической революцией второй половины XX в. После Великой Отечественной войны Минск был практически полностью разрушен. Ущерб был нанесен производственному, демографическому, а также инфра-структурному потенциалу города. Довоенное население города (около 240 тыс. чел) было восстановлено лишь к началу 1950-х гг. Именно с этого времени можно говорить о формировании столичной Минской агломерации, так как были достигнуты необходимые инфраструктурные и экономические условия для концентрации населения вокруг города, а также возросла притягательность столичного региона.

С середины XX в. до настоящего времени Минску характерны высокие темпы роста численности населения, а также его территориальное укрупнение. Минск относится к числу тех столичных городов Европы, которые во второй половине XX в. имели наиболее высокие темпы роста населения. В период с 1950 по 2005 гг. численность его жителей выросла почти в 6 раз, превысив 1 млн. 760 тыс. человек. Минску характерен в настоящее время рост численности населения, однако темп этого роста все время сокращается и, по прогнозным данным ООН, начиная с 2020 г. население Минска достигнет своей кульминации, что будет связано как с замедлением экономического роста города и его привлекательности, так и с общей депопуляцией населения, характерной Республике Беларусь. В соответствии с теорией дифференциальной урбанизации Т. Контули, как отражает геодемографический анализ, для Минской агломерации характерно замедление роста главного города, увеличение темпов роста средних городов и сокращение населения в малых.

Одним из направлений изучения городских агломераций является разработка критериев выделения границ данных форм расселения. По мнению российских ученых Г. Лаппо и П. Поляна главными критериями выделения городских агломераций являются: наличие ядра с населением не менее 250 тыс. человек, наличие около ядра не менее 2 городских населенных пунктов, маятниковая миграция, транспортная доступность 3-го пояса - 1,5 часа, а также коэффициент развитости городской агломерации больший 1 [1, 3].

В соответствии с разработкой БелНИИПградостроительства большинство пофакторных связей Минска с окружающей территорией локализуется в радиусе 50 км от города, комплексная граница пригородной зоны Минска принята в пределах данного радиуса. Таким образом, территория Минского региона (Борисовский, Вилейский, Воложинский, Дзержинский, Логойский, Минский, Молодечненский, Пуховичский, Смолевичский, Столбцовский, Узденский, Червенский административные районы) составляет 22,6 тыс. квадратных километров. На его территории расположено 25 городских поселений и 3,4 тысячи сельских населенных пунктов. На начало 2010 г. здесь проживало около 3 млн. чел., в т.ч. в г. Минске – 64,6 % населения региона, в прочих городских поселениях – 19,3 %, в сельской местности – 16,1 %. Средняя плотность населения по региону составляет 120 чел./кв.км, в том числе сельского населения – 19 чел./кв.км. Средняя людность сельских населенных пунктов региона около 130 человек. Сеть сельских поселений в регионе достаточно равномерна, густота сети сельских поселений колеблется от 10 до 20 ед./100 кв.км. Однако степень достоверности определения границ Минской агломерации, выделенных специалистами БелНИИПградостроительства и утвержденных правительственными постановлениями как территории с особым статусом планирования и регулирования, недостаточно объективна.

На основании критериев, разработанных Г. Лаппо и П. Поляном, была произведена попытка обоснования границ Минской агломерации. Ядром агломерации является город Минск с населением 1843,7 тыс. чел. (2010 г.), в границах агломерации выделяется 12 городских населенных пунктов (города-спутники), которым характерна ежедневная маятниковая миграция с городом-ядром. Было выделено 3 пояса транспортной доступности: первый - с изохроной 30 минут до центра города (Октябрьская площадь), второй – до 1 часа, третий – до 1,5 часа. Для выделения данных поясов были использованы ресурсы интернет. Для городов-спутников использовался сайт www.transport.marshruty.ru , в котором даны расписания поездов и автобусов от города Минска до остальных районных центров Беларуси и других населенных мест; для выделения границ поясов доступности использовался сайт www.maps.google.ru , в котором довольно точно можно определить время в пути на автомобиле. Конечно, использованная методика выделения границ имеет определенные упущения, однако для общих представлений о границах разрастающейся Минской агломерации данных достаточно. Результатом проведенной работы стала картосхема Минской агломерации.

Зона выделенной Минской агломерации захватывает территории 12 административных районов Минской области и по одному Гродненской (Кореличский район, вместе с поселком городского типа Мир) и Брестской областей (Барановичский район). Сельское население данной обширной территории составляет около 326 тыс. чел., что составляет более 50% сельского населения Минской области. Таким образом, полное (сельское и городское) население, которое проживает в границе выделенной Минской агломерации, составляет около 2645,5 тыс. чел.? или около 1/3 населения республики.

Для того, чтобы подтвердить выделенные границы Минской агломерации, а также степень развития процесса урбанизации в регионе,

используется коэффициент развитости, который был предложен П.М. Поляном и рассчитывается по следующей формуле [3]:

$$К_{разв.}=P\times(M\times m+N\times n),$$

где P – численность городского населения агломерации (в млн. чел.); M и N – количество городов и поселков городского типа соответственно; m и n – их доли в городском населении агломерации соответственно.

Для того чтобы агломерация считалась сформировавшейся, *К разв.* должен быть не меньше 1,0. Данный коэффициент для выделенной Минской агломерации составил 5,6. По выделенной П. Поляном шкале развитости городских агломераций, Минская агломерация относится к классу развитых агломераций. Общая численность городского населения выделенной Минской агломерации составила 2319,3 тыс. чел., общая численность жителей городов-спутников составила 437,7 тыс. чел., поселков городского типа в пределах агломерации было выделено 10 с общей численностью населения около 37,9 тыс. чел. (2010 г.).

Пространственно-структурный анализ развития Минской агломерации является актуальным с позиции той роли, которая характерна для экономического комплекса Минска в развитии экономики Беларуси. Необходимо объективное и довольно жесткое, насколько позволяют принципы рыночной экономики, регулирование и планирование развития данного региона, определяющего трансформационные процессы территориальной организации национальной экономики в целом.

Литература

1. Лаппо Г. М. География городов: Учеб. пособие для геогр. ф-тов вузов. — М.:ГИЦ ВЛАДОС, 1997. – 480 с.
2. http://www.un.org/ru/ - [Электронный ресурс].
3. http://demoscope.ru/weekly /2010 /0407/tema02.php - [Электронный ресурс].
4. http://belstat.gov.by - [Электронный ресурс].

Интерагломерация – средство расширения межгосударственного сотрудничества и пример инновационного пространственно–территориального развития.

В.Т.Семенов, канд. архит.,проф., заслуженный архитектор Украины

Украина, развивая двусторонние межгосударственные отношения с многими странами, успешно использует возможности трансграничных регионов (ТГР).

ТГР сегодня можно рассматривать как площадку для укрепления российско-украинского сотрудничества прежде всего идеологии пространственно-территориального развития на фоне растущей роли создающихся агломераций.

Известно, что крупные города усиливают свою роль локомотивов социально-экономического развития, растет значение городов - центров как баз регионального развития и узлов межрегионального взаимодействия.

В европейской практике планирования, определенной в соответствии с Европейской хартией пространственного развития (1985), документ территориального планирования проецируется на территорию стратегией социально-экономического развития.

Таким образом, задача согласования стратегического и территориального планирования должна рассматриваться в рамках единого междисциплинарного «пространственного подхода». В этой связи поиск новых методов анализа территориальных и отраслевых аспектов развития экономики в соединении с анализом функционирования системы расселения и формирования агломераций становится особенно актуальным.

Многие специалисты, исследующие проблемы формирования и развития современных агломераций, отмечают, что существующее на сегодняшний день в странах постсоветского пространства искусственное деление территорий на административные единицы становится тормозом развития, и поэтому предлагают рассмотреть вопрос о представлении карты городской территории не на основе ее административного деления, а с учетом иных критериев (степень капитализации и привлекательности территории). В результате на карте появляются новые единицы развития, городские зоны, а на карте региона – урбанизированные кластеры и экономические зоны. Примером могут служить территориально-экономические зоны (ТЭЗ), предлагаемые в стратегии социально-экономического развития Санкт-Петербурга до 2030г. Эти наработки особенно важны для трансграничных регионов, где идет определенное соревнование международных городских практик.

Определенную роль в развитии ТГР сыграли еврорегионы, на создание которых повлиял опыт Европейского союза. За пределами ЕС в Северо-Восточной Украине действуют еврорегионы «Донбасс» (Ростовская, Донецкая и Луганская, Воронежская области), «Днепр» (Брянская, Черниговская и Гомельская области), «Слобожанщина» (Белгородская и Харьковская области), «Ярославна» (Курская и Сумская области) и др.

Всю новейшую историю развития контактной зоны России и Украины можно представить в виде последовательной смены пяти самостоятельных стадий [1].

I стадия (1993–2002)

• Создание и деятельность Совета руководителей приграничных областей как единственного совместного органа координации развития приграничных областей России и Украины.

• Подписание межправительственных соглашений по приграничному сотрудничеству, в сфере туризма.

• Принятие межправительственной долгосрочной рамочной программы по межрегиональному и приграничному сотрудничеству на 2001–2007 годы.

• В 2001 году стартовала подготовка концепции и обоснования проектного наполнения первого российско-украинского еврорегиона. Выбор пал на белгородско-харьковский участок, обладающий трансграничной полимагистралью и близостью расположения двух областных центров — Харькова и Белгорода.

II стадия (2003–2006)

• Характеризуется процессом формирования российско-украинских еврорегионов и межрегиональных секторальных программ приграничного сотрудничества.

• В результате деятельности исполкома Совета появляются первые коммуникационные площадки (www.crossborder.org.ua, международные «круглые столы» «Граница — среда инноваций»).

• Принятие закона Украины «О трансграничном сотрудничестве» в 2004 году и первой на Украине среднесрочной программы приграничного сотрудничества на областном уровне (Харьковская область) в 2005 году позволило перейти на многоуровневое управление трансграничным сотрудничеством.

III стадия (2007–2010)

• Создание Делового совета торгово-промышленных палат приграничья.

• Развитие коммуникационных площадок (интернет-порталы www.euroregion.ru, www.dstpp.com), расширение отраслевой тематики международных «круглых столов».

• 7 ноября 2003 года создан еврорегион «Слобожанщина».

• 24 апреля 2007 года создан Курской и Сумской областями еврорегион «Ярославна».

• 29 октября 2010 года подписаны учредительные документы еврорегиона «Донбасс».

IV стадия (2011–2012)

• Переход на проектно-программный принцип в сфере ТС, формирование информационно-коммуникационной среды в российско-украинском приграничье.

• Принятие зеркальных целевых областных программ приграничного и трансграничного сотрудничества (Харьковская и Белгородская области), долгосрочных стратегий развития еврорегионов (еврорегион «Донбасс-2020»), создание совместных институтов инновационного

развития, российско-украинский технопарк «Слобожанщина»).

• Переход экспертной коммуникационной площадки «Граница—среда инноваций» из формата «круглых столов» в формат международного форума.

• Появление международной молодежной школы проектного управления «Пегас».

• Впервые вне зоны ЕС проведена Генеральная ассамблея и ежегодная конференция Ассоциации европейских приграничных регионов с повесткой дня «Устойчивое развитие приграничных регионов: инновации, инфраструктура, экономика знаний». Еврорегионы «Ярославна», «Слобожанщина» и «Донбасс» участвуют в работе AEBR* уже в качестве полных членов.

V стадия (2013–2020)

• По предварительным оценкам в этом программном периоде будет наблюдаться формирование сетевой полицентрической многоуровневой модели развития ТРС в условиях усиления глобализации и встречных разноскоростных интеграций (европейской и евразийской).

За время существования еврорегионов северо-восточной части Украины и смежной части Российской Федерации достигнуты определенные результаты. Так, к примеру, внешнеторговый оборот Сумской области с Курской областью в рамках еврорегиона «Ярославна» составил: 2007 год – 21,3 млн. долл.; 2008 год – 22,4млн. долл.; 2009 год – 32,4 млн. долл.; 2010 год – 41 млн. долл.; 2011 год – 46 млн. долл.; 2012 год – 58,6 млн. долл..

Интересна инициатива руководства еврорегиона «Ярославна» по установлению сотрудничества с Ассоциацией Европейских Приграничных Регионов, в том числе с еврорегионами: "Про Европа Виадрина"

*-AEBR – ассоциация европейских приграничных регионов.

(Польша/Германия); "Шпрее-Найсе-Бобер" (Германия/Польша);"Буг" (Польша/Украина/Беларусь); "Шпрее-Найсе" (Германия) [2].

Другие еврорегионы также имеют существенные наработки, а еврорегион «Донбасс» вышел за рамки классической «биполярности» и стал «полиполярным», включив в себя помимо Донецкой и Ростовской областей Луганскую и Воронежскую (рис 1).

Рис.1 Схема трансграничного сотрудничества востока Украины и России.

Таким образом, можно констатировать, что появление прямых связей между внутригосударственными образованиями в приграничных регионах позволяет решать задачи, которые входят в зону их ответственности и являются необходимым условием экономического развития разделенных границей территорий. В законе Украины от 2004г. «О трансграничном сотрудничестве», трансграничное сотрудничество определяется как совместные действия, направленные на установление и углубление экономических, социальных, научно-технических, экологических, культурных и других отношений между территориальными образованиями, их представительскими органами, органами местной исполнительной власти Украины и территориальными образованиями, соответствующими органами власти других государств в пределах компетенции, определенной их национальным законодательством.

Значимым аспектом региональной политики развития на основе трансграничного взаимодействия с учетом тесной сопряженности региональных систем расселения с сохранением социальных и хозяйственных связей является формирование общего для еврорегионов территориального планирования.

К примеру, в наиболее урбанизированных странах наблюдается возникновение так называемых городских коридоров. Они образуются вдоль трасс, объединяющих крупнейшие города страны. Население с периферии тяготеет к этим магистралям. При этом настоятельно необходима государственная поддержка инверсии садовых домов в коттеджи, что население активно делает само.

Таким образом, расти начинают не сами мегаполисы, а населенные пункты, находящийся у трассы.

Так, в еврорегионе «Донбасс» ведется активное продвижение создания трансграничных агломеративных коридоров, связывающих Днепропетровскую, Донецкую и Ростовскую агломерации, так называемый Нижнедонбасский агломеративный коридор. Одновременно с ним будет формироваться Верхнедонбасский агломеративный коридор на базе Харьков-Белгородской, Луганской и Восточно-Донбасской агломерации (рис. 2) [3].

Рис. 2 Агломеративные коридоры еврорегиона «Донбасс»

При интеграции транспортного комплекса Украины в общеевропейскую и мировую систему транспортных сетей, и в условиях развития трансграничного сотрудничества целесообразно эффективно использовать транзитный потенциал, особенно Сумской и Харьковской областей, в связи с прохождением через эти области таких международных транспортных коридоров (МТК) (рис. 3):

- пан-европейский № 9: Хельсинки-Санкт-Петербург-Витебск-Киев (Москва) –Одесса (Кишенев) – Пловдив-Бухарест-Александрополис (с четырьмя ответвлениями):

- железнодорожная часть: ответвление № 9 «Зерновое- Хутор-Михайловский-Нежин» и далее «Нежин-Киев-Козятин-Винница-Жмеринка-Раздельная»;

2)«Европа-Азия» (автомобильная часть): Краковец-Львов-Ровно-Житомир- Киев-Полтава-Харьков-Чугуев-Дебальцево-Довжанский.

Создание МТК не только способствует улучшению транспортного обслуживания, но и играет непосредственное влияние на социально-экономическое развитие полосы прилегающей территории шириной 80-130 км.

Рис.3 Автомобильные МТК в границах Украины

На направлениях МТК ожидается формирование и развитие транспортных узлов (хабов). Одним из основных заданий трансграничного сотрудничества является определение наиболее эффективных маршрутов МТК.

В рамках еврорегиона «Слобожанщина» особо востребованным становится создание в Дергачевском районе Харьковской области нового аэропорта - хаба «Полевая» с мощным транспортно-складским логистическим центром (мультимодальным грузовым терминалом) возле перспективного продолжения международной автодороги М-29.

В г.Чугуеве Харьковской области предполагается создание транспортно-складского логистического центра - в непосредственной близости к аэродрому «Чугуев», железнодорожной станции и международной автодороги М-03 «Киев-Харьков».

Как известно, Украина непосредственно граничит с семью странами мира, а 19 из 25 ее областей являются приграничными. Из этих областей 4 являются морскими приграничными территориями, 2 области имеют сухопутные и морские границы , 13 регионов являются сухопутными приграничными территориями. Это позитивный фактор для развития приграничной внешней торговли регионов, так как они имеют ряд привилегий в области внешнеэкономической деятельности.

Так, в 2008 г. ВТО товаров страны составил 152490 мл. дол США, в том числе ВТО товаров приграничных областей составил 117399,5 млн.дол. США, что составляет 77% от общего ВТО страны (Рис.4.). Это свидетельствует о том, что на центральные регионы Украины выпадает только 23 % от внешнеторгового оборота страны.

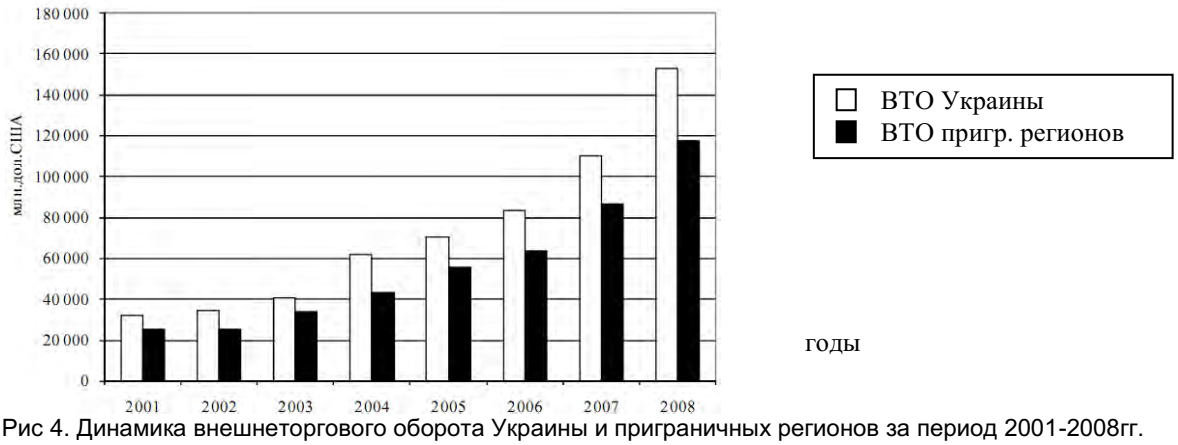


Рис 4. Динамика внешнеторгового оборота Украины и приграничных регионов за период 2001-2008гг.

В составе плана совместной деятельности для каждого Еврорегиона предусматривается проведение новой государственной политики в т.ч. создание новых производственных систем на основе сетевых структур, в т.ч. инновационных кластеров.

Учитывая исторически имеющиеся и сложившиеся экономические связи между предприятиями ряда соседних трансграничных областей и регионов Украины и России (Харьковской, Белгородской, Воронежской, Донецкой, Ростовской) возможно формирование системы кластеров на указанных территориях (рис. 5).

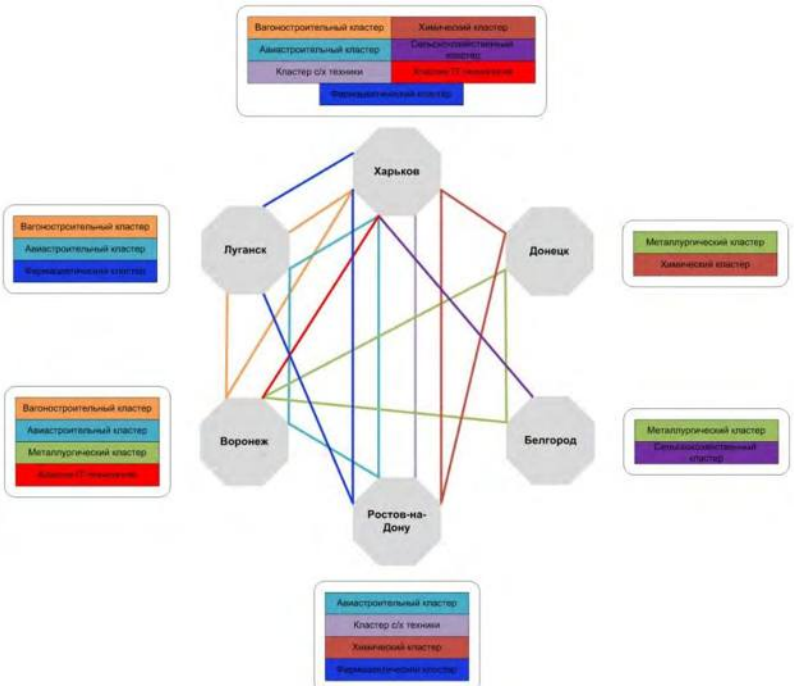
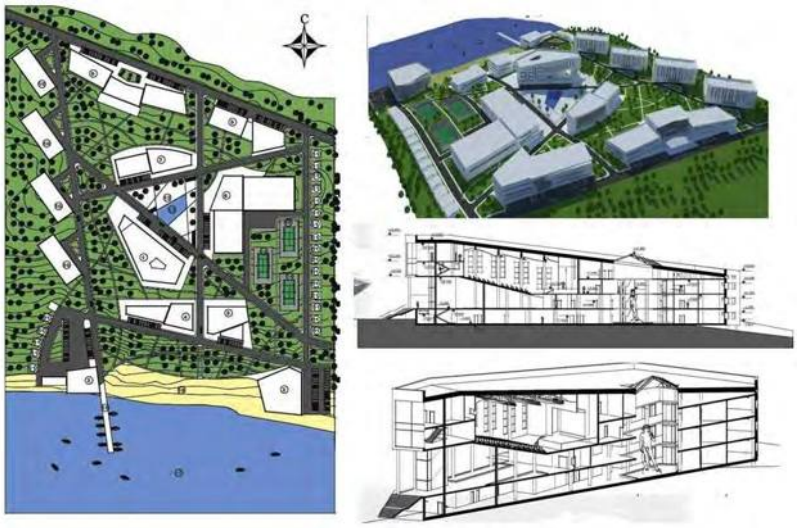


Рис. 5. Формирование системы современных кластеров в зоне интерагломерации.

В рамках кластеризации ТГР может быть создан «Международный межвузовский студенческий научно-инновационный и спортивный центр (ММСНИСЦ)» (рис.6), для проведения совместных научно-исследовательских конференций, семинаров, диспутов, где будет вестись не только разработка и улучшение учебных планов и программ, но и выявляться направления для новейших специализаций, создаваться инновационные проекты на достаточно высоком научном уровне.



(Рис. 6) Международный межвузовский студенческий научно-инновационный и спортивный центр

Таким образом, мы убедились, что еврорегионы, вошедшие в ТГР, уже наработали ряд принципов, которые следует учесть при формировании агломераций, как на территории Российской Федерации, так и на Украине, заставляя переосмыслить роль крупных городов приграничья, одновременно рассматривая их позиционирование на четырех уровнях: международном, национальном, межрегиональном и локальном (агломерационном). Белгород и Ростов-на-Дону уже приступили в 2011 году к формированию агломераций (постановление губернатора Белгородской области от 1 апреля 2011 года № 36, решение Координационного совета по развитию Ростовской агломерации от 4 июня 2012 года о разработке Стратегии развития Ростовской агломерации). Харьков закладывает параметры модели агломерации в «Стратегию социально-экономического развития на период до 2030 года».

Учитывая что принцип еврорегиона «биполярность» нарушен самой жизнью, предлагается перейти к инновационной системы ТГР - интерагломерации, т.е. организовать совместную деятельность двух и более агломераций смежных государств.

Рис.7 Предпосылки создания интерагломерации

Целью создания интерагломерации (рис. 7) является активизация социально-экономического, научно-технического, экологического, культурного развития субъектов трансграничного сотрудничества , что обеспечит:

-содействие экономическому, социальному, культурному развитию приграничных регионов и

активизацию всестороннего сотрудничества с соседними странами на государственном, региональном и местных уровнях;

- реализацию крупномасштабных проектов трансграничного сотрудничества в рамках различных совместных программ;

-повышение уровня жизни населения и ускоренное развитие социальной сферы приграничных и примыкающим к ним регионов;

- активизацию внешнеэкономической деятельности агломераций;

- условия для создания и функционирования совместных предприятий и образование трансграничных экономических кластеров.

На территории предлагаемых интерагломераций имеются факторы, благоприятствующие научно-инновационной деятельности:

- традиции индустриальной и постиндустриальной деятельности в крупнейших городских агломерациях;

- повышенная трансграничная активность , благоприятствующая обмену технологиями и высококвалифицированными трудовыми ресурсами;

- наличие крупных вузов, обладающих существенным научно-инновационным потенциалом и традициями подготовки квалифицированных кадров;

-наличие технополисов, логопарков и т.д.;

- создание интерагломераций в качестве сложноуровневого объекта управления позволит получить ряд социальных и экономических эффектов;

- совместное использование городами, входящими в эти образования демографического, культурно-образовательного и промышленного потенциала;

- упорядочение и оптимизация экономической структуры территории на базе долгосрочной специализации разных секторов производств;

- формирование единого рынка труда и оптимизация размещения инфраструктуры объектов: производственных, учебных, научных, лечебных учреждений и т.д.;

- построение единого коммуникационного каркаса территории.

Интерагломерации являются актуальными именно на данном этапе развития общества, когда реформирование пространственно-территориальных отношений целесообразно осуществлять с учетом исторических, ментальных, существующих и отлаженных взаимосвязей, позволяющих увеличить интегральный потенциал каждого территориального образования и в кратчайшие сроки получить ожидаемый эффект. При этом необходимо учитывать практику международного опыта развития агломераций, адаптировать их нормативно-законодательную базу для поддержания устойчивых связей, а также выявить эффективные механизмы взаимодействия, управления и контроля новой системы взаимоотношений трансграничного сотрудничества - интерагломерации.

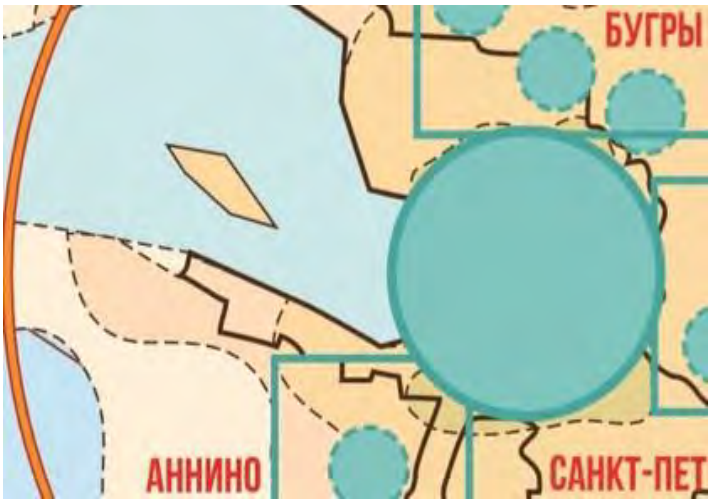
Развитие приграничного сотрудничества между Украиной и Российской Федерацией в контексте общеевропейской интеграции [Электронный ресурс]/ А. Кирюхин//ЕЭИ.-2012. № 4 (17). - Режим доступа: http://www.eabr.org/general//upload/CII%20-%20izdania/4-17-2012/eei_4_2012_Kirukhin.pdf

Еврорегион «Ярославна» [Электронный ресурс] – Режим доступа: http://sorada.gov.ua

Еврорегион «Донбасс» [Электронный ресурс] – Режим доступа: http://euroregion-donbass.ru

Сценарии развития агломерации Петербурга

(Эксперт Северо-Запад)



Разработана Концепция комплексного развития территорий Ленинградской области, прилегающих к границам Санкт-Петербурга. Она создана в целях повышения управляемости агломерационных процессов, уже вовсю происходящих вокруг Северной столицы. Также одна из главных задач этого документа – повышение степени кооперации между двумя субъектами федерации, чего сейчас практически не наблюдается. В основе концепции лежит сценарий «умеренного роста» агломерации (учитывающего бюджетные возможности Ленобласти), при котором численность населения территорий комплексного развития к 2030 году вырастет почти в два раза и составит 1 млн 260 тыс. человек.

Территория комплексного развития (ТКР, или первый пояс агломерации) – это земли Ленобласти, которые оказываются в зоне активного социально-экономического взаимодействия с Санкт-Петербургом. Сейчас в границах первого пояса ТКР проживает около 800 тыс. человек, или 45% всего населения Ленобласти. Основными драйверами экономического роста выступают секторы жилищного, промышленного, логистического, торгового и рекреационного девелопмента. В то же время именно в рамках первого пояса ТКР наблюдается все более возрастающее негативное воздействие на окружающую среду. Еще одна явная проблема – несбалансированность системы расселения и мест приложения труда.

Сейчас на областных землях, прилегающих к городу, строится жилье, общая площадь которого составит 6,6 млн кв. м (ввод в 2013-2015 годах). Соответственно, там дополнительно поселится примерно 116 тыс. человек, а это еще 14,5% нынешней численности населения. Масштабы стихийного жилищного строительства на территории Ленобласти впечатляют. Ежегодный объем вводы жилья уже превышает 1млн кв. м. Из них основная доля приходится на территории вдоль границы с Санкт- Петербургом. Ожидаемый объем ввода жилого фонда в области по итогам 2013 года составляет 1,2 млн кв. м, из них на ТКР придется около 74%, или 0,9 млн. Это соответствует 24% всего объема жилищного строительства в Санкт-Петербургской агломерации. А к 2016 году это соотношение может усилиться в пользу области, и тогда доля ТКР увеличится до 24% общего объема возводимого во всей агломерации жилья.

Прогноз объема жилищного строительства на территории Санкт-Петербурга и ТКР					
Санкт-Петербург	Прогноз объема жилищного строительства по годам, тыс. кв. м				
Ленинградская область	2013	2014	2015	2016	Всего за период
в том числе ТКР, %	2850	2950	3050	2900	11750
в том числе ТКР, тыс. кв. м	1204	1385	1650	1847	6086
ИТОГО по Санкт-Петербургу и ТКР Ленобласти	74	76	78	80	
в том числе ТКР, %	891	1053	1287	1478	4708
Бытовая техника, электроника	3741	4003	4337	4378	16458
	24	25	30	34	

Метрополия будущего

Сегодня в агломерации уже сложились базовые полюсы роста, прежде всего – Гатчинское и Всеволожское городские поселения. При этом основные усилия по развитию в рамках концепции ее разработчики рекомендуют сосредоточить именно на Гатчине. Ключевыми ресурсами этого южного пригорода, способными стать базой для ускоренного экономического роста, являются прежде всего объекты культурно- исторического наследия (в частности, Гатчин- ский и Приоратский дворцы и парки, Красные казармы), а также существующая и создаваемая инновационная инфраструктура (Петербургский институт ядерной физики, проектируемый технопарк Северо-Западного центра трансфера технологий «Роснано», вузы и т.п.).

100 тыс. рабочих мест дадут бюджету Ленобласти не менее 5 млрд рублей в год по НДФЛ;

Более 75% жителей агломерации заняты в постиндустриальной сфере, и привлечения только промышленных предприятий недостаточно;

Нужны подготовленные инвестиционно привлекательные площадки под эту функцию.

Оценивая Всеволожск, эксперты называют его ключевым ресурсом численность и темпы роста местного населения, а также накопленный промышленный потенциал территории, который сформирован в результате активного инвестиционного роста на прошлом этапе развития. Все будущие базовые полюсы роста можно условно разделить на три группы: северная (Сертолово, Бугры и Мурино), восточная (Всеволожск и Кудрово) и южная (Гатчина и Аннино). По прогнозу ЦСР «Северо-Запад», именно эти группы станут основными центрами притяжения инвестиций, генерации новой деятельности, опережающего роста качества жизни и площадками для внедрения новой модели управления. В долгосрочной перспективе до 2030 года Санкт-Петербургская агломерация может быть преобразована в метрополию (суперрегион) с численностью постоянного населения 7-8 млн человек (в том числе в Санкт-Петербурге – до 6 млн, на территории комплексного развития – до 1,5-2 млн человек).

Естественно, такая метрополия будет обладать принципиально иной инвестиционной привлекательностью и потребительским потенциалом. Она сможет конкурировать за инвестиционный ресурс с крупнейшими городскими экономиками мира и войдет в Топ-30 крупнейших городов мира и Топ- 40 крупнейших городских агломераций по численности населения, а также в Топ-40 городов по размеру. Ожидаемый ВРП – более 200 млрд долларов. Опыт крупных мировых городских агломераций доказывает, что создание новых рабочих мест в пригородных зонах – это возможное направление экономического развития. Как правило, это сложные в организационном и финансовом плане проекты, связанные с привлечением на территорию высокотехнологичных производств, с переносом промышленных предприятий из центра города (ядра агломерации), с тем чтобы использовать освободившиеся зоны под дорогостоящие виды недвижимости, что также сопряжено с необходимостью выделять новые участки и создавать новые промышленные зоны, развивать сервисную инфраструктуру, включая логистику, инфраструктуру для отдыха и развлечений (тематические парки, спортивные комплексы и др.), а также для туризма. В совокупности в 2030 году можно ожидать создания почти 40 тыс. новых рабочих мест – при условии развития всех указанных секторов экономики.

Ядра роста

Проект концепции развития ТРК выделяет восемь приоритетных инвестиционных площадок: «Муринская», «Аэрополис Пулково», «Заневская», «Волхонская», «Троицкая гора», «Бугры – Парнас», «Бронка – Пеники» и «Гатчинская». Концепция предусматривает их развитие по направлениям жилищного строительства, промышленного использования, логистическую, торговую и туристическую функции. Инвестиционные площадки в границах ТКР выделяются в качестве зон концентрации инвестиционной активности в постиндустриальном секторе.

Комплексное развитие инвестиционных площадок преследует базовую цель – организовать на территории Ленинградской области современные рабочие места. Это создаст предпосылки для снижения на ТКР дисбаланса между жилищным строительством и занятостью, для увеличения налогооблагаемой базы областного бюджета. Выбранные инвестиционные площадки максимально приближены к границе Санкт-Петербурга и Ленинградской области и ориентированы на зоны совместных интересов обоих субъектов федерации. Площадки характеризуются особо выгодным местоположением, наличием интенсивных инвестиционных процессов на самих площадках либо в непосредственной близости от них.

	Площадки	Базовые функции
Гипермаркет	5 000 - 16 000	160-250
1	Мурино	Торгово-развлекательная, деловая
2	Бугры	Торгово-логистическая
3	Кудрово	Торгово-развлекательная
4	Аэрополис	Деловая
5	Пеники	Логистическая
6	Волхонка	Рекреационно-развлекательная
7	Троицкая гора	Научно-образовательная
8	Гатчина	Инновационно-туристическая

Общая схема размещения первоочередных инвестиционных площадок

Цена вопроса

Оценка стоимости и сроков реализации концепции осуществляется по направлениям, которые напрямую связаны с ожидаемыми результатами ее реализации: создание оптимального инвестиционного климата для проектов в сфере постиндустриальной занятости; создание комфортной жилой среды на территории интенсивно развивающихся зон многоквартирного жилищного строительства; создание комфортной и безопасной транспортной системы; создание эффективной системы дошкольного и общего среднего образования на территории интенсивно развивающихся зон многоквартирного жилищного строительства; создание эффективной, качественной и безопасной системы инженерного обеспечения (как жилых зон, так и прилегающих к ним зон реализации проектов в сфере постиндустриальной занятости).

Однако на все это требуются средства, которых у бюджета нет. И тут есть две проблемы. Во-первых, налицо дефицит бюджетных средств (субъекта РФ или муниципальных образований), необходимых для выполнения государственных или муниципальных обязательств по созданию или улучшению территорий комплексного развития (в части инженерной, транспортной, социальной инфраструктуры и т.п.). А во-вторых, есть явная проблема с поиском источников генерации новых видов бюджетных доходов. Сейчас ежегодный дефицит бюджетных средств на покрытие всех нужд, связанных с развитием этих территорий, оценивается в 13 млрд рублей. Кроме того, мероприятия по созданию оптимального инвестиционного климата требуют инвестиций в объеме 115 млрд рублей до 2020 года, 192 млрд – к 2025-му, 352 млрд – к 2035 году (в ценах 2013-го).

Ставки аренды по типам якорных арендаторов			
Название сектора	Потенциальный объем созданных рабочих мест, единиц		
	2015	2020	2030
Life-science (естественные науки)	100	10000	15000
Туризм и рекреация (включая сегмент HoReCa)	1000	5000	7000
Отдых и развлечения	1500	2000	4000
Логистика	7540	8800	11400
Конгрессная деятельность	500	1000	2000

Для этого в 2014-2035 годах необходимо привлечь внебюджетные средства и средства регионального бюджета. Необходимо обеспечить создание налоговых преференций инвесторам, а также софинансирование строительства и реконструкции инфраструктурных объектов. Для

создания комфортной и безопасной транспортной системы необходимо профинансировать целый ряд мероприятий.

Во-первых, строительство безопасной и комфортной автодорожной инфраструктуры (региональный, муниципальный и федеральный бюджеты, концессии), что потребует инвестиций в объеме 38,3 млрд рублей (2014-2025 годы). Во-вторых, необходима безопасная и комфортная инфраструктура скоростного общественного транспорта. Предполагается, что она будет создаваться за счет инвестиционной программы ОАО «РЖД» и федерального бюджета. Объем инвестиций – 34,3 млрд рублей (до 2020 года). В-третьих, обеспечение комфортных условий для пассажирских мультимодальных пересадок (в том числе с личного автомобильного транспорта на общественный) потребует 7,5 млрд рублей (до 2020 года) из федерального и регионального бюджетов, а также средств из инвестиционной программы ОАО «РЖД» (при общем сроке 2014-2035 годы). В-четвертых, обеспечение вывода транзитного грузового железнодорожного сообщения из зоны ТКР близ административных границ с Санкт-Петербургом предполагает выделение средств из федерального бюджета и инвестиционной программы ОАО «РЖД» в объеме 120 млрд рублей (2014- 2035 годы). В-пятых, создание современной логистической инфраструктуры в зонах умеренного транспортного трафика за счет регионального бюджета потребует 13,4 млрд рублей (2014-2020 годы).

Развитие инфраструктуры дошкольного и общего среднего образования на территории жилых зон требует в рамках полномочий регионального бюджета создания налоговых преференций инвесторам, а также софинансирования строительства и реконструкции инфраструктурных объектов. Кроме того, понадобятся средства местных бюджетов и внебюджетных источников (девелоперов, осуществляющих комплексную застройку жилых зон, управляющих компаний, заинтересованных в эксплуатации объектов образования). В 2014-2035 годах на это необходимо направить 32,3 млрд рублей. Создание системы инженерного обеспечения также потребует многомиллиардных инвестиций.

Так, содействие развитию энергетических систем за счет привлечения внебюджетных источников (ОАО «ФСК ЕЭС», ОАО «Ленэнерго», сторонних инвесторов) оценивается в 8,2 млрд рублей (2014-2020 годы). На инфраструктуру водоснабжения и водо- отведения нужно 15 млрд рублей (2014- 2020 годы) из регионального бюджета, местных бюджетов, внебюджетных источников (инвестиционные составляющие тарифа, плата за подключение объектов к сетям), а также бюджета Санкт-Петербурга. Еще 12 млрд рублей – на формирование эффективной и экологически безопасной системы обращения с твердыми бытовыми отходами (2014-2025 годы).

На решение инфраструктурных проблем ТКР необходимо привлечь к 2020 году

	Запланированные объекты, млрд рублей	Для полного покрытия дефицита, млрд рублей
Детские сады	17,4	32,2
Школы	23,1	23,1
Транспорт	43 млрд рублей – стоимость строительства заявленных объемов транспортной инфраструктуры	
Электросети	11,7	4,6
Водоснабжение	3,3 млрд рублей – стоимость строительства и реконструкции очистных сооружений в наиболее проблемных и.п.	
Теплоснабжение	Реализуемая программа теплоснабжения обеспечивает решение	

Текущие бюджетные возможности не позволяют выполнять задачи в полном объеме

	Запланированные объекты, млрд рублей	Для полного покрытия дефицита, млрд рублей
Детские сады	0,5-0,7 млрд рублей в год (АИП)	Не менее 2 млрд рублей – ежегодный дефицит
Школы	0,6 млрд рублей в год (АИП)	Не менее 6 млрд рублей в год
Дороги	6 млрд рублей в год (ДФ)	5-7 млрд рублей – ежегодный дефицит
Водоснабжение	Возможно, потребуется новый водовод	52 млрд рублей

Необходимо +13 млрд руб. в год дополнительно

Негативные факторы: Рост долга Ленинградской области
Потрясения в мировой экономике и секвестирование бюджета

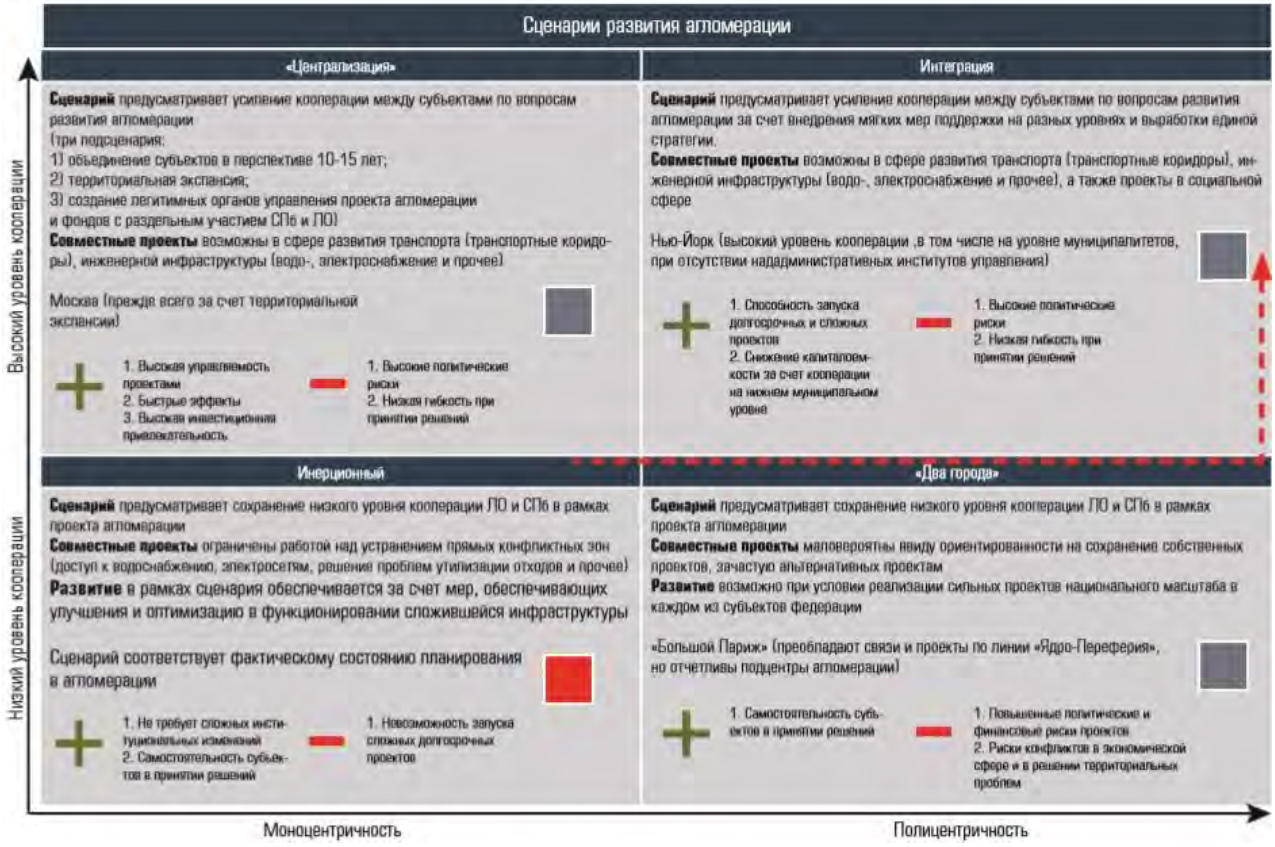
От конфликта к компромиссу

Авторы концепции заявляют, что при ее разработке учитывались положения Стратегии социально-экономического развития Санкт-Петербурга до 2030 года. В том числе для согласования поло- жений двух документов (концепции ТКР и стратегии Санкт-Петербурга) были проведены специальные мероприятия. Однако проблемы с совместным претворением концепции в жизнь обеими субъектами очевидны. К подобным проблемам, мешающим реализации концепции, специалисты ЦСР «Северо-Запад» относят правовые, экологические и миграционные.

Например, в качестве правовых ограничений выделяются отсутствие возможности перераспределять налоговые поступления между субъектами (так как данный вопрос не отражен в законодательстве) и самостоятельность муниципалитетов при согласовании генеральных планов. Эти факторы затрудняют централизованное управление Санкт-Петербургом и ТКР Ленобласти как единым объектом. Отсутствие жесткой системы управления подтверждается тем, что в настоящее время нет единых принципов и механизмов управления территориями комплексного развития в целом, а также решения вопросов реализации отдельных внутренних и внешних проектов территорий комплексного развития. Другими словами, когда есть общие для двух субъектов проблемы, связанные с развитием сопредельных территорий, не хватает инструментов для их совместного решения.

В целом эту ситуацию можно охарактеризовать как кризис институционализации – такое положение дел, при котором ранее созданные институты управления и в целом институциональная среда ограничивают или делают невозможным эффективное решение существующих на данный момент проблем. Оптимальным же сценарием формирования модели управления территориями комплексного развития Ленобласти и Санкт-Петербурга может стать движение от моноцентричной системы, управляемой локальными решениями, не связанными в единую концепцию, к полицентричной, имеющей жесткое (централизованное) управление, подчиненное интересам обоих регионов и соответствующих муниципальных образований обоих уровней.

Для сравнения: в аналогичных ситуациях действия разных агломераций мира существенно различались друг от друга. Например, ключевым действием правительства Москвы для решения инфраструктурных проблем территорий комплексного развития стала инициация на федеральном уровне решения включить части территорий Московской области в границы Москвы. Повышение жесткости управления территориями также наблюдается в развитии агломерации Монреаля, где решения совета по агломерации, несмотря на добровольный характер включения его членов, могут иметь законодательный характер, в том числе в части правил налогообложения. В проекте «Большой Париж», цель которого – также решение проблем развития агломерации, основным трендом является развитие полицентричной модели, опирающейся на централизованный характер принятия решений. Централизацию обеспечивает работа единых совещательных органов, а полицентризм – характер реализуемых мероприятий и программ. Наиболее яркими из них являются проекты развития инновационных кластеров агломерации и развития университета Paris-Saclay, которые уже формируют подцентры Парижской агломерации, сопоставимые по значимости, влиянию и масштабу с ее ядром.



Дмитрий Ялов, *вице-губернатор Ленинградской области, председатель Комитета экономического развития и инвестиционной деятельности ЛО:*

Формирование агломераций на базе крупных городов представляется ресурсом для долгосрочного развития экономики как Санкт-Петербурга, так и Ленинградской области. Концентрация потребительского спроса, интеграция рынка труда, возможности рынка земли и инфраструктуры создают дополнительные конкурентные преимущества для тех территорий, которые смогли организовать эффективное развитие агломерационных связей. В границах первого пояса территории комплексного развития развивается единый рынок труда, услуг и недвижимости. Это определяет наиболее высокую интенсивность инвестиционных процессов в рамках данной группы территорий на границах Ленинградской области и Санкт-Петербурга. Основными драйверами экономического роста выступают секторы жилищного, промышленного, логистического, торгового и рекреационного девелопмента. Объективно инвесторы прекрасно понимают, что наиболее привлекательными территориями сейчас являются именно земли на границе Санкт-Петербурга и Ленинградской области, и делают на них ставку. При этом разработанная концепция

является инструментом устранения дисбаланса в развитии этих территорий. Разработанная концепция позволяет выстроить приоритеты при создании агломерации, описывает вопросы развития, общие для двух субъектов. В первую очередь это вопросы развития транспортной и социальной инфраструктуры. В российской и мировой экономике сейчас наблюдается определенный спад. Однако Ленинградская область среди регионов России имеет достаточно высокие показатели инвестиционной привлекательности, а в последний год – и выше, чем в Санкт-Петербурге. В условиях ограниченности в черте города территорий, пригодных для девелопмента, территории комплексного развития становятся основными площадками для строительства. В концепции зафиксировано, что дополнительным драйвером для развития ТКР являются планы города по выносу предприятий промышленности и транспортно-логистического комплекса за его пределы. Очевидно, что земли, занимаемые сейчас этими предприятиями, обладают более высоким потенциалом для других форматов недвижимости, в первую очередь жилой и общественно-деловой. Проект развития Петербургской агломерации может стать мегапроектом российского масштаба с привлечением целевого государственного и частного финансирования. Такие предпосылки уже частично реализуются. Например, координационный совет по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленобласти, включающий представителей Минтранса РФ, обеспечивает разработку программы развития транспортной инфраструктуры двух субъектов. Очевидно, что мероприятия этой программы будут финансироваться за счет федерального бюджета, ОАО «РЖД» и других крупных контрагентов федерального уровня. Не менее важной представляется реализация проекта «Императорское кольцо», идею которого поддерживает президент РФ Владимир Путин. Суть его состоит в реализации комплекса мероприятий, направленных на выведение России на новый качественный уровень развития науки, технологий и городской среды на базе перспективной территории социально-экономического развития южной части агломерации. Ядром «Императорского кольца» является проект развития Петербургского института ядерной физики, и в первую очередь – Международного центра нейтронных исследований на базе института. Очевидно, что все заявленные в концепции мероприятия невозможно реализовать за счет ресурсов областного бюджета. Поэтому работа по привлечению средств федерального бюджета и внебюджетных источников – один из приоритетов деятельности правительства Ленинградской области. Пока концепция исходит из ограниченных финансовых ресурсов и тех реалий, в которых сегодня находятся региональные и федеральный бюджеты. Следует учитывать также, что сегодня документ находится в стадии проработки – концепция еще будет вынесена на общественное обсуждение.

Дмитрий Санатов, *руководитель проектного направления Фонда «ЦСР «Северо-Запад»»:*

Для начала оговорюсь, что Концепция комплексного развития территорий Ленинградской области, прилегающих к границам Санкт-Петербурга, еще не утверждена и находится в стадии активной проработки. Текст, который представлен на нашем сайте, является черновым, и в ближайшие две недели появится принципиально новая версия. Само же значение разработки концепции трудно переоценить. Территории комплексного развития (ТКР), которые являются центральным объектом этой концепции, накопили множество проблем. Если их не решать, и город, и Ленобласть лишатся существенного ресурса для развития. Для решения всех инфраструктурных проблем ТКР необходимо потратить около 630 млрд рублей. Это нереальная цифра, даже если бы мы не были обеспокоены кризисом. Поэтому концепция предлагает сосредоточиться на приоритетах. В том числе в пространственном плане предлагается концентрировать усилия на трех основных центрах: Гатчине, Всеволожске и Мурино (с прилегающими Новым Девяткино, Буграми и т.п.). В целом Петербургская агломерация может претендовать на статус нового мегапроекта РФ. Но чтобы двинуться в этом направлении, необходимо преодолеть несколько важных ограничений. Во-первых, это отсутствие согласованной позиции города и области. Уже создан координационный совет по вопросам развития агломерации, и он регулярно собирается. Но этого шага недостаточно. Должна быть плотная совместная работа по каждому вопросу. Второе ограничение – это высокая конкуренция среди регионов. Известно, что Самарская область и ряд других регионов уже выступали с инициативами по созданию специальных ФЦП по их региональным агломерациям. Как только Петербург и Ленобласть заявят такой проект, за ними потянутся остальные. И бюджет придется делить на всех, если он вообще будет. Но очевидно: если город может предложить необычные и новые для России проекты, то он сможет найти государственные и частные инвестиции.

Влияние административно-территориального деления на развитие Санкт-Петербургской агломерации

Астахов В.Д., Санкт-Петербургский государственный университет, г. Санкт-Петербург

Внутри агломерации различные процессы пронизывают все ее части, но часто имеют четкую территориальную привязку. Это заметно на примере Санкт-Петербургской агломерации, части которой лежат на территории различных субъектов РФ, города федерального значения Санкт-Петербурга и Ленинградской области. Из этого вытекают серьезные различия процессов в том и другом субъекте, несмотря на то, что их части лежат в пределах одной агломерации с прочными связями внутри себя. Данные различия рассматриваются на примере сферы жилищного строительства Санкт-Петербурга и Всеволожского района Ленинградской области.

Географически городская агломерация – это пространство реальных и потенциальных взаимодействий, в который вписывается недельный жизненный цикл большинства жителей крупного города (население более 250 тыс. жителей) и его спутниковой зоны [6, 7]. Санкт-Петербургская агломерация – моноцентрическая с населением более 5 млн. человек.

Города-спутники и пригородные территории в агломерации способствуют регулированию роста и развития центрального города, являются источниками ресурсов. Уровень развития пригородных зон и их зависимость от города-центра, определяется положением в системе агломерации. Важно положение относительно транспортных коммуникаций, центра агломерации, мест приложения труда. Крайне существенно также административно-территориальное деление (АТД) и различия, искажения и изменения, им обусловленные.

В понятие уровня развития входит степень развитости строительной сферы. Данная сфера является одной из ключевых областей социально-экономического развития поселений в агломерациях. Город не обладает более значительными активами, чем недвижимость. Город, в определенном смысле, и есть недвижимость. Недвижимость важна и тем, что она обеспечивает городу налоги. Налог на имущество является основным каналом поступления доходов в городской бюджет в рамках сферы недвижимости. Сфера строительства, включая жилищное, зависит от огромного числа факторов.

Рассматриваемый Всеволожский район Ленинградской области обладает рядом особенностей, оказывающих сильное влияние на его социально-экономическое развитие и развитие строительной сферы в нем.

Район занимает среди всех 18 районов Ленинградской области первое место по вводу в действие общей площади жилых домов. За ним следуют также граничащие с Санкт-Петербургом районы. Согласно прогнозам, Всеволожский район будет первым по этому показателю как минимум до 2015 г. [2, 15]. Ввод в действие зданий – существенная тенденция, позволяющая отчасти судить об уровне социально-экономического развития района.

Ленинградская область является привлекательной территорией для инвесторов и на ее инвестиционном фоне четко выделяется Всеволожский район. Большая часть наиболее капиталоемких инвестпроектов Ленинградской области находится именно в нем [9].

Как у города в агломерации, у Всеволожска есть главная территориальная особенность, влияющая на социально-экономическое развитие – выгодное экономико-географическое положение, обеспечиваемое самой протяженной границей с Санкт-Петербургом (с севера, северо-востока и востока), удачным транспортным положением относительно города.

В инфраструктуре Всеволожского района есть и проблемы. Например, бывший аэропорт Санкт-Петербурга «Ржевка» делит район на две части, из-за чего транспортное сообщение в районе нарушено. Также количества и качества существующих транспортных путей недостаточно для удовлетворения потребностей жителей.

Факторы удачного экономико-географического положения района влияют на его строительную сферу. Увеличиваются объемы строительства, предложения жилплощади, количество жилья элитного класса и другое. Повышается спрос на квартиры, дома и земельные участки, повышается предложение и цены. Для сравнения можно сказать о Кировском районе, граничащем небольшой частью с востоком Санкт-Петербурга. Спрос на жилье в нем в разы меньше, чем во Всеволожском районе, хотя он близко расположен и благоприятен с точки зрения экологической ситуации. Но в этот район не ведет железная дорога, и в нем отсутствуют достойные места приложения труда.

Один из главных показателей уровня социально-экономического развития поселения – развитие коммунальной инфраструктуры и социальной сферы. Здесь, во Всеволожском районе, наблюдаются определенные «провалы». Например, по показателю распространенности канализации Всеволожский район находится на 13 месте по области [2]. И это несмотря на то, что район, очевидно, развит. Он находится на первом месте по вводу жилья в области. В районе находится ряд крупных предприятий: заводы Ford, Nokian Tyres, Merloni TermoSanitari S.p.A., ООО «Аристон Термо Русь» и многие другие, а также 2700 предприятий малого бизнеса [8].

Причиной плачевного состояния коммунальной инфраструктуры является неудовлетворительное состояние ее объектов, высокий уровень износа и старение технологического оборудования,

отсутствие финансовых возможностей у муниципальных образований для решения проблем.

Несмотря на имеющиеся трудности, особенно наблюдается устойчивый и растущий рост спроса на землю, квартиры и коттеджи в приграничных с Санкт-Петербургом районах Ленобласти. Спрос идет как на квартиры в многоэтажных домах, так и на коттеджи в поселках. Покупают их люди с различным достатком и социальным уровнем из-за значительного различия цен. Многоэтажное строительство активно развивается в тех местах, где оно

необходимо, то есть фактически в спальном районе города, вышедшим за его границы. Это основные наиболее близкие к городу населенные пункты района (Всеволожск, Колтуши, Сертолово и др.) и прилегающие к границе Санкт-Петербурга. Будущее и настоящее всех остальных районов за малоэтажным, коттеджным строительством [12, 13].

Строящиеся коттеджные поселки отсутствуют только в четырех поселениях района из 20. Факторы близости к городу и транспортной доступности играют здесь ведущую роль. Строительство многоэтажных жилых комплексов ведется в 10 ближайших к городу поселениях. Максимальные показатели наблюдаются у Всеволожска и окружающих его поселений.

У близости к Санкт-Петербургу есть особенность, серьезно усиливающая заинтересованность населения (особенно того, которое готово продать квартиру в городе и переехать в область на постоянное жительство) в том или ином районе – престижность адреса. Застройщики Всеволожского района понимают, что размещение коттеджных поселков высокой ценовой категории будет окуплено. Во Всеволожском районе самое высокое предложение коттеджей по агломерации вообще и второе место по предложению наиболее дорогих коттеджей (после Курортного района Санкт-Петербурга) [12, 13, 14].

Все различия экономического и юридического толка между субъектами (Санкт-Петербург и Ленобласть) сводятся к неодинаковости в налоговой системе, организации муниципального самоуправления, ценах и разнице в развитии территориального планирования в обоих субъектах Российской Федерации. Данные различия могут варьироваться от относительно малозаметных до приводящих к разительным контрастам.

Земельный налог в Санкт-Петербурге заметно ниже, чем в области, но при этом в городе имеют место повышающие коэффициенты и, в целом, более высокая стоимость земли. В Ленинградской области ставки либо равны максимально позволенным, либо близки к ним. Ставка налога на имущество организаций (региональный налог) в городе и области равна 2,2 %. Ставки НДФЛ примерно одинаковы в городе и области, но в городе имеют место коэффициенты удорожания, отражающие местоположение, типы строений, этажность и инфляцию [10, 11].

Цены на жилье и землю в прилегающих к городу Всеволожского района каждым годом все меньше отличаются от петербургских. Цены на коттеджи, как и их предложение, во Всеволожском районе выше, чем где-либо в области. Более высокие цены только в Курортном районе Санкт-Петербурга [13].

Городские цены совершают экспансию в приграничные части Всеволожского района, то есть выходят за административные границы города, несмотря на наличие границы между субъектами Российской Федерации.

Можно сказать, что наблюдается относительное единство между Петербургом и Ленобластью в ряде налогов, а также в ценах на определенной территории (прилегающие к городу части Всеволожского района). Это единство спорно и, особенно в плане цен, захватывает часть территории агломерации, создавая внутреннюю дифференциацию.

Вопросы, касающиеся муниципального самоуправления, сильно разнятся. В области органы муниципального управления обладают высокой степенью свободы принятия решений в отличие от города, где имеет место высокий уровень централизации принятия решений на уровне органов государственной власти города федерального значения Санкт-Петербурга [3, 4, 5]. Если бы подобная практика централизации власти в городе распространилась бы как-либо на область, то это было бы скорее контрпродуктивно. Это относится и к сфере жилищного строительства, так как процессы согла-сования проходят в таких условиях труднее.

Сильные контрасты, влияющие на структуру строительства, наблюдаются в территориальном планировании, разработке схем территориального планирования (СТП), генпланов и правил землепользования и застройки (ПЗЗ). Этот процесс развит в городе и отстает в области. Только малая часть районов Ленобласти обладает документами территориального планирования из-за недостатка у местных властей средств на их разработку. Наличие СТП и ПЗЗ упрощает работу с застройщиками, снижает риски, позволяет муниципалитетам более эффективно осуществлять политику обустройства территории, дает понимание того, что и на каких территориях можно строить, каковы регламенты категорий земель. Наличие ПЗЗ не допускает хаоса в строительстве. В основном, только районы, прилегающие к Санкт-Петербургу, активно разрабатывают подобные документы или уже обладают ими [1, 2].

Между Санкт-Петербургом и Ленобластью существуют конфликты интересов. В частности, перегруженный мегаполис желает видеть свою пригородную зону как экологически благоприятную рекреационную зону. Желание районов области состоит в получении выгоды от застройки многоэтажными и коттеджным комплексами территорий, близлежащих к границе с городом.

Таким образом, вопросы муниципального самоуправления и территориального планирования действительно создают серьезные различия внутри агломерации. Если отсутствие неоправданной централизации власти в Ленобласти работает на улучшение строительной сферы, то недостаточное развитие территориального планирования наоборот усугубляет ее состояние.

Многие проблемы и конфликты могли бы быть, возможно, решены включением Всеволожского района или его части в черту Санкт-Петербурга. Присоединение может решить проблему нехватки финансирования развития различной инфраструктуры и разработки документов территориального планирования. Можно было бы надеяться на более скорое принятие ПЗЗ района и его гармоничную застройку. Отрицательными последствиями могут быть повышение цен на жилье и землю, усложнение процедур, связанных со строительством, потеря местными властями многих свобод в пользу органов госвласти Санкт-Петербурга.

В качестве вывода можно говорить, что АТД привносит серьезные различия в структуру функционирования агломерации. Это видно на примере одной из важнейших сфер развития поселения – жилищного строительства. Условия в строительной сфере Санкт-Петербурга и Всеволожского района в ряде аспектов могут быть похожи или значительно отличаться.

На функционирующую как единое целое и саморегулирующуюся Санкт-Петербургскую агломерацию накладываются институциональные и административные различия, во многом сводящиеся к неодинаковым взаимоотношениям между администрациями и бизнесом в городе и области. С одной стороны, граница города и области, в целом, номинальная, и, не будь института прописки, в понимании жителя агломерации, возможно, стиралась бы. С другой, при ее пересечении заканчивается один тип осуществления процессов строительства и начинается другой. Ряд проблем, конфликтов и различий мог бы быть преодолен только сугубо теоретическим присоединением всего или части Всеволожского района к Санкт-Петербургу.

Литература

1. Земельный кодекс Российской Федерации.
2. О концепции государственной жилищной политики Ленинградской области до 2015 года: Постановление правительства Ленинградской области от 4 марта 2010 г. № 46.
3. Об организации местного самоуправления в Санкт-Петербурге: Закон Санкт Петербурга от 23 сентября 2009 года № 420-79.
4. Устав муниципального образования «Всеволожский муниципальный район».
5. Устав муниципального образования «Город Всеволожск» Всеволожского муниципального района Ленинградской области.
6. Лаппо, Г.М. География городов / Г.М. Лаппо. – М.: Гуманит. изд. центр ВЛАДОС, 1997. – 480 с.
7. Полян, П.М. Вековая эволюция городских агломераций и угроза деградации опор-ного каркаса расселения в России / П.М. Полян // Проблемы урбанизации на рубеже веков. - Смоленск: Ойкумена, 2002. - С. 63-71.
8. Интернет-портал Всеволожского муниципального района / www.vsevreg.ru.
9. Интернет-портал Ленинградской области / www.lenobl.ru.
10. Правовой Интернет-портал КонсультантПлюс / www.consultant.ru.
11. Правовой Интернет-портал Кадис / www.kadis.ru.
12. Бюллетень недвижимости / www.bn.ru.
13. Портал недвижимости Санкт-Петербурга, Москвы, их областей, Краснодарского края / www.restate.ru.
14. Портал коттеджных поселков Москвы и Санкт-Петербурга / www.vseposelki.ru.

Вопросы формирования Самаро-Тольятинской агломерации. Планировочный каркас над городской инфраструктурой. Дороги. Кластеры. Ландшафты

А. Смирнов, И. Яковлев

1. Вступление.

Текущий момент в российском градостроительстве.

Агломерации в СССР и в Поволжье.

Агломерационные явления, признавались они или нет, неизбежно проявились в городах СССР на соответствующих этапах городского развития.

Поволжье именно тот регион, в котором наиболее ярко, чем в других местах СССР проявился феномен агломераций. Парадокс в том, что явление, свойственное «загнивающему капитализму» обнаружилась в местах сосредоточения социалистических строек. Именно Поволжье в 1970-х годах занимало первое место в РСФСР по подсчету удельного веса городского населения, проживающего в агломерациях, из 23 крупных агломераций здесь было 5, «причем в агломерациях СССР проживало 40% городского населения, а в Поволжье – более половины».

Наличие агломераций - это важнейший, но не единственный показатель градостроительного состояния территории, на основании которого можно оценивать состояние и делать прогнозы дальнейшего развития. Подобных срезов несколько.

Интересный опыт определения степени урбанизированности региона провели в 1993 г. самарские ученые кафедры «Градостроительство» под руководством Е.А. Ахмедовой. Была определена так называемая «урбоэкономическая» ценность территорий в европейских странах, включая Европейскую часть России, и оценена их инвестициионная привлекательность. В работе рассматривались 11 показателей урбанистического развития. «Оценка территории Самарской области составила 0,38. Для стран, попадающих в так называемые большой и малый «золотые треугольники» (Лондон-Париж-Милан, Бермингем–Дортмунд-Милан), 4,5-7,8 баллов для Московской области - 0,45, Нижегородской области – 0,33». Так что, предварительно можно оценить степень градостроительного развития района Самарской Луки как достаточно урбанизированного по мировому соотношению, и, в то же время, типичного, не обладающего особыми («столичными» и крупно-портовыми, например) функциями.

2. Агломерация на Самарской Луке типичная и уникальная.

Волжская излучина (площадью около 1,5 тыс. км$^{2)}$ в среднем течении Волги является активным узлом как в ландшафтно-гидрографической, так и в исторически сложившейся расселенческой системе территории. С возрастанием роли Самары на прилегающей территории город получил статус губернского – «в 1850 году Самарская губерния стала самостоятельным административным центром».

К началу XX в. вокруг Жигулевской излучины сложился устойчивый треугольник городов, выполняющих как транзитные функции, так и функции по разнохарактерному всестороннему обслуживанию окружающих территорий. Во второй половине XX в. однозначно можно говорить, что Куйбышев начал формировать агломерацию. В центральной западной зоне Самарской Луки, вокруг г. Куйбышева развился целый сгусток городских поселений.

Самые развитые для нашей страны Московская и Санкт-Петербургская агломерации не корректно брать как пример для выработки характеристик типичной российской агломерации, а Самарская область как полигон нового агломерационного менталитета в градостроительном управлении вполне подходит. Она не столичная, не портовая, не узко сырьевая (далее обобщенно – «нестоличная»), обладает обычными природными условиями. Самарская область достаточно небольшая (компактная, «удобная» для исследования). По величине территории область занимает 53 место среди субъектов Российской Федерации, 0,31% территории страны (53,6 тыс. км^2). Если определить долю областного населения в населении страны, мы наберем 2,25%.

В то же время для Самарской области характерны все данные, наличие которых вкладывается в понятие высокой агломерированности территории субъекта РФ. Решающее значение имеют следующие факторы: 1) – высокая плотность населения (освоенность территорий); 2) – наличие сильного развивающегося градостроительного ядра (агломерационный потенциал); 3) – притягательность (в том числе перспективная) для инвесторов и мигрантов. По всем факторам Самарская область имеет высокие показатели.

3. История нашей агломерации в советской райпланировке.

Тольяттинско-Жигулевский планировочный район.

Известно, что начиная с 1970 х годов именно Поволжье занимало первое место в РСФСР по подсчету удельного веса городского населения, проживающего в агломерациях, из 23 крупных агломераций здесь было 5, «причем в агломерациях СССР проживало 40% городского населения, а в Поволжье – более половины».

«В этот период для Среднего Поволжья была выполнена пионерная во многих отношениях работа – Проект районной планировки Тольятти-Жигулевского промышленного района (ЦНИИП градостроительства, 1968, авторы: В.В. Владимиров, Н.И. Наймарк, А.П. Вергунов, М.Я. Вильнер и др.), впервые комплексно поставившая проблемы региона» [слайд, фрагмент 1].

Кроме этой схемы в начале 1970-х гг. в том же ЦНИИП градостроительства, под руководством В.В. Владимирова (коллектив в составе: Н.И. Наймарк, И.М. Смоляр, С.Д. Соколов, Е.Х. Троицкая, З.З. Шурина и другие) была выполнена другая важнейшая научно-проектная работа для Средней Волги по групповой системе населенных мест и

нового города-центра системы, по районной планировке Набережно-Челнинского района и генерального плана города Набережные Челны. Система группового расселения проектировалась на территории 12 тыс. км^2 с расчетной численностью от 1 до 1,5 млн. человек. В состав группы входил новый город Набережные Челны с населением до 400 тыс. чел., г. Нижнекамск 200-250 тыс. и еще 5 городов с расчетным населением от 30 до 100 тыс. человек [2 на слайде]. В настоящее время это воплотившаяся агломерация с градообразующим предприятием, крупнейшим в Поволжье Камским автомобильным заводом – КамАЗ (там же рис. 3).

Концептуальной по своему методологическому значению явилась разработка ЦНИИП Градостроительства в 1975 г. общей схемы расселения на территории СССР. Впервые в масштабе огромной страны расселение было представлено как нерасчленимая пространственная система от относительно свободных до высокоурбанизированных территорий [Фом]. Эти были принципиальные для советского градостроительства научно-практические исследования и реальные градостроительные мероприятия, ознаменовавшие переход от строительства «жилпоселков» при промпредприятиях к созданию комплексов поселений с программным использованием территорий между ними.

4. Самарская градостроительная школа и гипотезы Смоляра

В восьмидесятых годах сложилась самарская (тогда - куйбышевская) градостроительная научная школа. Исследования ученых, касались прежде всего местного эмпирического материала, района Самарской Луки. Результаты объективно отражали степень связности расселения в центральной зоне региона. В 1978 г. Е.А. Староселец говорила о «групповых системах населенных мест Среднего Поволжья». В 1984г. Т.В. Каракова писала уже о «полицентрических системах расселения» на примере городов Самарской Луки. Безусловно, исследования отражали и реальные процессы градостроительного «спекания» территорий и уровень осознания его наукой. Предметом внимания архитекторов-градостроителей стали уже не просто районы застройки, и даже не отдельные города, а расселение на всей территории, затронутой градостроительной деятельностью.

Для Поволжья создание новых городов в послевоенные десятилетия было обыденной (но героической и романтической) реальностью – города, «образованные в эти годы…составляют в Поволжье 70% всех новых городов, против 47% по РСФСР и 48% по СССР. Ни один экономический район РСФСР не имеет столь высокого уровня «новейших» городов».

Для района Самарской Луки в 1972 г. была выдвинута планировочная гипотеза одним из известных отечественных градостроителей И.М. Смоляром, достаточно много занимавшимся Поволжьем и реально знавшим его конкретную специфику. На илл. 12 мы приводим два варианта этой гипотезы в оригинальной графике. Первый вариант развития связывался со строительством новых городов и новых, достаточно автономных районов в существующих крупных городах (там же, рис. 4). Второй вариант основывался на последовательном расширении уже существующих городов, прежде всего крупных (там же, рис. 5). Забегая вперед, сразу отметим, что практика градостроительного развития выбрала второй вариант гипотезы И.М. Смоляра, реальная жизнь городов Самарской Луки в настоящее время идет по пути разрастания существующих городов, а не строительства новых.

Представляется, что данный факт объясняется вовсе не качеством первого и второго варианта, а общей логикой развития, присущей всем градостроительным системам. Первый вариант имел право на существование в 1972 году. За два ближайшие десятилетия перед этим на Самарской Луке силами всей страны были созданы: крупнейший гидроузел Куйбышевской ГЭС, практически новый город Ставрополь -Тольятти с огромными градообразующими предприятиями; отдельный новый город Новокуйбышевск. Если бы ресурсы страны продолжали также концентрировано вкладываться в развитие района Самарской Луки, строительство новых городов могло продолжаться.

5. Урбанизированная зона вокруг Самарской Луки по Ю.Л. Пивоварову

Что касается анализов-прогнозов, то интересные перспективы развития систем расселения нашей страны предложены Ю.Л. Пивоваровым. Конкретно Куйбышев-Самара на схеме классика советской геоурбанистики включены в наиболее развитый тип - урбанизированные зоны (на слайде заштрихованы). Весь средневолжский ареал расселения охвачен линией, изображающей 2 тип - формирующаяся урбанизированная зона. То есть, по Ю.Л.Пивоварову урбанизированная зона Самарской Луки срастается в единую зону с Казанью, развиваясь далее на Ижевск и на Челябинск.

На юге прогнозируется рост в сторону Балаково-Саратова. В тексте автор называет формирующуюся в Поволжье «крупнейшей по территории урбанизированной зоной» и подчеркивает, что «для Поволжья характерен быстрый рост городского населения благодаря развитию новых отраслей промышленности (автостроение, нефтехимия и другие), хотя по доле городского населения (менее 75%) эта зона уступает Центру и Югу». По основам геоурбанистики упомянутые положения, касающиеся Поволжского расселения, относятся к началу 1980-х гг., хотя книга Ю.Л. Пивовапрова издана в 1999 г.

6. Реальные агломерационные характеристики Самары и Тольятти.

Плотность тяготеющего населения

Агломерационный потенциал городов Самарской Луки можно определить с помощью самого очевидного - наличия населения в окружающей эти города сельской местности. Из последних перечисленных наиболее высокой плотностью населения обладают муниципальные районы: Волжский, Красноярский, Безенчукский, Приволжский (илл. 13, рис.1). Такой же плотностью обладают Сергиевский и Кинель-Черкасский на востоке от Красноярского района, а также Борский и Нефтегорский, южнее последних. Среднюю плотность населения из районов, прилегающих к Самарской Луке, имеет Кинельский район. Районы Красноармейский, Ставропольский, Сызранский и Шигонский имеют низкую плотность населения. Такое трехчастное деление показателей плотности населения сельских районов вокруг Самарской Луки было принято институтом «ТеррНИИгражданпроект»,

данной градации вполне достаточно для приводимого анализа агломерационных влияний.

В ходе работы частью коллектива «ТеррНИИгражданпроект» под руководством Мельниковой В.М. было выявлено, что высокоплотное население Приволжского района тяготеет к г. Сызрани, связи с которым осуществляются по железной дороге. Тольятти же со всех сторон окружен территориями с малым населением.

Невысокая плотность населения на прилегающей местности служит основным показателем недостаточности агломерационного потенциала г. Тольятти. Самара по сравнению с ним, наоборот, исторически находится в кольце плотного пригородного и сельскохозяйственного расселения, притягивает его к себе, концентрирует. О том же говорит «средняя» плотность населения в Кинельском районе, со всех сторон окруженном «высокой» плотностью: - центростремительные силы гг. Самара и Кинель оттягивают на себя пригородное население.

В масштабе страны такой же эффект наблюдается, например, в г. Рязань. Этот областной центр, исторический город, обладающий значительным культурным и экономическим потенциалом, находится в худшем состоянии, чем он бы заслуживал сам по себе - близко расположенная столица Москва оттягивает на себя все интересное, что порождает город. Для жителей Кинельского района транспортная близость Самары недостаточна, чтобы работать в областном центре, проживая в районе, но достаточна, чтобы найти какие-то житейские условия для переезда. Очевидно, точно так же жители Рязани «утекают» в Москву. Однако в последнем случае горожане остаются горожанами, а в нашем - горожанами становятся сельчане.

Далее, привлекательность ареалов расселения наглядно иллюстрируют миграционные потоки, которые принимает территория. Каракова Т.В. в своем научном исследовании подробно разобрала процесс миграции внешнего населения в Самарскую область: соотношение привлекательности районов области, прилегающих к различным городам иллюстрирует качества скорее не этих районов, а доминирующих агломерационных центров. На слайде видно, что административные районы, ближайшие к Самаре и Тольятти стабильно являются миграционно притягательными.

7. Реальные агломерационные характеристики Самары и Тольятти.

Мнение горожан.

Важнейшим и правильным шагом в изучении агломерационных потенциалов городов Самарской Луки является анализ повседневных связей населения «город-загород», отражающий предпочтения людей, граждан, горожан. Институтом «ТеррНИИгражданпроект» было проведено изучение агломерационного влияния гг. Самары и Тольятти на прилегающие территории прежде всего по признаку посещаемости загорода горожанами и города не городскими жителями. Маятниковые миграции и их цели самарцев изучались дважды в 1997 и 2004 годах. Реальная жизнедеятельность тольяттинцев в своем загороде и посещаемость города Тольятти жителями Ставропольского района исследовалась в 2001 г.

Результаты исследования реальных процессов на агломерирующих территориях вокруг г. Тольятти графически представлены на рис. 4-6 (илл. 14). Методика исследования была аналогичной, но результаты оказались несколько отличными не только по географии, что естественно, но и по содержанию. Удалось выделить ареал наиболее интенсивных связей, реализуемых в рамках недельного цикла, который обладает качествами пригородной зоны. Из сопоставления с данными по активности самарских жителей следует, что тольяттинцы больше всего тяготеют к Самарской Луке. Это отражается и в количестве используемых автобусных маршрутов. Как следует из рис.4 (илл. 14), на Самарскую Луку действует не меньше маршрутов, чем на областной центр.

Ситуация со сравнительной незначительностью факторов, которые могли бы обеспечить более существенное агломерационное влияние Тольятти, была замечена и ранее. В 2004 г. Т.Я.Ребайн и С.Ф.Васильчикова комментировали ее так: «снижение объемов промышленного производства в Тольятти и преобладание в структуре населения группы младше трудоспособного возраста говорит об отсутствии потребностей в трудовых связях города с округой». При этом, по их мнению, низкая плотность сельского населения и неразвитая сеть дорог в Ставропольском районе подтверждают отсутствие активных межселенных связей.

Из других неожиданных выводов по результатам анкетирования следует отметить, что с точки зрения функции образования, большинство опрошенных жителей как Тольятти, так и Ставропольского района в своих планах предпочитают самарские ВУЗы тольяттинским. В рамках досуговой деятельности так же более привлекательной, чем своя городская, для жителей Тольятти оказалась более зрелая урбанизированная среда г. Самары.

Суммируя анализ агломерационных влияний на Самарской Луке, следует сказать, что именно городское население в данном районе является наиболее активным носителем межтерриториальных связей. И из-за его подвижности и из-за его количественного преобладания. На сегодняшний день из общего населения Самарской области 3 миллиона 201 тыс.чел., городское составляет 2 млн. 570 тыс.чел. [Ст2005, с. 9]. Поэтому, доля городского населения (один из основных показателей урбанизированности) на 01.01.2005 г. составляла 80,29%. Наибольший «вес» в этом соотношении дает Самарская Лука, и, прежде всего, областной центр г. Самара. В Самарском городском округе насчитывается 1 151 823 чел. (из них 142 чел. – сельские жители), Таким образом, население г. Самары составляет 35,99% от всего населения области или 44,80% городского. Конечно же, именно Самара является носителем самого развитого агломерациионного потенциала. Ее жители охватывают своими постоянными переемещениями с самыми разнообразными целями большую часть территории области.

Современное население Тольяттинского городского округа 717 304 чел. (из них в собственно г. Тольятти 704 792 чел.), что составляет 22,42 % от всего населения области, и, в том числе, 27,9 % от городского населения области. По численности населения г. Тольятти имеет всего 62,27 % от населения областного центра, однако анализ показывает, что агломерационная притягательность Тольятти намного ниже, чем у Самары, что не может

быть объяснено только меньшей величиной города. Хотя, следует отметить, что территориально, тольяттинцы своими миграциями охватывают некоторые территории урбанизированной зоны, где не присутствуют самарцы.

Третьим городом Самарской Луки, агломерационное влияние которого проявляется в реальных исследованиях, является правобережный г. Сызрань. К нему тяготеют не только географически близко расположенные Сызранский и Шигонский районы, но и, по ряду показателей, левобережный Приволжский. При населении Сызранского городского округа в 184 583 человека, его доля в городском населении области всего 7,18 %, от численности областного центра 16,02%, от величины населения Тольятти 25,73%. Тем не менее, агломерационный потенциал Сызрани значительнее, чем удельный вес ее численной величины по сравнению с Самарой и Тольятти. Видимо в формировании агломерационного потенциала населенного места играет роль не только его величина, что очевидно, но и исторический период, в течение которого этот город «организовывал» прилегающую местность, близлежащее сельское расселение.

Следующий вопрос, затронуть который представляется необходимым в данной части исследования, о восприятии населением своего «загорода», своей агломерации. На вопрос о планах открыть свое дело за границами официальной городской черты Самары положительно ответил 1,4% горожан в 1997 г., а в 2004 г. - уже 2,07% (илл. 14, рис. 7). Купить, построить свой дом за городом (причем ниже покажем, что достаточно далеко от «города») в 1997 г. хотели 4,1% самарцев, а в 2004 г. - уже 10,16% . И так далее. Двойной анкетный опрос с семилетней паузой, проведенный группой исполнителей
института «ТеррНИИгражданпроект» под руководством Мельниковой В.М., выявил явную динамику восприятия самарцами географии своего жизненного пространства.

Мало того, что около 10% опрошенных горожан хотели бы купить или построить коттедж, кроме них еще 8,6 % готовы приобрести второе жилье - дачу. Помимо внушительности цифр, обращает на себя внимание, что территориальная привязанность этих намерений удивительно широка. Кроме территорий Волжского, Красноярского и Кинельского районов, респондентами отмечаются предпочтительные места для ожидаемой жилой застройки в конкретных, иногда и не пригородных поселениях, а иногда и на межселенных землях - населенные пункты Волжский, Малышевка, Смышляевка, Ширяево, Домашка, Большая Каменка, Черновка, Мастрюково, Красный Яр, Алексеевка (Кинельская), Новосемейкино, прибрежные территории р. Сок (илл. 15. рис.1). Для сравнения на этом же рисунке выделены основные административные границы городского поселения Самара, они охватывают гораздо меньший ареал. Этот факт готовит нас к восприятию выводного прогноза настоящего исследования о перспективном массовом развитии жилых зон далеко за пределами городских черт.

8. Агломерация Самарско-Тольяттинская, двухъядерная или Полицентрическая, Самарской Луки?

Понимание более сложной жизни градостроительной системы Самарской Луки по сравнению с существующим административным устройством нашло отражение во властных структурах, в принятых на областном уровне официальных документах. Правительством Самарской области в 2005-2006 гг. была разработана «Стратегия социально-экономического развития Самарской области на период до 2020 года». Одним из важнейших конкурентных преимуществ Самарской области по сравнению с другими российскими провинциями «Стратегией» выявлено наличие Самарско-Тольяттинской агломерации. В Самарско-Тольяттинскую агломерацию отнесены 8 из 10 городских округов и 9 из 27 муниципальных районов области целиком в их современных административных границах.

Из *городских округов* в высокоурбанизированной зоне Самарской Луки находятся и на 01.01.2005 насчитывают:

- *Самарский городской округ* 1 151 823 человек, из них 142 чел. – сельское население;
- *Жигулевский* - 60 689 чел., в их числе сельское население в 5 сельских населенных пунктах;
- *Кинельский* - 41 689 чел., в том числе население п.г.т. Усть-Кинельский 8851 человек;
- *Новокуйбышевский* - 113 976 чел., в эту численность входит население еще 7 поселений, кроме городского поселения Новокуйбышевск;
- *Октябрьский* 25 813 человек;
- *Сызранский* 184 583 человек, включает еще три поселения, кроме титульного городского;
- *Тольяттинский* 717 304 чел., из них в городском поселении Тольятти 704 792 чел., в п.г.т. Поволжский 9190 чел., в п.г.т. Федоровка 3103 чел., в сельском населенном пункте Новоматюшкино 268, в п. Загородный - 86 человек;
- *Чапаевский* 80 900 человек.

К данным городским округам территориально примыкают *муниципальные районы* (илл. 13, рис. 2 а) с населением (в скобках численность населения поселения - административного центра одноименного района или местонахождение центра муниципального района):

- Безенчукский МР (здесь и далее - муниципальный район) – 42 449 чел. (городское поселение Безенчук 24 009 чел., п.г.т. Безенчук 23 512 человек);
- Волжский МР 78 609 человек (г. Самара);
- Кинельский МР 40 005 человек (г. Кинель в одноименный МР не входит);
- Красноармейский МР 18 990 чел. (сельское поселение Красноармейское 6065 чел., сельский населенный пункт Красноармейское 5671 человек);
- Красноярский МР 54 059 чел. (сельское поселение Красный Яр 9610 чел., в том числе сельский населенный пункт Красный Яр 7292 человек);
- Приволжский МР 24210 чел. (сельское пос. Приволжье 7848 чел., сельский населенный пункт Приволжье 7382 человек);
- Ставропольский МР 46 423 человек (г. Тольятти),
- Сызранский МР 26 256 чел. (г. Сызрань в одноименный МР не входит);
- Шигонский МР 22 839 чел. (сельское поселение Шигоны, в том числе сельский населенный пункт Шигоны 5097 человек) [Ст2005].

Остальные территории области, не включенные в Самарско-Тольяттинскую агломерацию, объединяются в новые территориально-

экономические единицы, которые в «Стратегии» названы «субрегионами» (илл. 15, рис. 2).

Самарско-Тольяттинская агломерация, охарактеризованная как двухядерная, и социально-экономическое зонирование Самарской области, которое декларировано в «Стратегии социально-экономического развития Самарской области», вполне логично основаны на существующем административном членении городских округов и муниципальных районов. Если переходить к пространственно-градостроительному районированию, то потребуется большая дробность, в основе должна лежать реальная доступность и взаимосвязанность территорий, на которых протекает жизнедеятельность населения, больше связанная с дорогами, движением по ним и конкретной притягательностью центров, часто не исчерпывающимися административной принадлежностью. Кроме того, при обращении внимания за 2020 г., при определении градостроительных перспектив более широкого периода, представления о Самарско-Тольяттинской двухядерной агломерации будет недостаточно, исходя из следующих фактов.

Во-первых, Тольятти нельзя выделять из других ядер агломерации, несмотря на его величину. Простое пропорционирование численности населения городов не является абсолютным показателем для определения соотношения их агломерационных потенциалов. Конечно, Кинель, Новокуйбышевск, Чапаевск являются городами, по градостроительной иерархии подчиненными Самаре, а Жигулевск - Тольятти, а Октябрьск - Сызрани, но как ядра агломерации они работают, выполняют эту функцию.

Во-вторых, в архитектурно- планировочном отношении именно Тольятти вовсе не стремится «спекаться» с Самарой (если обратиться к исходному переводу слова агломерация). Анализ опорных планов территорий показывает, что с Кинелем, Новокуйбышевском (например) Самара срастается несравненно активнее, чем с Тольятти, даже не смотря на то, что между ними расположен общий аэропорт, безусловный центр тяготения в любых межселенных процессах.

В-третьих, что равноценными ядрами агломерации Самару и Тольятти рассматривать нельзя. Агломерирующий потенциал у Самары значительно больше, чем у Тольятти, не столько в силу различной крупности городов (по численности населения они как раз сопоставимы), сколько в силу относительной молодости города Тольятти. Как следует из анализа предпочтений опрошенных жителей города Тольятти и Ставропольского района, по многим показателям и для тех и для других Самара воспринимается более «центральной», чем собственный город и районный центр.

В-четвертых, агломерационный потенциал Сызрани очень высок, уже в ближайшем будущем пришлось бы говорить об агломерации «трехядерной», как минимум. Исторические материалы показывают, что с левым берегом правобережная Сызрань всегда была теснейшим образом связана еще до строительства ж.д. моста, по крайне мере непосредственно относящиеся к городу земли были и за Волгой (илл. 15, рис. 3). Кроме исторически сложившихся связей, транспортное значение правобережного узла так же не позволяют ставить Сызрань в ряд с Чапаевском, Безенчуком и Жигулевском. Тем более, г. Октябрьск даже своим названием обязан этому правобережному ядру, так как в послевоенные годы мелкие поселки были объединены в Октябрьский район г. Сызрани, позднее отделившийся административно.

9. Шутка про Золотое сечение и модный закон агломераций

«Ранг-размер» Самары = 0,62;
«Ранг-размер» Тольтти = 0,38
0,62 + 0,38 Золотое сечение

В общемировой науке в последнее время стали модными попытки установить простые математические зависимости между численностями населения взаимосвязанных в одну планировочную систему городов. Появилось выражение «закон агломераций Зипфа-Стюарта». Начнем с того, что Самарская область численным зависимостям, предполагаемым этой концепцией, не отвечает, как не отвечают им большинство российских краев (областей).

Если, согласно правилу Джоржа Зипфа (Ципфа) население гипотетического самодостаточного региона равняется 1 млн. человек, то численность второго города должна быть 500 тыс. чел., третьего – 330, четвертого – 250, пятого – 200 тыс. человек. Данное правило «ранг-размера» сводится к соотношению 1/r, то есть - ранг города по порядку крупности в системе.

Рассмотрим города Самарской Луки с точки зрения математического ряда крупности ее городов. Города Самарской области, точнее - городские округа, по последним официальным статистическим данным их численности населения можно сопоставить в табличном виде (табл. 2). Поскольку излишняя арифметическая точность принципиальной роли не играет в данном рассуждении, округлим цифры до четвертого знака, получив тем самым исходный «размер», который сопоставляется в правиле Зипфа с «рангом», то есть местом этого города-центра в системе.

Таблица 2

№№ п/п	Городской округ	Ранг	Численность населения, человек	Принимаемые «размер» или «число»
1	2	3	4	5
1	Самарский	I	1 151 823	1152
2	Тольяттинский	II	717 304	717
3	Сызранский	III	184 583	185
4	Новокуйбышевский	IV	113 976	114
5	Чапаевский	V	80 900	81
6	Жигулевский	VI	60 689	61
7	Отрадненский	VII	49 115	49
8	Кинельский	VIII	41 689	42
9	Похвистневский	IX	29 168	29
10	Октябрьский	X	25 813	26

«Ранг-размер» второго города Самарской области, Тольятти, согласно правилу Зипфа, должны была бы составлять 576, а третьего, Сызрани – 384. То есть, численность населения Тольяттинского городского округа должна быть 576 тыс. человек, на 140 тысяч меньше; а Сызранского – 384 тыс. человек - в два раза больше (табл. **3**).

Для городов последующих рангов требуемый правилом Зипфа «ранг-размер» еще более значительно превышает реальные размеры: Новокуйбышевска (ранг IV табл. 2 и 3) в 2 раза; Чапаевска (ранг V) – почти в 3; Жигулевска (ранг VI), Отрадного (ранг VII) , Кинеля (ранг VIII), Похвистнево (ранг IX) – более чем в 3; Октябрьска (ранг X табл. 2 и 3) – в 4,4 раза.

Таблица 3

Ранг	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X
Размер	1152	717	185	114	81	61	49	42	29	26
Ранг-размер		576	384	288	232	192	165	144	128	115

Правило Зипфа достаточно современная математическая зависимость, однако, архитектурная профессия исконно владеет более древним числовым рядом, проявления которого ученые открывают все глубже в материально-пространственном мире (нашли даже в молекуле ДНК). Имеется в виду числовые соотношения «золотого сечения».

Парадокс, но сегодняшние Самара и Тольятти по численности населения составляют пропорцию золотого сечения!

$$\frac{1152}{1152+717} = 0{,}62 \; ; \quad \frac{717}{152+717} = 0{,}38$$

В современной науке часто появляются «шокирующие» гипотезы, основанные на парадоксальных «фактах». С ними интересно ознакомиться, но кроме игры ума они мало чего дают практике. Поэтому, просто отметим такое совпадение.

По крайней мере, выполнив расчеты, можно обоснованно отказаться от попыток привлечь к прогнозу взаимосвязанного развития городов Самарской области условные арифметические схемы.

Несостоятельность такого рода схем в условиях современной агломерационной, а тем более – наступающей послеагломерационной, стадии развития систем расселения российских субъектов объясняется реальностью градостроительной жизни. В Самарской области точность расчетов подрывается хотя бы такими фактами, что185 тысяч человек населения Сызрани в градостроительной практике нельзя отрывать от 26 тысяч населения Октябрьска; Кинель и Отрадный близки по численности населения, но значение этих сгустков в реальном расселении абсолютно разное –

евразийский транспортный узел в зоне активного влияния областного «мегаполиса» и изолированный, казалось бы, новый город в крупнейшем для страны сельском образовании. Выше по обоим берегам Волги мы имеем один город – Ульяновск и его заречное продолжение, а ниже - на левом берегу р. Волга г. Энгельс считается отдельным от г. Саратова и г. Волжский – от г. Волгограда, хотя в реальной жизни все три пары градостроительных образований разделить нельзя.

10. Планировочная структура агломерации – разорванное кольцо

По величине, функции в системе расселения и количественным показателям агломерация Самарской Луки достаточно типична не только в российском, но даже в мировом масштабе. Ее спецификой, почти уникальностью в планировочном отношении является дискретный характер структуры. Сплошного, непрерывного поля расселения она не образует и, самое главное, ее геометрический центр является не наиболее урбанизированным, как во всех аналогах, за некоторым, известным науке исключением.

Центр Московской агломерации Кремль, Лондонской и Парижской – максимально застроенные городские центры. У нас наоборот, центр агломерации - Самарская Лука является сохраненным до сегодняшнего дня и всячески охраняемым (с 1928 года) природно-историческим реликтом. Поскольку ни один ландшафтный объект не может существовать в изоляции, природный комплекс Жигулей имеет планировочные выходы на внешние естественные ландшафты, которые должны в будущем так же сохраняться. Поэтому агломерация имеет природные коридоры в своей структуре. Агломерация Самарской Луки, таким образом, имеет плановый рисунок разорванного кольца. Кроме природной составляющей, Жигулевская излучина обладает высоким историко-культурным потенциалом.

Основную часть окружения Жигулевского природного комплекса составляют агломерационно освоенные территории Тольятти-Жигулевска, Самары-Новокуйбышевска-Чапаевска и Сызрани-0ктябрьска. Однако, между ними можно выделить три буферных «кармана». Три зоны слабо антропогенизированные, относительно свободные от застройки, которые поддерживают сохранность природного комплекса Жигулей, создавая благоприятные природные «выходы» на прилегающие ландшафты. Выделяются три буферные зоны, которые связывают ландшафт Жигулей с окружающей природной средой: Новодевичья зона, зоны Курумочского бора и Екатериновский лоб. Эти три зоны являются экологическими коридорами природного каркаса области и, одновременно, разрывами в кольцевой планировочной структуре агломерации Самарской Луки, охватывающей Жигулевскую излучину. На этом основании планировочную структуру агломерации можно назвать дискретной.

11. Пригородные зоны при агломерировании, «вылетные направления»,
секторы роста

Высокие темпы развития Поволжья замедлились в 1980-е и почти исчезли в девяностые годы. Начавшая активно формироваться как кольцевая, агломерация Самарской Луки не сомкнулась антропогенным обручем вокруг Жигулевской излучины, а развитие населенных мест стало проходить более поступательно, опираясь на собственные ресурсы роста. Как следствие, урбанизироваться начали территории, непосредственно примыкающие к центрам агломерационной активности.

Исследования 1970-80-х гг. выявили быстро растущие архитектурно-планировочные связи городов района Самарской Луки между собой, локализацию этих связей в пучки по «вылетным» направлениям, то есть по идущим за город транспортным магистралям. Исследуемая агломерация в этом отношении нисколько не отличалась от других крупнейших городов с их окружением.

После более очевидного анализа обрастания мегаполисов концентрическими зонами, советские и зарубежные ученые обратили особое внимание на радиусы, по которым проходило наиболее активное развитие от центров агломераций. Так в науку был введен и сам термин «вылетные направления» (О.К.Кудрявцев). Был сделан вывод о том, что развитие городов «будет протекать не самопроизвольно, путем механического наращивания обходных концентрических направлений, но по ясно выраженным вылетным направлениям, дающим более эффективно ориентированную планировочную структуру» [Куд, с.80]. Такой подход, по сути дела, можно считать попыткой перейти от планировочной структуры города к планировочной структуре агломерации.

Стало очевидно, что официальная городская черта ни в коем случае не может рассматриваться как барьер территориального развития. Начертание административно-территориальных границ начали рассматривать как конкретное выражение действия сложного комплекса объективных причин. Для Самарской области данный вопрос стал очевиден несколько позднее, чем для Московской области, но абсолютно в том же аспекте. В своей монографии Т.В.Каракова в 2002 г. пишет об исследуемом регионе: «границы городской черты, законодательно закрепленные, не совпадают с реально функционирующими границами локализации социально-функциональных связей населения. Складывается конфликт территориально-функциональных приоритетов развития». Такая ситуация сложилась в различных регионах не сразу, она сформировалась объективно, стала наиболее острой к настоящему времени и не может быть проигнорирована в перспективных подходах к размещению градостроительной деятельности.

Исследование института «Куйбышевгражданпроект» («ТеррНИИгражданпроект») под руководством И.Н. Яковлева было посвящено Куйбышевской областной системе расселения. Соответственно, оно базировалось на детальном фактологическом материале реального градостроительного проектирования.

Исследование выявило активно растущие архитектурно-планировочные связи городов района Самарской Луки между собой и каждого со своим окружением. К тому моменту в науке уже утвердилось положение о том, что вокруг Самарской Луки сформировалась групповая система населенных мест. Анализ внутреннего развития этой ГСНМ показал, что кроме связей между собой, каждый из элементов распадается на собственные

прилегающие территории часто по нескольким направлениям.

В 1980-е гг. Куйбышев-Самара только сложился как крупнейший город, образовал агломерацию и тут же начал распадаться по этим самым вылетным направлениям. В настоящее время эта тенденция распространения градостроительной активности из «собственно города» на прилегающие к конкретным частям города местности все усиливается. По направлениям, диктуемым прежде всего автомобильными трассами, реальная жизнь городских хозяйствующих субъектов выходит за границы городской черты Самары и распространяется далее любых компактно-концентрических очертаний.

Городской округ Самара «протянулся на 50 км в длину, занимая площадь 46 597 га». На рис. 3, а приведено сопоставление юридических земельных границ самарского городского округа с реальной «зоной влияния» Самары, выявленной в 2004 г. в «Концепции планирования градостроительного развития территории внешней зоны г. Самары». В данном научном исследовании авторский коллектив «ТеррНИИгражданпроекта» под научным руководством Ребайн Т.Я. на основе анализа многих градостроительных факторов попытался пространственно локализовать эту самую внешнюю зону, которая не совсем точно идентифицировалась как «зона влияния».

Строго говоря, градостроительное влияние Самары распространяется не только на всю область, но и по очень многим показателям - на некоторые районы соседних областей, и даже, еще шире - в масштабе Средней Волги, Поволжья, ПФО. Однако при разработке концепции внешней зоны Самары встала задача доказать необходимость учесть влияние областного центра на развитие прежде всего пригородных административных районов, чтобы *создать базу для резервирования территорий перспективной градостроительной деятельности*. Отсюда понимание терминов заложенных в данном исследовании.

Если продолжить анализ далее, то можно выделить конкретные планировочные направления роста в этой концентрически однородной, на первый взгляд, территории. намечены радиальные направления, по которым данный рост происходит. Модель условная, она иллюстрирует на примере Самары основные направления развития.

Положение о том, что структуроформирующие ядра внутри Самары активно развиваются предметно доказывают исследования Васильчиковой С.Ф., Котенко И.А., Тур-Ниденталь Е.В., опубликованные в 2004 г. в монографии «Самара в зеркале урбанистики» под редакцией д.а., проф. Т.Я.Ребайн.

Если теперь перейти от областного центра к другим городам Самарской Луки, то можно наметить секторы развития от агломерационных центров не только г. Самары, но и других городов.

12. Ядра и центры, радиусы развития от них

В принятой в 2006 г. областным правительством «Стратегии социально-экономического развития Самарской области на период до 2020 года» агломерация, сложившаяся вокруг Самарской Луки названа «двухядерной», «Самарско-Тольяттинской» [w.minreg]. Уже в следующем документе, утвержденном в 2007 г., в «Схеме территориальной планировки Самарской области», расчетным сроком которой является 2030 г. поставлен вопрос также о сызранском агломерационном ядре. Поскольку с профессиональной градостроительной точки зрения нужно говорить о полицентрической агломерации Самарской Луки, попробуем разобраться с ядрами и центрами этой градостроительной системы с учетом перспективы до 2030 года.

При детальном архитектурно-планировочном анализе оказывается, что говорить просто о двух- или трехядерной, или же о полицентрической системе недостаточно. Структура агломерационных центров в сложившейся и развивающейся урбанизированной зоне сложна и все более усложняется. Как видно из предыдущего рассмотрения секторов развития, Самара имеет несколько направлений, города Тольятти и Сызрань - не менее двух каждый. Все секторы или «направления» роста имеют свой центр, укрепляющий в дальнейшем свое узловое значение. Эти центры связаны между собой. По крайней мере, при архитектурно-планировочном «препарировании» мы не забываем, что Самара, Тольятти или Сызрань - это целостные городские организмы со всей сложнейшей системой связей между их отдельными элементами.

Так же связаны между собой и города - сгустки секторных центров, поэтому они образуют агломерацию. И, наконец, для всей Самарской Луки и для всей области существует главный центр. Назовем его «Самарская стрелка» - место впадения р. Самара в Волгу, исторический центр города Самары. В эту общезначимую систему входят так же Сызранский кремль, т.н. зеленая зона Тольятти от речного порта до памятника Татищеву, Волжско-Усинский перешеек - «переволоки» и другие особо значимые места, которых здесь много. В качестве одного из элементов такого «психологического ядра» областной системы расселения надо рассматривать и Царев курган - природный или историко-природный (ученые до сих пор спорят) феномен в месте впадения р. Курумоч в р. Сок и Сока в р. Волга с левого берега.

Слайд (Самарская Лука) представляет собой реальную картографическую подоснову, на которой выделены агломерационные центры в городах Самарской Луки. Здесь центры взяты условно, как исходные точки секторов развития. Агломерирующие центры вычленены из своих городов. Среди них выделяются главные общегородские, которые, во-первых, сами оказывают агломерирующее воздействие на прилегающие слабо урбанизированные территории; во вторых, объединяют центры; в-третьих, связаны между собой, реализуя ГСНМ и агломерацию.

Общесистемный (исторический) центр, условно обозначенный цифрой 3 и расширенный замкнутой связью вокруг Самарской Луки, объединяет на только агломерационную полицентрическую систему и прилегающие к ним территории, а так же города и районы области, которые пока относительно самостоятельны и в реальную агломерационную зону не включены (связи вынесены на отдельное изображение б) той же модели).

Далее, возвращаясь к предметному масштабу рассмотрения, можно полученную модель снова наложить на Самарскую Луку. Мы получим привязанную к местности систему агломерационных центров и ядер. Эти планировочные узлы можно анализировать и систематизировать, дифференцируя понятия вплоть до игры слов «центры ядер - ядра центров». Поскольку в

юридических документах правительства Самарской области существующая агломерация называется «двухядерной», будем называть ядрами агломерации более крупный из выделенных рангов, обозначен цифрой 1 (илл. 8, рис. 2, а. Конечно - «ядра агломерации» физически - это те же хорошо известные города, но проведенный анализ позволяет по-новому взглянуть на перспективы их архитектурно-планировочного развития).

Если же говорить об универсальности, о приемлемости моделей для других, не только Самарской, систем расселения, то детальное изучение конкретной структуры приводит нас к общей планировочной модели организации высокоурбанизированной зоны. Условным знаком 1 на модели показано месторасположение центральных для всей градостроительной системы функций, говоря языком практики – это объекты общегородского центра. Общегородской центр всегда окружен плотной городской застройкой, которая называется селитебной зоной, со своими обслуживающими функциями, концентрирующимися в местных центрах (подцентрах). Именно эти градостроительные узлы, обозначенные индексом 2, рассматриваются нами как центры, способные агломерировать окружающие территории 3 (илл. 8, рис. 3).

Таким образом, складывающаяся структура агломерации Самарской Луки имеет дискретный полицентрический характер. Ее центры имеют зоны влияния, выходящие за городские территории, радиально расходящиеся от кольца Самарской Луки (слайд).

13. Границы объектов градостроительного проектирования в городе, агломерирующем территории

Парадоксально, что устоявшись на обыденном и научном уровнях, «агломерационное» понимание не вошло в практику реального градостроительного проектирования и регулирования градостроительной деятельности. После прекрасного пассажа о том, что «развивается территория», *Градостроительный Кодекс не сказал ничего нового, что направляет градостроительное мышление по агломерационному пути.*

Градостроительный Кодекс замыкает объект проектирования в муниципальном районе или городском округе. Например, «документами территориального планирования муниципальных образований являются: 1) – схемы территориального планирования муниципальных районов; 2) – генеральные планы поселений; 3) – генеральные планы городских округов» [№ 190-ФЗ, ст. 18, п. 1]. *При этом современная нормативно-законодательная база вовсе не обходит стороной вопрос о том, что агломерация, как материально-пространственный объект существуют.*

Действующая «Инструкция о порядке разработки, согласования, экспертизы и утверждения градостроительной документации» выносит число имеющихся и проектируемых агломераций в перечень необходимых показателей документа масштаба страны [СНиП 11-04-2003, прил. 2, п. 2.8], однако больше нигде это понятие не обнаруживается.

Конечно, практик-градостроитель может привязать объект-агломерацию к формулировкам действующих документов, т.к. настоящему мастеру СНиП не мешает. Как объект проектирования, например, схему территориального планирования агломерации можно трактовать в виде соответствующей разработки для части территории субъекта Российской Федерации [№ 190-ФЗ, ст. 14, п. 2]. Точно так же можно использовать понятие пригородной зоны, поскольку городские «генеральные планы могут разрабатываться на город и его пригородную зону с целью обеспечения комплексного подхода к планированию территории поселения и прилегающих к нему территорий муниципальных образований» [СНиП 11-04-2003, п. 3.1.5, п/п. 4].

Однако практика проектирования и градостроительного управления показывает, что заложенная в действующих документах система выделения проектируемых (планируемых) территорий градостроительного развития далеко не совершенна. При переходе от общего (схема территориального планирования субъекта РФ) к частному (городские округа и муниципальные районы) теряются многие взаимосвязи, которые как раз могут раскрывать современные реальные явления, а их учет может способствовать решению современных (и перспективных) проблем. Представляется, что концентрическое зонирование планировочных объектов на современной стадии необходимо дополнять сегментарным делением.

Возвращаемся к территориальным объектам проектирования и их границам (илл. 41, рис. 3 а, б). Итак, областная система расселения состоит из городских округов и муниципальных районов. Возьмем простой схематичный случай одного областного центра и 4 муниципальных районов (а). Действующими нормативными документами предусмотрено их проектирование: 1 – схема территориального планирования всего субъекта РФ; 2 – городских округов, в данном схематичном случае он один; 3 – схемы муниципального планирования четырех муниципальных районов (б).

Глава 2 Градостроительного Кодекса и другие его части по ходу изложения [№ 190-ФЗ от 29.12.2004] детально предусматривают порядок увязки принимаемых решений относительно всей территории субъекта РФ и ее составных частей. В Самарской области, например, Схеме областного территориального планирования предшествовала подробная разработка «пригородных» сельских районов с соответствующей корректировкой документации по итогам областной Схемы (осуществляется в настоящее время). При разработке Генерального плана г.о. Самара авторы преимущественно учли возможности собственно городского развития, которые дает пригородная зона, однако вопрос о том, что могли бы дать конкретные планировочные элементы города для развития периферии за городской чертой, перед ними действующие нормативные документы не ставили.

Представляется, что эффективность комплексному территориальному планированию могло бы придать введение в законодательном порядке требования учитывать не только «пригородную» зону при разработке муниципальных районов (илл. 41, рис. 4 а), но и – «агломерирующую» зону городского округа (там же, б). Однако, зоны взаимовлияния города и его территориального окружения: пригородная (как это название сложилось) и агломерирующая (как мы ее назвали) в качестве целостных объектов проектировать невозможно. В то же время, *не*

учитывать процессов, происходящих в стыковых зонах, тоже нельзя. Последнее могло бы быть раскрыто при сегментном сельско-городском проектировании (илл. 41, рис. 5 а, б).

Агломерационным признаком является тяготение жителей не просто за город, а в конкретные районы пригородов, по конкретным транспортно-планировочным направлениям. На выходах современных российских городов в секторы связанной с ними загородной местности появляются (развиваются) центральные торговые, деловые, культурные и т.п. зоны, которые являются с одной стороны подцентрами общегородской системы центров, с другой – ядрами, агломерирующими периферийные территории, они и названы здесь «агломерирующими подцентрами». Выбор границ проектируемого градостроительного объекта должен учитывать двойную природу загородно-городских стыковочных зон, без этого невозможно принятие эффективных планировочных решений.

Затрудняет ситуацию современная установка на то, что в одном и том же масштабе развиваемые территории «внакладку» проектировать не принято. Тами образом, анализ реальных проблем управления развитием территорий показывает, что рационально было бы ввести в практику перекрестное проектирование.

Двойное проектирование некоторых, наиболее сложных в планировочном отношении территорий с последующей корректурой полученных результатов, безусловно, дороже принятой в настоящее время системы, но только такой подход приведет к проработанности принимаемых решений. Одной из наиболее актуальных практических задач представляется приведение номенклатуры и границ объектов территориального планирования в соответствие с сегодняшним днем и перспективами градостроительных процессов.

14. Практика работы над генпланом города с учетом того, что он центр агломерации

14.1. Направления территориального роста г.о. Самара

Самара как многофункциональный центр, является узлом всех региональных связей, особенно по «вылетным» транспортным направлениям. Развитие самой Самары имеет целый ряд проблем.

Анализ градостроительной ситуации г.о. Самара позволяет сделать вывод о том, что существенных территориальных резервов для развития жилищного строительства в городе практически не осталось: строительство в объемах предусмотренных проектом генерального плана (до 1 млн. м^2 в год) не может быть реализовано без необратимого культурного, экологического ущерба или колоссальных финансовых затрат при освоении неудобий в границах черты городского округа. Если не считать внутренних, мелких мозаичных участков для доформирования или реконструкции застройки, остались небольшие резервные участки в «срединной» зоне города, где возможно, отказавшись от частной (индивидуальной) застройки, провести идею многоэтажного строительства, но здесь не всегда согласны жители («Сад-город»).

Востребованными на сегодняшний день остаются дачные массивы под индивидуальное коттеджное строительство, но *решить проблему улучшения жилищных условий за счет малоэтажного строительства для всех желающих в Самаре в пределах городской черты не представляется возможным.*

В настоящее время приобретает дополнительное значение социально-пространственная и функциональная роль поселений недавно вошедших в городскую черту - Прибрежный, Задельное, Пискалинский Взвоз и Винтай (в сторону Тольятти).

Рассматриваемая группа поселений расположена в зоне взаимоналожения границ Самарской и Тольяттинской агломераций и характеризуется разновеликими возможностями населения в осуществлении общесистемных деловых, трудовых и культурно-бытовых связей. Располагаясь в зоне периферии Самарской агломерации (значительно более 45 км от границ Самары как центра агломерации) названная группа поселений предполагает формирование многофункционального межселенного центра, который будет работать и на Самару, и на Тольятти.

В концентрическом разрастании агломерирующей территории выявляются секторы, по которым это развитие реально осуществляется:

1. В настоящее время наиболее очевидное и привлекательное направление - по берегу Волги в сторону Тольятти. В структуре г. Самары этот сектор наиболее связан с приволжскими микрорайонами и через т.н. Сорокины хутора, пос. Управленческий и Красная Глинка (в районе «Жигулевских ворот») выходит на существующую трассу М5 Москва-Челябинск, одновременно являющейся основной дорожной связью Самары и Тольятти. В этом же секторе находится такой важный градостроительный объект как международный аэропорт «Курумоч», обслуживающий всю самарскую областную систему расселения.

2. Вторым сектором распространения агломерационного влияния Самары на внешние территории является пойма р. Сок. В ткани самарской городской застройки это т.н. район Ипподрома, который по Московскому шоссе, как называется одна из главных улиц города, выходит через Мехзавод на райцентр Красный Яр и развивается далее по федеральной трассе М5, которая на данном отрезке является автодорогой Самара-Уфа.

3 и 4. Общее направление градостроительного развития по течению р. Большой Кинель имеет достаточно широкий угол и очень мощную базу внутри г. Самары **3** – восточную часть Безымянского промузла и район Зубчаниновки, а так же пос. Смышляевка, Петра Дубрава, Алексеевка и **4**. - г. Кинель. На этом основании, и, с учетом аргументов, которые будут приводиться ниже, на данной территории выделены два сектора – третий (3-III) и четвертый (4-IV) схемы рисунка 3, б на иллюстрации 7.

5. Пятый сектор сегодняшнего реального «выплескивания Самары в «загород» это южное направление.

Пять секторов - это то, что есть сейчас, активно действует, однако процесс не стоит на месте, структура с каждым днем усложняется

Между первым и вторым сектором выкристаллизовывается направление по пойме р. Кондурча. Выход на него с каждым годом интенсифицируется через пос. Курумоч, находящийся в первом секторе и райцентр Красный Яр второго сектора.

Между четвертым и пятым секторами в ближайшие время со строительством нового моста через р. Самара в продолжение Кировского проспекта г Самара возникнет новое направление;

6. Мост долгожданный, через него восточная часть Безымянского промузла наконец-то получит выход на засамарские левобережные территории. Учитывая потенциал центров этого развития прогнозируем два направления, обозначенные как:

7. -VII и **8.** -VIII (илл.7, рис. 3, б).

«Кировский» мост закладывался и в Генплане Куйбышева-Самары 1980-х гг. и заложен в новом Генеральном плане г.о. Самара, в котором «ТеррНИИгражданпроект» является автором транспортно-дорожной схемы. В конце 2006 г. решение о данном строительстве принято и заложено в бюджеты всех уровней, начиная с федерального.

14.2. Транспортная инфраструктура областного центра (входы-выходы)

Для реализации стратегических целей развития городского округа Самара, повышения эффективности капиталовложений в отдельные компоненты транспортной системы, устранения противоречий в развитии территориальных транспортных систем муниципальных образований внедрен градостроительный (комплексный территориальный) подход к планированию.

Для целей комплексного планирования КТС приняты следующие ориентиры и цели развития территориальной транспортной системы:

- устойчивое развитие Самары, Самарско-Тольяттинской агломерации и региона в целом;
- сохранение и развитие полноценной досугово-рекреационной среды;
- поощрение развития постиндустриальных видов деятельности на основе укрепления статуса Самарского узла в международных и национальных транспортных сетях, повышения качества работы всех элементов городской транспортной системы, повышения безопасности дорожного движения, координированного межотраслевого и межмуниципального планирования развития транспортной системы.

Транспортная инфраструктура г.о. Самара должна быть рассчитана на обслуживание постоянного населения города с учетом роста его численности до 1200 тыс.чел., численности населения в Самарской агломерации также до 1200 тыс.чел., роста численности временного населения до 10 % от постоянного населения. Транспортная инфраструктура должна быть ориентирована на обеспечение роста подвижности во всех видах внутригородских передвижений в 1,2 раза, подвижности во внешних связях – не менее, чем в 2-3 раза. Развитие объектов внешней транспортной инфраструктуры, в первую очередь, воздушного транспорта, будет способствовать росту деловой активности в городе, повышению роли Самарского транспортного узла.

14.3 Выделение планировочных единиц (районов города)

Локализация объектов - территорий градостроительного проектирования (планировочных единиц) для целей формирования «вылетных» направлений территориального роста г.о. Самара может существовать пока как гипотеза. Гипотеза требует отдельных обоснований, в которых должны быть, в первую очередь, рассмотрены социологические исследования, а также ресурсная база каждого из возможных сегментов городской территории.

Их необходимо оценить по нескольким показателям урбанистического развития: протяженность и плотность автомобильных дорог, энергообеспеченность территории, плотность населения, доля занятых в промышленном производстве и сервисных отраслях, количество образовательных учреждений, уровень производства электроэнергии, рекреационная емкость, доля охраняемых территорий и др.

Одним из вариантов развития планировочных единиц может быть соотнесение их с инновационными кластерами, т.е. с сетью производителей, поставщиков и реализаторов, скооперировавшихся в процессе создания товаров и услуг в территориальное сообщество.

Проще говоря, в современных российских городах, особенно крупных и крупнейших накапливаются такие проблемы, которые в рамках автономной территории решить невозможно, решать их нужно только в широком контексте рассмотренных выше вопросов расселения.

Проект схемы территориального планирования Красноярской агломерации

Министерство строительства и архитектуры красноярского края

1. Введение

Разработка проекта схемы территориального планирования Красноярской агломерации осуществляется в соответствии с государственным контрактом № 468-01.2-08 от 01 ноября 2008 г., заключенного между краевым государственным бюджетным учреждением «Управление капитального строительства» (КГБУ «УКС») и ОАО «Российский институт градостроительства и инвестиционного развития «Гипрогор» (ОАО «Гипрогор»).

В декабре 2008 г. заказчику был сдан I этап работы, содержащий оценку современного состояния и использования территории Красноярской агломерации.

Второй этап работ включал концепцию схемы территориального планирования агломерации, концепцию территориального паспорта Красноярской агломерации, мероприятия по выявлению, охране и использованию объектов культурного наследия на территории Красноярской агломерации, предложения по развитию университетского комплекса (научно-образовательного центра). Настоящий заключительный этап работы представлен пояснительной запиской – Основные направления территориального планирования, которая совместно с пояснительными записками I и II этапов рассматривается обосновывающей частью схемы территориального планирования Красноярской агломерации.

В составе материалов III этапа представлены также отдельные тома: «Территориальный анализ инженерно-геологических условий с выявлением опасныхгеологических процессов и предложениями по инженерно-строительному районированию», «Предложения по охране окружающей природной среды и улучшению санитарно-гигиенических условий, по охране воздушного и водного бассейнов, почвенного покрова, организации системы охраняемых природных территорий, парков, заказников и др.», «Инженерно-технические мероприятия гражданской обороны. Мероприятия по предупреждению чрезвычайных ситуаций», «Схема территориального планирования Красноярской агломерации (городские округа: Красноярск,

Сосновоборск, Дивногорск; муниципальные районы: Березовский, Емельяновский, Манский, Сухобузимский)», а также откорректированный по замечаниям министерства культуры Красноярского края «Мероприятия по выявлению,охране и использованию объектов культурного наследия на территории Красноярской агломерации».

Работа выполняется на основании Закона Красноярского края от 27.12.2005 № 17-4399 «О краевой целевой программе «О территориальном планировании края на 2006–2008 годы». Необходимые исходные данные для проектирования собирались Исполнителем при содействии Заказчика. Работа осуществлялась в соответствие с требованиями № 190-ФЗ от 29 декабря2004 года (Градостроительный кодекс Российской Федерации).

В соответствии с Градостроительным кодексом данная работа относится к документу территориального планирования части субъекта Российской Федерации. Разработка схемы территориального планирования Красноярской агломерации входит в состав трех ключевых документов, определяющих вектор развития территории: стратегии социально-экономического развития Красноярской агломерации, схемы территориального планирования Красноярской агломерации и комплексной инвестиционной программы развития Красноярской агломерации (включающей инвестиционный, финансово-правовой и организационный блок реализации программы развития Красноярской агломерации).

Данная работа является документом территориального планирования и в соответствии с назначением территориального планирования и видами документов территориального планирования направлена на определение назначения территорий, исходя из совокупности социальных, экономических, экологических и иных факторов в целях обеспечения устойчивого развития территорий, инженерной, транспортной и социальной инфраструктур, обеспечения учета интересов граждан и их объединений, Российской Федерации, субъектов Российской Федерации, муниципальных

образований.Основным стратегическим замыслом является создание конкурентоспособного на мировом рынке территориального образования Красноярская агломерация, имеющего стратегию развития, утвержденную схему территориального планирования (устраняющую или нивелирующую существующие недостатки пространственной организации территории, способствующую созданию комфортной среды для бизнеса, высокого качества жизни населения и т. д.) и соответствующего государственным целям и задачам, утвержденным стратегией долгосрочного развития (Стратегия-2020).

Сибирский регион России нуждается в появлении мегаполиса – лидера, задающего образцы подхода к развитию, использующего опыт решения тех или иных проблем, лидера, способного к смене устоявшихся представлений и закоснелых способов оперирования с реально нарастающими проблемами, способного к новым для современной российской практики подходам и методам их решения, преодоления, преобразования из проблем в возможности и шансы.

Для Сибири и Дальнего Востока России метод пространственного развития городов, объединяющий ресурсы соседствующих муниципальных образований при активной роли администрации субъектов Российской Федерации, является магистральным направлением развития.В процессе разработки схемы территориального планирования Красноярской агломерации ОАО «Гипрогор» были привлечены в качестве соисполнителей следующие организации:

ГП «Корпорация «Красноярск-2020»»;

автономная некоммерческая организация «КрасноярскНИИпроект НТЦ

РААСН»;

ФГУП «Государственный научно-исследовательский и производственный
центр «Природа»;
Институт леса им. В.Н. Сукачева СО РАН;
ЗАО «Национальный градостроительный институт»;
ряд иностранных компаний:
Ove Arup and Partners International Limited (UK);
Perkins Eastman Int. (USA);
AREP Ville (France);
Metrogramma Andrea Boschetti & Alberto Francini srl. (Italy).

В работе широко использованы материалы ОАО «Территориальный градостроительный институт «Красноярскгражданпроект», авторский коллектив пользовался суждениями ведущих специалистов института, прежде всего Т.П. Лисиенко. При разработке материалов концепции схемы территориального планирования Красноярской агломерации в качестве экспертов привлекались:

почетный гражданин г. Красноярска, советник губернатора Красноярского края П.С. Федирко;

народный архитектор России, руководитель творческой мастерской «АДМ» А.С. Демирханов;

директор проектной мастерской «АрхитектоN» А.В. Банников.

В работе учтены материалы схемы территориального планирования Красноярского края («ФГУП РосНИПИ Урбанистики», 2009 г.), стратегии, программы, планы социально-экономического развития федерального, краевого и муниципального уровней, ведомственные и статистические материалы, материалы схемы территориального планирования Сухобузимского, Березовского, Емельяновского районов.

В схеме территориального планирования Красноярской агломерации учтены предложения Красноярских краевых и городских организаций и губернатора А.Г. Хлопонина, последовательно выдвигающего задачи крупномасштабного развития Красноярской агломерации, отраженные, в частности, в стратегическом проекте «Красноярск-2020». Материалы схемы территориального планирования Красноярской агломерации несколько раз обсуждались в Красноярске с участием заинтересованных ведомств, архитектурной и деловой общественности, во всех муниципальных образованиях, входящих в Красноярскую агломерацию, с руководством «Корпорации «Красноярск-2020».

Влияние кризиса на расстановку сил в Евроазиатском регионе и место в нем Красноярской агломерации, вероятно, нуждается в некоторой дополнительной оценке, а при прогнозировании инвестиций в Красноярском регионе, по-видимому, следует учесть «феномен отложенного спроса». Представленные в работе данные о прогнозном развитии ряда отраслей хозяйства и численности населения носят ориентирующий характер с учетом факторов неопределенности. Учитывая, что факторы неопределенности не могут быть предсказаны на современном уровне разработок, предусмотрены функционально зонированные резервные территории.

2. Цели и задачи территориального планирования

Основные цели и задачи проекта схемы территориального планирования Красноярской агломерации определяются положениями, закрепленными в Градостроительном кодексе РФ: «Схема территориального планирования является основным градостроительным документом, определяющим в интересах населения и государства условия формирования среды жизнедеятельности, направления и границы развития территорий городских и сельских поселений, зонирование территорий, развитие транспортной и социальной инфраструктур, градостроительные требования к сохранению объектов историко-культурного наследия и особо охраняемых природных
территорий, экологическому и санитарному благополучию».

Территориальное планирование направлено на определение функционального назначения территории, исходя из совокупности социальных, экономических, экологических и иных факторов в целях обеспечения устойчивого развития территорий, развития транспортно-инженерной и социальной инфраструктуры, обеспечения учета интересов населения, муниципальных образований Красноярской агломерации, края.

Наиболее общими принципами территориального планирования рассматриваются:

выбор приоритетов территориального развития на основе комплексной оценки территории, оценки градостроительных ограничений и приоритетов в ее развитии;

приоритет внимания к вопросам состояния среды обитания;

поддержка главных общественных интересов в большей степени, чем интересов отдельных лиц или групп населения;

защита невозобновляемых природных ресурсов;

учет перспективных стратегических соображений при определении краткосрочных действий.

Сложившиеся территориальные различия в освоенности и заселенности территории, в развитости инженерно-транспортной и социальной инфраструктуры в существенной мере определяют перспективы пространственного развития проектируемой территории.

Вместе с тем развитие агломерации позволяет решить ряд проблем Красноярска за счет его разгрузки и обеспечить более высокий уровень инженерно-технического, социально-культурного обслуживания и качества жизни для населения территорий, входящих в агломерацию.

3. Основные положения схемы территориального планирования Красноярской агломерации

ОАО «Гипрогор» провел системную и масштабную работу на территории Красноярской агломерации (городские округа: Красноярск, Сосновоборск, Дивногорск, Железногорск, Кедровый; муниципальные районы: Березовский, Емельяновский, Манский, Сухобузимский), рассмотрев при этом особенности и потенциал транспортно-географического положения в структуре сопредельных территорий, РФ и мира.

Транспортно-географическое положение Красноярской агломерации благоприятно для поступательного развития Красноярска как центра крупного ресурсного региона страны, важного опорного центра России, находящегося в зоне активного влияния Азиатско-Тихоокеанского региона, центра одного из крупнейших субъектов Российской федерации.

Фактически впервые на территории Красноярской агломерации выполнена комплексная работа по территориальному планированию с применением современных информационных технологий и

методов компьютерного проектирования и моделирования. По результатам работы сформирована комплексная информационная база данных территории Красноярской агломерации, содержащая в себе многослойную цифровую информацию (более 100 слоев цифровой информации) следующего содержания:

топографические электронные карты масштаба 1:100 000–1:25 000, данные

дистанционного зондирования земли разрешением от 1 м до 6 м;

данные по структуре землепользования;

инженерно-геологические условия территории;

природные условия территории;

схема современного состояния территории, включающая в себя все территориальные аспекты существующего положения территории Красноярской агломерации;

схема территориальных ограничений, имеющихся на территории Красноярской агломерации;

схема транспортной инфраструктуры;

схема инженерной инфраструктуры;

схема природно-экологического каркаса территории;

схема проектных предложений по развитию территории Красноярской

агломерации;

схема объектов историко-культурного наследия;

схема туристско-рекреационного потенциала территории;

схема инвестиционных проектов;

схема ГО и ЧС;

трехмерная модель местности и пр.

Поставив на обеспечение администраций – учредителей Красноярской агломерации (Красноярск, Сосновоборск, Дивногорск; муниципальные районы: Березовский, Емельяновский, Манский, Сухобузимский) соответствующее программное обеспечение и разработанную базу данных, можно значительно повысить оперативность принятия решений и качественный уровень управления территорий.

По результатам многофакторного анализа, основанного, в том числе, и на

натурных обследованиях, была проведена многокритериальная оценка всех уровней связей и инвестиционного потенциала территорий, позволившая определить существующие и проектные границы собственно агломерации.

Красноярск с окрестностями – ареал с наибольшей концентрацией населения в пределах Красноярского края. В Красноярской агломерации сосредоточено около 40 % всего и около 50 % городского населения края.

Таблица 1. Территория и население Красноярской агломерации

№ п/п	Территориальные единицы	Расстояние до Красноярска, км	Площадь, тыс. га	Население, тыс. чел.	Плотность населения, чел./кв. км	Кол-во населен. пунктов, всего	В т. ч. городских
1	Красноярск	-	35,4	937,2	2647	2	1
2	Дивногорск	40	50,2	34,9	70	8	1
3	Сосновоборск	30	1,5	30,1	2007	1	1
4	Железногорск	60	45,7	102,6	224	6	2
5	Березовский район	7	424,4	38,5	9	26	1
6	Емельяновский район	25	743,7	45, 9	6	64	2
7	п. г. т. Кедровый	53	2,8	4,6	164	1	1
8	Сухобузимский район	70	561,2	23,0	4	36	-
9	Манский район	97	595,9	17,7	3	45	-
	Всего по агломерации		2460,8	1234,5	50	189	9

Анализ интенсивности взаимосвязей внутри указанных выше территорий на основании доступных данных по ежедневной трудовой миграции, интенсивности движения на автомобильном вневедомственном и железнодорожном пригородном транспорте, по размещению садоводческих товариществ жителей Красноярска, наличию связей по инженерной инфраструктуре между поселениями агломерации позволил определить ареал тяготения к городу – центру в пределах недельного цикла жизнедеятельности населения.

Территория собственно агломерации определена как ареал наиболее интенсивных внутриагломерационных социальных и экономических взаимосвязей в пределах в основном 1,5-часовой доступности на общественном транспорте. От центра агломерации была определена зона радиусом в 60 км, в которой, по мере совершенствования транспортных средств, возможно организовать часовую транспортную доступность на общественном транспорте, рассматриваемая в качестве территориального потенциала развития взаимосвязанной системы населенных мест.

Проведена многофакторная комплексная оценка территории Красноярской агломерации. Красноярская агломерация имеет малоблагоприятные планировочные условия, осложняющие условия пространственного развития Красноярска и его агломерации в силу следующих обстоятельств:

- неблагоприятные природно-климатические условия, усугубленные антропогенной деятельностью, долинно-котловинный рельеф центральной зоны Красноярской агломерации, где сконцентрированы основные городские поселения агломерации;
- неблагоприятные условия рассеивания выбросов, частые инверсии;
- особые условия использования поймы и надпойменных террас р. Енисей в условиях нижнего бьефа Красноярской ГЭС; высокие геодинамические риски, в том числе сейсмическая опасность территории, оцениваемая специалистами до 7 баллов;

- значительная концентрация производств высоких классов санитарной вредности и низкого технологического уровня на территории города, его правого и левого берегов, создающая неблагоприятную экологическую ситуацию на существенной части города и значительных прилегающих территориях; на части территории Красноярской агломерации сформировалась зона экологической напряженности с отдельными признаками деградации окружающей среды, с негативными последствиями для здоровья населения; Красноярск входит в пятерку крупных городов страны с наиболее высоким уровнем загрязнения атмосферы;
- значительные площади в городе и его окрестностях, особенно в северо-восточном и восточном направлениях, имеют существенные аномалии фтора в почвах;
- дискомфортные условия проживания в городской среде: город занимает значительную территорию, плохо структурированную, с большими производственными площадками (более 20 % территории), с многочисленными зонами экологического и транспортно-инфраструктурного дискомфорта, на исторически сложившееся несовершенство городской застройки накладывается определяемое сиюминутными интересами частных застройщиков многоэтажное жилищное строительство, без учета рациональной структуры города в целом, необходимости комплексности застройки, учета разумного сочетания этажности застройки с транспортной организацией городского пространства, необходимости сохранения и формирования в пределах застройки элементов природно-экологического каркаса;
- значительные объемы ветхого и аварийного жилищного фонда, признанного таковым официально (в агломерации – 621,5, в т. ч. Красноярске – 362,5 тыс. кв. м), громадные объемы жилищ строительства первых типовых серий;
- ограниченные территориальные ресурсы городских поселений Красноярской агломерации для размещения производственных объектов и развития жилищного строительства;
- на территории Емельяновского района около 76 тыс. га занято зоной акустического и экологического дискомфорта от аэродрома, при крайне активной деятельности рынка земельных участков северо-западнее Красноярска;
- частная собственность на землю как в условиях Красноярска, так и на прилегающих территориях, где конкуренцию сельскому хозяйству составляют пользователи разных направлений жизнедеятельности;
- закрытость территории г. Железногорска (в т. ч. его южной жилой части), который является готовой, в большей мере, базой в ряде направлений для инновационного развития Красноярской агломерации;
- высокая плотность коридоров и линий электропередачи на территории агломерации;
- значимые площади, занятые садоводческими товариществами;
- наличие особо ценных земель сельскохозяйственного назначения, значительных по площади элементов природно-экологического каркаса, охраняемых и нуждающихся в охране;
- территории с повышенным природным радиационным фоном, с выделением радона (нужны специальные исследования для вычленения ареалов).

На основании проведенной комплексной оценки территории Красноярской агломерации были выделены территории, относительно благоприятные для строительства (более 85 тыс. га), в пределах которых возможен поиск площадок для многофункционального градостроительного освоения. При этом учитывались все известные авторам ограничения в соответствии с действующим федеральным и краевым законодательством.

Помимо этого были выделены территории возможного поиска площадок для производственного строительства (около 4,2 тыс. га), большая часть которых

осложнена некоторыми экологическими ограничениями сегодняшнего дня.

При выделении территорий для производственного строительства базовым ограничением рассматривалась недопустимость размещения на территории Красноярской агломерации производства с санитарно-защитными зонами более 300 м. Выделены также территории, имеющие рекреационный потенциал (7,9 тыс. га) и возможного освоения под садово-дачное строительство (около 3 тыс. га).

В схеме территориального планирования Красноярской агломерации были учтены гипотеза социально-экономического развития агломерации, представленная в «Стратегии социально-экономического развития Красноярской агломерации до 2020 года приоритетного инфраструктурного (инвестиционного) проекта «Комплексное развитие Красноярской агломерации до 2020 года» и в Концепции программы социально-экономического развития г. Красноярска, а также материалы схемы территориального планирования Красноярского края. Основные положения

стратегии приведены в обосновывающих материалах схемы территориального планирования Красноярской агломерации. Таким образом, впервые в России на агломерационном уровне сформирована комплексная сквозная система развития территории, состоящая из стратегии социально-экономического развития, разработки градостроительной документации, финансово-правовое и инвестиционное обеспечение развития агломерации.

Численность населения Красноярской агломерации и составляющих ее муниципальных образованиях представлена в ряде документов, утвержденных в последние годы на краевом и районных уровнях. Демографическая ситуация в Красноярской агломерации на фоне Красноярского края и России в настоящее время и в перспективе глубоко проанализирована в разделе «Демография и миграционная политика Красноярской агломерации» «Стратегии социально-экономического развития

Красноярской агломерации до 2020 года». В других работах, предшествовавших разработке схемы территориального планирования Красноярской агломерации, также проведены оценки и расчеты численности населения Красноярской агломерации, которые приводятся в схеме территориального планирования Красноярской агломерации (Концепция программы социально-экономического развития г. Красноярска до 2020 года в условиях Красноярской агломерации, Красноярск, 2008; схема территориального планирования Красноярского края, утверждена в 2009 г.;

генеральные планы городов, схемы территориального планирования районов Красноярской агломерации).

Указанные материалы, а также большая степень неопределенности социально-экономической ситуации в стране определяют нецелесообразность каких-либо дополнительных расчетов численности населения Красноярской агломерации. В такой ситуации представляются уместными лишь сугубо ориентировочные оценки. Ниже представлена ориентировочная оценка численности населения Красноярской агломерации, сопряженная с предложениями по пространственной организации агломерации.

Таблица 2. Ориентировочная численность населения Красноярской агломерации к 2020 г., тыс. чел.

	2008 г.	2020 г.	Максимальный вариант
Красноярская агломерация, всего, в том числе:	1235	1282	1500
Красноярск	937 (936*)	970 ***(900*)	1115 (865 -915*)
Дивногорск	35 (31*)	35 (31)	35 (30)
Сосновоборск	30	35	60
Железногорск	103 (94*)	100	120
Емельяновский район	46 (50,5**)	60****	65****
Березовский район	38,5	43*****	48*****
Сухобузимский район	23	23	40
Манский район	18	16	17

* Здесь и ниже в скобках указана численность населения собственно города.
** С п. г. т. Кедровый.
*** С учетом городских образований в районе Шуваево (до 50 тыс. чел.) и в районе Кузнецовского плато (до 20 тыс. чел.) к 2020 г. и соответственно до 150—200 и до 50 тыс. чел. по максимальному варианту.
**** Без учета городского образования в районе Шуваево (до 150—200 тыс. чел.).
***** Без учета городского образования в районе Кузнецовского плато (до 50 тыс. чел.).

Выше обозначен довольно оптимистичный вариант, принимаемый для выявления резервов территориального развития.

В связи с неопределенностью временных ориентиров выхода страны из

кризиса показатели 2020 г. могут быть отнесены к 2025 или несколько более поздним годам. Однако возможно развитие Красноярской агломерации, как и большого числа других агломераций России, в условиях длительной депопуляции. Сгусток населения, каковым является Красноярск и зона его активного влияния, представляет собой слабо развитую моноцентрическую агломерацию. Можно ставить задачу развития, трансформации Красноярской агломерации, но изменить ее моноцентрическую структуру невозможно. Поэтому проблема совершенствования центра Красноярской агломерации является и в перспективе определяющей в ее развитии.

Новая миссия Красноярска – современный многофункциональный центр с развитой предпринимательской и научно-инновационной деятельностью, элементами мирового города на основе его трансформации из исторически сложившегося индустриально-хозяйственного центра. Ведущая проблема организации территории – градостроительными средствами расширить зону экологического благополучия на территории агломерации. В основу предложений по территориальной организации Красноярской агломерации положены результаты произведенной комплексной оценки, базирующейся на системе планировочных ограничений и режимных требованиях к градостроительному использованию территории агломерации. Выявлены зоны с особыми условиями использования территорий, формируемых экологическими и санитарно-гигиеническими ограничениями градостроительной деятельности (более 30 видов). Выявленная система зон соответствует законодательным и нормативным актам Российской Федерации и впервые в границах агломерации комплексно территориально обозначена.

Формирование сети особо охраняемых природных территорий предусматривается с учетом материалов «Схемы развития и размещения особо охраняемых природных территорий в Красноярском крае на период до 2015 года» и отчетом «Характеристика и хозяйственное использование земель лесного фонда на территории Красноярской агломерации», выполненным Институтом леса им. В. Н. Сукачева Сибирского отделения РАН (Красноярск, 2009) на основании договора № 31/09 от 01.06.2009, заключенного с ОАО «Гипрогор». Границы зон негативных экологических воздействий на природную среду определены по материалам Красноярского филиала ФГУП «Госцентр «Природа».

Пространственная организация территории Красноярской агломерации предложена как сочетание радиально-лучевого расселения с функциональными поясами. Кольцевое зонирование определяется условиями доступности центра Красноярской агломерации. Выделяются две зоны:

1. Собственно Красноярская агломерация, поселения которой связаны трудовыми маятниковыми миграциями (существующими и перспективными), совместным использованием инженерных сетей и сооружений, относительно интенсивным транспортным сообщением, снабжением городских поселений скоропортящимися сельскохозяйственными продуктами. В этой зоне сконцентрированы основные предложения схемы территориального планирования по территориальному развитию Красноярской агломерации.

В пределах этой зоны могут быть выделены:

ядро агломерации – г. Красноярск;

подзона размером примерно в 10–15 километрах от границ города, имеет статус лесопаркового пояса (см. постановление администрации Красноярского

края от 26.11.1997 г. № 644-п) и нуждается в градостроительном регулировании;

внешняя зона, где даны предложения, имеющие целью создать, развить «точки активизации территории», рассредоточить селитебную и производственную нагрузку на Красноярск и его ближайшее окружение. Населенные пункты здесь в большой мере ориентированы на собственные места приложения труда. На территории зоны выделены возможные места рекреационного и садоводческо-дачного строительства.

2. Периферийный пояс агломерации – наиболее удаленные территории агломерации, используемые в соответствии со сложившимися условиями и ресурсами. Миграционные связи с Красноярской агломерацией и ее центром определяются в основном рекреационным потенциалом этих территорий и проявляются по определенным сезонам и в выходные дни. Здесь замыкаются недельные и сезонные циклы жизнедеятельности населения Красноярской агломерации. Предлагаемая специализация городских центров и районов Красноярской агломерации:

Красноярск – финансово-деловой центр крупного региона, многоотраслевой промышленно-производственный и транспортный центр со значительным потенциалом научно-инновационной деятельности, крупный информационно-образовательный центр, значительный центр торгового, социально-культурного обслуживания;

Дивногорск – туристско-рекреационный, спортивный центр общеагломерационного значения, возможный центр подготовки олимпийского резерва, место размещения ряда учреждений социального назначения, профессионального образования краевого значения, небольшой производственный центр с ограниченным потенциалом промышленной деятельности невысоких классов санитарной вредности;

Сосновоборск – промышленно-производственный центр с территориальными и коммуникационными возможностями расширения производственных функций невысоких классов санитарной вредности (к примеру, деревообработка, включая мебельное производство), возможный центр переработки сельскохозяйственной продукции восточной части Красноярской агломерации, развития строительной базы, имеются территориальные резервы для жилищного строительства, близость к Железногорску определяет возможность развития научно-технических функций, создания инновационного центра для малого бизнеса;

Железногорск – научно-производственный центр со значительным инновационным потенциалом (ядерный, космический комплексы, производство новых материалов и др.), центр поддержки инновационного бизнеса, подготовки высококвалифицированных кадров для инновационной деятельности;

Подгорный – ограниченное производственное обслуживание производственного комплекса Железногорска, спортивно-оздоровительный центр;

Емельяновский – региональный, международный транспортный узел на базе аэропорта, инфраструктурное обустройство автомагистралей федерального и регионального значения, сельское хозяйство пригородного направления, переработка с.-х. сырья, размещение первых и вторых жилищ, объектов отдыха для жителей Красноярска, производство кирпича, инновационная деятельность по переработке с.-х. сырья, возрождение народных промыслов;

Березовский – добыча минерального сырья для строительства, сельское хозяйство пригородного направления, рекреация, лесозаготовки и переработка древесины, размещение первых и вторых жилищ жителей Красноярска, инфраструктурное обустройство дорог;

Манский – лесозаготовка и переработка древесины, добыча минерального сырья (кварцевый песок), строительство завода по производству стеклотары, строительной смеси и кремния, рекреация;

Сухобузимский – сельское хозяйство пригородного направления, переработка с.-х. сырья, лесозаготовки (преимущественно правый берег), золотодобыча (правый берег), возможно деревянное домостроение, рекреация.

Даны предложения по формированию площадок опережающего градостроительного развития. Для некоторой разгрузки Красноярска, улучшения его планировочной ситуации и создания для части населения города относительно экологически благоприятной среды обитания предлагается организация приоритетной площадки застройки (около 2 тыс. га) на территории севернее с. Шуваево, между Шуваево и Таскино. Это город на 50–100–200 тысяч человек, с преимущественно среднеэтажной и малоэтажной плотной застройкой – до 4–6 этажей, с небольшими районами 1–2-этажной плотной индивидуальной застройки с небольшими приусадебными участками (2–4 сотки), с высоким уровнем благоустройства и полным комплексом учреждений обслуживания в соответствии с его численностью и социальным и возрастным составом населения. Здесь целесообразно увеличивать типологическое разнообразие в области малоэтажного и среднеэтажного жилья. Площадку предполагается связать с Красноярском скоростным рельсовым транспортом и модернизированными автомобильными дорогами. Интеллектуальный уровень города связывается с возможностью размещения здесь инновационной зоны (возможная площадка предусмотрена), а также с вариантом выноса сюда ряда учебных заведений или их структур с соответствующим жилищным обеспечением. Помимо элементов городского озеленения, представляется уместным ввести в структуру города окружающие лесопокрытые площади. Площадка близка к резервируемой промышленной зоне агломерации восточнее Енисейского тракта, где не должны размещаться производства высоких (с санитарной зоной свыше 300 м) классов санитарной вредности. Инженерные коммуникации и сооружения, уже имеющиеся на территории этой зоны, могут быть в какой-то мере использованы уже для начала строительства на предлагаемой площадке. На этой площадке целесообразно сконцентрировать объекты по всем видам целевых государственных программ в сфере жилищно-социально-инфраструктурного строительства.

Это предложение может войти в число экспериментальных инвестиционных проектов комплексного освоения территории (КОТ), включенных Правительством РФ в программы государственной поддержки массового жилищного строительства. Механизмом, позволяющим эффективно реализовать проекты КОТ, является государственно-частное партнерство, в рамках

которого государство (федеральный бюджет) финансирует создание жилищно-коммунальной, транспортной, социальной инфраструктуры (проекты получают поддержку, предусмотренную ФЦП). В рамках КОТ при вложении государственных средств в развитие инфраструктуры часть жилья по соглашению с застройщиками может поступать на исполнение социальных обязательств (жители аварийных домов, военнослужащие, северяне и т. п.) по фиксированным ценам. КОТ повышают инвестиционную привлекательность территории за счет масштаба, долгосрочности и надежности (участие государства).

Проекты КОТ становятся основным источником создания нового жилья и позволяют обеспечивать им население в соответствии с современными стандартами его качества, а также экологическими и архитектурными требованиями. Эти проекты направлены на создание новой городской среды с «чистого листа» с использованием современных технологий и выгодны всем. При принятии варианта схемы территориального планирования Красноярской агломерации по освоению приоритетной для Красноярской агломерации площадки городской застройки нецелесообразно застраивать территории на севере и западе города по обе стороны городской границы. Существующая протяженная застройка селитебной части Красноярска определяет большое количество передвижений, что увеличивает нагрузку на улично-дорожную сеть и ведет к избыточному энергопотреблению. Некоторое уменьшение площади застройки Красноярска и придание ей многофункционального характера можно считать здоровым сценарием развития города.

По комплексу условий проживания представляется целесообразным резко ограничить жилую застройку на правом берегу Енисея. Для компенсации выбываемого здесь жилищного фонда могут быть рассмотрены территории Кузнецовского плато на юго-востоке города (470 га), на территории Березовского района, расположенные на более высоких отметках и в связи с этим экологически более благоприятные для проживания. Здесь может быть создано городское образование с населением до 50 и более тысяч человек. На расстоянии 45–60 км от Красноярска на основе крупных населенных пунктов (в отдельных случаях с учетом территориально сближенных с ними населенных пунктов меньшей людности) предлагается создать сеть приоритетных «точек роста» территории агломерации: Сухобузимское, Миндерла – Борск, Никольское, поселок Памяти 13 Борцов, Камарчага, Шалинское. Для каждого из этих населенных пунктов даны условные (масштаб 1:100 000) резервы для жилищного и производственного строительства. Представляется, что те предложения по строительству производственных объектов, которые не нуждаются непосредственно в среде Красноярска, целесообразно пытаться разместить в этих «точках», идя на определенные преференции инвесторам. Часть этих центров может способствовать активизации тяготеющих к ним сельскохозяйственных территорий. Для выполнения функций по обслуживанию аграрно-промышленного комплекса и переработке сельскохозяйственного сырья предложены площадки на базе районных центров Емельяново, Сухобузимское, Шалинское, с. Вознесенка в Березовском районе.

Предлагается рассмотреть возможность размещения малоэтажного усадебного строительства для постоянного и сезонного проживания желающих жителей Красноярска в существующих населенных пунктах или в непосредственной близости к ним, при создании единых систем инженерной и социальной инфраструктуры. Такими населенными пунктами рассматриваются, в частности: Сухобузимское, Борск, Миндерла, Шила в Сухобузимском районе, Таскино, Никольское, Устюг, Арей в Емельяновском районе, Манский в Дивногорском ГО, Маганск, Вознесенка в Березовском районе. Поскольку территория лесопаркового пояса Красноярской агломерации имеет достаточно плотную сеть поселений, представляется, что создание обособленных образований, не интегрированных с существующими населенными пунктами для постоянного и сезонного проживания, здесь недопустимо. В схеме территориального планирования даны предложения по усовершенствованию дорожной сети для связи этих центров между собой, с Красноярском, для выхода на внешние транспортные направления. На внемасштабной схеме «Пространственные особенности инвестиционной деятельности» предложен один из возможных подходов к созданию условий для привлечения инвестиций в эти центры. Даны предложения по сохранению и формированию природно-экологического каркаса территории как основы для организации массового отдыха, сохранения и воспроизводства важнейших природных ресурсов. Предложения по формированию природно-экологического каркаса территории агломерации должны быть дополнены на стадии нового генерального плана Красноярска весьма актуальными предложениями по природно-экологическому каркасу территории города. В схеме территориального планирования Красноярской агломерации даны предложения по формированию транспортного каркаса агломерации на основе модернизации существующей инфраструктуры с введением в транспортный кластер инновационных технологий. Сформулирована концепция развития скоростного агломерационного транспорта, связывающего основные населенные пункты агломерации со всеми районами Красноярска, включающая легкое метро, круглогодично функционирующие суда на воздушной подушке и автомобильные магистрали безостановочного движения.

Предложено создание системы аэровоздухоплавания. Внедрением в транспортный кластер инновационных видов транспорта – судов на воздушной подушке и дирижаблей – может быть достигнут мультипликативный эффект при условии производства судов на судоверфи Красноярска и дирижаблей на пустующих производственных объектах поселка Подгорный. На основе проведенного анализа определены зоны формирования системы транспортно-логистических центров и транспортно-пересадочных узлов: федерального, регионального и агломерационного значения. С целью оздоровления экологии и эстетики городского пространства предложен вынос грузового порта и судоремонтного завода из города Красноярска в Ермолаевский затон. С целью уменьшения транспортной нагрузки на город Красноярск предложено:

создание дублеров автодороги Железногорск – Красноярск;

строительство моста через реку Енисей в районе г. Железногорск и реконструкция автодороги, проходящей по левому берегу реки, обеспечивающей подъезд к городу с северо-востока, минуя перегруженные участки предмостовых и мостовых дорог в черте города;

строительство автодороги от Железногорска южнее существующей (обеспечит выход на предлагаемый настоящим проектом южный обход г. Красноярска и доступ к пятому – западному мосту через Енисей, минуя улицы города);

создание сети магистральных дорог безостановочного движения в городе Красноярске с учетом агломерационных связей.

Проделанная в схеме территориального планирования Красноярской агломерации работа позволила систематизировать, сформировать интегрированную базу данных около 300 объектов культурного наследия, которые были учтены при формировании планировочных решений территории Красноярской агломерации, и отобразить их в едином картографическом пространстве проектируемой территории. Разработаны мероприятия по выявлению, охране и использованию объектов культурного

наследия.

4. Мероприятия по территориальному планированию

Мероприятия по развитию объектов федерального значения приведены в целях обеспечения информационного единства в использовании территории Красноярской агломерации.

В настоящей работе учтены инвестиционные проекты, предусмотренные для реализации на территории муниципальных образований, входящих в Красноярскую агломерацию, в соответствии со схемой территориального планирования Красноярского края, занесенные в Реестр инвестиционных проектов Красноярского края; инвестиционные заявки, предоставленные «Корпорацией «Красноярск-2020», заявленные, проектируемые, начатые строительством, проектируемые коттеджные поселки. Объекты, представленные в указанных документах и имеющие относительно конкретизированное место размещения, обозначены на специальной схеме, а вышеуказанные перечни объектов приводятся в приложении.

4.1. Мероприятия по развитию экономической базы

Решение проблемы диверсификации экономики Красноярской агломерации возможно лишь через внедрение новых технологий в традиционных отраслях и развитие высокотехнологичных производств. Необходимо постепенное освобождение города от предприятий, не нуждающихся в среде крупного города. Целесообразно размещать на территории агломерации преимущественно производства с высоким уровнем производительности и добавленной стоимости (инжиниринг, приборостроение, машиностроение, научно-образовательные и профессиональные услуги, а также предприятия новой экономики). Необходимо отдавать предпочтение созданию средних и малых предприятий.

Неблагоприятная экологическая обстановка не позволяет размещать на территории агломерации предприятия, увеличивающие экологическую нагрузку на окружающую среду. На основе разработки схемы территориального планирования Красноярской агломерации уместно возразить против размещения на территории Красноярской агломерации ряда объектов высоких классов вредности, прежде всего металлургического завода по производству ферромарганцевых сплавов на площадке бывшего экскаваторного завода, производств по переработке нефти в Красноярске.

Представляется, что все проекты расширения экологически неблагополучных производств на территории Красноярска должны проходить предваряющую решения экологическую экспертизу, так же, как все объекты, предлагаемые к размещению на территории лесопаркового пояса Красноярска.

Целесообразно на уровне края и города совместно рассмотреть вопрос о рациональности дальнейшего развития лесоперерабатывающих предприятий Красноярска. Следует также обратить внимание на то, что в программно-прогнозных материалах предусматривается развитие ряда производств, предусмотренных в действующем генеральном плане города к выносу, например, Красноярского завода комбайнов. Расширение Енисейского фанерного комбината должно быть увязано на территории Красноярской агломерации с предоставлением участков для заготовки древесины за пределами элементов природно-экологического каркаса. Есть предложения по реализации на территории Красноярской агломерации планов создания производства современного рельсового пассажирского транспорта (ООО «Красноярские машиностроительные компоненты»).

Мероприятия по использованию минерально-сырьевых ресурсов:

освоение и добыча кварцитов на Шилкинском месторождении, возможно использование этого сырья в производстве поликристаллического кремния, сплавов на основе алюминия и железа;

организация добычи рудного золота на основе рудных месторождений Кузеевского рудного узла. В более отдаленной перспективе возможна добыча рудного и рассыпного золота на юге Манского района;

могут быть использованы для производства кирпича огнеупорные глины Шестаковского месторождения и гравий для строительных работ в районе с. Атаманово (Сухобузимский район). Последний нуждается в проверке на радиоактивность;

возможна добыча кварцевого песка южнее д. Белогорка и на этой основе строительство завода по производству стеклотары, строительной смеси и кремния (п. Камарчага).

Мероприятия по развитию аграрно-промышленного комплекса:

учитываются инвестиционные проекты по крупным животноводческим комплексам, по созданию инновационных структур в сфере аграрно-промышленного комплекса, предлагается организация интеграционных структур муниципальных образований, входящих в Красноярскую агломерацию, по переработке сельскохозяйственной продукции, по переработке дикорастущего сырья, по обслуживанию сельскохозяйственного производства, по поставкам

продукции в городские округа Красноярской агломерации;

выделенные в схеме территориального планирования Красноярской агломерации «точки активизации территории» могут выполнять указанные функции.

Для выполнения этих функций также предложены площадки на базе районных центров Емельяново, Сухобузимское, Шалинское, с. Вознесенка в Березовском районе; необходимо обеспечить сохранность лучших сельскохозяйственных угодий. Наступление застройки всех видов на сельскохозяйственные земли должно быть управляемым.

4.2. Мероприятия по пространственной организации территории

В качестве территорий и объектов особо значимого, приоритетного, опережающего развития рассматриваются:

площадки городской комплексной застройки: «города-спутника» (название условно, севернее с. Шуваево, западнее Енисейского тракта), Кузнецовского плато (в районе д. Кузнецово);

полюса роста – ареалы направленного развития: Сухобузимское, Миндерла – Борск, Никольское, Маганск, Камарчага, Шалинское, для этих территорий условно (в масштабе 1:100 000) выделены территории возможного градостроительного освоения;

производственная зона: севернее Красноярска, восточнее Енисейского тракта;

территория комплексной застройки Сибирского федерального университета (в границах Красноярска);

научно-технологические, технико-внедренческие зоны: на правом берегу, южнее застройки в Красноярске, в проектируемом городе-спутнике; инновационные площадки в г. Железногорске;

зона аэропортов Емельяново и Черемшанка – создание грузового хаба с сопутствующими объектами, портовой особой экономической зоной;

федеральный транспортно-логистический комплекс при пересечении северным автодорожным обходом Красноярска р. Енисей;

формирование транспортного каркаса Красноярской агломерации;

в г. Красноярске: регенерация приенисейской зоны на основе выноса ряда

производственных объектов; создание финансово-делового и выставочного центра с соответствующей инфраструктурой, создание многофункционального транспортно-пересадочного узла в сочетании с интегрированной плотной городской застройкой на базе железнодорожного вокзала и прилегающих территорий, осуществление мероприятий по сохранению исторической среды и застройки;

формирование первоочередных туристско-рекреационных центров с соответствующей инфраструктурой в городах Красноярске, Дивногорске.

Рассматривается проект комплексного развития территории острова Молокова (Енисей Парк Сити). Вопрос об использовании островов на Енисее неоднократно ставился в связи с перспективами развития Красноярска, в схеме территориального планирования Красноярской агломерации рассматривается в составе основных проблем, которые должны быть решены на уровне нового генерального плана города. До разработки последнего следует с участием специалистов оценить природно-экологические особенности острова с учетом его положения в нижнем бьефе Красноярской ГЭС, при незамерзающем Енисее в зимних условиях и при пониженной температуре в летний период. Кроме того, следует учитывать 1 %-й паводок, попуски ГЭС, плохие условия рассеивания выбросов в атмосфере, особенно в холодное время года. Уместно также учесть здесь инженерно-строительные условия.

4.3. Мероприятия по развитию образования, социальной сферы, туризма

При участии государства осуществляется строительство Сибирского федерального университета. Предусматривается формирование университета мирового уровня, способного оказать существенное влияние на инновационное развитие России и Сибирского федерального округа, повышение национальной безопасности и конкурентоспособности на глобальных рынках знаний и технологий на основе подготовки высококвалифицированных специалистов в области научных исследований, производства, социально-экономического управления и развития личности. Завершается создание современного центра сердечно-сосудистой хирургии в Сибири с использованием новейших технологий. Центр будет оказывать высокотехнологичную медицинскую помощь населению Красноярского края и соседних регионов. Это современный комплекс на 180 мест, который будет ежегодно оказывать кардиологическую помощь 6000 человек. Финансирование проекта осуществляется за счет средств федерального и краевого бюджетов.

Планируется к реализации перинатальный центр в г. Красноярске за счет средств федерального и краевого бюджетов. Предполагается снижение младенческой и материнской смертности.

Строительство Ледового дворца спорта на 2500–3000 зрителей в г. Красноярскепредполагается за счет финансирования из средств федерального и краевого бюджетов. Объект является социальным и создается с целью обновления и расширения материальной базы для проведения тренировочных занятий, учебно-тренировочных сборов, краевых и региональных соревнований по хоккею, фигурному катанию, скалолазанию, игровых видов спорта, для создания условий населению для занятия зимними видами спорта.

Развитие «Академии биатлона» в г. Красноярске, в районе Николаевской сопки: строительство спортивных залов (волейбольного, теннисного, настольного тенниса, сквоша, тренажерного), кафе, гостиницы на 60 мест, хозяйственного корпуса, площадки для стоянки автомобилей, открытой спортивной площадки, лыжероллерной трассы. Финансирование предусматривается за счет средств краевого бюджета в рамках краевой адресной инвестиционной программы. Цель проекта – создание современной базы по биатлону с целью качественной многолетней подготовки биатлонистов на территории Красноярского края, для консолидации усилий и преемственности на различных этапах подготовки. На территории Восточной Сибири и Урала нет ни одного биатлонного комплекса, отвечающего современным требованиям.

Реконструкция и оснащение современным концертным оборудованием Красноярской краевой филармонии в г. Красноярске осуществляется для

повышения качества жизни населения края и Красноярской агломерации за счет усиления роли культуры. Финансирование проекта осуществляется за счет средств федерального и краевого бюджетов.

Прогнозируется строительство аквапарка в г. Красноярске, который может обслуживать население всей агломерации.

Необходимо строительство социально значимых объектов, направленных на создание комфортной среды обитания и улучшение уровня жизни населения, среди которых: жилищное строительство, бассейны, медицинские учреждения, дошкольные образовательные учреждения, школы, студенческие общежития, учреждения музейного и культурно-досугового типа, парки и спортзалы.

Обеспеченность населения жилищным фондом принята в 28–30 кв. м на человека. В схеме территориального планирования Красноярской агломерации даны предложения по строительству нового жилья в экологически благоприятных районах.

Для обеспечения доступа населения к объектам социальной инфраструктуры на основе рассмотренной ранжированной схемы центров обслуживания даны предложения по модернизации дорожной сети, а также выделены территории, нуждающиеся в выездных формах обслуживания.

В стратегии социально-экономического развития Красноярской агломерации на основе норм обеспеченности, установленных федеральными законами и нормативными актами, предложено реконструировать и модернизировать медицинские учреждения, построить диагностический и реабилитационный центры, 68 школ и 96 дошкольных учреждений, ввести 12 организаций музейного типа, учреждения культурно-досугового типа, детские школы искусств, 97 библиотек, разбить 12 парков, ввести 58 бассейнов, 120 спортивных залов.

Предлагается формирование и развитие туристических, спортивно-туристических центров за счет специализированных учреждений, гостиниц, приютов, специализированного сервисного обслуживания – приоритетных в гг. Красноярске и Дивногорске, в дальнейшем – в п. Подгорный на основе уже имеющейся базы, по р. Мана (Нарва, Береть, Манский), в более отдаленной перспективе – вблизи горы Аргыджек.

4.4. Мероприятия по транспортно-инженерной инфраструктуре

Для поступательного развития Красноярской агломерации необходимо преодолеть ограничения в инфраструктурных отраслях, прежде всего в транспортноинженерной инфраструктуре, которая рассматривается ключевым фактором пространственного развития агломерации.

4.4.1. Развитие транспортной инфраструктуры

Реализация потенциала географического положения Красноярской агломерации и его значимость для Российской Федерации определяет участие государства в создании авиахаба, особой экономической зоны на базе аэропорта Емельяново, в строительстве метро, автодорожного обхода Красноярска.

Транспортные узлы как планировочная часть транспортного кластера Формирование международного транспортно-логистического узла с созданием свободной портовой экономической зоны на базе авиационного хаба (приемо-передающего центра) на базе инфраструктуры действующих аэропортов Емельяново (международный) и Черемшанка (местный). Строительство данного хаба предусмотрено в федеральной целевой программе «Модернизация ЕС ОрВД Российской Федерации (2009–2015 годы)», п. 172.

Создание федерального терминально-логистического комплекса в районе пересечения автомобильной дороги М-53 «Байкал», ответвления на Железногорск от железной дороги «Транссиб» и судоходных путей реки Енисей в Березовском районе с выносом грузового порта из города Красноярска. Проектом предусмотрен вынос грузовых районов порта Злобино и Лодейка в Ермолаевский затон. Развитие малых узлов логистики на пересечении дороги М-53 «Байкал» и «Красноярск – Енисейск» и на коммунально-складских территориях вдоль Транссибирской железной дороги западнее города Красноярска.

Проектом предусмотрено формирование многофункционального транспортно-пересадочного узла на базе железнодорожного вокзала города Красноярска и прилегающих территориях, территория и функциональное зонирование узла должны быть определены на более детальных стадиях проектирования.

Развитие транспорта на важнейших направлениях внешнеагломерационных связей.

С целью обеспечения связанности территории Красноярской агломерации и создания предпосылок для развития бизнеса предлагается рассмотрение возможности включения Красноярской агломерации в высокоскоростное сообщение между городами Сибирского федерального округа.

Акватория реки Енисей создает уникальную возможность круглогодичного использования амфибийного транспорта для обеспечения перевозок по реке, обеспечивая связи с северными территориями Красноярского края. Амфибийный пассажирский транспорт может быть элементом инфраструктуры развития туризма и рекреации.

Предусматривается пополнение парка водного транспорта судами на воздушной подушке (далее – СВП). СВП относятся к классу амфибий и поэтому имеют значительные преимущества по сравнению с водоизмещающими судами. Амфибийные качества позволяют эксплуатировать их круглогодично, летом и зимой и даже в период ледохода и ледостава.

Приоритетным направлением развития агломерации определено формирование системы скоростного пассажирского агломерационного транспорта.

Создание круглогодично функционирующей системы агломерационного скоростного речного транспорта. Данная система предполагает круглогодичную эксплуатацию специализированных водных судов (далее – СВП) в акватории реки Енисей от города Дивногорска до города Железногорска со строительством и реконструкцией пристаней и причалов для круглогодичного использования. Производство СВП при необходимости возможно организовать на базе Красноярской судоверфи.

Также предлагается формирование развитой пригородно-городской системы метрополитена на основе легкого метро с использованием строящегося подземного участка. Линиями метрополитена необходимо соединить г. Красноярск с Федеральный университетом, Студгородком, г. Сосновоборском, Железногорском, промышленной площадкой «Крастяжмаша», проектируемого города-спутника и

некоторыми из территорий нового градостроительного освоения. Таким образом, развитие системы скоростного пассажирского транспорта предусматривает строительство линий легкого метро в Емельяновском и Березовском районе до городов Сосновоборска и Железногорска.

Значительное развитие должна получить маршрутная автобусная сеть с учетом развития автодорожной сети, предусмотренной в проекте, с целью обеспечить все население агломерации равноценным уровнем транспортного обслуживания, а также организация новых автобусных маршрутов в пригородно-городском сообщении, которые позволят также улучшить внутриагломерационные транспортные связи. Маршрутной сетью предполагается связать территории градостроительного освоения в Емельяновском, Березовском, Сухобузимском и Манском районах, города Сосновоборск, Железногорск и Дивногорск со всеми районами города Красноярска.

Также предусматривается сохранение железнодорожного сообщения городов Дивногорска и Красноярска. Развитие, по мере востребованности, городского железнодорожного сообщения в части увеличения числа поездов. Сохранение функции пригородного железнодорожного транспорта как транспорта, обслуживающего садово-дачные массивы. Реализация проекта по созданию канатных дорог через р. Енисей.

Формирование автодорожного каркаса агломерации.

Все основные агломерационные дороги, согласно проекту, должны соответствовать нормам не ниже третьей технической категории.

С целью формирования опорного каркаса агломерации предлагается строительство новых и реконструкция существующих участков автодорог:

Атаманово – Сухобузимское – Миндерла – Талое – Никольское – поселок Памяти 13 Борцов – Элита – Красноярск; Сухобузимское – Татарское – Придорожный; основных автодорог Манского района.

Строительство автодороги ГЭС – Минино – Красноярск, что обеспечит связи Красноярск – Дивногорск – Республика Хакасия, минуя мосты в черте города и аварийно-опасный участок автодороги М-54, проходящей по южному берегу р. Енисей.

Реконструкция единственной автодорожной связи городов Железногорска, Сосновоборска, пос. Подгорный с городом Красноярском – автодороги Железногорск – Красноярск до второй технической категории с расширением до 4 полос на всем протяжении, пропускная способность которой в настоящее время существенно ниже фактического транспортного потока, со строительством путепровода на ответвлении на Сосновоборск.

Реконструкция автодорожного коридора «Красноярск – Енисейск» дороги Р-01 до технической категории 1Б, с расширением от города Красноярска до промышленной площадки «Крастяжмаша» и города-спутника до 6 полос, далее до 4 полос.

Формирование дополнительной автодорожной связи города-спутника с Красноярском западнее дороги Р-01 в основном за счет реконструкции существующих дорог и частично строительства новых участков.

Строительство обхода п. Элита на участке дороги Емельяново (М-53) – Аэропорт – п. Еловый – п. Элита – Кача – Зеледеево – Бирюса (выход в южном направлении на М-54).

С целью уменьшения транспортной нагрузки на предмостные улицы и площади в городе Красноярске и равномерного распределения транспортных потоков по всем мостам через реку Енисей предусмотрено:

создание дублеров автодороги Железногорск – Красноярск:

строительство моста через реку Енисей в районе г. Железногорска и реконструкция автодороги Барабаново – Красноярск, проходящей по левому берегу реки, обеспечивающей подъезд к городу с северо-востока, минуя перегруженные участки предмостовых и мостовых дорог в черте города;

строительство автодороги Зыково – Железногорск обеспечит выход на формируемый южный обход г. Красноярска и доступ к строящемуся западному мосту, минуя улицы города;

формирование кольцевой автодороги вокруг города Красноярска;

создание сети магистральных агломерационных дорог в городе Красноярске.

Магистральные агломерационные дороги в черте города Красноярска необходимо реконструировать до технической категории 1В с расширением минимально до четырех полос на всем протяжении. На данных дорогах должно быть организовано безостановочное движение.

Для обеспечения транспортной доступности труднодоступных участков, в частности юга Манского района, с планируемым горнолыжным курортом Аргыджек и другими рекреационными территориями и доставки работников и грузов на территории градостроительного освоения северной части Красноярского края проектом предлагается развитие аэровоздухоплавания с использованием дирижаблей (управляемых аэростатов). Дирижаблестроение возможно наладить в пустующих производственных площадках пос. Подгорный. Для обслуживания дирижаблей в аэропортах предлагается построить соответствующие комплексы. Базироваться дирижабли могут как на аэродромах, так и на подготовленных естественных площадках. Предполагается строительство в перспективе магистрального газопровода Проскоково – Ачинск – Красноярск – Нижняя Пойма – Тайшет (программа ООО «Газпром»). Поступление газа на территорию Красноярской агломерации может заметно улучшить экологическую ситуацию.

4.4.2. Мероприятия по развитию инженерной инфраструктуры

Пришедшее в упадок сетевое хозяйство требует обновления, постоянного поддержания и развития в условиях растущей экономики, что требует значительных вложений в сжатые сроки, что недостижимо для каждого муниципального образования в отдельности.

4.4.2.1. Водоснабжение

Для комфортного проживания в существующей и проектируемой застройке необходимо проведение реконструкции существующих систем водопровода и строительство новых систем, в том числе и межпоселенческих.

Учитывая разобщенность населенных пунктов, входящих в агломерацию, водоснабжение рекомендуется осуществлять за счет создания локальных централизованных систем водоснабжения.

В настоящее время только города Дивногорск и Сосновоборск преимущественно имеют 100 % обеспеченность системой водоснабжения, причем

она построена так, что при необходимости, проведя небольшую реконструкцию, можно увеличить мощность головных сооружений и провести прокладку недостающих сетей.

Во всех районах, входящих в систему агломерации, особенно в Манском, необходимо строительство централизованных систем водоснабжения с прокладкой разводящих сетей. Существующие системы водоснабжения, состоящие из 1–4 скважин, не соответствуют требованиям надлежащего водопотребления ни жилого сектора, ни производства. Проектом намечается развитие централизованных систем водоснабжения как в местах нового жилищного строительства, так и в существующей застройке. Со строительством собственных водозаборов, там, где это целесообразно, предлагается строительство объединенных систем с единым водозабором. Такое предложение правомерно для части населенных пунктов Емельяновского района: Еловое – Элита – Минино – одно крыло, р. ц. Емельяново – Творогово – Логовой – Дрокин – другое крыло от системы водоснабжения г. Красноярска. Развитие систем водоснабжения направлено на бесперебойное обеспечение всех жителей и предприятий водой надлежащего качества и в достаточном количестве.

4.4.2.2. Канализация

В г. Красноярске на очистных сооружениях необходимо строительство цеха по обезвоживанию осадка с последующим его сжиганием на заводе, запроектированном по французской технологии (есть договоренность о поставках оборудования).

На обоих берегах для разгрузки системы канализации намечается строительство коллекторов глубокого заложения шахтной проходкой. Только гг. Дивногорск и Сосновоборск имеют централизованную систему канализации с очистными сооружениями биологической очистки, которые обслуживают всю застройку (100 %), как селитебную, так и промышленную. Система построена так, что при необходимости, проведя небольшую реконструкцию, можно увеличить мощность очистных сооружений, достроить недостающую часть централизованной системы. Во всех районах, входящих в систему агломерации, систем канализации практически нет, поэтому необходимо строительство централизованных систем канализации с очистными сооружениями биологической очистки с доочисткой с внедрением новых технологий очистки, а также применение новых технологий при обеззараживании воды и сбросе очищенных стоков в проточные водоемы.

Учитывая климатические условия, проектом предлагаются очистные сооружения в закрытых помещениях по возможности каскадного типа. В связи с перемерзанием рек в зимнее время проектом предлагается на зимний период очищенные стоки после очистных сооружений подавать на поля намораживания, с которых в весеннее время сток постепенно уйдет вместе с таянием снега. Развитие систем канализации направлено на прекращение сброса неочищенных сточных вод, что позволит улучшить экологическую обстановку на территории агломерации и предотвратит загрязнения водных горизонтов. Проектом предлагается строительство объединенных очистных сооружений:

в Сухобузимском районе – Борск – Миндерла;

в Манском районе – Камарчага – Малая Камарчага – Нижняя Есауловка;

в Емельяновском районе – подключение к левобережной системе канализации г. Красноярска части населенных пунктов: Еловое – Элита – Минино – одно крыло, р. ц. Емельяново – Творогово – Логовой – Дрокино – другое;

в Березовском районе – подключение к правобережной системе канализации г. Красноярска р. ц. Березовка и п. Зыково.

4.4.2.3. Санитарная очистка

Вблизи существующих правобережных канализационных сооружений г. Красноярска предлагается создание завода в закрытом помещении по переработке ТБО на новых технологиях (гидросепарационная станция – использование очищенных стоков с очистных сооружений). На территории завода необходимо создать мусоросортировочную станцию, которая взаимосвязана с предлагаемой рассредоточенной по территории системой сортировки бытовых отходов, а также цех брикетирования. Этот завод будет обслуживать застройку г. Красноярска и населенные пункты Березовского и Манского районов. На левом берегу, рядом с территорией существующего полигона «Автобаза», предлагается строительство предприятия в закрытом помещении по переработке ТБО на основе сухой технологии, в основе которого предлагается мусоросортировочная станция по извлечению вторичного сырья, цех брикетирования с последующим захоронением неутилизируемых отходов, цех по переработке шкур животных с ямой Беккари, цех по дожиганию хвостов и медицинских отходов. Это предприятие будет обслуживать населенные пункты Емельяновского и Сухобузимского районов. Часть ТБО будет поступать на эти заводы непосредственно, а часть – через мусоросортировочные станции с брикетированием.

На территории районов предлагается строительство сети мусоросортировочных станций по обслуживанию мелких населенных пунктов для извлечения вторичного сырья с последующей его переработкой и брикетированием.

4.4.2.4. Электроснабжение

На территории всей агломерации предлагается ряд мероприятий:

1. Для обеспечения покрытия прироста электрических нагрузок потребуется дополнительное электросетевое строительство, сооружение и реконструкция, кроме базовых крупных подстанций 500, 220 и 110 кВ (Енисей, Новая, Новокрасноярская, Дивногорская, КИСК, Левобережная, ЦРП-220 и др.), также потребительских подстанций 10 кВ средней мощности каждой РП 2,5 МВа в следующих районах:

на приоритетной площадке городского строительства Красноярска – 28 РП;

в Железногорске – 1–2 РП; Сосновоборске – 27, в Сухобузинском районе – 1, в Березовском – 12, в Манском – 1–2 РП и в Емельяновском – 24 РП.

2. Для обеспечения дополнительной потребности в тепловой энергии новой средне- и малоэтажной застройки городов Агломерации в качестве основной использовать схему энерготехнологического кластера (ЭТК) – набор локальных экологически чистых, безотходных мини-заводов-котельных (МЗК), на которых осуществляется переработка угля и сжигание попутного газа с одновременным получением тепловой энергии.

3. Для обеспечения потребителей агломерации в качественном топливе до решения задачи газификации края создание системы снабжения новых локальных потребителей сжиженным

природным газом с использованием небольших месторождений, размещенных на территории края и в соседних областях.

4. Создание системы производства древесных пеллет на базе неделовой древесины в местах лесодобычи. Небольшие установки по получению древесных пеллет могут быть мобильными и размещаемыми непосредственно рядом с местами лесозаготовки.

5. Основной задачей в области телекоммуникации является дальнейшее строительство и развитие оптико-волоконных сетей многофункционального назначения (связь, телевещание, Интернет, системы управления и оповещения и др.), а также наращивание сети сотовых операторов связи.

На территории районов агломерации предлагается ряд мероприятий:

1. Схема энерготехнологического кластера (ЭТК) – рекомендуется для обеспечения дополнительной потребности в тепловой энергии новой средне- и малоэтажной застройки городов и поселений, в первую очередь Березовского, Манского и Сухобузимского районов. Эта схема является абсолютно новым инновационным технологическим решением, прототип которого апробирован для ряда регионов Монголии (разработчик ЗАО «Крастермо»).

2. Создание системы снабжения новых локальных потребителей сжиженным природным газом с использованием небольших месторождений, размещенных на территории края и в соседних областях, рекомендуется практически для всех территорий агломерации – Красноярска, Сосновоборска, Дивногорска, Железногорска, муниципальных районов: Березовского, Емельяновского, Манского и Сухобузимского (это предложение является прогрессивным технологическим инновационным решением, сохраняющим свое важное значение для потребителей агломерации даже после реализации программы газификации края).

3. Создание системы производства древесных пеллет на базе неделовой древесины в местах лесодобычи рекомендуется для районов Манского, Березовского и Сухобузимского и частично для Емельяновского (это комплексное предложение является прогрессивным технологическим инновационным решением, сохраняющим свое важное значение для потребителей агломерации даже после реализации программы Газификации края, так как в рамках реализации этого решения может быть дополнительно реализовано участие края в программе продажи экологических ресурсов в рамках Киотского протокола).

4.4.2.5. Инженерная защита и подготовка территории

Включает следующие мероприятия: по защите от затопления; понижение уровня грунтовых вод и ликвидация заболоченностей; регулирование русел рек и водотоков; строительство берегоукрепительных и противооползневых сооружений; благоустройство овражных территорий; благоустройство водоемов; организация поверхностного стока и строительство очистных сооружений ливневой канализации.

Защита от затопления. Инженерные мероприятия по защите от затопления паводками 1 % обеспеченности включают в себя:

строительство дамбы обвалования и регулирование русла;

подсыпка затапливаемых и подтапливаемых площадок;

крепление берегов и строительство противооползневых сооружений;

строительство системы ливневой канализации и системы дренажа с принудительным водоотводом.

Защита от подтопления. Значительная часть застроенной территории населенных пунктов, в основном территории пойменных и надпойменных террас, подвержена подтоплению грунтовыми водами, которые залегают на глубине до 2,0 м от поверхности земли. Для ликвидации подтопления необходимо осуществить: строительство системы ливневой канализации, реконструкцию всех водонесущих коммуникаций (водопровода, канализации, теплоснабжения), строительство дренажных систем (в составе магистральных дренажных коллекторов и локальных дренажей вокруг отдельных зданий или группы зданий в виде кольцевого, пристенного, систематического дренажа), строительство насосных станций.

Организация и очистка поверхностного стока.

Проектом предусматривается организация поверхностного стока ливнесточными коллекторами с очисткой наиболее загрязненной части поверхностного стока на очистных сооружениях ливневой канализации. Для очистки поверхностного стока применяются пруды-отстойники механической очистки с устройствами для улавливания плавающего мусора и нефтепродуктов, с фильтрами доочистки.

Регулирование русел рек и берегоукрепление склонов.

Регулирование русел водотоков предлагается в составе расчистки, уширения, углубления с целью увеличения пропускной способности и выполнения противоэрозионных мероприятий с целью стабилизации береговых склонов. Берегоукрепление предусматривается на эрозионных участках, где к реке подходят освоенные или планируемые к освоению территории.

Освоение заболоченных территорий.

При освоении заболоченных и заторфованных территорий одновременно с понижением уровня грунтовых вод, организацией поверхностного стока, регулированием русел водотоков проектом предусматривается подсыпка заторфованных и заболоченных пониженных участков грунтом.

Противооползневые мероприятия.

Для повышения устойчивости склона и предотвращения дальнейшего развити оползневых процессов рекомендуется выполнение противооползневых мероприятий. Противооползневые мероприятия включают в себя:

срезку и террасирование склона;

строительство удерживающих противооползневых сооружений;

строительство перехватывающего дренажа;

организацию сбора и отвода поверхностного стока с территории оползневого

склона и прилегающей территории.

Благоустройство оврагов.

Проектом намечается комплекс мероприятий по благоустройству овражных территорий в составе:

уполаживания склонов с крутизной откосов более 25–30°;

перехвата и отвода дождевых вод;

укрепления бортов и вершин оврагов посадкой быстрорастущих деревьев и кустарников;

строительства по тальвегу оврага ливнесточного коллектора с сопутствующим дренажем.

Благоустройство внутригородских водотоков и водоемов.

Предлагается проведение комплекса мероприятий по оздоровлению малых рек, благоустройству русел и прибрежных зон, который включает:

ликвидацию всех существующих выпусков загрязненных промышленных стоков с направлением их на городские очистные сооружения;

устройство очистных сооружений дождевой канализации;

ликвидацию нелегальных свалок в прибрежных зонах рек и ручьев;

расчистку русел от ила, донных отложений, мусора и завалов;

уполаживание и укрепление откосов бетонными плитами или одерновкой, посевом трав, посадкой кустарников и деревьев;

организацию водоохранных зон, с выводом объектов, загрязняющих воду.

Все имеющиеся пруды на рассматриваемой территории не благоустроены и нуждаются в мероприятиях по расчистке и благоустройству с организацией зеленых зон вблизи них.

4.5. Комплекс природоохранных мероприятий.

Определение состава зон с особыми условиями использования территорий, учет их границ и режимов природопользования (в том числе – ограничений на градостроительное использование) в проектных решениях схемы территориального планирования – важнейший инструмент соблюдения природоохранного и санитарного законодательства в процессе территориального планирования устойчивого развития территории Красноярской агломерации. При этом требует реализации комплекс природоохранных мероприятий, направленных на экологический контроль, консервацию либо реконструкцию опасных в санитарном отношении производственных, коммунальных и сельскохозяйственных объектов, экологическую реабилитацию нарушенных природных территорий, охрану водных объектов, совершенствование экологической инфраструктуры как населенных пунктов, так и межселенных территорий, организацию особо охраняемых природных территорий, сохранение и восстановление утраченных элементов природно-экологического каркаса региона.

Перебазирование (ликвидация) экологически опасных объектов.

В первую очередь требуется проведение полной инвентаризации стационарных и передвижных источников загрязнения компонентов окружающей среды, создание единого информационного банка данных источников. В состав объектов, требующих перепрофилирования, перебазирования, закрытия либо ликвидации, входят объекты, расположенные в жилых кварталах поселений, не обеспечивающие соблюдение режима санитарно-защитных зон, нарушающие режим поясов зоны санитарной охраны источников хозяйственно-питьевого водоснабжения, расположенные в водоохранных зонах водотоков и водоемов.

Защита объектов водного фонда от загрязнения и заиления. Планировочно обеспечивается организацией и соблюдением режима водоохранных зон водотоков и водоемов и зон формирования и питания местного поверхностного стока, ликвидацией сброса и инфильтрации загрязненных стоков в объекты водного фонда, очисткой территории водоохранных зон от несанкционированных свалок бытового и строительного мусора, навоза, мазута, отходов производства.

Охрана источников водоснабжения. Планировочно обеспечивается организацией и соблюдением режима 1, 2 и 3-го поясов зон санитарной охраны с одновременной реализацией комплекса водоохранных мер на предприятиях и объектах загрязнения водного бассейна; обеззараживанием и рекультивацией загрязненных и нарушенных участков территории, доиспользованием мало- и среднетоксичных ядохимикатов с истекшим сроком годности; утилизацией токсичных отходов, в первую очередь ламп люминесцентных ртутьсодержащих, гальванических шламов, масляных и воздушных отработанных фильтров, пластмассовых упаковок и емкостей с остатками вредного содержимого, растворителей и хладагентов, пропелентов и их смесей, свинецсодержащих отходов, шлама нефтеуловителей, шламосодержащей нефти, нефтепродуктов и др.; вовлечением отходов во вторичное использование или переработку.

Снижение загрязнений компонентов окружающей среды производственными объектами. Планировочно обеспечивается организацией, озеленением и соблюдениемрежима санитарно-защитных зон и санитарных разрывов с одновременной реализацией мер, направленных на снижение объемов эмиссии загрязняющих веществ и сокращение в ней доли наиболее опасных загрязнителей, оснащением предприятий пыле- и газоулавливающим оборудованием (в первую очередь для улавливания ингредиентов 1-го и 2-го класса опасности) и совершенствованием технологии производства.

Снижение загрязнений компонентов окружающей среды сельскохозяйственными объектами. Планировочно обеспечивается организацией, озеленением и соблюдением режима санитарно-защитных зон с одновременным компостированием-сбраживанием навоза совместно с отходами растениеводства, термической или вакуумной сушкой навоза и помета с получением сухого концентрированного удобрения, анаэробным сбраживанием в реакторах с целью получения биогаза.

Снижение загрязнений компонентов окружающей среды автотранспортными средствами. Планировочно обеспечивается организацией, озеленением и соблюдением режима санитарного разрыва, отводом основных транспортных потоков от мест массовой жилой застройки за счет модернизации и реконструкции транспортной сети агломерации и населенных пунктов, на стадии разработки генпланов населенных пунктов и проектов планировки – рекомендациями по строительству шумозащитных экранов.

Снижение негативных акустических воздействий железнодорожной магистрали. Планировочно обеспечивается организацией, озеленением и соблюдением режима санитарного разрыва, на стадии разработки генпланов населенных пунктов и проектов планировки – рекомендациями по строительству шумозащитных экранов. Отказ от нового жилищного и рекреационного строительства в санитарном разрыве вдоль стандартныхмаршрутов

взлета и посадки воздушных судов. Сокращение площади санитарного разрыва за счет сокращения количества маршрутов взлета и посадки в сторону г. Красноярска, изменения режима полетов, сокращения полетов в ночное время, изменения глиссадных параметров взлета воздушных судов, применения малошумных двигателей и пр.

Рекультивация и воссоздание нарушенных ландшафтов, восстановление плодородия почв. Достигается экологической реабилитацией участков нарушенных и загрязненных территорий с их дальнейшим включением в систему реконструируемых элементов природно-экологического каркаса агломерации и поселений. Для восстановления утраченного плодородия почв, своевременного обнаружения и локализации неблагоприятных изменений в состоянии земель рекомендуется расширение сети мониторинга земель, включая зоны влияния населенных пунктов, линейных сооружений и промышленных объектов; усиление контроля использования земель и повышение уровня экологических требований к деятельности землепользований; улучшение технического уровня мелиоративных систем.

Обеспечение охраны лесов и стабильногофункционирования лесохозяйственной отрасли. Организация учета лесов, расположенных на землях запаса фонда, передача их в государственный лесной фонд; проведение лесоустройства в установленные сроки; усиление контроля соблюдения правил отпуска древесины на корню, освоения лесосек и самовольного пользования леса; своевременное принятие мер по профилактике и тушению лесных пожаров; проведение лесопаталогического мониторинга, а также профилактических и истребительных мероприятий по борьбе с вредителями и болезнями леса; проведение лесовосстановления в объемах и в сроки, соответствующие нормативам.

Охрана животных, закрепление положительных тенденций в репродукции видов и предотвращения негативных процессов. Введение ограничений по территориям (вплоть до полного запрета) на использование видов с неустойчивым состоянием популяций; активизация борьбы с браконьерством; увеличение объемов биотехнических мероприятий; осуществление мониторинга состояния популяций основных промысловых видов; расширение комплекса мер, направленных на сохранение среды обитания и поддержание воспроизводственного потенциала популяций животных, формирование природноэкологического каркаса территории агломерации.

Сохранение и оптимальное использование рыбных ресурсов. Снижение уровня техногенной нагрузки на рыбохозяйственные водоемы за счет усиления контроля соблюдения условий водопользования, ПДС, внедрения экологически безопасных технологий, замкнутых циклов водоснабжения и др.; расчистка русел рек и водоемов от загрязненных донных отложений, их прибрежных зон – от мусора и загрязняющих объектов; усиление мер по пресечению браконьерства; расширение работ по искусственному воспроизводству; создание особо охраняемых природных территорий ихтиологического направления в местах нереста и зимовки ценных пород рыб.

Поддержание почвенного плодородия. Целями осуществления мероприятий по поддержанию почвенного плодородия являются сохранение и рациональное использование земель сельскохозяйственного назначения и агроландшафтов, а также создание условий для увеличения объемов производства высококачественной сельскохозяйственной продукции на основе восстановления и повышения плодородия почв земель сельскохозяйственного назначения при выполнении комплекса гидромелиоративных, культуртехнических, агрохимических, агролесомелиоративных, водохозяйственных и организационных мероприятий с использованием современных достижений науки и техники. Для достижения поставленных целей необходимо решение следующих задач:

систематическое воспроизводство и повышение природного плодородия

почв земель сельскохозяйственного назначения; защита земель от затопления и подтопления, водной эрозии и воздействия других негативных техногенных факторов; сохранение и поддержание агроландшафтов в системе сельскохозяйственного производства, охрана сельскохозяйственных угодий от ветровой эрозии, подтопления, засоления; внесение минеральных удобрений; организация мониторинга плодородия почв земель сельскохозяйственного назначения и формирование информационной базы данных по плодородию почв. Мероприятия по поддержанию почвенного плодородия реализуются в рамках федеральной целевой программы «Сохранение и восстановление плодородия почв земель сельскохозяйственного назначения и агроландшафтов как национального достояния России на 2006–2010 годы», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 20 февраля 2006 г. № 99.

Организация новых особо охраняемых природных территорий. Организация новых особо охраняемых природных территорий в схеме территориального планирования учтена в соответствии со схемой развития и размещения особо охраняемых природных территорий в Красноярском крае на период до 2015 года и отчетом «Характеристика и хозяйственное использование земель лесного фонда на территории Красноярской агломерации», выполненным Институтом леса им. В. Н. Сукачева Сибирского отделения РАН (Красноярск, 2009) на основании договора № 31/09 от 01.06.2009, заключенного с ОАО «Гипрогор».

К ним относятся:

заказник «Саратовское болото»;

заказник «Хайдакский»;

заказник «Красноярский» (6 кластеров);

памятник природы «Манское займище»;

памятник природы «Пещера Партизанская»;

памятник природы «Пещера Женевская»;

памятник природы «Слизневский провал»;

ООПТ «Березовая роща»;

памятник природы «Базаихский разрез»;

памятник природы «Баджейские пещеры»;

памятник природы «Торгашинское месторождение раннедевонской флоры»;

биологическая станция «Шилко-Таловская».

Сохранение и формирование природно-экологического каркаса территории. Проектируемая территория требует продуманного планировочного вмешательства для обеспечения ее дальнейшего устойчивого развития, формирования и поддержания благоприятных экологических условий проживания и отдыха населения.

Наряду с реализацией планировочных, организационных и технологических мер должны быть зарезервированы значительные по площади пространства как для организации массового отдыха, так и для сохранения и воспроизводства важнейших природных ресурсов. В то же время необходимо развитие зон хозяйственного назначения и селитебных зон. Обеспечить их рациональное соотношение призван применяемый в качестве одного из ведущих в схеме территориального планирования принцип экологической ориентации в градостроительной организации территории агломерации. Результаты комплексной оценки и выявленные зоны с особыми условиями использования территорий положены в основу концепции планировочной организации агломерации. Одновременно основные направления совершенствования расселения, территориальной структуры производства, социальной, транспортной и инженерной инфраструктур учитывают также и необходимость формирования природно-экологического каркаса территории. Это особенно важно для района, испытывающего жесткий пресс объектов промышленного производства и относительно интенсивной сельскохозяйственной деятельности.

Природно-экологический каркас территории призван ввести и закрепить более жесткие (по сравнению с действительным характером природопользования) режимы использования включенных в него территорий, обеспечить непрерывность природного пространства с помощью формирования миграционных экологических коридоров, что придаст природному комплексу области свойства системы, то есть образования, способного к саморегуляции за счет внутренних связей. Такая система, обладающая наибольшей экологической устойчивостью, т. е. условиями для лесовозобновления, разнообразием биогеоценозов, повышенной мозаичностью ландшафтов, большим «эффектом опушки», обеспечивает возможность для миграции животных, сохранения информационных свойств и генетического фонда природы.

4.6. Мероприятия по выявлению, охране и использованию объектов культурного наследия.

Проведенная в схеме территориального планирования Красноярской агломерации работа позволила систематизировать, сформировать интегрированную базу данных порядка трехсот объектов культурного наследия и отобразить их в едином картографическом пространстве проектируемой территории, которое было учтено при формировании планировочных решений территории Красноярской агломерации.

Представляется необходимым осуществление следующих мероприятий: выявление и паспортизация объектов историко-культурного наследия; формирование единого государственного реестра культурного наследия на территории Красноярской агломерации и ведение информационной базы данных объектов охраны и ограничений возможных преобразований на основе:

проведения работ по инвентаризации объектов культурного наследия при соответствующем планировании финансирования данного вида работ;

разработки зон охраны (или, по крайней мере, их схем с определением ареала композиционного влияния памятников) объектов культурного наследия на территории агломерации за пределами Красноярска;

геодезической привязки и занесения в кадастр недвижимости всех памятников археологии с их территориями и разработанными охранными зонами (с этой целью могут быть использованы ГИС);

совершенствование и развитие системы охраны объектов историко-культурного наследия, обеспечение физической сохранности объектов.

В историческом центре г. Красноярска следует предусмотреть следующие мероприятия:

восстановление, реставрация, ремонт и сохранение памятников истории икультуры, с соблюдением зон регулирования застройки и зон охраны ландшафтов;

соблюдение установленного регламента для нового строительства, реконструкции и ремонта зданий и сооружений в историческом центре города (и в других исторических районах города), в соответствии с зонами регулирования застройки, установленными в проекте зон охраны памятников истории и культуры г. Красноярска;

выборочная реконструкция жилого фонда, не соответствующего статусу территории и современным требованиям по комфортности проживания и внешнему облику, не являющегося исторической застройкой или исторической средой памятников;

завершение и ввод в эксплуатацию ряда строящихся сооружений, не вносящих дисгармонию в историческую застройку;

объемно-пространственная организация главных площадей исторического центра города с учетом памятников и исторической среды при строительстве станций метрополитена;

создание новых объемно-пространственных композиций жилой и общественной застройки с сохранением ведущего значения исторических архитектурных доминант.

5. Предложения по реализации схемы территориального планирования Красноярской агломерации. На основании проделанной работы можно сделать выводы о необходимости осуществления на территории агломерации следующих разработок:

корректура генерального плана г. Красноярска с учетом Красноярской агломерации;

схема территориального планирования Манского муниципального района;

разработка инвестиционного паспорта Красноярской агломерации;

выполнение комплексного исследования потенциала аэропорта Емельяново и возможности создания на его базе крупного узлового аэропорта с учетом многих аспектов макроэкономики и региональной конкуренции; разработка паспорта аэропорта с учетом стратегии его развития, с установлением величины санитарных разрывов вдоль стандартных маршрутов в зоне взлета и посадки воздушных судов с проведением натурных исследований и измерений;

осуществление научно-проектной разработки по повторной утилизации, управлению отходами производства, по рекультивации многочисленных мест складирования, отстойников промышленных отходов на территории Красноярска и агломерации;

создание единой базы данных по состоянию окружающей среды на территории Красноярской агломерации;

специализированная оценка природно-техногенных условий использования приречных

территорий и островов р. Енисей в границах г. Красноярска;

составление карты геодинамических и сейсмических рисков на территории Красноярской агломерации (включая данные микросейсмического районирования);

создание единой базы инженерно-геологических данных;

проведение исследований и картирование ареалов повышенного природного радиационного фона, ареалов выделения радона на территории Красноярской агломерации;

проведение работ по инвентаризации объектов культурного наследия при соответствующем планировании финансирования данного вида работ;

разработка зон охраны (или, по крайней мере, их схем с определением ареала композиционного влияния памятников) объектов культурного наследия на территории агломерации за пределами Красноярска;

организация геодезической привязки и занесения в кадастр недвижимости всех памятников археологии с их территориями и разработанными охранными зонами (с этой целью могут быть использованы ГИС);

разработка региональной программы развития сетевого хозяйства 35-110 кВ на территории Красноярской агломерации;

неукоснительное проведение стратегической экологической оценки при размещении новых производств на территории Красноярской агломерации (по аналогии с Европейской хартией);

разработка механизма координации деятельности муниципальных образований, входящих в Красноярскую агломерацию, для координации деятельности в области градостроительства и развития инфраструктуры.

Для развития инновационной деятельности в крае и в Красноярской агломерации, в частности, важна разработка нормативно-правовой базы регионального уровня:

принятие закона о государственной поддержке научной, научно-технической и инновационной деятельности;

создание краевого Совета по научной, научно-технической и инновационной деятельности;

введение квалификационных квот на привлекаемую рабочую силу.

Представляется, что краевым органам власти совместно с госкорпорацией «Росатом» целесообразно рассмотреть вопрос о вхождении ГО Железногорск вКрасноярскую агломерацию. Многие проблемы развития агломераций Российской Федерации идентичны проблемам трансформации Красноярской агломерации. И в этом плане следует искать общие подходы к решению пространственных проблем развития территории.

И поскольку проект развития этой агломерации идет несколько опережающим другие аналогичные разработки, его достоинства и просчеты могут быть с пользой использованы в последующих работах.

Ее пример показывает, в частности, что необходима на федеральном уровне разработка механизма более эффективного управления территорией при действующем законе о местном самоуправлении. Для превращения Красноярска в конкурентоспособный и привлекательный для жизни и инвестирования центр межрегионального и международного значения необходима длительная, многоаспектная, скоординированная работа органов власти федерального, краевого и муниципального уровней, различная на разных этапах развития страны и региона.

Период кризиса, приостановка, сокращение ряда производств города уже,

вероятно, могут быть использованы для улучшения в послекризисный период экологической ситуации и сокращения производственных площадей. Однако это требует серьезной работы территориальных органов управления с управленческими структурами этих производств. Период кризиса – временная пауза в инвестиционной деятельности, позволяющая, в частности, подготовиться в нормативно-законодательном аспекте к проблемам развития Красноярской агломерации, к модернизации жилищно-коммунального хозяйства, к многоаспектным проблемам межмуниципальных отношений, выработать соответствующие регламенты взаимодействия муниципальных образований, входящих в Красноярскую агломерацию.

В связи с этим представляется актуальной разработка информационной

системы территориального развития Красноярской агломерации. Начальной базовой основой для нее может служить схема территориального планирования Красноярской агломерации.

На основе разработки схемы территориального планирования Красноярской агломерации может быть обозначен следующий круг проблем, на который, по нашему мнению, должно быть обращено особое внимание в новом генеральном плане г. Красноярска как центра Красноярской агломерации и в градостроительной политике по развитию города: выделение зоны (зон) перспективного центра города, зон крупных планировочныхрайонов и постепенного их формирования, с охраной этих территорий от непрофильной застройки.

Целесообразна попытка рассмотреть формирование полицентрической структуры города, с учетом ландшафтного фактора. Необходимо сделать центр города привлекательным для жителей и посетителей; формирование приречного фасада города, высвобождение этой территории от производственной застройки, с предохранением от новой рядовой жилой застройки его частей. Однако нужны серьезные научно-практические оценки природной составляющей, возможностей и ограничений использования прибрежных территорий и островов в пределах Красноярска; сохранение элементов исторической застройки города, его исторического центра. Сохранение этой зоны является одним из факторов туристической привлекательности города. Проработок на тему сохранения деревянных построек немало в мире и в ряде городов страны. Возможны попытки адаптировать чужой опыт к своим условиям; разработка стратегии застройки города (плотность, этажность и т. п.).

В предложениях по этажности жилой и деловой застройки, ее плотности в конкретных природно-климатических условиях Красноярска необходимо учитывать продуваемость территории, а также повышенную влажность в холодное время года, особенно в прибрежной полосе и на островах, а также условия организации транспортного обслуживания; использование подземного пространства города, прежде всего в центральной

части города, с учетом инженерно-геологических условий; особую значимость имеют многоаспектные разработки по улучшению экологической ситуации на территории города, в частности: реструктуризация экономики города, ликвидация, вынос ряда производств, не требующих среды крупного города, связанных с первичными стадиями переработки сырья и т. п.; принципиальное изменение схемы транспорта, учет при ее разработке современного и перспективного уровня автомобилизации, увеличения нагрузки на транспорт при повышении плотности застройки, прежде всего при многоэтажном строительстве, и т. д.; переориентация на использование экологически чистых технологий энергетического инженерного обеспечения, совершенствование систем водоснабжения и водоотведения; развитие и совершенствование природно-экологического каркаса города.

В связи с экологическим неблагополучием городской среды и малой площадью зеленых насаждений необходимо максимальное использование для создания зеленых зон отдыха набережных и островов Енисея, а также долин его притоков и оврагов. Последние могут быть использованы для рекреации и индивидуальной застройки. Значимыми аспектами внутригородской транспортной инфраструктуры города, в целях увеличения пропускной способности транспортной системы, рассматриваются:

необходимость сочетания традиционных и скоростных магистралей движения;

более широкое использование для пассажирских перевозок рельсового транспорта;

возможность круглогодичного использования водного транспорта в условиях незамерзающего Енисея;

создание транспортных обходов «тела» города;

использование системы приемов организации внутригородского движения, апробированных в развитых странах: выделение полос для общественного транспорта, введение «перехватывающих» и повсеместных платных парковок, освобождение от стоянок на проезжей части улиц, ограничения разного рода для частного транспорта в центре города и т. п.

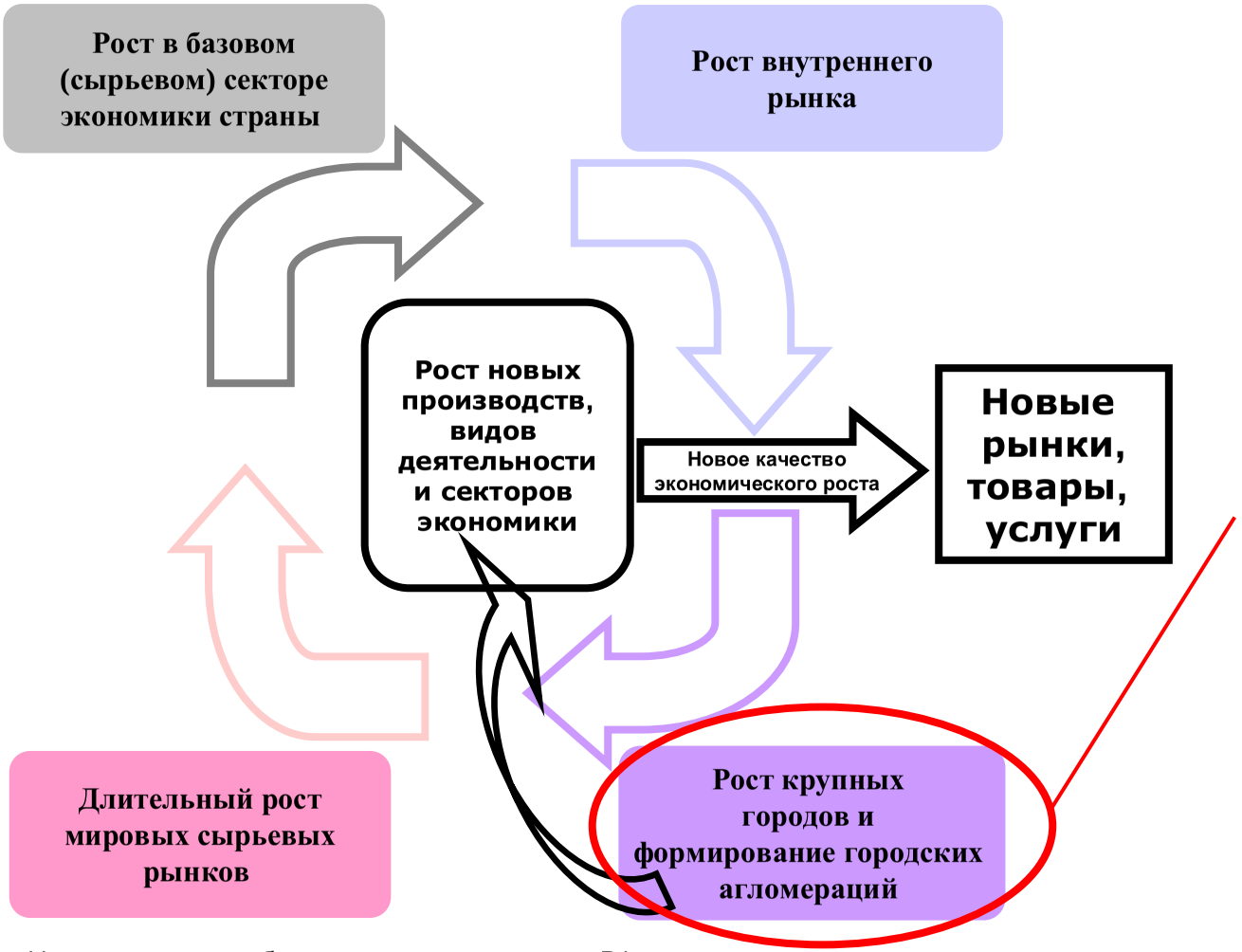
ЦЕНТР СТРАТЕГИЧЕСКИХ РАЗРАБОТОК СЕВЕРО-ЗАПАД

МИНРЕГИОН

ГОРОДСКИЕ АГЛОМЕРАЦИИ В РОССИИ

Настоящий отчет подготовлен по результатам круглого стола «Формирование агломераций – современные проекты пространственного развития», организованного Министерством регионального развития РФ и Фондом ЦСР «Северо-Запад»

Городские агломерации и экономический рост в России



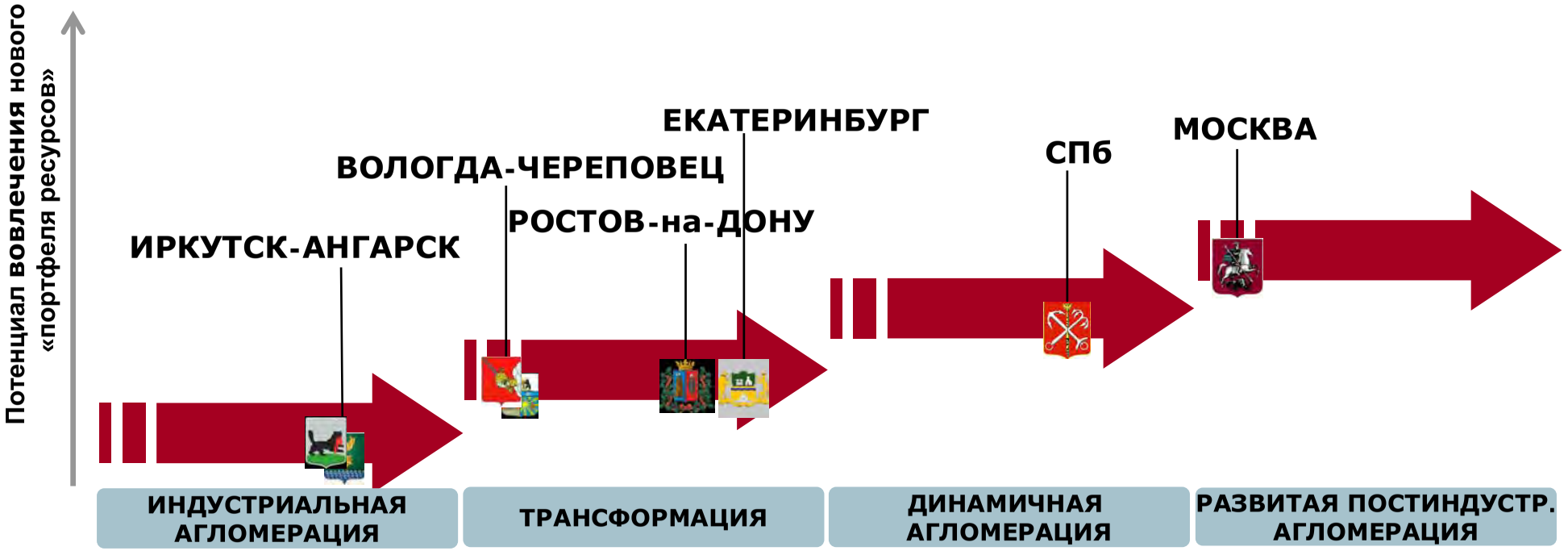
Укрупненная схема базового сценария развития РФ на средне- и долгосрочную перспективу.
Источник Фонд «ЦСР С-З»

Для обеспечения устойчивых высоких темпов экономического роста Россия должна переходить к развитию на основе так называемого нового «портфеля ресурсов» (человеческий капитал, емкие и динамичные рынки, инновации, высокотехнологичные основные фонды и постиндустриальный тип организации производства.

Россия с опозданием от стран ОЭСР **осуществляет так называемый постиндустриальный переход**, связанный с появлением новых видов и принципов организации деятельности.

Городские агломерации являются локусами данных процессов и **источниками будущей конкурентоспособности России в глобальной экономике.** Поэтому **интенсивное развитие крупных городских агломераций должно стать важной задачей в рамках стратегии развития РФ на долгосрочную перспективу.**

Основные этапы развития современной городской агломерации



Промышленное производство является базовой функцией

Нет единого рынка труда, земли, недвижимости и иных ресурсов

Основа взаимосвязи – производственная кооперация и родственные узы

Рост сектора услуг и рынка труда в ядре агломерации

Возникновение центростремительной трудовой маятниковой миграции

Возникновение единого емкого и разнообразного рынка труда (агломерация)

«Сброс» производств, центров потребления и развлечения на периферию – центростремительное развитие

Агломерация торговой, жилой и производственной недвижимости

Единая функционально связанная городская агломерация

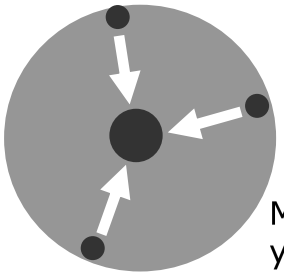
Развитие «хордных» связей между подцентрами

Новая емкость рынка и мощность мобилизации ресурсов

Активное встраивание в глобальную иерархию городских центров и работа на повышение статуса

Принципы и проблемы формирования современной городской агломерации

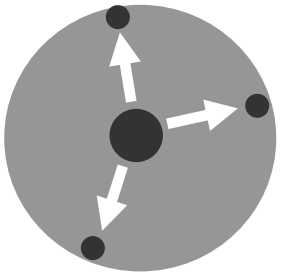
Фаза 1:
агломерация рынка труда



Увеличивается центростремительная трудовая маятниковая миграция – возрастает нагрузка на транспортную инфраструктуру, соединяющую ядро и подцентры агломерации

Маятниковая миграция в Москву резко увеличилась в конце 1980-х – нач. 1990-х гг., в СПб в середине 1990-х гг. и сохраняется на высоком уровне. «Вылетные» автомагистрали и пригородные электропоезда перегружены, особенно в часы «пик»

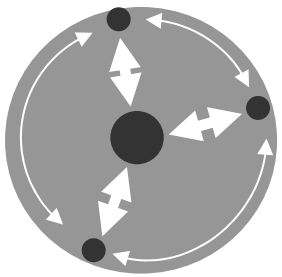
Фаза 2: **агломерация рынков торговой, жилой и производственной недвижимости**



Ряд функций «ядра» (потребление, развлечения, производство) перемещается на периферию и в подцентры – растет спрос на землю и базовые инфраструктуры (тепло-, электро-, водоснабжение)

На МКАД и КАД СПб сложились пояса торгово-развлекательных и логистических комплексов. ТРК появились и в основных городах-спутниках. Производители размещают новые заводы, ориентированные на рынок Москвы, главным образом в Подмосковье, стремясь снизить затраты на землю, недвижимость и трудовые ресурсы. С конца 1990-х гг. Москва и Подмосковье переживают бум комплексной жилой застройки

Фаза 3: **зрелая агломерация**



Развиваются прямые связи между подцентрами и возрастает емкость и разнообразие рынков – растут объемы и качество спроса на все виды инфраструктур в центрах агломерации и коридорах между ними – аэропорты, дороги, телекоммуникация, инженерноосвоенные территории

Министр транспорта РФ И.Левитин одобрил проект строительства Центральной кольцевой автодороги (ЦКАД) в Московской области. Идет подбор аэропорта второго эшелона в качестве опорного для развития бюджетного авиасообщения

Агломерация: инфраструктуры и условия

Промышленная недвижимость

Жилая недвижимость

Торговая недвижимость

Рынок труда

Условия:

- транспортная доступность «ядра» - 1,5 часа
- разная специализация рынков труда городов – наличие разности потенциалов
- наличие мощной системы подготовки кадров

Критическая инфраструктура:

- доступный скоростной общественный транспорт, соединяющий города-спутники с «ядром»
- современные вузы

Условия:

- плотность населения
- высокая покупательная способность

Критическая инфраструктура:

- современные форматы торговли
- логистические центры
- офисные парки

Условия:

- продажа участков под застройку девелоперам
- инвестиции в инженерную подготовку участков

Критическая инфраструктура:

- инфраструктура личного автотранспорта
- гомогенная инженерная инфраструктура
- архитектурный облик и городская среда

Условия:

- переход к распределенному производству
- рост потребления в стране

Критическая инфраструктура:

- эшелонированная система индустриальных парков и технопарков
- логистические центры
- деловая зона (для выведения непроизводственных видов деятельности

Современные проекты пространственного развития: агломерация Вологда-Череповец

Цели: **путем формирования единого урбанизированного пространства с населением около 800 тыс. чел. обеспечить новые возможности для развития экономики (диверсификация и инвестиционная привлекательность) и общества (новое качество жизни) за счет создания более разнообразного рынка труда, более емкого потребительского рынка и концентрации и согласования приоритетных проектов развития базовых инфраструктур**

Предпосылки:

- Концентрация в зоне агломерирования: 90% прибылей, 70% налогов, 50% инвестиций, 90% продаж промтоваров
- Высокая плотность населения и инженерных и социальных инфраструктур
- Транспортная связность – зона сочленения трассы МТК и основных транспортных инфраструктур региона
- Разность потенциалов рынка труда Вологды и Череповца – их объединение создаст более емкий и разнообразный рынок

Транспортная инфраструктура → Транспортная доступность → Агломерация рынка труда

- **Международный аэропорт**
- **Обход Вологды**
- **Модернизация систем телекоммуникации**

Соц. Инфраструктура → Равно высокое качество услуг → Агломерация рынка жилой недвижимости

- **Спортивные сооружения:** крытый каток, 3 универсальных спорткомплекса
- **Культура и образование:** строительство школы, реконструкция школы, строительство библиотеки
- **Водоснабжение:** реконструкция водозабора, гидроузла и системы хлорирования

Современные промышленные, логистические и офисные парки → Формирование рынка производственной недвижимости

Производственная инфраструктура

ППП «Шексна»

Современные проекты пространственного развития: агломерация Иркутск-Ангарск

Цели:

1. Сформировать новый сильный центр управления проектами нового освоения и экономического роста в Сибирско-Дальневосточном макрорегионе;

2. Обеспечить условия для динамичного развития диверсифицированной и высокотехнологичной экономики в Иркутске и Ангарске

План-схема Иркутской агломерации

Предпосылки:

- В зоне агломерирования проживает 1 млн. чел. – плотность населения 200-300 чел./км2
- Транспортная связность – за счет развития современных транспортных инфраструктур может быть обеспечена часовая доступность
- Разность потенциалов рынка труда Иркутска и Ангарска – их объединение создаст более емкий и разнообразный рынок

Транспортная инфраструктура → Транспортная доступность → Агломерация рынка труда

- **Международный аэропорт**
- **Скоростное шоссе**
- **Система скоростного рельсового транспорта**

Производственная инфраструктура → Современные промышленные, логистические и офисные парки → Формирование рынка производственной недвижимости и условий для размещения производств современного типа (распределенное производство)

- **Административно-деловой центр**
- **Промышленно-производственная ОЭЗ**
- **Туристско-рекреационная ОЭЗ**

Сложившиеся и перспективные городские агломерации в РФ

Сложившиеся агломерации Москвы и СПб стягивают значительный объем проектов и инвестиций

Формирующиеся агломерации Екатеринбурга, Н-Новгорода, Ростова и Вологды-Череповца формируют опорный каркас процессов управления и модернизации экономики страны. Они пока слабо обустроены проектами развития

Значительный потенциал агломераций Иркутск-Ангарск и Владивосток-Находка обусловлены формированием регионов нового освоения в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке. Эти агломерации, наравне с Новосибирском и Красноярском, Создадут опорный каркас системы управления и обеспечения

Развитие агломераций и структурный переход в потреблении электроэнергии

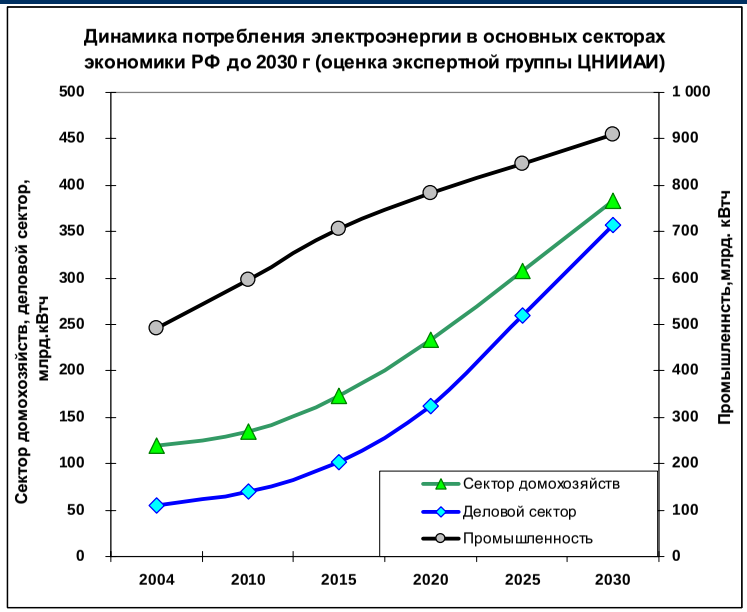
Позиция: структура экономики сохраниться в краткосрочной, но нежизнеспособна в долгосрочной перспективе, в непромышленном потреблении заложен многократный (от трех до десяти раз) рост душевого потребления

В основу прогнозирования должны быть положены 3 ключевых гипотезы: определение аналога – т.е. образ целевого состояния (США либо Европа), точки структурного перехода и территориальная проекция размещения производительных сил (в том числе гипотеза о масштабах и направлении миграции).

Структура потребления в США и России, кВтч на душу населения

	США	РФ
Промышленность	3 300	4 152
Коммерческий сектор	4 120	484
Домохозяйства	4 359	994

Городские агломерации, наравне с центрами нового сырьевого освоения, будут основными источниками прироста потребления электроэнергии (см. схему далее). Рост потребления будет связан с развитием сектора услуг (рост деловой части города) **и жилищным строительством** (личное потребление будет нарастать по мере роста обеспеченности жильем). **Структура потребления в Москве и СПб уже соответствует структуре потребления в США и ЕС**



ГОРОД МОСКВА

Москва: 4 206 кВтч/чел

Развитие городских агломераций и крупных городов связано с процессами изменения пространственной структуры энергетики РФ

ЦЕНТР СТРАТЕГИЧЕСКИХ РАЗРАБОТОК СЕВЕРО-ЗАПАД

Замечания к вопросу размещения новых генерирующих мощностей в энергетике

МИНРЕГИОН

Можно построить следующую карту для проектирования перспективных мест размещения новых мощностей с привязкой к городским агломерациям и крупным городам как основным центрам роста нагрузки – пересечение нескольких окружностей (диаметром 200 км) – оптимальное место ввода крупной мощности

Резюме

Процесс реструктуризации и обновления экономики крупных городов РФ носит объективный характер. Крупные города являются основными центрами потребления, формируя интенсивную рыночную среду в экономике РФ. Именно в этом состоит особая функция крупных городов в рамках процессов развития экономики России.

Крупные города являются мощными и диверсифицированными рынками труда, товаров и услуг – с этим связана их высокая инвестиционная привлекательность.

Переход в новую фазу развития урбанизированных территорий, а именно – к формированию крупных городских агломераций на современных основаниях – является важным процессом в развитие экономики страны и сказывается на пространственной структуре экономики. Формирование крупных современных агломераций носит обеспечивает:

- **Укрупнение (агломерацию) рынков труда – большая емкость, разнообразие возможностей для работодателей и работников, большие возможности наращивать современные компетенции**
- **Укрупнение и гомогенизация рынков недвижимости – жилой, торговой, офисной и промышленной – за счет развития инфраструктур**
- **Укрупнение потребительских рынков товаров и услуг**

Все это положительным образом сказывается на экономическом развитие регионов и страны в целом за счет повышения динамики экономических процессов, развития конкурентных рынков и роста инвестиционной привлекательности.

Крупнейшие города и городские агломерации становятся ключевыми центрами управления, поскольку формируют управляющие сигналы в остальную экономику, готовят кадры и производят информационные потоки и технологии

С другой стороны, формирование и развитие городских агломераций (внутренняя логика процессов и последовательность явлений) может носить неосознанный, а значит, практически неуправляемый характер, результаты чего можно наблюдать на примере «пионеров» - Московский и Санкт-Петербургской агломераций.

В силу того, что крупные города и городские агломерации стали ключевыми центрами экономического роста, их динамизм создает предпосылки для дополнительных структурных несоответствий в базовых инфраструктурных системах экономики России, таких как электроэнергетика и транспорт. Новые диспропорции уже актуализировались в электроэнергетике, тогда как отставание развития транспортной системы от динамики изменения пространственной структуры экономики РФ элементарно создает вполне определенные, но скрытые ограничения для экономического роста

МИНИСТЕРСТВО РЕГИОНАЛЬНОГО РАЗВИТИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

(МИНРЕГИОН РОССИИ)

ПРИКАЗ

от "30" сентября 2013 г. № 414

О Межведомственной рабочей группе по социально-экономическому развитию городских агломераций

Руководствуясь Концепцией долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 17 ноября 2008 г. № 1662-р, в соответствии с пунктом 6.4 Положения о Министерстве регионального развития Российской Федерации, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 26 января 2005 г. № 40, **п р и к а з ы в а ю**:

1. Образовать Межведомственную рабочую группу по социально-экономическому развитию городских агломераций (далее – Межведомственная рабочая группа).

2. Утвердить:

а) положение о Межведомственной рабочей группе;

б) состав Межведомственной рабочей группы.

3. Организационно-техническое и информационное обеспечение деятельности Межведомственной рабочей группы возложить на Департамент стратегического развития и государственной политики в сфере территориального планирования.

4. Контроль за исполнением настоящего приказа оставляю за собой.

Министр И.Н. Слюняев

УТВЕРЖДЕНО
приказом Министерства
регионального развития
Российской Федерации
от _____. № ____

ПОЛОЖЕНИЕ
о Межведомственной рабочей группе по социально-экономическому развитию городских агломераций

1. Межведомственная рабочая группа по социально-экономическому развитию городских агломераций (далее – Межведомственная рабочая группа), является совещательным органом, образованным в целях социально-экономического развития городских агломераций и разработки механизмов управления городскими агломерациями и межмуниципального взаимодействия.

2. Межведомственная рабочая группа в своей деятельности руководствуется Конституцией Российской Федерации, федеральными конституционными законами, федеральными законами, указами и распоряжениями Президента Российской Федерации, постановлениями и распоряжениями Правительства Российской Федерации, приказами Министерства регионального развития Российской Федерации, иными нормативными правовыми актами и настоящим Положением.

3. Задачами Межведомственной рабочей группы являются:

– отбор пилотных городских агломераций в целях разработки типовых экономических, организационных, финансовых и правовых механизмов превращения городских агломераций в центры динамичного экономического роста;

– подготовка предложений по формированию технического задания по разработке стратегии развития крупных городских агломераций;

– рассмотрение и оценка инвестиционных проектов развития крупных городских агломераций;

– подготовка предложений по формированию проектов нормативных правовых актов, направленных на решение проблем в сфере формирования и развития городских агломераций;

разработка механизмов управления городскими агломерациями.

4. В состав Межведомственной рабочей группы входят руководитель Межведомственной рабочей группы, его заместитель, секретарь и члены Межведомственной рабочей группы.

5. Межведомственная рабочая группа имеет право:

– запрашивать необходимую информацию у федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления, а также экспертов по вопросам развития городских агломераций, для решения задач поставленных перед Межведомственной рабочей группой;

– приглашать на заседания Межведомственной рабочей группы представителей заинтересованных федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления, организаций и экспертов по вопросам развития городских агломераций.

6. Руководителем Межведомственной рабочей группы является заместитель Министра регионального развития Российской Федерации.

Руководитель Межведомственной рабочей группы председательствует на заседаниях Межведомственной рабочей группы, организует её работу, осуществляет контроль за реализацией принятых Межведомственной рабочей группой решений.

7. В период отсутствия руководителя Межведомственной рабочей группы его обязанности исполняет заместитель руководителя Межведомственной рабочей группы.

8. Решения Межведомственной рабочей группы принимаются большинством голосов от присутствующих на заседании членов Межведомственной рабочей группы, оформляются в виде протоколов и подписываются руководителем Межведомственной рабочей группы (в его отсутствие – заместителем руководителя Межведомственной рабочей группы).

9. Заседания Межведомственной рабочей группы проводятся по мере необходимости.

10. Организационно-техническое и информационное обеспечение деятельности Межведомственной рабочей группы возлагается на Департамент стратегического развития и государственной политики Министерства регионального развития Российской Федерации.

УТВЕРЖДЕН
приказом Министерства
регионального развития
Российской Федерации
от_____ №____

СОСТАВ
Межведомственной рабочей группы
по социально-экономическому развитию городских агломераций

Назаров Сергей Макарович	-	заместитель Министра регионального развития Российской Федерации, руководитель Межведомственной рабочей группы
Чугуевская Елена Станиславовна	-	директор Департамента стратегического развития и государственной политики в сфере территориального планирования, заместитель руководителя Межведомственной рабочей группы
Рожкова Елена Сергеевна	-	заместитель директора Департамента стратегического развития и государственной политики в сфере территориального планирования, секретарь Межведомственной рабочей группы

Члены Межведомственной рабочей группы

Беспалова Марина Павловна	-	глава муниципального образования «город Ульяновск»
Боков Андрей Владимирович	-	президент общественного объединения «Общероссийская общественная организация «Союз архитекторов России»
Гланц Галина Игоревна	-	заместитель генерального директора открытого акционерного общества «Российский институт градостроительства и инвестиционного развития «Гипрогор»

Грудинин Михаил Юрьевич	-	генеральный директор открытого акционерного общества «Российский институт градостроительства и инвестиционного развития «Гипрогор»
Груздев Владимир Сергеевич	-	губернатор Тульской области
Дончевский Григорий Никифорович	-	директор Центра технологизации региональной и муниципальной деятельности федерального государственного автономного образовательного учреждения высшего профессионального образования «Южный федеральный университет»
Жидких Владимир Александрович	-	заместитель губернатора Томской области по внутренней политике
Ивакин Андрей Иванович	-	директор Департамента недвижимости Министерства экономического развития Российской Федерации
Игнатьева Александра Витальевна	-	генеральный директор общественного объединения «Союз российских городов»
Климов Дмитрий Валерьевич	-	директор федерального государственного бюджетного учреждения Центральный научно-исследовательский и проектный институт по градостроительству Российской академии архитектуры и строительных наук
Кузнецов Юрий Григорьевич	-	советник вице-губернатора Свердловской области – руководителя администрации губернатора Свердловской области
Любовный Владимир Яковлевич	-	член-корреспондент Российской академии архитектуры и строительных наук
Максимов Андрей Николаевич	-	председатель Экспертного совета общественного объединения «Союз российских городов»

Москалева Елена Александровна	-	заместитель директора Департамента занятости населения Министерства труда и социальной защиты Российской Федерации
Мурашов Виктор Матвеевич	-	исполнительный директор некоммерческого партнерства консалтинговой группы «РОССПА»
Панфилов Александр Викторович	-	заместитель руководителя Федерального агентства лесного хозяйства
Плахотников Богдан Викторович	-	заместитель директора Департамента стратегического развития Министерства промышленности и торговли Российской Федерации
Полянский Алексей Эдуардович	-	заместитель министра строительства, архитектуры и территориального развития – главный архитектор Ростовской области
Саратов Вячеслав Александрович	-	начальник отдела муниципальных образований Департамента межбюджетных отношений Министерства финансов Российской Федерации
Спирин Павел Павлович	-	заместитель генерального директора открытого акционерного общества «Научно-исследовательский и проектный институт по разработке генеральных планов и проектов застройки городов»
Тихонов Денис Владимирович	-	заместитель председателя правительства Тульской области – министр экономического развития и промышленности Тульской области
Фурщик Моисей Александрович	-	управляющий партнер общества с ограниченной ответственностью «Финансовый и организационный консалтинг»
Чернышев Игорь Николаевич	-	член Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации, член Комитета Совета Федерации по социальной политике
Щитинский Владимир Александрович	-	директор открытого акционерного общества «Российский научно-исследовательский и проектный институт Урбанистики»

АДМИНИСТРАЦИЯ НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ

ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
«РОССИЙСКИЙ ИНСТИТУТ ГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВА И ИНВЕСТИЦИОННОГО РАЗВИТИЯ»

ПРОСТРАНСТВЕННОЕ РАЗВИТИЕ НОВОСИБИРСКОЙ АГЛОМЕРАЦИИ

ПРОЕКТ «СХЕМА ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО ПЛАНИРОВАНИЯ НОВОСИБИРСКОЙ АГЛОМЕРАЦИИ»

МОСКВА – НОВОСИБИРСК 2013

«Освоение территории России надо начинать с земель вокруг крупных экономических центров. Расширение «агломерационного радиуса» наших городов в 1,5-2 раза увеличит доступную территорию в несколько раз».

Президент РФ Путин В.В. (программная статья «О наших экономических задачах»)

«Центры высоких технологий формируются там, где средняя плотность населения составляет 300 - 350 человек на кв. км. Увеличение числа таких ареалов, особенно в регионах Сибири и Дальнего Востока, становится важнейшим направлением государственной политики России».

Министр регионального развития РФ Слюняев И.Н.

Губернатор Новосибирской области
Юрченко Василий Алексеевич

Эффект от агломерации должен быть один – точно скоординированная работа. Агломерация должна обеспечить синергетический эффект, создать комфортные условия для проживания граждан, становления бизнеса и привлечения инвестиций.

АГЛОМЕРАЦИОННОЕ ПЛАНИРОВАНИЕ

По определению ООН, городская агломерация – это население, размещенное на соседствующих территориях, заселенных с городской плотностью, вне зависимости от существующего административного деления.

Агломерация – более разумная форма организации территории, которая подразумевает наилучшее и наиболее эффективное совместное использование территориальных и иных ресурсов. Агломерация является примером демонстрации принципа эмерджентности («системного эффекта»), который заключается в том, что целое больше суммы своих частей.

В Гипрогоре создан Информационно-аналитический центр развития агломераций, призванный обеспечить обобщение лучшей практики развития городских агломераций в России, а также информационное обеспечение участников реализации пилотных проектов по формированию агломераций.

За последние годы Гипрогор разработал схемы территориального планирования следующих агломераций:

- Сочинской;
- Красноярской;
- Барнаульской;
- Самарско-Тольяттинской;
- Читинской;
- Агломерации Кавказских Минеральных вод (концепция);
- Ставропольской;
- Тульской;
- Новосибирской.

Формирование агломерации позволяет:

- развить систему разделения труда на основе диверсификации экономики и специализации;
- оптимизировать транспортную схему;
- оптимизировать и комплексно развивать землепользование;
- сформировать природно-экологический каркас;
- реализовывать крупные инфраструктурные объекты (логистические узлы, аэропорты, энергетические мощности и т.п.);
- оптимизировать и комплексно развивать коммунальную инфраструктуру;
- сбалансированно развивать образовательную, торгово-развлекательную, социальную инфраструктуру.

Территориальное планирование, координация деятельности в области градостроительства и развития инфраструктуры является основным вопросом, ради которого муниципалитеты объединяются в агломерационные сообщества.

Основная цель территориального планирования агломерации – наиболее разумное и комфортное обустройство ее территории, создание разнообразной, привлекательной, живой, рациональной и сбалансированной среды, в которой люди хотели бы жить, работать и отдыхать.

Схема территориального планирования агломерации – один из основных документов, с которого начинается формирование агломерации. В настоящее время не существует препятствий для разработки единого плана территориального развития для нескольких административных единиц и их частей. Российская практика идет по пути разработки СТП агломерации как части территории субъекта РФ (ст. 14 Градостроительного кодекса РФ). Кроме этого, Градостроительный кодекс позволяет совместную подготовку документов планирования в отношении одной и той же территории разными субъектами планирования (ст. 27 ГрК).

ВВЕДЕНИЕ

В России есть целый ряд агломерационных систем, которые могут стать своеобразными центрами инноваций и территориями роста для всех макрорегионов РФ. Пока данные агломерации можно выделить лишь субъективно, отталкиваясь всего от нескольких признаков:

- экономико-географического положения;
- транспортной связанности;
- сложившейся структуры экономики;
- научной, образовательной и средовой базы;
- успешности проведения рыночных реформ последних 15 лет.

Наиболее высокие шансы стать полюсами роста общероссийского уровня имеют следующие города: Екатеринбург, Самара, Ростов-на-Дону, Новосибирск, Красноярск, Владивосток.

Уже сейчас на федеральном уровне разрабатывается целый пакет законопроектов и программ по стимулированию ускоренного развития перечисленных городских центров. Одним из инструментов подобного стимулирования может стать концентрация государственных инвестиций в реализацию образовательных и инновационных проектов («национальных проектов»).

Новосибирская область и её территориальное ядро – Новосибирская агломерация – уникальны тем, что не обладают сколь-либо значимыми запасами полезных ископаемых и не зависят ни от одного крупного налогоплательщика.

Новосибирск имеет все шансы стать опорным урбанизированным ядром в расселенческом каркасе России.

В целом, Новосибирская область и Новосибирская агломерация обладают тремя основными конкурентными преимуществами:

1. Уникальным даже по мировым масштабам научно-образовательным потенциалом в виде концентрации научных институтов Российской академии наук, Российской академии сельскохозяйственных наук и Российской академии медицинских наук.

2. Выгодным экономико-географическим положением: расположение в центре России на пересечении важнейших транспортных коммуникаций, «столичный статус» города Новосибирска и его особая роль в федеративной системе России.

3. Диверсифицированной структурой реального сектора экономики, в котором в гармоничной пропорции сочетаются промышленность, сельское хозяйство, строительство и транспорт.

В Новосибирске агломерационные процессы протекают абсолютно естественным образом. Этот регион стоит особняком от прочих сибирских территорий, где формируются агломерации.

Новосибирская область – один из немногих регионов России, экономика которого почти на 4/5 формируется административным центром. Регион сильно урбанизирован: 75% населения (около 1,9 млн. человек) проживает в городах, причем более половины всего областного населения – в Новосибирске.

Новосибирску повезло еще и в том, что это не просто крупнейший за Уралом город. Он расположен в центре мощной региональной агломерации, в окружении нескольких крупных городов: Омска, Томска, Барнаула, Бийска, Кемерова, Новокузнецка. Уступая Новосибирску по географическому расположению, эти города тяготеют к нему, что, несомненно, способствует бурному развитию Новосибирской агломерации.

МИССИЯ, ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ

Основанием для разработки Схемы территориального планирования Новосибирской агломерации является подписанное 12.06.2012 года Соглашение о намерении создания Новосибирской агломерации между Новосибирской областью и муниципальными образованиями Новосибирской области: городом Бердск, городом Искитим, рабочим поселком Кольцово, городом Новосибирск, городом Обь, Искитимским районом, Колыванским районом, Коченевским районом, Мошковским районом, Новосибирским районом, Ордынским районом и Тогучинским районом.

Схема территориального планирования Новосибирской агломерации является стратегическим градостроительным документом и представляет развитие Новосибирской агломерации на первую очередь до 2017 года и расчетный срок до 2032 года.

МИССИЯ

Превращение Новосибирской агломерации в главный инновационный центр на Востоке России, отвечающий вызовам XXI века, и в один из наиболее комфортных для проживания, труда и отдыха регион страны.

СТРАТЕГИЧЕСКИЙ ЗАМЫСЕЛ

Создание конкурентоспособного на мировом рынке территориального образования – Новосибирской агломерации, имеющего стратегию развития, утвержденную Схему территориального планирования (устраняющую или нивелирующую существующие недостатки пространственной организации территории, способствующую созданию комфортной среды для бизнеса, высокого качества жизни населения и т.д.) и соответствующего государственным целям и задачам.

Для Сибири и Дальнего Востока России метод пространственного развития городов, объединяющий ресурсы соседствующих муниципальных образований при активной роли администрации субъектов Российской Федерации, является магистральным направлением развития.

ЦЕЛИ

1. Согласование взаимных интересов в области градостроительной деятельности органов местного самоуправления муниципальных районов, городских округов, органов государственной власти на территории Новосибирской агломерации.
2. Обеспечение устойчивого развития территорий всех муниципальных образований, вошедших в состав Новосибирской агломерации.
3. Выработка основных направлений градостроительной политики на принципах межмуниципального сотрудничества всех муниципальных образований, вошедших в состав Новосибирской агломерации.
4. Определение существующих и перспективных границ Новосибирской агломерации.
5. Подготовка предложений (в случае необходимости) по включению в перспективные границы агломерации дополнительных муниципальных образований.

ОСНОВНЫЕ ЗАДАЧИ

1. Создание управленческих механизмов межмуниципального сотрудничества.
2. Определение основных принципов осуществления градостроительной деятельности на территории агломерации.
3. Выработка предложений по перспективному функциональному зонированию территории агломерации.
4. Разработка предложений по оптимизации системы расселения.
5. Систематизация комплекса межмуниципальных проектов.
6. Разработка системы ограничений использования природно-экологического потенциала территории.
7. Обоснование развития транспортного каркаса и инженерной инфраструктуры.
8. Анализ состояния территории и разработка мероприятий по предупреждению чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера.

ИСТОРИЧЕСКИЕ СОБЫТИЯ,
КОТОРЫЕ ПОВЛИЯЛИ НА РАЗВИТИЕ ГОРОДА НОВОСИБИРСКА И АГЛОМЕРАЦИИ

8 → 47 тыс. человек

1890 – 1905

5 апреля 1897 года был сдан в эксплуатацию железнодорожный мост через Обь, а 31 марта 1897 года началось движение по нему и Транссибу.

В 1903 году образован город Новониколаевск.

В 1905 году проживает 47 тысяч жителей в городе Новониколаевске.

Главный промышленный объект – грузовая пристань для пароходов.

47 → 67 тыс. человек

1905 – 1920

11 декабря 1908 года Новониколаевск получил права городового положения в полном объеме.

3 июня 1912 года принимается решение о строительстве железной дороги, связывающей Сибирь с Алтаем,– Новониколаевск-Семипалатинск. Зерно поступает с обских пристаней и железных дорог.

С 17 апреля 1917 года город становится центром Новониколаевского уезда.

67 → 135 тыс. человек

1920 – 1930

17 ноября 1925 года город Новониколаевск переименовывается в Новосибирск.

С 1925 года Новосибирск становится центром Сибирского края и Новосибирского округа.

В 1927 году начинается строительство Туркестано-Сибирской железной дороги, которое заканчивается в январе 1931 года.

135 → 405 тыс. че

1930 – 1940

С 1930 по 1937 год Новосибирск явл
Западно-Сибирского края.

В 1934 году на строительстве театра
завершилось сооружение купола.

В 1934 году заканчивается строитель
рожной линии Новосибирск – Ленинск-Ку

В 1936 году «Сибмашстрой» преобраз
мире завод по выпуску истребительной а

Развернулось строительство станции
ртировочная» со 169 км маневровых пут
на 15 тыс. жителей.

405 →

19

Период с 1943 по 19
скому подчинению.

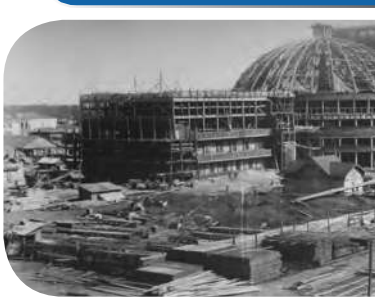
В 1943 году в городе
филиал Академии наук С

С июня по ноябрь 19
эвакуированных заводов
членов их семей.

В Новосибирск эваку
Минский и Украинский т

За годы войны в Ново
ческий узел.

1890 1905 1920 1930 1940



605 тыс. человек

40 – 1955

958 год город отнесен к республикан-

е открывается Западно-Сибирский
СССР.

41 года Новосибирск принял 50
и с ними десятки тысяч рабочих и

ированы Ленинградский, Московский,
еатры.

осибирске создан мощный энергети-

730 → 1285 тыс. человек

1975 – 2000

В 1957 году принимается решение об организации в Новосибирске Сибирского отделения Академии наук СССР.

2 сентября 1962 года в Новосибирске зарегистрировано рождение миллионного жителя.

В 60-е годы осуществляется переход железной дороги на электрическую тягу.

В 1969 году организуется Сибирское отделение ВАСХНИЛ.

В 1970 году создается Сибирский филиал АМН, преобразованный в 1979 году в Сибирское отделение Академии медицинских наук СССР.

В 1972 году принимается решение о строительстве первого в Сибири Новосибирского метрополитена.

2010 – 2032

НОВОСИБИРСК – ГЛАВНЫЙ ИННОВАЦИОННЫЙ ЦЕНТР НА ВОСТОКЕ РОССИИ.

1393 → 2409 тыс. человек

1955 1975 2000 2010 2032

яется Центром

оперы и балета

ство железнодо-
узнецкий.

зован в первый в
виации.

– «Инская – со-
ей и с поселком

1955 – 1975

Реконструированы действующие заводы и построены новые: «Сибэлектротяжмаш», «Сиблитмаш», «Сибэлектротерм», «Экран», «Завод им. Коминтерна» и другие.

Заложена база стройиндустрии для увеличения темпов строительства жилья и объектов социально-культурного назначения.

2000 – 2012

28 декабря 1985 года состоялся пуск Новосибирского метрополитена.

В 1997 году введен в эксплуатацию международный терминал в Толмачево с пропускной способностью 450 пассажиров в час, с привокзальной площадью и 4 новыми стоянками для самолетов Ил-76.

13 мая 2000 года по указу Президента РФ город Новосибирск возведен в ранг Главного сибирского города, центра Сибирского федерального округа, объединившего 16 субъектов Российской Федерации.

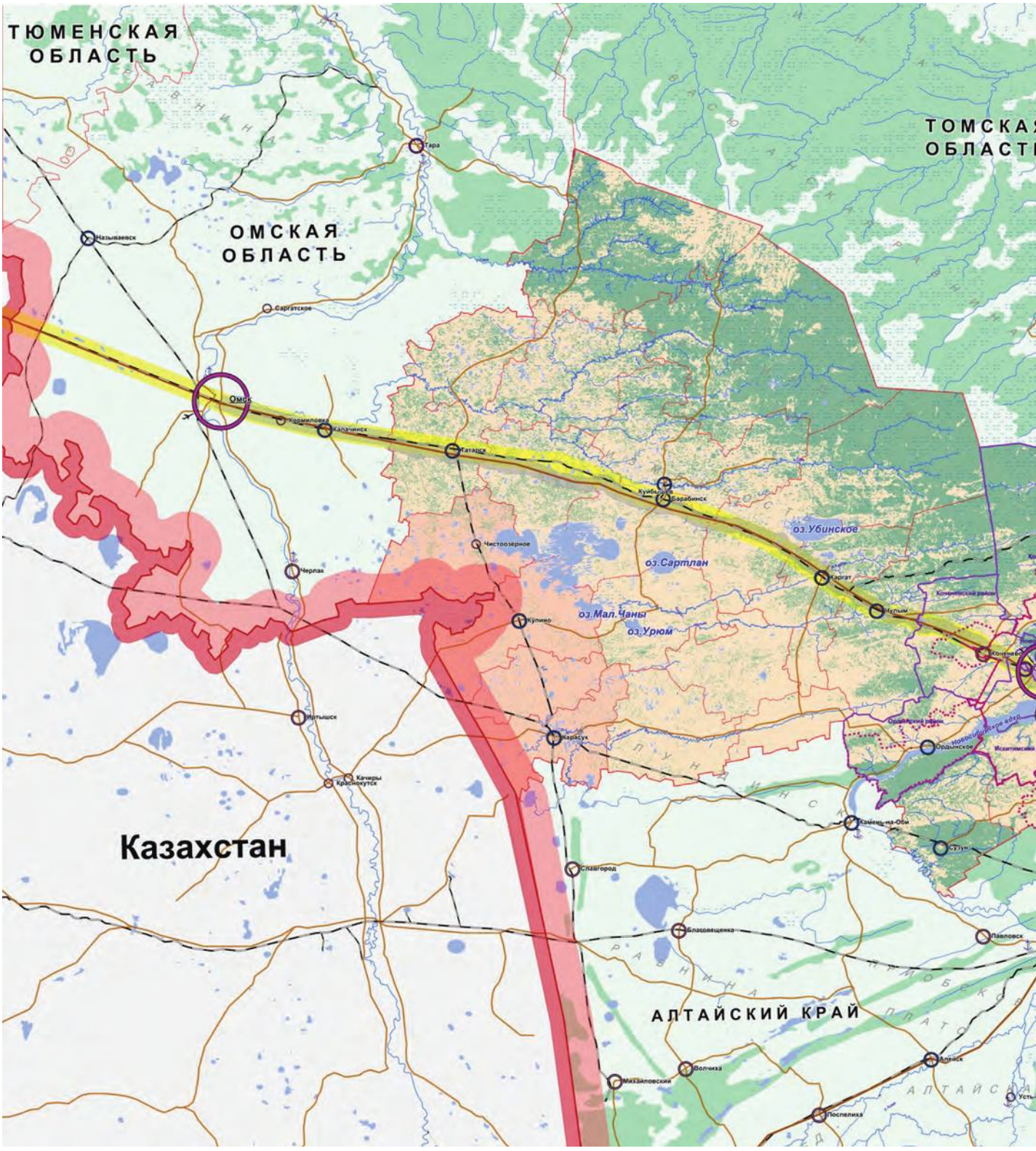
25 сентября 2010 года в Толмачево введена в эксплуатацию вторая взлетно-посадочная полоса (16/34), сертифицированная по метеоминимуму II категории ИКАО.

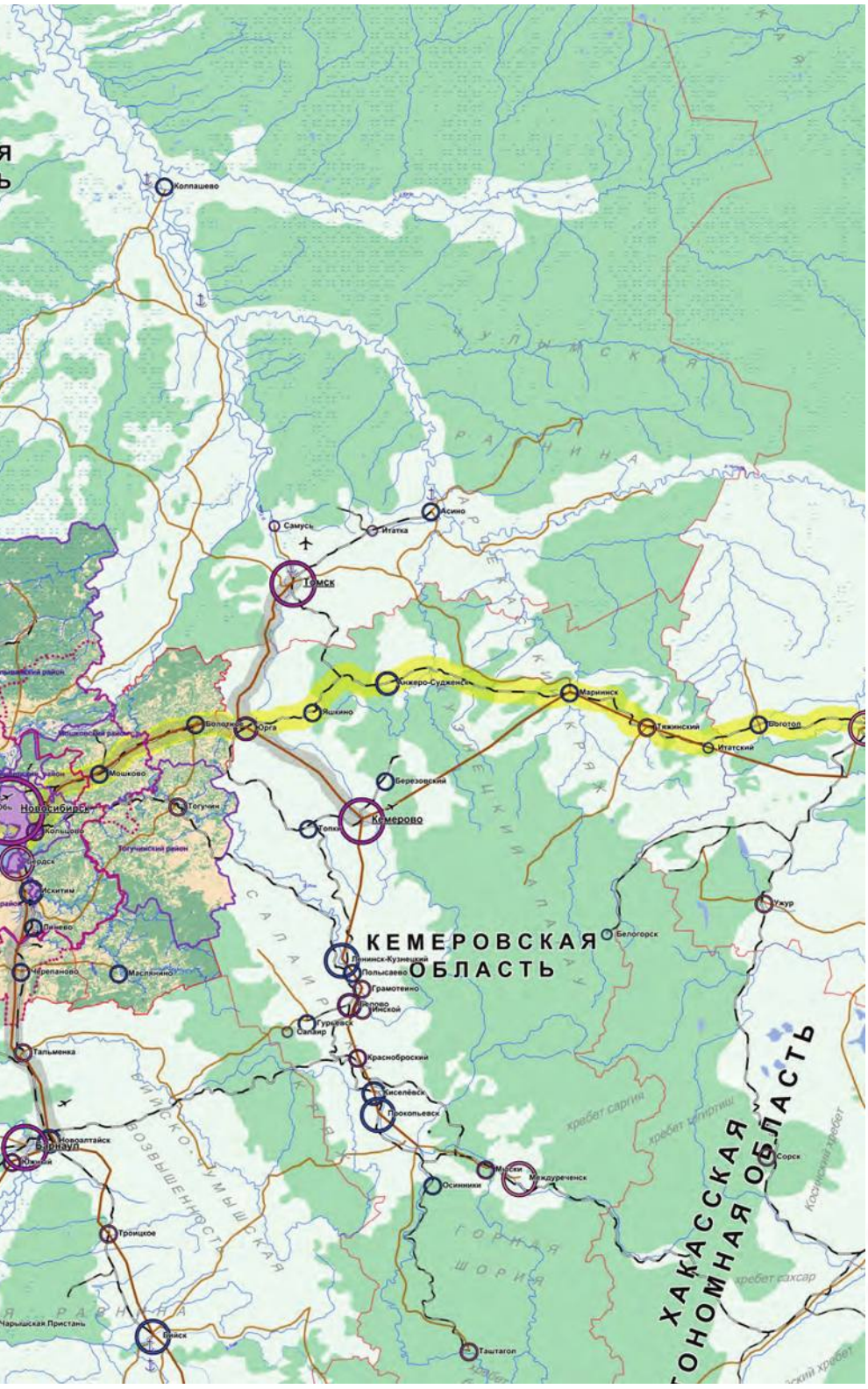
1285 → 1393 тыс. человек

ловек

605 → 730 тыс. человек

ПОЛОЖЕНИЕ АГЛОМЕРАЦИИ
В СИСТЕМЕ РАСЕЛЕНИЯ ЮГА ЗАПАДНОЙ СИБИРИ





ГРАНИЦЫ

- ГОСУДАРСТВЕННАЯ ГРАНИЦА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
- СУБЪЕКТОВ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
- АДМИНИСТРАТИВНЫХ РАЙОНОВ НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ
- МУНИЦИПАЛЬНЫХ ОБРАЗОВАНИЙ ВХОДЯЩИХ В СОСТАВ АГЛОМЕРАЦИИ НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ
- ГРАНИЦА АГЛОМЕРАЦИИ
- ПЕРСПЕКТИВНАЯ ГРАНИЦА АГЛОМЕРАЦИИ
- ПОГРАНИЧНАЯ ЗОНА ГРАНИЦЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ТЕРРИТОРИИ

- ПОГРАНИЧНЫЙ РАЙОН С ПОГРАНИЧНЫМ РЕЖИМОМ НА ТЕРРИТОРИИ НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ

ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

- МАГИСТРАЛЬНЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПУТИ
- ПРОЧИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПУТИ

АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

- АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ
- АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ РЕГИОНАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ
- МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ КОРИДОР "ТРАНССИБ"
- ОСНОВНЫЕ СВЯЗИ С ЦЕНТРАМИ СОСЕДНИХ СУБЪЕКТОВ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
- МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ
- АЭРОПОРТ ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ
- РЕЧНОЙ ПОРТ

ЧИСЛЕННОСТЬ НАСЕЛЕНИЯ

- МЕНЕЕ 10 000
- 10 000-50 000
- 50 000-100 000
- 100 000-500 000
- 500 000-1 000 000
- БОЛЕЕ 1 000 000

ДИНАМИКА ЧИСЛЕННОСТИ НАСЕЛЕНИЯ

- РОСТ
- СТАБИЛИЗАЦИЯ
- СОКРАЩЕНИЕ

ПЛАНИРОВОЧНАЯ СТРУКТУРА ТЕРРИТОРИИ АГЛОМЕРАЦИИ

ПЛАНИРОВОЧНАЯ СТРУКТУРА АГЛОМЕРАЦИИ:

Ядро агломерации

Территория Новосибирска без удаленных градостроительных образований

- поселок Кирова;
- жилой район Левые Чемы и ОбъГЭС;
- Академгородок;
- жилой район Пашино.

Срединная зона агломерации

Территория вокруг ядра

- Новосибирский район;
- город Бердск;
- город Обь;
- р.п. Кольцово;
- р.п. Краснообск;
- Академгородок;
- Пашино;
- ОбьГЭС.

Периферийная зона агломерации

Территория в пределах двухчасовой транспортной доступности

- Мошковский район;
- город Болотное;
- Тогучинский район;
- Искитимский район;
- р.п. Черепаново;
- Ордынский район;
- Коченевский район;
- город Чулым;
- Колыванский район.

Планировочные секторы агломерации – территории, примыкающие к главным транспортным коммуникациям (автомобильным, железнодорожным трассам и реке Обь).

ПЛАНИРОВОЧНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ТЕРРИТОРИИ:

Моноцентричная структура Новосибирской агломерации – естественно сложившаяся градостроительная система. Проектные предложения не разрушают традиции, а развивают и добавляют недостающие элементы.

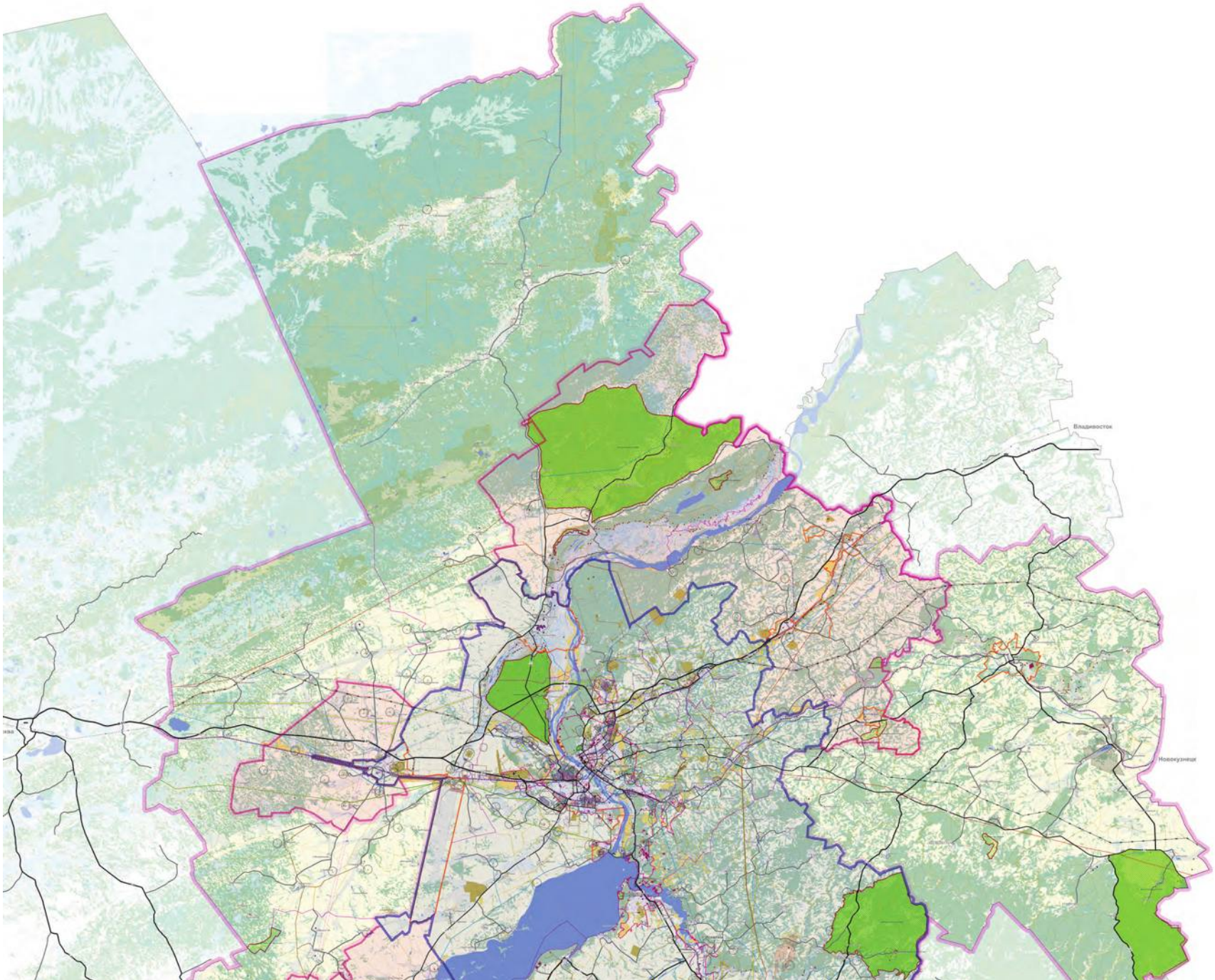
Запад-Восток, Запад-Юг

Основные транспортные коридоры формировали развитие территории Новосибирской моноцентричной агломерации в направлениях Запад-Восток, Запад-Юг. Именно здесь наблюдается самое интенсивное сообщение между городами и населенными пунктами агломерации. В ядре и срединной зоне, вдоль транспортных коридоров будет происходить более интенсивное градостроительное освоение территории, создание новых планировочных районов, логистических центров, ТПУ.

Север-Юг, Восток

Вдоль побережья реки Обь формируется основной элемент новой структуры организации отдыха и экологической защиты граждан, с востока к нему примыкает массив реки Иня; вместе они образуют новую рекреационную зону агломерации.

Современное расселение и планировочная организация территории агломерации (опорный план)



ГРАНИЦЫ
НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ
МУНИЦИПАЛЬНЫХ РАЙОНОВ
ГОРОДСКИХ ОКРУГОВ
ГОРОДСКИХ ПОСЕЛЕНИЙ
НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТОВ
СЕЛЬСКИХ ПОСЕЛЕНИЙ
РАССМАТРИВАЕМОГО РАЙОНА
АГЛОМЕРАЦИИ
АГЛОМЕРАЦИИ ПЕРСПЕКТИВНЫЕ
НОВОСИБИРСК НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ
ФУНКЦИОНАЛЬНЫЕ ЗОНЫ
ЖИЛОЙ ЗАСТРОЙКИ
ДАЧНОЙ ЗАСТРОЙКИ
ОБЩЕСТВЕННО-ДЕЛОВОЙ ЗАСТРОЙКИ
ПРОМЫШЛЕННОЙ ЗАСТРОЙКИ
КОММУНАЛЬНО-СКЛАДСКОЙ ЗАСТРОЙКИ
ИНЖЕНЕРНЫХ СООРУЖЕНИЙ, ОБЪЕКТОВ ИНЖЕНЕРНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА
СПЕЦИАЛЬНОГО НАЗНАЧЕНИЯ
КЛАДБИЩ
СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ
ЗЕЛЕНЫХ НАСАЖДЕНИЙ
ОБЪЕКТОВ ВОДНОГО ФОНДА
ОСОБО ОХРАНЯЕМЫЕ ПРИРОДНЫЕ ТЕРРИТОРИИ
ЗАКАЗНИКИ
ПАМЯТНИКИ ПРИРОДЫ
ДЕНДРОЛОГИЧЕСКИЙ ПАРК
САНИТАРНО-ЗАЩИТНЫЕ ЗОНЫ
КАРЬЕРЫ
БОЛОТА
РАСТИТЕЛЬНОСТЬ
ЛУГОВАЯ
СТЕПНАЯ ТРАВЯНИСТАЯ
ДРЕВЕСНО-КУСТАНИКОВАЯ
ПИТОМНИКИ, МОЛОДЫЕ ПОСАДКИ
ИНЖЕНЕРНЫЕ ОБЪЕКТЫ
ЛЭП 110 Кв
ЛЭП 220 Кв
ЛЭП 500 Кв
НАЗЕМНЫЕ ЛИНИИ СВЯЗИ
ТЭЦ
НЕФТЕПРОВОДЫ
ВОДОЗАБОРЫ
ОЧИСТНЫЕ СООРУЖЕНИЯ
ПОЛИГОН ТБО
ОБЪЕКТЫ КАПИТАЛЬНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА
ПРОИЗВОДСТВЕННОГО И КОММУНАЛЬНО-СКЛАДСКОГО НАЗНАЧЕНИЯ
СПЕЦИАЛЬНОГО НАЗНАЧЕНИЯ
КУЛЬТУРНОГО НАСЛЕДИЯ
ПАМЯТНИКИ АРХЕОЛОГИИ
ПАМЯТНИКИ ИСТОРИИ И КУЛЬТУРЫ
АРЕАЛЫ СОСРЕДОТОЧЕНИЯ ПАМЯТНИКОВ АРХЕОЛОГИИ
ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА
АЭРОПОРТ, АЭРОДРОМЫ
ВЕРТОДРОМЫ
ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ
МАГИСТРАЛЬНЫЕ
ОСНОВНЫЕ ПОДЪЕЗДНЫЕ ПУТИ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ВОКЗАЛ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ СТАНЦИИ И ОСТАНОВОЧНЫЕ ПУНКТЫ
АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ
АТОМАГИСТРАЛИ ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ
АВТОДОРОГИ
АВТОВОКЗАЛ
АВТОСТАНЦИЯ
ГРУНТОВЫЕ И ПРОСЁЛОЧНЫЕ ДОРОГИ
ПРОСЕКИ
ВОДНЫЕ ПУТИ
РЕЧНОЙ ПОРТ
РЕЧНОЙ ВОКЗАЛ
ПРИСТАНЬ
ПАРОМНАЯ ПЕРЕПРАВА
ЛИНИИ МЕТРО
ЛИНИИ МЕТРО (стр.)
ЭЛЕКТРОДЕПО
МОСТЫ И ПУТЕПРОВОДЫ
ТРОЛЛЕЙБУСНОЕ ДЕПО
ТРАМВАЙНОЕ ДЕПО
ПЛОТИНА
ШЛЮЗ
ДАМБА
ПОЛЕЗНЫЕ ИСКОПАЕМЫЕ
СТОИТЕЛЬНЫЕ МАТЕРИАЛЫ УТОЧНЕННЫЕ
ГЛИНЫ ОГНЕУПОРНЫЕ
ГЛИНЫ ТУГОПЛАВКИЕ
ИЗВЕСТНЯКИ СТРОИТЕЛЬНЫЕ
КЕРАМЗИТОВОЕ СЫРЬЁ
КИРПИЧНЫЕ ГЛИНЫ
ПЕСКИ СТРОИТЕЛЬНЫЕ
ПЕСЧАНО - ГРАВИЙНЫЕ МАТЕРИАЛЫ
СТЕКОЛЬНЫЕ ПЕСКИ
СТРОИТЕЛЬНЫЙ КАМЕНЬ
СУГЛИНКИ КИРПИЧНЫЕ
ТУГОПЛАВКИЕ ГЛИНЫ
ЦЕМЕНТНОЕ СЫРЬЁ, ИЗВЕСТНЯКИ
ТВЕРДЫЕ ГОРЮЧИЕ ИСКОПАЕМЫЕ
УГОЛЬ
АНТРАЦИТ
ТОРФ
БЛАГОРОДНЫЕ МЕТАЛЛЫ
ЗОЛОТО
МЕТАЛЛЫ
ОЛОВО
ЦИРКОНИЙ ТИТАН

ГРАНИЦЫ
НОВОСИБИРСКОЙ АГЛОМЕРАЦИИ

СУЩЕСТВУЮЩИЕ ГРАНИЦЫ

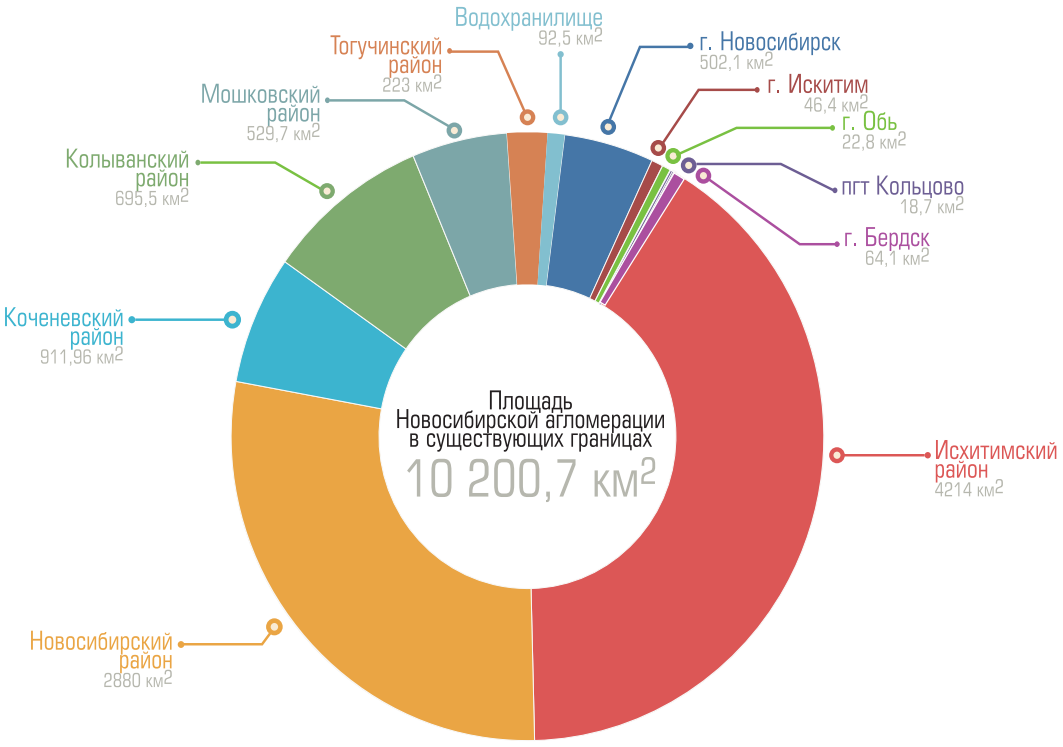
Площадь территорий муниципальных образований, входящих в Соглашение о намерении создания Новосибирской агломерации между Новосибирской областью и муниципальными образованиями Новосибирской области:

$S_{общ.}$=36 750 км^2

В основу определения границ Новосибирской агломерации положен методический опыт института «Гипрогор» в проектировании расселения.

Учитываемые факторы при определении существующих границ:

- система расселения (плотность населения);
- двухчасовая доступность на общественном транспорте;
- интенсивность трудовых и рекреационных связей (миграция);
- административно-территориальное деление.



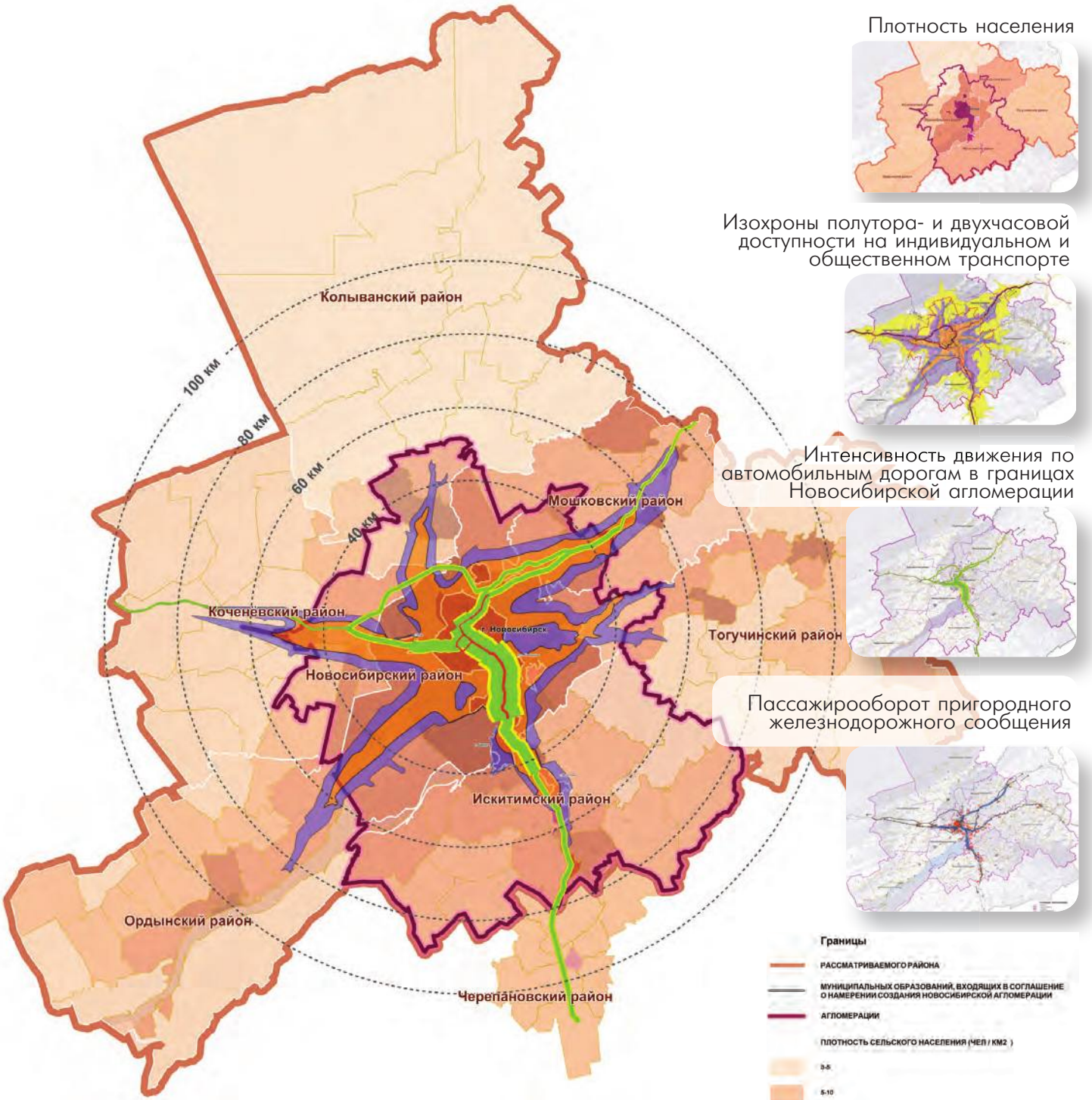
В существующих границах

1939 тыс.чел.
Численность населения

10 200,7 км^2
Площадь агломерации

969,5 м^2/год
Объём жилищного строительства

Обоснование существующих границ Новосибирской агломерации



№п/п	М.О.	Численность населения*	Площадь (км²)	Плотность (чел/км²)
Городские округа:				
1	г. Новосибирск	1498921	502,1	2985
2	г. Бердск	98809	64,1	1543
3	г. Обь	26137	22,8	1146
4	г. Искитим	59058	46,4	1273
5	р.п. Кольцово	13033	18,7	696
Муниципальные районы:				
6	Новосибирский	118659	2812	42
7	Мошковский	39293	2602	15
8	Искитимский	63198	4206	15
9	Тогучинский	59463	6020	10
10	Коченевский	44305	5038	9
11	Ордынский	39293	4719	8
12	Колыванский	24215	10650	2

По данным Новосибирскстат на 2012г.*

ИЗОХРОНЫ

ПОЛУТОРАЧАСОВОЙ ДОСТУПНОСТИ НА ОБЩЕСТВЕННОМ ТРАНСПОРТЕ

ДВУХЧАСОВОЙ ДОСТУПНОСТИ НА ОБЩЕСТВЕННОМ ТРАНСПОРТЕ

ИНТЕНСИВНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ

ВСЕГО АВТОМОБИЛЕЙ В СУТКИ

ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В СУТКИ

АВТОБУСОВ В СУТКИ

Границы

РАССМАТРИВАЕМОГО РАЙОНА

МУНИЦИПАЛЬНЫХ ОБРАЗОВАНИЙ, ВХОДЯЩИХ В СОГЛАШЕНИЕ О НАМЕРЕНИИ СОЗДАНИЯ НОВОСИБИРСКОЙ АГЛОМЕРАЦИИ

АГЛОМЕРАЦИИ

ПЛОТНОСТЬ СЕЛЬСКОГО НАСЕЛЕНИЯ (ЧЕЛ / КМ2)

0-5

5-10

10-20

20-30

30-500

ПЛОТНОСТЬ ГОРОДСКОГО НАСЕЛЕНИЯ (ЧЕЛ / КМ2)

500-1000

1000-1500

1500-2000

2000-2500

2500-3000

Плотность населения

Изохроны полутора- и двухчасовой доступности на индивидуальном и общественном транспорте

Интенсивность движения по автомобильным дорогам в границах Новосибирской агломерации

Пассажирооборот пригородного железнодорожного сообщения

ОПРЕДЕЛЕНИЕ ПЕРСПЕКТИВНЫХ ГРАНИЦ

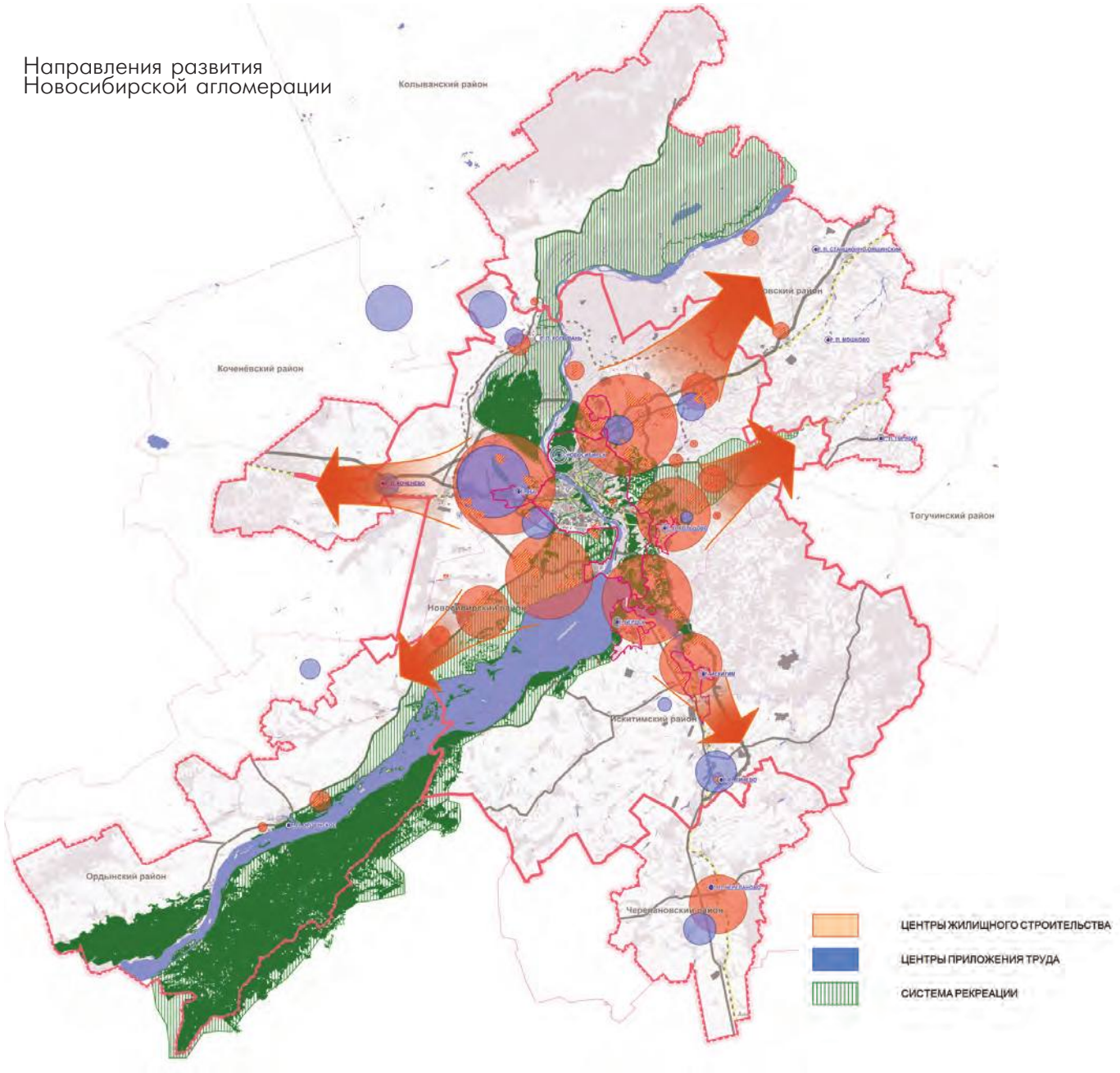
Учитываемые факторы при определении перспективных границ:

- перспективная система расселения (плотность населения);
- двухчасовая доступность на общественном транспорте;
- интенсивность трудовых и рекреационных связей (миграция);
- перспективная система рекреации;
- административно-территориальное деление.

Основные показатели, которые оказывают влияние на расселение:

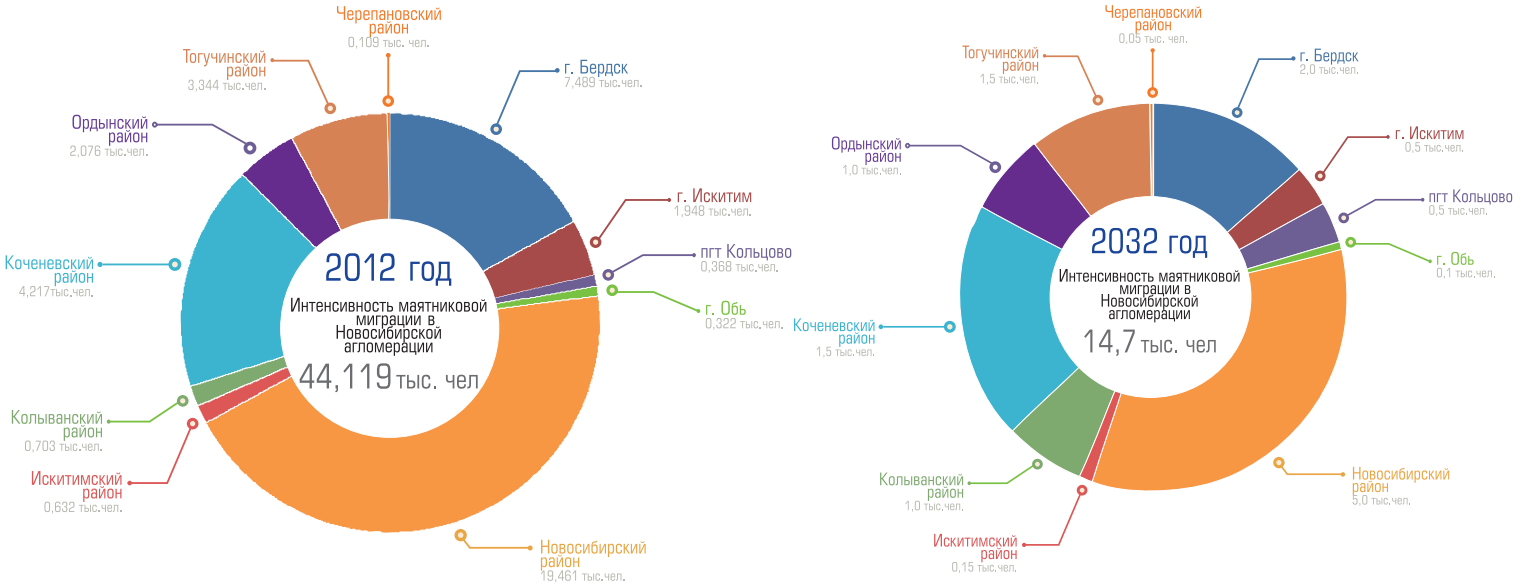
- интенсивность социально-культурных, производственных, научных и административно-хозяйственных взаимосвязей (функциональных взаимосвязей) между муниципальными образованиями;
- плотность населения и плотность сети населенных пунктов;
- степень взаимосвязи мест проживания с основными местами приложения труда, центрами общественного обслуживания и местами внегородского отдыха;
- качество жизни населения:
    - уровень жилищной обеспеченности и общественного обслуживания населения;
    - санитарно-гигиенические условия проживания населения и состояние окружающей среды;
    - уровень системы здравоохранения и образования.

Направления развития
Новосибирской агломерации



Несмотря на увеличение автомобилизации населения, интенсивность трудовых поездок от мест жительства до города-центра при предлагаемой системе расселения и мест приложения труда сократится.

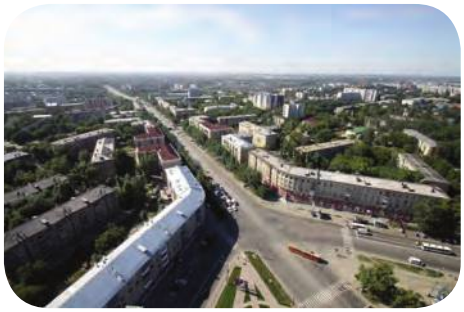
Интенсивность маятниковой миграции



Формирование территорий опережающего развития, модернизация и развитие транспортного каркаса с системой логистических центров, социальных объектов для населения, объектов инженерной инфраструктуры, системы рекреации, промышленного и сельскохозяйственного производства преобразовывает систему расселения Новосибирской агломерации, ограничивая рост города-центра, упорядочивает размещение и развитие местных и межрайонных центров и укрупняет сельские населенные пункты.

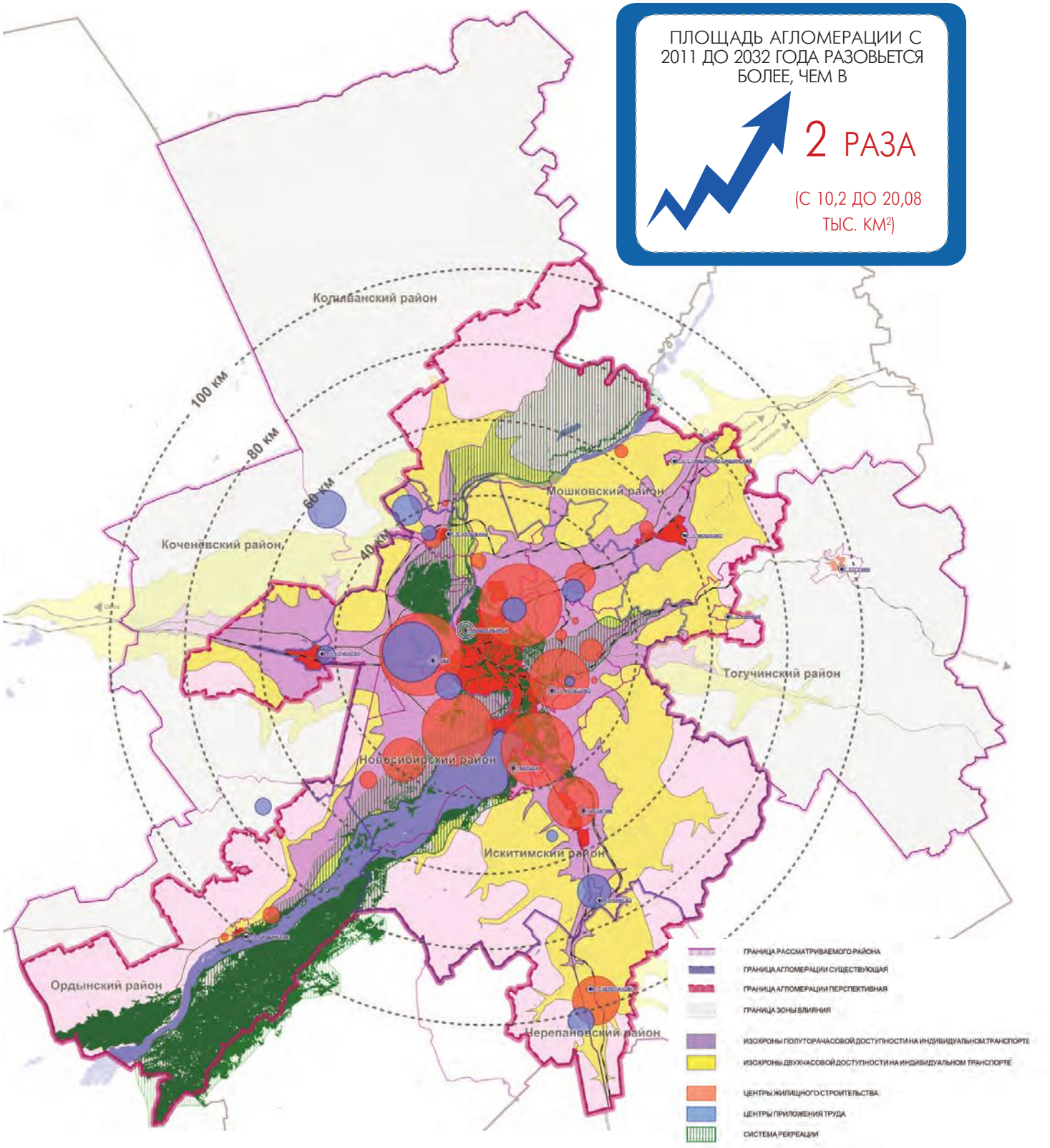
Предлагаемое рациональное развитие территории от центра к периферии позволяет:

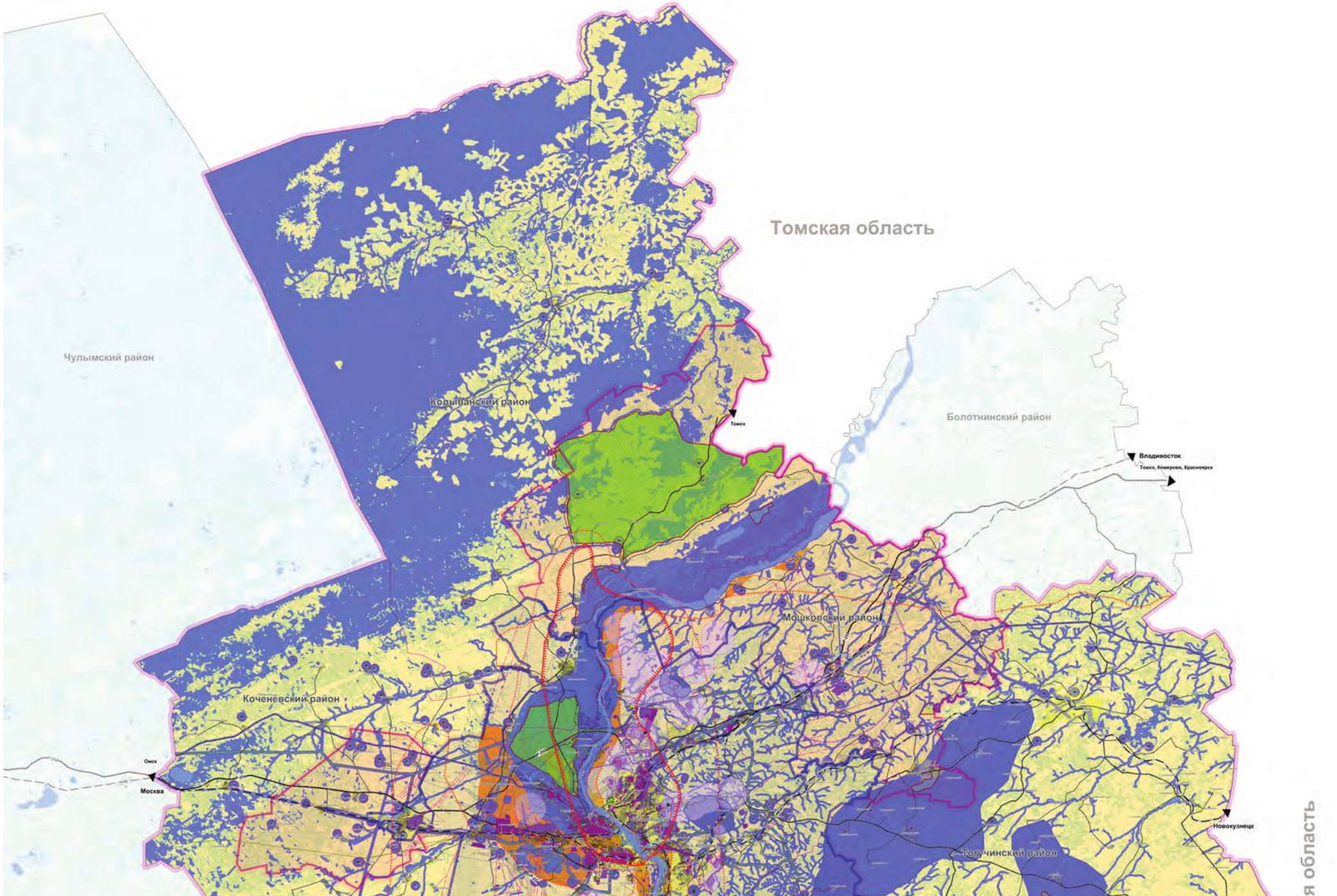
- снизить чрезмерную концентрацию производства и населения в границах города Новосибирска;
- снизить чересполосицу в размещении функциональных зон различной специализации;
- снизить интенсивный рост межселенных трудовых поездок;
- уменьшить отрыв мест жительства от природной среды и мест кратковременного загородного отдыха.



Проектом определен градоэкологический оптимум территории, позволяющий обеспечить оптимальное соотношение между развитием селитебной, промышленной территории и природой, при усилении оздоровительного воздействия природы на человека и сведение к минимуму отрицательного антропогенного воздействия на окружающую природную среду.

Карта перспективных границ
Новосибирской агломерации




Томская область
Чулымский район
Колыванский район
Томск
Болотнинский район
Владивосток
Томск, Кемерово, Красноярск
Мошковский район
Коченевский район
Омск
Москва
Новокузнецк
Тогучинский район

Кемеровская
Алтайский край
Новосибирский район
Искитимский район
Черепановский район
Ордынский район
Чулымский район
Сузунский район
Барнаул, Горно-Алтайск
Монголия
Алма-Ата
ПРОЕКТ
ГУШ
ГРАНИЦЫ
СУБЪЕКТА ФЕДЕРАЦИИ
РАЙОНА МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА
АГЛОМЕРАЦИИ
МУНИЦИПАЛЬНЫХ РАЙОНОВ
ГОРОДСКИХ ОКРУГОВ
СЕЛЬСКИХ ПОСЕЛЕНИЙ
НАСЕЛЁННЫХ ПУНКТОВ
ЗОНЫ С ОСОБЫМИ УСЛОВИЯМИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ТЕРРИТОРИЙ
ФОРМИРУЕМЫЕ ЭКОЛОГИЧЕСКИМИ И САНИТАРНО-ГИГИЕНИЧЕСКИМИ ТРЕБОВАНИЯМИ:
САНИТАРНО-ЗАЩИТНЫЕ ЗОНЫ
САНИТАРНЫЕ РАЗРЫВЫ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ
САНИТАРНЫЕ РАЗРЫВЫ (СОХРАННЫЕ ЗОНЫ) МАГИСТРАЛЬНЫХ ГАЗОПРОВОДОВ
САНИТАРНЫЕ РАЗРЫВЫ (ОХРАННЫЕ ЗОНЫ) МАГИСТРАЛЬНЫХ НЕФТЕПРОВОДОВ
САНИТАРНЫЕ РАЗРЫВЫ ВДОЛЬ СТАНДАРТНЫХ МАРШРУТОВ ВЗЛЕТА И ПОСАДКИ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ (РМНУЗ LA = 75 ДБА), НОЧЬ)
САНИТАРНЫЕ РАЗРЫВЫ ВДОЛЬ СТАНДАРТНЫХ МАРШРУТОВ ВЗЛЕТА И ПОСАДКИ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ (РМНУЗ LA = 85 ДБА), ДЕНЬ)
ЗОНЫ ОГРАНИЧЕНИЯ ЗАСТРОЙКИ
ФОРМИРУЕМЫЕ ТЕХНИЧЕСКИМИ ТРЕБОВАНИЯМИ И ТРЕБОВАНИЯМИ БЕЗОПАСНОСТИ
ЗАПРЕТНЫЕ ЗОНЫ И ЗАПРЕТНЫЕ РАЙОНЫ
ФОРМИРУЕМЫЕ ОРОГРАФИЧЕСКИМИ, ИНЖЕНЕРНО-ГЕОЛОГИЧЕСКИМИ, ГИДРОГЕОЛОГИЧЕСКИМИ И ГИДРОЛОГИЧЕСКИМИ УСЛОВИЯМИ
ЛИНИИ ПРЕДПОЛАГАЕМЫХ ТЕКТОНИЧЕСКИХ РАЗЛОМОВ
ЗОНЫ РАСПРОСТРАНЕНИЯ ПРОСАДОЧНЫХ ГРУНТОВ 1 И 2 ТИПА
ПРОСАДКИ
ЗОНЫ ПОДТОПЛЕНИЯ (В ТОМ ЧИСЛЕ АНТРОПОГЕННОГО)
РЕЧНАЯ ЭРОЗИЯ
ПЛОСКОСТНАЯ ЭРОЗИЯ
ЗОНЫ АБРАЗИИ БЕРЕГОВ НОВОСИБИРСКОГО ВОДОХРАНИЛИЩА
ПРОЯВЛЕНИЕ КАРСТА
ОВРАГИ
ПОТЕНЦИАЛЬНО ОПАСНЫЕ ОБЪЕКТЫ И ТЕРРИТОРИИ
ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ И КОММУНАЛЬНЫЕ ОБЪЕКТЫ 1-2 КЛАССА САНИТАРНОЙ ОПАСНОСТИ
ТЕРРИТОРИИ СПЕЦИАЛЬНОГО НАЗНАЧЕНИЯ
АЭРОПОРТЫ И АЭРОДРОМЫ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ МАГИСТРАЛИ
АВТОМОБИЛЬНЫЕ МАГИСТРАЛИ
РЕЧНЫЕ ПОРТЫ И ПРИСТАНИ
НЕФТЕПРОВОДЫ МАГИСТРАЛЬНЫЕ
ГАЗОПРОВОДЫ МАГИСТРАЛЬНЫЕ
ВОЗДУШНЫЕ ЛИНИИ ЭЛЕКТРОПЕРЕДАЧИ
ГАЗОРАСПРЕДЕЛИТЕЛЬНЫЕ СТАНЦИИ
КЛАДБИЩА ПЛОЩАДЬЮ ОТ 20 ГА
ПОЛИГОНЫ ТБО
СВАЛКИ
МУСОРОПЕРЕРАБАТЫВАЮЩИЙ ЗАВОД
ОЧИСТНЫЕ СООРУЖЕНИЯ КАНАЛИЗАЦИИ
СКОТОМОГИЛЬНИКИ
ЗОНЫ С НАПРЯЖЕННОЙ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ ОБСТАНОВКОЙ ПО УСЛОВИЯМ ЭМАНАЦИИ РАДОНА
ЗАГРЯЗНЕННЫЕ ОБЪЕКТЫ И ТЕРРИТОРИИ
ЗОНА С КРИТИЧЕСКОЙ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ ОБСТАНОВКОЙ
ЗОНА С НАПРЯЖЕННОЙ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ СИТУАЦИЕЙ
ЗАГРЯЗНЕНИЕ ПОЧВ СЗ137 ВЫШЕ ФОНОВЫХ ЗНАЧЕНИЙ
ОБЛАСТИ С РАДИОАКТИВНОСТЬЮ БОЛЕЕ 30 МКР/ЧАС
ПРИРОДНЫЕ ОБЪЕКТЫ И ТЕРРИТОРИИ, ПОДЛЕЖАЩИЕ СОХРАНЕНИЮ
ОБЪЕКТЫ И ТЕРРИТОРИИ ВОДНОГО ФОНДА
РЕСУРСЫ ХОЗЯЙСТВЕННО-ПИТЬЕВОГО ВОДОСНАБЖЕНИЯ (РОДНИКИ, ВОДНЫЕ ИСТОЧНИКИ, ВОДОЗАБОРЫ)
БОЛОТА
ЛЕНТОЧНЫЕ БОРЫ
ВЫВОДЫ КОМПЛЕКСНОЙ ОЦЕНКИ
БЛАГОПРИЯТНЫЕ ДЛЯ ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОГО ОСВОЕНИЯ
УСЛОВНО БЛАГОПРИЯТНЫЕ ДЛЯ ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОГО ОСВОЕНИЯ
НЕБЛАГОПРИЯТНЫЕ ДЛЯ ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОГО ОСВОЕНИЯ
ОСОБО ОХРАНЯЕМЫЕ ПРИРОДНЫЕ ТЕРРИТОРИИ И ПАМЯТНИКИ ПРИРОДЫ
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ПРИРОДНЫЙ ЗАКАЗНИК
ДЕНДРОЛОГИЧЕСКИЙ ПАРК, БОТАНИЧЕСКИЙ САД
ПАМЯТНИК ПРИРОДЫ

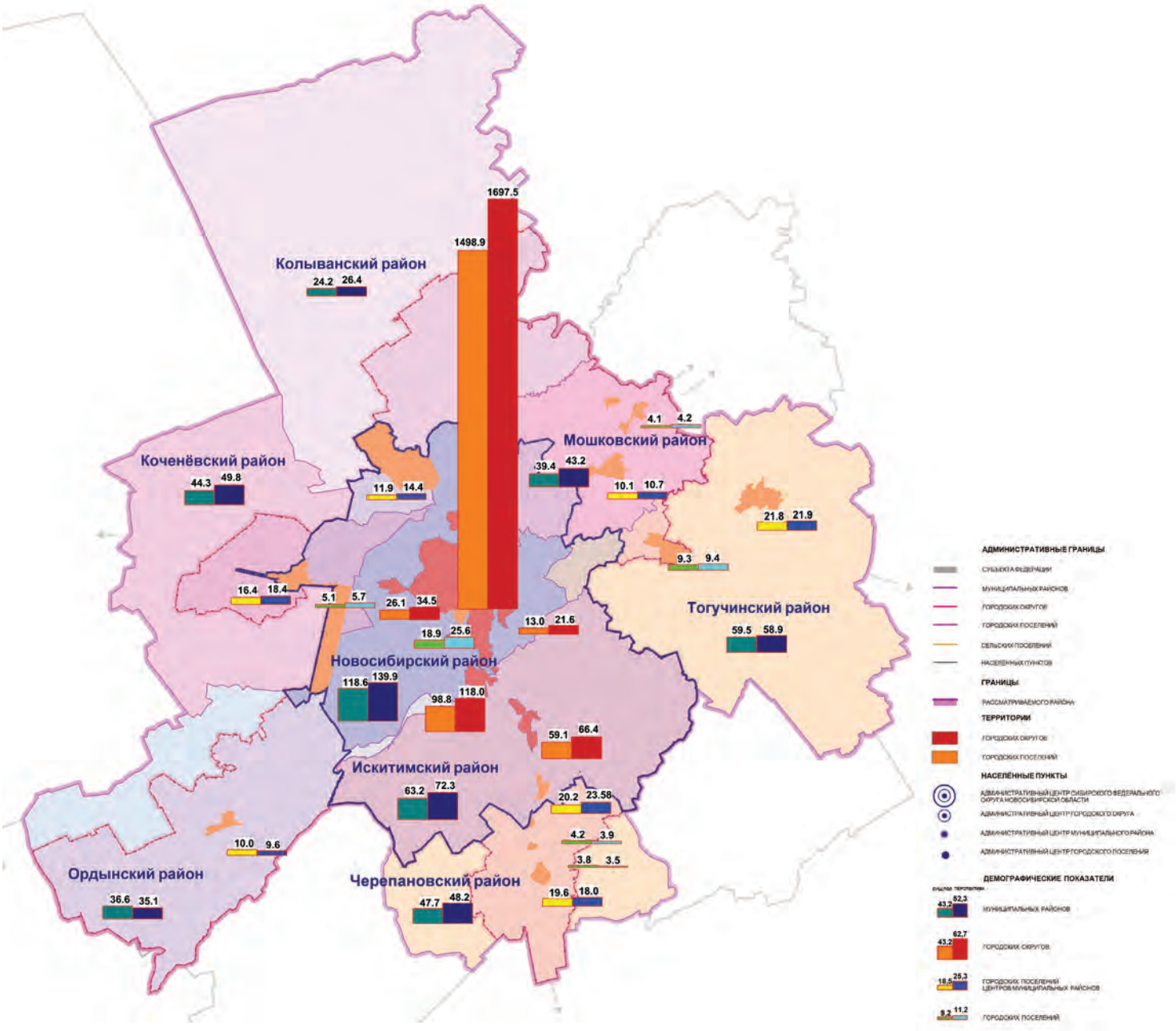
ДЕМОГРАФИЧЕСКАЯ СИТУАЦИЯ

СУЩЕСТВУЮЩЕЕ ПОЛОЖЕНИЕ

Новосибирская агломерация – одна из крупнейших в России и самая крупная в Сибири с населением около 2,1 млн. человек, что составляет:

- более двух третей населения Новосибирской области;
- 9,95 населения Сибирского Федерального округа;
- 1,34% населения Российской Федерации.

Современное распределение демографического потенциала на территории агломерации

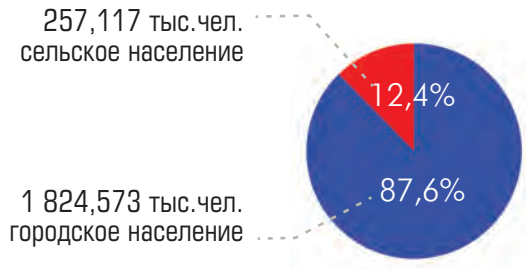


ДЕМОГРАФИЧЕСКИЙ ПОТЕНЦИАЛ

Демографический потенциал агломерации во многом определяет возможности ее развития, экономическое и социальное благополучие и стабильность.

Общая численность населения Новосибирской агломерации по данным Федеральной службы Государственной статистики Новосибирской области на 1 января 2012 года составила

2081,69 тыс. чел.



ЧИСЛЕННОСТЬ НАСЕЛЕНИЯ АГЛОМЕРАЦИИ ЗА 2005-2011 ГОДЫ ВОЗРОСЛА НА

5,3%

(105,5 ТЫС.ЧЕЛ)

СРЕДНЕГОДОВОЙ ПРИРОСТ ЧИСЛЕННОСТИ

14,6 ТЫС. ЧЕЛ.

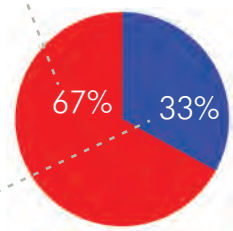
С 2006 года в агломерации стабильно сокращается естественная убыль населения.

Уровень рождаемости в агломерации сложился более позитивно, чем в среднем по Российской Федерации – 13,1 промилле против 12,6 промилле соответственно. Снижение общего коэффициента смертности в 2011 году составило 2,3% по сравнению с 2010 годом.

Основной причиной роста числа жителей Новосибирской агломерации за последние годы явился миграционный прирост, который не только компенсировал естественную убыль, но и увеличил число жителей области.

Из общей численности миграционного притока более 80% составляет население в трудоспособном возрасте.

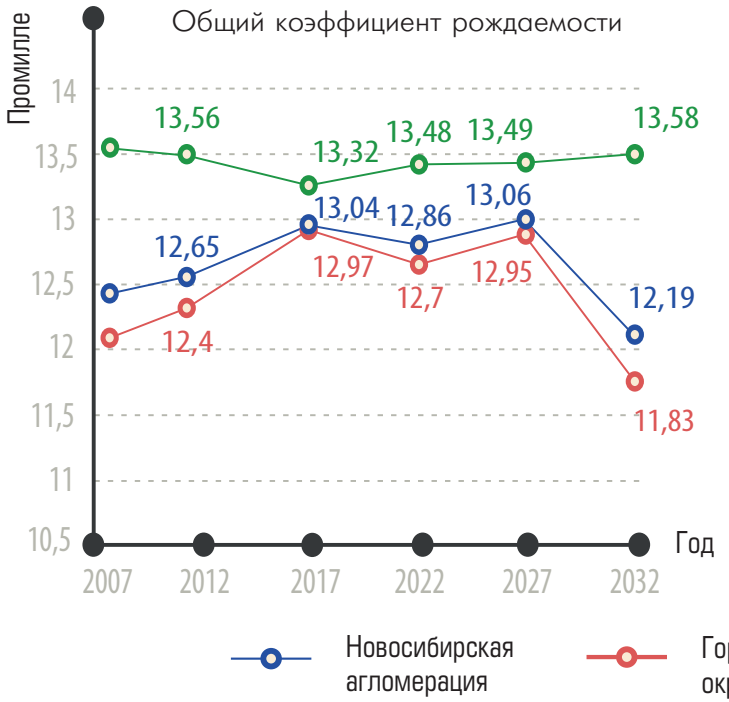
Международная миграция:
- 54% из стран СНГ
- 13% из стран дальнего зарубежья

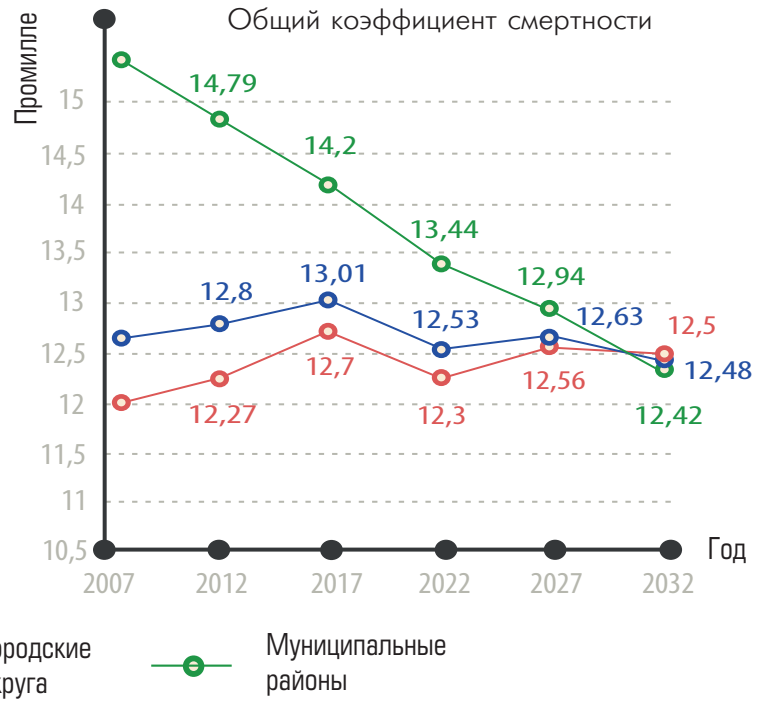


ПРОГНОЗ ЧИСЛЕННОСТИ НАСЕЛЕНИЯ

Расчеты по определению перспективной численности населения до 2032 года ориентированы на повышение уровня рождаемости и снижение уровня смертности.

Показатели рождаемости и смертности населения агломерации характеризуются повышением значений к 2017 году и понижением к 2032 году по сравнению с показателями на 1 января 2012 года, как в целом по агломерации, так и по городским округам и муниципальным районам.



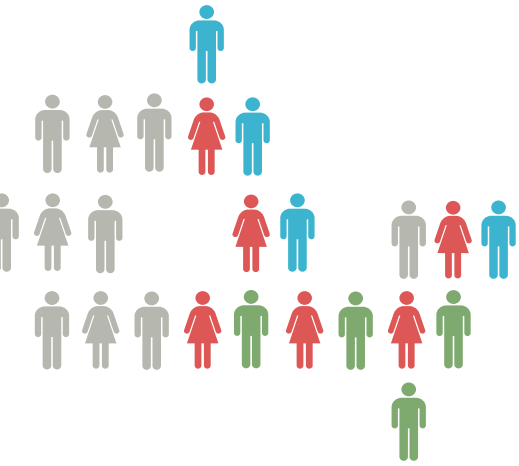


За весь период 2011-2032 годов миграционный прирост в Новосибирскую агломерацию составит 304 тыс. человек (114,0%), естественная убыль населения – 24,0 тыс. человек (9,0%). Рост численности населения агломерации будет происходить за счет миграционного притока.

ЧИСЛЕННОСТЬ НАСЕЛЕНИЯ АГЛОМЕРАЦИИ ЗА 2011-2032 ГОДЫ ВЫРАСТЕТ НА

13,1%

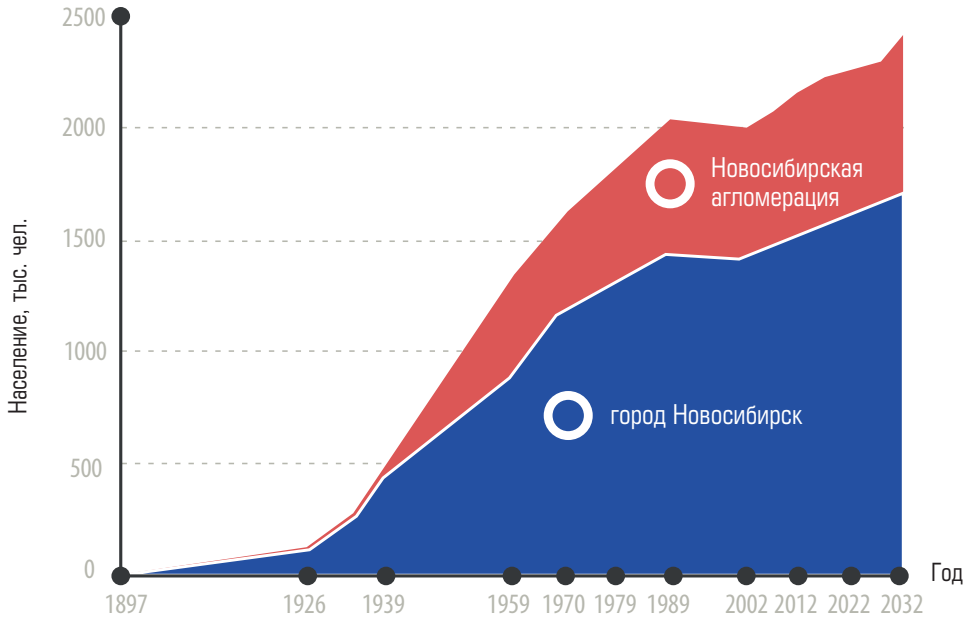
(280 ТЫС.ЧЕЛ)



Перспективная численность населения городского округа города Новосибирска на 2032 год соответствует данным генерального плана города Новосибирска на период до 2030 года и составит ориентировочно

1700 тыс. чел.

Динамика численности населения города Новосибирска и Новосибирской агломерации



ТЕРРИТОРИИ ОПЕРЕЖАЮЩЕГО РАЗВИТИЯ

Территории опережающего развития – это территории, формирующие основной вклад в социально-экономическое развитие регионов, а также определяющие его специализацию исходя из оценки конкурентоспособности, потенциала, внутренних и внешних факторов и рынков. Выделение территорий опережающего развития, которые могут стать катализатором процесса ускоренного развития территорий, является новым подходом в разработке градостроительной документации для агломераций.

Территории опережающего развития Новосибирской агломерации:

- Модернизация и развитие мультимодального транспортного каркаса агломерации.
- Создание Аэросити (аэротрополиса) «Толмачево».
- Развитие Наукоградов в Сибирский Наукополис.

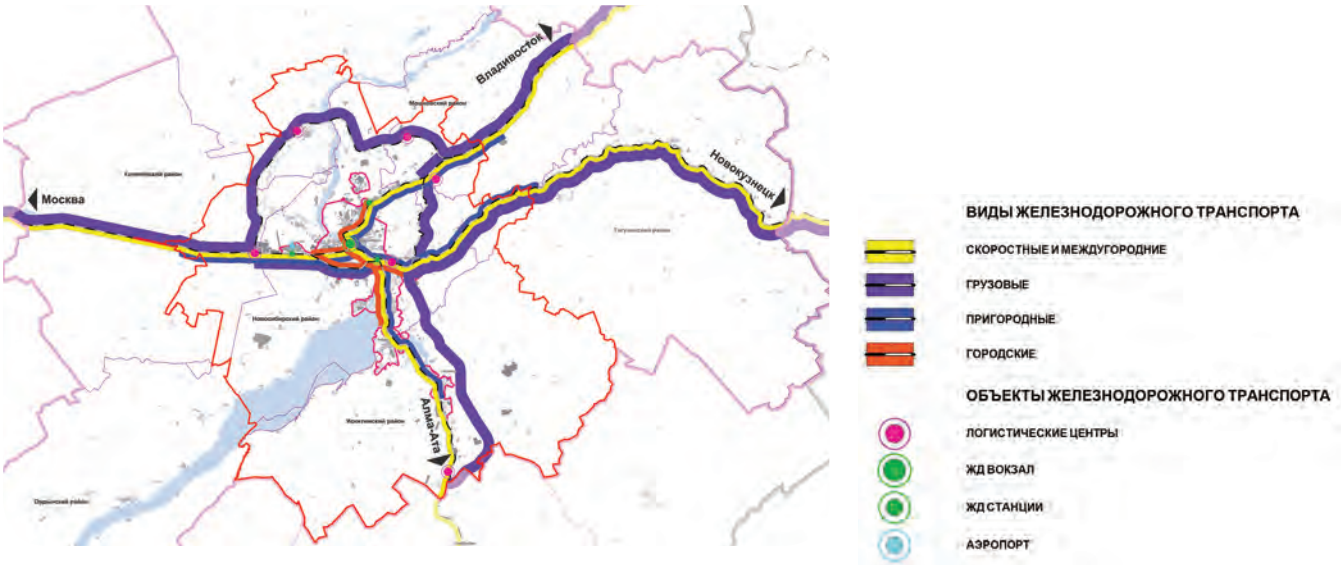
МОДЕРНИЗАЦИЯ И РАЗВИТИЕ МУЛЬТИМОДАЛЬНОГО ТРАНСПОРТНОГО КАРКАСА АГЛОМЕРАЦИИ

Вывод грузовых и транзитных потоков автомобильного и железнодорожного транспорта за пределы границ поселений Новосибирской агломерации позволит использовать имеющиеся железнодорожные транспортные коридоры в Новосибирской агломерации для прохождения поездов дальнего следования, скоростного железнодорожного транспорта, аэроэкспресса до аэропорта «Толмачево», пригородного сообщения электричками и развития общественного внутри агломерационного пассажирского транспорта.

Организация трех транспортных коридоров с размещением в узлах пересечения транспортно-логистических центров развивают Новосибирский транспортный узел в агломерационный:

- Северный грузовой железнодорожный обход от села Проскудское через речной порт у п. Колывань до села Сокур.
- Восточный транспортный коридор, включающий грузовой железнодорожный и автомобильный обход города Новосибирска: от станции Линево, западнее Кольцово до Северного железнодорожного обхода и М53.
- Южный транспортный коридор, включающий грузовой железнодорожный и автомобильный обход от села Проскудское, Южнее Краснообска до Восточного транспортного коридора.

Организация движения
железнодорожного транспорта

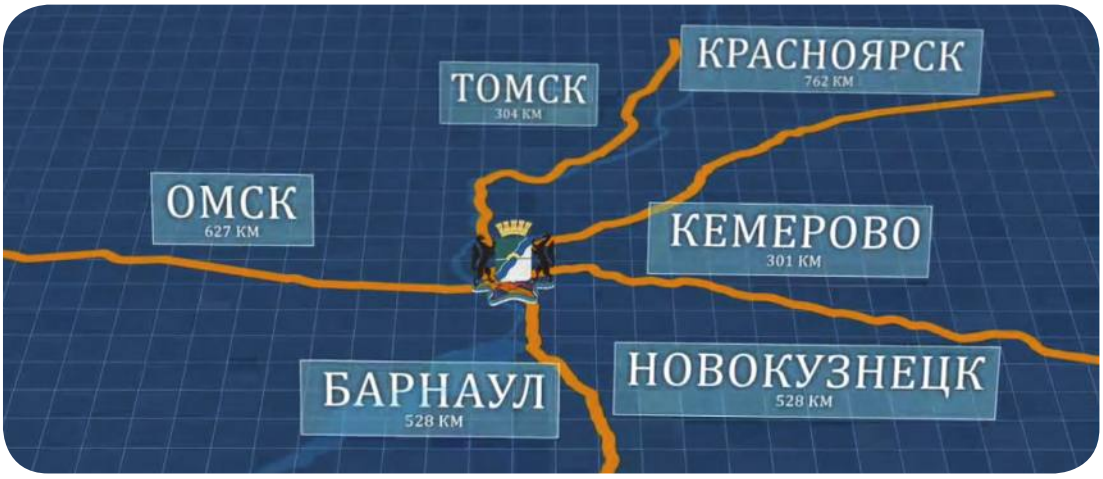


Исходя из предложений по осуществлению мероприятий по выводу грузовых транзитных перевозок из города, развитие логистических центров предлагается на основных подъездах к Новосибирску и в срединной зоне агломерации.

Транспортно-логистические центры (ТЛЦ) расположены:

- Западный – в районе Аэросити «Толмачево»;
- Восточный – у села Сокур;
- Центральный – «Инская-Сортировочная».

В соответствии со стратегией ОАО «Скоростные магистрали», Новосибирск становится центром скоростного пассажирского железнодорожного сообщения по шести направлениям: Омск, Томск, Красноярск, Барнаул, Кемерово и Новокузнецк.



Аэропорт «Толмачево» продолжит развиваться как авиаузел, обслуживающий пассажирские и грузовые самолеты, воздушные суда Министерства обороны, МВД и МЧС России.

СОЗДАНИЕ АЭРОСИТИ (АЭРОТРОПОЛИСА) «ТОЛМАЧЕВО»

В настоящее время аэропорт «Толмачево» начинает формироваться как Аэросити. Только реорганизовав себя вокруг центра авиационного сообщения, современная агломерация может успешно развиваться как экономическая единица в эпоху глобализации.

Аэросити станет магнитом для любого высокотехнологичного производства. Он окажет услуги авиационных перевозок, не доступные другим региональным аэропортам, находящимся на расстоянии до 500 км.

Зона шумового воздействия
от ВПП1 и ВПП2 аэропорта «Толмачево».
Существующее положение

Зона шумового воздействия
от ВПП2 аэропорта «Толмачево».
Проект

При достижении пассажиропотока свыше 5 млн. человек будет предусмотрена транспортная связь аэроэкспрессом с центром города Новосибирска.

У аэропорта есть все шансы развиться в Аэросити – Аэротрополис второй после «Домодедово».

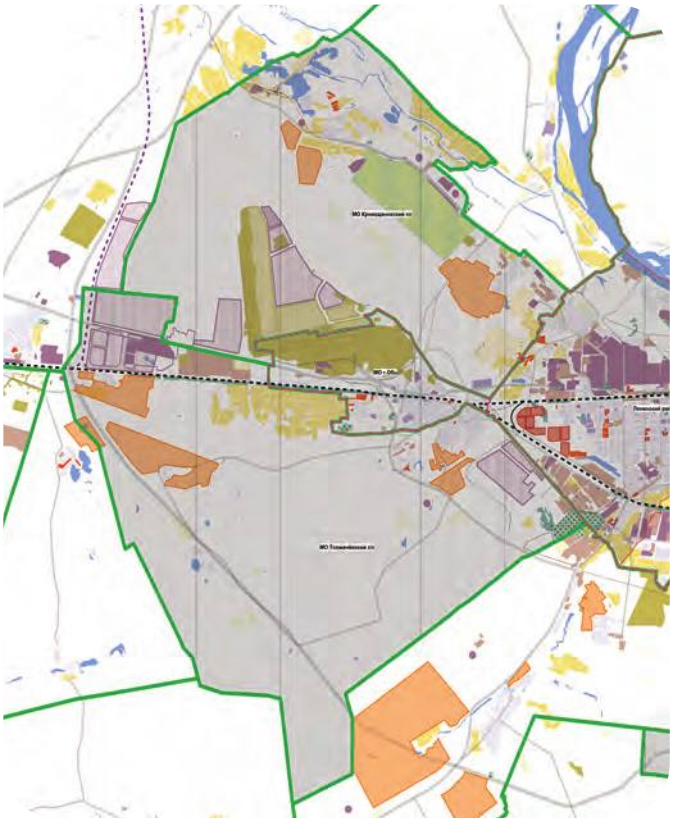
Территории муниципальных образований в проекте генерального плана «Аэросити "Толмачево"»

42 672 га

Общая площадь генерального плана территории опережающего развития «Аэросити "Толмачево"»

443 тыс. чел.

Перспективная численность населения «Аэросити "Толмачево"»



ГРАНИЦА ГОРОДСКОГО ОКРУГА

ГРАНИЦА СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ

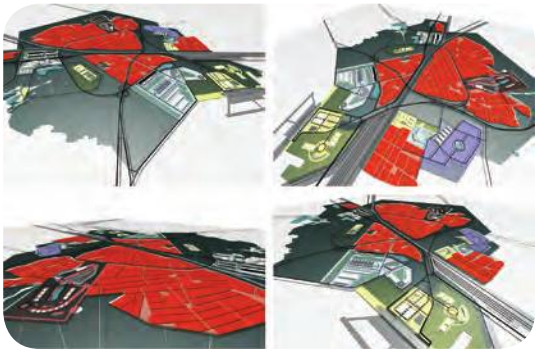
ГРАНИЦА ГОРОДСКОГО РАЙОНА

ТЕРРИТОРИИ МО, УЧАСТВУЮЩИХ В ПРОЕКТЕ ГЕНЕРАЛЬНОГО ПЛАНА

Проект	Название МО	S, га
АЭРОСИТИ	МО г.Обь	2271
	МО Криводановский с/с	14310
	МО Толмачёвский с/с	18680
		35261

В результате реализации проекта Новосибирская область и аэропорт «Толмачево» получат:

- рост конкурентоспособности аэропорта «Толмачево» (не только как грузового, но и как пассажирского хаба);
- рост грузопотоков в аэропорту «Толмачево», в том числе привлечение дополнительных международных грузов;
- привлечение новых грузовых авиакомпаний в аэропорт «Толмачево»;
- стимулирование экономики области за счет роста авиационных грузов и их переработки;
- развитие логистической и терминально-складской инфраструктуры как на территории Аэросити, так и на прилегающих территориях;
- привлечение дополнительных частных инвестиций;
- прирост инвестиций из федерального бюджета на развитие транспортной и инженерной инфраструктуры (объем и доля федеральных средств определяются соответствующими договорами, по практике доля федерального бюджета составляет 50%);
- увеличение бюджетных поступлений;
- рост числа рабочих мест;
- повышение имиджа Новосибирской области.



РАЗВИТИЕ НАУКОГРАДОВ В СИБИРСКИЙ НАУКОПОЛИС

В 50-70-х годах принимается решение о создании Сибирских отделений Академии наук СССР, ВАСХНИЛ и Академии медицинских наук. В 1999 году этим Академгородкам, а также поселку Кольцово присваивается статус Наукоградов РФ.

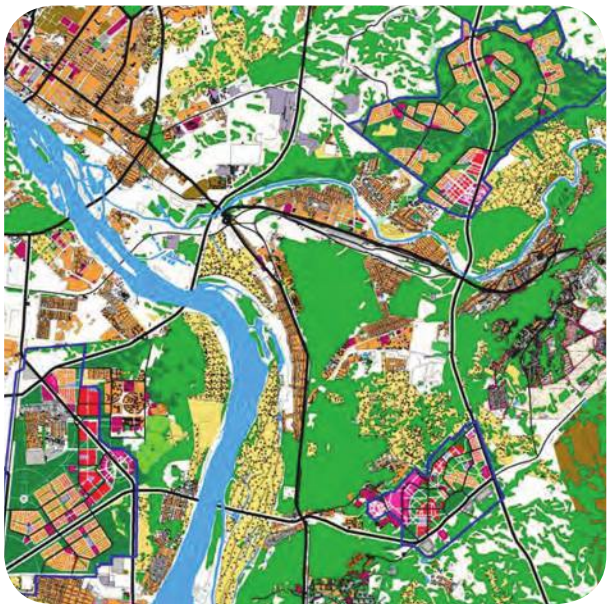
Три территории наукоградов, имеющие:

- развитый производственный ареал с диверсифицированной экономикой и высокой бизнес-компетентностью;
- урбанизированную среду с высоким социальным кворумом – благоустроенностью, развитой инфраструктурой транспорта, сервиса, образования, культуры и спорта;
- научно-исследовательские центры фундаментальной, вузовской и корпоративной науки, которые необходимо объединить инженерно-транспортной, социальной и инновационной инфраструктурой для дальнейшего успешного продвижения в 21 век.

БИОТЕХНОПАРК КОЛЬЦОВО

Сейчас в Новосибирской агломерации сформированы два кластера, одобренные Минэкономразвития РФ: Биофармацевтический и Инновационный территориальный кластер в сфере информационных и телекоммуникационных технологий. Находятся на стадии формирования (протокластеры): «Автономные источники энергии», «Современные керамические материалы и нанотехнологии», «Приборостроения “БОРТ”», «Силовая электроника и электротехника».

В связи с решением Правительства о создании единой Академии наук Российской Федерации, необходимо рассматривать разрозненные территории наукоградов, находящиеся в разных муниципальных образованиях, как единый регион науки Новосибирской агломерации с ее неповторимой инновационной средой – Сибирский Наукополис.



Территории муниципальных образований в проекте генерального плана «Сибирский Наукополис»

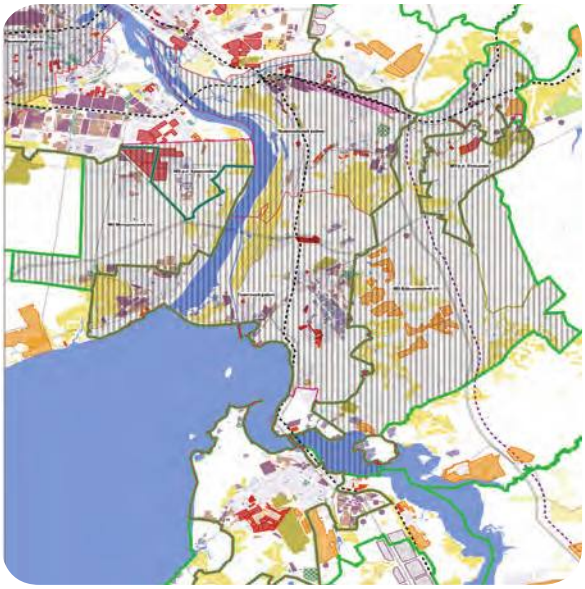
365 тыс. чел.
Перспективная численность населения «Сибирского Наукополиса»

36 456 га
Общая площадь генерального плана территории «Сибирский Наукополис»

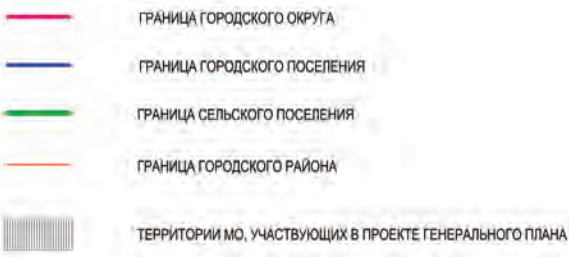
4780 тыс. м²
Новый жилой фонд

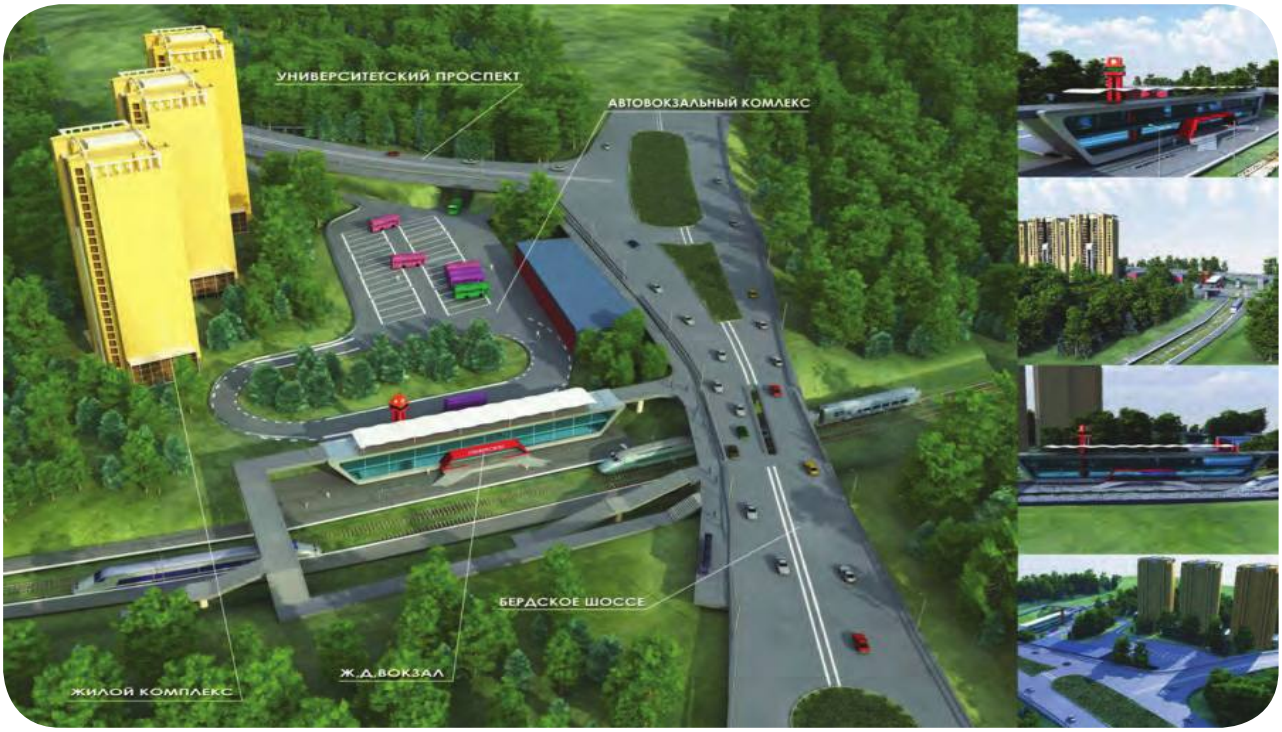
680 тыс.м²
Научно-лабораторная площадь

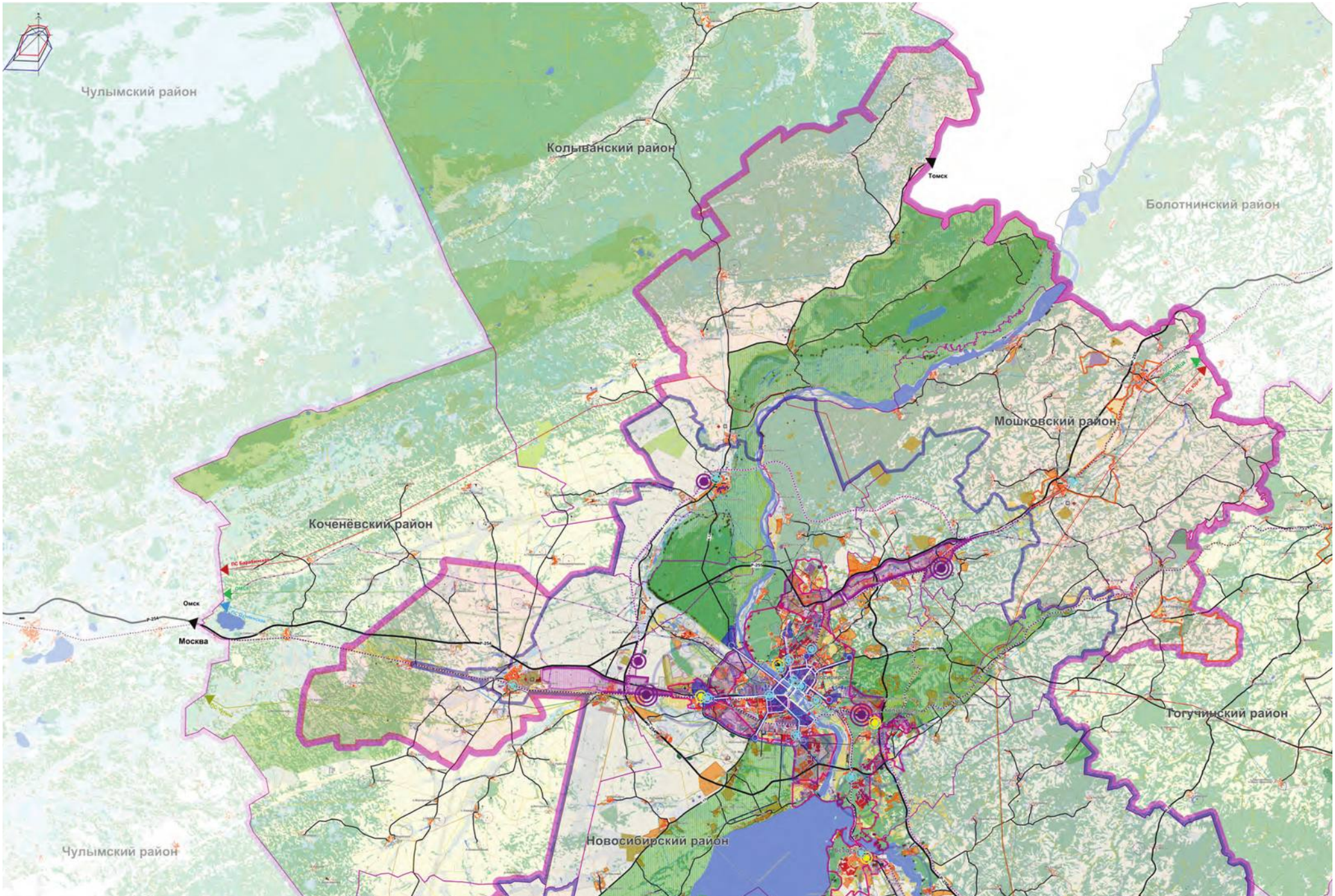
47 тыс. чел.
Потенциальный объем рабочих мест в научно-производственном секторе, лабораториях и офисах

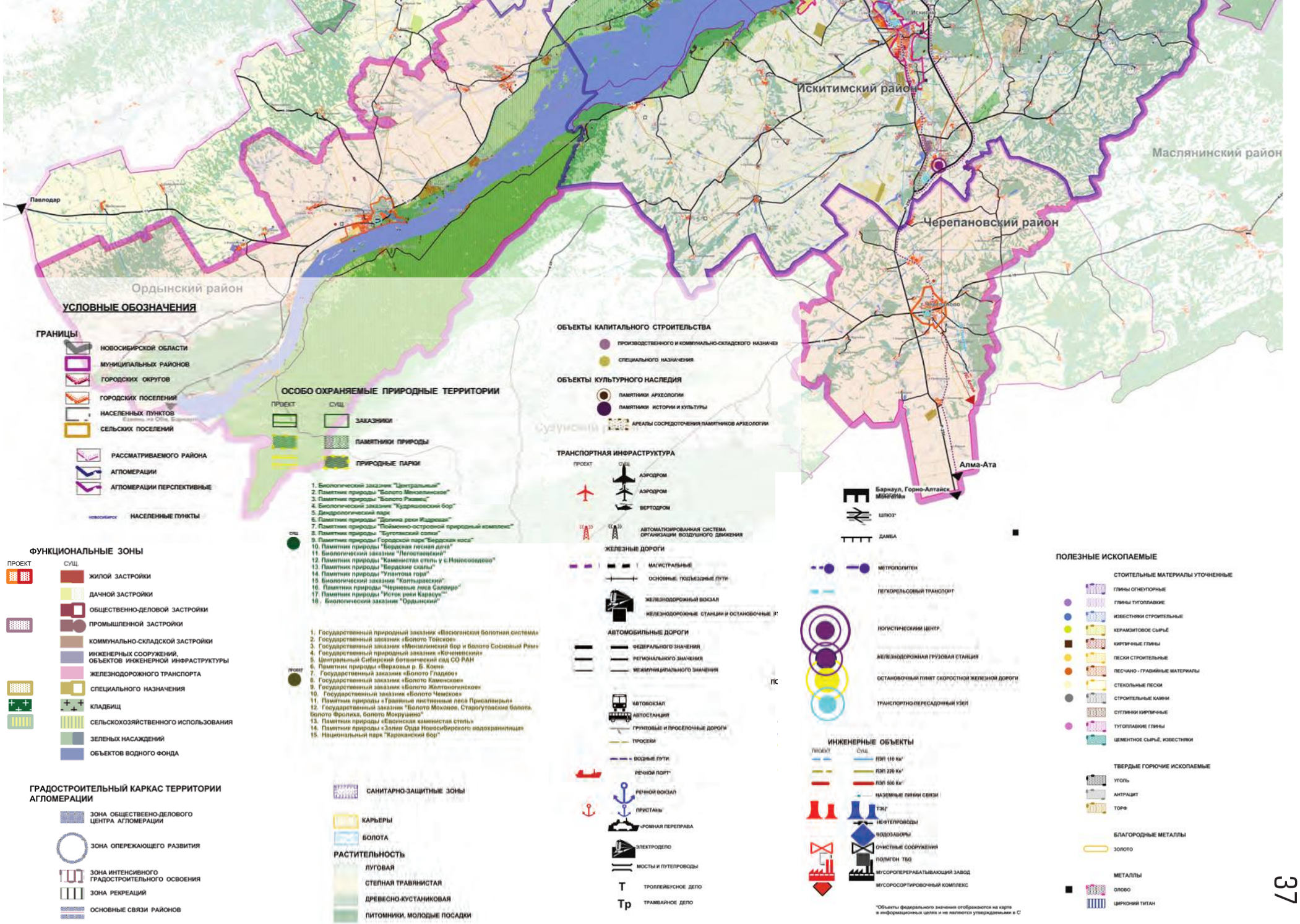


Проект	Название МО	S, га
НАУКОПОЛИС	МО г.Новосибирск	15608
	В том числе:	
	Советский район	8697
	Первомайский район	6911
	МО Барышевский с/с	12930
	МО Мичуринский с/с	4573
	МО р.п. Кольцово	1889
	МО р.п. Краснообск	1456
		36456






Чулымский район
Колыванский район
Томск
Болотнинский район
Мошковский район
Коченёвский район
Омск
Москва
Тогучинский район
Новосибирский район
Чулымский район


Искитимский район
Маслянинский район
Черепановский район
Ордынский район
Павлодар
Алма-Ата
УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ
ГРАНИЦЫ
НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ
МУНИЦИПАЛЬНЫХ РАЙОНОВ
ГОРОДСКИХ ОКРУГОВ
ГОРОДСКИХ ПОСЕЛЕНИЙ
НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТОВ
СЕЛЬСКИХ ПОСЕЛЕНИЙ
РАССМАТРИВАЕМОГО РАЙОНА
АГЛОМЕРАЦИИ
АГЛОМЕРАЦИИ ПЕРСПЕКТИВНЫЕ
НАСЕЛЕННЫЕ ПУНКТЫ
ОСОБО ОХРАНЯЕМЫЕ ПРИРОДНЫЕ ТЕРРИТОРИИ
ПРОЕКТ
СУЩ.
ЗАКАЗНИКИ
ПАМЯТНИКИ ПРИРОДЫ
ПРИРОДНЫЕ ПАРКИ
1. Биологический заказник "Центральный"
2. Памятник природы "Болото Мензелинское"
3. Памятник природы "Болото Ржавец"
4. Биологический заказник "Кудряшовский бор"
5. Дендрологический парк
6. Памятник природы "Долина реки Издревая"
7. Памятник природы "Пойменно-островной природный комплекс"
8. Памятник природы "Буготакский солки"
9. Памятник природы Городской парк "Бердская коса"
10. Памятник природы "Бердская лесная дача"
11. Биологический заказник "Легостаевский"
12. Памятник природы "Каменистая степь у с.Новососедово"
13. Памятник природы "Бердские скалы"
14. Памятник природы "Улантова гора"
15. Биологический заказник "Колтыракский"
16. Памятник природы "Черневые леса Салаира"
17. Памятник природы "Исток реки Карасук"
18. Биологический заказник "Ордынский"
1. Государственный природный заказник «Васюганская болотная система»
2. Государственный заказник «Болото Тойское»
3. Государственный заказник «Минзелинский бор и болото Сосновый Рям»
4. Государственный природный заказник «Коченевский»
5. Центральный Сибирский ботанический сад СО РАН
6. Памятник природы «Верховья р. Б. Коен»
7. Государственный заказник «Болото Гладкое»
8. Государственный заказник «Болото Каменское»
9. Государственный заказник «Болото Желтоногинское»
10. Государственный заказник «Болото Чемское»
11. Памятник природы «Травяные пиственные леса Присалаирья»
12. Государственный заказник "Болото Моховое, Старогутовские болота, болото Фролиха, болото Мокрушино"
13. Памятник природы «Евсинская каменистая степь»
14. Памятник природы «Залив Орда Новосибирского водохранилища»
15. Национальный парк "Караканский бор"
ОБЪЕКТЫ КАПИТАЛЬНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА
ПРОИЗВОДСТВЕННОГО И КОММУНАЛЬНО-СКЛАДСКОГО НАЗНАЧЕ
СПЕЦИАЛЬНОГО НАЗНАЧЕНИЯ
ОБЪЕКТЫ КУЛЬТУРНОГО НАСЛЕДИЯ
ПАМЯТНИКИ АРХЕОЛОГИИ
ПАМЯТНИКИ ИСТОРИИ И КУЛЬТУРЫ
АРЕАЛЫ СОСРЕДОТОЧЕНИЯ ПАМЯТНИКОВ АРХЕОЛОГИИ
ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА
ПРОЕКТ
СУЩ.
АЭРОДРОМ
АЭРОДРОМ
ВЕРТОДРОМ
АВТОМАТИЗИРОВАННАЯ СИСТЕМА ОРГАНИЗАЦИИ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ
ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ
МАГИСТРАЛЬНЫЕ
ОСНОВНЫЕ ПОДЪЕЗДНЫЕ ПУТИ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ВОКЗАЛ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ СТАНЦИИ И ОСТАНОВОЧНЫЕ
АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ
ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ
РЕГИОНАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ
МЕЖМУНИЦИПАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ
АВТОВОКЗАЛ
АВТОСТАНЦИЯ
ГРУНТОВЫЕ И ПРОСЕЛОЧНЫЕ ДОРОГИ
ПРОСЕКИ
ВОДНЫЕ ПУТИ
РЕЧНОЙ ПОРТ
РЕЧНОЙ ВОКЗАЛ
ПРИСТАНЬ
ПРОМНАЯ ПЕРЕПРАВА
ЭЛЕКТРОДЕПО
МОСТЫ И ПУТЕПРОВОДЫ
Т ТРОЛЛЕЙБУСНОЕ ДЕПО
Тр ТРАМВАЙНОЕ ДЕПО
Барнаул, Горно-Алтайск
ШЛЮЗ
ДАМБА
МЕТРОПОЛИТЕН
ЛЕГКОРЕЛЬСОВЫЙ ТРАНСПОРТ
ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ЦЕНТР
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ГРУЗОВАЯ СТАНЦИЯ
ОСТАНОВОЧНЫЙ ПУНКТ СКОРОСТНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ
ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫЙ УЗЕЛ
ИНЖЕНЕРНЫЕ ОБЪЕКТЫ
ПРОЕКТ
СУЩ.
ЛЭП 110 Кв
ЛЭП 220 Кв
ЛЭП 500 Кв
НАЗЕМНЫЕ ЛИНИИ СВЯЗИ
ТЭЦ
НЕФТЕПРОВОДЫ
ВОДОЗАБОРЫ
ОЧИСТНЫЕ СООРУЖЕНИЯ
ПОЛИГОН ТБО
МУСОРОПЕРЕРАБАТЫВАЮЩИЙ ЗАВОД
МУСОРОСОРТИРОВОЧНЫЙ КОМПЛЕКС
*Объекты федерального значения отображаются на карте в информационных целях и не являются утверждаемыми в С
ПОЛЕЗНЫЕ ИСКОПАЕМЫЕ
СТОИТЕЛЬНЫЕ МАТЕРИАЛЫ УТОЧНЕННЫЕ
ГЛИНЫ ОГНЕУПОРНЫЕ
ГЛИНЫ ТУГОПЛАВКИЕ
ИЗВЕСТНЯКИ СТРОИТЕЛЬНЫЕ
КЕРАМЗИТОВОЕ СЫРЬЁ
КИРПИЧНЫЕ ГЛИНЫ
ПЕСКИ СТРОИТЕЛЬНЫЕ
ПЕСЧАНО - ГРАВИЙНЫЕ МАТЕРИАЛЫ
СТЕКОЛЬНЫЕ ПЕСКИ
СТРОИТЕЛЬНЫЕ КАМНИ
СУГЛИНКИ КИРПИЧНЫЕ
ТУГОПЛАВКИЕ ГЛИНЫ
ЦЕМЕНТНОЕ СЫРЬЁ, ИЗВЕСТНЯКИ
ТВЕРДЫЕ ГОРЮЧИЕ ИСКОПАЕМЫЕ
УГОЛЬ
АНТРАЦИТ
ТОРФ
БЛАГОРОДНЫЕ МЕТАЛЛЫ
ЗОЛОТО
МЕТАЛЛЫ
ОЛОВО
ЦИРКОНИЙ ТИТАН
ФУНКЦИОНАЛЬНЫЕ ЗОНЫ
ПРОЕКТ
СУЩ.
ЖИЛОЙ ЗАСТРОЙКИ
ДАЧНОЙ ЗАСТРОЙКИ
ОБЩЕСТВЕННО-ДЕЛОВОЙ ЗАСТРОЙКИ
ПРОМЫШЛЕННОЙ ЗАСТРОЙКИ
КОММУНАЛЬНО-СКЛАДСКОЙ ЗАСТРОЙКИ
ИНЖЕНЕРНЫХ СООРУЖЕНИЙ, ОБЪЕКТОВ ИНЖЕНЕРНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА
СПЕЦИАЛЬНОГО НАЗНАЧЕНИЯ
КЛАДБИЩ
СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ
ЗЕЛЕНЫХ НАСАЖДЕНИЙ
ОБЪЕКТОВ ВОДНОГО ФОНДА
ГРАДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ КАРКАС ТЕРРИТОРИИ АГЛОМЕРАЦИИ
ЗОНА ОБЩЕСТВЕЕНО-ДЕЛОВОГО ЦЕНТРА АГЛОМЕРАЦИИ
ЗОНА ОПЕРЕЖАЮЩЕГО РАЗВИТИЯ
ЗОНА ИНТЕНСИВНОГО ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОГО ОСВОЕНИЯ
ЗОНА РЕКРЕАЦИЙ
ОСНОВНЫЕ СВЯЗИ РАЙОНОВ
САНИТАРНО-ЗАЩИТНЫЕ ЗОНЫ
КАРЬЕРЫ
БОЛОТА
РАСТИТЕЛЬНОСТЬ
ЛУГОВАЯ
СТЕПНАЯ ТРАВЯНИСТАЯ
ДРЕВЕСНО-КУСТАНИКОВАЯ
ПИТОМНИКИ, МОЛОДЫЕ ПОСАДКИ

ТРАНСПОРТНЫЙ КАРКАС АГЛОМЕРАЦИИ

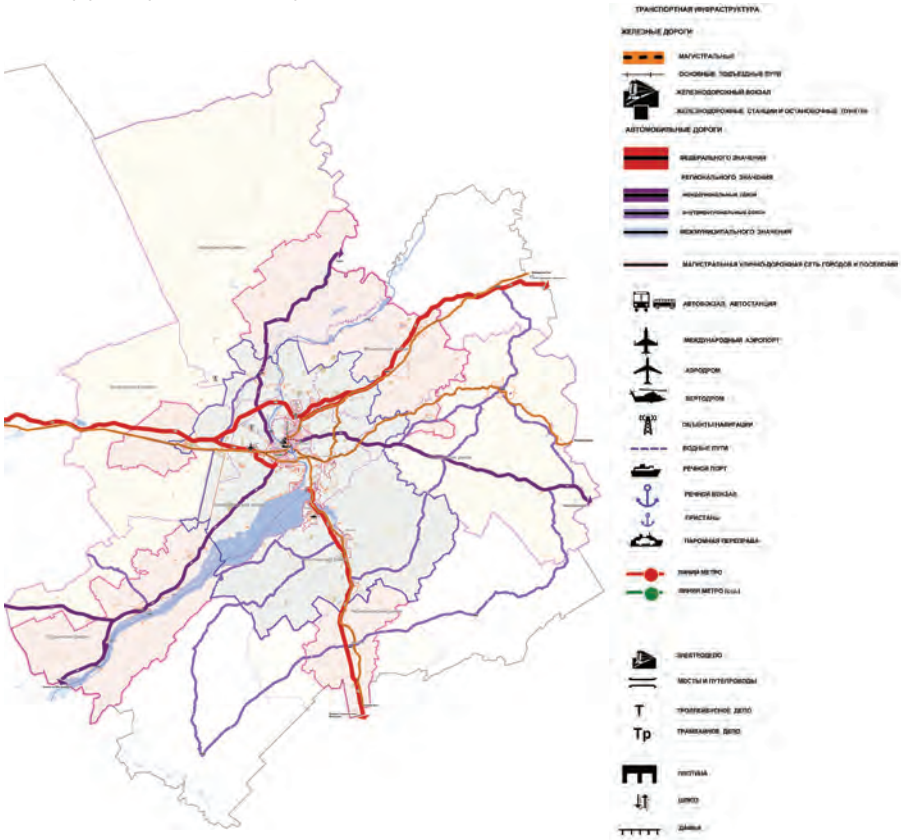
ВНЕШНИЙ АГЛОМЕРАЦИОННЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ КАРКАС СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ

Центр Новосибирской агломерации – город Новосибирск – является крупнейшим евроазиатским транспортным узлом в восточной части России с транзитной специализацией.

Проблемы:

- Пропускная способность железных дорог в центре агломерации достигла максимума.
- Отсутствуют железнодорожные обходы города Новосибирск и близких к нему муниципальных образований для пропуска транзитных грузопотоков.
- Плотный график движения грузовых поездов ограничивает увеличение количества пригородных электропоездов и организацию внутригородского железнодорожного сообщения.
- Отсутствует необходимое количество автодорожных мостов через реку Обь.
- Отсутствуют восточный и юго-западный автодорожные обходы центра агломерации для пропуска транзитного автотранспорта.
- Недостаточный уровень стыковки речного и железнодорожного транспорта для перевозки сыпучих материалов из карьеров.

Существующее размещение автомобильных дорог и транспортных сооружений на территории агломерации



ПРОЕКТНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ

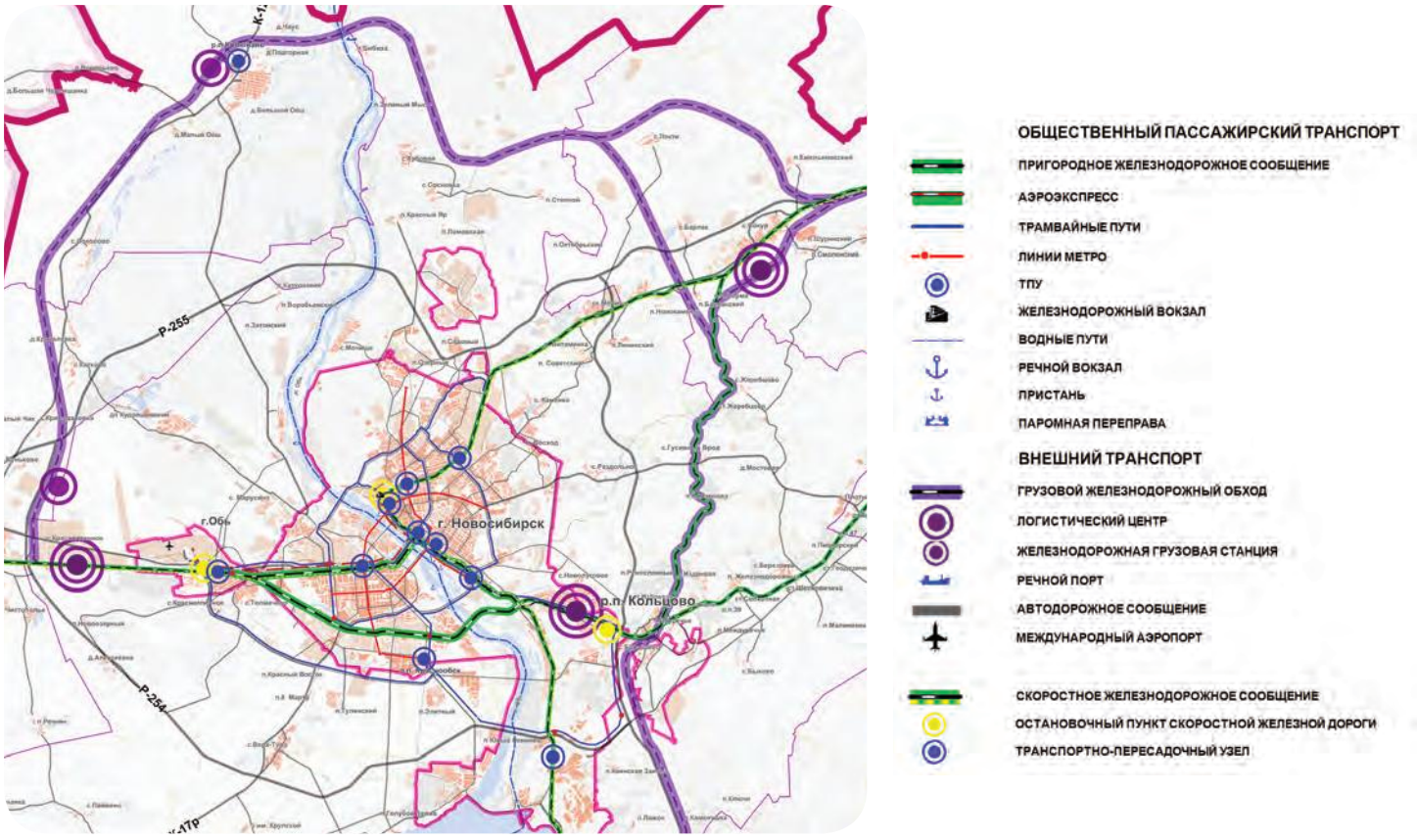
Модернизация и развитие мультимодального транспортного каркаса агломерации

В соответствии с принятием решения по развитию скоростных железных дорог в Сибири, Новосибирск превращается в центр скоростного пассажирского железнодорожного сообщения по четырем направлениям: Омск (627 км), Красноярск (762 км), Барнаул (528 км), Кемерово (301 км), Новокузнецк (528 км), Томск (304,3 км).

Мероприятия по формированию транспортно-логистического центра Сибири:

- строительство Северного железнодорожного обхода города Новосибирска;
- строительство Восточного железнодорожного обхода города Новосибирска;
- организация железнодорожного транзитного грузового движения в направлениях на запад, восток, юг, и юго-восток по Северному и Западному обходам;
- организация скоростного железнодорожного движения;
- строительство автодорожного Восточного обхода города Новосибирска длиной порядка 100 км;
- строительство Юго-Западного автодорожного обхода;
- создание западной логистической площадки в промышленно-логистическом парке.

Развитие легкорельсового и ж/д транспорта (фрагмент)



ВНУТРЕННИЙ АГЛОМЕРАЦИОННЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ КАРКАС СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ

Транспортная сеть города Новосибирск:

- улично-дорожная сеть общей протяженностью свыше 1,4 тыс. км, включающая в себя два автомобильных моста через реку Обь, мосты через реки Иню и Каменку, путепроводы и другие транспортные инженерные сооружения;
- Новосибирский метрополитен протяженностью 15,9 км, имеющий 13 пассажирских станций;
- трамвайные линии протяженностью 62,2 км;
- железнодорожные линии с вокзалами и посадочными платформами протяженностью 56 км, обеспечивающие внутригородские перевозки пассажиров.

Основные проблемы

- Отсутствует развитая сеть общественного транспорта.
- Недостаточная интеграция внешнего общественного транспорта с городским.
- Нет приоритета индивидуальному автотранспорту.

Работа городского общественного пассажирского транспорта города Новосибирска

2012 ГОД

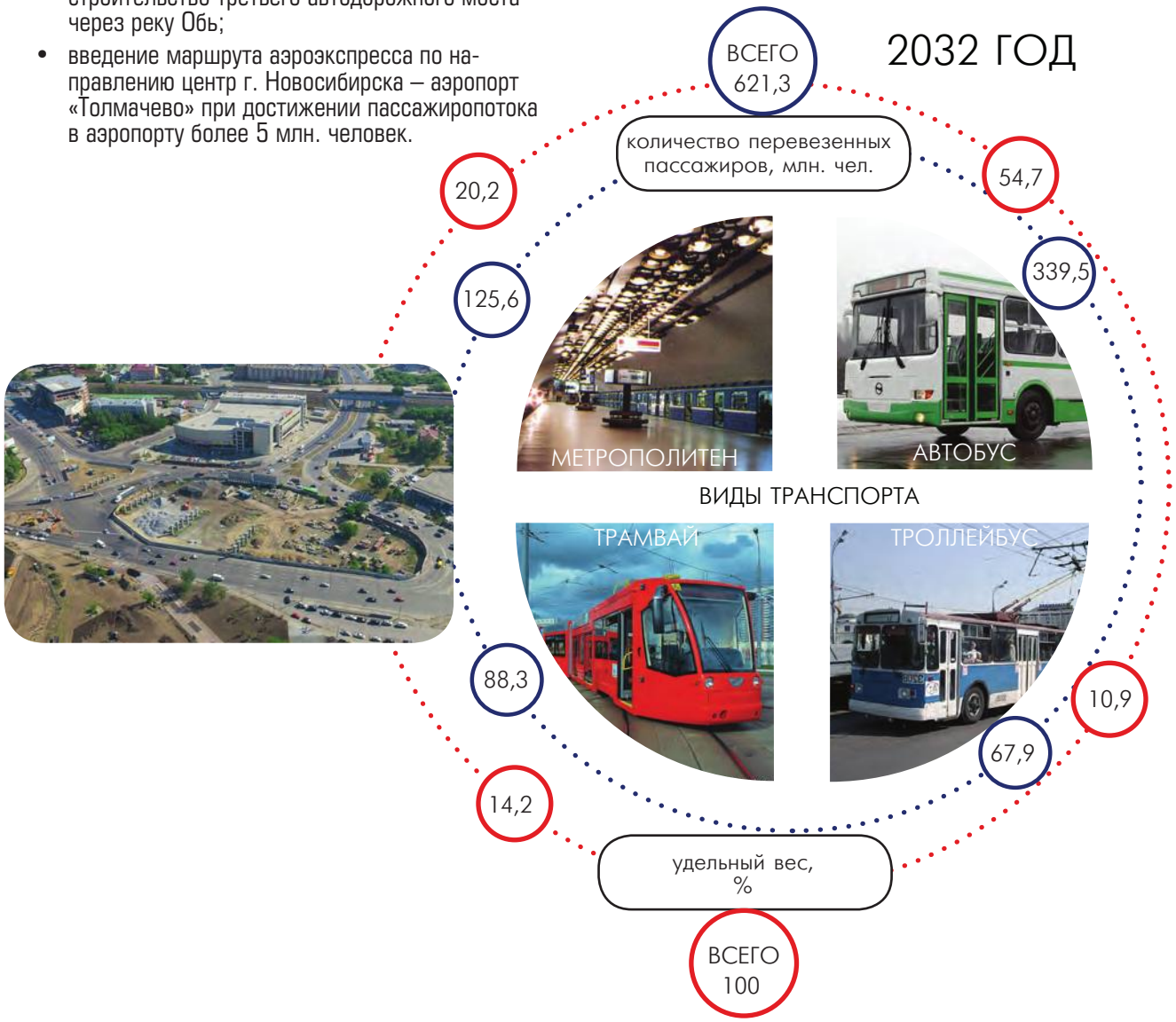
ПРОЕКТНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ

Используя потенциал существующей железнодорожной инфраструктуры для перевозки пассажиров внутри агломерации, предлагается организовать для общественных нужд движение по кольцу протяженностью около 45 км. Кольцо, захватывая лево- и правобережные части Новосибирска, будет выступать связующим звеном между другими видами общественного транспорта (метро, трамвай, автобусы, троллейбусы, маршрутные такси). В местах сопряжения железнодорожного кольца и общественного транспорта организуются транспортно-пересадочные узлы (ТПУ).

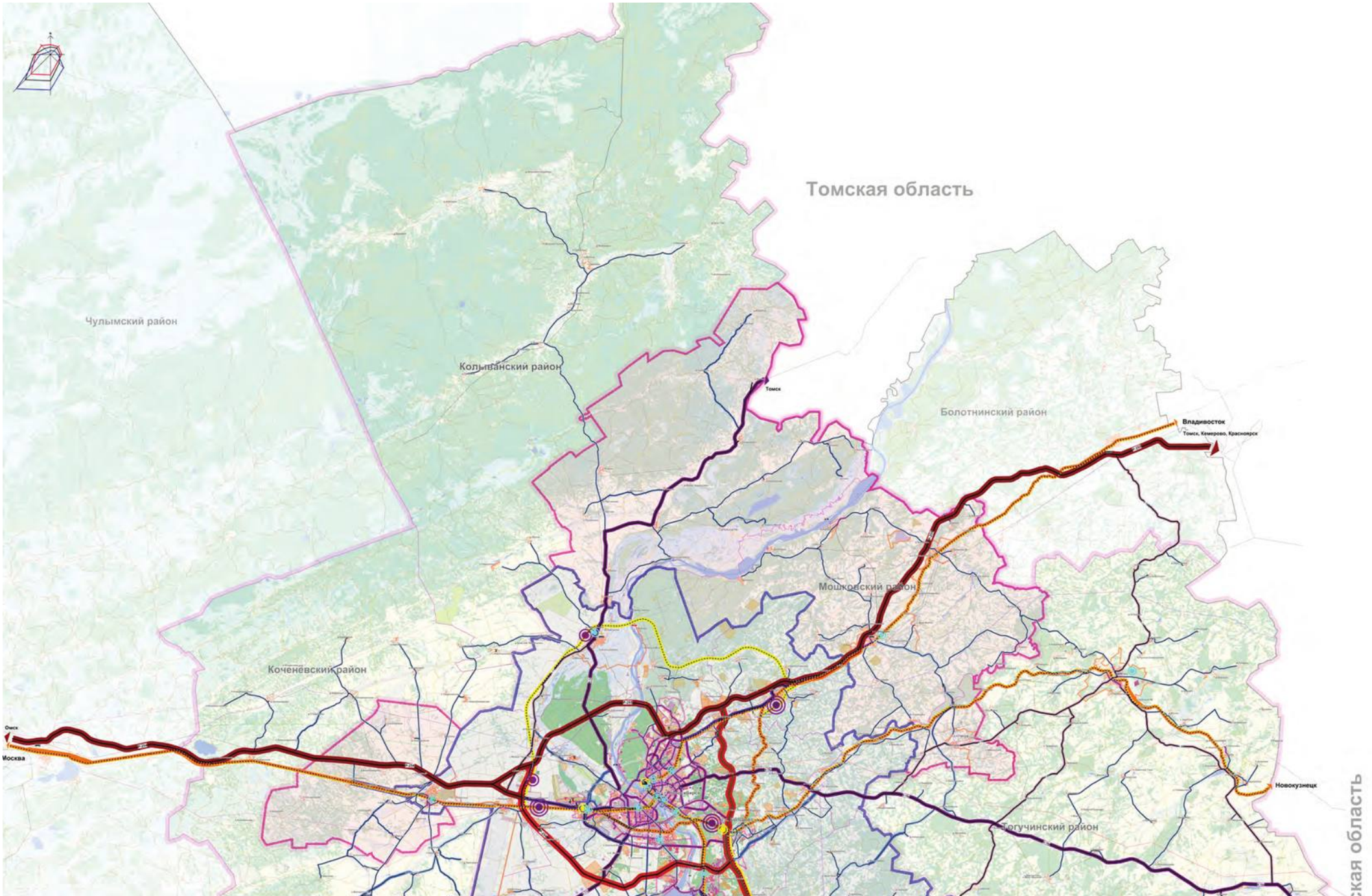
Доминирование общественного транспорта над грузовым и индивидуальным:

- организация железнодорожного пассажирского внутригородского и пригородного движения в пределах городского округа г. Новосибирск и агломерации;
- создание дополнительных транспортных связей в направлении г. Новосибирск – г. Обь, ПЛП и г. Новосибирск – г. Бердск, г. Искитим;
- развитие дорожной сети в 100-километровой зоне от границ города Новосибирска;
- строительство третьего автодорожного моста через реку Обь;
- введение маршрута аэроэкспресса по направлению центр г. Новосибирска – аэропорт «Толмачево» при достижении пассажиропотока в аэропорту более 5 млн. человек.

Объемы перспективных пассажирских перевозок городским транспортом города Новосибирска

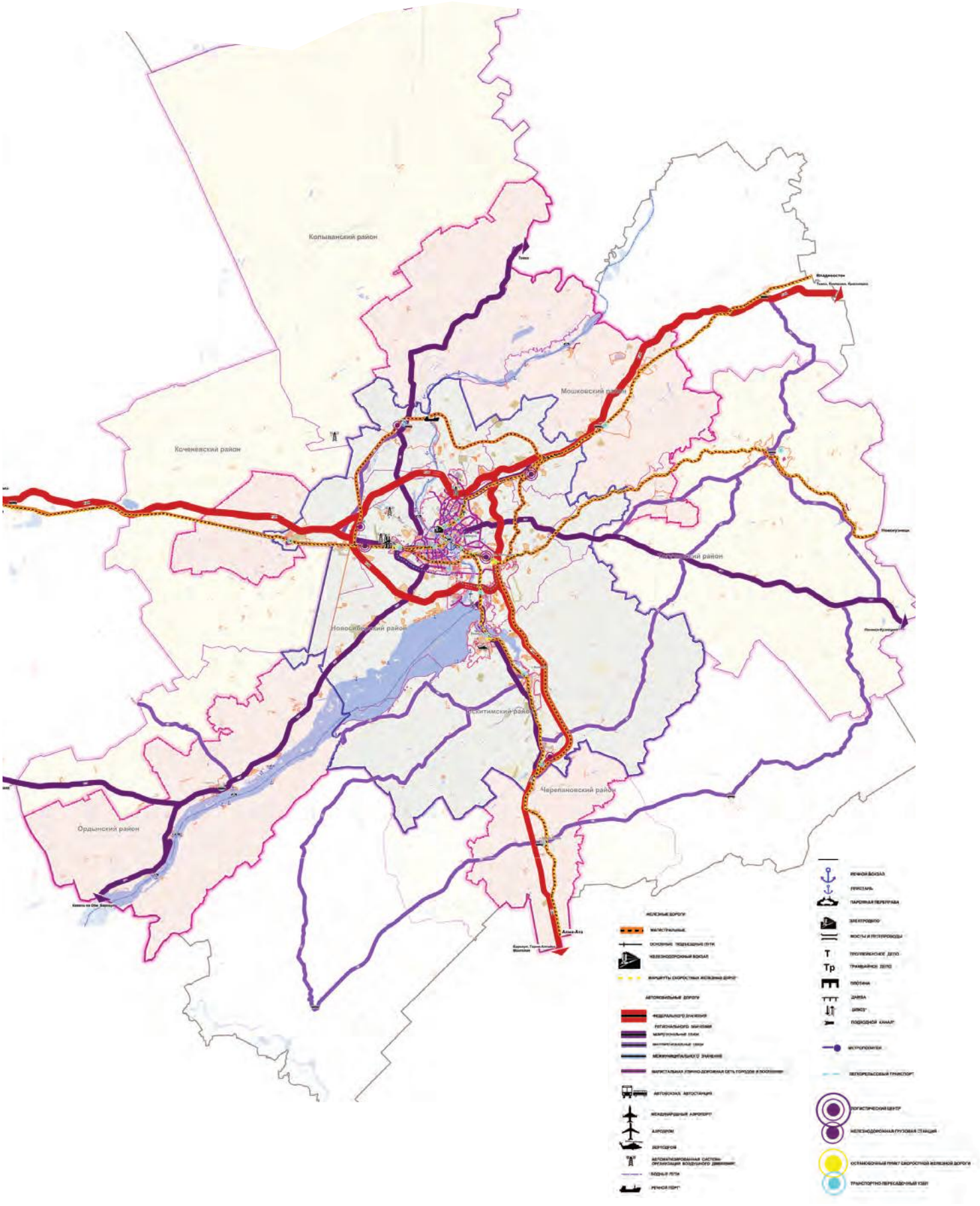


Планируемое размещение объектов регионального и местного значения, относящихся к области ж/д, водного, воздушного, автомобильного транспорта



Маслянинский район
Искитимский район
Новосибирский район
Черепановский район
Сузунский район
Ордынский район
Чулымский район
Барнаул, Горно-Алтайск, Бийск
Алма-Ата
Павлодар
Камень-на-Оби, Барнаул
Кемерово
Условные обозначения
Границы
Новосибирской области
муниципальных районов
городского округа
городских поселений
рассматриваемого района
агломерации
Населенные пункты
Транспортная инфраструктура
Железные дороги
магистральные
основные подъездные пути
железнодорожный вокзал
Маршруты скоростных железных дорог
Автомобильные дороги
федерального значения
регионального значения
межгосударственные связи
межгосударственные связи (трасса автомобильной дороги федерального значения)
внутригосударственные связи
межмуниципального значения
магистральная улично-дорожная сеть городов и поселений
автовокзал, автостанций
международный аэропорт*
аэродром
вертодром
автоматизированная система организации воздушного движения
водный порт
речной порт*
речной вокзал
пристань
пароконная переправа
паромная переправа
эллинг/доки
мосты и путепроводы
тяжеловесное депо
трамвайное депо
троллейбусное депо
площадка
шлюз
подходной канал
логистический центр
железнодорожная грузовая станция
остановочный пункт скоростной железной дороги
транспортно-пересадочный узел
метрополитен
автомобильный транспорт
* Объекты федерального значения отображаются на карте в информационных целях и не являются утверждаемыми в СТП

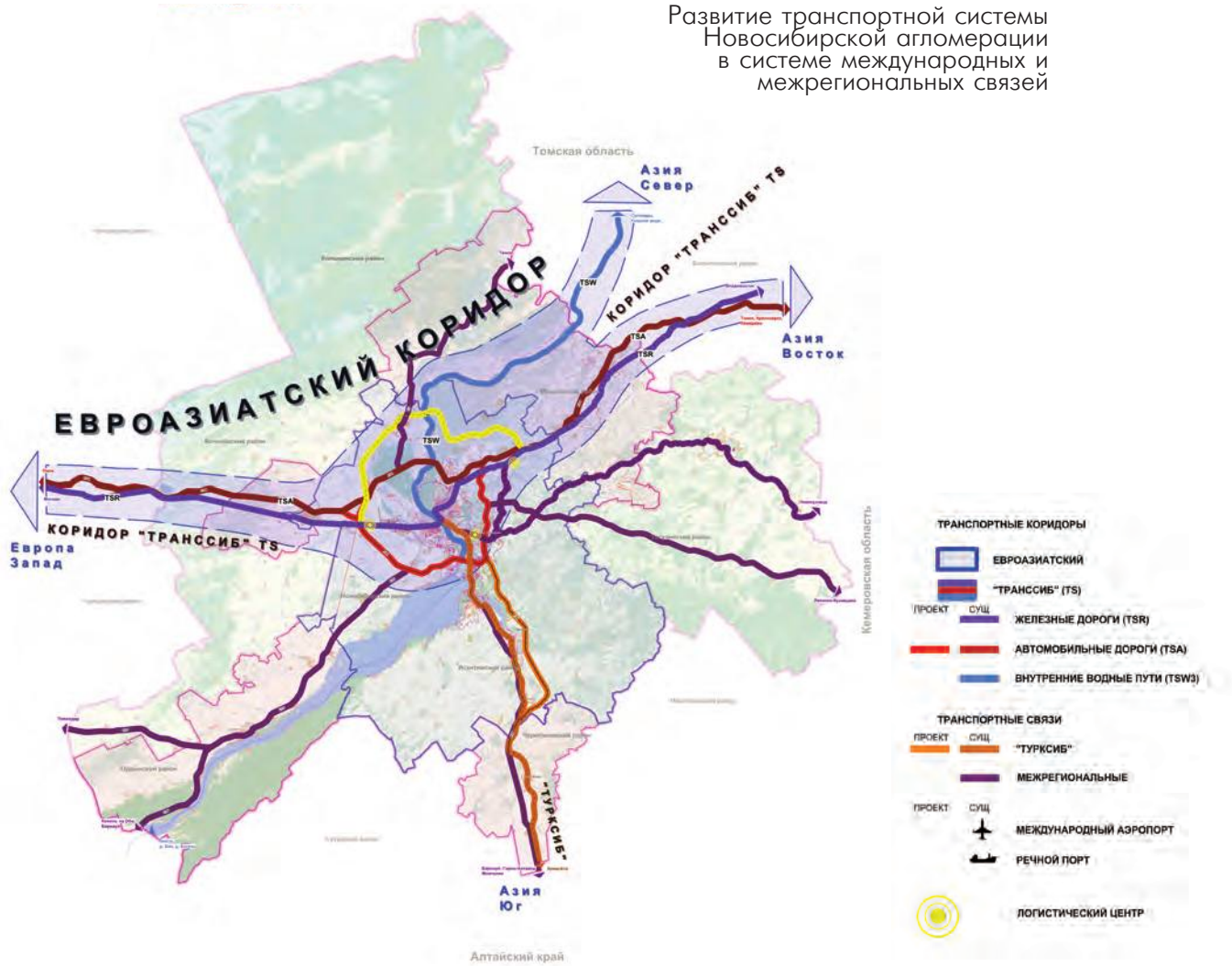
Развитие единой транспортной инфраструктуры



Основные направления развития транспортной инфраструктуры на территории Новосибирской агломерации:

- все транзитные грузопотоки железнодорожного и автомобильного транспорта направлены в обход центра агломерации – города Новосибирска;
- создается авиаузел в Аэросити «Толмачево» и крупнейший транспортно-пересадочный узел воздушного, железнодорожного и автомобильного сообщения;
- создаются транспортно-логистические комплексы в западном и восточном направлениях;
- город Новосибирск превращается в центр скоростного железнодорожного сообщения, связывающий города Красноярск, Кемерово, Томск, Барнаул и Омск;
- создается потенциал транспортной инфраструктуры для работы агломерации по международным транспортным коридорам в юго-восточном и северном направлениях;
- будет построено:
    - 226,3 км железных дорог;
    - 4 грузовых станций, 1 пассажирская станция и 5 пассажирских вокзалов на железной дороге;
    - 162 км автомобильных дорог федерального значения;
    - свыше 357 км автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения (без учета УДС г. Новосибирска);
    - 117 км улично-дорожной сети в городе Новосибирск;
- создается 18 транспортных пересадочных узлов;
- скоростным трамваем (ЛРТ) соединяются р.п. Кольцово, Академгородок, Краснообск, Обь и Аэропорт «Толмачево».

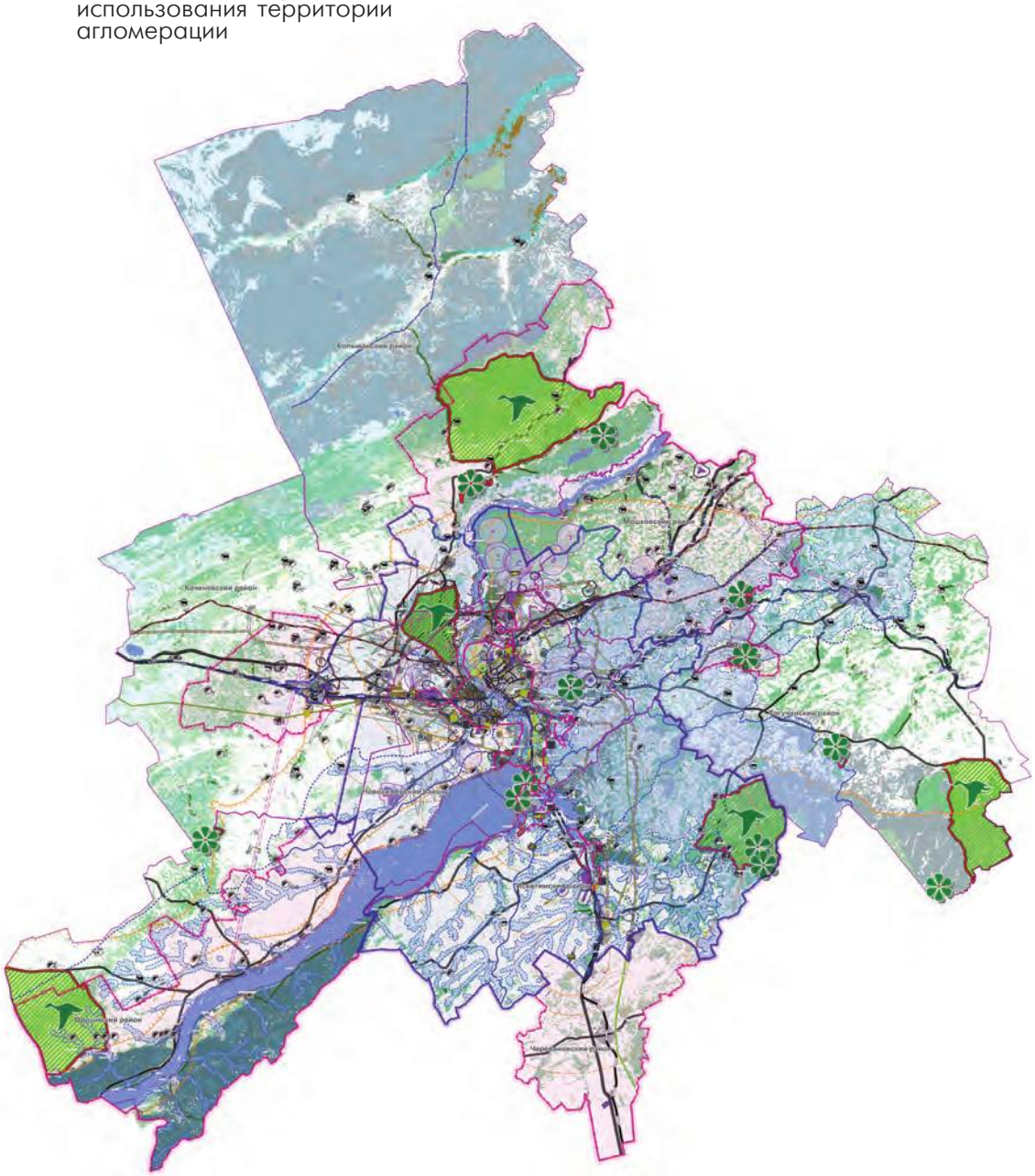
Развитие транспортной системы Новосибирской агломерации в системе международных и межрегиональных связей



ЭКОЛОГИЧЕСКИЙ КАРКАС АГЛОМЕРАЦИИ

СОВРЕМЕННОЕ ПОЛОЖЕНИЕ

Зоны с особыми условиями использования территории агломерации



ОСОБО ОХРАНЯЕМЫЕ ПРИРОДНЫЕ ТЕРРИТОРИИ И ПАМЯТНИКИ ПРИРОДЫ

- ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ПРИРОДНЫЙ ЗАКАЗНИК
- ДЕНДРОЛОГИЧЕСКИЙ ПАРК, БОТАНИЧЕСКИЙ САД
- ПАМЯТНИК ПРИРОДЫ

Границы зон с особыми условиями использования

Распределение промышленного потенциала

Историко-культурный заповедник «Кудряшовский бор»

219,6 тыс. га

Общая площадь действующих заказников регионального значения

10 тыс. га

Площадь ООПТ местного значения

5 тыс. га

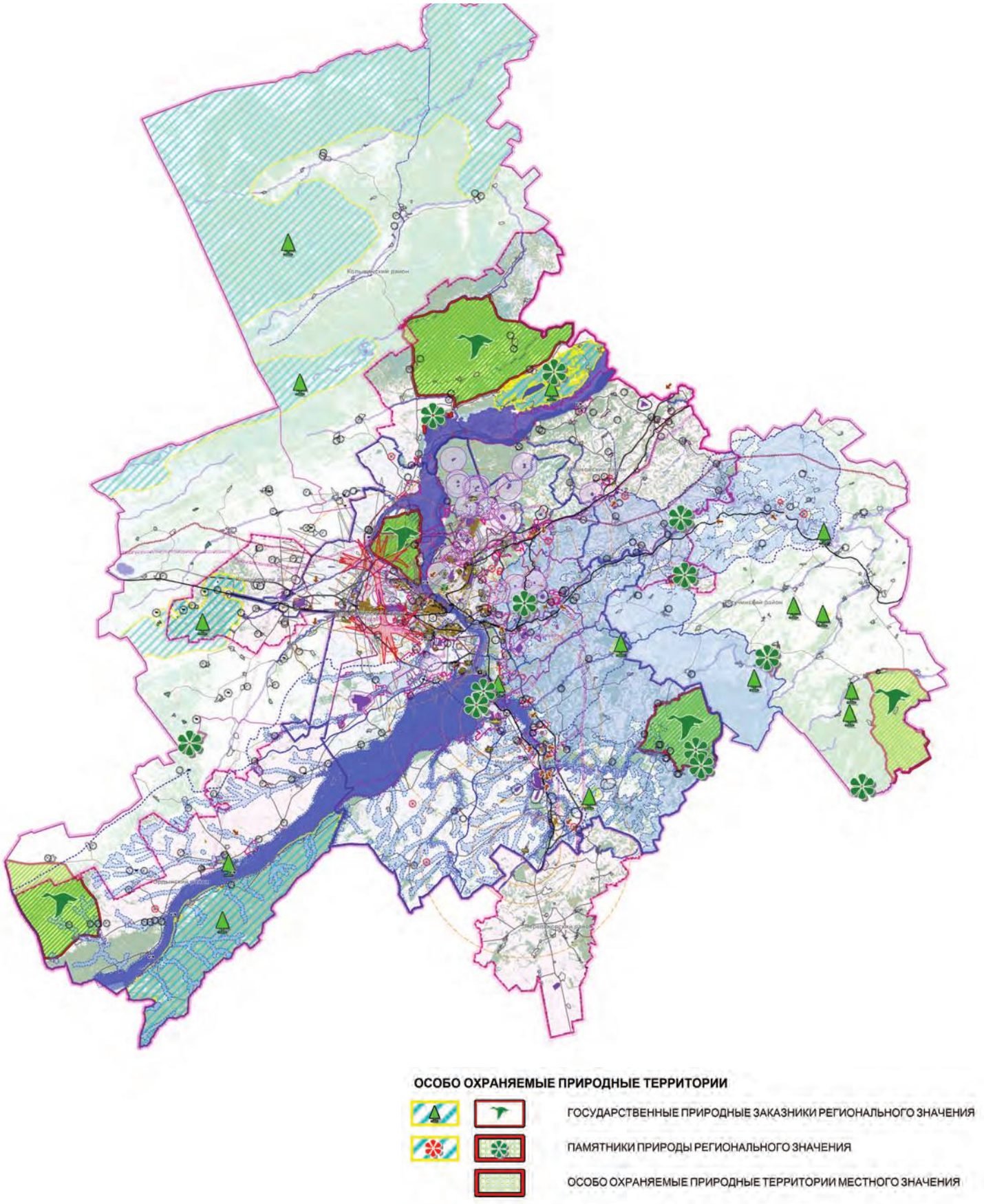
Площадь памятников природы регионального значения

225 тыс. га

Суммарная площадь существующих в Новосибирской агломерации 18 ООПТ

ПРОЕКТНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ

Планируемые границы зон с особыми условиями использования территории



Природно-экологический каркас территории призван ввести и закрепить более жесткие (по сравнению с действительным характером природопользования) режимы использования включенных в него территорий, обеспечить непрерывность природного пространства с помощью формирования миграционных экологических коридоров, что придаст природному комплексу агломерации свойства системы, то есть образования, способного к саморегуляции за счет внутренних связей.

В основе принципов выделения элементов природно-экологического каркаса территории Новосибирской агломерации лежит представление о ней как о целостной территориальной градостроительной системе.

Всего к концу проектного срока Схемой территориального планирования Новосибирской агломерации предлагается организация 15 особо охраняемых природных территорий, из них 3 – федерального значения, 12 – регионального значения.

Суммарная ориентировочная площадь планируемых к созданию на территории Новосибирской агломерации и прилегающих землях (Чулымский, Кыштовский, Северный, Убинский р-ны Новосибирской области, а также южные р-ны Томской области) особо охраняемых природных территорий на конец расчетного срока составит:

около 1838 тыс. га

Развитие рекреационных функций имеет благоприятные предпосылки в зоне Новосибирского водохранилища (стационарные учреждения отдыха вне 200-250 метровой зоны от берега (на участках береговой абразии), в перспективе – круглогодичного цикла), в Тогучинском (Буготакские сопки), частично – Мошковском (р. Иня), Искитимском (Присалаирье, Салаирский кряж) районах (летние и зимние виды туризма, локально – стационарные учреждения отдыха).

ОБЩАЯ ПЛОЩАДЬ ООПТ ПЛАНИРУЕТСЯ УВЕЛИЧИТЬ В

2,8 РАЗА*

(НА 631,7 ТЫС. ГА)

>100 435 га

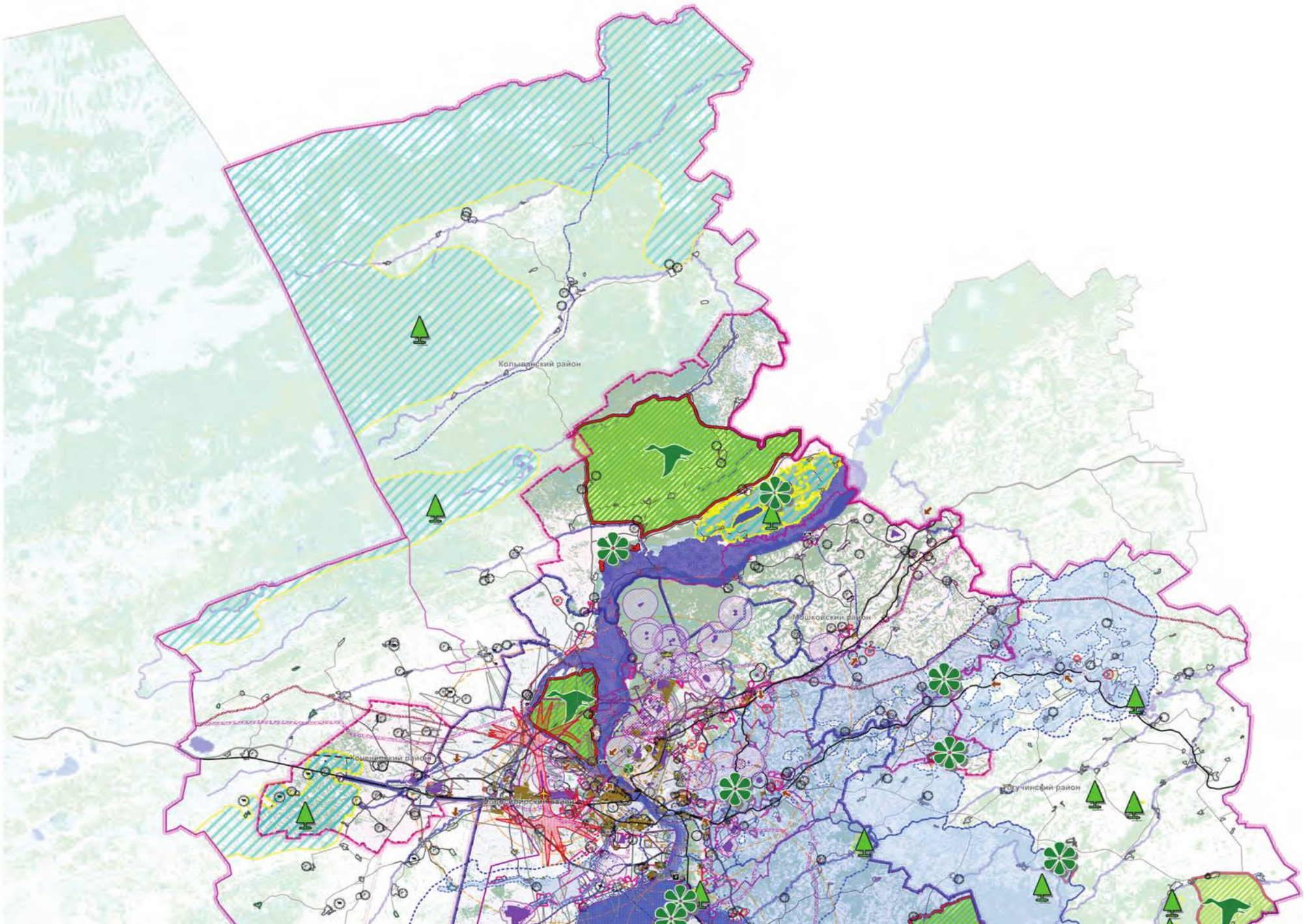
ООПТ федерального значения

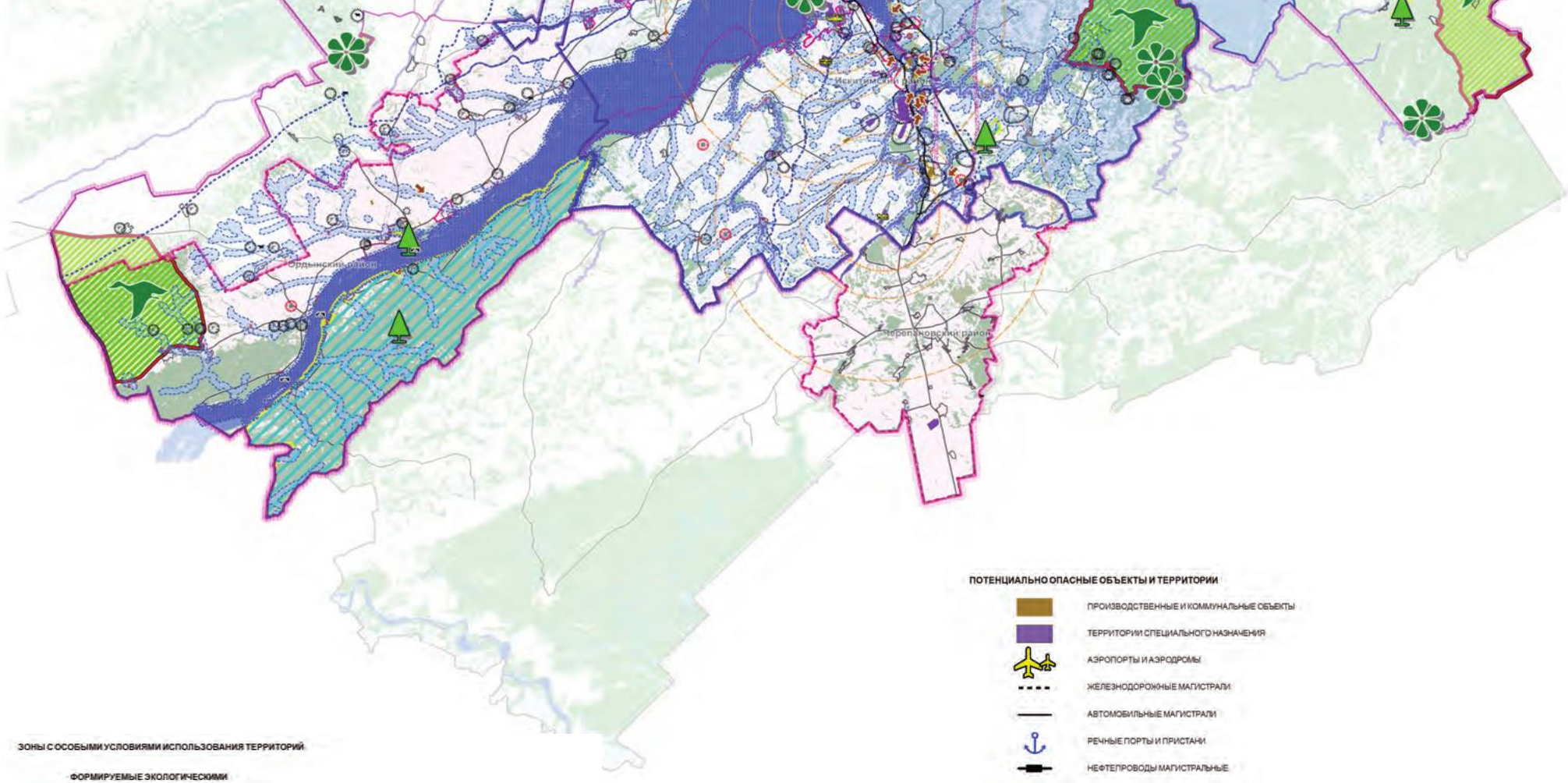
>68 841 га

ООПТ регионального значения

* в границах рассматриваемого района

Планируемые границы зон с особыми условиями использования территории





ЗОНЫ С ОСОБЫМИ УСЛОВИЯМИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ТЕРРИТОРИЙ

ФОРМИРУЕМЫЕ ЭКОЛОГИЧЕСКИМИ И САНИТАРНО-ГИГИЕНИЧЕСКИМИ ТРЕБОВАНИЯМИ

ПРОЕКТ | СУЩ

- САНИТАРНО-ЗАЩИТНЫЕ ЗОНЫ
- САНИТАРНЫЕ РАЗРЫВЫ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ
- САНИТАРНЫЕ РАЗРЫВЫ (ОХРАННЫЕ ЗОНЫ) МАГИСТРАЛЬНЫХ ГАЗОПРОВОДОВ
- САНИТАРНЫЕ РАЗРЫВЫ (ОХРАННЫЕ ЗОНЫ) МАГИСТРАЛЬНЫХ НЕФТЕПРОВОДОВ
- САНИТАРНЫЕ РАЗРЫВЫ ВДОЛЬ СТАНДАРТНЫХ МАРШРУТОВ ВЗЛЕТА И ПОСАДКИ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ (РМНУЗ LA = 75 ДБ(А), НОЧЬ)
- САНИТАРНЫЕ РАЗРЫВЫ ВДОЛЬ СТАНДАРТНЫХ МАРШРУТОВ ВЗЛЕТА И ПОСАДКИ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ (РМНУЗ LA = 85 ДБ(А), ДЕНЬ)
- ЗОНЫ ОГРАНИЧЕНИЯ ЗАСТРОЙКИ
- ПРИБРЕЖНАЯ ЗАЩИТНАЯ ПОЛОСА НОВОСИБИРСКОГО ВОДОХРАНИЛИЩА
- ВОДООХРАННЫЕ ЗОНЫ

ЗОНЫ САНИТАРНОЙ ОХРАНЫ ПОВЕРХНОСТНЫХ И ПОДРУСЛОВЫХ ВОДОЗАБОРОВ ХОЗЯЙСТВЕННО-ПИТЬЕВОГО НАЗНАЧЕНИЯ

- 2 ПОЯС ЗОНЫ
- 3 ПОЯС ЗОНЫ

ФОРМИРУЕМЫЕ ТЕХНИЧЕСКИМИ ТРЕБОВАНИЯМИ И ТРЕБОВАНИЯМИ БЕЗОПАСНОСТИ

- ЗОНЫ, НА ТЕРРИТОРИИ КОТОРЫХ ТРЕБУЕТСЯ СОГЛАСОВАНИЕ РАЗМЕЩЕНИЯ ЛЮБЫХ ОБЪЕКТОВ КАПИТАЛЬНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА
- ЗОНЫ, НА ТЕРРИТОРИИ КОТОРЫХ ЗАПРЕЩАЕТСЯ РАЗМЕЩЕНИЕ МЕСТ ВЫБРОСА ПИЩЕВЫХ ОТХОДОВ, СТРОИТЕЛЬСТВО ЗВЕРОВОДЧЕСКИХ ФЕРМ, СКОТОБОЕН И ДРУГИХ ОБЪЕКТОВ, ОТЛИЧАЮЩИХСЯ ПРИВЛЕЧЕНИЕМ И МАССОВЫМ СКОПЛЕНИЕМ ПТИЦ
- ЗОНЫ, НА ТЕРРИТОРИИ КОТОРЫХ ТРЕБУЕТСЯ СОГЛАСОВАНИЕ РАЗМЕЩЕНИЯ ОБЪЕКТОВ КАПИТАЛЬНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА ВЫСОТОЙ БОЛЕЕ 50 М
- ЗОНЫ, НА ТЕРРИТОРИИ КОТОРЫХ ТРЕБУЕТСЯ СОГЛАСОВАНИЕ РАЗМЕЩЕНИЯ ОБЪЕКТОВ КАПИТАЛЬНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА ВЫСОТОЙ БОЛЕЕ 100 М
- ЗАПРЕТНЫЕ ЗОНЫ И ЗАПРЕТНЫЕ РАЙОНЫ

ФОРМИРУЕМЫЕ ОРОГРАФИЧЕСКИМИ, ИНЖЕНЕРНО-ГЕОЛОГИЧЕСКИМИ, ГИДРОГЕОЛОГИЧЕСКИМИ И ГИДРОЛОГИЧЕСКИМИ УСЛОВИЯМИ

- ЗОНЫ ЗАТОПЛЕНИЯ ПАВОДКАМИ ОДНОПРОЦЕНТНОЙ ОБЕСПЕЧЕННОСТИ
- ЗОНЫ ПОДТОПЛЕНИЯ (В ТОМ ЧИСЛЕ АНТРОПОГЕННОГО)
- ЗОНЫ РАСПРОСТРАНЕНИЯ ПРОСАДОЧНЫХ ГРУНТОВ 1 И 2 ТИПА
- ЗОНЫ АБРАЗИИ БЕРЕГОВ НОВОСИБИРСКОГО ВОДОХРАНИЛИЩА

ПОТЕНЦИАЛЬНО ОПАСНЫЕ ОБЪЕКТЫ И ТЕРРИТОРИИ

- ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ И КОММУНАЛЬНЫЕ ОБЪЕКТЫ
- ТЕРРИТОРИИ СПЕЦИАЛЬНОГО НАЗНАЧЕНИЯ
- АЭРОПОРТЫ И АЭРОДРОМЫ
- ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ МАГИСТРАЛИ
- АВТОМОБИЛЬНЫЕ МАГИСТРАЛИ
- РЕЧНЫЕ ПОРТЫ И ПРИСТАНИ
- НЕФТЕПРОВОДЫ МАГИСТРАЛЬНЫЕ
- ГАЗОПРОВОДЫ МАГИСТРАЛЬНЫЕ
- ВОЗДУШНЫЕ ЛИНИИ ЭЛЕКТРОПЕРЕДАЧИ
- ГАЗОРАСПРЕДЕЛИТЕЛЬНЫЕ СТАНЦИИ
- ЭЛЕКТРОПОДСТАНЦИИ НАПРЯЖЕНИЕМ ОТ 110 КВ С ТРАНСФОРМАТОРАМИ МОЩНОСТЬЮ ОТ 2Х100 МВА
- КЛАДБИЩА ПЛОЩАДЬЮ ОТ 20 ГА
- ПОЛИГОНЫ ТБО
- СВАЛКИ
- ОЧИСТНЫЕ СООРУЖЕНИЯ КАНАЛИЗАЦИИ
- ХРАНИЛИЩА ЯДОХИМИКАТОВ (ЗАПРЕЩЕННЫХ И/ИЛИ С ИСТЕКШИМИ СРОКАМИ И ОПАСНЫМИ УСЛОВИЯМИ ХРАНЕНИЯ)
- СКОТОМОГИЛЬНИКИ

ОСОБО ОХРАНЯЕМЫЕ ПРИРОДНЫЕ ТЕРРИТОРИИ

- ГОСУДАРСТВЕННЫЕ ПРИРОДНЫЕ ЗАКАЗНИКИ РЕГИОНАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ
- ПАМЯТНИКИ ПРИРОДЫ РЕГИОНАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ
- ОСОБО ОХРАНЯЕМЫЕ ПРИРОДНЫЕ ТЕРРИТОРИИ МЕСТНОГО ЗНАЧЕНИЯ

ТУРИСТСКО-РЕКРЕАЦИОННЫЙ ПОТЕНЦИАЛ

СОВРЕМЕННОЕ ПОЛОЖЕНИЕ

В Новосибирской агломерации представлено большинство видов туризма, наиболее активно развиваются следующие разновидности туристской индустрии:

Горнолыжный туризм

10 горнолыжных комплексов и лыжных баз.

Спортивный и экстремальный туризм

Деловой туризм (бизнес-туризм)

Около 80 бизнес-центров, около 180 организаций оказывают бизнес-услуги (проведение семинаров, тренингов, предоставление конференц-залов и т.д.), около 30 организаций оказывают услуги по проведению выставок, семинаров и др.

Событийный и гастрономический туризм

Детский и молодежный туризм

Общее количество детских лагерей составляет более 400 ед.

Рыболовные и охотничьи туры

Круизный туризм

Представлена туристическими фирмами, оказывающими услуги по организации круизов на территории рек; дайвинг-центрами, оказывающими услуги по обучению, погружению и организации дайвинг-туров, яхт-клубы.

Рекреационный (оздоровительный туризм)

Имеются значительные ресурсы минеральных вод, пригодных для лечебного использования и розлива в качестве лечебно-столовых. Среди них выделяются бальнеологические группы бромных, йодо-бромных и радоновых вод. Разведанные эксплуатационные запасы составляют 3096 м^3/сут.

Культурно-познавательный туризм (экскурсионный)

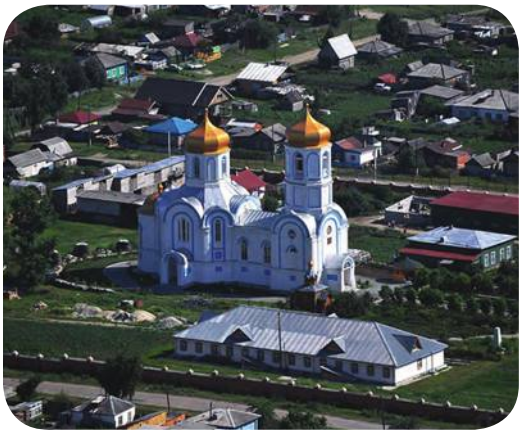
Территория является привлекательным объектом для научных и археологических раскопок, имеются большое количество объектов археологического наследия на территории Новосибирской агломерации – более 650 объектов археологии, а также объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) – более 250.

РЕАЛИЗАЦИЯ ПОТЕНЦИАЛА И РАЗВИТИЕ ТУРИЗМА

Приоритетные территории развития рекреационно-туристических зон:

- Колыванский район;
- г. Бердск;
- Ордынский район.

Колыванский район



В Новосибирской области, в целях создания и развития туристского кластера, предпочтение отдается Колыванскому району.

Данный район обладает большим туристским потенциалом: наличие нескольких туристических маршрутов, более пятидесяти памятников истории и архитектуры, три из которых имеют статус памятников государственного значения, наличие археологических памятников. На данной территории расположено несколько особо охраняемых территорий.

Район обладает достаточными ресурсами для развития туризма: природный потенциал, трудовые, производственные ресурсы.

Город Бердск

Специфические преимущества города Бердска:

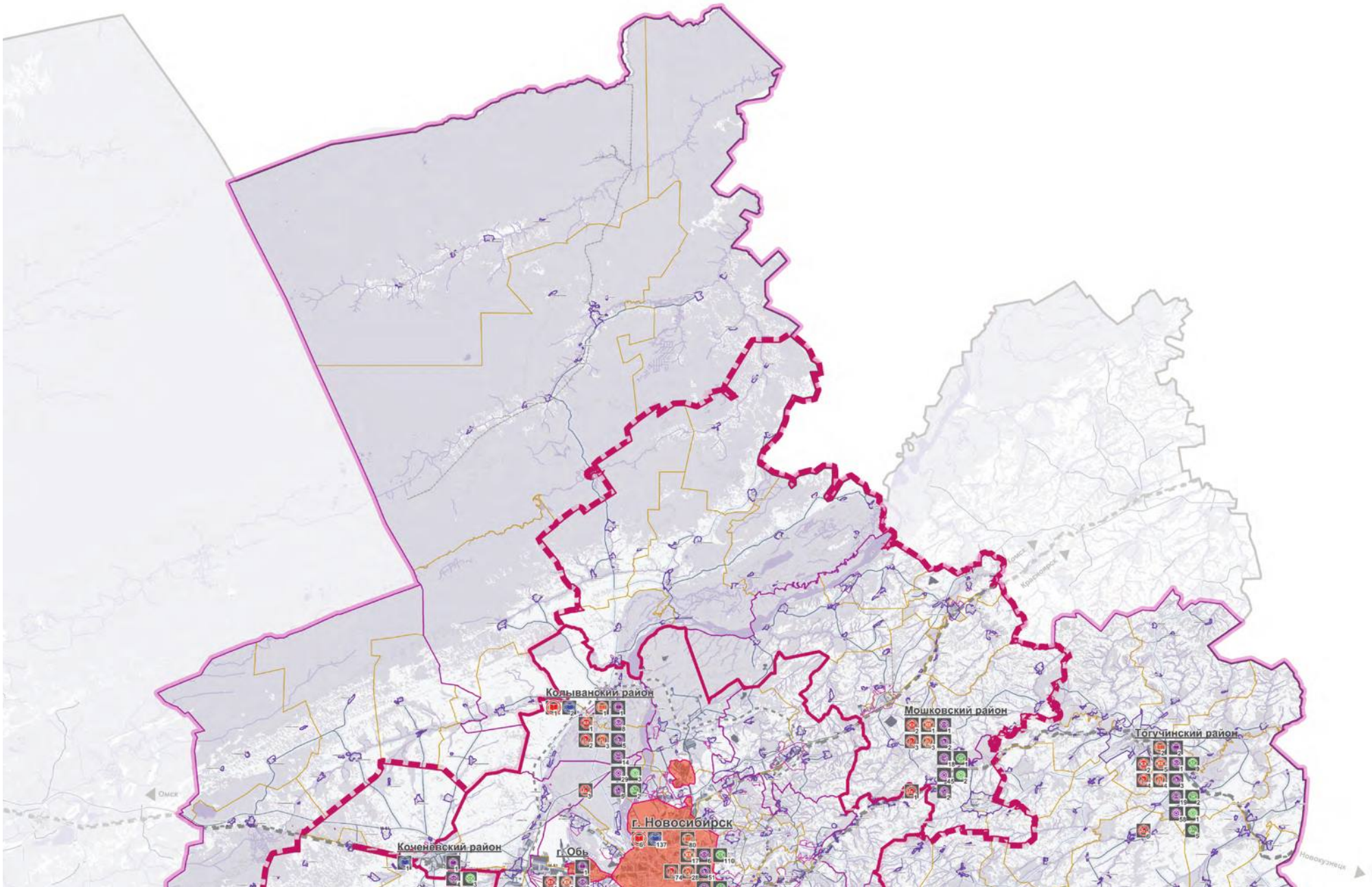
- город находится на берегах живописного Бердского залива Обского водохранилища и реки Бердь;
- побережье представляет собой песчаные пляжи;
- вблизи побережья расположены большие лесные массивы с хвойным лесом;
- формирование рекреационно-туристической зоны начинается не с нуля, значительная инфраструктурная база уже имеется (43 учреждения, представляющие лечебно-профилактические услуги и услуги отдыха).

Ордынский район

На участках лесного фонда района существуют возможности для развития различных видов туризма: лечебно-оздоровительного, природного, экологического, спортивного, водного.

Территория Ордынского района вдоль берегов Новосибирского водохранилища интенсивно используется населением Новосибирской, Кемеровской и Алтайского края для отдыха и туризма.

Планируемое размещение объектов регионального и местного значения, относящихся к областям образования, здравоохранения, рекреации, культуры, физической культуры и спорта



* Объекты федерального значения отображаются на карте в информационных целях и не являются утверждаемыми в СТП

ИСТОРИКО-КУЛЬТУРНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ

Новосибирская агломерация как часть Новосибирской области обладает значительным историко-культурным потенциалом.

По мере смены исторических эпох линия преемственности в расселении оставалась почти неизменной. Города и поселения вобрали в себя колорит ландшафтов Сибири, которые ярко проявились в архитектурно-художественной образности архитектурных сооружений, доставшихся от предыдущих поколений сибиряков.

Наиболее ранние следы пребывания человека в этих землях датируются самым концом палеолита – 14,5 тысяч лет тому назад.

Количество объектов культурного наследия (памятников истории и культуры), расположенных на территории Новосибирской агломерации:

> 250

Количество объектов археологического наследия на территории Новосибирской агломерации:

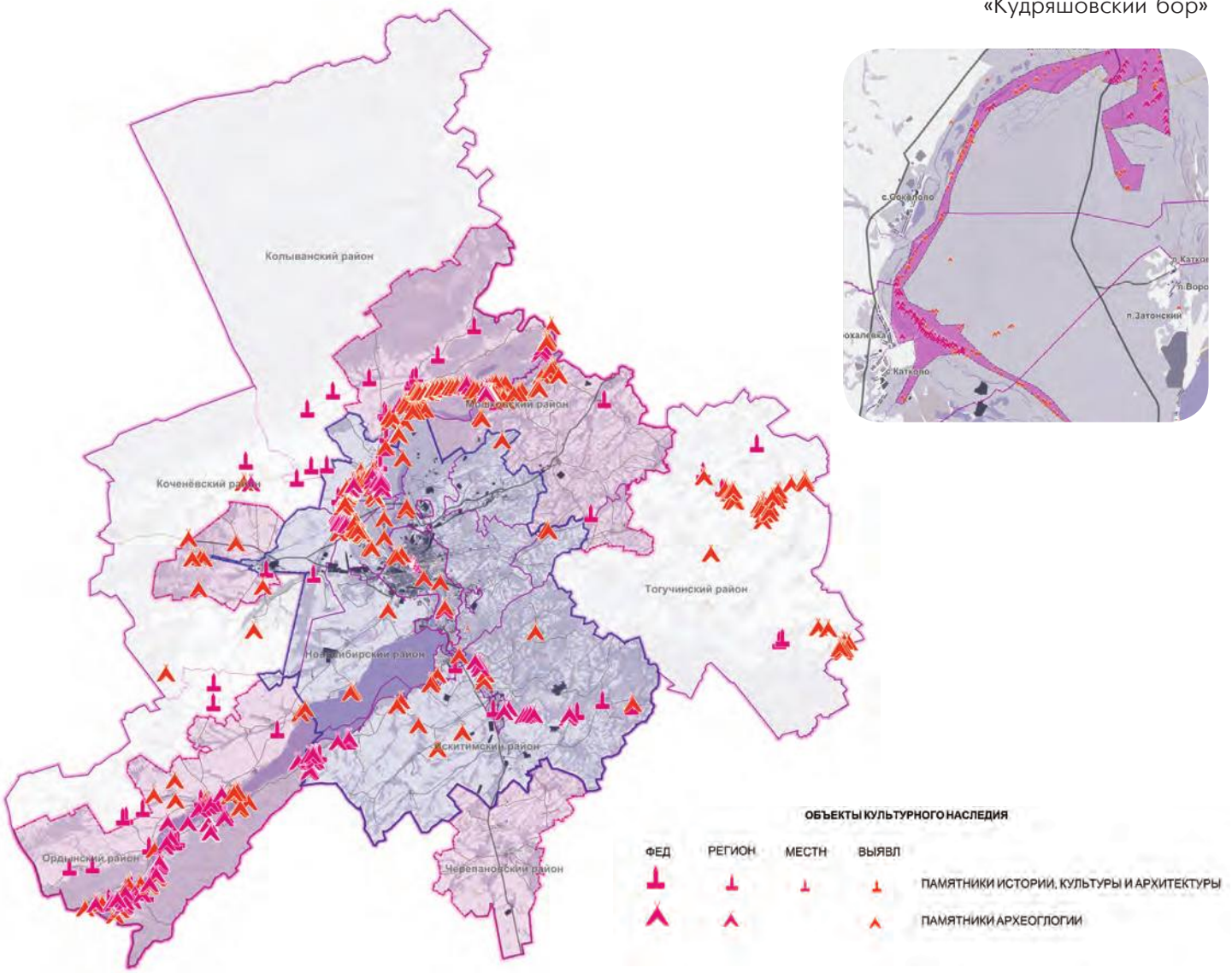
> 650

В настоящее время в Новосибирской агломерации слабо используется туристский потенциал памятников археологии, несмотря на большой интерес российских граждан и зарубежных туристов к древнейшему и средневековому прошлому народов Сибири.

ОСНОВНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ

- Реконструкция и музеефикация памятников археологии или его части, воссозданная на основе материалов научных исследований.
- Создание на исторических территориях системы достопримечательных мест, историко-культурных заповедников и музейно-туристических комплексов.
- проведение реконструкции и создание новых музейных туристических комплексов и объектов, создание экспозиций музеев.
- На условиях государственно-частного партнерства создание системы коммуникаций, связи, развитие сферы обслуживания (гостиницы, кафе и т.д.).
- Создание условий для получения информации об объектах культурного наследия и туризма посредством использования информационных и коммуникационных технологий.
- Размещение информации об объектах культурного наследия и туризма на электронных ресурсах (официальные сайты исполнительных органов государственной власти Новосибирской области, музеев, музейно-туристических комплексов, научных учреждений, туристических фирм и др.).
- Организация проведения научных археологических раскопок с целью наглядной демонстрации туристу особенностей объекта археологического наследия.

Историко-культурное наследие



Историко-культурный заповедник «Кудряшовский бор»

РАССЕЛЕНИЕ
МЕСТА ПРИЛОЖЕНИЯ ТРУДА

СОВРЕМЕННОЕ ПОЛОЖЕНИЕ

Промышленность Новосибирской агломерации остается инвестиционно–привлекательной и конкурентоспособной.

Новосибирская область и вместе с ней Новосибирская агломерация имеют мощный, развитый и диверсифицированный промышленный комплекс.

В валовом региональном продукте доля промышленного производства составляет 21,8%, в общей стоимости основных фондов – 19,6%, а численность занятых в промышленном комплексе – 17,1%. Число предприятий промышленного комплекса в Новосибирской области в 2011 году составило около 720 единиц.

Основные показатели состояния промышленного производства и результатов деятельности промышленных предприятий территорий Новосибирской агломерации в 2011 году

- Число крупных и средних промышленных предприятий, всего
- Отгружено товаров собственного производства крупными и средними промышленными предприятиями, млн руб.
- Инвестиции в основной капитал предприятий, млн руб.
- Среднесписочная численность работающих на предприятиях и в организациях, тыс. чел.

Проблема развития территории – сосредоточение в городе Новосибирске основных крупных промышленных предприятий, предприятий оптовой и розничной торговли, услуг, транспортной инфраструктуры.

ТРУДОВЫЕ РЕСУРСЫ

ПРОЕКТНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ

ЧИСЛЕННОСТЬ ТРУДОВЫХ РЕСУРСОВ БУДЕТ ПОСТЕПЕННО ВОЗРАСТАТЬ ПО СРАВНЕНИЮ С 2012 ГОДОМ И К 2017 ГОДУ СОСТАВИТ

1417,85 ТЫС. ЧЕЛ.
(103,5%)

К 2032 ГОДУ

1516 ТЫС. ЧЕЛ.
(110,7%)

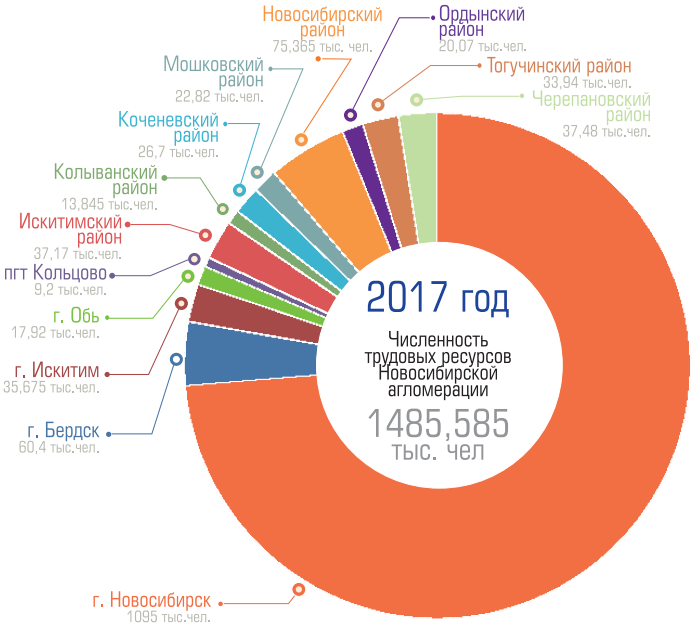
ДОЛЯ ЗАНЯТЫХ В ЭКОНОМИКЕ В ОБЩЕЙ ЧИСЛЕННОСТИ ТРУДОВЫХ РЕСУРСОВ УВЕЛИЧИТСЯ

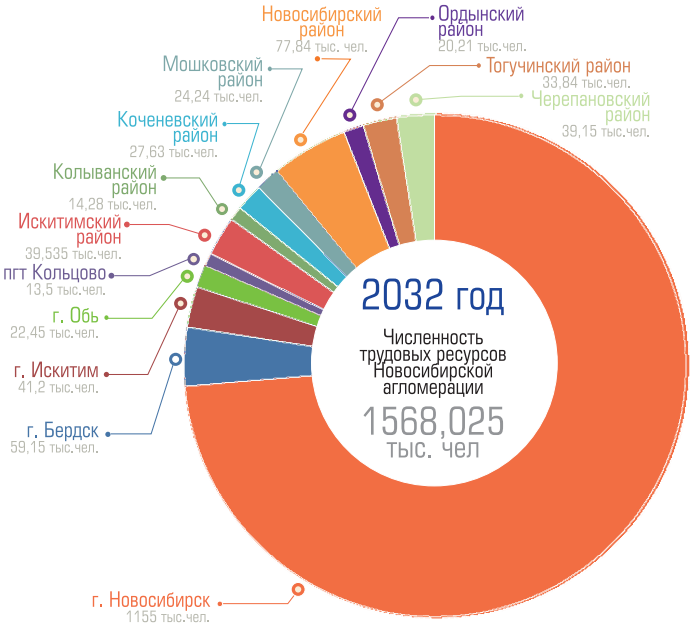
ДО 79,8%
(С 71,3%)

ЧИСЛЕННОСТЬ ВРЕМЕННО НЕЗАНЯТЫХ В ЭКОНОМИКЕ СОКРАТИТСЯ ПОЧТИ

В 2 РАЗА

Ориентировочная численность трудовых ресурсов, тыс. чел





Основными критериями результативности оптимизации системы расселения будут являться показатели роста населения и обеспечения экономики и социальной сферы квалифицированными трудовыми ресурсами.

Экономической основой развития городской агломерации выступает формирование единого трудового рынка, который обеспечивает занятость жителей не только самого города Новосибирска, но и близлежащих территорий. «Диверсификация» мест приложения труда по всей территории агломерации, приближенных к местам жительства обеспечит комфортные условия проживания, а также позволит получить положительный экономический эффект, связанный с рациональной организацией территории.

На перспективу до 2032 года предприятия добывающего, строительного, аграрно-промышленного, транспортно-логистического комплексов, информационно-коммуникационной инфраструктуры, а также высокотехнологичные производства, объекты туризма и рекреации, расположенные на территории районов – субъектов Агломерации, определены как территории роста.

ЖИЛИЩНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО

СОВРЕМЕННОЕ ПОЛОЖЕНИЕ

В районах, включенных в Новосибирскую агломерацию, жилищный фонд составляет в 2010 году 42 916,3 тыс. м^2, в городе Новосибирске – 31 927,3 тыс. м^2 общей площади.

Оценка потребности в жилищном строительстве

Ориентировочный расчет территорий для жилищного строительства

	Многоэтажная застройка	Среднеэтажная застройка	Малоэтажная застройка	ВСЕГО
I очередь строительства	830 га	60 га	2520 га	3410 га
II очередь строительства	2350 га	190 га	5660 га	8200 га

Одним из перспективных направлений улучшения жилищных условий жителей, в том числе, состоящих на жилищном учете, представляется развитие системы долгосрочного найма жилых помещений у собственников.

ОБЪЕМЫ ЖИЛИЩНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА

Современное состояние, 2012 год

- 46 146,6 тыс. м 2 — Жилищный фонд
- 977,9 тыс. м 2 — Жилищный фонд с износом более 70%
  - 157,3 тыс. м 2 — Аварийное жилье
  - 820,6 тыс. м 2 — Ветхое жилье
- 21,7 м 2/чел — Средняя обеспеченность населения общей площадью

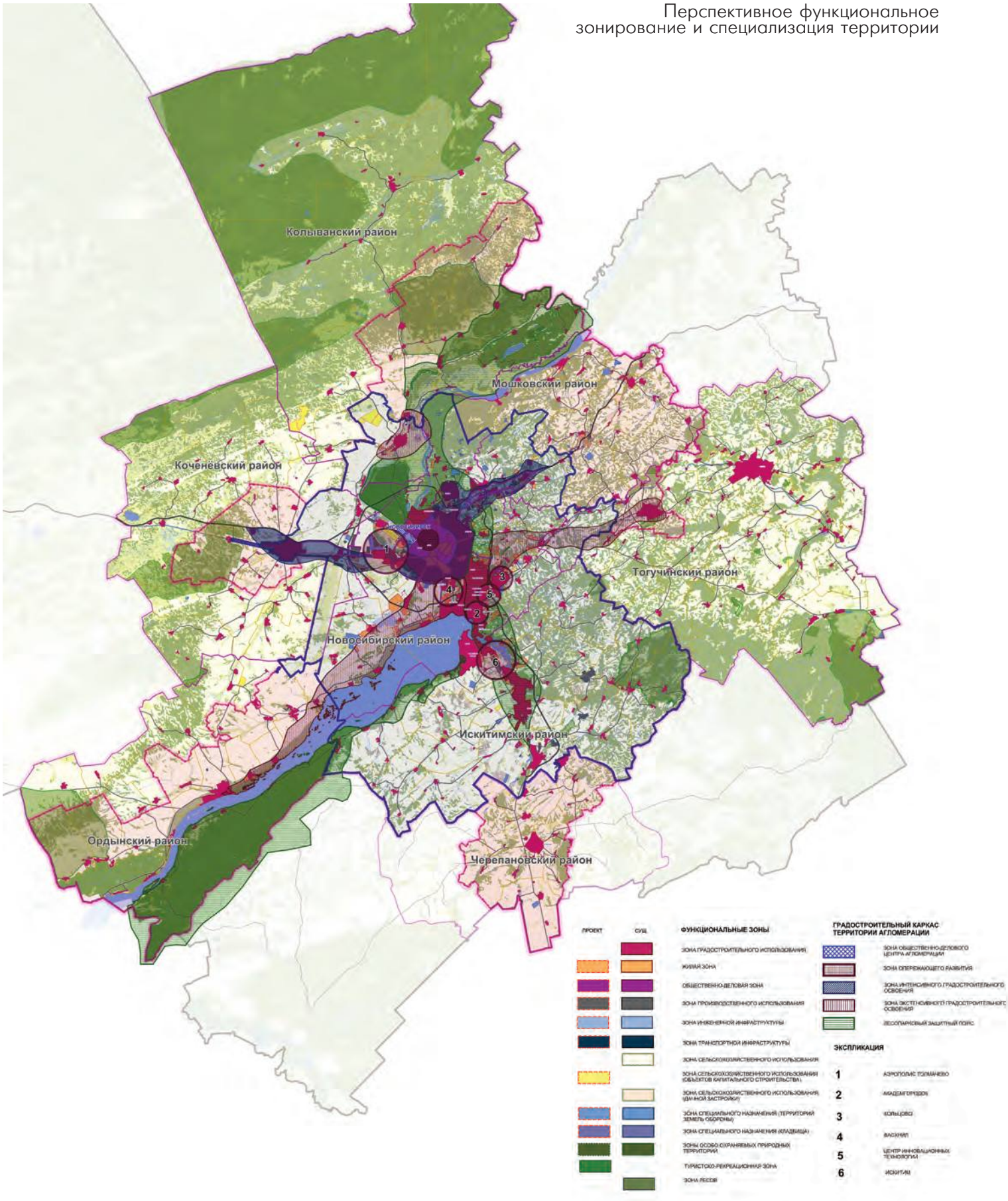
Проект, 2032 год

- 91 155,5 тыс. м2 — Жилищный фонд
- 34 593,5 тыс. м 2 — Новое жилищное строительство, всего
  - 19 996,8 тыс. м 2 — Многоэтажное
  - 965,2 тыс. м 2 — Среднеэтажное
  - 13 562,5 тыс. м 2 — Малоэтажное коттеджное
- 37,8 м 2/чел — Объем жилищного строительства в МО в зоне влияния агломерации

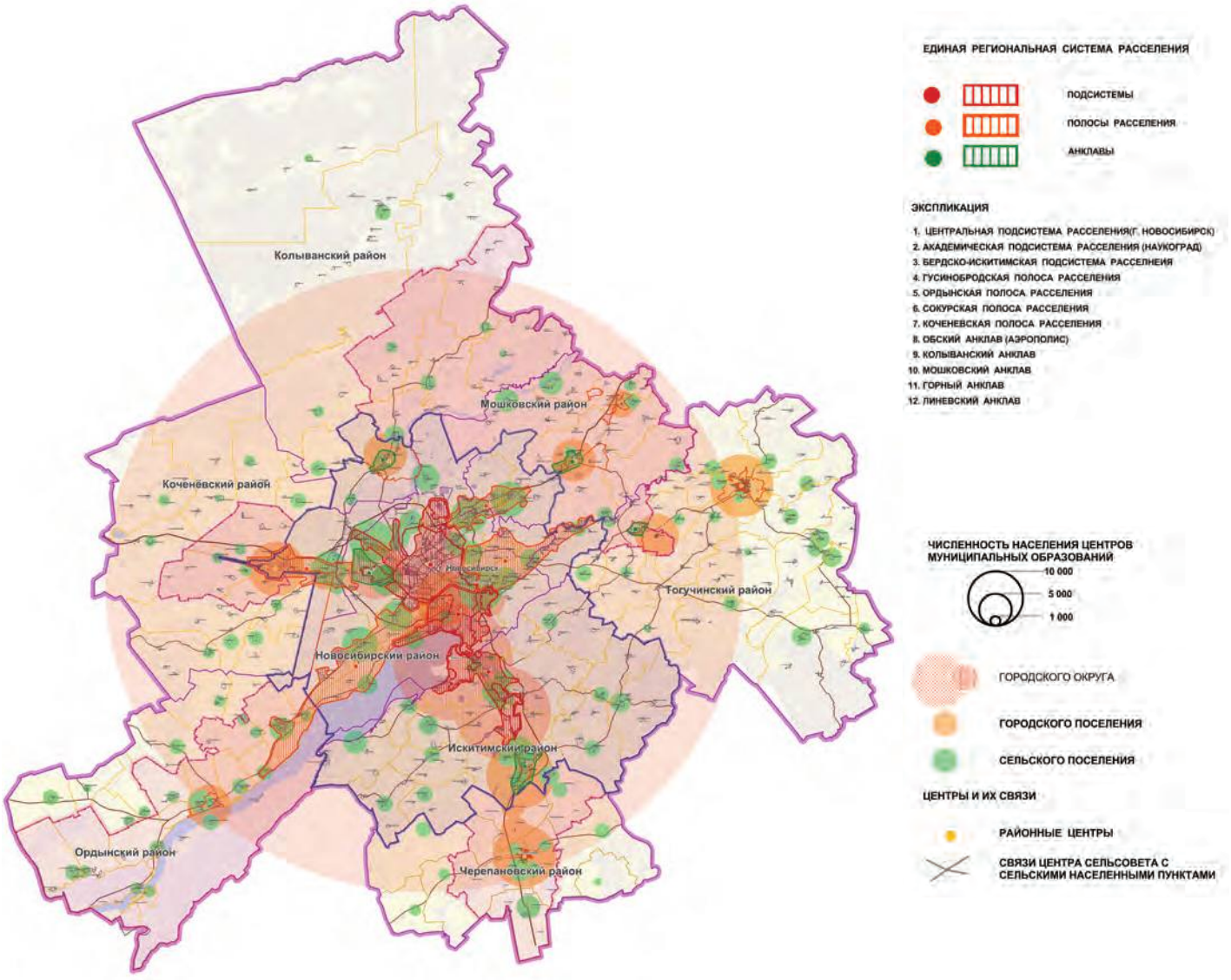
РАССЕЛЕНИЕ

ПРОЕКТНОЕ РЕШЕНИЕ

Перспективное функциональное зонирование и специализация территории



Перспективная система расселения
в границах Новосибирской агломерации

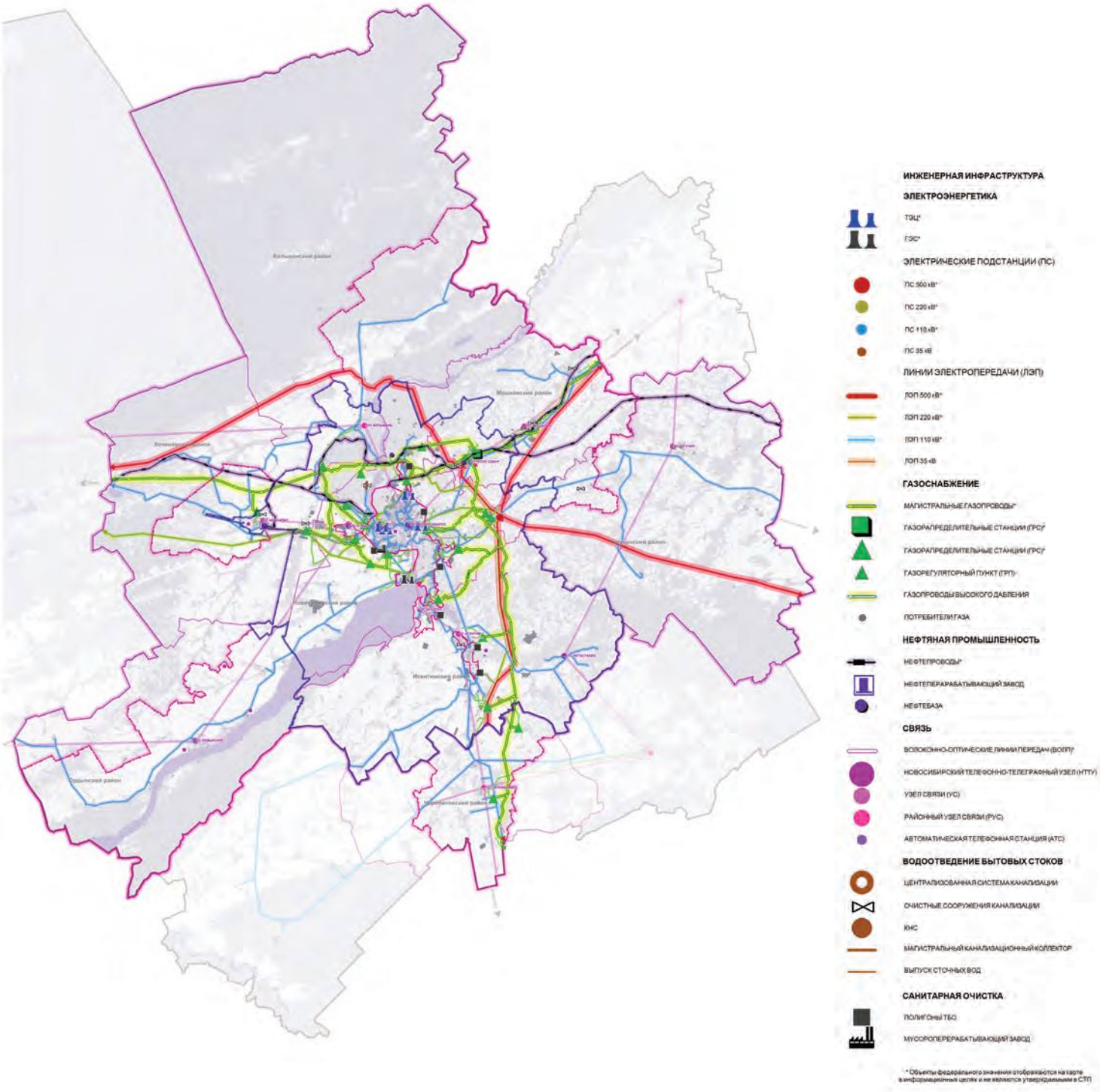


Формирование агломерации в качестве самостоятельного объекта управления позволит получить ряд социальных и экономических эффектов:

- совместное использование городами демографического, культурно-образовательного и промышленного потенциала;
- оптимизация экономической структуры территории на базе долгосрочной специализации разных секторов;
- единый рынок труда и оптимизация размещения инфраструктурных объектов, учебных и научных учреждений;
- формирование единого инженерно-транспортного каркаса территории.

ИНЖЕНЕРНАЯ
ИНФРАСТРУКТУРА

Существующее инженерное обеспечение территории Агломерации



СОВРЕМЕННОЕ ПОЛОЖЕНИЕ

ВОДОСНАБЖЕНИЕ

Проблема обеспечения водой питьевого качества на сегодняшний день является одной из самых острых проблем как для всей Новосибирской области, так и для территорий, включенных в состав Новосибирской агломерации.

Существующая проблема: высокий уровень износа водозаборных сооружений.

Общий объем водопотребления :

847,5 тыс. м$^{2.}$/сут.

ВОДООТВЕДЕНИЕ БЫТОВЫХ СТОКОВ

Проблема: очистные сооружения работают неэффективно.

Ежегодно без предварительной очистки на рельеф местности и в поверхностные водные объекты сбрасывается более 70 млн. м^3 загрязненных сточных вод.

Общий объем стоков :

668,1 тыс. м$^{2.}$/сут.

САНИТАРНАЯ ОЧИСТКА. УТИЛИЗАЦИЯ ОТХОДОВ

Отходы размещаются на 4-х полигонах:

на территории Новосибирского района

- ГУП «ЖКХ ННЦ СО РАН» (S = 4,5 га, складировано – 3,75 млн. м^3 отходов);
- МБУ г. Новосибирска «ДЭУ № 3» (S = 5 га, складировано – 7,66 млн. м^3 отходов);

на территории Новосибирска

- МУП г. Новосибирска «Спецавтохозяйство» (S = 48,8 га, складировано 50,07 млн. м^3 ТБО);
- ООО «НовосибВторРесурс» (S = 3 га, складировано 2,09 млн. м^3 отходов).

ЗАО «Новосибирский мусороперерабатывающий завод №2» (проектная мощность 500 тыс. м^3 в год).

Объем ТБО, подлежащих утилизации:

729,2 тыс. тонн/год

ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЕ

Общая доля крупных потребителей от общего объема электропотребления Новосибирской энергосистемы в 2011 году составило порядка

15,7%

ТЕПЛОСНАБЖЕНИЕ

Средний КПИ котельных в Новосибирской агломерации колебался в районе

80%

что является достаточно высоким уровнем.

ГАЗОСНАБЖЕНИЕ

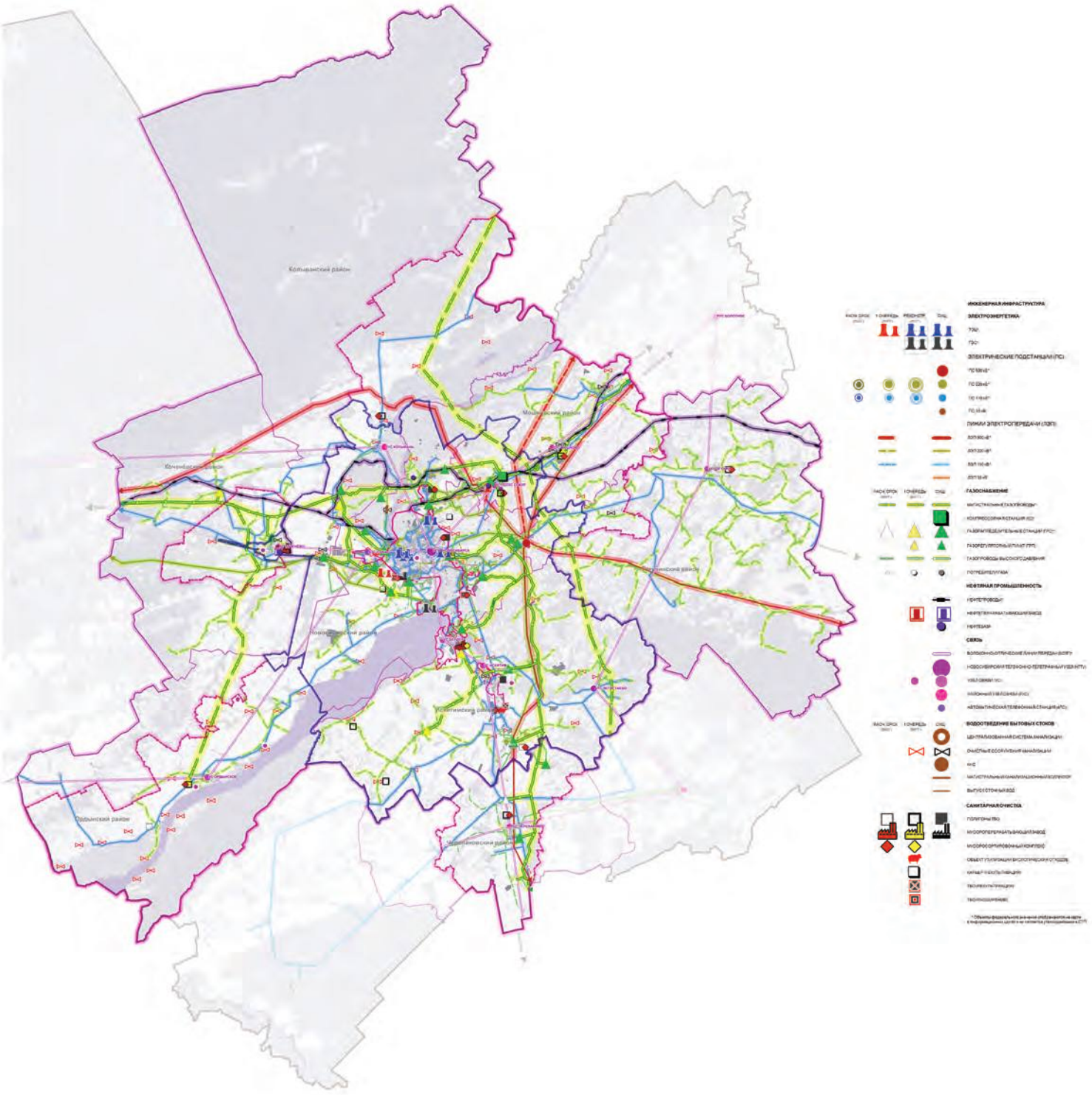
Основными источниками природного газа в Новосибирской агломерации являются два магистральных газопровода проектной пропускной способностью:

14 млрд. м^3/год

и

8,2 млрд. м^3/год

Планируемое размещение объектов
инженерной инфраструктуры



ПРОЕКТНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ

ВОДОСНАБЖЕНИЕ

Мероприятия: реконструкция и модернизация всех водопроводные системы со строительством или модернизацией сооружений водоподготовки.

Наиболее благоприятные территории для размещения площадок нового строительства – г. Новосибирск, г. Обь, г. Бердск, г. Искитим; и муниципальные районы: Новосибирский, Колыванский, Искитимский и Тогучинский.

Общий объем водопотребления:

1184 тыс. м$^{2.}$/сут.

ВОДООТВЕДЕНИЕ БЫТОВЫХ СТОКОВ

Предлагается реконструкция и модернизация системы водоотведения, включая очистные сооружения.

Наиболее благоприятные территории для размещения площадок нового строительства с точки зрения обеспеченности системами водоотведения бытовых стоков – г. Новосибирск, г. Обь, г. Бердск, г. Искитим, р.п. Кольцово, так как эти населенные пункты имеют достаточно развитую сеть канализации.

Общий объем стоков:

1080 тыс. м$^{2.}$/сут.

САНИТАРНАЯ ОЧИСТКА. УТИЛИЗАЦИЯ ОТХОДОВ

Требуется строительство усовершенствованных полигонов ТБО, мусоросортировочных комплексов и мусороперегрузочных станций.

Всего на территории Новосибирской агломерации разместится 10 полигонов твердых бытовых отходов.

Объем ТБО, подлежащих утилизации:

771,1 тыс. тонн/год

Доля твердых бытовых отходов, захораниваемых на полигонах:

231,33 тыс. тонн/год

(Уменьшение общего объема захораниваемых ТБО в 3 раза)

ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЕ

Основной целью развития электроэнергетики Новосибирской агломерации является обеспечение энергетических условий развития экономики.

Прирост электрической нагрузки территорий, входящих в Новосибирскую агломерацию, на расчетный срок составит:

940 МВт (в зоне влияния 960 МВт)

Суммарная электрическая нагрузка на коммунально-бытовые нужды:

2700 МВт

(Увеличение более чем в 2 раза)

ТЕПЛОСНАБЖЕНИЕ

Обеспечение теплом потребителей Новосибирской агломерации планируется в основном от существующих теплоисточников.

Прирост расхода тепла на территориях, входящих в Новосибирскую агломерацию, на расчетный срок составит:

3543,66 Гкал/ч (в зоне влияния 116,53 Гкал/ч)

Потребность тепла на коммунально-бытовые нужды:

10215 Гкал/ч

(Увеличение чем в 2 раза)

ГАЗОСНАБЖЕНИЕ

Прирост расхода природного газа на территориях, входящих в Новосибирскую агломерацию, на расчетный срок составит:

1500000 тыс. м^3/год (в зоне влияния 48000 тыс. м^3/год)

Потребление газа на коммунально-бытовые нужды и отопление одноэтажной застройки:

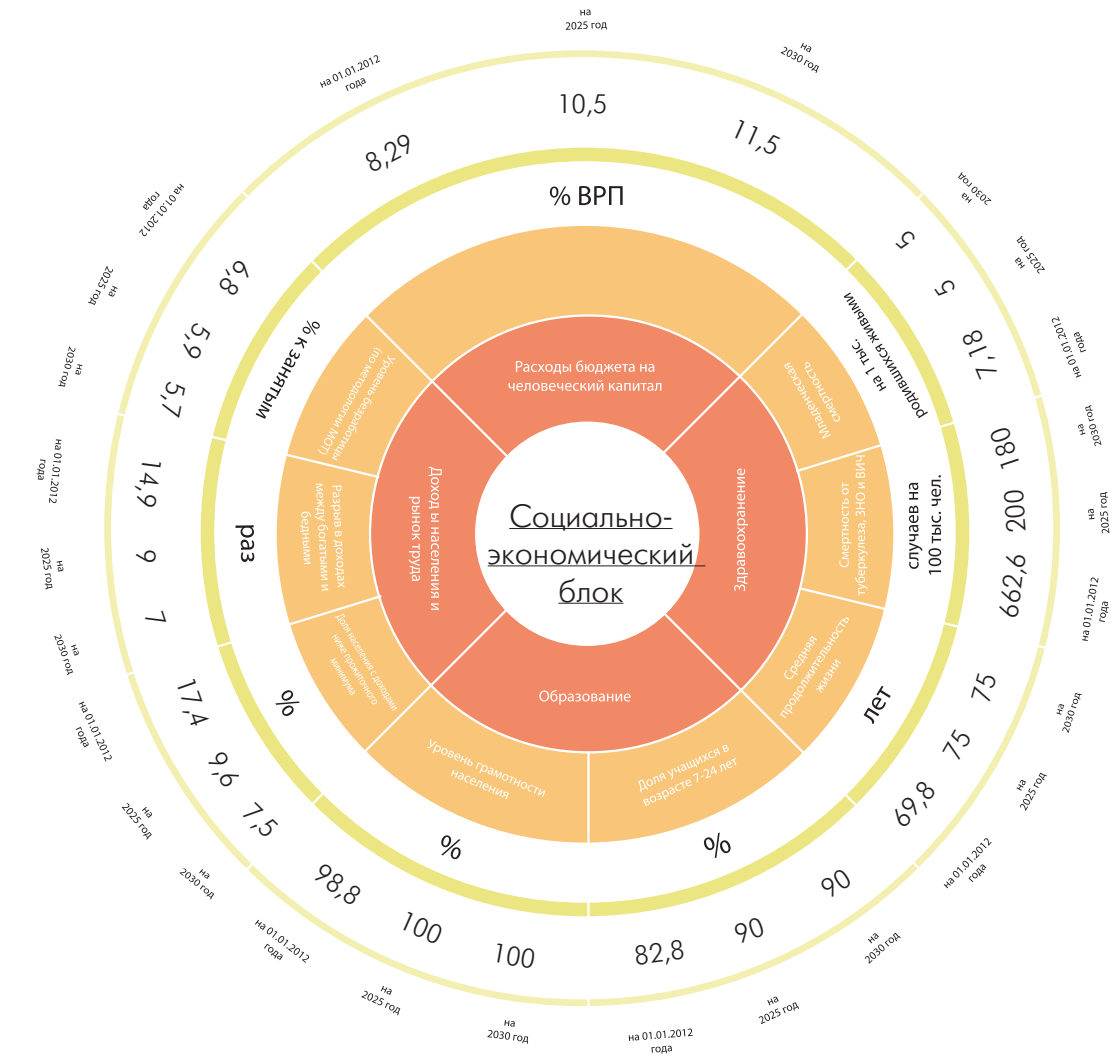
5800000 тыс. м^3/год

(Увеличение более чем в 2 раза)

ЦЕЛЕВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ
РАЗВИТИЯ НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ К 2030 ГОДУ

(по материалам работы: «Актуализация Стратегии социально – экономического развития Новосибирской области на период до 2025 года», ЗАО «АКГ «РБС»)

Показатели	Единица измерения	2030 год
Рост ВРП (в ценах 2012 года)	раз	3,4
Рост инвестиций в основной капитал (в ценах 2012 года)	раз	5,5
Оборот оптовой и розничной торговли (к 2012 году)	раз	3,5
Численность населения региона	млн. человек	2,95
Реальная заработная плата (рост к 2012 году)	раз	2,2
Численность населения с доходами ниже ПМ	% от всего населения	7,5
Индекс развития человеческого потенциала	место в РФ по ИРЧП	>0,93 / 3-5 место
Индекс скорректированных чистых накоплений	% к ВРП / место в РФ по ИРЧП	897,8 / в топ-20
Место города Новосибирска в глобальном рейтинге «Лучших мест для жизни»		в топ-100


Социально-экономический блок
Расходы бюджета на человеческий капитал
Здравоохранение
Образование
Доходы населения и рынок труда
Младенческая смертность
Смертность от туберкулеза, ЗНО и ВИЧ
Средняя продолжительность жизни
Доля учащихся в возрасте 7-24 лет
Уровень грамотности населения
Доля населения с доходами ниже прожиточного минимума
Разрыв в доходах между богатыми и бедными
Уровень безработицы (по методологии МОТ)
% ВРП
на 1 тыс. родившихся живыми
случаев на 100 тыс. чел.
лет
%
%
раз
% к занятым
10,5
11,5
5
5
7,18
180
200
662,6
75
75
69,8
90
90
82,8
100
100
98,8
7,5
9,6
17,4
7
9
14,9
5,7
5,9
6,8
8,29
на 2025 год
на 2030 год
на 01.01.2012 года

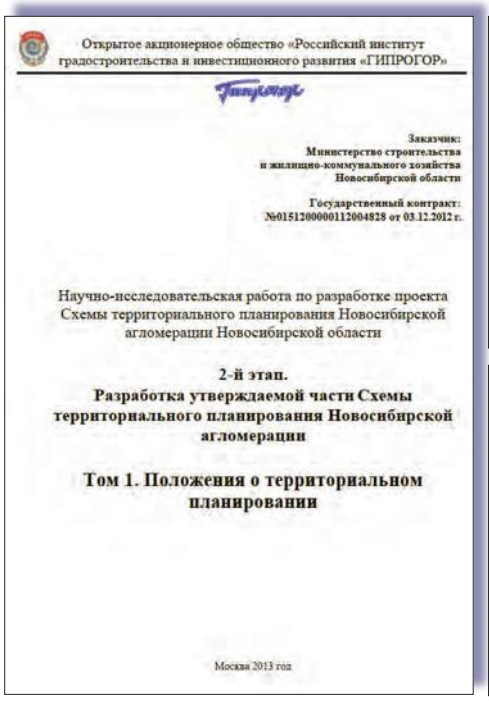
Эколого-экономический блок
Выбросы CO_2
Выбросы вредных веществ в атмосферный воздух
Охват потребителей приборами учета
Энергоемкость ВРП
Доля возобновляемых источников энергии
Доля ТБО и КГМ, подвергнутых глубокой переработке
Доля населения, обеспеченного водой надлежащего качества
Прирост запасов древесины
Доля ООПТ
Уровень газификации жилого фонда
Расходы бюджета и предприятий на охрану окружающей среды
млн. тонн
тыс. тонн
т.у.т./руб (в осн. ценах)
%
%
%
%
млн. м³
% от общей площади
% к ВРП
592
600
670
592
600
670
100
100
30,5
0,018
0,019
0,023
7
4,5
<0,1
70
70
5,8
95
95
76,7
15,5
15,5
10,3
10
10
8,15
5,3
0,61
2
2
на 2025 год
на 2030 год
на 01.01.2012 года

СОСТАВ ГРАФИЧЕСКИХ МАТЕРИАЛОВ ДОКУМЕНТАЦИИ

СХЕМЫ ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО ПЛАНИРОВАНИЯ АГЛОМЕРАЦИИ

УТВЕРЖДАЕМАЯ ЧАСТЬ

1. Карта территориального развития и расселения (проектный план). Карта планируемых границ земель особо охраняемых территорий.
2. Карта планируемого размещения объектов регионального и местного значения, относящиеся к области железнодорожного, водного, воздушного, автомобильного транспорта.
3. Карта развития единой транспортной инфраструктуры.
4. Карта планируемого размещения объектов регионального и местного значения, относящихся к областям образования, здравоохранения, рекреации, культуры, физической культуры и спорта.
5. Карта границ территорий, подверженных риску возникновения чрезвычайных ситуаций межмуниципального и регионального характера на территории агломерации.
6. Карта планируемого размещения объектов регионального и местного значения, относящихся к области газоснабжения, энергоснабжения, водоотведения, системы связи, полигонов твердых бытовых отходов и мусороперерабатывающих производств.


Открытое акционерное общество «Российский институт градостроительства и инвестиционного развития «ГИПРОГОР»

Заказчик:
Министерство строительства и жилищно-коммунального хозяйства Новосибирской области

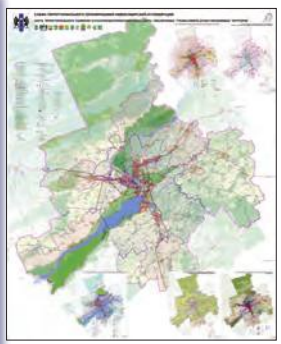
Государственный контракт:
№0151200000112004828 от 03.12.2012 г.

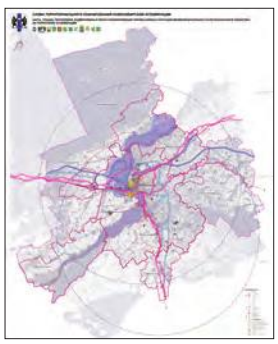
Научно-исследовательская работа по разработке проекта Схемы территориального планирования Новосибирской агломерации Новосибирской области

2-й этап.
Разработка утверждаемой части Схемы территориального планирования Новосибирской агломерации

Том 1. Положения о территориальном планировании

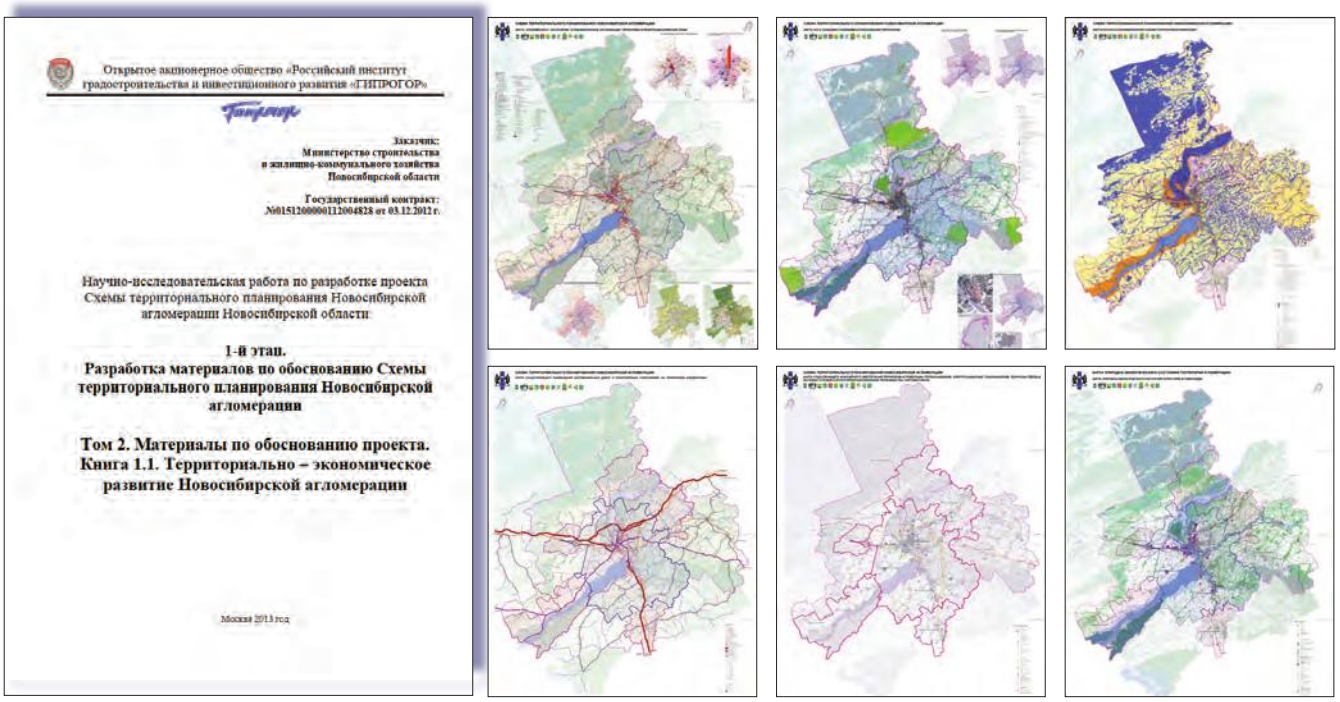
Москва 2013 год





МАТЕРИАЛЫ ПО ОБОСНОВАНИЮ

1. Карта современного расселения и планировочной организации территории агломерации (опорный план).
2. Карта зон с особыми условиями использования территории.
3. Карта результатов комплексной оценки территории агломерации.
4. Карта существующего размещения автомобильных дорог и транспортных сооружений на территории агломерации.
5. Карта существующего инженерного обеспечения территории агломерации (теплоснабжение, электроснабжение, водоотведение, газоснабжение, системы связи).
6. Карта природно-экологического состояния территории агломерации.



Авторский коллектив выражает благодарность за сотрудничество и помощь в работе руководителям министерств и управлений Правительства Новосибирской области, главам и сотрудникам администраций муниципальных образований за предоставление информационно-аналитических материалов по проектируемой территории.

Особую благодарность авторский коллектив выражает руководителям и сотрудникам Министерства строительства и жилищно-коммунального хозяйства Новосибирской области, а также Департаменту строительства и архитектуры мэрии города Новосибирска.

По материалам научно-исследовательской работы «Схема территориального планирования Новосибирской агломерации Новосибирской области»,
разработанной консорциумом в составе:

О Гипрогоре

1. Институт «Гипрогор» создан в 1929 году как Трест НКВД РСФСР (головной градостроительный институт страны).

2. Разработал более 1000 генеральных планов городов в 22 странах мира.

3. В составе института 10 комплексных мастерских.

4. Коллектив института состоит из высококвалифицированных специалистов, имеющих огромный опыт работы по проектам различного масштаба, сложности и значимости.

5. Институт «Гипрогор» – ведущая проектная организация страны, 100% государственное предприятие.

6. Среди сотрудников института лауреаты государственных премий, члены Российской Академии архитектурных наук, советники РААСН, кандидаты наук, лауреаты премии Петра Великого, «Лучшие менеджеры России», «Заслуженные архитекторы», Почетные архитекторы и строители России.

7. Институт является лауреатом многочисленных всероссийских и международных конкурсов и выставок.

8. Выполняет весь спектр работ по территориальному планированию и градостроительному проектированию, разрабатывает проекты любого масштаба: от проектов федерального значения до планирования малых городов и сельских поселений.

9. Имеет все необходимые лицензии и допуски на проектные работы, включая лицензию ФСБ на работу с Государственной тайной.

10. Является единственным российским институциональным членом Международного общества городских и региональных проектировщиков (ISOCARP) (официально признан ООН, ЮНЕСКО и Советом Европы).

www.giprogor.ru

Санкт-Петербургская агломерация: проблемы развития и управления

Лимонов Л. Э., Международный центр социально-экономических исследований – Леонтьевский Центр.

XII Международная конференция из цикла «Леонтьевские Чтения»: Экономика и география, Санкт-Петербург, 15-16 февраля 2013 г.

Конституционно-правовой статус и основные этапы истории взаимоотношений Санкт-Петербурга и Ленинградской области

Площадь территории Санкт-Петербурга - **1.4** тыс. км² и
Население мегаполиса составляет **4,951.6** мил. человек*

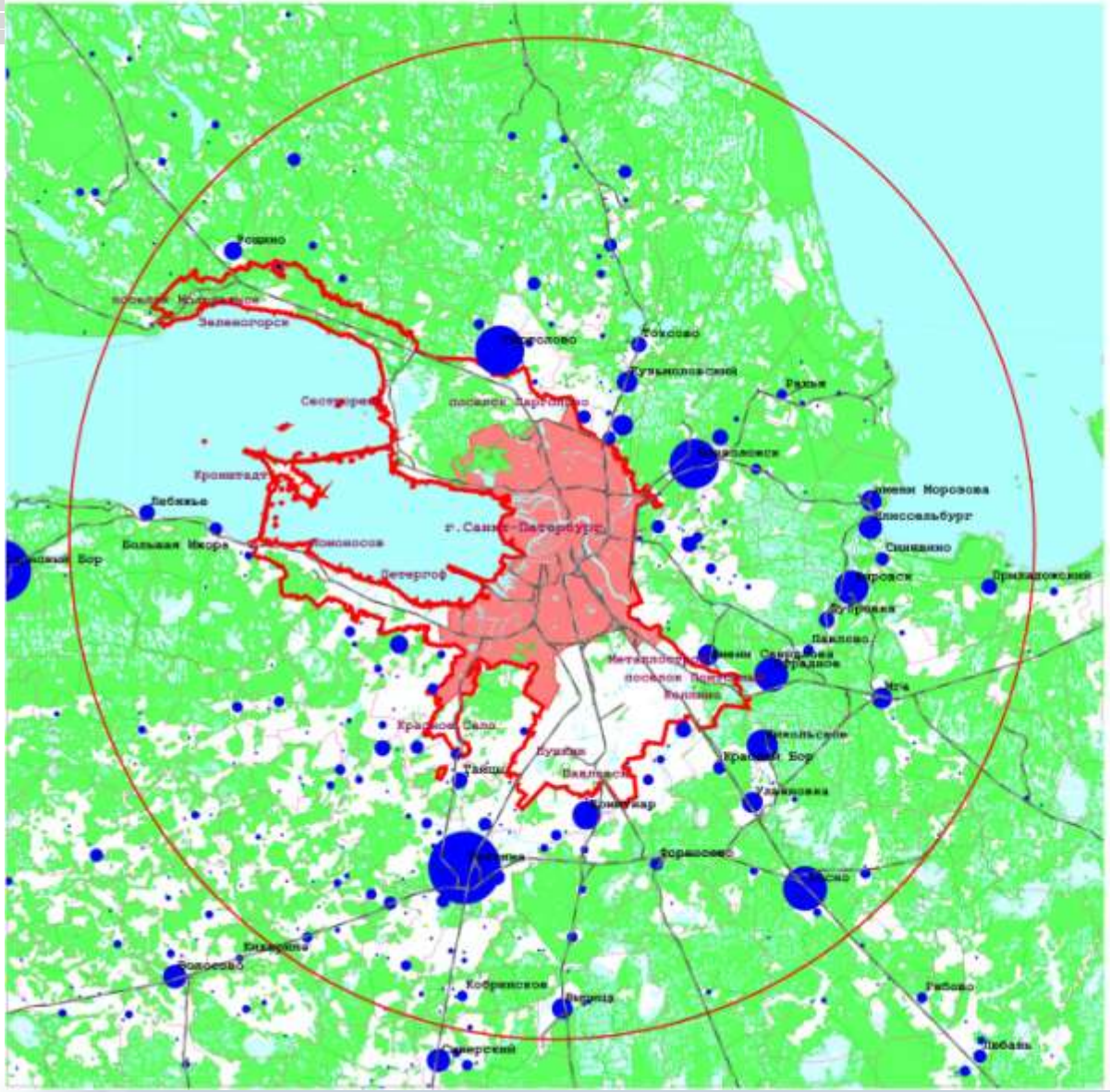
Площадь территории Ленинградской области **83.9** тыс. км.²;
Население области - **1,730.2** мил. человек**

По отношению к Ленинградской области Санкт-Петербург является полуанклавом.

Город и область связаны тысячей разнообразных связей: *исторических, культурных, социально-демографических, экономических, трудовых, транспортных, административно-управленческих*. Длительный период времени город и область входили в состав единого административно-территориального образования

* (по состоянию на 1 января 2012 года).
** (по сост. на 1 декабря 2011 года).

СТРУКТУРА САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКОЙ АГЛОМЕРАЦИИ



Территория сплошной городской застройки Санкт-Петербурга

Граница субъекта Федерации "г. Санкт-Петербург"

Границы муниципальных образований Ленинградской области

Населенные пункты Ленинградской области (размер значка пропорционален численности населения на 2009 год, чел.)

90 000
45 000
9 000

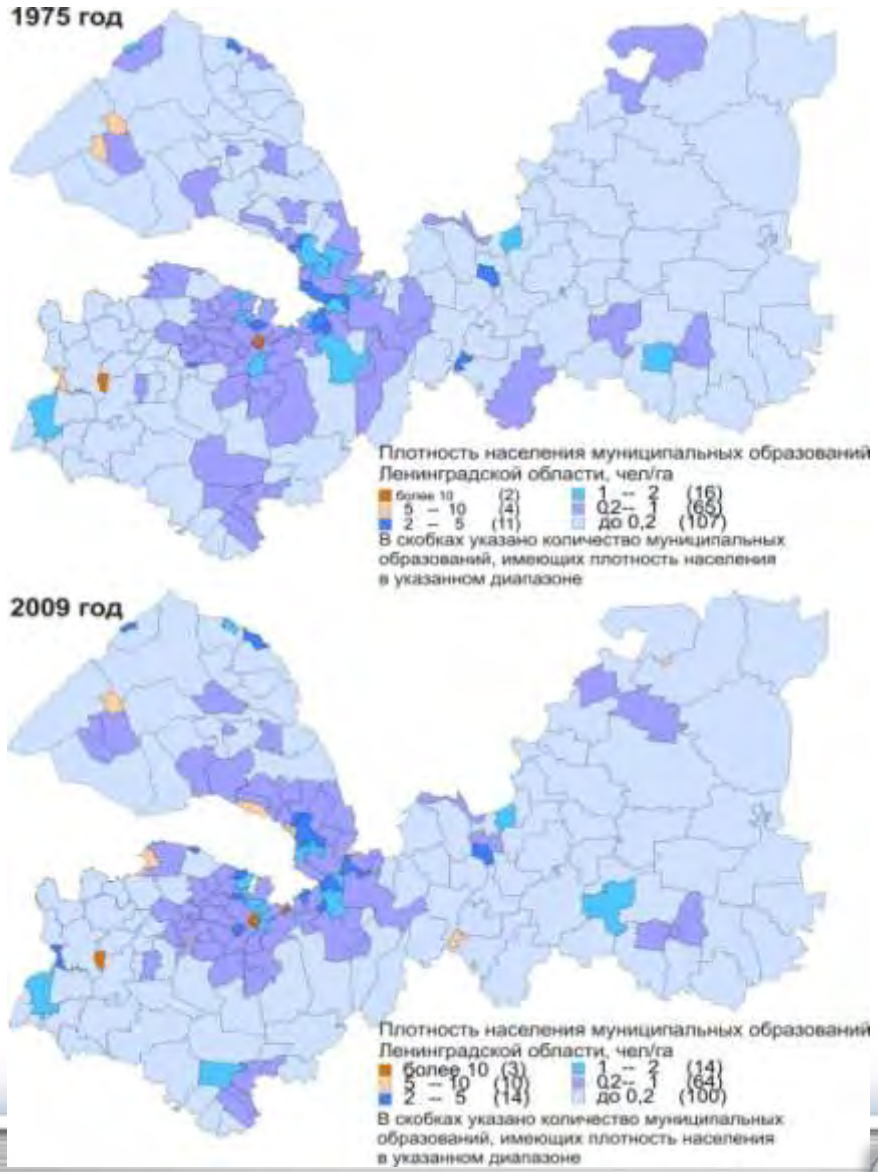
Зона 60 км от центра Санкт-Петербурга

Лесные территории

Акватории, болота

Железные дороги

Динамика плотности населения Ленинградской области



Основные проблемы взаимоотношений Санкт-Петербурга и Ленинградской области

Возрастание конкуренции между Санкт-Петербургом и Ленинградской областью за инвестиции

Таблица 1 – Отдельные показатели инвестиционной деятельности в Санкт-Петербурге (СПб) и Ленинградской области (ЛО)

Показатель, единица измерения	2000 год		2005 год		2010 год	
	СПб	ЛО	СПб	ЛО	СПб	ЛО
Инвестиции в основной капитал на душу населения, тыс. руб.	7,6	11,4	34,2	50,3	77,3	157,0
Иностранные инвестиции на душу населения, всего, долл. США	246,0	181,9	309,4	213,6	1078,9	371,8
В том числе: Прямые, долл. США	31,1	122,3	54,5	135,2	111,0	222,4

В перспективе Ленинградской области удастся сохранить высокие показатели привлечения капиталов.

Основные проблемы взаимоотношений Санкт-Петербурга и Ленинградской области

По экспертным оценкам в Санкт-Петербург ежедневно на работу и учебу прибывают **200-250** тыс. жителей Ленинградской области.

Российские стандарты налогообложения предусматривают, что занятое в экономике население платит подоходный налог **по месту работы**, а не по месту жительства (регистрации)

В России данная проблема является очень актуальной для регионов, граничащих с **городами федерального значения** или другими территориями, испытывающими **дефицит** трудовых ресурсов.

Основные проблемы взаимоотношений Санкт-Петербурга и Ленинградской области

Санкт-Петербург существенно превосходит Ленинградскую область по социально-экономическим показателям.

Таблица 2 – **Данные об исполнении консолидированных бюджетов по Санкт-Петербургу и Ленинградской области в 2010 году**

Показатель, единица измерения	**Санкт-Петербург**	**Ленинградская область**
Расходы консолидированного бюджета, млрд. руб.	362,9	69,2
Расходы в расчете на душу населения, тыс. руб.	74,8	40,4
В том числе по направлениям: Жилищно-коммунальное хозяйство, тыс. руб.	13,2	5,5
Образование, тыс. руб.	13,5	9,7
Здравоохранение, физическая культура и спорт, тыс. руб.	13,0	3,3
Социальная политика, тыс. руб.	9,1	6,2

Основные проблемы взаимоотношений Санкт-Петербурга и Ленинградской области

- Отсутсвие единой политики на региональном уровне ведет к **нерациональному размещению** объектов терминально-складской инфраструктуры.

-Отсутствие практики систематического сотрудничества препятствует наращиванию объемов строительства **жилья, развитию агропромышленного комплекса**, строительству объектов **инженерно-энергетической инфраструктуры**, поддержанию в надлежащем состоянии **дорожной сети и созданию современных автомагистралей**.

Основные проблемы взаимоотношений Санкт-Петербурга и Ленинградской области

Государственный экологический контроль и государственная экологическая экспертиза осуществляются независимо органами исполнительной власти Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

1. **Промышленность** Санкт-Петербурга загрязняет атмосферу Ленинградской области.

2. **Гладышевский государственный заказник** расположен территориально в двух регионах, что создает дополнительные проблемы в процессе принятия управленческих решений и в контроле состояния парка.

3. **Загрязнение реки Нева** в Ленинградской области больше при приближении к Санкт-Петербургу

Основные проблемы взаимоотношений Санкт-Петербурга и Ленинградской области

Ленинградская область выполняет **рекреационные функции** для Санкт-Петербурга;

Санкт-Петербург выполняет **образовательные, культурные, транспортные, финансовые, банковские** и другие функции для Ленинградской области.

В летний сезон (Май-сентябрь) около **700 тысяч** населения Санкт-Петербурга проживает в Ленинградской области, в летние каникулы это количество достигает **1,5 – 2** миллиона человек.

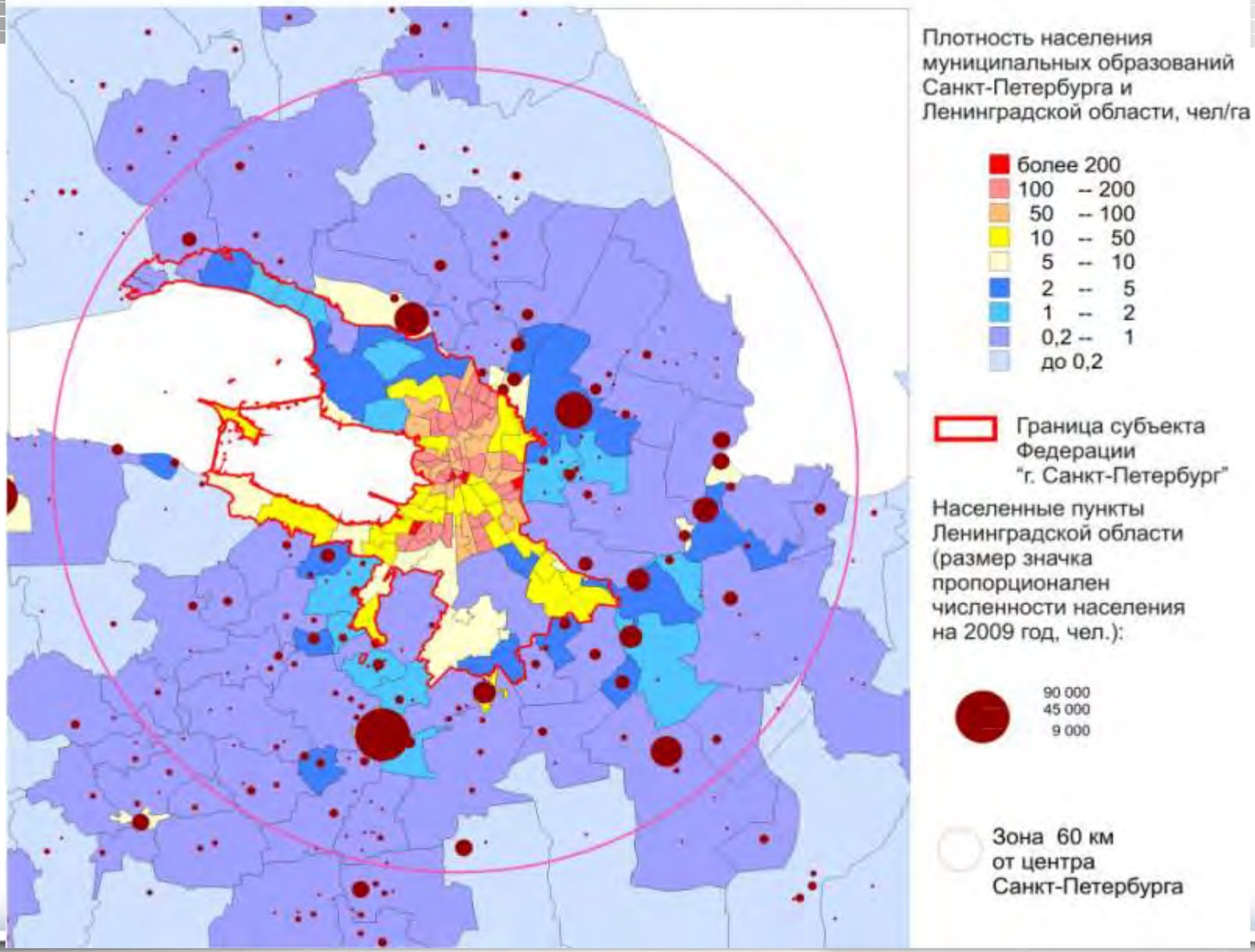
Общие интересы, предпосылки усиления сотрудничества и интеграции Санкт-Петербурга и Ленинградской области

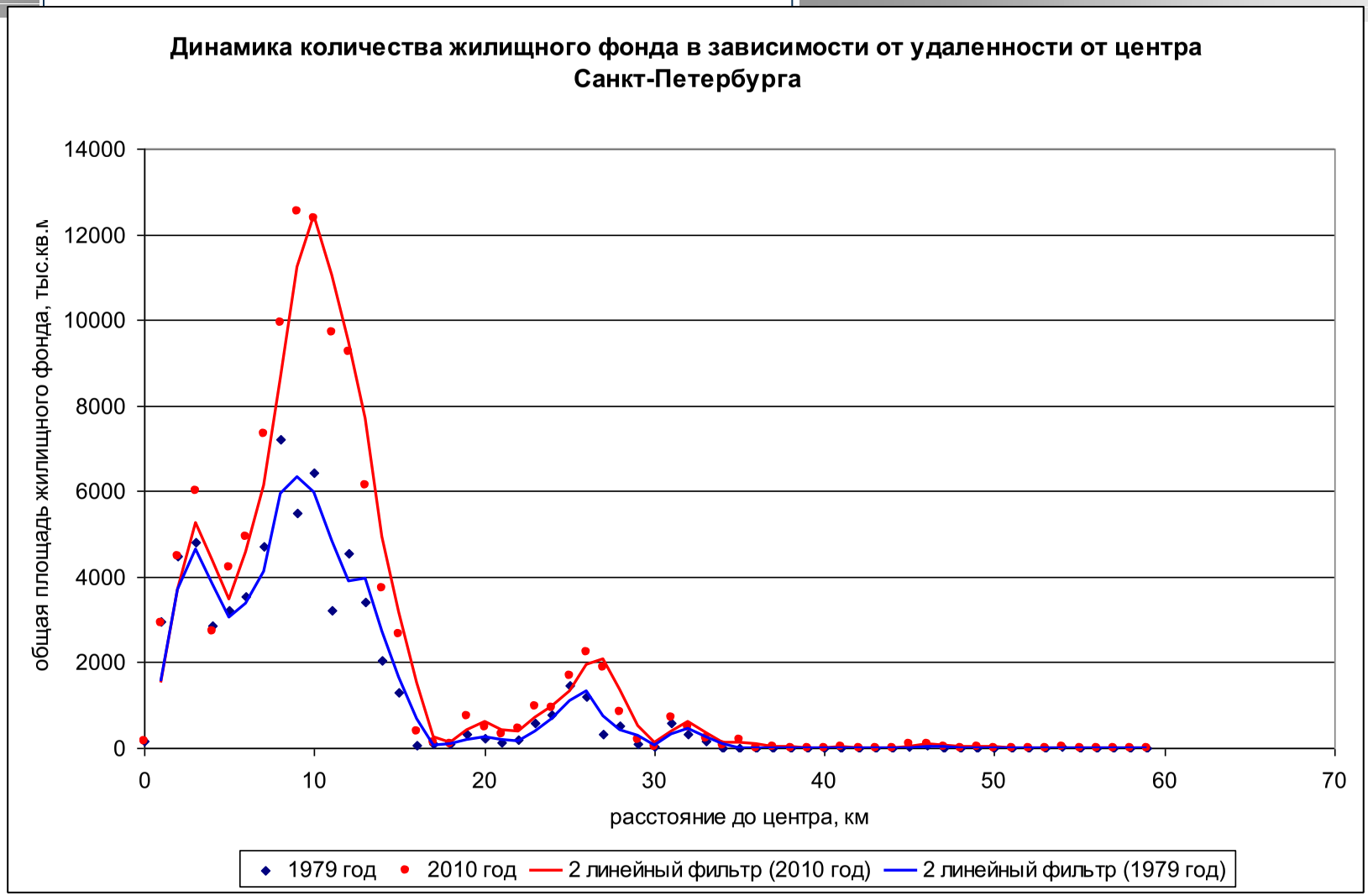
Функционирование петербургской моноцентрической агломерации .

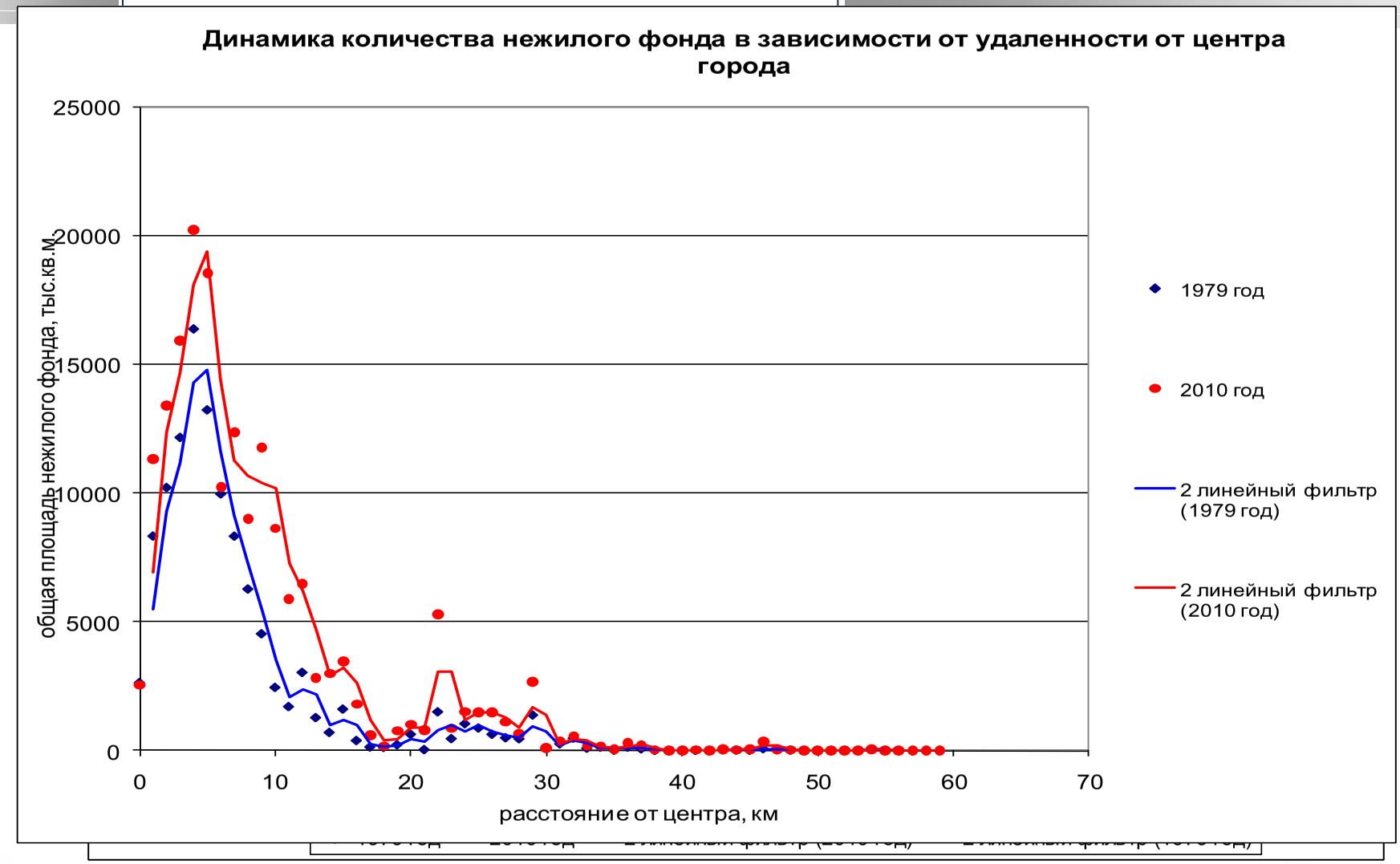
- Помимо Санкт-Петербурга, как субъекта Российской Федерации, она включает отдельные территории Ленинградской области: прилегающие к городу части Всеволожского, Выборгского, Гатчинского, Кировского, Ломоносовского и Тосненского районов.

- Согласно экспертной оценке общая площадь территории агломерации составляет около **10,8** тыс. кв. км, из которых **9,3** тыс. кв. км находится в Ленинградской области, численность постоянного населения – **5,3** млн. человек.

ПЛОТНОСТЬ НАСЕЛЕНИЯ САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКОЙ АГЛОМЕРАЦИИ (2009 год)

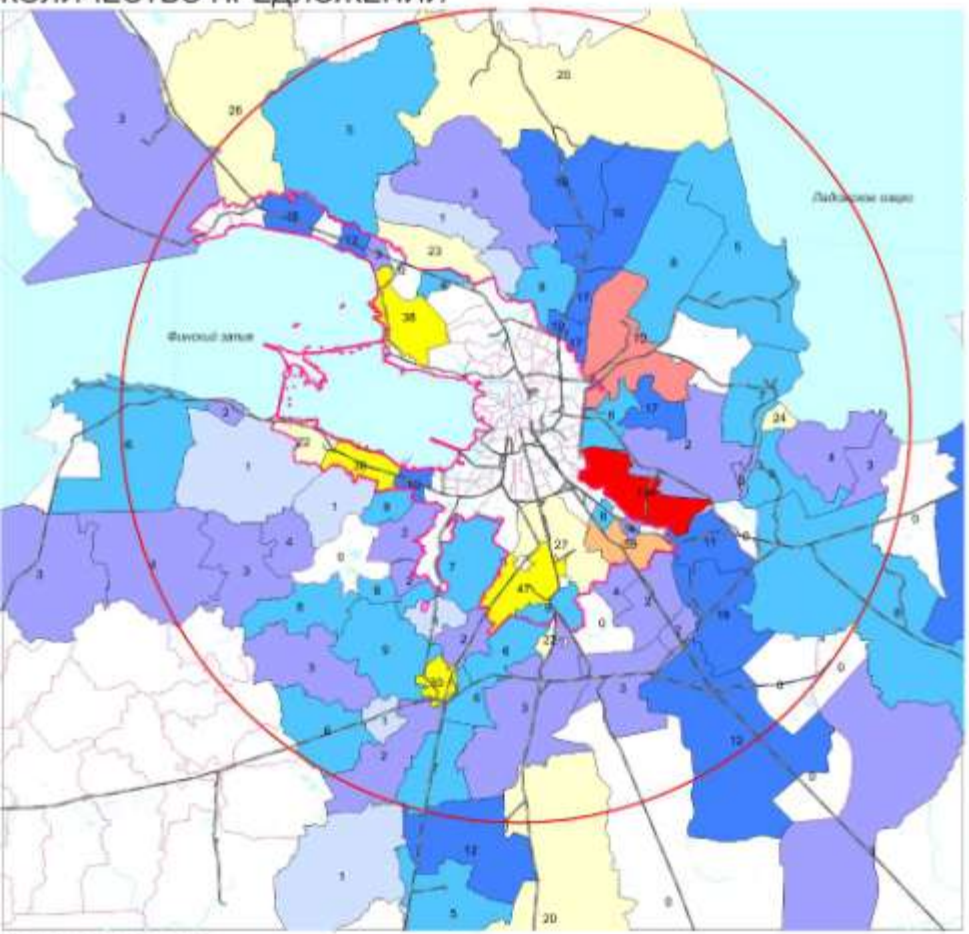



Динамика количества жилищного фонда в зависимости от удаленности от центра Санкт-Петербурга
общая площадь жилищного фонда, тыс.кв.м
14000
12000
10000
8000
6000
4000
2000
0
0
10
20
30
40
50
60
70
расстояние до центра, км
1979 год
2010 год
2 линейный фильтр (2010 год)
2 линейный фильтр (1979 год)

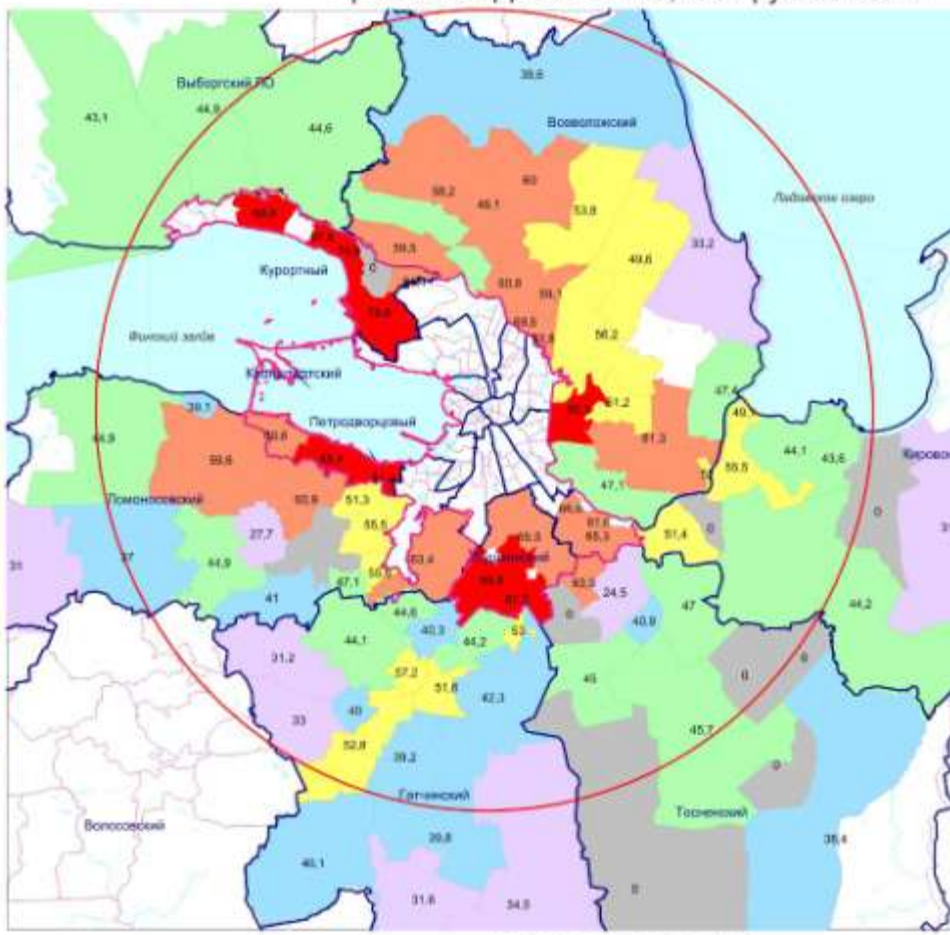

Динамика количества нежилого фонда в зависимости от удаленности от центра города
общая площадь нежилого фонда, тыс.кв.м.
25000
20000
15000
10000
5000
0
0
10
20
30
40
50
60
70
расстояние от центра, км
1979 год
2010 год
2 линейный фильтр (1979 год)
2 линейный фильтр (2010 год)

РЫНОК КВАРТИР

КОЛИЧЕСТВО ПРЕДЛОЖЕНИЙ



ЦЕНЫ ПРЕДЛОЖЕНИЯ, тыс. руб. за кв. м



Количество предложений:

100 -- 134	(1)	10 -- 20	(15)		
70 -- 100	(1)	5 -- 10	(22)		
50 -- 70	(1)	2 -- 5	(24)		
30 -- 50	(4)	1 -- 2	(6)		
20 -- 30	(8)				

Акватории, болота

Железные дороги

Зона 60 км от центра Санкт-Петербурга

Граница субъекта Федерации "г. Санкт-Петербург"

Границы районов

Границы муниципальных образований

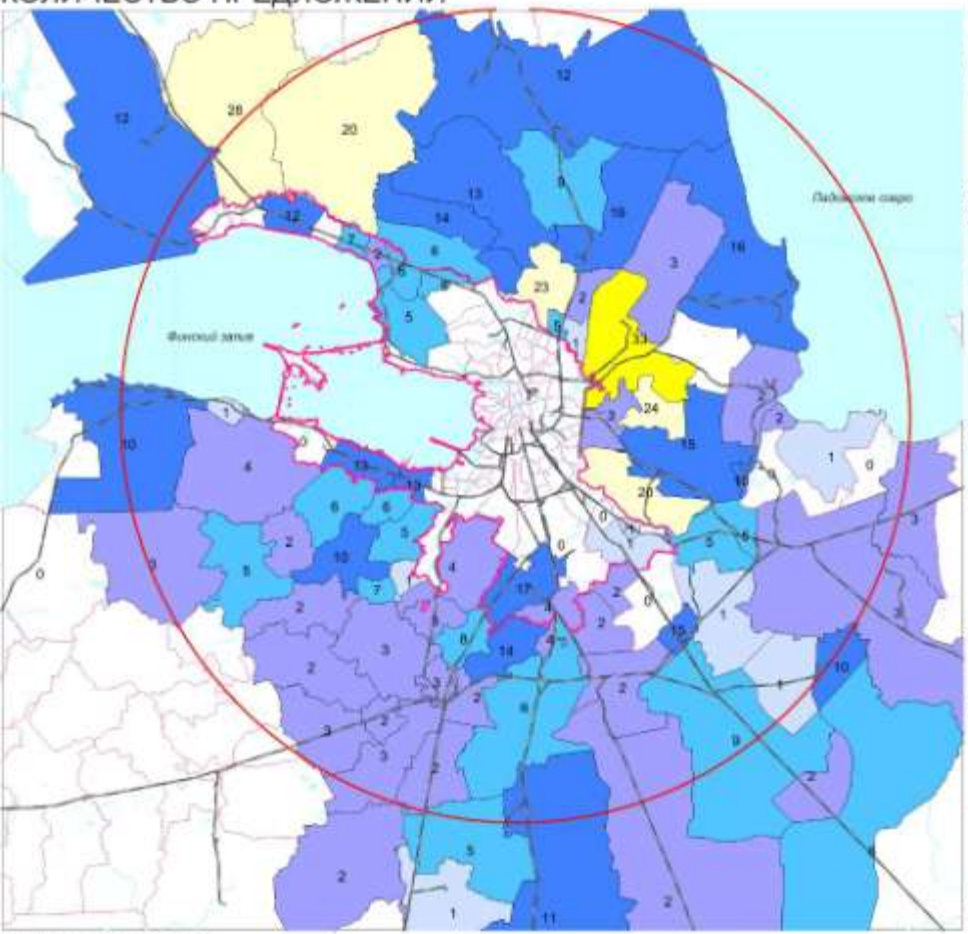
Цена предложения, тыс. руб/кв.м

74,9 -- 97,7	(9)	36,4 -- 43,1	(12)
58,2 -- 74,9	(18)	24,5 -- 36,4	(9)
49,1 -- 58,2	(15)	0 -- 24,5	(9)
43,1 -- 49,1	(19)		

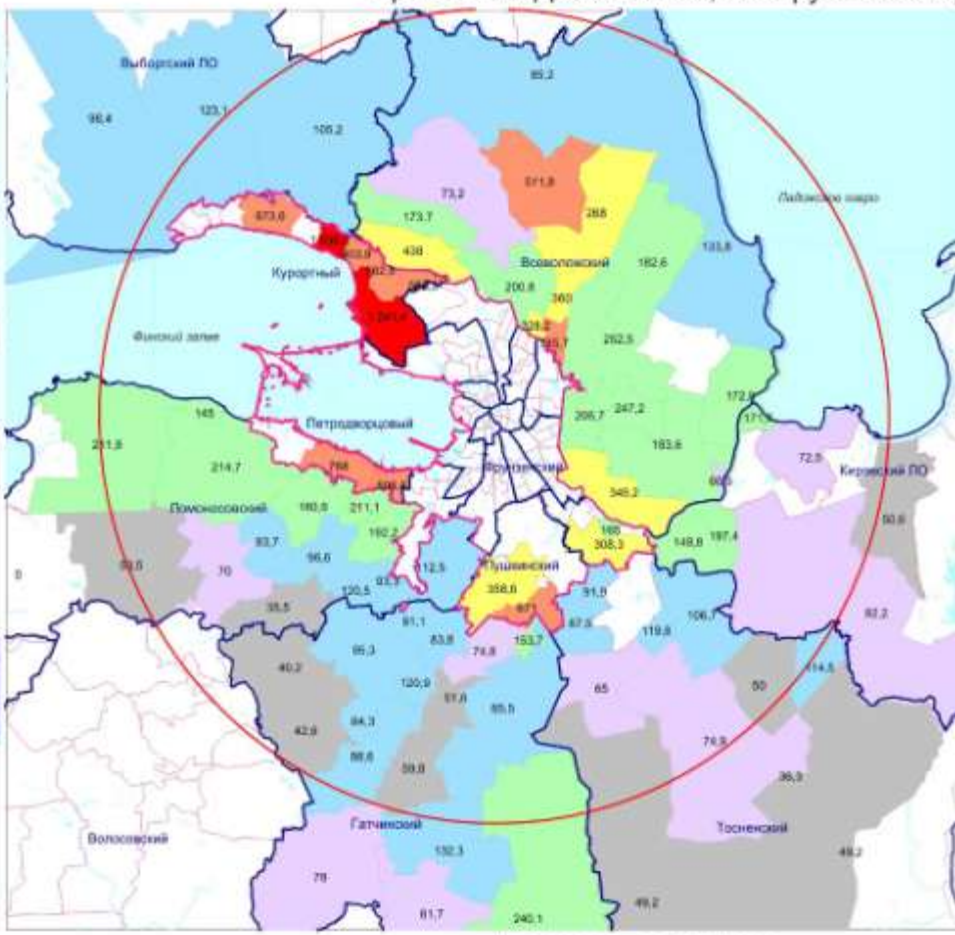
В скобках указано количество территориальных единиц, имеющих значение показателя в указанном диапазоне. Число на карте - значение показателя для территориальной единицы

РЫНОК ИЖС

КОЛИЧЕСТВО ПРЕДЛОЖЕНИЙ



ЦЕНЫ ПРЕДЛОЖЕНИЯ, тыс. руб. за сотк



Количество предложений:

- 30 -- 50 (1)
- 20 -- 30 (5)
- 10 -- 20 (18)
- 5 -- 10 (19)
- 2 -- 5 (30)
- 1 -- 2 (10)

Акватории, болота

Железные дороги

Зона 60 км от центра Санкт-Петербурга

Граница субъекта Федерации "г. Санкт-Петербург"

Границы районов

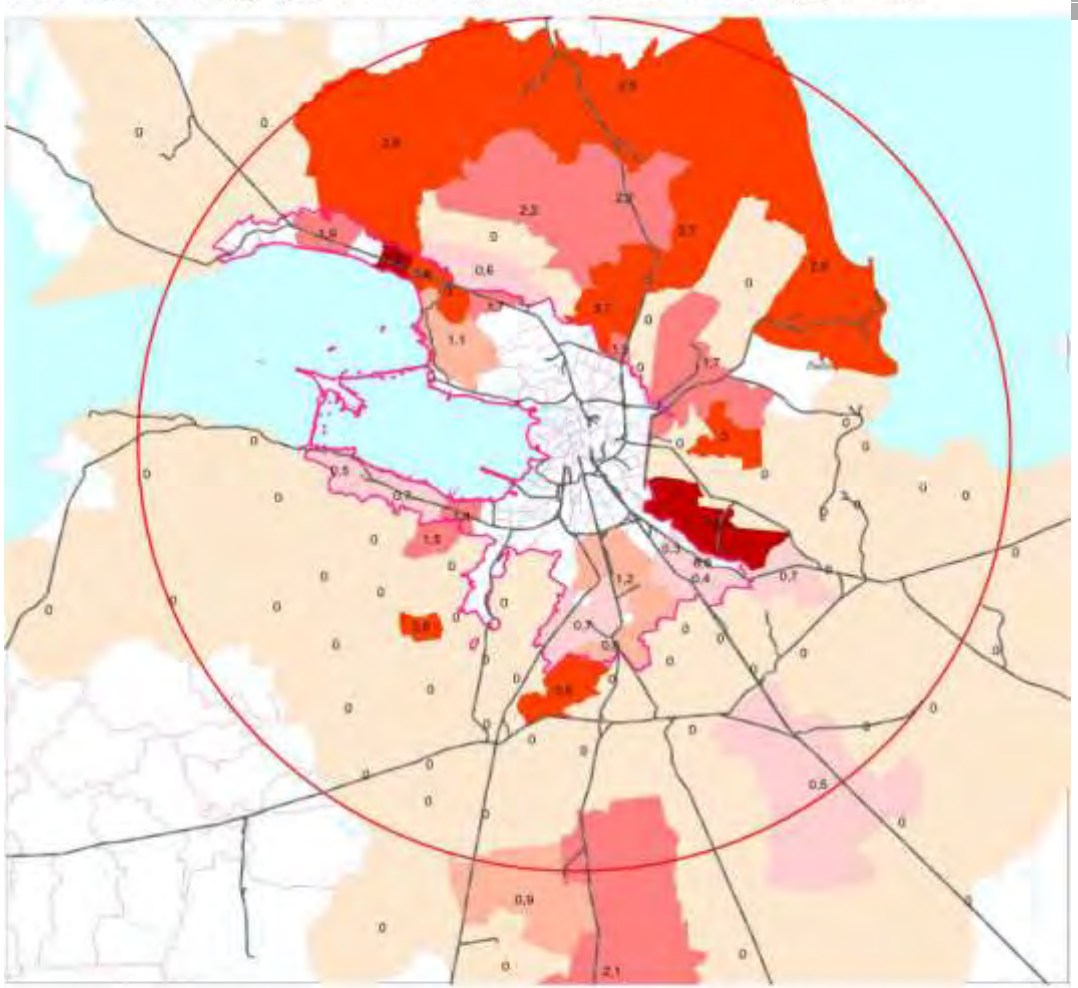
Границы муниципальных образований

Цена предложения, тыс. руб/сотка

- 1 030 -- 1 250 (2)
- 500 -- 1 030 (9)
- 260 -- 500 (7)
- 140 -- 260 (20)
- 80 -- 140 (2
- 60 -- 80 (1
- 30 -- 60 (1

В скобках указано количество территориальных единиц, имеющих значение показателя в указанном диапазоне. Число на карте - значение показателя для территориальной единицы

КОЛИЧЕСТВО ПРЕДЛОЖЕНИЙ НА 1000 ЧЕЛ. ПОСТОЯННОГО НАСЕЛЕНИЯ



Количество предложений на 1000 чел. постоянного населения:

- 7,9 – 14,5 (2)
- 2,5 – 7,9 (10)
- 1,5 – 2,5 (9)
- 0,8 – 1,5 (4)
- 0,3 – 0,8 (9)
- 0 – 0,3 (57)

В скобках указано количество территориальных единиц, имеющих значение показателя в указанном диапазоне.
Число на карте - значение показателя для территориальной единицы

- Зона 60 км от центра Санкт-Петербурга
- Граница субъекта Федерации "г. Санкт-Петербург"
- Границы районов
- Акватории, болота
- Железные дороги
- Границы муниципальных образований

Влияние транспортной доступности центра города на предложение участков под индивидуальное жилищное строительство и их цену – результаты корреляционного анализа

	RASSTOYANIE	AVTO	PUBLIC_TRANSP	KOLICHESTVO	PRICE
RASSTOYANIE	1	0.9272307223452094	0.7395533048151985	-0.1243724688273405	-0.3527523967902423
AVTO	0.9272307223452094	1	0.7323512974769497	-0.2227325466887271	-0.3817402659459759
PUBLIC_TRANSP	0.7395533048151985	0.7323512974769497	1	-0.1073238590301913	-0.3072472814413731
KOLICHESTVO	-0.1243724688273405	-0.2227325466887271	-0.1073238590301913	1	0.4155396648249489
PRICE	-0.35275239679024	-0.38174026594597	-0.30724728144137	0.41553966482494	1

Leontief Centre

Результаты регрессионного анализа зависимости цены участка под индивидуальную застройку от транспортной доступности на личном автомобиле

PRICE=305,1721-2,219*AVTO

Dependent Variable: PRICE

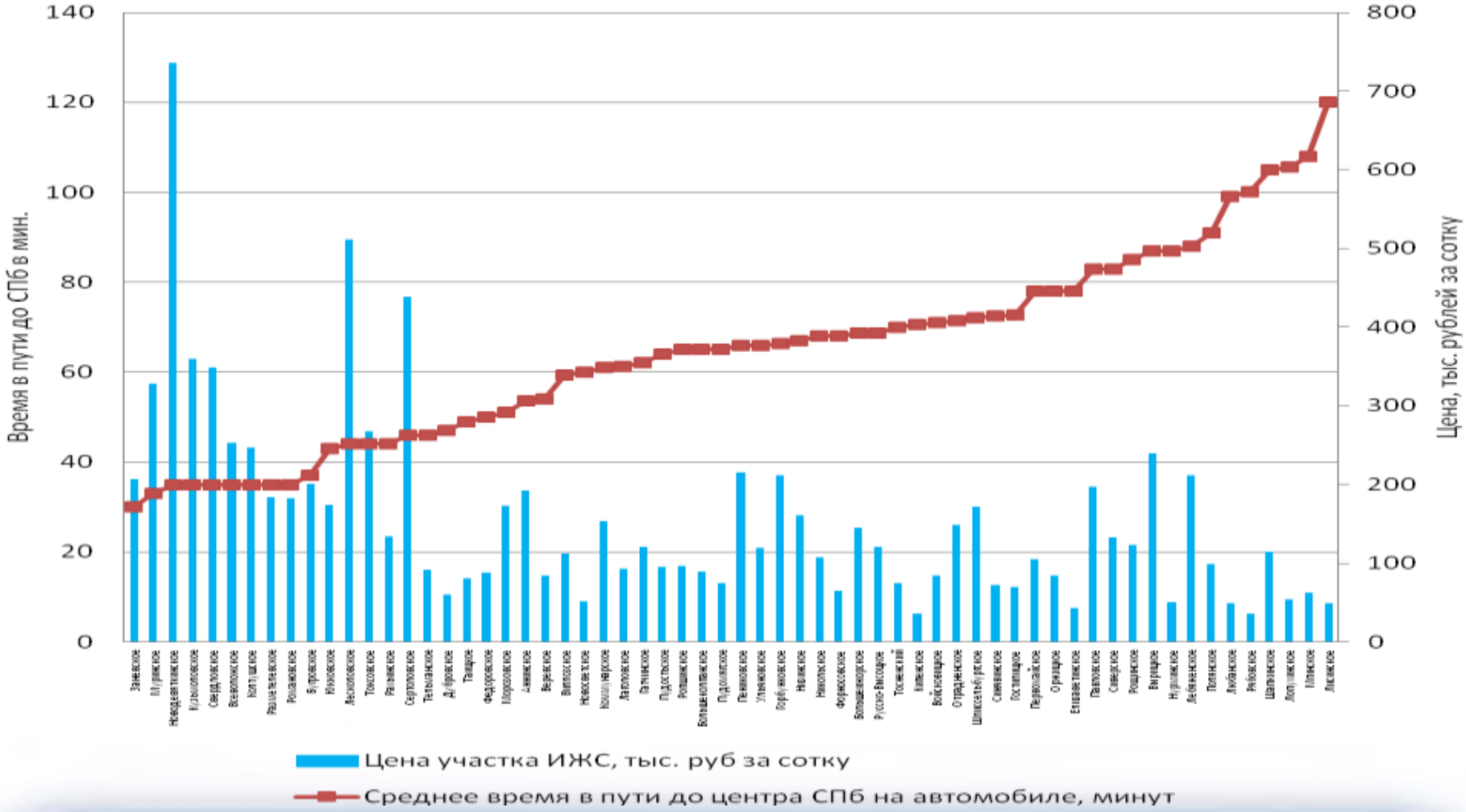
Method: Least Squares

Included observations: 60

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
AVTO	-2.219062	0.570509	-3.889616	0.0003
C	305.1721	41.01109	7.441209	0.0000

R-squared	0.206882	Mean dependent var	155.9833
Adjusted R-squared	0.193208	S.D. dependent var	125.1935
S.E. of regression	112.4508	Akaike info criterion	12.31567
Sum squared resid	733420.9	Schwarz criterion	12.38549
Log likelihood	-367.4702	Hannan-Quinn criter.	12.34298
F-statistic	15.12911	Durbin-Watson stat	2.088236

Связь цены сотки на участках ИЖС и времени в пути от МО до Санкт-Петербурга на автомобиле



Результат регрессионного анализа показал наличие зависимости цены участка под индивидуальное жилищное строительство от его транспортной доступности (на личном автомобиле). Увеличение длительности поездки на автомобиле от центра агломерации до муниципального образования на 1 минуту снижает цену за сотку участка под индивидуальное жилищное строительство на 2,219 тыс. руб.

Коэффициент детерминации R^2 получил значение, что говорит о том, что только 20,69% вариации объясняется регрессией

Результаты регрессионного анализа зависимости цены участка под индивидуальную застройку от транспортной доступности на общественном транспорте

PRICE=262,2605-0,87*PUBLIC_TRANSP

Dependent Variable: PRICE

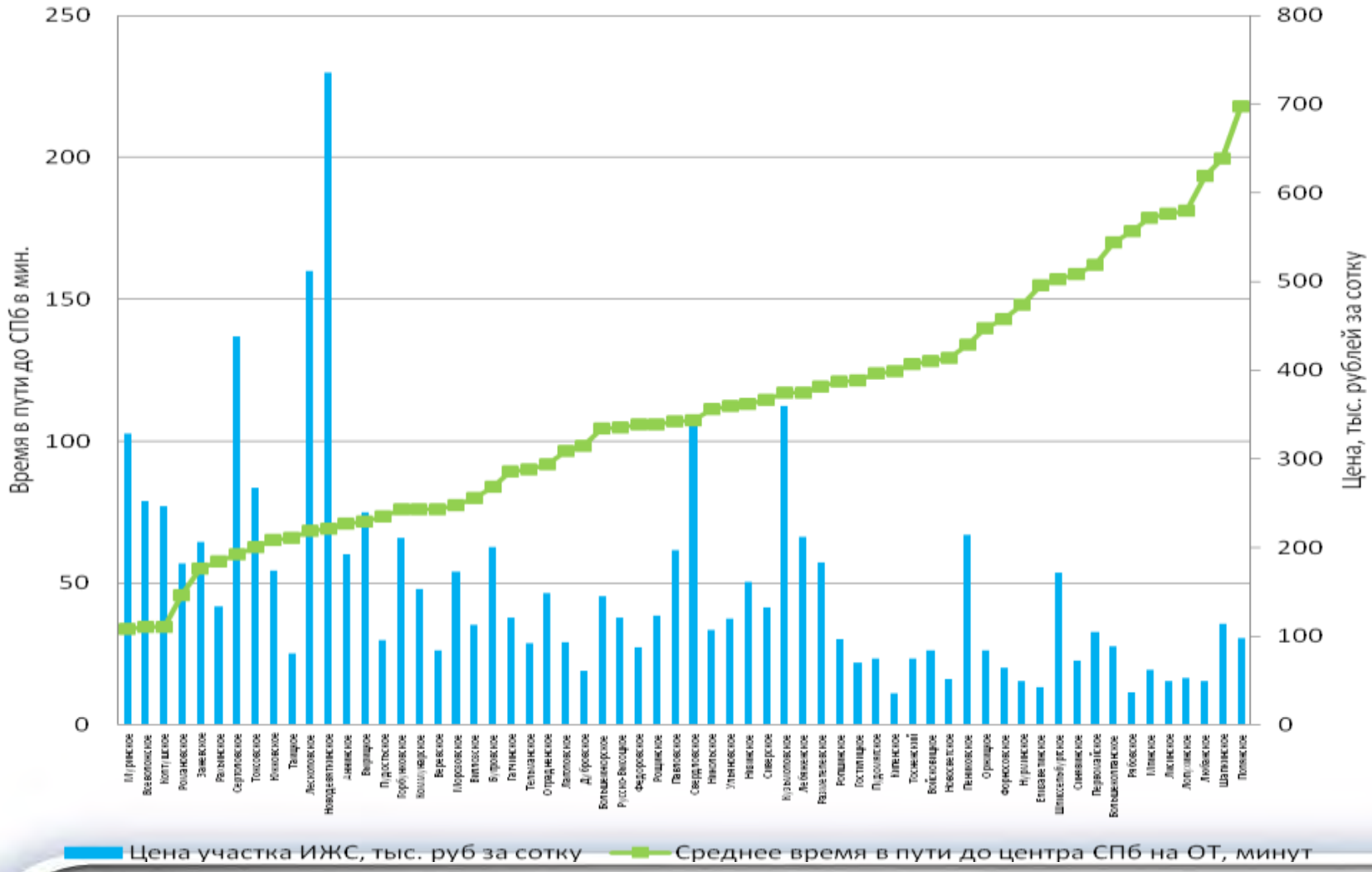
Method: Least Squares

Included observations: 60

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
PUBLIC_TRANSP	-0.870752	0.253231	-3.438572	0.0011
C	262.2605	34.29277	7.647690	0.0000

R-squared	0.169337	Mean dependent var	155.9833
Adjusted R-squared	0.155016	S.D. dependent var	125.1935
S.E. of regression	115.0817	Akaike info criterion	12.36193
Sum squared resid	768139.8	Schwarz criterion	12.43174
Log likelihood	-368.8578	Hannan-Quinn criter.	12.38923
F-statistic	11.82378		
Prob(F-statistic)	0.001089	Durbin-Watson stat	2.099336

Связь цены сотки на участках ИЖС и времени в пути от МО до Санкт-Петербурга на общественном транспорте



- Регрессионный анализ зависимости между доступностью на общественном транспорте и ценой участка под индивидуальное жилищное строительство показал существенно меньшее влияние по сравнению с доступностью на личном автомобиле. Увеличение длительности поездки на общественном транспорте от центра агломерации до муниципального образования на 1 минуту снижает цену за сотку участка под индивидуальное жилищное строительство на 0,871 тыс. руб.
- Коэффициент детерминации R^2 получил значение, что говорит о том, что только 16,93% вариации объясняется регрессией

Результаты регрессионного анализа зависимости количества предлагаемых участков под индивидуальную застройку от транспортной доступности на автомобиле

KOLICHESTVO=10,48-0,045*AVTO				
Dependent Variable: KOLICHESTVO				
Method: Least Squares				
Included observations: 60				
Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
AVTO	-0.045357	0.037358	-1.214123	0.2296
C	10.48272	2.685479	3.903483	0.0002
R-squared	0.024785	Mean dependent var		7.433333
Adjusted R-squared	0.007971	S.D. dependent var		7.393003
S.E. of regression	7.363478	Akaike info criterion		6.863707
Sum squared resid	3144.807	Schwarz criterion		6.933518
Log likelihood	-203.9112	Hannan-Quinn criter.		6.891014
F-statistic	1.474095			
Prob(F-statistic)	0.229621	Durbin-Watson stat		1.813041

- Результаты регрессионного анализа зависимости транспортной доступности на общественном и личном транспорте на количество предлагаемых участков под индивидуальное жилищное строительство показали отсутствие данного влияния.
- Коэффициент детерминации R^2 получил низкое значение, что говорит о том, что только 2,48% вариации объясняется регрессией.

Влияние развития физической и социальной инфраструктуры на цену участков под индивидуальное жилищное строительство

- Для изучения влияния развития физической и социальной инфраструктуры на цену участков под индивидуальное жилищное строительство было проведено рейтингование муниципальных образований пригородного пояса Санкт-Петербургской агломерации по следующим составляющим - социальная доступность, качество социальных услуг, развитость физической инфраструктуры. Затем на основе рейтингов социальной доступности и качества социальных услуг был сформирован рейтинг развития социальной инфраструктуры.

При составлении рейтингов использовались следующие показатели:

1. Для рейтинга социальной доступности:

- Количество объектов розничной торговли и общественного питания (ед. на кв.км. застроенной территории);
- Количество торговых мест на рынке (ед. на 10 тыс. жителей);
- Плотность учреждений здравоохранения (ед. на кв.км. застроенной территории);
- Число дошкольных образовательных учреждений (ед. на кв.км. застроенной территории);
- Число дневных общеобразовательных учреждений (ед. на кв.км. застроенной территории) ;
- Организации отдыха и культуры (ед. на кв.км. застроенной территории);
- Число спортивных сооружений – всего (ед. на кв.км. застроенной территории).

2. Для рейтинга качества социальных услуг:

- Число коек в учреждениях здравоохранения (на 1 тыс. жителей);
- Число мест в дошкольных образовательных учреждениях (на тыс. жителей);
- Численность учащихся дневных общеобразовательных учреждений на начало учебного года;
- Количество мест в объектах общественного питания (ед. на тыс. жителей).

3. Для рейтинга развития физической инфраструктуры:

- Общая протяженность улиц, проездов, набережных, (км. на кв.км. застроенной территории);
- Протяженность освещенных частей улиц, проездов, набережных и т.п. (в % от общей протяженности);
- Число источников теплоснабжения (на кв.км. застроенной территории);
- Одиночное протяжение уличной водопроводной сети (на кв.км. застроенной территории).

Данные по этим показателям были получены из базы данных муниципальных образований Росстата. URL: http://www.gks.ru/dbscripts/munst/munst.htm.

Опрос жителей поселений пригородной зоны Санкт-Петербурга (2012 г.)

- Выявленная опросом закономерность состоит в том, что чем крупнее населенный пункт, чем ближе к ядру агломерации, тем лучше он обеспечен основными социальными услугами.
- Основным альтернативным местом получения услуг для жителей пригородного пояса, остается город-центр.
- Центры муниципальных районов являются лидерами по развитию и физической, и социальной инфраструктуры (за исключением г. Кировск). Кроме того, высокое развитие социальной и физической инфраструктуры характерно для экономически развитых муниципальных образований, таких как Большие Ижоры, Коммунар
- Уровень развития социальной инфраструктуры и условий жизни в населенных пунктах пригородной зоны не оказывают существенного влияния на выбор места жительства.
- В целом условия жизни в пригородном поясе, по оценкам населения, находятся между «удовлетворительно» и «хорошо»:

Основные изменения в транспортной ситуации в Санкт-Петербурге

Показатели	1975	1980	1985	1990	1995	2000	2005	2010
Общее количество поездок (в год на человека)	650	675	705	735	695	695	710	750
Доля поездок на обществен-ном транспорте (%)	97,0	96,0	94,0	92,0	88,0	83,0	77,0	69,0
Доля поездок на частном транспорте (%)	3,0	4,0	6,0	8,0	12,0	17,0	23,0	31,0
Среднее время трудовой поездки в одну сторону(мин.)	43,0	44,0	48,0	48,0	48,0	49,0	52,0	56,0

Динамика уровня автомобилизации населения Санкт-Петербурга
(1985-2008 гг.)
автомобилей на 1000 жителей
300
250
200
150
100
50
0
1985 г.
1990 г.
1995 г.
2000 г.
2004 г.
2005 г.
2006 г.
2007 г.
2008 г.

Факторы пространственного развития: экспертный опрос

- Опрос экспертов методом структурированного интервью.
- Основная цель опроса - определение факторов пространственного развития Санкт-Петербургской агломерации.
- Участники опроса: специалисты в области территориального развития, представляющие различные сферы деятельности (региональное управление, развитие инженерно-технической и транспортной инфраструктуры, территориальное планирование и проектирование, исследования в области региональной и пространственной экономики (16 экспертов).
- Опрос проведен в ноябре 2011 г.

Основные проблемы пространственного развития Санкт-Петербургской агломерации (экспертная оценка по 5-балльной шкале)

№	Проблема	Средняя оценка
1	Транспортные корреспонденции	4,8
2	Старые промышленные территории в центральных районах СПб	3,9
3	Сокращение площадей зеленых зон и общественных пространств	3,8
4	Экологическая ситуация	3,8
5	Развитие периферийного пояса агломерации	3,7
6	Архитектурные и проектировочные решения для центра и периферии	3,4

Основные институциональные факторы пространственного развития СПБ агломерации

ПРОБЛЕМЫ	ОСНОВНЫЕ ФАКТОРЫ, определяющие проблему
Транспортные корреспонденции	Отсутствие координации в транспортной политике Санкт-Петербурга и Ленинградской области
Старые промышленные территории в центральных районах СПб	Слабое участие города в подготовке территорий/ Отсутствие новых земельных участков для промышленного использования
Сокращение площадей общественных пространств и зеленых зон	Система территориального планирования и градостроительного регулирования землепользования и застройки
Экологическая ситуация	Слабый экологический контроль
Развитие периферийного пояса агломерации	Отсутствие согласованных подходов к управлению развитием СПб агломерации со стороны городской и областной администраций

Значение институциональных факторов: выводы

- Основные проблемы пространственного развития Санкт-Петербургской агломерации обусловлены, в значительной мере, воздействием институциональных факторов.
- Институциональными факторами, оказывающими существенное влияние на несколько проблемных областей, являются:
  - механизмы сотрудничества соседних субъектов, территория которых входит в состав агломерации;
  - система территориального планирования и градостроительного регулирования, управление в сфере землепользования и застройки.

Основные направления повышения эффективности взаимодействия Санкт-Петербурга и Ленинградской области на современном этапе

- Вопросы активизации взаимодействия и усиления интеграционных процессов между Санкт-Петербургом и Ленинградской областью могут решаться в **поступательном** порядке.

- Санкт-Петербург и Ленинградская область **не готовы пока** к объединению в единый субъект Российской Федерации.

- Целый ряд вопросов взаимодействия Санкт-Петербурга и Ленинградской области может быть решен путем внесения изменений и дополнений в **законодательство.**