Санкт-Петербургский государственный университет

**СИЛУАНОВ Илья Дмитриевич**

**Выпускная квалификационная работа**

**ФАКТОР СОЦИАЛЬНОГО ПРОТЕСТА В РАЗВИТИИ РАЙОНОВ МАССОВОЙ ЖИЛОЙ ЗАСТРОЙКИ САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКОЙ АЛГОМЕРАЦИИ**

Основная образовательная программа бакалавриата

«География»

Профиль

«Политическая география»

Научный руководитель:

старший преподаватель ЗИНОВЬЕВ Андрей Станиславович

Рецензент:

кандидат политических наук

доцент НИКИФОРОВ Александр Андреевич

Санкт-Петербург

2018

**Содержание**

Оглавление

[Глава 2. Анализ проблем развития районов массовой жилой застройки Санкт-Петербургской агломерации 9](#_Toc514794049)

[2.1 Эволюция формирования и развития районов массовой жилой застройки в СПб агломерации 9](#_Toc514794050)

[2.2 Факторы несбалансированного развития районов массовой жилой застройки СПб агломерации 15](#_Toc514794051)

[Глава 3. Социальные протесты в районах массовой жилой застройки Санкт-Петербургской агломерации 23](#_Toc514794052)

[3.1. Анализ публикаций СМИ о социальных протестах в районах массовой жилой застройки Санкт-Петербургской агломерации 23](#_Toc514794053)

**1.3. Методика исследования влияния социального протеста на развитие районов массовой жилой застройки**

Начать данную тему стоит с определения социального протеста. Под протестом обычно понимают относительно открытую реакцию на общественную ситуацию: иногда в поддержку, но обычно против неё. В зависимости от отношения к нему со стороны власти и политического режима протесты бывают санкционированные и несанкционированные.

Типы общественного протеста таковы:

1) классовый,

2) религиозно-идеологический,

3) национальный,

4) экономический,

5)дворцово-политический (ситуации, когда политические кланы в борьбе за власть провоцируют социальный раскол).

Массовый протест - это активная форма конфликтного поведения. Он может выражаться в различных формах. Организаторами массовых протестов могут быть политические организации и так называемые «группы давления», объединяющие людей по экономическим целям, профессиональным, религиозным и культурным интересам. В современной России можно выделить несколько основных направленностей социального протеста:

• Против реформы ЖКХ и монетизации льгот

• Протест против мигалок и за равенство на дорогах

• Протест против НАТО и размещения американских военных баз на постсоветском пространстве

• Протест против отмены отсрочек и против призывной системы в целом.

• Протест против незаконного строительства и уплотнения застройки

• Протест против цензуры на телевидении и за свободу СМИ

• Протест против ограничения свободы собраний и шествий

• Протест против строительства объектов атомной промышленности

• Протест против экологически вредных производств

• Протест против произвола сотрудников милиции

• Протест против вивисекции и жестокого обращения с животными

• Протест против гей-парада и пропаганды гомосексуализма

Под “общественным участием” понимается гражданская активность населения в форме действий, связанных с представлением и защитой своих интересов и интересов соответствующих социальных групп на разных уровнях принятия решений. Можно выделить следующие типы акторов, которым в наибольшей степени присущи разные роли и формы общественного участия:

1) Традиционные некоммерческие негосударственные организации, встроенные в реализацию социальной политики на локальном уровне зачастую еще с советских времен (советы ветеранов, общества инвалидов, подростковые клубы и так далее).

2) Экспертные некоммерческие негосударственные организации, как правило, возникшие в 1990-е годы, на сегодня имеющие богатый опыт экспертизы и обладающие высоким уровнем профессионализации. Чаще всего они официально зарегистрированы и включены во всероссийские и международные сети (правозащитные организации, такие, как “Мемориал”, “Солдатские матери”, экологические центры и другие).

3) Стихийные проблемно-ориентированные инициативы, возникающие при появлении угроз, значимых для населения в целом и/или для отдельных социальных групп. Как правило, это временные объединения граждан, которые вынуждены выступать в защиту своих прав.

Все протесты можно разделить на несколько категорий. Часто инициатором того, чтобы не строили здание или изменили его планировочное решение, выступают жители близлежащих домов. Тогда они начинают выдумывать поводы, чтобы отменить уже выданные разрешения.

Вторая категория — это протесты с политической составляющей, когда проекты попадают под критику не конкретных людей, связанных с тем или иным объектом, а политических движений, партий, которые зарабатывают на этом свои дивиденды, получая пиар на отмене той или иной стройки. Такие протесты, поддержанные активистами, для строителей более существенны, так как имеют, как правило, более широкий резонанс.

Когда жители выходят протестовать, они ориентируются в первую очередь на графические изображения или на документы, которые они получают от активистов, на материалы СМИ. А в СМИ информация часто подается однобоко, иные авторы не гнушаются и ложных высказываний, и подтасовки фактов. И оценка ситуации, которую предлагают общественности, зачастую не имеет ни достаточной профессиональной, ни объективной основы. Между тем жилищный проект — это огромный труд, проделанный специалистами в градостроительной сфере. Прежде чем спроектировать жилой комплекс, выйти на какие–то объемно–планировочные решения, по объектам или микрорайону проводится большая работа, которая занимает многие месяцы, а то и годы. Любое решение жестко контролируется городскими властями и требует обоснования, не только градостроительного, но и технического и технологического, связанного с изысканиями и другими ограничениями, которые существуют при стройке. Количество нормативных актов, которые регулируют строительство и обязательно учитываются застройщиком при подготовке проектной документации, превышает десятки и сотни. И когда застройщик выходит на площадку — это результат многомесячных, многолетних согласований, поиска решений, которые устраивали бы все стороны. И если строительство стартовало — значит, компания выполнила все требования к своему проекту.

Сегодня формируются новые практики включения в общественно-политическую деятельность и проявления активности граждан. Наблюдаемая социальная активность наряду с конструктивными формами зачастую носит противоречивый характер, вплоть до деструктивных форм протестной активности (далее ПА).

Научные исследования протеста как социального феномена, осуществленные зарубежными и российскими исследователями, послужили теоретической базой авторского подхода к анализу ПА населения как специфической формы социальной активности в современной России.

Понятие "протест" охватывает достаточно широкий круг явлений. Социальный протест рассматривается как один из видов протестного поведения - проявление коллективного недовольства и несогласия с кем-то или чем-то, его появление подразумевает наличие противоположных интересов. В его основе лежит социальное недовольство в широком смысле слова условиями жизни, перспективами их изменения, характером взаимоотношений населения с органами власти и т.д.

Для анализа ПА представителей различных социальных групп применяется концепция социального действия (М. Вебер, Т. Парсонс, А. Турен), позволяющие прослеживать динамику ее изменения в модернизирующемся обществе. Анализ инструментария, имеющегося в арсенале исследователей по прогнозированию ПА, показал, что в основном прогноз базируется на статистических данных ее проявления в регионах России. С этой целью вводится"индекс протеста" населения, в расчетном значении которого используются лишь данные официальной статистики. Безусловно, использование такого достоверного пласта, как материалы госстатистики в качестве эмпирических данных при анализе общественно-политических явлений позволяет экономить время и средства.

В зарубежной науке можно выделить три группы теоретических моделей, претендующих на объяснение общественных движений и протеста.

Наиболее распространенной является концепция коллективного поведения. Речь идет об относительно стихийном и неорганизованном поведении людей, реагирующих на неопределенную или угрожающую ситуацию. Среди теорий коллективного поведения: теория заражения Г.Лебона, теория конвергенции Г. Олпорта, теория возникновения норм В. Тэрнера, теория политического протеста Дж. Школьника, теория прирастающей ценности Н. Смелзера, теории Х. Ортеги-и-Гассета, Д. Рисмена.

Сторонники теории коллективного поведения толкуют социальный протест как один из типов коллективного поведения, а само понятие «протест» ставят в один ряд с таким понятием, как «толпа».

Социальные протесты, по мнению исследователей данного направления, – это движения радикально настроенных, революционизированных, «буйствующих толп», которые нарушают общественный порядок и законы. Наиболее разрушительная форма массового протестного поведения – революция, которую Г. Лебон считал проявлением массовой истерии, триумфом иррациональности.

Протест рассматривается западными учеными и в теории мобилизации ресурсов, которая является одним из направлений социологии общественных движений. Она появилась в 70-е годы XX в. В рамках этого подхода общественное движение определяется как присущая тому или иному обществу совокупность установок на социальное изменение.

Данная теория представляет социальные движения как нормальный, рациональный,институционализированныйполитическийвызовнедовольныхгрупп.Границамеждуконвенциональной политикой и социальным движением размывается, но не исчезает совсем. Общественное движение – это конфликтный тип коллективного действия, когда конфликт возникает между интересами власти и социальных субъектов.

Немаловажное значение в зарубежной социологической литературе занимает проблема выявления факторов, которые лежат в основе социального протеста.

В 70-е годы XX в. на Западе широкое распространение получила концепция относительной депривации, введенная в научный оборот C. Стауффером, а затем получившая развитие в работах М. Мертона и В. Руинсимана. Она описывает определенные виды ограничений в социально-экономической жизни, которые испытывают те или иные группы местного (локального) общества, и создают условия для возникновения политической или социальной напряженности.

Эта теория исходит из идеи о том, что политический порядок поддерживается в той степени, в которой в его рамках люди обеспечены средствами, позволяющими им работать для достижения своих устремлений. Напряженность возникает тогда, когда группа начинает усматривать разрыв между устремлениями и доступными средствами.

# Глава 2. Анализ проблем развития районов массовой жилой застройки Санкт-Петербургской агломерации

## 2.1 Эволюция формирования и развития районов массовой жилой застройки в СПб агломерации

Санкт-Петербург — один из немногих городов мира, который почти со дня основания (точнее, с 1709—1712 гг.) развивался по четко сформулированным законам (указам, нормативам и регламентам), по проектным генеральным планам города в целом и его крупных территорий, под полным контролем императоров, только по проектам архитекторов и специально разработанным «образцовым проектам». До 1917 года создание Санкт-Петербурга относилось к важнейшим государственным задачам и контролировалось лично императорами.

Сам Петр I заложил важнейшие правила и принципы градостроительного развития Санкт-Петербурга, при его последователях продолжилась кристаллизация главных градостроительных параметров города на Неве. Все указы, законы, постановления и все генеральные планы XVIII — начала XX в. разрабатывались, утверждались и реализовывались как отражения высшей политической воли, предопределявшей пространственное развитие и баланс территориальных, социальных, культурных, промышленных, экономических, финансовых, благотворительных и иных интересов.

Формирование города на Неве не было случайным явлением. Определение места будущей российской столицы, сверхбыстрое создание огромного сверхгорода (вернее, сразу санкт-петербургской агломерации) на территориях в сотни квадратных километров было во многом предопределено многовековой историей (по крайней мере с XII—XV вв.) заселения этих территорий и устойчивостью в пространстве и времени системы расселения Приневья.

Город и его многочисленные пригороды (пригородные зоны) являются неразрывными составными частями крупнейшей в Европе рукотворной единой исторической Санкт-Петербургской агломерации, последовательно создававшейся со времен Петра I на принципах «идеального» градостроительства — своеобразной «идеальной агломерации». Этому пространственно-композиционному и функциональному единству не мешают даже современные случайно проведенные границы административных образований Российской Федерации — Санкт-Петербурга (самого) и Ленинградской области.

При развитии санкт-петербургской агломерации создавались осознанно и сразу:

• Фортификационная система, очень развитая, включая несколько «идеальных» по формам крепостей, редутов, фортов, оборонительных линий, включающую сухопутные фортеции центра и периферии города (Петропавловскую и Адмиралтейскую крепости, Кронверк, крепостные сооружения на Санкт-Петербургском, Васильевском островах, на Выборгской стороне), многочисленные батареи и форты вдоль южного и северного побережий Финского залива, систему фортеций в истоках и вдоль русла Невы (Шлиссельбург и его окрестности), систему морских крепостей, шанцев и морских фортов на острове Котлин (Кронштадт, Александр-Шанец, батареи) и вокруг него (форты Кроншлот, Цитадель и т. д.). Эта система пространственно распространилась почти на 100 км в диаметре.

• Город-метрополия Санкт-Петербург с его ближними предместьями и ближними дачными зонами почти сразу на многих островах и территориях дельты Невы (от берегов Черной речки и Каменного, Елагина и Крестовского островов на севере до берегов реки Фонтанной на юге) — идеальный по общей композиции и в единстве регулярности и ансамблевости, сформированный из регулярных прямоугольных и радиальных пространственно-композиционных сегментов, занимающий территории в 15-20 км в диаметре.

• Обширнейшие полосы и зоны пригородов в единстве регулярности и ансамблевости (от Сестрорецка на севере до Гатчины на юге, от Ораниенбаума на западе до Шлиссельбурга на востоке), композиционно «идеальные» сами по себе и последовательно формировавшие регулярные прямоугольные, звездчатые и радиальные композиции. В эти «полосы» входили поселения разной значимости, парадности и функциональности — ремесленно-фабричные (Сестрорецк, Красное Село и другие), царские дворцово-парковые (Петергоф, Стрельна, Екатерингоф, Царское Село — Сарская мыза и т. д.), загородные усадебные «мызы», дачи, «забавные дома» высшей знати (Гостилицы, Ораниенбаум и иные), средние по величине и амбициям загородные дворянские и сановные усадьбы (полосы усадеб вдоль Петергофской дороги, Черной речки на Выборгской стороне, Черного ручья на Большой Охте, вдоль рек Мойки и Фонтанной, вдоль Невы).

• Система коммуникаций (сухопутных и водных), обеспечивавшую оптимальные территориальные связи между всеми пространственными элементами. Часть сухопутных коммуникаций проходила по системе допетербургских дорог (древние Нарвский и Выборгский тракты, старая Петергофская дорога, дорога от Большой Охты на Шлиссельбург, дороги вдоль берегов реки Невы), последовательно реконструируемых. А значительная часть магистралей создавалась «с нуля», на принципах регулярных (прямолинейных, в единых габаритах и конструктивных решениях) дорог и «перспектив». Таковы, например, дороги от Санкт-Петербурга до Москвы (1706—1718 гг., длиною почти 700 км, с 1718 г. на ней уже действовали 24 ямских селения), Санкт-Петербург — Пулково — Царское Село (длиною почти в 30 км), Царское Село — Гатчина (длиною почти в 40 км) и т. д. Сформировалась система судоходных водных коммуникаций-фарватеров (осуществленных полностью и частично). В эту систему вошли фарватеры на акватории Финского залива между Санкт-Петербургом и Кронштадтом, судоходные трассы по Неве и крупнейшим рекам. Одновременно сооружались крупнейшие рукотворные судоходные трассы: каналы вдоль южного берега Финского залива (1721—1723 гг., выполнен частично), Ладожский канал (1718—1730 гг., длиною 110 км, с 10 крупнейшими шлюзами и водонакопительными бассейнами). Были построены водоводные каналы для подводки воды к царским резиденциям и районам города и пригородной зоне: Ропшинский (1720—1721 гг., длиною более 40 км), Лиговский (1718—1720 гг., длиною более 30 км).

• Система визуальных, символических, знаковых, общекультурных доминант на всем осваиваемом пространстве, пространственно объединяющую сотни элементов, в том числе многочисленные объекты и ансамбли, а также дороги и фарватеры как пространственную систему визуальных связей.

Таким образом, с 1703 г. на берегах Невы стал создаваться регулярный город Санкт-Петербург, причем в уникальных пространственных многокилометровых масштабах (на многие десятки километров), многократно превосходящих все созданное и создававшееся в Европе на этих принципах. В условиях Санкт-Петербурга со времен Петра I реальное и особо масштабное воплощение сформировало единую многоузловую с единым главным центром агломерацию на обширных пространствах в сотни квадратных километров [10].

В XIX – начале XX вв. императоры последовательно продолжали и уточняли сформированные в XVIII веке тенденции развития Санкт-Петербургской агломерации в целом, совершенствуя градостроительный каркас и застройку города и пригородов, преобразовывая их в целостную, иерархически сформированную пространственно развитую систему ансамблей и рядовых городских и пригородных ландшафтов.

На протяжении первой трети XIX века сформированы образцовые ансамбли, ставшие эталонами для санкт-петербургского зодчества и размещенные на всех обширных пространствах города, предместий, императорских пригородов и всего пригородного кольца. Они в наиболее отточенных формах показывали максимальную для города и всей агломерации регулярность всех градостроительных элементов и всей застройки, а также ансамблевое решение всех используемых архитектурных образных и стилистических средств, вплоть до жесткой регламентации рисунка тротуаров и цветового решения фасадов зданий и сооружений.

Для середины XIX века характерны новые варианты ансамблевости в Санкт-Петербургской агломерации. Это были ансамбли, сохранявшие градостроительные принципы классической схемы предыдущих времен, но позволявшие уже стилевые различия в духе наступившей эклектики при сохранении градостроительной регулярности формирования планировочной структуры и главных регламентированных в своей регулярности параметров застройки. Растет темп городского строительства, развивается инфраструктура, происходит четкое зонирование городской территории по использованию.

Со второй половины XIX до начала XX века четкие градостроительно - композиционные правила формирования городского ландшафта были ослаблены. Но все же в это время новая формируемая планировочная система города, предместий и пригородов сохраняла характерные признаки, принципы и параметры регулярности, сформировавшиеся на предыдущих этапах [11]. В конце XIX века население города увеличилось до 1 млн человек. Это связано не только с высокими темпами застройки, но и с процессом присоединения пригородных зон к городу-центру.

К началу XX века Санкт-Петербург стал один из крупнейших городов мира, причем не только по численности населения (он занимал четвертое место после Лондона, Парижа и Константинополя), но и по промышленно-коммерческому потенциалу. А созданная в XIX веке сеть железных дорог также делает его важнейшим и крупнейшим транспортным узлом не только страны, но и Европы. Численность населения к 1910 году достигла 2 млн человек. Но после Первой Мировой войны и Гражданской войны население резко сократилось до 720 тыс. человек. Промышленная деятельность почти полностью остановилась, город перестал развиваться и расти. Также Петроград теряет статус столицы, что является причиной потери стимула развития города как центра страны.

Только с вводом «новой экономической политики» в 1924-1925 гг. началось оживление строительства, в основном связанное с восстановлением промышленности, а также с возведением жилых домов, которые строились, в основном, по типовым проектам. Происходит активная жилищная застройка, в основном направленная на юг. Во время Великой Отечественной войны застройка Ленинграда приостановилась в связи с блокадой, однако уже к 1950 году восстановление городского хозяйства было завершено.

Создание «Главленинградстроя» в 1955 году ознаменовало новый этап застройки города. Вводится новый режим индустриального строительства крупных однотипных жилых кварталов. Принцип ансамблевости сводится к нулю, сменяясь технологической типизацией.

В 60-е годы окраины города активно застраиваются панельными типизационными жилыми комплексами. Также новые районы города получают промышленное развитие, происходит развитие пригородной зоны. В 70-80е годы в городе строилось ежегодно по 2 млн. кв. метров жилья, а общий объем жилья возрос с 17 млн. кв. метров в 1941 г. до 90 млн. кв. метров в 1990 г.: построены стадионы, гостиницы, дворцы культуры, 4 линии метро, ряд новых промышленных предприятий. Все массовое строительство осуществлялось на окраинах.

После распада СССР в 1991 году происходит разделение Санкт-Петербурга и Ленинградской области на отдельные субъекты федерации. В связи с переходом от командно-административной к рыночной экономике происходит тотальная приватизация государственных и муниципальных строительных компаний. В городе больше не происходит массовая жилищная застройка, возникновение новых районов теперь в руках частных компаний.

В XXI веке Санкт-Петербург продолжает развиваться, появляются новые жилые районы, хоть и не с такими темпами, как в советское время. Город расширяет влияние в области также за счет возведения новых промышленных комплексов, развития инфраструктуры. В связи с этим продолжается процесс присоединения пригородных образований к городу-центру.

Петербургская агломерация генетически своеобразна. Пожалуй, это единственный в мировом градостроительстве случай, когда крупный город почти сразу после основания ставший столицей огромного государства, с самого начала строился и развивался одновременно с окружавшими северную столицу спутниками разного назначения.

Основные этапы формирования территории Санкт-Петербурга представлены в таблице 2.1

Таблица 2.1. Основные этапы формирования территории Санкт-Петербурга

| **№** | **Период** | **Содержание** |
| --- | --- | --- |
| 1 | XVIII в. | Основание новой столицы, создание генеральных планов, формирование ансамблевой структуры градостроительства, появление городов-спутников, формирование агломерации |
| 2 | XIX в. – начало XX в. (до 1917) | Окончательное формирование городских ансамблей, расширение территории, развитие инфраструктуры, транспортной системы и промышленности, развитие пригородов |
| 3 | 1917-1955 гг. | Остановка развития, перенос столицы в Москву, последующее развитие и расширение города на юг |
| 4 | 1955-1991 гг. | Внедрение новых генеральных планов, переход к массовому типизационному строительству, стремительное расширение города, развитие пригородов и городов-спутников, развитие промышленности и инфраструктуры на окраинах |
| 5 | 1991-настоящее время | Разделение Санкт-Петербурга и Ленинградской области на отдельные субъекты федерации; частное жилищное строительство; дальнейшее развитие окраин |

## 2.2 Факторы несбалансированного развития районов массовой жилой застройки СПб агломерации

Создание рынка доступного жилья – одна из важнейших задач на сегодняшний день, которая выдвигает на первый план проблемы массовой застройки жилых районов. В последние десятилетия агломерационные процессы на территориях Ленинградской области у границ Санкт-Петербурга привели к значительному ускорению жилого строительства. Почти половина населения Ленинградской области (46%) проживает в муниципальных районах, граничащих с Санкт-Петербургом. Массовое жилищное строительство здесь направлено и на удовлетворение потребностей населения Санкт-Петербурга, приобретающих жильё в пригородной зоне. Значительная часть инвестиционных проектов (около 80%), в том числе по строительству жилых комплексов, за последние 10 лет была реализована в пределах 30 км от КАД, при этом основные центры роста области были переориентированы на рынок Санкт-Петербурга (Всеволожск, Тосно, Гатчина).

К основным проблемам районов массового жилищного строительства можно отнести:

- Темпы строительства в пригородной зоне Петербурга значительно выше темпов развития инфраструктуры. Различия между новостройками проявляются в выделении ключевой проблемы качества жилой среды. Для ряда проектов – это дефицит объектов социальной инфраструктуры, для других - транспортная изолированность и отсутствие рыночных услуг с достаточным уровнем разнообразия. Пространственное развитие исследуемой территории происходит экстенсивно (растут темпы ввода жилья) без интенсификации (повышения эффективности, качества используемых ресурсов), что ведёт к серьёзным проблемам развития этого региона.

- Увеличение количества новостроек в пригородах Петербурга возможно только при условии доступа к городским системам водоснабжения и канализации, что в настоящее время является преградой из-за отсутствия технической возможности подключения. В настоящий момент состояние систем водоснабжения и канализации в Ленинградской области критическое.

- Низкая эффективность управления в строительном комплексе, отсутствие эффективных мер решения инфраструктурных проблем пригородной зоны Санкт-Петербурга. Анализ ряда документов стратегического и территориального планирования муниципальных образований показал, что в демографическом прогнозе и в планах строительства объектов социальной инфраструктуры не всегда учтены темпы строительства и заселения нового жилья. В существующей строительной документации отсутствует показатель, определяющий уровень комфортности жилой среды.

Диспропорции в пространственно-территориальном развитии Санкт-Петербурга возникли вследствие целого ряда факторов, связанных с несбалансированным развитием города вследствие сложившейся модели экстенсивного пространственно-территориального развития.

В их числе:

1. обеспеченность местами в дошкольных образовательных учреждениях;

2. число рабочих мест и их отношение к численности населения по территориям города;

3. уровень доходов и оплаты труда;

4. плотность населения;

5. обеспеченность населения медицинским персоналом;

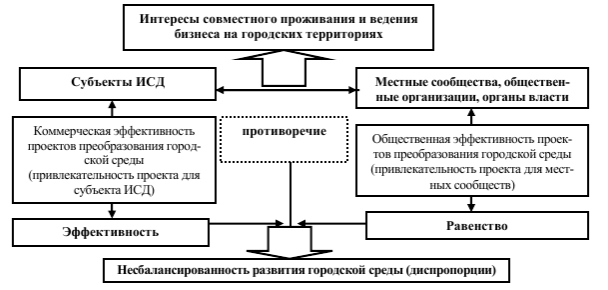
6. обеспеченность горожан зелеными насаждениями общего пользования;

7. объем инвестиций в основной капитал;

8. обеспеченность торговыми площадями;

9. баланс мощности по системам инженерной инфраструктуры.

Переход к социально ориентированной экономике рыночного типа побуждает соответствующие преобразования социально-экономического пространства городов (городской среды) как пространства жизнедеятельности местных сообществ, что нередко сопровождается возникновением и усилением конфликта интересов различных социальных групп и экономических субъектов, что отражается на развитии районов МЖЗ. Специфика развития городской среды такова, что в процессы ее преобразования включены многие субъекты, преследующие различные цели и реализующие различные интересы. Поэтому причиной возникновения и углубления неравенства можно считать асимметрию интересов экономических субъектов различных уровней иерархии, участвующих в преобразовании городского пространства: инвестиционно-строительных компаний, муниципальных органов власти и управления, населения, общественных организаций (рисунок 2.1).



*Рисунок 2.1 Несбалансированность развития городской среды как результат конфликта интересов субъектов ее преобразования*

Ткань городской среды «соткана» каналами массовых коммуникаций, формами и способами общения людей (творческие площадки, выставки, вернисажи, клубы творчества), которые реализуются посредством общественных пространств.

Асинхронное развитие материальной и социальной составляющих городской среды вызывает искажения городского пространства, проявляющиеся в возникновении проблем доступности жилья, жилищной обеспеченности, развития процессов жилищной сегрегации и нисходящей рыночной фильтрации. Процесс жилищной «фильтрации», то есть постепенный переход жилья в процессе его эксплуатации от семей с более высоким доходом к семьям с более низким доходом, считается основной причиной сохранения ветхого жилищного фонда

Процессы жилищной сегрегации, обретающей форму сегментации городских зон по характеристикам населения и типу жилья, и обусловленные экономической дифференциацией населения, могут вызывать расслоение социального пространства и вызывать различные отрицательные эффекты. В результате возникновения нерегулируемых миграционных потоков и усиления их интенсивности происходят изменения в этническом и социальном составе населения городов, что ставит проблемы сосуществования этносов, взаимодействия национальных культур и урегулирования конфессиональных разногласий.

Основные проблемы комплексного развития территории Санкт-Петербурга:

• Несбалансированность системы расселения и мест приложения труда

Санкт-Петербург характеризуется неоднородной плотностью населения. Так в Василеостровском, Адмиралтейском, Фрунзенском, Центральном и Калининском районах данный показатель превышает 10 тыс. чел. на кв. км, а плотность населения в Курортном и Пушкинском районах менее 1 тыс. чел. на кв. км. При этом наибольшее количество рабочих мест сосредоточено в Центральном, Адмиралтейском, Московском, Петроградском и Выборгском районах. То есть более 50% рабочих мест крупных и средних организаций приходится на 25% территории города. При этом в центральных районах Санкт-Петербурга расположены рабочие места с заработной платой, значительно превышающей (до 38%) средний уровень номинальной начисленной заработной платой по Санкт-Петербургу. В наименьшей степени обеспечены рабочими местами наиболее населенные районы - Приморский, Красногвардейский, Калининский, Красносельский, Невский (на 2,2 млн. жителей этих районов приходится приблизительно 700 тыс. рабочих мест).

Значительные диспропорции в размещении мест приложения труда приводит к появлению ежедневных маятниковых миграционных потоков, устремленных из центра в периферию. Данные потоки в будние дни дополняются большим числом жителей приграничных с Санкт-Петербургом районов Ленинградской области, рабочие места которых размещены также в Санкт-Петербурге, в том числе в центральном деловом районе.

• Дефицит социальной инфраструктуры

Для территорий Ленинградской области, прилегающих к Санкт-Петербургу, характерен острый дефицит мест в детских садах. До достижения уровня нормативной обеспеченности при современной численности населения не хватает 14,4 тыс. мест. В том числе по Всеволожскому муниципальному району — 6,6 тыс. мест, по Гатчинскому муниципальному району — 4,4 тыс. мест, по Кировскому муниципальному району —1,8 тыс. мест, по Тосненскому муниципальному району — 1,2 тыс. мест, по Ломоносовскому муниципальному району — 0,2 тыс. мест.

Такая же ситуация наблюдается и с местами в школах. В среднем по территории общий уровень заполняемости школ составляет 90%. Но приэтомврядемуниципальныхобразований(Сертоловское,Отрадненское,Шлиссельбургское городские поселения, Юкковское, Муринское, Колтушское сельские поселения) наблюдается значительный дефицит мест в школах. В каждом из этих районов уже с учетом существующей численности населения необходимо построить, как минимум, по 1 школе. Суммарный дефицит в поселениях с недостаточным уровнем обеспеченности школами составляет 4,4 тыс. мест. При этом в ряде муниципальных образований по школам имеются значительные резервы(к примеру, Тосненское, Гатчинское, Всеволожское, Коммунарское и др.) Суммарный профицит в поселениях с достаточным уровнем обеспечения школами составляет 9,5 тыс. мест. Без привязки к конкретной территории такого количества мест в совокупности достаточно для обеспечения школами 100 тыс. новых жителей.

В достаточной степени обеспечены койко-местами в больницах, среди городских поселений Ленинградской области, только Кировское, Всеволожское и Токсовское городские поселения. В остальных городских поселениях наблюдается дефицит, который в сумме составляет 2,4 тыс. мест.

Отдельно следует выделить достаточный уровень обеспеченности территории амбулаторными учреждениями здравоохранения. Их усредненный уровень загруженности составляет81%. При этом ряд муниципальных образований имеет значительные резервы(Гатчинское, Кировское городские поселения), ряд муниципальных образований —значительный дефицит (Сертоловское городское поселение).

• Проблемы развития инженерной инфраструктуры (электроэнергетика, водоснабжение, водоотведение)

Существующие системы инженерной инфраструктуры Санкт-Петербурга не в полной мере соответствуют современным требованиям доступности, надежности и безопасности энергии и коммунальных ресурсов.

• Проблемы развития транспортной инфраструктуры

Одной из главных проблем Санкт-Петербурга является низкая транспортная связность и доступность его различных частей, что приводит к транспортной перегрузке практически по всей территории и росту времени, затраченного горожанами на перемещение по городу. Наблюдается дефицит мостовых переходов, в частности, на р. Б. Нева, р. м. Нева и р. Б. Невка. Транспортная доступность мест приложения труда составляет около 56 минут, превышая установленные значения стандартов проживания на 25%.

В настоящее время Санкт-Петербург нуждается в развитой системе дорог (и сооружений) для обеспечения единства улично-дорожной сети, оптимизации транспортных связей между районами, разделенными естественными и искусственными преградами, и сокращения затрат времени на передвижение.

• Проблемы ухудшения состояния окружающей среды

Данные проблемы проявляются в локальном и региональном масштабах и связаны с ростом урбанизации. Локальные проявления негативного воздействия на окружающую среду обусловленных неудовлетворительным состоянием атмосферного воздуха, воды, почвы и других элементов природной среды, определяющих ее пригодность и комфорт для проживания людей.

Стремительный рост автомобилизации усилил негативное воздействие выхлопов автотранспорта на состояние атмосферного воздуха. Нерешенной остается мусорная проблема. Ежегодный объем твердых бытовых отходов, образованных на территории Санкт-Петербурга, составляет порядка 10 млн. куб. м и ежегодно возрастает.

• Бюджетные ограничения

Бюджетные проблемы включают в себя комплекс проблем, связанных с поиском финансовых средств на развитие и обслуживание территорий комплексного развития.

Бюджетные проблемы можно разделить на два условных блока: (1) проблемы дефицита бюджетных средств (субъекта РФ или муниципальных образований),необходимых для развития территорий комплексного развития (в части развития инженерной, транспортной, социальной инфраструктуры и т.п.); (2) проблемы поиска новых источников доходов.

Риски экстенсивного развития в городских агломерациях связаны с:

1. Избыток предложения на рынке труда. Снижение уровня доходов населения

2. Отставание темпов развития инфраструктуры

3. Качество не соответствует ожиданиям и запросам

4. Углубление социальных проблем. Снижение качества жизни людей

5. Усиление нагрузки на бюджет

6. Снижение инвестиционной привлекательности территории

Подводя итог, можно сказать, что были выявлены основные проблемы пригородного пояса Санкт-Петербурга, где располагаются новые районы. Этими проблемами являются транспортная доступность, уровень развития социальной инфраструктуры, наличие в непосредственной близости рабочих мест. В одних районах эти проблемы решены или не столь явны, в других остро проявляются и препятствуют развитию. Дифференциация в остроте проблем по районам поддается определенной закономерности.

# Глава 3. Социальные протесты в районах массовой жилой застройки Санкт-Петербургской агломерации

## 3.1. Анализ публикаций СМИ о социальных протестах в районах массовой жилой застройки Санкт-Петербургской агломерации