

ГРАДОСТРОИТЕЛЬНАЯ СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ И УСЛОВИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИГРАНИЧНЫХ ТЕРРИТОРИЙ

В.Д. Оленьков

В работе анализируются возможности градостроительных программ развития приграничных территорий. В качестве основы таких программ предложена градостроительная стратегия планировочной организации трансграничных территорий.

Проблема обеспечения безопасности связана не только с деятельностью государства по защите его интересов и охране границ, но и с изменением отношения к человеку. Новое понимание национальной безопасности проистекает из положения Конституции РФ о защите прав и свобод личности, о защите ее интересов. Фактором безопасности является обеспечение материального положения гражданина, улучшение качества окружающей среды, создание условий для развития личности. Конституция обязывает государство исходить из того, что личность есть главная ценность государства и общества [1].

Проблемы безопасности и условия их разрешения имеют не только общефедеральный характер, но и обусловлены условиями отдельных регионов. Одним из факторов, актуализировавших проблему безопасности, стало появление у России границ, которых прежде не было.

Например, только по территории Челябинской области государственная граница протянулась на 900 км. Это обстоятельство сразу поставило такие проблемы как организация государственной границы, а также решение проблем безопасности, связанные с состоянием жизнедеятельности населения в приграничных территориях. Очевидно, что приграничные территории по обеим сторонам границы обречены взаимодействовать друг с другом. Но для эффективного взаимодействия необходимо достаточное развитие этих территорий, повышение уровня благоустройства приграничных территорий, социальной защищенности населения, проживающего в приграничном пространстве.

Чтобы граница с Казахстаном стала действительно границей добрососедства и всестороннего взаимовыгодного сотрудничества, обеспечивала благорасположение и общение граждан России и Казахстана, необходимо наличие такой программы развития приграничных территорий, в которой нашли бы отражения действия и мероприятия, снижающие чувство тревоги и неуверенности проживающего на приграничных территориях на-

селения, вовлекающие его в создание комфортной среды проживания. Нам представляется, что важным подспорьем в организации этой работы может быть разработка таких программ, которые включают самые разные мероприятия по сохранению и закреплению населения в приграничных территориях. В качестве основы таких программ может выступить градостроительная стратегия развития приграничных территорий. Эта стратегия основывается на планировочной организации трансграничных территорий и их структурных элементах. Поскольку Российско-Казахстанская государственная граница имеет наибольшую протяженность и наибольшее количество приграничных областей со стороны России (11 областей), то эту трансграничную зону для удобства планирования и управления целесообразно разделить на три трансграничных региона: Приволжско-Казахстанский, Урало-Казахстанский и Сибирско-Казахстанский (рис. 1).

В свою очередь каждый из этих трансграничных регионов предлагается разделить на трансграничные субрегионы в зависимости от территориальной близости пограничных областей. Урало-Казахстанский трансграничный регион предлагается разделить на Челябинск-Костанайский, Оренбург-Актюбинский и Курган-Петропавловский субрегионы.

В Челябинск-Костанайский трансграничный субрегион входят со стороны Российской Федерации 6 приграничных административных районов Челябинской области (рис. 2). Эти административные регионы объединяются в два трансграничных района - Троицкий и Карталинский. В Троицкий трансграничный район входят три административных района - Троицкий, Октябрьский и Чесменский. В Карталинский трансграничный район входят также три административных района: Карталинский, Брединский, Варненский.

Основные транзитные транспортные связи из Казахстана ориентированы по линии Костанай - Челябинск через Троицк. Они осуществляются по

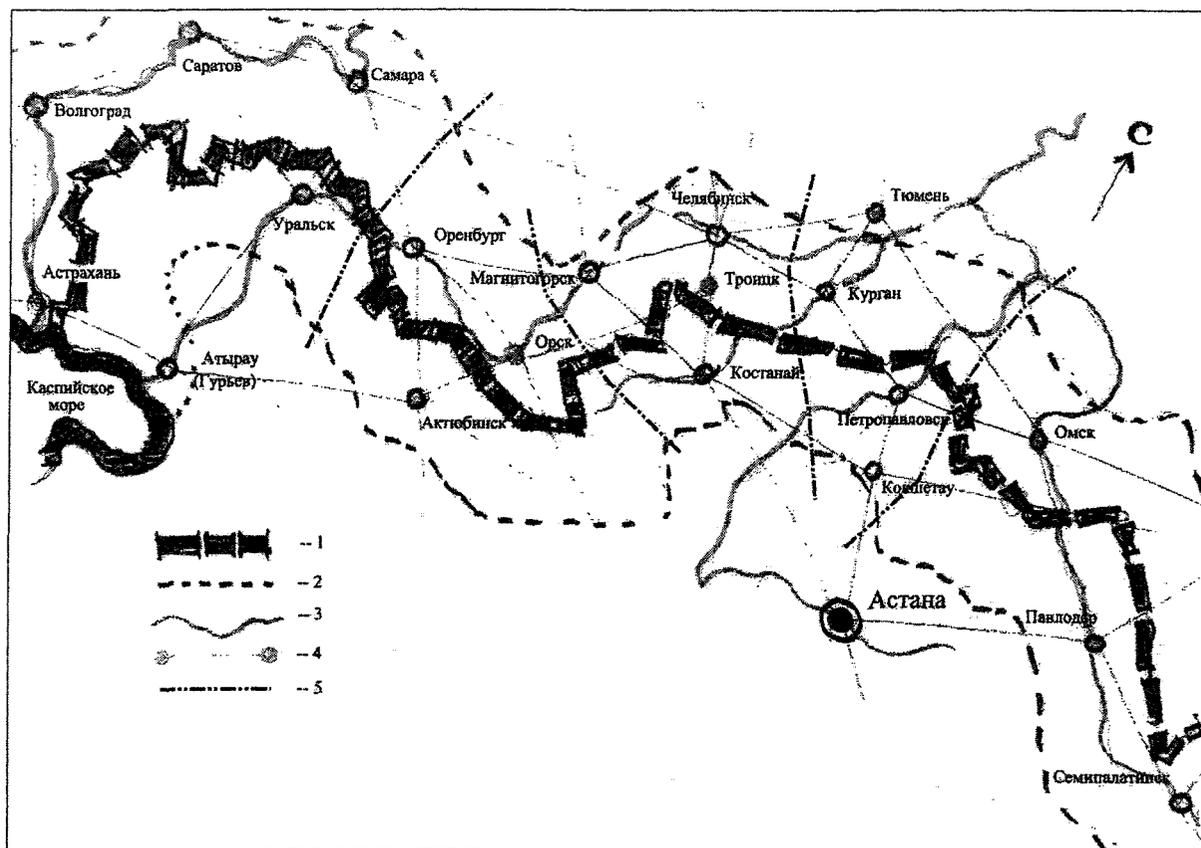


Рис. 1. Схема трансграничной зоны «Россия - Казахстан»: 1 - государственная граница; 2 - граница трансграничной зоны; 3 - реки; 4 - города-региональные центры и их трансграничные связи; 5 - граница трансграничных субрегионов

главной автомобильной магистрали международного класса и по участку железной дороги Москва - Астана. Основную специализацию этой транспортной связи выделить сложно, так как она выполняет комплекс функций: административные, торговые, производственные, культурные и т.д. Транспортный коридор, по которому осуществляются эти связи, назовем Челябинск-Костанайским.

Другая важнейшая транспортная связь из Казахстана Рудный - Магнитогорск проходит через Каргалинский транспортный узел. Специализация этой железнодорожной транспортной связи, в основном, производственная - транспортировка железной руды Соколовско-Сарбайского месторождения Казахстана на Магнитогорский металлургический комбинат. Этот транспортный коридор назовем Магнитогорск-Рудненский. Эти два основных транспортных коридора трансграничного субрегиона пересекаются двумя транспортными связями меридиального направления: Челябинск-Оренбург (на территории России) и Костанай - Жетикора (на территории Казахстана). Транспортная связь Челябинск - Оренбург является частью более крупной меридиональной связи Урал - Юг и проходит через наиболее урбанизированные районы Урала.

Связь Костанай - Жетикора является местной и в настоящее время недостаточно развитой. При

замыкании ее на меридиональную связь Урал - Юг через станцию Бреды она могла бы связать Костанай и всю северо-западную часть Казахстана с Поволжьем и югом России.

Кроме транспортных связей объединяющим фактором Российско-Казахстанской трансграничной зоны является единый природный ландшафт почти на всем ее пространстве - степь, переходящая в крайней восточной части в горный ландшафт Алтая.

Пространственная структура Российско-Казахстанской зоны имеет каркасную структуру, что особенно ярко проявляется на примере Челябинско-Костанайского трансграничного субрегиона. Этот планировочный каркас состоит из коммуникационных осей, урбанизированных полос и узловых центров (рис. 3).

Итак, мы имеем следующую систему уровней градостроительного планирования развития трансграничных территорий. Первый уровень - это трансграничная зона: Россия - Казахстан. Второй уровень - трансграничный регион: Урал и прилегающие области Казахстана. Третий уровень - трансграничный субрегион: Челябинская область Российской Федерации и Костанайская область Республики Казахстан. Четвертый уровень - биполярные транспортные коридоры на территории Челябинской области и Костанайской области



Рис. 2. Планировочный каркас трансграничного Челябинск-Костанайского субрегиона

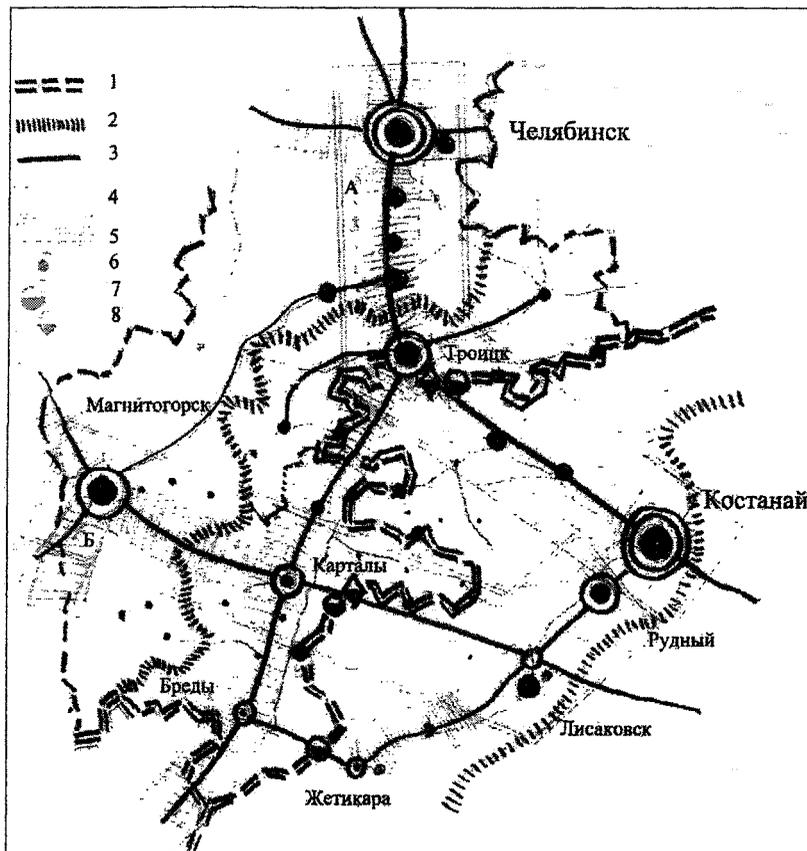


Рис. 3. Планировочная организация Челябинск-Костанайского трансграничного субрегиона и транспортных коридоров: 1 - государственная граница; 2 - граница трансграничного субрегиона; 3 - главные транспортные оси; 4 - транспортные регионы: А - Челябинск-Костанайский, Б - Магнитогорск-Рудненский; 5 - урбанизированные полосы; 6 - узловые центры; 7 - транспортный переход автомобильный; 8 - то же железнодорожный

Казахстана. Ими являются трансграничные коридоры: Челябинск - Троицк - Костанай; Магнитогорск - Каргалы - Рудный; а в перспективном плане может быть разработан транспортный коридор Бреды - Жетикора.

Для первого и второго уровня необходима разработка документов градостроительного планировочного развития трансграничных территорий в основном концептуального, программного и прогнозного характера.

Для третьего и четвертого уровня должны выполняться Генеральные планы районов и пригородных зон, а также проекты планировки, например, для комплексного обслуживания пограничных пунктов пропусков - железнодорожных и автомобильных переходов.

Города и населенные пункты, являющиеся центрами прилегающих территорий и расположенные на транспортных коридорах по обе стороны государственной границы необходимо рас-

сматривать как узлы планировочного каркаса трансграничной территории. Биполярные транспортные коридоры должны иметь развитую систему объектов сервиса, грузовых терминалов и транспортно - складских комплексов.

Литература

1. Конституция Российской Федерации. - М.: Юрайт - М., 2002. - 48с.
2. Безопасность и граница. Российско-Казахстанское приграничье. Одномерные статистические распределения. — Челябинск: Изд-во ЮУрГУ, 2002. - 30 с.
3. Градостроительный кодекс Российской Федерации. - М.: Изд. группа Норма-Информ. М, 1999.-95с.
4. Оленьков В.Д. Экологическая безопасность поселений // Мир без границ — война без фронтов?: кол. моногр. - Челябинск: Изд-во ЮУрГУ, 2002. - С. 143-161.