Санкт-петербургский государственный университет

**Крютченко Дарья Игоревна**

**Выпускная квалификационная работа**

**ОЦЕНКА ТРАНСФОРМАЦИИ ГОРОДСКОГО ПРОСТРАНСТВА САНКТ-ПЕТЕРБУРГА ДО 2030 Г.**

Основная образовательная программа магистратуры

«География»

Научный руководитель: к.г.н.,

доцент ЛАЧИНИНСКИЙ Станислав Сергеевич

Рецензент: мл.научный сотрудник,

ЛЯМИН Борис Михайлович

Санкт-Петербург

2018

Оглавление

[Введение 3](#_Toc515909233)

[Глава 1. Теоретико-методологические основы исследования 5](#_Toc515909234)

[1.1. Понятия городского пространства и его форм в географической науке. 5](#_Toc515909235)

[1.1.1. Подходы к определениям в различных научных школах. 5](#_Toc515909236)

[1.1.2. Цикличность развития городского пространства. 7](#_Toc515909237)

[1.2. Методы развития пространственных структур 9](#_Toc515909238)

[1.2.1. Стратегическое планирование 9](#_Toc515909239)

[1.2.2. Территориальное планирование 12](#_Toc515909240)

[1.2.3. Программный метод 16](#_Toc515909241)

[1.2.4. Метод прогнозирования. 18](#_Toc515909245)

[1.3. Зарубежный опыт системного анализа развития городских территорий. 18](#_Toc515909246)

[1.4. Региональный аспект в программных документах федерального уровня (роль Санкт-Петербурга). 22](#_Toc515909247)

[Глава 2. Предпосылки и результаты разработок программных документов в сфере пространственного управления Санкт-Петербургом 27](#_Toc515909248)

[2.1. Стратегия экономического и социального развития Санкт-Петербурга на период до 2030 года 27](#_Toc515909249)

[2.2. Генеральный план Санкт-Петербурга как основа процесса территориального планирования 44](#_Toc515909250)

[2.3. Комплексные программы развития территорий Ленинградской области, прилегающих к границам Санкт-Петербурга 47](#_Toc515909251)

[Глава 3. Пространственная трансформация Санкт-Петербурга 55](#_Toc515909252)

[3.1. Социально-экономические показатели преобразований городского пространства 55](#_Toc515909253)

[3.2. Основные зоны трансформации пространственной структуры 60](#_Toc515909254)

[3.3.Оценка возможных изменений и путей развития пространственной структуры территории до 2030 г. 68](#_Toc515909306)

[Заключение 79](#_Toc515909343)

[Литература 81](#_Toc515909344)

[Приложения 85](#_Toc515909345)

# Введение

Предложенная дипломная работа посвящена теме – «Оценка трансформации городского пространства Санкт-Петербурга до 2030 г.».

Актуальность выбранной темы обусловлена:

* Размерами территории г. Санкт-Петербурга;
* Растущей численностью населения;
* Растущей инвестиционной привлекательностью территорий города: трудовые миграции; высокая активность иммигрантов (из России, ближнего зарубежья);
* Возрастающими проблемами благоустроенности и транспортной обеспеченности в активно развивающихся районах города;
* Необходимостью мониторинга реализации основных направлений, заложенных в стратегиях развития г. Санкт-Петербурга.

*Объект исследования* ‒ городское пространство Санкт-Петербурга.

*Предмет исследования* ‒ трансформация городского пространства Санкт-Петербурга.

*Цель исследования* ‒ оценка возможных направлений и результатов трансформации городского пространства в Санкт-Петербурге за период 2017 – 2030 гг.

*Задачи исследования:*

* Изучить и обобщить отечественную теоретическую базу в области территориального и стратегического планирования;
* Выявить в зарубежном опыте инструменты пространственного анализа, актуальные для российского практики (Япония, Германия, Китай);
* Провести анализ основных официальных документов пространственного развития Санкт-Петербурга;
* Выявить перечень социально-экономических показателей развития городского пространства Санкт-Петербурга;
* Провести сбор социально-экономических показателей развития городского пространства Санкт-Петербурга с использованием источников официальной статистической информации;
* Рассмотреть результаты аналитических отчётов пространственного развития Санкт-Петербурга за последние годы (по основным показателям, выбранным для исследования);
* Обозначить наиболее «проблемные» районы с точки зрения трансформации городского пространства Санкт-Петербурга (с использованием программы QGIS);
* Выявить факторы развития для наиболее активно развивающихся пространственных структур;
* Провести анализ точек зрения отдельных элементов, вовлечённых в трансформацию городского пространства: население, бизнес-структуры и государственные структуры;
* Оценить изменения пространственной структуры территории до 2030 г. (с использованием программы QGIS);
* Выявить возможные пути развития наиболее активных элементов пространственного развития Санкт-Петербурга.

Основная *теоретико-методологическая база* опирается на труды советских и российских ученых И.М. Маергойза, Ю.Н. Гладкого, Н.Н. Колосовского, М.К. Бандмана, Э.Б. Алаева, П.Я. Бакланова, Н.М. Межевича, И.В. Пилипенко, А.Н. Пилясова, Л. Э. Лимонова, А. Р. Батчаева, В.Л. Бабурина, Земцова, Б.С. Жихаревича а также некоторых зарубежных: В. Лаунгарта, А. Маршалла, В. Кристаллера, А. Лёша, П. Кругмана, У. Изарда, М.Портера.

В работе использованы следующие *методы исследования*:

1. сравнительный теоретический анализ зарубежных и отечественных наработок в сфере пространственного и территориального развития;
2. математический метод при расчете распределения статистических показателей по муниципальным районам города в перспективе до 2030 года;
3. статистического анализа, при обработке показателей развития территории;
4. метод картографирования в программе QGIS 2.0.1;
5. метод типологий;
6. SWOT-анализ отдельных районов Санкт-Петербурга.

# Глава 1. Теоретико-методологические основы исследования

# 1.1. Понятия городского пространства и его форм в географической науке.

# 1.1.1. Подходы к определениям в различных научных школах.

Изучение и проектирование городов требуют интеграции подходов и вглядов различных наук, создания интернаучных урбанистических концепций и гипотез. Регулирование роста городов возможно лишь на основе учёта объективных закономерностей их развития, но не вопреки им.

По мере того, как автономный «точечный» город трансформируется в городскую агломерацию, а агломерации срастаются в урбанизированные районы надагломерационного уровня, происходит вторжение городской проблематики в региональную, их переплетение. Усиливается взаимосвязь планировки городов и районной планировки. Всё это накладывается на новые условия для нашей страны – необходимость учёта интересов различных субъектов права на территории. Участникам градостроительного процесса – урбанистам, архитекторам, географам, инженерам, другим специалистам – всё больше следует думать об «архитектуре больших пространств», концепции и методы разработки которой требуют новых поисков и решений (Е.Перцик, 2009).

Существует большое разнообразие определений категории «город».

В рамках нормативного, административного подхода при отнесении поселения к категории «город» традиционно используются такие основания, как численность населения и специфика деятельности его жителей.

Для исследовательского подхода характерна иная направленность, а именно стремление определить специфические характеристики города, отличающие его от других социальных и территориальных образований (Панктратов).

С точки зрения социологии М. Вебер считал, что «дефиниции «города» могут быть самыми различными по своему характеру. Общим для них будет являться то, что город представляет собой замкнутое поселение, «населенный пункт», а не одно или несколько отдельно расположенных жилищ. Также базовым понятием для определения города будет являться деятельность, развивающаяся в его пределах, «наличие не спорадического, а регулярного обмена внутри поселения в качестве существенной составной части дохода и удовлетворения потребностей населения» (М.Вебер, 1994).

Э. Дюргейм определял город как специфическое локальное сообщество, имеющее глубокое разделение общественного труда и взаимозависимость членов. В отечественной науке категория «городская среда» подробно прорабатывалась В.Л. Глазычевым (монография «Социально-экологическая интерпретация городской среды») (Дюркгейм, 1991).

Один из ведущих советских экономико-географов 20 века О.П. Литовка рассматривал развёртывание процесса урбанизации в пространстве (конец 70-х гг.) в двух масштабах – как размещение городов по территории страны и как усложнение территориальной структуры каждого отдельного города во взаимосвязи с его окружением (Литовка, 1976). Ю.Г. Саушкин считал, что социально-экономическая география – это наука о процессах формирования и развития территориальных социально-экономических систем и об управлении такими системами (Саушкин, 1973).

Также и А.А. Ткаченко говорит, что территориальная организация общества является «основной категорией социально-экономической географии». *Территориальная организация* – это пространственное выражение явлений и процессов мезомира (мира, соразмерного человеку) на земной поверхности.

Исследование такого типа организации предполагает рассмотрение: 1) размещения объектов на поверхности Земли; 2) территориальных различий; 3) пространственных отношений; 4) пространственных (горизонтальных) сязей; 5) территориальных систем (сочетание однородных объектов, скреплённых устойчивыми пространственными связями); 6) территориальных комплексов (вертикальные связи); 7) территориальных структур (взаиморасположение территориальных систем или комплексов); 8) пространственной морфологии (форма отдельных объектов, систем); 9) пространственных процессов; 10) территориального управления (Ткаченко, 2009). М.Д. Шарыгин развил представления о территориальной общественной системе и рассматривал её как территориальную форму пространственно-временной организации общества и всех его компонентов (включал природно-ресурсную основу) (Шарыгин, 2006). Б.С. Жихаревич придерживается мнения, что «априори нельзя понять, в каких случаях уместно говорить «территориальный», а в каких «пространственный», надо быть погружённым в соответствующий научный контекст».

Но при этом считает, что взгляд на регионы как на пространство, где разворачиваются процессы конкуренции за локализованные ресурсы, является продолжением традиции ***рассматривать все социально-экономические процессы в пространственном преломлении (***Жихаревич, 2007***)***. Также в отечественной практике Министерством регионального развития РФ было предложено следующее определение: *городская среда* – это совокупность конкретных основополагающих условий, созданных человеком и природой в границах населённого пункта, которые оказывают влияние на уровень и качество жизнедеятельности человека (Перечень, 2012).

Понятие *«пространственное развитие»* приобрело широкую известность в западной практике государственного управления в 70-х гг. прошлого столетия (Проблемы гос.политики, 2008). Основный смысл данного термина заключается в обозначении *«комплекса мер по гармонизации на территории разнонаправленных процессов и оптимизации происходящих изменений»* (Бекетов).

В 21 веке *градостроительная политика* в развитых странах представляет собой пространственную организацию обустройства территории как среды формирования и деятельности человеческой личности, а именно, ***политика пространственного развития, осуществляемая посредством территориального планирования. Пространственное развитие*** - целенаправленная деятельность, характеризующаяся организацией расселения жителей на территории, размещением хозяйственных объектов - мест приложения труда, линейных и иных объектов транспортной и инженерной инфраструктуры при учёте особенностей природной среды, наличия полезных ископаемых, а также объектов культурного и природного наследия

*Городская агломерация* - форма эволюции и функционирования современного крупного города, имеющая значительное распространение.

Формирование и развитие крупных городских агломереций, трансформация их в ключевые звенья системы расселения и социокультурного развития в общегосударственном масштабе - одна из наиболее значимых характеристик современного этапа урбанизации для большинства государств.

В России наиболее значительные агломерации сложились вокруг 15 городов-миллионников. Страна всё ещё проходит центростремительный этап развития агломераций. (Мавлютов).

На сегодняшний день почти ¼ часть населения России проживает в крупных городах с населением более 1 млн. человек (Панкратов).

При этом некоторые исследователи склоняются ко мнению, что некоторые специфические особенности российской урбанизации так сильно отличают её от урбанизации в западных развитых странах, что ставят под сомнение её истинность. Можно ли считать наши города действительно городами?

Ещё В.П. Семёнов-Тян-Шанский выявил существенное расхождение между социально-экономическим весом и юридическим рангом поселений и ввёл понятие *«истинного города».*

Главным итогом российской урбанизации стало формирование «плеяды многофункциональных больших городов, совмещающих роль и региональных и отраслевых лидеров, сосредотачивающих наиболее прогрессивные элементы общества». Развитие агломераций, появление десятков наукоградов, способных благодаря интеллектуальному потенциалу быть двигателями прогресса, увеличивает силу крупнейших центров-лидеров. Но в такого рода центрах сохраняется несформированность функциональной структуры, несовершенство городской среды. В итоге урбанизация выступила средством модернизации страны и совершенствования территориальной организации.

Малые и средние города, образуя с крупными центрами «целостные» системы расселения, являются их необходимым элементом территориальной структуры хозяйства (Лаппо, 2003).

# 1.1.2. Цикличность развития городского пространства.

Жизненный цикл города - последовательность сменяющих друг друга фаз зарождения, роста, зрелости и спада, движущей силой которых является цикличность развития функциональной специализации, обеспечивающей взаимодействие внешней среды и основных элементов городской экономики. В настоящее время имеющиеся траектории развития российских городов позволяют выделить несколько вариантов долгосрочной динамики их социально-экономических показателей.

Траектория А: за периодом подъема наступает стабилизация. Характерна для городов, которые сталкиваются с серьёзными ограничениями ёмкости внешнего рынка для расширения деятельности предприятий и организаций градообразующего сектора. Также описывает города, масштабы производственной деятельности которых ограничены государственными экономическими и военно-политическими приоритетами.

Траектория Б: наличие повторяющихся циклов, каждый новый обеспечивает переход к новой стадии развития. Это наиболее благоприятная динамика для города. Она возникает, когда градообразующий сектор оказывается способным воспринимать и внедрять инновации. При этом не обязательно происходит содержательное изменение сферы специализации в силу того, что цикл удовлетворения потребностей с помощью технологии может быть значительно длиннее, чем жизненный цикл конкретных продуктов, производимых градообразующими предприятиями.

Траектория В: наличие повторного цикла, после второго, менее выраженного, наступает фаза стабилизации. Далее возможно повторение всплесков экономической активности города, но оин не приводят к переходу на новую стадию развития. Подобная ситуация возможна, если существует стабильный спрос на продукцию отрасли специализации городского поселения, изменения которого объясняются текущими колебаниями экономической конъюнктуры, что позволяет градообразующим предприятиям вести пассивную политику, не используя эндогенные факторы развития. Может встречаться у городов с практически любой хозяйственной специализацией.

Траектория Г: выделяются явно выраженные периоды расцвета и упадка. Наиболее неблагоприятная форма динамики городского развития. Может встречаться в ситуациях, когда общественные потребности, стимулировавшие появление города, не носят долгосрочного характера. Может наблюдаться у городов, где градообращующие предприятия связаны с разработкой и освоением природных ресурсов. В наиболее тяжёлой ситуации здесь оказываются именно моногорода горнодобывающего профиля, так как возобновление минерально-сырьевых ресурсов невозможно даже на очень длительных промежутках времени. В данном случае уже на стадии проектирования населенного пункта должны учитываться возможности диверсификации экономической структуры, чтобы к моменту исчерпания запасов полезных ископаемых существовали альтернативные сферы приложения труда для населения города.

Работы М.И. Туган-Барановского, А. Шпитхова, Г. Касселя в начале 20 века объясняли циклические колебания конъюнктуры внутренне присущей экономической системе неустойчивостью и перенакоплением капитала. Н.Д. Кондратьев связал материальную причину кризисов не только с материальным износом, сменой и расширенным воспроизводством основного капитала, но и с динамикой научно-технического прогресса (Мавлютов).

Н.Ю. Власова изучала специфику проявления цикличности городского развития в России в условиях трансформационного периода. Она считает, что цикл в значительной мере модифицируется в условиях трансформационного периода. Анимица Е.Г., Тертышной А.Т., Кочкин Е.М. разработали в своих трудах циклично-волновую парадигму экономического анализа и ввели понятие жизненного цикла закрытого административно-территориального образования Минатома России. Особенная стадия - это адаптация экономики ЗАТО к условиям рынка. Она включает в себя конверсию, кризис и адаптацию экономики ЗАТО к рыночным условиям (Анимица, Дубнов, 2002).

# 1.2. Методы развития пространственных структур

# 1.2.1. Стратегическое планирование

Немаловажно значение территориального стратегического планирования как многоцелевого инструмента конкуренции регионов, расширяющего доступ региона и к государственным, и к частным ресурсам. В то же время разработка региональной стратегии – это и пространство внутрирегиональной конкуренции, поскольку в ходе этой разработки определяются отраслевые приоритеты, влияющие на положение отдельных видов бизнеса в регионе. Тем самым региональное стратегирование становится всё более важной формой и механизмом конкуренции внутри региона и региона с другими регионами.

Министерством регионального развития была разработана продуктивная интерактивная схема формирования федеральной пространственной политики – Концепция Стратегии развития регионов России. Также им был инициирован процесс разработки регионами собственной региональной политики и региональных стратегий социально-экономического развития. Была создана Межведомственная комиссия по разработке Стратегии социально-экономического развития регионов Российской Федерации (МВК), на заседаниях которой с 2005 г. были рассмотрены стратегии социально-экономического развития около 60 субъектов РФ.

27.02.2007 г. приказом Минрегиона были утверждены требования к стратегии социально-экономического развития субъекта РФ.

*Она была определена как система мер государственного управления, опирающихся на долгосрочные приоритеты, цели и задачи политики органов государственной власти*.

В качестве хода работы над стратегией была выбрана следующая последовательность: анализ сильных и слабых сторон региона, барьеров развития; экономико-географический анализ; определение целей, задач, миссии и стратегических приоритетов региона; характеристика двух и более возможных сценариев развития; описание механизмов реализации стратегии.

Положительные эффекты от разработки стратегии для региона связаны с:

1. Поддержкой со стороны федеральных властей тех регионов, власти и бизнес которых в своей стратегии социально-экономического развития демонстрируют чёткое понимание проблем, внятное видение будущего и наличие разумных проектов регионального развития;
2. Повышением инвестиционной привлекательности региона;
3. Расширением границ мышления управленцев; укреплением местного сообщества; ростом уровня взаимного доверия и сплочённости власти, бизнеса и общества в регионе, как важных составляющих региональной конкурентоспособности (Жихаревич, 2007). Исследователями выделен ряд проблем, являющихся основными на данный момент в градостроительной политике России*.*
4. *Проблемы качетсва жизни граждан страны, связанные с характером проводимой органами власти градостроительной политики.* На данный момент более 70% затрат общества направляемых на повышение качества жизни граждан - это затраты на поддержание требуемого качества среды, формируемой градостроительной деятельностью. Именно качество среды - один из важнейших факторов, определяющих формирование интеллектуального потенциала общества - "человеческого капитала". Проблемы качества среды, формируемой градостроительной деятельностью в огромной мере связаны с характером и способами управленческой деятельности, регулирующей её.
   1. *Проблемы качества жизни граждан страны, порождаемые выбором способов принятия и проведения в жизнь управленческих решений.* Ключевая проблема этого рода - ориентация на приоритеты отраслевого управления. При отсутсвии механизмов, эффективно решающих задачи согласования интересов отраслей, связанных с использованием территории, отраслевое управление не позволяет учитывать взаимосвязи, определяемые объективными закономерностями её развития. Отказ от комплексного системного подхода, который обеспечивал бы учёт этих взаимосвязей, порождает неосуществление или негативные последствия попыток реализовать часть отраслевых решений. *Во время существования данного подхода (комплексного системного) в последние десятилетия СССР острота проблемы 1.1. снижалась деятельностью органов территориального планирования в Госплане, Совета по размещению производительных сил (СОПС) и Госгражданстроя.* Они обеспечивали разработку системы градостроительной документации на всех территориальных уровнях административно-территориального управления. В постсоветское время такую же функцию могла бы выполнять вертикаль документов территориального планирования при условии наличия её верхнего звена - Комплексной схемы пространственной организации обустройства территории РФ. *Но в Градостроительном кодексе не предусмотрено обеспечение согласованности отраслевых решений федерального уровня.* Планирование стратегий социально-экономического развития осуществляется вне привязки к стратегии пространственной организации территории, к городским агломерациям и городам, как это принято в некоторых других странах. В Конституции РФ не предусмотрены положения, определяющие ответственность органов власти всех уровней за установление и соблюдение требований к качеству среды жизнедеятельности граждан, а соответственно и к градостроительной деятельности определяющей их. Наличие таких положений в конституциях ряда других стан, положительно сказывается на повышении качества жизни граждан. В результате таких методов управления возникают проблемы расселения и качества среды населённых мест. Наиболее наглядные из них: проблемы "моногородов", транспортные, экологические, жилищные и коммунальные проблемы городских и сельских населённых мест (Мавлютов).

Важным этапом в настоящее время является работа над *разработкой и утверждением стратегии пространственного развития Российской Федерации.*

Правительством Российской Федерации было принято Постановление от 20 августа 2015 г. № 870, которое определяет содержание, состав, порядок разработки и утверждения стратегии пространственного развития Российской Федерации. Также в её составе будут подготовлены предложении о *совершенствовании системы расселения* на территории РФ и приоритетных *направлениях размещения производительных сил* на территории РФ.

Данная стратегия – это ***документ стратегического планирования***:

* определяющий приоритеты, цели и задачи *комплексного регионального развития* РФ;
* направленный на поддержание *устойчивости системы расселения* на территории РФ и *снятие инфраструктурных ограничений* в социально-экономическом развитии территорий;
* включающий предложения о совершенствовании системы расселения и *приоритетных направлениях размещения производительных сил* на территории РФ.

Она будет разрабатываться применительно ко всей территории РФ с детализацией её положений по субъектам РФ на период, на который разрабатывается стратегия социально-экономического развития РФ.

*Основными положениями* в сфере пространственного развития РФ являются:

1. приоритеты совершенствования *системы расселения* на территории РФ и механизмы стимулирования расселения;
2. направления изменения структуры *экономики* РФ в региональном аспекте;
3. перспективные конкурентные преимущества и экономическая специализация субъектов РФ в *межрегиональном разделении труда*;
4. прогноз потребности субъектов РФ *в трудовых ресурсах*;
5. прогноз потребности в размещении и развитии *федеральной инфраструктуры*;
6. перечень потенциальных *территорий опережающего развития*;
7. варианты территориального размещения *национальных технологических платформ*;
8. направления *интеграции* РФ в единое евразийское и мировое экономическое пространство;
9. состав *макрорегионов* на территории РФ;
10. результаты отнесения городов и регионов РФ к определённым типам (http://economy.gov.ru).

# [1.2.2. Территориальное планирование](#_Toc451120108)

Интенсивное развитие районной планировки в нашей стране и в ряде передовых стран мира вызвано рядом объективных предпосылок, чётко проявившихся с конца 1950-х- начала 1960- х гг. и потребовавших новых решений.

Среди таких предпосылок выделяются:

Радикальное изменение масштабов и характера размещения производства;

Развитие новых форм расселения на интенсивно урбанизирующихся территориях;

Значительное усложнение всех систем коммуникаций (транспорта, воды, энергии, связи, сточных вод и т.п.);

Усилившееся напряжение в использовании основных незаменяемых природных ресурсов (территории, воды, воздуха, почв и пр.);

Общее обострение противоречий между развитием хозяйства, урбанизацией и природной средой.

Эти и другие факторы обуславливают разработку специальной планировочной стратегии организации пространства, учитывающей широкий комплекс социальных, архитектурно-строительных, географических, экономических, экологических, технологических условий.

В связи с этим в течение нескольких десятилетий работы по районной планировке охватили всю территорию бывшего СССР. Объединёнными усилиями географов, архитекторов и инженеров широкого градостроительного профиля была создана теоретическая и методическая база этих работ.

В современных условиях роль и значение территориального планирования существенно возрастает: ***районная планировка призвана показать возможные варианты развития регионов и их частей на основе имеющихся ресурсов и инвестиционного потенциала.***

К важным новым направлениям совершенствования методов районной планировки относятся:

1. *Демократизация* процесса принятия решений и их реализации;
2. *Усиление экологической направленности* как исходного методологического критерия;
3. *Усиление системной организации* процесса проектирования и прогнозирования;
4. Расширение рыночных подходов к оценке инвестиционного потенциала;
5. Вероятностный подход к прогнозированию;
6. Расширение круга используемых моделей прогнозирования;
7. Развитие правовой концепции градостроительной организации территорий;
8. Совершенствование процессов движения информации;
9. Дифференциация временных горизонтов расчётов и проектировок (5-7, 10-15, 25-30, 50-100 лет), соответствующих уровням достоверности исходной информации, не допуская ограничения горизонта прогнозирования лишь ближайшей перспективой;
10. Исследование феномена самоорганизации градостроительных систем (Перцик, 2009). В настоящее время ведётся работа в рамках *Межведомственной рабочей группы по социально-экономическому развитию городских агломераций* для увеличения эффективности взаимодействия различных структур, работающих в данном направлении.

Разрабатываются конкретные нормы, позволяющие юридически внятно оформлять межмуниципальное взаимодействие, особенно в финансово-хозяйственной сфере. Ещё в 2015 г. законодательство не определяло само понятие *«городская агломерация».*

Но ещё *в 2013 г. в рамках Всероссийского съезда местного самоуправления (г. Суздаль) Президент России В.В. Путин согласился* с необходимостью корректировать законодательство о местном самоуправлении в части расширения возможностей формирования и развития городских агломераций (<http://economy.gov.ru>).

В рамках *III Всероссийской конференции «Развитие городских агломераций России: проекты и эффекты» (май 2016 г.),* организованной Министерством экономического развития РФ, было отмечено, что на уровне Российской Федерации усиливаются положительные тенденции в части *возрастания государственного внимания к вопросам развития городских агломераций России*.

Так, задача развития городских агломераций была отмечена в качестве одной из приоритетных для пространственного развития (проект Основ государственной политики регионального развития РФ).

Также на уровне России сложилась *тенденция тяготения точек роста экономики к городским агломерациям* и высокоурбанизированным территориям в силу их значительного потенциала инновационного развития. Прослеживается положительная динамика в субъектах РФ и в муниципальных образованиях в части реализации агломерационных проектов – в большей степени инфраструктурных ( в т.ч. транспортных).

Среди большинства участников планирования и управления городским развитием в России на данный момент имеются ***понятийные расхождения*** в понимании агломерационных процессов.

Так городская агломерация воспринимается в качестве *«****инструмента*** *административного территориального* ***разрастания*** *и* ***трансформации*** *соседствующих городов и муниципалитетов в единые образования, а* ***не в качестве инструмента*** *сохранения и развития межмуниципального* ***сотрудничества****».*

При этом в регионах *усиливаются диспропорции* в социально-экономическом развитии муниципальных образований, в которых агломерационные процессы не координируются.

Важным является своевременное *формирование* ***методологии*** *оценки эффектов от реализации приоритетных проектов развития городских агломераций* и их влияния на темпы экономического роста в субъектах РФ и муниципальных образованиях. Не менее важна проработка инвестиционной стратегии развития агломераций; увеличение объема привлечения внебюджетных средств для реализации приоритетных проектов развития городских агломераций.

Необходимо повышение и финансовой независимости муниципалитетов, усиление их собственной инвестиционной активности.

Отдельно была отмечена необходимость проработки *особых моделей управления городскими агломерациями*, препятствующих ***территориальному разрастанию*** урбанизированных территорий, компенсирующих ***негативные последствия*** урбанизационных процессов и ***повышающих эффективность использования*** территории как всей агломерации, так и каждого её муниципалитета.

Следует также осуществлять ***совместное стратегическое и территориальное планирование*** развития всех муниципальных образований, образующих городскую агломерацию, а также синхронизация с региональными документами стратегического планирования (http://economy.gov.ru).

По итогу конференции был подписан *Протокол № 82-АЦ* расширенного заседания Межведомственной рабочей группы по социально-экономическому развитию городских агломераций. В нём определено понятие «агломерация».

Это «совокупность территорий муниципальных образований (поселений и городских округов), в пределах которых компактно расположен ряд населённых пунктов, главным образом городских, объединённых в сложную динамическую развивающуюся систему с интенсивными производственными, инфраструктурными, социальными и экономическими связями, общим использованием прилегающих территорий и ресурсов развития».

Управляемое развитие городских агломераций позволит эффективно развиваться не только высокоурбанизированным территориям, но и средним и малым городам, создавая возможности экономического роста не только для центров агломераций, но и для окружающих территорий. Концепция развития агломераций в России станет составной частью стратегии пространственного развития РФ

В конце 2017 года Совет Федерации одобрил подготовленные Минэкономразвития России поправки в Градостроительный кодекс РФ и отдельные законодательные акты.

Закон в значительной степени *поменяет подход к развитию инфраструктуры территорий агломераций*, позволит сделать его более согласованным.

У властей появится возможность разрабатывать документы территориального планирования двух и более субъектов РФ в таких областях как *развитие транспортной инфраструктуры, предупреждение чрезвычайных ситуаций межмуниципального характера*, а также *управления отходами*. Это будет способствовать комплексному развитию территории.

Закон также упрощает процедуру внесения сведений в Единый государственный реестр недвижимости (ЕГРН) о территориальных зонах и границах населённых пунктов (http://economy.gov.ru).

# 1.2.3. Программный метод

# Программы не являются совершенно новым инструментом реализации государственной региональной политики. В течение последних десятилетий широко использовались такие методы программно-целевого управления, как целевые программы, комплексные программы, отраслевые программы и т.п., которые сформировали институционально-организационную основу для последующего использования уже более современного инструмента – государственных программ. Работа активно проводится с 2000-х гг. с началом реализации административной и бюджетной реформ, направленных на повышение результативности, а позже – эффективности расходования бюджетных средств.

# В последние годы целеполагание и оценка эффективности государственных программ заняли ключевое место в системе государственного управления как на федеральном, так и на региональном уровнях. Результаты реализации государственных программ описываются широким кругом экономических, социальных, бюджетных и других целевых показателей.

# Основной целью внедрения государственных программ являлось *обеспечение эффективности бюджетных расходов.*

Но в России до сих пор отсутствует единый подход к определению эффективности как основной цели перехода к государственным программам (Бреусова, 2015).

Процессы встраивания государственных программ в систему государственного управления регионов тесным образом были связаны с эволюцией системы стратегического управления, основу которой заложил Федеральный закон РФ от 20 июля 1995 г. № 115-ФЗ «О государственном прогнозировании и программах социально-экономического развития РФ».

Институционализация государственных программ, включая их содержание, темпы внедрения и модели их практической реализации были непосредственно связаны с формированием и последующим развитием стратегического планирования регионов России. Основной формой разработки институциональной базы государственных программ в регионах стало заимствование её основных элементов, при этом источниками такого заимствования стали:

1. нормативные и правовые акты и методические материалы оргнанов власти федерального уровня путём «механического» копирования регионами института вышестоящего уровня в части содержания основных нормативных, правовых и методических документов (90% регионов);
2. использование аналогичных нормативных и правовых актов и методических материалов других регионов, а также анализ и обобщение практики их внедрения (10% регионов);
3. восстановление аналогичных ранее существовавших инструментов.

С 2013-2014 гг. в регионах начался новый этап административной реформы, связанный последовательным переходом от системы бюджета, ориентированного на результат, к государственным программам – системе обеспечения эффективности бюджетных расходов. Принятие изменений в Бюджетный кодекс не только окончательно закрепило программное бюджетирование на федеральном уровне, но и создало законодательную основу для такого перехода в субъектах РФ и муниципальных образованиях.

При этом важно и то, что государственные программы регионов, как инструмент стратегического управления, должны отражать приоритетные направления социально-экономического развития.

На конец 2016 г. регионами реализовывалось порядка 1850 государственных программ, что в среднем составило порядка 22 государственные программы в одном субъекте. Лидеры по количеству программ: Алтайский край, Курганская обласить, Ульяновская область.

Больше 30% всех программ регионов направлены на повышение качества жизни населения. На втором месте: программы, целями которых являются инновационное развитие и модернизацию национальной экономики. Только 13% государственных программ связаны с *территориальным развитием и повышением эффективности управления.* Ещё меньше программ (8%) по управлению природными ресурсами, обеспечению экологической безопасности, обеспечению правопорядка, повышению безопасности жизни.

Общая структура государственных программ в полной мере отражает стратегические приоритеты социально-экономического развития регионов РФ, масштабность поставленных целей и задач, и связанное с этим распределение их бюджетного финансирования.

Территориальное развитие представлено 32 гос.программами. Основные направления реализации – региональная экономическая политика, градостроительная политика, развитие сельских территорий.

В то же время «Развитие транспортного комплекса» реализуется в рамках 85 программ в 79 субъектах РФ. Основные направления: развитие транспортной системы и развитие дорожного хозяйства.

В целом, внедрение и реализация государственных программ, как инструмента стратегического управления региональным развитием, представляет собой сложное переплетение административных, политических, экономических процессов, протекающих с различным и переменным темпом и часто в различных направлениях.

Но формальной модернизации правовой и нормативной базы недостаточно для успешной «жизнедеятельности» гос.программ, прежде всего, как инструмента стратегического управления регионом. Для этого изначально должно быть уделено внимание таким элементам, как целеполагание и оценивание результатов реализации политик и программ. Также необходим учёт накопленного опыта применения программно-целевого подхода в долгосрочном и стратегическом управлении региональным развитием (Ноженко).

# 1.2.4. Метод прогнозирования.

В современных региональных исследованиях приобретает широкое распространение географическое прогнозирование (различных социально-экономическх, экологических и природных процессов и явлений). Прогноз – это *гипотеза о будущем развитии объекта.*

Он может заключаться в оценке будущего хозяйственного и природного состояния какой-либо территории на 15-20 лет. Предвидя неблагоприятную ситуацию, можно своевременно изменить её, запланировав экономически и экологически оптимальный вариант развития. Именно такой активный прогноз, подразумевающий обратные связи и возможности управления объектом прогнозирования, свойственен географической науке.

Существуют различные цели прогнозирования в современной географии, но наиболее важной остаётся разработка научно обоснованного прогноза будущего состояния географической среды на основе оценок её прошлого и настоящего. Именно в условиях высоких темпов развития производства, науки и техники особенно необходима такого рода опережающая информация.

***Географическое прогнозирование*** – специальное научное исследование конкретных перспектив развития географических явлений. В его задачу входит определение будущих состояний интегральных геосистем, характера взаимодействий природы и общества (Звонкова, 1987). В географическом исследовании используются преемственные связи временного, пространственного и генетического характера, так как именно для этих связей характерна причинность. Основные операционные единицы географического прогнозирования – пространство и время – рассматриваются в сопоставлении с целью с объектом прогноза, а также с местными природно-хозяйственными особенностями конкретного региона. Под методами географического прогнозирования понимаются способы теоретических и практических разработок прогноза.

Выбор того или иного метода зависит от цели исследования, информационной базы, характера обработки исходной информации. Среди них: 1) общенаучные (анализ и синтез, логические, экстраполяция и интерполяция, аналогия); 2) межнаучные (моделирование, статистические, экспертных оценок); 3) частнонаучные (оценка перспективного географического положения, функциональное зонирование территории, картографический и т.п.) (Носов).

# 1.3. Зарубежный опыт системного анализа развития городских территорий.

Развитие города - сложное переплетение циклически сменяющих друг друга спадов и подъемов. В отдельные моменты воздействие деструктивных факторов может стать настолько высоким, что адаптационных возможностей города становится недостаточно для их преодоления. Остаётся открытым вопрос: насколько применимы научные результаты, полученные в ходе изучения цикличности развития различных социально-экономических систем применительно к столь специфическому объекту, как город.

Так, К.Маркс в своих работах обосновывает объективный характер кризисов в рыночной экономике. Дж.Хоутри и И.Фишер разработали кредитно-денежную концепцию цикла на рубеже 19 и 20 вв., в которой рассматривали кризисы как результат нарушений равновесия денежного спроса и предложения.

Экономический цикл на макроэкономическом уровне - совокупность согласованных колебаний ряда важнейших показателей: занятости, объёма продукции, уровня цен. Также - это промежуток времени между двумя одинаковыми состояниями экономической конъюнктуры. Важно также понимать, какие факторы влияют на цикличность. Такие, как НТП, капиталовложения или спрос, можно применять к экономике города, так как эти факторы и их размещение могут иметь и локальных характрер.

Наибольший интерес представляют эндогенные концепции цикличности, объясняющие циклические колебания внутренней неустойчивостью экономической системы.

В 1970-е начинается исследование процессов цикличности применительно к разноуровневым пространственным социально-экономическим системам: регионам, городам, агломерациям и т..д.

Теория регионального жизненного цикла Т.Хегерстранда объясняет его динамику пространственной неравномерностью диффузии инноваций. Процесс производства товаров в данном случае рассматривается как процесс с несколькими стадиями: появление нового продукта, рост его производства, зрелось (насыщение), сокращение. На стадии инноваций размещение идёт в больших городах.

Теория полюсов роста (Ф.Перу, Ж.Будвиль, Х.Р. Ласуэн) отражает наличие центров экономического пространства, где размещаются предприятия лидирующих отраслей. Данные центры становятся полючами притяжения факторов производства, т.к. обеспечивают их наиболее эффективное использование. Региональный полюс роста - наборазвивающихся и расширяющихся отраслей, размещенных в урбанизированной зоне и способных вызывать дальнейшее развитие экономической деятельности в районе своего влияния. Т.е.полюс роста можно определять как географическую агломерацию экономической активности или как совокупность городов, располагающих комплексом быстро развиваюшихся производство, которые имеют экспортную ориентацию. Полюса растут за счёт импульсов, создаваемых ростом общенационального спроса, импульс роста уже затем передаётся второстепенным отраслям (Теоретико-методические аспекты исследования).

Работа по анализу цикличности развития городских поселений - профессор Массачусетского технологического института США Дж.Форрестера применил для описания и анализа динамики развития города Бостона многоуровневую математическую модель, созданную на основе анализа системных связей между тремя базисными процессами городской динамики. Первый: описывает предпринимательскую деятельность в городе - предприятие возникает, становится развитым, далее стареет и перестаёт существовать. Второй: строительство, старение и снос жилых зданий в городе. Третий: динамика населения города, включающая различные категории (менеджеры, квалифицированные кадры, неквалифицированные кадры, занятые и безработные) (Форрестер, 1974).

Работы М.Портера в большей степени посвящены исследованию цикличности развития различных городских районов. Его привлекали проблемы развития старой, как правило, центральной части американских городов, которая ранее была пространственным центром деловой жизни, а теперь приходит в упадок (Портер, 2005). В настоящее же время, например, в США кроме международных, научно-исследовательских, консультационных и общественных организаций изучением и планированием развития агломераций занимаются органы государственной власти и местного самоуправления. Организационные и методически основы статистического учёта агломераций определяет Бюро управления и бюджета, входящее в структуру Администрации президента США. В качестве городской агломерации определяется «один округ или несколько округов, имеющих по крайней мере один городской центр с населением не менее 50 тыс. чел., с прилегающей территорией, отличающейся высоким уровнем социально-экономической интеграции с этим городским центром посредством пригородного транспортного сообщения и маятниковых миграций» (Standarts, 2010).

Учёт агломерационных процессов ведётся не только в рамках метрополитенских зон, но и в более широком формате объединённых территорий статистического учёта (Combined Statistical Area). Социально-экономическим планированием развития 31 округа, находящегося на территории штатов Нью-Йорк, Нью-Джерси и Коннектикут, занимается учреждённая в 1922 г. Ассоциация регионального плана. *Координацией развития Национального столичного региона США занимается образованный в 1957 г. Совет правительств агломерации Вашингтона*. Эта региональная организация объединяет 21 государственную (федеральный уровень и уровень штатов) и местную структуру власти (The Port Authority).

В Великобритании мониторингом агломераций занимается Управление национальной статистики. Понятию агломераций в региональном разрезе в наибольшей степени соответствуют Большой Лондон и метрополитенские округа (Западный Йоркшир, Большой Манчесте и др.). В состав агломерации Большой Манчестер, например, входят 10 муниципальных районов (Great Manchester).

Агломерация отличается довольно сбалансированным характером: между входящими в её состав муниципальными районами нет существенных территориально-демографических различий Вопросами управления развитием агломераций занимаются администрации или объединённые администрации метрополитенских округов.

Основы функционирования Токио и прилегающих к ней территорий определяются Национальным планом развития столичного региона Токио. В 1956 г. был принят Закон о развитии национального столичного региона, который определил важнейшие принципы перспективного планирования г. Токио и прилегающих территорий. В 1965 г. закон был дополнен концепцией создания «Территории пригородного развития». Столичный регион, выделяемый органами планирования для составления и реализации различных социально-экономических программ, не имеет официального государственного административно-территориального оформления. Он включает Токийскую префектуру и территорию 7 прилегающих префектур. Входящие в состав Токийской префектуры административные единицы – самостоятельные муниципальные образования. Управление регионом Большого Токио осуществляется правительством Токийской метрополии. Оно осуществляет стратегическое управление на подведомственной территории, разрабатывает и реализует различные программы социально-экономического развития.

В Барселоне история стратегического планирования насчитывает почти 25 лет. В 2003 г. был разработан первый стратегический план метрополии Барселоны, а в 2010 г. был сформирован стратегический план метрополии «Видение 2020». Однм из результатов такого планирования стало изменение статуса Барселоны: Законом правительства Каталогии от 3 августа 2010 г. был закреплён новый статус Барселоны как агломерации (метрополитенская зона Барселоны). Метрополия Барселоны объединяет 36 муниципалитетов и насчитывает 3,2 млн. жителей. Акцент в новом стратегическом плане метрополии сделан на важности построения отношений города с развивающихмися экономиками на периферии метрополии и является шагом на пути к формированию более сплочённой и целостной системы управления метрополией (Батчаев, 2012), (Barselona Vision 2020).

# 1.4. Региональный аспект в программных документах федерального уровня (роль Санкт-Петербурга).

В основе концепции полицентрического пространства лежат некоторые *исторических сложившиеся положения* геоурбанистики и географической науки. Но в то же время формируются и выделяются *принципиально новые элементы*, приобретающие особую значимость в области практики.

Понятие *«полицентризм»* можно рассматривать с нескольких точек зрения.

С точки зрения морфологической структуры региона или страны полицентризм означает *«относительно равномерное распределение по территории урбанизированных ареалов, городских агломераций и крупных городов»*.

С точки зрения функциональности полицентризм рассматривают как *«систему отношений между городами, основанной на равноправном сотрудничестве и функциональной взаимодополняемости, связанной с их положением в качестве узловых элементов в потоках информации, людей, капиталов, товаров и энергии, а также в сетях городского расселения».*

*Полицентрической можно назвать городскую систему*, включающую по меньшей мере три или более относительно близко расположенных, самостоятельных и сравнимых по численности населения и экономическому потенциалу города, между которыми сложились или потенциально могут сложиться интенсивные связи, способствующие их специализации, взаимодополняемости функций, согласованной стратегии развития и политическому сотрудничеству.

В числе предпосылок полицентрического развития на региональном простанственном уровне В.А. Колосов выделяет следующие:

1. Достаточная плотность экономической среды в стране или регионе;
2. Конкурентоспособность хозяйства региона и его городов на национальном или мировом рынках;
3. Высокая степень самостоятельности и бюджетной обеспеченности регионов и городов;
4. Высокая мультимодальная транспортная доступность и развитые связи между полюсами городской системы;
5. Достаточная привлекательность центров с точки зрения исторической и культурной среды;

Развитая региональная и локальная идентичность (Проблемы государственной политики, 2008).

Так, например, в Европе происходит переход от иерархической к сетевой модели организации пространства. В данном случае каждый город, входящий в сеть, обладает широким набором функций, в том числе характерных для центральных городов, что влечёт за собой перестройку городского хозяйства. В России же происходит реформирование федеративных отношений и системы государственного управления в целом в сторону усиления полномочий исполнительных органов власти разного уровня. В качестве основы преобразований выбрана *централизация власти.* Минимизируется роль гражданского общества и местных органов власти, встроенных в государственную вертикаль власти. Вопросы о *преобразовании территориальных диспропорций* решаются на региональном уровне (Колосов).

Стратегическими приоритетами Российской Федерации в области пространственной организации системы расселения наряду с прочим (в проекте Градостроительной доктрины Российской Федерации, разработанном в Российской академии архитектуры и строительных наук) являются: 1. формирование каркаса расселения РФ, включающего: - столичные центры (города федерального значения Москву и Санкт-Петербург); "города-контрмагниты" столичных центров - экономические, научно-образовательные, культурные, транспортно-логистические центры федерального значения; - крупнейшие многофункциональные города федеральных округов - центры межрегионального значения; - города - центры (столицы) субъектов РФ, региональные центры; - города - межмуниципальные центры (региональные подцентры), формирующие межмуниципальные системы расселения в периферийных районах субъектов РФ; - городские, сельские поселения - центры местных систем расселения муниципальных районов; - города - опорные центры освоения, развития и жизнеобеспечения зоны Севера и других отдалённых районов очагового расселения, межзональные центры; - городские населенные пункты - базовые центры (центры систем расселения в районах очагового расселения); 2. формирование многоуровневого, сетевого мультимодального транспортно-логистического каркаса системы расселения, обеспечивающего устойчивую пространственную связность центров системы расселения, других городских и сельских населённых пунктов и транспортно-пересадочных узлов всех уровней; 3. регулируемое, обеспечивающее комплексное решение современных транспортных и экологических проблем и реализацию потенциальных социально-экономических и градостроительных эффектов развитие агломераций и формирующихся в наиболее урбанизированных районах Центрального, Северо-Западного, Приволжского, Уральского и Сибирского федеральных округов "надагламерационных" полицентрических образований (мегалополисов), включающих территории нескольких соседних агломераций.

Также стратегическими приоритетами РФ в области развития, функционально-пространственной организации территории и формирования благоприятной градостроительной среды населённых пунктов и муниципальных образований наряду с прочим должно стать: 1) обеспечение безопасности градостроительной среды для жизни и здоровья человека, экологической безопасности; предотвращение рисков и угроз чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера; 2) формирование социальных качеств, комфорта градостроительной среды в части наличия и доступности жизненно необходимых человеку и социально значимых благ - достойного жилища и работы, общего образования, медицинских, социально-бытовых и коммунальных услуг, условий для досуга и общения; 3) обеспечение многообразция градостроительной среды, адекватного многообразию культурных образцов и дифференциации экономических возможностей разных социальных групп населения, - многообразия типов и форм ландшафтной, функционально-планировочной и архитектурно-пространственной организации территории, жилой, общественно-деловой и производственной застройки, организации социально-бытового и транспортного обслуживания населения; 4) преобразование архитектурно-планировочной организации городов и других поселений по нескольким взаимосвязанным направлениям: - от жесткого функционального разделения города к интегрированной планировочной структуре; - от политики массированного освоения свободных земель на окраинах к реконструкции города в пределах всех территорий как главному направлению градостроительной активности; - от экстенсивного к интенсивному типу роста города, что приведёт к удельному сокращению потребляемых ресурсов (территории, протяженности коммуникаций, энергопотребления и пр.) (Градостроительная доктрина, 2014).

*Все субъекты, включённые в систему региональной политики: федеральный центр, регионы, общественные организации, субъекты хозяйственной деятельности, реализуют собственные стратегии развития.* Для использования потенциала создания полицентрической городской системы в России необходимо укрепить «горизонтальные» социально-экономические связи между субъектами РФ и внутри них.

Это позволит стимулировать использование регионами реальных и потенциальных преимуществ для наращивания экономического потенциала и улучшения социальных условий на соответствующей территории (Табаков, 2004).

В настоящее время из-за *отсутствия системного подхода* к правовому регулированию основ осуществления региональной политики в стране наблюдается недостаточно эффективное государственное управление в сфере регионального развития.

По этой причине разрабатываемые и принимаемые федеральными органами государственной власти, органами государственной власти субъектов РФ и органами местного самоуправления стратегические, программные и прогнозные документы *не взаимоувязаны и не согласованы между собой*. Это сильно осложняет решение задач территориального развития. Возможна разработка нового концептуального подхода к вопросу правового регулирования основ региональной политики в Федеральном законе «Об основа организации разработки и реализации государственной региональной политики в Российской Федерации».

В настоящее время единственным нормативным правовым актом, регламентирующим основы организации региональной политики, является Указ Президента РФ от 03.06.1996 г. № 806 «Об основных положениях региональной политики в Российской Федерации» (Малчинов).

Проанализировав указанные выше федеральные документы, стратегические приоритеты России можно сгруппировать в нескольких блоках *(выдержка)*:

1. *Обеспечение высоких стандартов благосостояния человека, социального благополучия и согласия*. Данный приоритет реализуется, главным образом, через государственную политику в сферах демографии, здравоохранения, образования, культуры, физической культуры и спорта, социальной защиты и пенсионного обеспечения населения, межнациональных (межэтнических) отношений, обеспечения граждан доступным и комфортным жильем и повышения качества жилищно-коммунальных услуг.

2. *Формирование новой эффективной экономики, основанной на знаниях*. Реализация этого приоритета происходит в рамках государственной экономической политики во всех ее направлениях (налогово-фискальной, бюджетной, тарифной и др.), сферах науки и техники, технологической модернизации, развития инновационной деятельности, высокотехнологичных секторов экономики, малого предпринимательства как основного «проводника» массовых инноваций. Также это направление реализуется в развитии транспортно-транзитной системы России, способствующей развитию хозяйственных взаимосвязей.

3. *Повышение конкурентоспособности России на мировых рынках*. Реализация данного приоритета осуществляется через развитие традиционных отраслей экономики России: топливно-энергетического, лесопромышленного, агропромышленного, оборонно-промышленного комплекса, транспортного, строительного и других. Сюда же следует отнести возрастающую роль и привлекательность многих регионов России как туристских центров. Кроме того, в рамках реализации этого приоритета Россия организует и принимает крупнейшие мировые культурно-спортивные мероприятия.

4. *Сбалансированное пространственно-территориальное развитие.* Реализация этого приоритета ведется путем выработки и осуществления мер государственной политики в сферах регионального и муниципального развития, территориального планирования, градостроительной деятельности, земельных и межбюджетных отношений. Важную роль здесь играют развитие особых экономических зон, поддержка территориальных экономических кластеров, *создание систем управления агломерационными процессами* (Стратегия экономического и социального развития Санкт-Петербурга на период до 2030 года).

В рамках Стратегии развития России на 2018-2024 гг. (Центр стратегических разработок) предусмотрена важность развития транспортных маршрутов. Планируется построить высокоскоростные автодороги: Москва-Владимир-Саранск-Ульяновск-Самара-Оренбург,Санкт-Петербург-Вологда-Киров-Екатеринбург (<https://strategy.csr.ru/main/nav>).

В Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года предусмотрена следующая роль Санкт-Петербургской городской агломерации:

развитие Северо-Западного региона определяется экономическим и инновационным потенциалом Санкт-Петербургской городской агломерации, выходом к важнейшим морским коммуникациям, наличием ресурсной базы для топливной, металлургической, химической, лесной и рыбной отраслей. Рост этой агломерации страны и прилегающих регионов будет в основном определяться развитием транспортных и деловых услуг, высокотехнологичных импортозамещающих отраслей обрабатывающей промышленности, в частности военно-промышленного комплекса, судостроения и автомобилестроения, а также традиционных индустриальных отраслей северо-западных регионов, в частности машиностроения, приборостроения, электротехники, металлургии, химии и биофармацевтики (Распоряжение Правительства РФ от 17.11.2008 N 1662-р (ред. от 10.02.2017).

# Глава 2. Предпосылки и результаты разработок программных документов в сфере пространственного управления Санкт-Петербургом

# 2.1. Стратегия экономического и социального развития Санкт-Петербурга на период до 2030 года

**Демография. Санкт-Петербург характеризуется различной плотностью населения. Если плотность населения в** Василеостровском, Адмиралтейском, Фрунзенском, Центральном и Калининском районах превышает 10 тыс. чел. на кв. км, то плотность населения в Курортном и Пушкинском районах менее 1 тыс. чел. на кв. км. Однако наибольшее количество рабочих мест сосредоточено в Центральном, Адмиралтейском, Московском, Петроградском и Выборгском районах. На 25% территории города расположены более 50% рабочих мест крупных и средних организаций. При этом в центральных районах Санкт-Петербурга расположены места приложения труда с заработной платой, значительно превышающей (до 38%) средний уровень номинальной начисленной заработной платой по Санкт- Петербургу. Наиболее населенные районы – Приморский, Красногвардейский, Калининский, Красносельский, Невский – в наименьшей степени обеспечены рабочими местами: на 2,2 млн. жителей этих районов приходится около 700 тыс. рабочих мест.

**Значительные диспропорции в размещении мест приложения труда приводит к появлению значительных пассажирских и транспортных потоков «центр-периферия» - ежедневных маятниковых миграционных потоков.** Данные потоки в будние дни дополняются большим числом жителей приграничных с Санкт-Петербургом районов Ленинградской области (около 200 тысяч человек в день по состоянию на 2012 г.), рабочие места которых размещены также в Санкт-Петербурге, в том числе в центральном деловом районе.

**Дорожно-транспортный сектор.**

Серьёзная проблема - **низкая транспортная связность и доступность различных частей города.** Это приводит к транспортной перегрузке практически по всей территории и росту времени, затрачиваемого горожанами на перемещение по городу. **Существует дефицит мостовых переходов** (например, на р. Б. Нева, р. М. Нева и р. Б. Невка). Из этого следует превышение стандартов транспортной доступности мест приложения труда на 25% (в настоящее время (2013 г.) - 56 минут). Существует **высокая неравномерность распределения плотности улично-дорожной сети.** В районах города с исторической застройкой (Центральный, Адмиралтейский, Петроградский) плотность улично-дорожной сети в 2,8-3,9 раза выше, чем в районах новой застройки (Приморский, Фрунзенский, Московский и Выборгский). **В центральных районах плотность улично-дорожной сети - до 10 км на кв.км, а в окраинных - в среднем 2,6-3,6 км на кв.км. Плотность магистральной сети исторически сложившихся районов превышает этот показатель в новых районах в 2,4-4,4 раза.** В Санкт-Петербурге необходимо создание развитой системы дорожных сооружений для обеспечения единства улично-дорожной сети, оптимизации транспортных связей между районами, разделёнными естественными и искусственными преградами, и сокращения затрат времени на передвижение.

Имеется разрыв между планированием пространственного развития города и планированием развития транспортной системы. Перед разработкой проектов развития транспортной инфраструктуры района одобряются практически все проекты освоения новых территорий под застройку.

Во многие проекты комплексного освоения и развития территорий под жилищное строительство и крупнейшие объекты строительства в Санкт-Петербурге не включается полный комплект документации по развитию транспортной инфраструктуры и транспортного обслуживания территории. Так, решение о включении в Генеральный план района «город Южный» с населением более 130 тыс. чел. было принято без плана развития транспортной инфраструктуры. Решение проблем транспортного обеспечения начинается только после того, как новые коммерческие центры сталкиваются с проблемами транспортной недоступности (и на индивидуальном, и на общественном транспорте). В итоге транспортные проезды становятся перегруженными индивидуальным транспортом, а пешеходные проходы доступными только для однонаправленного движения в колонну.

**Инженерная инфраструктура**

При общегородском обеспечении баланса мощности и подключенной нагрузки по системам электро-, тепло-, водо-, газоснабжения и водоотведения, в ряде районов перспективной застройки резерв мощности по отдельным видам ресурсов будет исчерпан в ближайшее время. Это обусловлено или недостаточной мощностью источников питания, или отсутствием магистральных и распределительных сетей, необходимых для выдачи мощности в районы перспективной застройки. **Так, развитие северо-западных и северных районов города может быть ограничено исчерпанием резервов электрической и тепловой мощности, а юго-западных, соответственно, малым резервом мощности газораспределительных станций.**

Развитие инженерного обеспечения новых территорий, предназначенных для жилой, общественно-деловой и промышленной застройки в настоящее время идёт «вслед за рынком». Сначала появляются девелоперские проекты, а далее уже начинают решаться вопросы обеспечения их энергией и другими ресурсами. В результате многие проекты реализуются и завершаются в условиях дефицита мощностей систем инженерного обеспечения.

Для решения проблем такого рода необходимо проведение активной политики городских властей по вопросам комплексной инженерной подготовки и введения в хозяйственных оборот новых инженерно подготовленных участков. Это будет обеспечивать комплексное развитие застройки в соответствие с Генеральным планом Санкт-Петербурга. К реализации проектов инженерной подготовки территорий могут привлекаться частные операторы с использованием модели государственно-частного партнёрства.

**Межрегиональное сотрудничество (2013 г.).**

Недостаточно согласованные действия в области пространственного и транспортного планирования Санкт-Петербурга и Ленинградской области, отсутствие действенных механизмов согласования интересов соседних субъектов федерации. По сути, игнорируется факт существования активно формирующейся Петербургской агломерации. Петербургская агломерация – это комплекс населенных пунктов и территорий, связанных с Петербургом устойчивыми трудовыми, рекреационными, культурно-бытовыми миграционными потоками, хозяйственными связями. Петербургская агломерация формируется в рамках ближнего пояса, который охватывает поселения и территории, находящиеся примерно в радиусе 50-60 км то центра Санкт-Петербурга. Площадь территории – 11,6 тыс. кв. км, численность постоянно проживающего населения около 5,9 млн. чел., рабочих и учебных мест около 3,5 млн. Необходимо продолжить работу по созданию института согласования интересов Санкт-Петербурга и Ленинградской области. Начало такого института положено созданием Координационного совета по вопросам развития транспорта города и области под эгидой Министерства транспорта РФ (в 2011 г.), создании Дирекции по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области (2013 г.). Должен быть разработан новый документ территориального планирования – Схема консолидированного планирования Санкт-Петербурга и Ленинградской области. Необходимо в течение ближайших 3-7 лет повысить роль пространственного планирования, создать систему общественной экспертизы, тщательно сохраняя баланс между пониманием темы развития транспортной инфраструктуры у специалистов и пониманием общественности, с разумным сочетанием волевых административных решений и общественного согласия. Несогласованность проявляется в массовой застройке областных территорий, прилегающих к границе города, с расчетом на использование городской и федеральной транспортной, социальной и инженерной инфраструктур, но без согласия со стороны городской администрации и населения Санкт-Петербурга. В итоге происходит качественное снижение уровня транспортного обслуживания и Санкт-Петербурга, и Ленинградской области, которое закономерно влечёт за собой и снижение привлекательности среды проживания населения.

**Благоустройство.**

Районы города сильно дифференцированы по уровню качества окружающей среды. Так, в северных, расположено большое количество парков, скверов, зелёных насаждений, а в центральных и восточных экологическая обстановка менее благоприятна из-за ряда промышленных предприятий и интенсивного движения транспорта.

Обеспеченность населения зелёными насаждениями, доступными для общего пользования, в периферийных районах (без учёта районов, расположенных в пригороде) в 1,8 раза превышает показатели районов исторического центра города. Наибольшее загрязнение атмосферного воздуха наблюдается на территории следующих районов: Адмиралтейский, Центральный, Фрунзенский, Невский, Московский, Кировский.

**Экономическая специализация.**

Являясь одной из основных бюджетообразующих отраслей города, сфера торговли формирует практически пятую часть ВРП Санкт-Петербурга и обеспечивает рабочими местами каждого пятого петербуржца, занятого в городском хозяйстве. Наблюдаются различия в обеспеченности населения площадями торговых объектов. Так, в Центральном, Приморском и Московском районах данный показатель в 3-4 раза выше, чем в Петродворцовом, Кронштадтском, Кировском и Красносельском. В последних отмечается недостаток некоторых типов организаций торговли и услуг для населения: продовольственных магазинов-дискаунтеров, универсальных магазинов малых торговых площадей, булочных, хозяйственных магазинов, магазинов эконом-класса по продаже одежды и обуви, галантерейных товаров, товаров для ремонта.

**Сфера здравоохранения и образования.**

Равномерному устойчивому развитию территорий города также препятствуют диспропорции в сфере здравоохранения и образования. В северных и юго-западных частях Санкт-Петербурга (Выборгский, Красносельский, Приморский, Пушкинский районы), где ведётся активное жилищное строительство, **наблюдается недостаток учреждений амбулаторной сети.** В центральных районах: Петроградский, Центральный, обеспеченность населения врачами в 10-12 раз превышает соответствующий показатель в Приморском районе. В связи с этим жители окраинных районов обращаются за медицинскими услугами в другие части города. Схожая ситуация с обеспеченностью местами в дошкольных учреждениях. В центральных районах (Центральный, Адмиралтейский, Петроградский) достигнута 100% обеспеченность потребности в местах. Тогда как активное развитие жилой застройки в периферийных районах привела к недостаточной обеспеченности местами, возникновению очередей в детские сады. Например, в Красносельском, Приморском, Пушкинском районах обеспеченность местами в дошкольных учреждениях не превышает 91% от существующей потребности.

В центральных районах Санкт-Петербурга (Центральный, Адмиралтейский, Василеостровский и Петроградский районы) сосредоточена большая часть высших учебных заведений. Это создает дополнительные пассажиропотоки на выходах из метро в центре Санкт-Петербурга в течение учебного периода.

**Инвестиции.**

Диспропорции в сфере экономики также отражают разбалансированность процессов развития города в части инвестиций в основной капитал. Инвестиции в основной капитал по административным районам могут отличаться до 27 раз . При этом такая значительная разница в объемах может наблюдаться для двух соседних районов с близкой структурой экономики (Центральный и Петроградский, Выборгский и Приморский).

**Выводы.**

* **Размещение населения и занятость:** районы Санкт-Петербурга характеризуются различной плотностью населения. Если плотность населения в Василеостровском, Адмиралтейском, Фрунзенском, Центральном и Калининском районах превышает 10 тыс. чел. на кв. км, то плотность населения в Курортном и Пушкинском районах менее 1 тыс. чел. на кв. км. Однако наибольшее количество рабочих мест сосредоточено в Центральном, Адмиралтейском, Московском, Петроградском и Выборгском районах. На 25% территории города расположены более 50% рабочих мест крупных и средних организаций. Наиболее населенные районы – Приморский, Красногвардейский, Калининский, Красносельский, Невский – в наименьшей степени обеспечены рабочими местами: на 2,2 млн. жителей этих районов приходится около 700 тыс. рабочих мест крупных и средних организаций. Диспропорции в размещении мест приложения труда и расселении работников приводят к появлению значительных пассажирских и транспортных потоков «центр-периферия» – ежедневных маятниковых миграционных потоков;
* **Культура:** в Санкт-Петербурге значительная часть индустрия отдыха и развлечений (театры, музеи, концертные залы) сосредоточена в историческом центре города. Периферийные районы Санкт-Петербурга недостаточно обеспечены библиотеками, культурно-досуговыми учреждениями, учреждениями дошкольного образования и дополнительного образования детей, театрами и концертными залами. Культурные предложения для жителей удаленных районов Санкт-Петербурга ограничены, в ряде случаев отсутствуют культура «шаговой доступности» из-за неразвитости инфраструктуры, ограничены культурные предложения для детей и молодежи;
* **Деловая инфраструктура:** в Санкт-Петербурге не сформирован полноценный центральный деловой район, характерный для всех современных мегаполисов. Это создает сложности с принятием городом офисов глобальных компаний (как головных, так и региональных штаб- квартир), не способствует росту сложных деловых услуг, формированию и развитию специалистов мирового класса с современными квалификациями;
* **Инфраструктура:** территории новой застройки «растягивают» город и связанную с ним инженерную и транспортную инфраструктуру. В ряде районов резерв мощности по отдельным видам энергетических ресурсов либо отсутствует, либо будет исчерпан в ближайшее время, что обусловлено или недостаточной мощностью источников (центров питания), или отсутствием магистральных и распределительных сетей, необходимых для выдачи мощности в районы перспективной жилой, общественно-деловой и промышленной застройки. Низкая транспортная связанность и доступность различных частей Санкт-Петербурга приводят к транспортной перегрузке практически по всей территории и росту затраченного на перемещение времени.

**Меры.**

* осуществить переход от моноцентрической к полицентрической модели развития Санкт-Петербурга и петербургской агломерации с дифференциацией стратегического пространственного развития по зонам города;
* осуществить переход от моноцентрической к полицентрической модели развития Санкт-Петербурга и петербургской агломерации с дифференциацией стратегического пространственного развития по зонам города;
* переосмыслить функции и обустройство существующих общественных пространств Санкт-Петербурга на основе тенденций увеличения потребности в качестве и разнообразии общественных пространств, повышения потребности в личном общении людей. Создать новые общественные пространства, способствующие гармоничному развитию всего городского сообщества, привлечению креативного класса населения. Включить в Генеральный план, Правила землепользования и застройки, проекты планировки задач развития общественных пространств;
* восстановить компетенции города как научного и образовательного центра в сфере территориального, градостроительного и транспортного планирования. Создать усло- вия для научного, образовательного, практического применения новых методов территориального, градостроительного и транспортного планирования (http://cedipt.spb.ru).

***В соответствии со Стратегией-2030 выделены следующие экономические зоны Санкт-Петербурга: Центральная, Московско-Невская, Юго-Западная, Северная, Ладожская, Южная, Петродворцовая, Курортная, Кронштадтская***, в пределах которых предполагается обеспечить сбалансированное соотношение мест приложения труда и мест проживания, добиться высокой транспортной доступности объектов, связанных с жизнедеятельностью человека и экономикой, точнее сбалансировать потребности и мощности инженерной инфраструктуры, что позволит рационально решить двуединую задачу повышения качества жизни населения и эффективности использования городских территорий.

Новые подходы к пространственно-территориальному развитию Санкт-Петербурга планируются к осуществлению посредством реализации подпрограмм «Государственной программы Санкт-Петербурга «Экономическое и социальное развитие территорий Санкт-Петербурга» на 2015-2020 годы», утвержденной постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 30.06.2014 № 551 (далее – ГП 16).

Целью государственной программы является создание условий для сбалансированного экономического и социального развития территорий Санкт-Петербурга.

Задачи государственной программы состоят в нормативно-правовом и организационном обеспечении деятельности органов государственной власти в сфере территориального планирования, направленном на устранение диспропорций пространственного развития, а также в формировании планов комплексного развития территорий (исторический центр Санкт-Петербурга, иные территории развития).

Цели и задачи государственной программы соответствуют основным направлениям государственной политики Российской Федерации, Северо-Западного Федерального округа и Санкт-Петербурга, определенным в основных стратегических (программно-плановых) документах, таких как Концепция долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года, Стратегия социально-экономического развития Северо-Западного федерального округа на период до 2020 года, Генеральный план Санкт-Петербурга, Стратегия экономического и социального развития Санкт-Петербурга на период до 2030 года.

Для достижения цели и решения задач в рамках ГП 16 предусмотрена реализация следующих подпрограмм:

1) **«Планирование экономического и социального развития территорий Санкт-Петербурга»**

В рамках подпрограммы **«Планирование экономического и социального развития территорий Санкт-Петербурга»**будет организована работа по созданию условий для обеспечения экономического и социального развития территорий Санкт-Петербурга путем совершенствования системы территориального планирования Санкт-Петербурга.

Задачами подпрограммы «Планирование экономического и социального развития территорий Санкт-Петербурга» является:

разработка градостроительной документации, обеспечивающей поступательное развитие градостроительной деятельности в Санкт-Петербурге;

анализ эффективности использования территориальных ресурсов Санкт-Петербурга;

создание нормативной правовой и нормативно технической базы градостроительной политики;

создание научно-методического и информационно аналитического базиса для градостроительной деятельности в Санкт-Петербурге;

развитие информационной системы обеспечения градостроительной деятельности в Санкт-Петербурге.

2) [**«Сохранение и развитие исторического центра Санкт-Петербурга»**](http://cedipt.gov.spb.ru/strategicheskoe-planirovanie/socialno-ekonomicheskoe-razvitie-territorij/sohranenie-i-razvitie-istoricheskogo-centra/)

3) [**«Развитие Кронштадта»**](http://cedipt.gov.spb.ru/strategicheskoe-planirovanie/socialno-ekonomicheskoe-razvitie-territorij/kronshtadt/)

 Кроме того, Правительством Санкт-Петербурга ведется работа по следующим направлениям:

[**«Серый» пояс»**](http://cedipt.gov.spb.ru/strategicheskoe-planirovanie/socialno-ekonomicheskoe-razvitie-territorij/razvitie-serogo-poyasa/) (Стратегия экономического и социального развития Санкт-Петербурга на период до 2030 года).

Стратегия - базовый документ системы государственного планирования Санкт-Петербурга. Разработана в соответствии с пунктом 3.2 постановления Правительства Санкт-Петербурга **от 28.03.2012 N 275 «О Концепции социально-экономического развития Санкт-Петербурга до 2020 года» .**

*Основная цель* разработки Стратегии — определение приоритетов и целей социально-экономического развития Санкт-Петербурга на период до 2030 года. *Представленная в Стратегии система целей является ориентиром долгосрочного развития города и рационального использования городских ресурсов.*

Положения Стратегии развиваются и конкретизируются в других документах планирования, в частности в *Экономической политике Санкт-Петербурга*.

Целевые ориентиры Стратегии на *среднесрочный период* закрепляются *Программой социально-экономического развития Санкт-Петербурга*, утверждаемой Законом Санкт-Петербурга.

Для реализации Экономической политики с периодичностью в 6 лет разрабатываются *государственные программы Санкт-Петербурга*, содержащие комплекс обеспеченных ресурсами конкретных мероприятий, направленных на достижение целей Стратегии.

Для достижения генеральной цели определены *4 стратегических направления*, которые охватывают весь спектр проблематики развития Санкт-Петербурга:

1. ***Развитие человеческого капитала:***
   1. *Демографическое развитие:*

Мерой стимулирующей рождаемость может стать повышение доступности жилья для семей с детьми, в первую очередь для молодых семей, за счет *развития ипотечного кредитования, внедрения новых кредитных инструментов, расширения строительства доступного жилья*, отвечающего потребностям семей, с одновременным строительством объектов социальной инфраструктуры. Следует предусмотреть меры по созданию в Санкт-Петербурге *среды обитания, благоприятной для семей с детьми*, включая установление соответствующих требований к градостроительным решениям, а также к социальной и транспортной инфраструктурам.

1. ***Повышение качества городской среды:***

*2.1. Улучшение благоустройства городских территорий:*

Основным направлением развития благоустройства в Санкт-Петербурге является переход от нормативно-распределительного принципа управления к *программно-инвестиционному принципу*. В Санкт-Петербурге должна быть создана система управления проектами благоустройства территорий. В рамках этой системы можно будет планировать прямые и косвенные эффекты вложения бюджетных средств в благоустройство.

Необходимо создание организационно-правовых условий для становления благоустройства как полноценной услуги, оказываемой населению в целом и отдельным группам населения. Целесообразна передача органам местного самоуправления части доходов от земельного налога (налога на объекты недвижимости) и ликвидация субсидий на благоустройство.

*2.2. Развитие транспортной системы:*

Развитие транспортного комплекса Санкт-Петербурга рассматривается *в* *совокупности с задачей улучшения пространственной организации* и жилой среды города, связности районов, совершенствования внешних связей мегаполиса.

Основными *тенденциями* развития транспортной системы города станут:

* повышение надежности, мощности, доступности, безопасности и эффективности функционирования *системы перевозок общественным транспортом* (метро, пригородный железнодорожный транспорт, автобусные, трамвайные и троллейбусные перевозки, развитие легкорельсового транспорта);
* повышение эффективности использования существующей улично-дорожной сети города, включая развитие единого парковочного пространства для индивидуального и грузового транспорта;
* обеспечение круглосуточной связности улично-дорожной сети;
* *создание сети радиального, дугового движения*;
* опережающее развитие городского транспортного планирования и системы управления транспортным комплексом Санкт-Петербурга;
* минимизация негативного влияния транспорта на городскую среду и население, *повышение объема и качества немоторизованного движения* (пешеходного и велосипедного) в городе;
* *вывод транзитных транспортных потоков на периферию* Санкт-Петербурга.

*Ключевым направлением* должно стать *развитие сети метрополитена*, как основы сети городских пассажирских перевозок, включая ввод новых станций в районах с низким уровнем транспортной доступности мест приложения труда и образования, *развитие мультимодальных транспортно-пересадочных узлов* у станций метро, интегрирующих все основные виды городского и пригородного пассажирского транспорта, *снижение нагрузки на существующие пересадочные узлы*, реновация изношенного подвижного состава, повышение эффективности расходов на строительство новых линий и эксплуатацию метрополитена.

Альтернативой метрополитену может стать развитие не только автобусных маршрутов, *но и трамвайных линий и линий легкорельсового транспорта*. Данный вид рельсового транспорта более экономичен, экологичен и бесшумен, чем троллейбус и автобус.

Исполнительные органы государственной власти Санкт-Петербурга и участники рынка ОТ должны предпринять скоординированные усилия по повышению надежности, скорости и комфортности перевозок наземными видами ОТ (в т.ч. для лиц с ограниченной мобильностью), развитию сети маршрутов, созданию выделенных полос движения для рельсового и безрельсового наземного городского пассажирского транспорта, реновации инфраструктуры и подвижного состава ОТ, широкого внедрения средств автоматизации управления системой перевозок ОТ и информирования пассажиров, совершенствованию тарифных систем, развития отношений города и частных перевозчиков на маршрутах ОТ, включая расширение конкурсных процедур при выборе перевозчиков и переход на заключение контрактов с перевозчиком на основе метода полных издержек. Необходимо развитие применения подвижного состава для наземного ОТ, использующего альтернативные источники энергии, помимо контактной сети и продуктов переработки нефтегазовой промышленности. Важным направлением развития транспортной системы, в том числе в сотрудничестве с Ленинградской областью и частными инвесторами, должно стать развитие скоростных видов ОТ, включая легкорельсовый транспорт.

Важным направлением должна стать реализация проектов в области повышения эффективности использования улично-дорожной сети города, скоординированных с мерами по развитию метрополитена и наземного ОТ. Реализация мероприятий должна быть ориентирована на рост пропускной способности существующей улично-дорожной сети, поддержание ее высокого транспортно-эксплуатационного состояния и строительство необходимых элементов, повышающих ее связность, плотность сети, улучшающих межрайонные и межрегиональные связи (в координации с Ленинградской областью), снижение транспортной, экологической, в том числе шумовой, нагрузки на городскую среду в селитебных районах периферии города и историческом центре Санкт-Петербурга. Среди первоочередных мер необходимо упорядочение парковки автотранспорта (легкового и грузового), развитие сети перехватывающих парковок в интеграции с транспортно-пересадочными узлами на периферии Санкт-Петербурга и его центрального делового района, развитие механизмов регулирования использования частного автотранспорта на улично-дорожной сети города. Повышение эффективности эксплуатации улично-дорожной сети должно быть обеспечено развитием механизмов взаимодействия города и компаний дорожной отрасли, в том числе поддержкой применения технологических и организационных инноваций в дорожном строительстве, становлении системы комплексных долгосрочных контрактов с оплатой по достигнутым потребительским свойствам дороги (контрактов «жизненного цикла»).

Направлением модернизации транспортной системы, обеспечивающим рост эффективности использования всех видов транспорта в Санкт-Петербурге, должно стать завершение работ по внедрению системы автоматизированного управления городским транспортом и его подсистемами (мониторинг дорожного движения, система регулирования дорожного движения и светофорной сигнализации, система автоматизации управления ОТ и др.), объединенной с городской автоматизированной системой управления «умный» город.

В рамках модернизации транспортной системы города должна быть осуществлена поддержка мероприятий по восстановлению и расширению сети пешеходных путей сообщения на всей территории города, повышению комфортности и безопасности движения пешеходов на территориях микрорайонов, в историческом центре города, развитие велосипедных путей сообщения, в том числе межрайонных, разработка и реализация отраслевых схем развития пешеходного и велосипедного движения. Развитие пешеходного и велосипедного движения необходимо координировать с развитием улично-дорожной сети и ОТ.

Для развития ОТ должны быть осуществлены следующие мероприятия:

развитие рельсового транспорта;

развитие троллейбусного сообщения;

строительство новых автобусных вокзалов междугородного и международного сообщения в районе станции метро «Купчино» и в районе станции метро «Парнас»;

строительство нового автобусного парка в северо-приморской части Санкт-Петербурга для размещения подвижного состава, использующего экологически чистые виды топлива;

реконструкция существующих автобусных парков для перехода на современные методы эксплуатации подвижного состава с возможностью использования экологически чистых видов топлива;

строительство двух трамвайных парков;

развитие сети конечных диспетчерских станций с разворотными площадками.

Реализация вышеперечисленных направлений позволит достичь следующих положительных результатов. Будет построено 18 новых станций метрополитена и 4 дополнительных вестибюля действующих станций, что позволит обеспечить пешеходную доступность станций метро для 55% населения Санкт-Петербурга. Продолжится проектирование и строительство новых линий и станций со сроком ввода после 2025 года, к 2030 году сеть метрополитена будет состоять из 89 станций. Не менее 75% всех передвижений жителей Санкт-Петербурга будет осуществляться на общественном транспорте. Максимальный интервал движения наземного городского пассажирского транспорта будет снижен до 10 минут (25 минут в 2011 году). Среднее время поездок с трудовыми целями сократится до 40 минут (56 мин. в 2011 году), эксплуатационная скорость наземного пассажирского транспорта вырастет не менее чем на 15% к уровню 2011 года, для трамвая на 30%. Суммарная вместимость наземного городского пассажирского транспорта вырастет до 850 тыс. мест (528 тыс. мест в 2011 году).

*2.3. Пространственное развитие Санкт-Петербурга:*

Они связаны с различиями в обеспечении благоприятных условий жизнедеятельности населения, в первую очередь *отставанием строительства объектов социальной инфраструктуры от строительства жилья*. Фактически на протяжении достаточно длительного периода в Санкт-Петербурге не формировалась комплексная жилая застройка. Выявленные диспропорции в развитии территорий Санкт-Петербурга показывают, что *возможности дальнейшего наращивания темпов жилищного строительства без обеспечения территорий объектами социальной, инженерной, транспортной инфраструктур исчерпаны*.

Решать выявленные проблемы предлагается *с использованием инструментов территориального планирования путем оптимального сочетания функциональных зон*, что должно найти отражение в новом Генеральном плане Санкт-Петербурга.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **N п/п** | **Наименование экономической зоны** | **Основные направления деятельности** |
| 1 | **Центральная** | Формирование центров управления и компетенций международного значения, развитие финансовой сферы и сферы услуг, сохранение и современное использование культурного наследия, развитие культурного и туристского потенциала, повышение качества жилищного фонда, решение вопросов развития транспорта и парковочного пространства |
| 2 | **Московско-Невская** | Развитие "промышленного пояса" вдоль Обводного канала и р.Невы, поддержание сбалансированного развития промышленности, социальной сферы и сферы услуг, развитие образования и НИОКР, развитие территорий вдоль железнодорожных путей, развитие инфраструктуры новых районов застройки, развитие транспортно-пересадочных узлов, реконструкция жилого фонда первых массовых серий |
| 3 | **Юго-Западная** | Развитие судостроения и "промышленного пояса", развитие территории Большого морского порта, реконструкция жилого фонда первых массовых серий, развитие инфраструктуры и общественно-деловых функций в новых районах застройки |
| 4 | **Северная** | Развитие новых отраслей экономики в ОЭЗ Ново-Орловская, формирование нового делового района, реализация экологических проектов, развитие "промышленного пояса", в т.ч. формирование новых центров инжиниринга и НИОКР, производство новых видов продукции, развитие энергетического машиностроения, развитие образования, улучшение качества городской среды, развитие инфраструктуры новых районов застройки, развитие транспортно-пересадочных узлов, реконструкция жилого фонда первых массовых серий, развитие совместных проектов с Ленинградской областью в области транспорта, инженерной инфраструктуры, строительства жилья и др. |
| 5 | **Ладожская** | Развитие "промышленного пояса" вдоль р.Невы, развитие промышленного сервиса, ***развитие совместных проектов с Ленинградской областью в области транспорта***, инженерной инфраструктуры, строительства жилья и др., улучшение качества городской среды, развитие инфраструктуры новых районов застройки |
| 6 | **Южная** | Формирование новых полифункциональных подцентров агломерации (г.Южный и др.), развитие общественно-деловых, туристских, выставочных и культурно-рекреационных проектов, развитие транспортно-логистического комплекса, ***развитие совместных проектов с Ленинградской областью в области транспорта, инженерной инфраструктуры, строительства жилья и др***., развитие энергетического машиностроения, промышленного сервиса и услуг, развитие рекреационных зон и экологических проектов, развитие инфраструктуры новых районов застройки |
| А | **Курортная** | Реализация городских экологических проектов и сохранение природных ландшафтов, развитие туризма и рекреационных проектов, развитие транспортной инфраструктуры, резервирование территорий под будущие проекты развития |
| Б | **Кронштадтская** | Развитие логистических проектов, формирование качественной городской среды, создание рабочих мест, развитие рекреационных проектов и туризма, реализация на территории города новых государственных (федеральных) функций |
| В | **Петродворцо-вая** | Развитие отраслей новой экономики в ОЭЗ "Нойдорф", развитие центра образования и НИОКР на базе существующих научных и образовательных учреждений, сохранение и современное использование культурного наследия мирового значения, развитие аванпортовых мощностей Большого порта Санкт-Петербурга (порт Бронка), развитие туризма |

***Ключевым направлением формирования более эффективного пространственного развития Санкт-Петербурга должен стать переход к комплексному развитию территорий города*** — как главного приоритета в жилищном строительстве и основного фактора формирования благоприятных условий проживания населения.

Первоочередной стратегической задачей является необходимость уточнения границы Санкт-Петербурга в части границ земель водного фонда, береговой линии Финского залива в пределах территории субъекта Российской Федерации — города Санкт-Петербурга, в том числе с учетом переданных земель водного фонда в собственность Санкт-Петербурга в районе города Сестрорецк, территории морского многофункционального перегрузочного комплекса «Бронка», территории западной части Крестовского острова, а также определение функционального зонирования территории западной части Васильевского острова. Также необходимо уточнение границы Санкт-Петербурга на основании Дополнительных соглашений к Соглашению «Об уточнении границы между Санкт-Петербургом и Ленинградской областью как субъектами Российской Федерации», утвержденному постановлением Законодательного Собрания Санкт-Петербурга от 3 марта 2004 года N 123, в том числе территорий в Курортном районе в отношении части территории пос.Песочное, в Красносельском районе в отношении жилого микрорайона «Новогорелово». Значимым направлением пространственного развития города в части создания благоприятных условий жизнедеятельности населения является уточнение границ городских лесов с корректировкой функционального зонирования в соответствии с материалами инвентаризации лесных кварталов.

В соответствии с функциональным зонированием Генерального плана определена функциональная зона Р1 — зона лесов и лесопарков. На основании проведенной инвентаризации лесных кварталов выявлена необходимость по внесению изменений в функциональное зонирование относительно данной зоны в связи с тем, что 6% территорий лесничеств расположены в иных функциональных зонах (в основном в функциональной зоне Р2), в том числе на территориях, планируемых для развития за пределами расчетного срока (после 2015 года).

Одной из стратегических задач пространственного развития Санкт-Петербурга является необходимость корректировки функционального зонирования территорий, связанная с размещением объектов инженерно-транспортной инфраструктуры. Это комплексное развитие всех видов внешнего транспорта (уточнение положения трассы высокоскоростной магистрали, аэроэкспресса, развитие аэропорта «Пулково», портовых комплексов Большого порта Санкт-Петербурга и др.); уточнение положения трассировки проектируемых городских магистралей; уточнение положения и размещения объектов инженерной инфраструктуры.

Стратегической задачей также является и корректировка функционального зонирования ряда территорий, на которых намечена реализация крупных стратегических проектов, в том числе: строительство автомагистрали Западного скоростного диаметра, в части уточнения границ функциональных зон; развитие аэропорта «Пулково», в части изменения функционального зонирования прилегающих территорий; создание города-спутника «Южный», а также изменения функционального зонирования, связанного с размещением новых объектов инженерно-транспортной инфраструктуры, необходимых для обслуживания соответствующих зон.

Также необходима корректировка функционального зонирования территорий, связанная с реализацией проектов, направленных на повышение качества городской среды и сокращение площади территорий, занимаемых объектами производственного назначения, не соответствующих экономическим, социальным, экологическим и градостроительным условиям их развития, при этом имеющих развитую инженерно- транспортную инфраструктуру, в том числе производственных территорий центральной части города, а также ценных в градостроительном отношении территорий, занимаемых предприятиями химической промышленности в Невском и Красногвардейском районах Санкт-Петербурга.

Особой задачей пространственного развития города является уточнение границ особо охраняемых природных территорий.

Для создания комфортных условий проживания населения и обеспечения благоприятных условий жизнедеятельности необходимо откорректировать ряд расчетных показателей Генерального плана.

*2.4. Развитие взаимодействия Санкт-Петербурга и Ленинградской области:*

Выполняя большой объем общегосударственных федеральных функций Санкт-Петербург вовлекает в орбиту своего влияния все больше территорий соседнего субъекта Российской Федерации. В результате усиления интеграционных процессов в пределах Санкт-Петербурга и прилегающей к нему части Ленинградской области фактически формируется единое территориальное пространство, включающее большое число населенных пунктов и межселенных территорий. Все они отличаются интенсивными хозяйственными, трудовыми, транспортными, образовательными, бытовыми, культурными, рекреационными и иными связями и влияют как на развитие Санкт-Петербурга, так и Ленинградской области.

При развитии указанных районов проявляются следующие тенденции. Происходит усиление главенствующей роли Санкт-Петербурга как мощного центра управления. Наблюдаются изменения в системе расселения города и быстрое усиление роли его периферийной зоны. В пределах указанных территорий развивается единый рынок труда, фиксируется усиление производственных связей, активизируются кластерные процессы, происходит увеличение масштабов маятниковых миграций.

К числу основных проблем, затрудняющих процессы стабильного и успешного развития указанных районов и полноценного вовлечения их в процесс территориального развития Санкт-Петербурга, относятся: отсутствие правого статуса агломераций в России, не комплексный подход к развитию периферийной зоны агломерации, ухудшение транспортной ситуации на границах ядра агломерации и ее периферии, отсутствие управленческих структур, которые бы координировали и регулировали процессы развития агломерации.

Устранение негативного влияния вышеуказанных проблем требует реализации комплекса мер по следующим направлениям ее развития. Первоочередное внимание необходимо уделить усилению координации взаимодействия между органами государственной власти и местного самоуправления Санкт-Петербурга и Ленинградской области. Требуется обеспечить разработку и согласование документов социально-экономического и территориального планирования, в первую очередь, в части зоны взаимных интересов двух этих субъектов Российской Федерации.

В числе приоритетных направлений должно рассматриваться упорядочение вопросов развития территорий, прилегающих к административным границам между Санкт-Петербургом и Ленинградской областью. Здесь необходимо обеспечить сохранение зеленых насаждений, ограничить этажность и плотность жилой застройки, осуществить перенос промышленных предприятий. Создание новых населенных пунктов, жилых кварталов, производственных зон и расширение действующих должно сопровождаться вводом новых маршрутов транспорта, включая станции метрополитена, улучшением благоустройства, развитием социальной, энергетической и инженерно-транспортной инфраструктур.

Необходимо улучшить организацию и совершенствование работы маршрутов общественного пассажирского транспорта, связывающих Санкт-Петербург с ближайшими населенными пунктами Ленинградской области, которые обеспечивают массовые маятниковые миграции населения.

Первоочередного решения требуют вопросы функционирования существующих и организации новых зон утилизации бытовых и производственных отходов (проектирование и строительство мусороперерабатывающих заводов, закрытие действующих полигонов, исчерпавших свои мощности и создание новых и пр.).

В качестве важного направления должно рассматриваться дальнейшее развитие инфраструктуры и улучшение условий проживания в садоводствах и дачных поселках, расположенных на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

Реализация вышеуказанных направлений совместного развития Санкт-Петербурга и Ленинградской области позволит достигнуть в долгосрочной перспективе следующих положительных результатов:

усилить значение малых и средних городов, а также создать новые населенные пункты на границе двух субъектов Российской Федерации, привлекательные для проживания населения обоих субъектов Российской Федерации;

сократить различия в качестве жизни населения, проживающего как на территории Санкт-Петербурга, так и на территориях, граничащих с территорией Санкт-Петербурга, прежде всего, за счет обеспечения доступности объектов социальной, коммунально-бытовой инфраструктуры, в том числе путем создания транспортных связей между Санкт-Петербургом и указанными территориями;

улучшить экологическую ситуацию в Санкт-Петербурге.

**СТРАТЕГИЧЕСКАЯ ЦЕЛЬ:1.2.5. Обеспечение сбалансированного социально-экономического развития территорий**

ПРОГРАММНО-ЦЕЛЕВЫЕ УСТАНОВКИ 1.2.5.1. Сохранение и развитие исторического центра Санкт-Петербурга1.2.5.2. Развитие инфраструктуры территорий производственно-делового назначения вокруг центральной части Санкт-Петербурга1.2.5.3. Комплексное развитие территорий Южной планировочной части Санкт-Петербурга.

**8.2. Территориальные ресурсы**

Успешной реализации Стратегии будет способствовать хорошая обеспеченность Санкт-Петербурга территориальными ресурсами развития. Санкт-Петербург занимает территорию площадью 1446 кв.км. По территориальному устройству Санкт-Петербург разделен на 18 районов. В центральной части города расположены 4 района, в периферийной — 9, в пригородной — 5 районов. Кроме этого, в городе функционируют 111 муниципальных образований. Плотность населения в Санкт-Петербурге составляет 3,5 тыс.чел. на 1 кв.км. Это один из самых низких показателей среди крупнейших городов мира. В перспективе площадь Санкт-Петербурга может незначительно увеличится за счет реализации проектов намыва территорий в акватории Финского залива.

Санкт-Петербург располагает хорошим уровнем обеспеченности территориальными ресурсами, являющимися важной основой его устойчивого социально-экономического развития. Большая территория позволяет сохранять зоны рекреации, создавать новые транспортные магистрали, предприятия и жилые районы. Однако, с другой стороны, большая площадь территории ухудшает транспортную доступность мест работы и жительства, приводит к диспропорциям в развитии различных районов города.

Рост численности населения, масштабов хозяйственной деятельности и стоимости объектов недвижимости будет способствовать более эффективному использованию земельных участков. Территориальная концентрация хозяйственной деятельности (ВРП в расчете на 1 кв.км) возрастет в Санкт-Петербурге с 1638 млн руб. на 1 кв.км в 2012 году до 10 млрд руб. на 1 кв.км к 2030 году (в ценах соответствующих лет). Плотность населения в последнем году реализации Стратегии увеличится до 4,2 тыс.чел. на 1 кв.км.

В целом по Санкт-Петербургу отсутствует дефицит территориальных ресурсов развития. Повышенным спросом пользуются инженерно-подготовленные территории. Проблемы нехватки территорий решаются как за счет повышения эффективности использования земельных участков, так и в рамках развития процессов взаимодействия с Ленинградской областью.

Повышение эффективности использования территориальных ресурсов будет достигаться за счет перехода к сбалансированному пространственному развитию, достижения большей полицентричности в системе расселения и размещения производительных сил, обеспечения комплексности застройки городских районов. Ощутимый эффект даст развитие транспортной инфраструктуры, создание новых населенных пунктов в пригородной зоне Санкт-Петербурга и регулирование агломерационных процессов.

В результате этого снизится нагрузка на исторический центр, появятся новые зоны высокой экономической активности, сократятся потери от чрезмерных затрат времени на перемещение по территории города. Увеличение плотности улично-дорожной сети и развитие системы общественного пассажирского транспорта позволят повысить мобильность населения при внутригородских и пригородных передвижениях. Возрастет доля населения Санкт-Петербурга, проживающего в пределах пешеходной доступности до станций метрополитена. Приведенные выше планируемые показатели территориальных ресурсов позволят в полной мере реализовать цели и приоритеты Стратегии при условии успешного осуществления намеченных действий по устранению диспропорций застроенных процессов Санкт-Петербурга и надлежащего инфраструктурного обеспечения.

***3) Обеспечение устойчивого экономического роста***:

*3.1. Развитие рынка недвижимости и системы поддержки девелоперских проектов*:

Основным направлением развития должна стать активная политика городских властей в вопросах *комплексной подготовки и введения в хозяйственный оборот новых инженерно-подготовленных участков* под развитие застройки. В настоящее время процесс подготовки территорий идет «вслед за рынком», большинство проектов реализуется и завершается в условиях дефицита мощности систем инженерного обеспечения.

Помимо этого, *требуется снижение административных барьеров и издержек*, связанных с получением необходимых согласований, для осуществления строительных проектов. Необходимо устранение дублирования функций различных ведомств и оптимизация процедур согласования разрешительной документации.

*Необходимо создание равных условий для участников рынка*, обеспечивающих возможность работы на нём не только крупных игроков, но также малых и средних компаний. Требуется развитие конкуренции на рынке путем выделения при проведении конкурсов небольших лотов.

Со стороны органов государственной власти должно оказываться содействие развитию механизмов *проектного финансирования строительных компаний* (привлечение «длинных» финансовых ресурсов с гибкими сроками возврата).

***4) Обеспечение эффективности управления и развитие гражданского общества.***

# [2.2. Генеральный](#_Toc451120114) план Санкт-Петербурга как основа процесса территориального планирования

Генеральный план Санкт-Петербурга утвержден Законом Санкт-Петербурга от 21.12.2005 №728-99 «О Генеральном плане Санкт-Петербурга и границах зон охраны объектов культурного наследия на территории Санкт-Петербурга».

Он определяет:

* *цели и задачи* территориального планирования Санкт-Петербурга;
* *основные параметры развития* Санкт-Петербурга;
* *виды функциональных зон* на территории Санкт-Петербурга на период до 2015 (с перспективой на период до 2025 года).

**В 2006-2007 гг. были разработаны следующие документы:**

1. «Правила землепользования и застройки Санкт-Петербурга» утверждены Законом Санкт-Петербурга 16.02. 2009 № 29-10;
2. документация по планировке территорий, выделенных Генеральным планом для размещения объектов капитального строительства жилого, общественно-делового, производственного и рекреационного назначения;
3. документация по планировке территорий для объектов капитального строительства в сфере транспортной и инженерной инфраструктуры, санитарной очистки территории, улучшению экологической обстановки, охране окружающей среды и освоению подземного пространства Санкт-Петербурга.

В соответствии со статьей 11 Закона Санкт-Петербурга «Об основах регулирования градостроительной деятельности в Санкт-Петербурге» в городе **разработаны и утверждены** в целях реализации Генерального плана:

1. **территориальные и отраслевые схемы размещения** отдельных видов объектов капитального строительства;
2. развития транспортной, инженерной и социальной инфраструктур;
3. охраны окружающей среды;
4. использования подземного пространства Санкт-Петербурга (далее - территориальные и отраслевые схемы);
5. в том числе по отраслям: физкультура и спорт, здравоохранение, электро-, тепло-, газо- и водоснабжение, водоотведение, улично-дорожная сеть, маломерный флот **(генеральные схемы развития и размещения объектов до 2025 года).**

В ходе реализации Генерального плана имеются следующие особенности (на 2013 г.):

1. первоначально сформированные цели и задачи достигнуты (решены) не в полном объеме;
2. **образовались *дисбалансы* в функциональном использовании территорий и обеспеченности различных территорий объектами социальной, инженерной, транспортной инфраструктуры и другими видами объектов.**

**С 2005 г. в Санкт-Петербурге осуществляется планомерное изменение структуры использования земель** (в соответствии с закреплённым в Генеральном плане изменением структуры экономики и функционального зонирования территорий).

Так, Генеральным планом **предусматривалось сокращение общей площади территорий, занимаемых объектами производственного назначения, а также объектами инженерной инфраструктуры и железнодорожного транспорта**, которые не соответствуют экономическим, социальным, экологическим и градостроительным условиям их развития, на 3,5-4 тыс. га, в том числе на расчетный срок Генерального плана до 2015 года - 2-2,5 тыс. га. Функциональное назначение этих территорий изменялось на общественно-деловое и жилое с последовательной ликвидацией, выводом, перебазированием или перепрофилированием расположенных здесь объектов.

Результатом реализации положений Генерального плана стало: активная жилая застройка на периферии города в рамках проектов комплексного освоения и развития территорий Санкт-Петербурга, активное строительство новых общественно-деловых объектов в центральном деловом районе и на его периферии. По данным Комитета по строительству по состоянию на 2012 год в ряде районов **зафиксировано следующее превышение объемов жилищного строительства относительно данных Генерального плана**: в районах Северного планировочного направления (Выборгский, Калининский, Красногвардейский) в 2,4-3,7 раза, в Московском районе в 3,2 раза, в Красносельском в 1,5 раза, в Невском районе в 2,2 раза, в Приморском района в 1,7 раза, во Фрунзенском в 2,4 раза. **Это привело к существенному росту доли земель, занятых жилой и общественно-деловой застройкой (рост более 50%), их площадь к 2012 году увеличилась с 15,1% до 22,5% площади городской территории и в частности к перевыполнению задач Генерального плана по строительству деловой недвижимости**. (о ходе реализации Генерального плана Санкт-Петербурга).

**Изменение структуры использования земель произошло за счет сокращения земель особо охраняемых территорий, земель лесов** (сокращение на 30%), **земель сельскохозяйственного использования** (сокращение на 27%), **земель под объектами иного специального назначения, военными и иными режимными объектами** (сокращение на. 45%). Незначительно сократились земли промышленной, коммерческой и коммунально-складской застройки (снижение 3%), при этом их доля в общей площади земель продолжает составлять около 12%.

По сравнению с 2005 годом вместе с развитием рынка недвижимости и изменением структуры собственности на землю значительно **выросла доля земель, не вовлеченных в градостроительную или иную деятельность, их площадь выросла в 2,7 раза, достигнув к концу 2011 года 9,6% от всех территорий города.** Эти земли могут стать резервом развития города на срок реализации Генерального плана и настоящей Стратегии.

В области обеспеченности населения Санкт-Петербурга зелеными насаждениями общего пользования задачи Генерального плана выполнены частично, без учета районов с объективно высоким уровнем обеспеченности естественными зелеными насаждениями (Курортный, Пушкинский, Петродворцовый**), уровень выполнения задач Генерального плана по обеспеченности зелеными насаждениями общего пользования составляет по Санкт-Петербургу в среднем около 63%.**

**Основными проблемами в реализации решений Генерального плана Санкт- Петербурга в части функционального зонирования и социально-экономического развития территорий являются:**

− излишняя детализация действующего функционального зонирования территории Санкт-Петербурга;

− несоответствие действующего функционального зонирования территории заявленным стратегическим инвестиционным проектам (реализация проекта по строительству г. Южный, строительству объектов тепло- и электроснабжения, развитию аэропорта «Пулково» и др.);

− несоответствие положений, связанных с развитием транспортной инфраструктуры, отраженных в Генеральном плане, решениям по трассировке основных транспортных магистралей (в т.ч. в рамках строительства Западного скоростного диаметра, железнодорожных линий, уточнения трасс аэроэкспресса и вылетных магистралей и др.);

− необходимость уточнения границ субъектов федерации Санкт-Петербурга и Ленинградской области, а также береговой линии Финского залива в отношении земель водного фонда;

− необходимость уточнения границ городских лесов с корректурой функционального зонирования;

− необходимость корректуры функционального зонирования территорий, связанная с реализацией проектов, направленных на повышение качества городской среды и сокращением площади территорий, занимаемых объектами производственного назначения, не соответствующих экономическим, социальным, экологическим и градостроительным условиям их развития, при этом имеющих развитую инженерно-транспортную инфраструктуру (Реализация Генерального плана Санкт-Петербурга).

# 2.3. Комплексные программы развития территорий Ленинградской области, прилегающих к границам Санкт-Петербурга

Важную роль, определяющую перспективы развития, как города, так и его отдельным территорий и агломерации в целом, играют районы Ленинградской области, прилегающие к границам Санкт-Петербурга. **Среди таких районов Выборгский, Всеволожский, Кировский, Тосненский, Гатчинский и Ломоносовский. Населенные пункты, находящиеся на их территории, образуют подцентры Санкт- Петербургской городской агломерации второго и третьего порядка (Сертолово, Гатчина, Всеволожск, Кировск, Тосно и др.), в них проживает около 20% постоянных жителей агломерации.**

В районах Ленинградской области, относящихся территориально к Санкт- Петербургской городской агломерации до последнего времени уровень урбанизации территорий был существенно ниже городского, достигая 50-60%, против 80-85% у города. С ростом дефицита земельных ресурсов в пределах КАД Санкт-Петербурга приграничные района Ленинградской области стали тем последним ресурсом, который смогла эксплуатировать стремительно теряющая экономическую эффективность модель экстенсивного развития Санкт-Петербурга. **Фактически областные районы стали продолжением города, местом развития его селитебных (Всеволожский, Гатчинский), промышленных (Ломоносовский, Всеволожский) и транспортных функций (все прилегающие к городу районы Ленинградской области).** Неизменность конфигурации моноцентрической агломерации и растягивание коммуникаций с ростом удаления от ядра поставили районы Ленинградской области в ситуацию гипертрофированных проблем, схожих по своей структуре с проблемами и диспропорциями развития периферийных районов Санкт-Петербурга, активно осваивавшихся в 2000-е годы. В их числе проблемы острейшего дефицита инженерных ресурсов, социальной и транспортной инфраструктуры, мест приложения труда и образования, ограничения финансовых ресурсов региона. Территории Ленинградской области, расположенные вблизи границы с Санкт-Петербургом, имеют общие транспортные и миграционные потоки, часто единую инженерную инфраструктуру, единый пул основных экономических субъектов и общую структуру проблем, что порождает потребность в осуществлении координации усилий муниципальных и региональных властей по скоординированному развитию территорий для целей повышения качества жизни.

По экспертным оценкам **около 200 тыс. жителей области ежедневно прибывают на работу или учебу в Санкт-Петербург**. В дачный сезон (май-сентябрь) около 700 тыс. жителей Санкт-Петербурга проживает на территории Ленинградской области, в период массовых летних отпусков и школьных каникул это число возрастает до 1,5-2 млн. человек.

Ускорение темпов социально-экономического развития привело к расширению масштабов взаимного влияния Санкт-Петербурга и Ленинградской области друг на друга. Санкт-Петербург, как более мощный в экономическом и демографическом отношении город федерального значения, вовлекает в орбиту своего влияния прилегающие территории Ленинградской области. В свою очередь, Ленинградская область по мере наращивания экономической мощи начинает оказывать все больше влияния на развитие Санкт-Петербурга. В последние годы прилегающие к Санкт-Петербургу территории стали зонами ускоренного экономического развития Ленинградской области. Здесь создаются новые производственные зоны для предприятий обрабатывающей промышленности, крупные логистические терминалы, портовые мощности, жилые кварталы, объекты инженерно-энергетической инфраструктуры.

Для координации развития Санкт-Петербурга и Ленинградской области были образованы и функционируют несколько координационных совещательных структур: Координационный совет Санкт-Петербурга и Ленинградской области в сфере социально-экономического развития, Координационный совет по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области. В случае реализации дорожной карты Минрегиона России по развитию агломераций, возможно образование новых межрегиональных (межмуниципальных) органов власти, которые будут заниматься вопросами управления агломерационными процессами.

Помимо общих интересов в вопросах совместного социально-экономического развития территорий двух субъектов федерации, входящих в Санкт-Петербургскую агломерацию, имеются и серьезные проблемы, вызванные кризисом текущей фазы развития Санкт-Петербургской агломерации. **Так, с ростом дефицита земельных ресурсов в пределах КАД Санкт-Петербурга приграничные районы Ленинградской области стали тем ресурсом, который смогла эксплуатировать стремительно теряющая экономическую эффективность модель экстенсивного развития Санкт-Петербурга.** Фактически областные районы стали продолжением города, местом развития его селитебных (Всеволожский, Гатчинский), промышленных (Ломоносовский, Всеволожский) и транспортных функций (все прилегающие к городу районы Ленинградской области).

**Неизменность конфигурации моноцентрической агломерации и растягивание коммуникаций с ростом удаления от ядра поставили районы Ленинградской области в ситу цию гипертрофированных проблем, схожих по своей структуре с проблемами и диспропорциями развития периферийных районов Санкт-Петербурга, активно осваивавшихся в 1970-е - 2000-е годы.** В их числе проблемы острого дефицита коммунальных ресурсов (тепло-, водо-, газо-, электроснабжения, водоотведения), социальной и транспортной инфраструктуры, мест приложения труда и образования. Решение проблем относится к вопросам взаимодействия субъектов федерации в вопросах скоординированного развития приграничных территорий (Взаимодействие Санкт-Петербурга и Ленинградской области).

Концепция комплексного развития территорий Ленинградской области, прилегающих к границам Санкт-Петербурга. Санкт-Петербург, 2014.

***Цели Концепции:***

***- создание условий для обеспечения сбалансированного развития территории комплексного развития,***

в том числе:

– *в части согласования действий органов государственной власти* Санкт-Петербурга и Ленинградской области для устранения проблем развития обозначенных территорий;

- *в части* *выработки системного подхода для устойчивого* и комплексного *развития*;

- для *обеспечения реализации приоритетных направлений* градостроительной, пространственно территориальной и социально-экономической *политики Ленинградской области на обозначенных территориях*.

***Территория комплексного развития (ТКР)*** — территория Ленинградской области в зоне активного социально-экономического взаимодействия с городом Санкт-Петербургом.

***Цель развития ТКР*** – обеспечение сбалансированного размещения федеральных и региональных перспективных объектов, производства, жилой застройки и рекреации, определение оптимальных параметров, ведущих к повышению комфорта и качества жизни населения Ленинградской области на территориях комплексного развития (территориях Ленинградской области, прилегающих к границам Санкт-Петербурга) в соответствии с прогнозируемым уровнем социально-экономического развития.

**Включают 6 муниципальных районов, прилегающих к границам Санкт- Петербурга, но в границах А-120**. На этой территории проживает 626,5 тыс. чел., из которых ежедневно в Санкт-Петербург въезжает 170-210 тыс. чел. (общий объем ежедневной маятниковой миграции между Санкт-Петербургом и Ленинградской областью составляет около 450 тыс. чел.).

В долгосрочной перспективе ***до 2030 г. Санкт-Петербургская агломерация может быть преобразована*** в агломерацию с численностью постоянного населения 7-8 млн чел. (в т.ч. в Санкт-Петербурге до 6 млн чел. и на территории комплексного развития до 1,5-2 млн чел.).

Главной особенностью планировочной модели ТКР является наличие *зон активного жилищного строительства вдоль основных вылетных магистралей из Санкт-Петербурга*. К другим характеристикам современной планировочной модели ТКР относятся: − отсутствие плотной инфраструктурной связанности между поселениями, расположенными в разных частях ТКР; − очаговый (не сплошной) характер освоения; − концентрация хозяйственной деятельности вокруг основных транспортных магистралей; − значительные различия в численности постоянного населения в летний и зимний период времени; − преобладание моноструктуры экономики основных центров расселения.

В отличие от пригородной зоны, для ***ТКР актуальным становится вынос промышленных предприятий из центра Санкт-Петербурга и подготовка площадок для новой инвестиционной деятельности***.

Другими словами планировочная модель ТКР начинает обладать не только селитебной, экологической и иными защитными функциями города, но и функциями развития инвестиционной деятельности и создания новых рабочих мест. С таким более широким функционалом ТКР становится объектом, в развитии которого заинтересована не только Ленинградская область, но и Санкт-Петербург.

**Базовые условия новой планировочной модели ТКР, предлагаемой в рамках настоящей Концепции:**

− ограничение объемов жилищного строительства на уровне 300 тыс. кв. м в год;

− первоочередная концентрация ресурсов на развитии пяти приоритетных центров развития ТКР;

− повышение пропускной способности основных вылетных транспортных магистралей из Санкт-Петербурга;

− развитие внутренних хордовых связей, в первую очередь между приоритетными центрами развития ТКР и при подъездах к ним.

***К таким центрам отнесены:***

− два сформировавшихся центра с высоким потенциалом экономического развития (***города Гатчина и Всеволожск***):

Ключевыми ресурсами ***Гатчины***, способными стать базой для ускоренного экономического роста этой территории, являются: культурно-историческое наследие (Гатчинский дворец и Гатчинский парк, Приоратский дворец и парк, Красные казармы и другие объекты) и объекты инновационной инфраструктуры (Петербургский институт ядерной физики, проектируемый Технопарк Северо-Западного центра трансфера технологий Роснано, вузы).

Ключевым ресурсом ***Всеволожска*** является численность и темпы роста местного населения, а также накопленный промышленный потенциал территории, который был сформирован в результате активного инвестиционного роста на прошлом этапе развития.

− три центра приоритетного инфраструктурного развития:

* сельские поселения (1) «***Мурино, Бугры, Новое Девяткино***»,
* сельские поселения (2) «***Кудрово, Уткина Заводь***»;
* (3) «***Новогорелово, Волхонка, Пулково***».

Для каждого такого центра ***целевым критерием станет*** диверсификация экономики и ориентация на рост качества жизни населения в соответствии с лучшими мировыми практиками.

***Новая планировочная модель ТКР, заложенная в настоящей Концепции, сводится к построению единой полицентричной системы расселения, имеющей инновационно ориентированную структуру экономики, высокую внутреннюю территориальную связанность и обеспечивающей высокое качество жизни населения.***

За период 2008-2012 гг. в связи с активным жилищным строительством на территориях Всеволожского, Гатчинского, Ломоносовского, Тосненского, Кировского районов Ленинградской области (на 2012 г. составило 24% от общего кол-ва введённых в эксплуатацию жилых площадей на территории Санкт-Петербургской агломерации) возросла и численность населения районов (за 10 лет (2002-2012 гг.: 107 тыс. чел.)).

***Для Санкт-Петербурга и ТКР общими*** являются инновационно-технологическое развитие промышленности, модернизация транспортной системы, развитие сферы торговли, развитие культуры и туризма, развитие строительной индустрии и др.

***Направления развития приоритетных центров:***

1. **Г. Гатчина.**

Может выступить новой площадкой развития функционала в *научно-производственной* (северо-западный нанотехнологический центр на базе ПИЯФ будет специализироваться на проектах в области нейтронных технологий, наноэлектроники и наноматериалов), *туристической* (возможно увеличение потока туристов до 2 млн чел./год за счет развития новых форматов туризма и улучшения состояния памятников культурно-исторического наследия) и *жилищной* сферах (развитие социальной, инженерной, транспортной инфраструктуры в соответствии с требованиями законодательства РФ).

Транспортная проблема внутри Гатчины, связанная с недостаточно эффективной организацией переездов через железнодорожные пути, решается путём строительства виадука, который позволит обойти ж.-д. переезд и даст возможность возросшему пассажиропотоку беспрепятственно двигаться внутри города между восточной и западной частями. Гатчинский транспортный коридор планируется развивать на базе не только федерального проекта по строительству второй очереди Киевского шоссе, но и организации скоростного пассажирского сообщения по железнодорожным линиям Гатчина-Балтийская и Гатчина- Варшавская – Балтийский вокзал Санкт-Петербурга.

1. **Северный центр развития (сельские поселения Мурино, Бугры, Новое Девяткино).**

Северный центр развития ТКР позиционируется как общественный подцентр агломерации, формируемый на базе крупнейшего в Ленинградской области транспортно-пересадочного узла «Девяткино» — «точки входа» в интенсивно развивающуюся северо-восточную часть Всеволожского района с перспективной численностью населения в 150–200 тыс. чел.

Северный центр развития ТКР обладает возможностью реализации сразу нескольких инновационных проектов, способных вывести территорию и северную зону ТКР на новый уровень социально-экономического развития:

* *Lifesciences-парк* – инновационный территориально-производственный кластер, направленный на развитие технологий в сфере медицины и смежных технологий (медицинское приборостроение, биотехнологии, фармацевтика). Базой для формирования Lifescience парка может стать кластер фармацевтических компаний, который уже создан и существует на территории института ГИПХ;
* *Торгово-логистический город* - в пределах Северного полюса ТКР расположена инвестиционная площадка Бугры (на территории Бугровского сельского поселения), близ пересечения автодороги КАД СПб и федеральной автодороги «Сортавала» и местом размещения торгово-развлекательного комплекса (ТРК) «Мега ИКЕА Парнас». Фактически формат подразумевает современную интерпретацию складского комплекса интегрированного с инфраструктурой оптовой торговли и с сервисными бизнес-функциями.

В части решения задачи создания качественной городской среды нового города Мурино, актуальна реализация инвестиционных проектов по строительству не менее 60 000 кв.м торгово-развлекательных помещений и помещений общественного питания в зоне новой жилой застройки только на территории восточной части Муринского сельского поселения для удовлетворения местных нужд.

Для полного использования инвестиционного потенциала ТПУ Девяткино, кроме реализации имеющегося проекта строительства нового многофункционального здания ТПУ (включающего торгово-деловые функции) у станции метро и железной дороги, целесообразна реализация инвестиционных проектов по строительству бизнес-центров вдоль железнодорожной линии в пешей доступности от территории ТПУ (до 800-1000 метров);

1. **Восточный центр развития (Всеволожское городское поселение).**

Улучшение пассажирского сообщения с Санкт-Петербургом за счет повышения интенсивности и качества железнодорожных перевозок по существующей ветке, строительства линии легкорельсового транспорта, планируемого в долгосрочной перспективе строительства станции метро «Янино» создадут дополнительные условия для повышения качества жизни в городе и повышения его экономического потенциала. Улучшение автодорожного сообщения с Санкт-Петербургом за счет строительства продолжения Ириновского проспекта и спрямления Колтушского шоссе в направлении Южного микрорайона Всеволожска позволит улучшить связанность Всеволожска и Санкт- Петербурга. В пределах Восточного центра развития ТКР (Всеволожска) возможно дальнейшее развитие производственной зоны «Кирпичный завод». Появляются предпосылки к развитию логистических, сервисных, а также постиндустриальных функций города Всеволожска на ее основе.

Всеволожский транспортный коридор, предполагает организацию скоростного железнодорожного движения от существующей железнодорожной станции Всеволожск до ТПУ в районе Ладожского вокзала или до ТПУ Финляндского вокзала Санкт-Петербурга.

В рамках проекта по строительству станции метро Кудрово (ожидается к 2020 году), целесообразно создание мультимодального транспортно-пересадочного узла, совмещенного с небольшим торговым центром повседневного спроса (до 10 000 кв.м)8 , гостиницей 3\* и небольшим административно-деловым блоком. Дополнительный эффект синергии для развития коммерческих функций в северной части площадки создаст примыкания крупного нового жилого района с перспективной численностью населения до 120 000 чел. к 2020-2025 году и возможность организации маршрутов общественного транспорта с прилегающих территорий Всеволожского района с совокупным перспективным населениям до 300 000 чел..

1. **Юго-восточный центр развития (Кудрово, Уткина Заводь).**

Кудрово расположено в рамках санитарно-защитных и шумовых зон между крупными инженерными и транспортными объектами, у него слабые внешние пешеходные связи с городом, что представляет большую проблему. Возможно, расширить площади вокруг ТЦ «Мега» с выходом как внутрь района, так и за пределы КАД (промышленные площади «Уткиной заводи»), с целью создания торгового города. Юго-восточный полюс развития ТКР обладает потенциалом для создания дополнительных рабочих мест, через строительство и реализацию промышленных объектов на территории проекта «Уткина Заводь», который располагается на границе Санкт-Петербурга и Ленинградской области вдоль Кольцевой автодороги рядом с Большим Обуховским (Вантовым) мостом через р. Нева.

1. **Южный центр развития (Новогорелово, Волхонка, Пулково).**

Новогорелово – сформировавшийся промышленный центр с развитой инженерной, транспортной и социальной инфраструктурой. 2. Волхонка – перспективная промышленная площадка Ленинградской области, имеющая выходное транспортное положение и устойчивые связи с городом; 3. Наличие развитого промышленного комплекса, представленного, прежде всего, крупнейшими промышленными предприятиями региона. В пределах территории занято несколько тысяч специалистов приезжающих не только из др. районов Ленинградской области, но и из Санкт-Петербурга. В среднесрочной перспективе реализации только двух заявленных проектов («Аэротрополис Пулково» и перенос ряда городских предприятий в промышленную зону Новогорелово) позволит увеличить численность высокотехнологичного персонала, постоянно работающего на территории. 4. Новоселье – один из наиболее динамично заселяющихся поселений Ленинградской области. Многократное увеличение население в пределах данной территории требует опережающего развития социальной инфраструктуры территории.

***Первочередными вопросами развития агломерации в целом и ТКР в частности в среднесрочной перспективе являются:***

− Интеграция инженерных и транспортных инфраструктур Санкт-Петербурга и Ленинградской области, особенно: дорожной инфраструктуры, системы водоснабжения и водоотведения, системы сбора, утилизации и захоронения ТБО.

− Выработка специальной бюджетной политики в отношении ТКР и единых для Санкт- Петербурга и Ленинградской области проектов, в том числе перераспределение бюджета адресной инвестиционной программы между ТКР и другими территориями Ленинградской области в соответствии с прогнозами роста численности и структуры населения ТКР; внедрение механизмов субсидирования программ развития городов в зоне ТКР и другие;. Политика полицентризма путём выделения пяти приоритетных центров развития ТКР (подцентров агломерации): (1) Инновационный центр – Гатчина, (2) Восточный центр развития – Всеволожск, (3) Северный центр развития – «Мурино, Бугры, Новое Девяткино», (4) «Кудрово, Уткина Заводь»; (5) Южный центр развития – «Новогорелово, Волхонка, Пулково». Должны быть созданы специальные инструменты содействия развитию приоритетных центров развития ТКР; Политика по созданию новых рабочих мест (в том числе совместная кластерная политика).

# [Глава 3.](#_Toc451120117) Пространственная трансформация Санкт-Петербурга

# Социально-экономические показатели преобразований городского пространства

Необходимость качественных перемен в политике социально-экономического развития территорий Санкт-Петербурга и изменения приоритетов деятельности Правительства Санкт-Петербурга очевидна.

В связи с возникшими диспропорциями пространственного развития территорий Санкт-Петербурга и дисбалансами, препятствующими равномерному устойчивому развитию территорий города, ключевым элементом пространственного развития должен стать переход к развитию города по **полицентрической модели**.

Развитие полицентрической модели необходимо осуществлять как на базе существующих подцентров, расположенных в зоне так называемого «реального города» (например, Колпино, Пушкин), так и путем создания агломерационных городов- подцентров на периферии Санкт-Петербургской городской агломерации.

В соответствии со Стратегией-2030 выделены следующие экономические зоны Санкт-Петербурга: ***Центральная, Московско-Невская, Юго-Западная, Северная, Ладожская, Южная, Петродворцовая, Курортная, Кронштадтская***, в пределах которых предполагается обеспечить сбалансированное соотношение мест приложения труда и мест проживания, добиться высокой транспортной доступности объектов, связанных с жизнедеятельностью человека и экономикой, точнее сбалансировать потребности и мощности инженерной инфраструктуры, что позволит рационально решить двуединую задачу повышения качества жизни населения и эффективности использования городских территорий (http://cedipt.spb.ru).

Л.Э.Лимонов в своей работе «Пригородный пояс Санкт-Петербургской агломерации: социально-экономические и институциональные особенности пространственного развития» выделяет следующее:

1. Тенденции развития

2. Проблемы

3. Факторы, влияющие на формирование пространственной структуры и характеристик пригородного пояса

*4. Анализ показателей, характеризующих развитие:*

4.1. транспортной и инженерной инфраструктур;

4.2. благоустройства;

4.3. сферы услуг;

4.4. динамику расселения;

4.5. жилищного и земельного рынков;

4.6. объёмов жилищного строительства.

Для анализа использовались публиковавшиеся данные ***ГУИОН, Росстата, Большого каталога недвижимости, а также компаний-застройщиков.***

**База – муниципальная статистика.**

***Отдельные выводы:***

1. Плотность постоянного населения всей агломерации ниже плотности ее центрального ядра в 9 раз, выше плотности постоянного населения Ленинградской области в 32 раза и выше плотности населения России в 77 раз;
2. 2009 г. - все районы, граничащие с Санкт-Петербургом, имеют более высокую плотность населения и позитивную динамику численности. Позитивная динамика численности населения также в относительно близких к Санкт-Петербургу Волховском, Волосовском и Приозерском районах;
3. Судя по имеющимся данным на 2009г. по Всеволожскому муниципальному району, благодаря обилию дачных и садоводческих поселений *количество сезонного населения в пригородах СПб составляет более 80% от количества постоянного* (274,1 тыс. – постоянное, 228,6 – сезонное);
4. 2010 г. - По данным ГУИОН в ***пригородных районах***, входящих в административные границы ***Санкт-Петербурга***, с 2000 по начало 2009г. было введено 1844,8 кв.м. – ***12,1%*** от общего объема ввода за этот же период в Санкт-Петербурге. По данным, опубликованным Правительством ***Ленинградской области*** по состоянию на 01.01.2010 на территориях ***пяти районов***, примыкающих к административным границам СПб (при 18 районах во всей области), было 1 156 жилых зданий, находящихся в стадии строительства, что составляет ***71% от общего числа строящихся в области жилых зданий*** (1624). Доля строительных площадок в пяти указанных районах также заметно превалировала: 61% (110 из 179 во всей области);
5. С 2006 по 2010гг. основные объемы строительства жилья в пределах ПП ***Ленинградской области*** были сосредоточены во ***Всеволожском районе*** (включая Всеволожск, Сертолово, Новое Девяткино, Мурино, Колтуши, Бугры) – порядка 30-35% от областных объемов. Активное жилищное строительство велось также в ***Тосненском районе*** (поселок Тельмана), ***Ломоносовском*** муниципальном районе (Горелово и Низино), менее активное – в ***Гатчинском*** (Новый Свет). На территории ***ПП Санкт-Петербурга*** в период 2000-2009гг. наибольшие показатели ввода жилья в ***Пушкинском, Курортном и Колпинском районах, меньше – в Петродворцовом и Ломоносовском;***
6. ***На 2000г.*** при практически равной стоимости строительства в двух регионах цены продаж жилья на первичном рынке Ленобласти составляли всего ***49,0%*** от цен в Санкт-Петербурге, на вторичном рынке – ***45,5%.***

***В 2010г.*** те же цены в ***области*** были соответственно уже ***62,0%*** и ***55,8%*** от цен петербургских.

***Если стоимость жилья в Санкт-Петербурге*** за ***11*** лет возросла на первичном рынке ***в 7 раз***, а на вторичном в 8 раз, то в Ленинградской области, соответственно – в ***11,4*** и в 9,8 раз, что говорит о более активном спросе в области. Объемы прироста жилищного фонда в рассматриваемых регионах за этот же период оставались близкими: в области – 20,5%, в Санкт-Петербурге – 20,7%.

***7. Популярность Всеволожского района среди застройщиков и покупателей*** жилья, судя по оценкам, опубликованным в Интернете, объясняется хорошей транспортной связью с центром Санкт-Петербурга, (особенно в связи с введением в строй восточной части кольцевой автодороги (КАД) раньше западной) и весьма привлекательным ландшафтом (близость Ладоги, окрестности Токсово — Кавголово — Сярьги, получившие название «Русская Швейцария»). Однако есть, видимо, и другие предпосылки, в том числе:

- опережающее развитие Санкт-Петербурга до последних лет в западном (приморском) и южном направлениях;

- высокий рейтинг инвестиционной привлекательности Всеволожска: по многим показателям (динамика прибыли предприятий, объема инвестиций, численности занятых) Всеволожск с 2006 по 2009г. опережал большинство городов Северо-Запада, включая Калининград, Псков, Мурманск, Великий Новгород.

8. Наиболее острой проблемой агломерации Санкт-Петербурга является ***транспортная.***

Причем темпы роста этого показателя после 2000г. заметно увеличились. ***Увеличение транспортного времени существенно связано с переселением многих семей в последние годы из центральных районов города в селитебный пояс, отделенный от центра поясом промышленных и складских территорий***.

9. **В границах пригородного пояса основные различия между его территориями связаны, по-видимому, со следующими характеристиками:**

- доступность центра Санкт-Петербурга (в пределах ПП от 20 до 90 мин.);

- уровень развития социальной инфраструктуры;

- наличие в непосредственной близости рабочих мест;

- индивидуальное жилье высокого класса – стандартное многоквартирное жилье – деревенское жилье;

- курортные и дворцовые пригороды – промышленные поселения.

10. ***В целом условия жизни в пригородном поясе, по оценкам населения, находятся между «удовлетворительно» и «хорошо»:*** услуги по снабжению продовольствием (в среднем 3,96 балла по 5-ти балльной шкале), работа общественного транспорта (3,65), чистота и благоустройство (3,49), услуги торговли товарами длительного пользования (3,43), жилищно-коммунальные услуги (3,42), возможности для занятий спортом (3,39), медицинское обслуживание (3,14).

11. ***Влияние фактора транспортной инфраструктуры*** на пространственное развитие агломерации было проверено путем сбора и анализа информации о размещении торговли, услуг и иных объектов в зоне кольцевой автодороги (КАД). В ходе исследования было выявлено, что наибольшей привлекательностью для инвесторов обладали участки, расположенные ***на пересечении КАД с основными «вылетными» магистралями и автодорогами федерального и регионального значения***. При этом северо-восточное направление оказалось более востребованным, чем юго-западное. Среди приоритетных направлений освоения территорий необходимо отметить строительство торговых центров, складских комплексов и логистических терминалов, промышленных предприятий. Среди специализированных торговых сегментов наиболее активно развивались сектора продовольственных, промышленных и строительных товаров, а также автодилерские центры.

12. ***Более динамично развиваются территории, прилегающие к пересечениям КАД с Выборгским, Приозерским, Мурманским, Московским, Пулковским и Таллинским шоссе.*** В данных районах доминирует торговая и логистическая застройка, что обусловлено, с одной стороны, большими транспортным и пассажирским потоками, а также удобством подъезда для потенциальных клиентов. С другой стороны, подобное местоположение позволяет снижать транспортно-логистические издержки за счет близости складов и терминалов к объектам розничной торговли. Располагая свои торговые точки в данных районах, компании одновременно приближаются и к клиентам, и к поставщикам, что позволяет им обеспечить высокий уровень продаж, снижая при этом транспортно-логистические расходы.

13. В районах пересечения КАД с менее загруженными трассами, где стоимость земли несколько дешевле, наблюдается тенденция размещения не только логистических и складских терминалов, ***но и промышленных производств.***

14. С учетом того, что население города активно возражает против уплотнительной застройки, основные резервы для строительства жилья в пределах города ***остаются в зоне старого промышленного пояса (порядка 2,4 тыс. га), а также на намывных территориях: «Лисий Нос – Сестрорецк» (0,38 тыс. га) и «Морской Фасад».***

15. ***Темпы дальнейшего развития пригородного пояса агломерации во многом зависят от динамики численности населения Санкт-Петербурга в целом (после небольшого прироста, начавшегося в 2011 г., вполне возможно, предстоит его дальнейшее снижение) и темпов перевода старого промышленного пояса под жилую функцию.***

**Проблемы функционирования отдельных элементов пространственной структуры.**

1. **Транспортный комплекс.**

* Большие интервалы движения общественного транспорта (непредсказуемость движения)
* Неоптимальная маршрутная сеть (плотность 7,9 км/кв.км при нормативе 2,5 км/кв.км)
* Перегруженность трафиком улично-дорожной сети центральной планировочной зоны (30% автомобилей следует транзитом; 5 из 8 мостов через большую Неву расположены в центр.планировочной зоне; превышение спроса на парковочное пространство).



**Для анализа пространственных различий в развитии городского пространства Санкт-Петербурга были собраны из открытых источников следующие данные:**

1. Общая численность населения муниципальных районов за 2017 г.;
2. Площадь жилой застройки в 2017 г.;
3. Дорожная сеть в 2017 г.;
4. Площадь зелёных зон на территории муниципальных районов в 2017 г.;
5. Социальная и информационная инфраструктура муниципальных районов в 2017 г.:
   1. Остановки общественного транспорта;
   2. Почтовые отделения;
   3. Спортивные учреждения;
   4. Учреждения культуры;
   5. Городские больницы;
   6. Школы;
   7. Учреждения по делам молодёжи;
   8. Зоны сети wi-fi.

# Основные зоны трансформации пространственной структуры

# Основные зоны пространственного развития:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| № | Наименование зоны | Состав (муниц.образования) |
| 1 | Южная | Красносельский район (Константиновское, Горелово, центр – г. Красное село),Московский район (Гагаринское, Звёздное, Новоизмайловское, Пулковский меридиан) Пушкинский район (центр – г. Пушкин,), Колпинский район (центр - г. Колпино) |
| 2 | Центральная (современная) | Кировский район, Красносельский район (Сосновая Поляна, Урицк, центры - Юго-Запад, Южно-Приморский округ), Московский район (Московская застава), Фрунзенский район (центр - Георгиевский округ), Невский район (Ивановский округ, Невская застава, Обуховский округ, центр - Рыбацкое). |
| 3 | Восточная | Красногвардейский район (центр -Пороховые), Невский район (Правобережный, Оккервиль, Невский округ,МО 54, МО 53 (Народный) |
| 4 | Центральная (историческая) | Адмиралтейский район, Василеостровский район (центр - Остров Декабристов), Петроградский район, Центральный район (центры: Владимирский округ, Смольнинское) |
| 5 | Северная | Выборгский район (центр - Шувалово-Озерки), Калининский район (центр - Академическое), **Приморский район (**центры: 65 округ и Юнтолово**)** |
| 6 | Западная (приморская) | Курортный район (центр – г. Сестрорецк) |
| 7 | Петродворцовая | Петродворцовый район (центр – г. Петергоф) |
| 8 | Кронштадская | Г. Кронштадт |

# Характеристика \_\_\_\_\_ зоны на 2017 г.

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование зоны | Восточная |
| Состав | Красногвардейский район (центр - Пороховые); часть Невского района (Правобережный, Оккервиль, Невский округ,МО 54, МО 53 (Народный) |
| Общая численность населения | 688 976 чел. (13%). Наибольшая численность: Пороховые (134 756 чел.) |
| Дорожно-транспортная сеть | Плотная в зонах жилой застройки. Основные автомагистрали: в Красногвардейском районе: Рябовское шоссе – на Всеволожск, мост Александра Невского, Большеохтинский мост, Красногвардейская и Заневская площади, Заневский проспект, проспект Косыгина, шоссе Революции, проспект Энергетиков, Малоохтинский проспект и Свердловская набережная. В Невском районе: Октябрьская набережная, проспекты Дальневосточный и Большевиков, Народная улица, переходящая в Мурманское шоссе.Станции метрополитена: «Новочеркасская», «Ладожская», «Проспект Большевиков», «Улица Дыбенко» Ж/д узлы: станция Ржевка, железнодорожной линии Ладожское озеро - Финляндский вокзал; Ладожский вокзал. |
| Функцион.зонирование: жилая застройка | В 1960-1980 годы проводилась типовая застройка кварталов жилыми домами. Площадь застройки: 22,7 км2 (26% от общей площади территории). |
| Функцион.зонирование: зелёные зоны | Площадь зелёных зон: 2,75 км 2 (3,2% от общей площади территории). |
| Функцион.зонирование: пром. зоны | Площадь промышленных участков: 15,1 км 2 (17% от общей площади территории). |
| Соц.инфраструктура | На 2013 г. 83% - обеспеченность местами в общеобразовательных учреждениях, % от потребности; низкий дефицит (-6,1 Гкал/час) баланса тепловой мощности системы теплоснабжения; один из лидеров по строительству жилья эконом-класса. |
| Экономич.специализация | Химия, электротехника, пищевая промышленность, Крупнейшие заводы: «Пластполимер», «Слоистые пластики», «Краснознаменец», «Электропульт», «Пигмент», Пискаревский молочный. |

**Характеристика \_\_\_\_\_\_\_\_\_ зоны на 2017 г.**

|  |  |
| --- | --- |
| **Наименование зоны** | **Северная** |
| **Состав** | Выборгский район (центр - Шувалово-Озерки), Калининский район (центр - Академическое), **Приморский район (**центры: 65 округ и Юнтолово**)** |
| **Общая численность населения** | 1 613 292 чел. (30,5 %). Наибольшая численность: Муниципальный округ 65 (142 037 чел.) |
| **Дорожно-транспортная сеть** | **Основные автомагистрали: в Выборгском районе:** северную и южную части района являются проспекты: Большой Сампсониевский, Энгельса, Лесной, Тихорецкий, Культуры и Выборгское шоссе. Западную и восточную части объединяют проспекты: Светлановский, Луначарского и Просвещения. Его центральную часть обслуживают две станции метро – «Лесная» и «Выборгская», северную – четыре станции: «Парнас», «Проспект Просвещения», «Озерки», «Удельная».  **В Калининском районе:** Свердловская и Арсенальная набережные, проспекты Пискаревский, Кондратьевский, Маршала Блюхера, Просвещения, Гражданский, ул. Руставели. Станции метрополитена: "Площадь Ленина", "Площадь Мужества", "Политехническая", "Академическая", "Гражданский проспект". В Калининском районе находится Финляндский вокзал и железнодорожные станции: Кушелевка, Пискаревка, Ручьи, Мурино, направления на Приозерск и Ладожское озеро.  **В Приморском районе:** Приморское шоссе, Комендантский проспект, Богатырский проспект, Проспект Испытателей, ул. Савушкина, пр. Авиаконструкторов, Приморский проспект. Действует четыре станции метрополитена: Черная речка, Пионерская, Старая Деревня, Комендантский проспект и шесть железнодорожных станций: Новая деревня, Старая деревня, Яхтенная, Лахта, Ольгино, Лисий Нос. |
| **Функцион.зонирование: жилая застройка** | В 1960-70-х годах обширные площади к северу от Гражданки и в Полюстрово застроены типовыми жилыми домами. Массовое строительство жилых массивов в Приморском районе началось в 1970 году.  **Площадь застройки**: 87,6 км2 (33 % от общей площади территории). |
| **Функцион.зонирование: зелёные зоны** | **В Выборгском районе** более трети площади занимают парки и скверы;  **Площадь зелёных зон:** 13 км 2 (4,9 % от общей площади территории). |
| **Функцион.зонирование: пром. зоны** | В конце 19 века вдоль Большой Невки образуется большая промышленная зона, где строятся фабрики, заводы и жилые кварталы для рабочих; В 1930-х годах в Калининском районе образуется большая промышленная зона.  **Площадь промышленных участков:** 19,8 км 2 (7,5% от общей площади территории). |
| **Соц.инфраструктура** | **В Выборгском районе** работает 10 больниц, 22 поликлиники, 5 центров неотложной медицинской помощи; **в Приморском районе** работает 16 поликлиник, 3 центра неотложной медицинской помощи , 69 детских садов, 53 школы.  16 средних специальных и профессиональных учебных заведений, 73 детских дошкольных учреждения. 4 больницы, 2 стоматологических поликлиники, 20 поликлиник.  Баланс тепловой мощности (Гкал/час) (на 2013 г.): Приморский р-н: -46,5; Выборгский и Калининский: -143,1. |
| **Экономич.специализация (если есть)** | Заводы: «Руский дизель», им. Климова, «Пепси-Кола»; прядильно-ниточный комбинат «Красная Нить», «Петербургский текстиль», пивоваренный завод «Балтика», мясокомбинат «Парнас»; «Арсенал», «Красный Выборжец», «Свердлов», ЛОМО, «Красный Октябрь», Северный, Абразивный, Метробетон. |

**Характеристика \_\_\_\_\_\_\_\_\_ зоны на 2017 г.**

|  |  |
| --- | --- |
| **Наименование зоны** | **Южная** |
| **Состав** | Красносельский район (Константиновское, Горелово, центр – г. Красное село), Московский район **(Гагаринское, Звёздное, Новоизмайловское, Пулковский меридиан)** Пушкинский район **(центр – г. Пушкин,),** Колпинский район **(центр - г. Колпино)** |
| **Общая численность населения** | 819 010 чел. (15,3 %). Наибольшая численность: г. Колпино (145 721 чел.) |
| **Дорожно-транспортная сеть** | Через территорию **Красносельского района** проходит железнодороожная линия на Гатчину со станциями: Горелово, Скачки, Красное Село, Можайский; основная автомагистраль: проспект Народного Ополчения.  **В Московском районе:** Московский проспект, Витебский проспект, улица Типанова и Ленинский проспект. Станции метрополитена: «Московская» и «Звездная». Ж/д станции: Ленинский проспект, Предпортовая, Аэропорт (направление с Балтийского вокзала), Проспект Славы, Купчино (направление с Витебского вокзала); аэропорт Пулково;  **В Пушкинском районе:** Пулковское шоссе, Московское шоссе, Петербургское шоссе и Октябрьский бульвар.  **В Колпинском районе:** железнодорожная линия с Московского вокзала на Москву, на которой расположены станции: Славянка, Металлострой, Ижорский завод, Колпино и железная дорога на Волховстрой со станциями: Ижоры, Понтонная, Саперная, 29-й км. Важнейшая магистраль Колпинского района - Петрозаводское шоссе. |
| **Функцион.зонирование: жилая застройка** | **Московский район:** во второй половине 30-х годов Московский проспект становился главной магистралью города, на нем построено семьдесят четыре здания.  **Общая площадь застройки:** 54,7 км2 (11,4 % от общей площади территории). |
| **Функцион.зонирование: зелёные зоны** | **Площадь зелёных зон:** 12,8 км 2 (2,7 % от общей площади территории). |
| **Функцион.зонирование: пром. зоны** | **Площадь промышленных участков:** 39,8 км 2 (8,3 % от общей площади территории). |
| **Соц.инфраструктура** | **В Колпинском районе:** 30 школ, 52 детских учреждений, 15 профессионально-технических училищ, 35 лечебных учреждений.  **В Московском районе:** 16 средних специальных и профессиональных учебных заведений, 73 детских дошкольных учреждения. 4 больницы, 2 стоматологических поликлиники, 20 поликлиник. |
| **Экономич.специализация (если есть)** | Заводы: «ЛЭМЗ», «Джи-Петро», «Питер-Лада», «Ферроприбор», «Старопановские строительные материалы и конструкции», завод «Кока-Кола», «Светоч», Авиаремонтный завод, Ижорские заводы, НИИ электрофизической аппаратуры им. Д. В. Ефремова, "Средне-Невский судостроительный завод", завод "Военохот", Колпинский пищевой комбинат, "Усть-Ижорский фанерный комбинат", Колпинский комбинат строительных материалов, "Победа-Кнауф", "Стройполимер" |

**Характеристика \_\_\_\_\_\_\_\_\_ зоны на 2017 г.**

|  |  |
| --- | --- |
| **Наименование зоны** | **Центральная (современная)** |
| **Состав** | **Кировский район, Красносельский район (**Сосновая Поляна, Урицк**,** центры **-** Юго-Запад, Южно-Приморский округ**), Московский район** (Московская застава), **Фрунзенский район** (центр - Георгиевский округ)**, Невский район (**Ивановский округ, Невская застава, Обуховский округ, **центр - Рыбацкое).** |
| **Общая численность населения** | 1 226 818 чел. (22,9 %). Наибольшая численность: Георгиевский (90 511 чел.) |
| **Дорожно-транспортная сеть** | Через территорию **Красносельского района** проходит железнодорожная линия на Ломоносов со станциями: Лигово, Сосновая Поляна, Володарский; основные автомагистрали: Таллинское шоссе, Петергофское шоссе, проспект Ветеранов, улица Партизана Германа.  **В Московский районе:** Станции метрополитена: «Фрунзенская», «Московские Ворота», «Электросила», «Парк Победы»; Московский проспект, Витебский проспект; Ж/д станции: Броневая, Воздухоплавательный парк,  **В Кировском районе:**  железнодорожная узловая станция Мга Октябрьской железной дороги, также по территории района проходят автомобильные магистрали «Кола», Магистральная, Санкт-Петербург – Кировск. Имеются речные порты.  **Во Фрунзенском районе:** железнодорожные станции: Проспект Славы, Воздухоплавательный Парк и Боровая; основные магистрали: проспект Славы, Бухарестская, Софийская, Белградская улицы, Лиговский проспект.  **В Невском районе:** 5 станций метрополитена: «Елизаровская», «Ломоносовская», «Пролетарская», «Обухово», «Рыбацкое», железнодорожные станции: Навалочная, Фарфоровский Пост, Сортировочная, Обухово, Рыбацкое; проспект Обуховской Обороны, переходящий в Шлиссельбургское шоссе, ул. Седова, Ивановская улица; Речной вокзал. |
| **Функцион.зонирование: жилая застройка** | **Площадь застройки:** 43,9 км2 (27,2 % от общей площади территории). |
| **Функцион.зонирование: зелёные зоны** | **Площадь зелёных зон:** 12,3 км 2 (7,6 % от общей площади территории). |
| **Функцион.зонирование: пром. зоны** | **Площадь промышленных участков:** 36,8 км 2 (22,8 % от общей площади территории). |
| **Соц.инфраструктура** | В Невском районе находится более 50 школ и 12 ПТУ; В Московском районе 16 средних специальных и профессиональных учебных заведений, 73 детских дошкольных учреждения. 4 больницы, 20 поликлиник; |
| **Экономич.специализация (если есть)** | Заводы: «ЛЭМЗ», «Джи-Петро», «Питер-Лада», «Ферроприбор», «Старопановские строительные материалы и конструкции», «Светоч», Авиаремонтный завод, «Электросила», «Вагонмаш», трикотажное объединение "ЛАК", завод имени С. Г. Шаумяна, заводы Карбюраторный и «Стройфарфор», Южная ТЭЦ; Пролетарский, Октябрьский электровагоноремонтный, Невский заводы, предприятие химической промышленности "Пигмент", Ломоносовский фарфоровый завод |

# 3.3.Оценка возможных изменений и путей развития пространственной структуры территории до 2030 г.

**Планы по развитию зон, представленные в Законе Санкт-Петербурга «О Генеральном плане Санкт-Петербурга»**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| № | Наименование зоны | Планируемые изменения |
| 1 | Южная | Жилые зоны: многоквартирная застройка на вновь осваиваемых и/или преобразуемых территориях (далее - Многоквартирная застройка) – южная зона Горелово (вдоль проспекта Ленина), с-з Шушар (вдоль Пулковского шоссе, граница с МО Звёздное); отдельно стоящие и/или блокированные односемейные дома на вновь осваиваемых и/или преобразуемых территориях (далее - Отдельно стоящие и/или блокированные односемейные дома) – г. Пушкин (ю-з и ю-в части, вдоль Киевского, Красносельского шоссе), пос. Шушары (южная часть, граница с ЛО), юг г. Колпино (между Лагерным и Петрозаводским шоссе, около границы с ЛО). **Производственные зоны: формируемые на вновь осваиваемых территориях –** ю-з часть г. Красное Село, Горелово (вдоль Волхонского шоссе и пр. Народного ополчения), центр.часть г. Пушкин (Красносельское шоссе), северные части пос. Шушары, МО Петро-Славянка, Металлострой, зап.часть г. Колпино, вост. часть г. Колпино вдоль Петрозаводского шоссе (граница с ЛО).  **Рекреационные зоны:** **формируемые на вновь осваиваемых и преобразуемых территориях** - пос. Шушары (вдоль Петербургского шоссе, вдоль Софийской ул. и Московского ш..), г. Колпино (вдоль Колпинской ул. и Заводской ул.). |
| 2 | Центральная (современная) | Жилые зоны: Многоквартирная застройка – зап. часть Автово (вдоль Ленинского пр.), юж.часть Рыбацкого (вдоль Советского пр., на границе с ЛО), зап.часть Сосновой поляны (на границе со Стрельной). **Производственные зоны: формируемые на основе развития территорий существующих объектов –** вся северная часть территории на границе с Центральной (исторической частью), ю-з часть МО 75 (на границе с Петро-Славянка); **преобразуемые с изменением функционального назначения –** МО Московская Застава (вдоль Киевской ул., Благодатной ул., Московского и Лиговского пр.).  **Рекреационные зоны: формируемые на вновь осваиваемых и преобразуемых территориях** - зап. часть Сосновой Поляны (на границе со Стрельной, побережье), МО 75 (между Софийской и Бухарестской ул.), |
| 3 | Восточная | Жилые зоны: Многоквартирная застройка – вост.часть Муниципального округа 53 (на границе с ЛО); север Полюстрово (между Пискарёвским и Шафировским пр.); многоквартирная застройка, на основе комплексной реконструкции существующих территорий – вдоль наб. р. Невы (Народная улица, Заневский пр., Новочеркасский пр., Большеохтинский и Среднеохтинский пр., шоссе Революции, пр. Энергетиков). **Производственные зоны: формируемые на вновь осваиваемых территориях –** северная часть (вдоль Индустриального пр., пр. Маршала Блюхера, Бокситогорской ул., пр. Энергетиков и Пискарёвского пр.); **преобразуемые с изменением функционального назначения** – южная часть (вдоль наб. р. Невы, Заневского пр.).  **Рекреационные зоны: формируемые на вновь осваиваемых и преобразуемых территориях -** зап. часть (на границе с ЛО, вдоль Рябовского шоссе, Камишинской ул., Ржевской ул.). |
| 4 | Центральная (историческая) | Жилые зоны: Многоквартирная застройка – Васиоеостровский р-н (вдоль ул. Кораблестроителей, 22-23 линий В.о.), вост.часть Крестовского пр., МО Петровский, вдоль Левашовского пр., отдельные участки в Литейном округе и МО Смольнинское. **Производственные зоны: формируемые на основе развития территорий существующих объектов –** юг ВО (между Кожевенной линией и 22-23 линиями), МО Смольнинское (вдоль Синопской наб., Смольной наб.); **преобразуемые с изменением функционального назначения –** центр.часть В.о., наб. Макарова, МО Лиговка-Ямская, Ново-Адмиралтейский о-в.  **Рекреационные зоны: формируемые на вновь осваиваемых и преобразуемых территориях –** зап. берег В.О. |
| 5 | Северная | Жилые зоны: Многоквартирная застройка– с-з часть МО Коломяги (на границе с Парголово, Комендантский пр. и Парашютная ул.), север Парголово (граница с ЛО, вдоль пр. Энгельса, Выборгского шоссе), МО Лахта-Ольгино (вдоль Коннолахтинского пр. и Приморского шоссе). **Производственные зоны: формируемые на основе развития территорий существующих объектов –** МО Сампсониевское, Финляндский округ (вдоль Лесного, Полюстровского и Кондратьевского пр.), Лахта-Ольгино (на границе с Сестрорецком, между Коннолахтинским и Приморским шоссе), вост.часть Парголово (между пр. Энгельса и пр. Культуры, на границе с ЛО), Левашово (на границе с Сестрорецком); **преобразуемые с изменением функционального назначения –** вдоль Выборгской, Арсенальной, Свердловской наб., равномерно в МО 65, Пискарёвке (отдельные участки).  **Рекреационные зоны: формируемые на вновь осваиваемых и преобразуемых территориях -** пос. Лисий Нос, зап. часть Коломяги (на границе с Шувалово-Озерки, вдоль Заповедной ул.), Левашово, Парголово (вдоль границы с ЛО). |
| 6 | Западная (приморская) | Жилые зоны: Многоквартирная застройка - Г. Сестрорецк (Ю-з часть вдоль Приморского шоссе). **Производственные зоны: формируемые на вновь осваиваемых территориях –** Белоостров (на границе с ЛО).  **Рекреационные зоны: формируемые на вновь осваиваемых и преобразуемых территориях –** г. Сестрорецк на границе с пос.Лисий Нос, вся западная часть зоны (ближе к границе с ЛО). |
| 7 | Петродворцовая | Жилые зоны: Многоквартирная застройка – вост.часть Стрельны (на границе с Сосновой поляной), г. Петергоф (вдоль Гостилицкого шоссе, на границе с МО), г. Ломоносов (центральная часть). **Производственные зоны: формируемые на вновь осваиваемых территориях –** г. Петергоф и г. Ломоносов (на границе с ЛО).  **Рекреационные зоны:** **формируемые на вновь осваиваемых и преобразуемых территориях –** пос. Стрельна (на границе с ЛО и вдоль Волхонского шоссе), |
| 8 | Кронштадская | Жилые зоны: Многоквартирная застройка – центральная часть (вдоль Кронштадского шоссе). **Производственные зоны: формируемые на основе развития территорий существующих объектов –** 3 участка: в зап., вост. и центр.частях.  **Рекреационные зоны: формируемые на вновь осваиваемых и преобразуемых территориях –** зап.часть. |

**Планы по развитию зон, представленные в иных программных документах**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№** | **Зона / программный документ** | **Государственная программа Санкт-Петербурга «Экономическое и социальное развитие территорий Санкт-Петербурга»** | **Стратегия**  **Социально-экономического**  **Развития**  **Санкт-Петербурга**  **До 2030 года** | **Прогноз социально-экономического развития Санкт-Петербурга на период до 2035 года** | **Концепция развития транспортной системы Санкт-Петербурга 2017-2038** |
| **1** | **Южная** | **-** | **Формирование новых полифункциональных подцентров агломерации**, развитие общественно-деловых, выставочных и культурно-рекреационных проектов, развитие транспортно-логистического комплекса, **совместные проекты с Ленобластью**, развитие энергетического машиностроения,  промышленного сервиса и услуг, **развитие рекреационных зон и экологических проектов**, развитие инфраструктуры новых районов застройки | **Базовый прогноз численности населения (естественный прирост населения 3,65 на 1000 чел.):** 1 008 621 чел. | 1.Строительство транспортно-пересадочных узлов;  2. Формирование дуговых магистралей вокруг центра города;  3. Развитие велодорожек в селитебных районах;  4. Ограничение и контроль доступа транспорта в рекреационные зоны;  5. Строительство внеуличных парковок для временного хранения автомобилей, в том числе перехватывающих;  6. Формирование сети магистральных улиц городского значения 1 класса с  улучшенными условиями движения |
| **2** | **Центральная (современная)** | **-** | Развитие **«промышленного пояса» вдоль Обводного канала и Невы**,  поддержание сбалансированного  развития промышленности, соц.сферы и сферы услуг, развитие образования.и НИОКР, **развитие территорий вдоль ж/д путей**, развитие инфраструктуры новых районов застройки, развитие транспортно-пересадочных узлов, **реконструкция жилого фонда первых массовых серий,** развитие территории Большого морского порта | **Базовый прогноз численности населения (естественный прирост населения 3,65 на 1000 чел.):** 1 277 600 чел. | 1.Строительство транспортно-пересадочных узлов;  2. Формирование дуговых магистралей вокруг центра города;  3. Развитие велодорожек в селитебных районах;  4. Ограничение и контроль доступа транспорта в рекреационные зоны;  5. Строительство внеуличных парковок для временного хранения автомобилей, в том числе перехватывающих;  6. Развитие системы магистралей  скоростного и непрерывного  движения;  7. Формирование сети магистральных улиц городского значения 1 класса с  улучшенными условиями движения;  8. Строительство переправ через Большую Неву в центральной планировочной зоне |
| **3** | **Восточная** | **-** | Развитие: **«промышленного пояса» вдоль Невы**; промышленного сервиса,  совместных проектов с Ленинградской областью в области транспорта, инженерной инфраструктуры, **строительства жилья**, улучшение качества городской среды, **развитие инфраструктуры новых**  **районов застройки** | **Базовый прогноз численности населения (естественный прирост населения 3,65 на 1000 чел.):** 658 155 чел. | 1.Строительство транспортно-пересадочных узлов;  2. Формирование дуговых магистралей вокруг центра города;  3. Развитие велодорожек в селитебных районах;  4. Ограничение и контроль доступа транспорта в рекреационные зоны;  5. Строительство внеуличных парковок для временного хранения автомобилей, в том числе перехватывающих;  6. Формирование сети магистральных улиц городского значения 1 класса с  улучшенными условиями движения;  7. Строительство переправ через Большую Неву в центральной планировочной зоне |
| **4** | **Северная** | **-** | Развитие новых отраслей экономики в ОЭЗ **Ново-Орловская**, формирование нового делового района, **развитие «промышленного пояса»**, в т.ч. формирование новых центров инжиниринга и НИОКР, производство новых видов продукции, развитие энергетического машиностроения, развитие инфраструктуры новых районов застройки, **развитие транспортно-пересадочных узлов**, реконструкция жилого фонда первых массовых серий, развитие совместных проектов с Ленинградской областью | **Базовый прогноз численности населения (естественный прирост населения 3,65 на 1000 чел.):** 1 665 410 чел. | 1.Строительство транспортно-пересадочных узлов;  2. Формирование дуговых магистралей вокруг центра города;  3. Развитие велодорожек в селитебных районах;  4. Ограничение и контроль доступа транспорта в рекреационные зоны;  5. Строительство внеуличных парковок для временного хранения автомобилей, в том числе перехватывающих;  6. Формирование сети магистральных улиц городского значения 1 класса с  улучшенными условиями движения;  7. Строительство переправ через Большую Неву в центральной планировочной зоне |
| **5** | **Западная (приморская)** | **-** | Реализация городских экологических проектов, и **сохранение природных ландшафтов,** развитие туризма и рекреационных проектов, **развитие транспортной инфраструктуры,**  резервирование территорий под будущие проекты развития | **Базовый прогноз численности населения (естественный прирост населения 3,65 на 1000 чел.):** 96 070 чел. | 1.Строительство транспортно-пересадочных узлов;  2. Развитие велодорожек в селитебных районах;  3. Ограничение и контроль доступа транспорта в рекреационные зоны;  4. Строительство внеуличных парковок для временного хранения автомобилей, в том числе перехватывающих; |
| **6** | **Центральная (историческая)** | К 2022 году:  1.разработка концепций развития территорий **"Конюшенная" и "Северная Коломна - Новая Голландия**";  2.строительство на территории комплекса **"Апраксин двор"** объектов энергетики и инженерного обеспечения и реконструкция улично-дорожной сети;  3.формирование на территории комплекса **"Апраксин двор"** ареала жизнедеятельности, привлекательного для жизни и ведения бизнеса за счет наличия современного комфортного жилья, мест приложения труда, ведения бизнеса и мест восстановления (поддержания) трудоспособности (объектов торговли, здравоохранения, культуры и досуга, образования, общественных пространств), обеспеченных доступной сетью общественного транспорта и пешеходными зонами | Формирование центров управления и компетенций международного значения, развитие финансовой сферы и сферы услуг, **сохранение и современное использование культурного наследия**, развитие  культурного и туристического потенциала, повышения качества жилищного фонда, **решение вопросов развития транспорта и парковочного пространства** | **Базовый прогноз численности населения (естественный прирост населения 3,65 на 1000 чел.):** 762 230 чел. | 1.Развитие сети велосипедных полос в историческом цетре;  2. Формирование пешеходных зон в историческом центре;  3. Ограничение и контроль доступа транспорта в рекреационные зоны;  4. Расширение зоны платной парковки в центральной планировочной зоне;  5. Развитие системы магистралей  скоростного и непрерывного  движения;  6. Строительство переправ через Большую Неву в центральной планировочной зоне |
| **7** | **Петродворцовая** | **-** | **Развитие отраслей новой экономики в ОЭЗ «Нойдорф»,** развитие центра образования и НИОКР на базе существующих образовательных учреждений, сохранение и современное  использования культурного наследия мирового значения, **развитие аванпортовых мощностей Большого порта СПб** | **Базовый прогноз численности населения (естественный прирост населения 3,65 на 1000 чел.):** 161 330 чел. | 1.Развитие велодорожек в селитебных районах;  2. Ограничение и контроль доступа транспорта в рекреационные зоны; |
| **8** | **Кронштадская** | **Развитие г. Кронштадта (далее подпрограмма 3):**  1.сохранение **исторической идентичности** г.Кронштадта, в том числе восстановление и вовлечение в хозяйственный оборот военно-морских сооружений;  2. развитие **рекреационной зоны в западной части** о.Котлин;  3. развитие **спортивной инфраструктуры**, в том числе строительство современных спортивных объектов общегородского значения;  4. увеличение **численности населения** о.Котлин;  5. увеличение **туристического потока** и продолжительности пребывания в г.Кронштадте;  6. увеличение **количества рабочих мест** на о.Котлин | Развитие логистических проектов, **формирование качественной городской среды**, создание рабочих мест, **развитие рекреационных проектов и туризма,** реализация на территории города новых государственных (федеральных) функций | **Базовый прогноз численности населения (естественный прирост населения 3,65 на 1000 чел.):** 45 200 чел. | 1.Ограничение и контроль доступа транспорта в рекреационные зоны |

# Заключение

**В результате проведенного исследования можно сделать следующие выводы:**

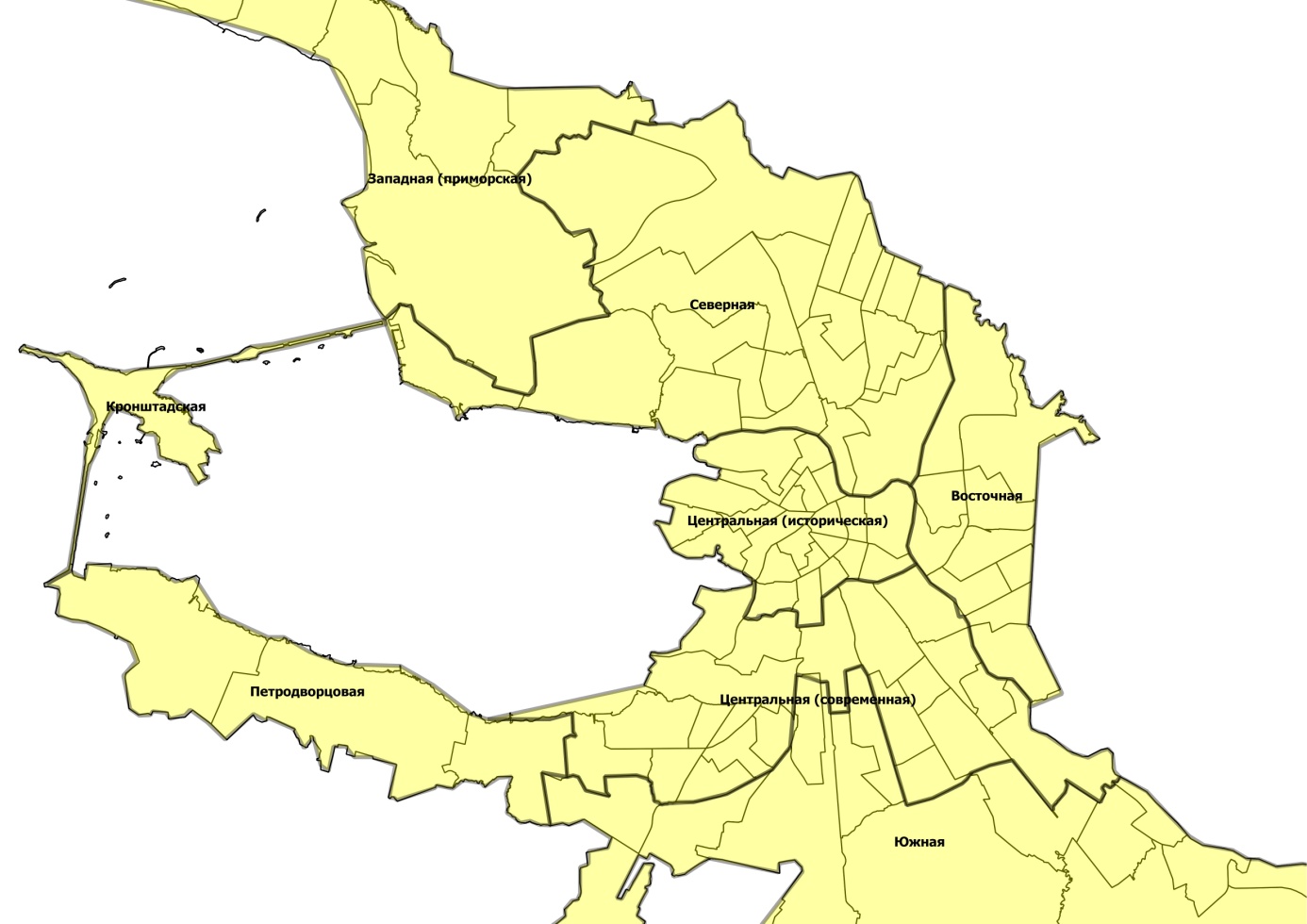
* В связи с выявленными диспропорциями пространственного развития территорий Санкт-Петербурга и дисбалансами, препятствующими равномерному устойчивому развитию территорий города, ключевым элементом пространственного развития Санкт-Петербурга должен стать ***переход к развитию города по полицентрической модели***;
* Влияние ***фактора транспортной инфраструктуры*** на пространственное развитие Санкт-Петербургской агломерации было проверено путем сбора и анализа информации о размещении торговли, услуг и иных объектов в зоне кольцевой автодороги (КАД);
* Было выявлено, что наибольшей привлекательностью для инвесторов обладают участки, расположенные на пересечении КАД с основными «вылетными» магистралями и автодорогами федерального и регионального значения. При этом северо-восточное направление оказалось более востребованным, чем юго-западное. Среди ***приоритетных направлений освоения территорий*** необходимо отметить строительство торговых центров, складских комплексов и логистических терминалов, промышленных предприятий. Среди специализированных торговых сегментов наиболее активно развивались сектора продовольственных, промышленных и строительных товаров, а также автодилерские центры;
* ***Транспортная система города*** к 2030 г. должна в значительной степени увеличить эффективность и комфортность функционирования для жителей за счёт строительства развязок и новых участков дорожной сети: например, между Центральной (современной) и Южной зонами (направления на г.Пушкин, г. Колпино), между Центральной (исторической) и Восточной зонами (с Заневского пр.на КАД и далее трассу Кола), Северной зоной и Ленинградской областью (выезд с Пискарёвского пр.в д. Новое Девяткино через д. Мурино); строительства перехватывающих парковочных пространств;
* ***Снижение уровня использования личного автотранспорта*** в Центральных зонах планируется за счёт увеличения к 2038 г. в 2 раза числа станций метрополитена, создания равномерной сети линий метрополитена (распределение по основным транспортным магистралям в направлениях север-юг и запад-восток до КАД), строительства кольцевой линии и обеспечения всех районов города практически равным числом станций;
* В программных документах ключевыми факторами комплексного развития территорий являются ***смешанное землепользование, равномерное распределение жилья и мест приложения труда.*** Рассматриваются модели ***нового строительства*** инфраструктуры и объектов недвижимости на ***незастроенных территориях*** (возможно как в периферийных районах Санкт-Петербурга, так и при создании искусственных земельных участков) и ***реконструкции объектов капитального строительства*** со сменой видов использования;
* В ***историческом центре Санкт-Петербурга*** необходимо осуществлять градостроительную деятельность с безусловным сохранением объектов культурного наследия, перераспределением видов использования объектов недвижимости, комплексным благоустройством территорий общего пользования. Примерами территорий приоритетного развития в историческом центре Санкт-Петербурга могут служить такие комплексы, как "Апраксин двор" и "Новая Голландия";
* ***Комплексная реновация жилых кварталов постройки периода 1960-1970-х годов*** должна планироваться посредством частичного сноса жилых зданий, размещения новых центров деловой активности и мест приложения труда, комплексного благоустройства территорий общего пользования с наполнением объектами социальной инфраструктуры и сферы обслуживания, формированием общественно-деловой застройки, созданием локальных рекреационных зон и парковочных пространств;
* Продолжение ***планомерной реновации*** ранее освоенных старопромышленных территорий ***в пределах «Серого пояса»*** города позволит создавать новые общественно-деловые зоны, высвобождать пространство для новых точек озеленения, планировать строительство среднеэтажного и малоэтажного жилья в Центральных, Восточной и Северной зонах;
* Активное взаимодействие государственных и общественных структур Санкт-Петербурга и Ленинградской области позволяет создавать ***новые зоны инновационных производств*** в пределах приграничных муниципальных районов, обеспечивать население на новоосвоенных территориях рабочими местами, а также осуществлять плавный переход к функционированию экономики города в рамках проекта «Умный Петербург»;
* Проводится активная работа по модернизации существующих и созданию новых мощностей ***инженерных сетей*** в Северной, Восточной и Южной зонах для обеспечения зон новой жилой застройки необходимой инфраструктурой;
* На ближайшие годы запланировано и реализуется ***увеличение числа зелёных зон*** в Восточной, Центральной (современной), Петродворцовой и Южной зонах города для организации рекреации и отдыха населения в растущих и формирующихся зонах массовой жилой застройки.

# Литература

1. Е. Перцик. География и градостроительство: грани взаимодействия. ./ Социально-экономическая география: традиции и современность / Под. Ред. А.И. Шкириной и В.Е. Шувалова – М. – Смоленск: Ойкумена, 2009. – 347 с.;
2. Н.В. Панкратов. Городская среда как пространство для реализации человеческого потенциала;
3. М. Вебер. Избранное. Образ общества. М., 1994. 704 с. с. 405;
4. Дюркгейм Э. О разделении общественного труда. Метод социологии: Пер. с фр. М., 1991. 572 с.;
5. Литовка О.П. Проблемы пространственного развития урбанизации. Л.: Наука, 1976. 100 с.;
6. Саушкин Ю.Г. Экономическая география: история, теория, методы, практика. - М. Мысль, 1973. 559 с.;
7. А. Ткаченко. Элементы общей теории территориальной организации общества./ Социально-экономическая география: традиции и современность / Под. Ред. А.И. Шкириной и В.Е. Шувалова – М. – Смоленск: Ойкумена, 2009. – 347 с.;
8. Шарыгин М.Д. Основы учения о территориальных общественных системах // Теория социально-экономической географии: синтез современных знаний. – Смоленск: Универсум, 2006. С. 297-301;
9. Конкуренция за пространство и пространство конкуренции: реалии региональной политики. Жихаревич Б.С. 2007 г. <https://elibrary.ru/item.asp?id=26113999>;
10. Перечень поручений Председателя Правительства РФ «О разработке методики оценки качества городской среды проживания и проведения такой оценки в крупных городах России» от 20 марта 2012 г. № ВП-П9-1581, п. 4;
11. Проблемы государственной политики регионального развития России. Центр проблемного анализа и государственно-управленческого проектирования при Отделении общественных наук РАН. / Материалы Всероссийской научной конференции (Москва, 4 апреля 2008 г. Москва). – М.: Научный эксперт, 2008. – 1080 с;
12. Государственное управление пространственным развитием. Бекетов Н.В. (Якутск);
13. Пространственное развитие городов. Р.Р. Мавлютов. Волгоград. Архит-строит;
14. Городская среда как пространство для реализации человеческого потенциала. Н.В. Панкратов;
15. Г.М. Лаппо. Урбанистическая структура России на рубеже XX и XXI столетий. Институт географии РАН. Международная академия регионального развития и сотрудничества. Экономико-географическая секция. «Города и городские агломерации в региональном развитии». Москва, 2003;
16. Анимица Е.Г., Дубнов А.П., Коваль Л.В. Жизненный цикл ЗАТО: фазы адаптации к рыночной динамике // Материалы четвертой международной конференции: циклы. Ставрополь: СевКавГТУ, 2002;
17. Конкуренция за пространство и пространство конкуренции: реалии региональной политики. Жихаревич Б.С. 2007 г. <https://elibrary.ru/item.asp?id=26113999>;
18. <http://economy.gov.ru/wps/wcm/connect/3c0eeaa9-33ec-453f-92f4-949770574735/%D0%BF5_%D0%9F%D0%BE%D1%81%D1%82%D0%B0%D0%BD%D0%BE%D0%B2%D0%BB%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D0%B5_870.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=3c0eeaa9-33ec-453f-92f4-949770574735>;
19. Е. Перцик. География и градостроительство: грани взаимодействия. ./ Социально-экономическая география: традиции и современность / Под. Ред. А.И. Шкириной и В.Е. Шувалова – М. – Смоленск: Ойкумена, 2009. – 347 с.;
20. [http://economy.gov.ru/wps/wcm/connect/7f7028b7-90f0-4f85-b300-b3e9401b45f7/1%D0%90+\_06\_%D0%9D%D0%BE%D0%B2%D0%BE%D0%BA%D1%88%D0%BE%D0%BD%D0%BE%D0%B2\_%D1%82%D0%B5%D0%B7%D0%B8%D1%81%D1%8B.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=7f7028b7-90f0-4f85-b300-b3e9401b45f7;
21. http://economy.gov.ru/wps/wcm/connect/3b7790fb-58a1-43bf-9482-493f4dd88187/160616\_%D0%A0%D0%B5%D0%B7%D0%BE%D0%BB%D1%8E%D1%86%D0%B8%D1%8F+III+%D0%9A%D0%BE%D0%BD%D1%84%D0%B5%D1%80%D0%B5%D0%BD%D1%86%D0%B8%D0%B8.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=3b7790fb-58a1-43bf-9482-493f4dd88187;
22. http://economy.gov.ru/minec/about/structure/depstrateg/201728123;
23. Бреусова А.Г. Оценка эффективности государственных программ // Вестник Омского университета. Серия «Экономика». 2015. №2. С. 128-136;
24. Д.Ю. Ноженко. Государственные программы как инструмент стратегического управления: межрегиональный анализ. // Власть и государственное управление;
25. Звонкова Т.В. Географическое прогнозирование. М.: Высшая школа, 1987. 190 с.;
26. А.М. Носонов. Методы географического прогнозирования. // Территориальное прогнозирование, планирование и региональная политика;
27. Теоретико-методические аспекты исследования жизненного цикла города. URL: http//vestnik.uapa.ru/en/issue/2008/03/14;
28. Форрестер Дж. Динамика развития города. М.: Прогресс, 1974;
29. Портер, М. Конкуренция. М.: Изд. Дом «Вильямс», 2005;
30. Standarts for Delineating Metropolitan and Metropolitan Statistical Areas; Notice. Office of Management and Budget. June 28, 2010. http://www.whitehouse. Gov/sites/default/files/omb/assets/fedreg\_20100628010\_metro\_standar\_ds-Complete.pdf;
31. The Port Authority of New York and New Jersey. <http://www.panynj.gov/port-authority-ny-nj.html>;
32. Great Manchester Combined Authority. <http://www.agma.gov.uk>;
33. Barselona Vision 2020;
34. А.Р. Батчаев, Б.С. Жихаревич, Н.А. Лебедева. Международный опыт управления развитием городских агломераций..// Известия русского географического общества. Вып. 4. 2012;
35. Проблемы государственной политики регионального развития России. Центр проблемного анализа и государственно-управленческого проектирования при Отделении общественных наук РАН. / Материалы Всероссийской научной конференции (Москва, 4 апреля 2008 г. Москва). – М.: Научный эксперт, 2008. – 1080 с.;
36. Принцип полицентризма в региональной политике и роль крупных городов как локомотивов развития. Колосов В.А. (Москва);
37. Градостроительная доктрина Российской Федерации / кол. Авт. рук. Г.В. Есаулов. М.: Экон-информ, 2014. 30 с. с.15-17;
38. Табаков Н. Дорога в мир // «Эксперт Урал» № 41 (166), 2004, 1 нояб.;
39. Малчинов А.С. К вопросу о правовом регулировании основ государственной региональной политики в России;
40. Стратегия экономического и социального развития Санкт-Петербурга на период до 2030 года;
41. <https://strategy.csr.ru/main/nav>;
42. VII. Региональное развитие. 3. Центры регионального развития. Распоряжение Правительства РФ от 17.11.2008 N 1662-р (ред. от 10.02.2017) <О Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года> (вместе с "Концепцией долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года"). <http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_82134/>;
43. Комитет по экономической политике и стратегическому планированию Санкт-Петербурга 2013 г. 1.1.3.2 Анализ диспропорций пространственно-территориального развития Санкт-Петербурга. "Анализ социально-экономического развития Санкт-Петербурга" <http://www.econ.spbu.ru/attached/tom_1.pdf> [http://cedipt.spb.ru/strategicheskoe-planirovanie/socialno-ekonomicheskoe-razvitie-territorij/]
44. (Стратегия экономического и социального развития Санкт-Петербурга на период до 2030 года).
45. (Доклад о ходе реализации Генерального плана Санкт-Петербурга в 2011 году на основании анализа эффективности использования территориальных ресурсов Санкт-Петербурга, ГУ «НИПЦ Генерального плана Санкт-Петербурга». Комитет по градостроительству и архитектуре, Санкт-Петербург).
46. 1.1.3.1 Реализация Генерального плана Санкт-Петербурга в части функционального назначения и социально-экономического развития территорий. "Анализ социально-экономического развития Санкт-Петербурга" http://www.econ.spbu.ru/attached/tom\_1.pdf Комитет по экономической политике и стратегическому планированию Санкт-Петербурга 2013 г.;
47. 1.1.3.3 Взаимодействие Санкт-Петербурга и Ленинградской области. "Анализ социально-экономического развития Санкт-Петербурга" <http://www.econ.spbu.ru/attached/tom_1.pdf> Комитет по экономической политике и стратегическому планированию Санкт-Петербурга 2013 г.;
48. Концепция комплексного развития территорий Ленинградской области, прилегающих к границам Санкт-Петербурга. Санкт-Петербург, 2014;
49. http://cedipt.spb.ru/strategicheskoe-planirovanie/socialno-ekonomicheskoe-razvitie-territorij;
50. Л.Э.Лимонов. Пригородный пояс Санкт-Петербургской агломерации: социально-экономические и институциональные особенности пространственного развития.

# Приложения

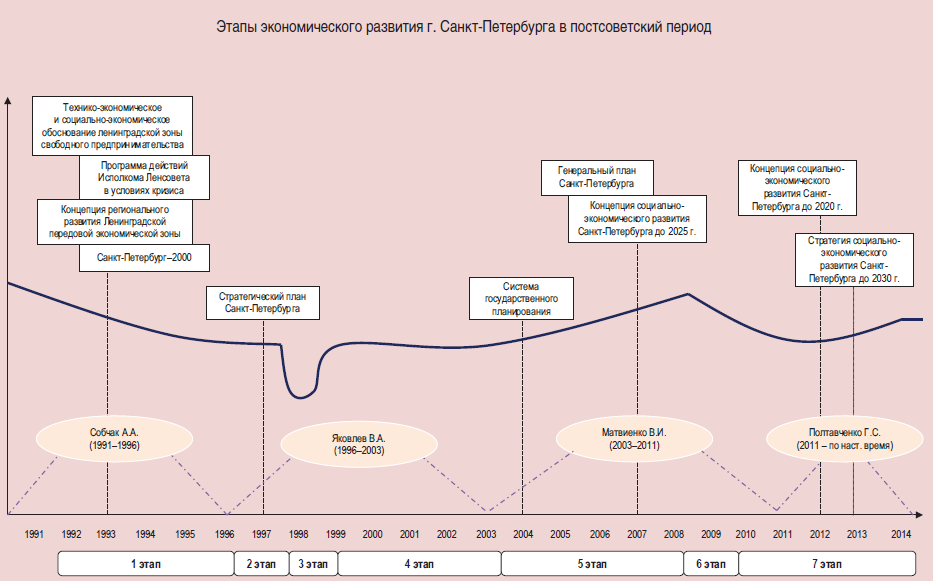
# Приложение 1. Зоны трансформации городского пространства Санкт-Петербурга.



**Приложение 2. Система программных документов Санкт-Петербурга.**



# Приложение 3. Этапы экономического развития Санкт-Петербурга.



**Приложение 4. Схема развития городского пассажирского транспорта Санкт-Петербурга.**

