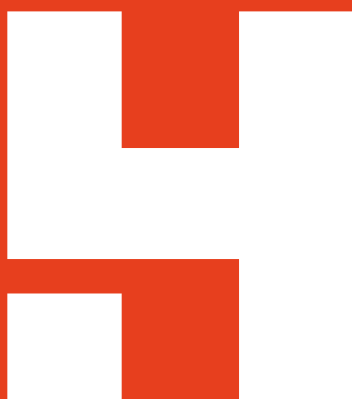


## ВТОРЫЕ НАЗАРОВСКИЕ ЧТЕНИЯ



**«ГРАДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ  
ВЗГЛЯД:  
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ  
И АГЛОМЕРАЦИЯ –  
КТО ВЫИГРЫВАЕТ  
И КТО ПРОИГРЫВАЕТ?»**

18 мая 2017 года в «Бронзовом зале» Дома архитекторов прошли вторые «Назаровские чтения».

Организатором мероприятия выступил Санкт-Петербургский Союз архитекторов, генеральными партнерами являлись Группа ЛСР и Центр Долевого Строительства.

Основная тема вторых чтений – «Градостроительный взгляд: Санкт-Петербург и агломерация – кто выигрывает и кто проигрывает?», вопросы совместного развития Ленинграда-Санкт-Петербурга и Ленинградской области, начиная с «Генерального плана развития Ленинграда и Ленинградской области на период до 2005 года», и заканчивая подготовленной в настоящее время «Концепцией совместного градостроительного развития Санкт-Петербурга и территорий Ленинградской области (агломерации) на период до 2030 года с перспективой до 2050 года».

«Назаровские чтения» – научно-практическая конференция, организуемая Санкт-Петербургским Союзом архитекторов в память о Валентине Федоровиче Назарове – академике архитектуры, лауреате международной архитектурной премии «Золотая медаль сэра Патрика Аберкромби». Валентин Назаров руководил разработкой Генерального плана развития Ленинграда и Ленинградской области на период до 2005 года, утвержденного в 1987 году, а также Генерального плана Санкт-Петербурга, принятого в 2005 году.

Первые «Назаровские чтения» прошли через год после ухода из жизни Валентина Федоровича в Доме архитектора 17 мая 2016 года. Базовая тема конференции 2016 года – «Градостроительство как наследие мастера и его реализация на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области».

# РЕЗОЛЮЦИЯ КОНФЕРЕНЦИИ «ГРАДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ВЗГЛЯД: САНКТ-ПЕТЕРБУРГ И АГЛОМЕРАЦИЯ – КТО ВЫИГРЫВАЕТ И КТО ПРОИГРЫВАЕТ» ВТОРЫЕ «НАЗАРОВСКИЕ ЧТЕНИЯ»

Участники конференции отметили, что в условиях современного градостроительного развития Санкт-Петербурга и Ленинградской области усиливаются и ускоряются как положительные эффекты агломерационных процессов, так и отрицательные последствия их нерегулируемого проявления. Отрицательные явления и отсутствие взаимодействия двух субъектов Российской Федерации в сфере градостроительной деятельности на окружающих Санкт-Петербург территориях выражаются в: неконтролируемом городом расширении прилегающих к Санкт-Петербургу урбанизированных территорий с исключительно жилой функцией; острых проблемах с инженерно-транспортным обеспечением рассматриваемых территорий; увеличении ежедневных маятниковых миграций с трудовыми целями; повышении нагрузки на социальную инфраструктуру прилегающих к границе городских районов; снижении средозащитных и рекреационных функций на окружающих территориях; увеличении антропогенных нагрузок на существующую природную среду. Разрабатываемая Концепция агломерации призвана найти пути решения названных вопросов взаимодействия Санкт-Петербурга и Ленинградской области в сфере территориального и пространственного развития зоны экономического и градостроительного взаимодействия обоих субъектов Российской Федерации.

1. Рассмотрев представленные материалы и заслушав основные доклады, участники Конференции констатируют:  
до настоящего времени не удалось преодолеть определенные разногласия во взглядах на основные направления градостроительного развития зоны интенсивной урбанизации;  
имеются разные подходы к формированию единого природного каркаса рассматриваемых территорий как одного из основополагающих условий создания предпосылок для устойчивого развития территории агломерации;  
требуется доработка Концепции агломерации с учетом решения вопросов, поднятых на данной Конференции.
2. Выслушав основные выступления, а также предложения участников панельной дискуссии, участники Конференции предлагают:  
Санкт-Петербургскому Союзу архитекторов более активно включиться в работу по консолидации градостроительной деятельности на территории Санкт-Петербургской городской агломерации; ЭКОС Санкт-Петербургского Союза архитекторов рассмотреть поднятые вопросы и провести отдельные конференции по следующим темам:  
Установление и обоснованность границы Санкт-Петербургской городской агломерации.  
Оптимальная форма и структура городской агломерации, включая реализацию принципа полицентризма.  
Консолидированное управление вопросами градостроительной деятельности на территории агломерации как важнейший элемент межрегиональной государственной политики.  
Предложения по методологическим вопросам подготовки документа территориального планирования двух и более субъектов Российской Федерации (на примере Санкт-Петербурга и Ленинградской области).  
Формирование принципов градостроительной политики поддержания и развития Санкт-Петербургской городской агломерации.
3. Повторно рассмотреть откорректированную Концепцию агломерации в Санкт-Петербургском Союзе архитекторов до вынесения ее на заседание Координационного совета Санкт-Петербурга и Ленинградской области по социально-экономическому развитию.



Предложенные границы

- █ Границы зоны сплошной урбанизации
- █ Границы зоны активного влияния Санкт-Петербурга на территорию Ленинградской области

Существующие административные границы

- █ Санкт-Петербурга как субъекта федерации
- █ Муниципальных районов Ленинградской области
- █ Муниципальных образований городских и сельских поселений

## КОЛОНКА МОДЕРАТОРОВ

А.И. Березкин

В Союзе архитекторов прошли очередные «Назаровские чтения» – градостроительная конференция, посвященная вопросам развития Санкт-Петербургской городской агломерации.

Для нашего города это была практически первая конференция с названной тематикой, не имеющей достаточной теоретической проработки также и на федеральном уровне.

На конференции были представлены два основных доклада, представляющих, в определенной степени, разные методические подходы к решению названной градостроительной задачи и разные проектные решения для конкретной территории. При этом предложенные варианты развития территории агломерации можно было сравнить с решениями Генерального плана развития Ленинграда и Ленинградской области на период до 2005 года, утвержденного на самом высоком уровне в декабре 1987 года.

Специалисты, выступившие на панельной дискуссии, отметили ряд нерешенных вопросов методологического характера и спорных проектных решений, в первую очередь связанных с предложенными границами агломерации.

Тем не менее, прошедшая конференция выявила ряд несомненных плюсов (положительных решений) для градостроительной деятельности в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, а именно участники смогли:

ознакомиться с процессами и конкретными градостроительными работами на проектной стадии осуществляемыми в городе и области; ознакомиться с различными методическими подходами и проектными решениями в вопросах развития Санкт-Петербургской городской агломерации;

задать интересующие их вопросы разработчикам Концепции агломерации;

уточнить перечень градостроительных тем (проблем) требующих дальнейшего теоретического осмысления и практического применения.

Одновременно выявились определенные проблемы организационного характера, а именно не удалось:

предварительно ознакомить участников конференции с основными графическими материалами по обсуждаемым вопросам; организовать полноценную дискуссию с участием приглашенных специалистов по рассматриваемой тематике;

выработать единую позицию по развитию рассматриваемой территории (что конечно невозможно в рамках подобной конференции).

На основании проведенного мероприятия необходимо (возможно) сформулировать определенные выводы и пожелания для дальнейшей работы.

Дальнейшее проведение ежегодных «Назаровских чтений» крайне желательно в том числе для консолидации градостроительной деятельности в Санкт-Петербурге и Ленинградской области.

Проведение подобных конференций необходимо как с позиций решения конкретных градостроительных задач, так и с позиций возрождения Ленинградской-Санкт-Петербургской градостроительной школы.

Необходимо продолжить профессиональное обсуждение конкретных вопросов градостроительной деятельности в том числе и на территории агломерации с участием представителей КАА СПб и КАА ЛО.

Целесообразно совместно выработанные градостроительные решения, а также предложения по терминологии, методологии, политикам и алгоритмам проектной деятельности предлагать для внедрения и реализации исполнительным и представительным органам государственной власти Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

В.К. Линов

Обсуждение проблем развития агломерации Санкт-Петербурга не случайно было сосредоточено на вопросе о границах агломерации. Границы агломерации соответствуют реальным экономическим, социальным и природным процессам, происходящим на территории. Логичным было бы, и это подчеркивали все участники дискуссии, сначала определить тенденции и стратегические цели развития территории, а затем предлагать градостроительные решения по развитию.

Стратегия развития территории, в данном случае двух субъектов Российской Федерации, должна содержать экологические приоритеты по отношению к природным объектам, принципы размещения экономических объектов (инновационных производств, научных и образовательных центров), размещение транзитных коридоров и пересадочных узлов. На конференции было отмечено, что, к сожалению, в недавно разработанных стратегиях развития Санкт-Петербурга и Ленинградской области до 2030 года территориальное планирование очень приблизительно, а взаимодействию двух субъектов уделено по пол страницы с благородными, но не конкретными намерениями. Ключевым вопросом территориального планирования является выбор пространственной модели развития агломерации. Обсуждавшиеся предложения по развитию исходят из господствовавшей в последние десятилетия сплошно-территориальной модели развития, согласно которой предполагается постепенная интенсификация использования территории по зонам, отходящим от центра агломерации к ее периферии. Применение такой модели привело во множестве стран к расползанию урбанизированных территорий и перенапряжению коммуникаций в центрах агломераций. Современный взгляд на проблему состоит в развитии по принципу полицентризма и использовании линейно-узловой модели. Речь идет об обеспечении опережающего развития удаленных от центра агломерации поселений, таких как Гатчина, Выборг, Усть-Луга, Кировск, Волхов или Сосновый Бор. Повышение качества городской среды, увеличение выбора мест труда, образования и отдыха в этих узлах агломерации, а также усиление тангенциальных связей между ними позволит привлечь в них население и уменьшить центростремительные миграции.

Как было подчеркнуто на конференции, полицентрический принцип развития тем более уместен для Петербургской агломерации, что в Ленинградской области сосредотачиваются основные портовые объекты России со все увеличивающимся грузооборотом. Современные мировые тенденции таковы, что вокруг портов развивается промышленность по переработке материалов, логистические и научно-технические центры. Транспортные системы регионов приобретают огромные масштабы и требуют квалифицированной рабочей силы и качественной среды обитания. Очевидно, что установка границ агломерации и рассмотрение проблем внутри них только на основе полуторачасовой доступности центра не решит социально-экономических вопросов.

Каждое выступление на конференции неизбежно касалось механизма координации управленческих структур Петербурга и области. Приводились примеры организации управления развитием территорий за рубежом и в России, в частности говорилось об опыте Екатеринбурга и Свердловской области. Важно создать совместный постоянно действующий профессиональный орган по территориальному планированию, которому может быть поручена разработка необходимых комплексных документов.

Наследие В.Ф. Назарова, выраженное не только в его статьях, но и в высказываниях, оставшихся в памяти тех, кто с ним работал, продолжает оставаться важным для градостроительной деятельности в Петербурге. Одна из часто повторявшихся его фраз была о том, что градостроительная деятельность состоит не только из расчетов и логических обоснований, но и из интуитивно принимаемых решений. Быть может именно профессиональная интуиция, помноженная на знание опыта, приобретенного в других странах и регионах, поможет найти верные решения петербургским градостроителям.

## ПАНЕЛЬНАЯ ДИСКУССИЯ

**В.К. Линов:** Система управления проектированием.

Если предположить, что граница населенного пункта – это искусственно созданная и сковывающая развитие линия (абстрактная, условная, в интересах территориального развития), то может быть целесообразно с позиции управления отменить границы как фактор, сдерживающий развитие. Например, возьмем населенный пункт в ЛО. Когда мы делали генпланы разных муниципальных образований и решались вопросы границ населенных пунктов, то исходили из того, что емкость населенных пунктов должна быть сопоставима с возможностями правительства ЛО по обеспечению их территорий объектами соцкульт-быта и инженерной инфраструктурой. Но в то же время, была другая – ресурсная – точка зрения: рассмотреть территорию, исходя из ее пригодности развития селитебной территории, промышленных зон. И тот, и другой подходы уместны. В настоящих условиях возможно рассмотрение второго подхода к генеральному планированию с целью отказа от установления границ, анализируя развитие по ресурсам. Если мы признаем теорию каркаса для развития и понятие ткани, то это укладывается в такие возможности. При прогнозировании необходимы разные подходы, вопрос дискуссионный.

**Б.В. Николащенко:** По теории Линча ничего нельзя придумать без границ, граница – важнейший структурный элемент территории. Если вы отказались от границ, тогда используются существующие границы – не системные. Нет возможности что-то обосновать, и цифры не подсчитать. Границы – это неизбежность. Границы должны быть правильно установлены, важен метод.

Высоко оцениваю работу НИПЦ Генплана, однако вынужден высказать следующие критические замечания. Очевидно, что границы агломерации неверно проведены и нуждаются в уточнении. В Генплане 1987 года определялись границы пригородной зоны. В то время значение портов Выборга и Усть Луги было ничтожным, развивались другие портовые территории. Теперь все изменилось: петербургский порт – не единственный на Балтике, данные территории (Выборг и Усть-Луга) не должны быть оторваны от города. Нельзя основывать вычисления границы агломерации на основе сегодняшних исходных данных. В работе НИПЦ граница агломерации сбита в сторону Ладоги. Обрезаны границы в сторону Москвы и в сторону Запада. Это провинциальный подход. Декларировалось, что Петербург – мировой город, а градостроительные мероприятия не соответствуют (Варшавский вокзал – Ладожский вокзал). Огромная пустая территория с северо-востока (полигон) включена в границы агломерации, а территории активной связи со страной – нет. Усть-Лугу и Выборг безусловно нельзя исключать из границ агломерации. В качестве примера был приведен порт Роттердама, (его площадь составляет 105 км<sup>2</sup>, в длину он вытянут на 40 км) через который грузы не только проходят, но и перерабатываются, что влияет на повышение цены конечного продукта и благотворно сказывается на экономике. Эти ошибки обусловлены методически неверно построенной работой. Градостроительная документация вторична, она должна базироваться на экономике. Нужно включать всю область и весь Петербург. Без экономики никакого совместного Генплана быть не может, даже выделение границ нельзя сделать правильно.

**С.В. Скатерщиков:** Как устанавливались границы муниципальных образований? В 1998 году было принято решение о срочной установке всех границ. Все делалось в кратчайшие сроки, и хорошо бы не повторить это с агломерацией. Изначально было предложено 4 варианта границ агломерации. Что ни градостроитель, то свои границы для агломерации. Есть разные критерии установки границ. Все градостроители прекрасно знают, что граница определяется в процессе проектирования, но у нас такой возможности не было. Была проделана большая работа – проанализированы 84 генеральных плана муниципальных образований. НИПЦ предложил совершенно другую границу. У нас нет методологии разработки проектов агломерации, ее надо выработать, должен быть создан специальный коллектив. Вопрос очень серьезный, требует глубоких исследований. Над Генпланом Москвы работало 150 институтов. Установка границы на основе полутрачасовой доступности не решит социально-экономических вопросов.

**С.Д. Митягин:** Например, во французском Лионе две структуры: большой и маленький Лион. В большом – 75 коммун, границы которых не меня-

лись с наполеоновских времен, в малом – 50. Существует Совет Лиона, где решаются общие вопросы, связанные с жизне-деятельностью этих коммун. Например, строительство аэропорта – это вопрос большого Лиона.

У нас в стране существуют агломерации, созданные административным путем: объединение муниципалитетов, как правило, – в пределах одного субъекта федерации. Соответственно, это все подчинено одному органу управления. Такой способ формирования агломераций как общественных организаций понятен. Нужны критерии тех гуманизированных территорий, которые можно назвать агломерацией.

Вся страна – это агломерация субъектов федерации. Для управления агломерацией должны быть созданы общественные формирования, которые будут заниматься обеспечением общего функционирования.

**В.А. Ким:** С правовой точки зрения красивое слово «агломерация» никак не обеспечено. Градостроительное (территориальное) проектирование – это важнейший элемент государственной политики. Опыт советского периода позволял комплексно и масштабно рассматривать все вопросы, начиная от социально-экономического развития, заканчивая градостроительством. Специалисты делали единый документ. Не было жесткого диктата рынка. Когда общаешься с градостроителями европейских стран, то они благодарят Россию за градостроительную школу советского периода. Удачный пример агломерации – Берлин и земля Бранденбург. Они были первыми, кто, внимательно изучив наш тогдашний опыт, стал подходить к развитию этих двух уникальных субстанций (при всех административных различиях) как к единому организму. С самого начала было создано единое правительство, единое руководство, которое занималось развитием этих двух субъектов. В состав входили представители правительств Берлина и Бранденбурга. Этот пример перенял Екатеринбург – после распада СССР. Было взято много полезного из немецкого опыта, о чем можно заключить, сопоставив количественные характеристики.

Москва назвала свой Генплан «Город для комфортной жизни» – заложено 7 стратегических целей. А Екатеринбург назвал Генплан «Город для жителей» – 8 стратегических целей. Они организовали координационный совет, в состав которого вошли представители администрации двух субъектов, экспертные группы, представители общественности и науки. Этот совет занимается подготовкой предложений социально-экономического и пространственного развития, развития этих двух субъектов как агломерации. Градостроители-профессионалы, дискутируя о границе агломерации, рано или поздно пришли бы к консенсусу, т.к. они понимают, что делают. Но кроме этого есть рынок, экономисты, политики, у которых свой взгляд на эти вещи, и которые решают свои собственные задачи. В Стратегическом плане Санкт-Петербурга до 2030 года раздел взаимодействия с Ленобластью представляет собой полстраницы текста, где сказано, что надо жить дружно, а усилия направить на социально-экономическое развитие курортных зон, дачного строительства и свалок. В Стратегическом плане развития Ленинградской области также совместным действиям с Санкт-Петербургом уделено полстраницы, суть та же. В 1991 году должна была появиться национальная идея, однако без нее стали разрабатываться и утверждаться более десятка стратегий, военная доктрина, морская, образовательная и т.п. Нет самого главного – междисциплинарной доктрины. До сих пор государственная градостроительная доктрина не принята, возможно, это говорит о сложности темы. Нужно ответить на вопрос – как жить, что такое качество жизни. Нет доктрины, нет генеральной схемы расселения России. Градкодекс – это не идеология градостроительства, это просто закон, но в нем сказано, что прежде всего должно быть схема территориального планирования Российской Федерации, а ее также нет. Сегодня существует комплекс важных вопросов, которые не завершены и не решены. Градостроители, которые ставят задачи и предлагают решения, как профессионалы, справляются со своим делом. Но градостроительство как отрасль часто мешает открытому дикому рынку.

**В.К. Линов:** Бездействовать и ждать, пока появится общегосударственная схема расселения невозможно. Последние 30 лет в России ситуация неопределенности – скорее правило, чем исключение. Нужно тем не менее находить способы действия.



**Е.И. Изварин:** Хотелось бы отметить два взаимосвязанных момента: управленческий и вопрос границ. Во всех исследовательских работах мы уделяем много внимания поискам зарубежного опыта. Примечательно, что везде субъекты власти не любят перемен. Главное в нашей реальности – как будет работать координационный совет двух субъектов Федерации. Например, если на решение транспортных проблем влияние оказывается, то по вопросам утилизации отходов встречается резкое сопротивление хозяев территории, на которые отходы собираются выносить. Характерно, что рекомендации редко достигают целей. А зарубежный опыт достоин критического заимствования. И я бы напомнил в связи с рекомендуемым Валерием Александровичем Кимом опытом агломерационного взаимодействия «Берлин-Бранденбург» приведенный еще на первых Назаровских чтениях прецедент «Мехико-Сити – штаты Мехико и Идальго».

Относительно границ: мы задали в качестве исходных границу территории интенсивной урбанизации (58 поселений) и расширенную границу периферийной территории влияния Санкт-Петербурга на Ленинградскую область (84 поселения). Оказался не проработанным вопрос с включением ареальных образований (Выборг, Тихвин, Волхов, Кириши, Усть-Луга, Кингисепп, Сосновый Бор). Разработчикам стоит обратить внимание на необходимость совмещения сплошно-территориальной и линейно-узловой моделей, поскольку это даст возможность включить удаленные объекты. Этот вопрос безусловно связан с решением проблем управления.

**Б.В. Николащенко:** Важно начать не с Генерального плана, а с социально-экономического документа, который поможет понять управленцам свои преимущества в рамках конкуренции между регионами. Документ должен быть утвержден на федеральном уровне. Только тогда появятся и граница агломерации, и Генеральный план, где будут элементы и города, и области.

Союз архитекторов должен рекомендовать предложения для руководства города и области от механизма управления двумя субъектами федерации, где нет приоритета какой-то одной отрасли, а есть комплексный подход. Необходимо расширить разделы социально-экономических

стратегий. Можно проиллюстрировать примером из опыта Екатеринбурга. А утверждение может происходить не только в Москве, но и на региональном уровне (как местная инициатива). Нужно объединить стратегии социально-экономического развития города и области.

**А.И. Березкин:** Работая больше года над темой общего социально-экономического развития, необходимо признать, что мы ничего не знаем друг о друге. Каждый экономический блок (и города, и области) разрабатывает только свое.

К примеру, данные, которые дает Ленинградская область по населению: идет стабильное уменьшение прироста населения, но механический прирост увеличивается, непонятно откуда область привлекает людей. По прогнозам на 2050 год численность населения в зоне интенсивной урбанизации агломерации составит 2 миллиона человек. По данным городских экономистов повышается и естественный, и механический прирост населения, и к 2050 году численность составит от 6,5 до 7 миллионов. Любопытно, что после 2030 года механический прирост населения останавливается и начинается массовый отток населения порядка 30 тысяч в год. Если сложить показатели, на 2050 год население агломерации составит 9–10 миллионов человек.

Есть данные о продаже жилья в прилегающих территориях (Кудрово): 5% жилья покупают жители Ленинградской области, 20% – жители других регионов РФ, 75% – жители Санкт-Петербурга. Семья состоит из трех человек, но прописан один. Все объекты соцкультбыта считаются на одного прописанного человека. Когда непрописанные хотя бы пользоваться объектами соцкультбыта, оказывается, что их просто нет. Отсутствие информации друг о друге создает социальное напряжение. Крайне важно создать единый социальный документ – как он назовется, не имеет значения: «прогноз социально-экономического развития» или стратегия. Главное – вместе посмотреть на эту проблему.

С 2014 года в Госдуме находится проект закона о внесении изменений в Градкодекс в части разработки схем территориального планирования двух и более субъектов РФ. Появляется база: для трех случаев (Москвы

и Московской области, Санкт-Петербурга и Ленобласти, Севастополя и Республики Крым) разработка подобного документа является обязательной. Там написано, что можно разрабатывать схему на оба субъекта в целом или брать часть территории. Соответственно, опять возникает тема границ агломерации.

**С.Д. Митягин:** Я был одним из инициаторов совместной разработки схемы территориального планирования Санкт-Петербурга и Ленинградской области. Для ее реализации необходимо было найти некую организацию, которая сможет выступить независимо, не лоббируя ни город, ни область. Такой организацией является Северо-западное отделение Академии архитектуры и строительных наук. Было подготовлено письмо – обращение к Правительству РФ о том, что под патронажем РААСН мы готовы разработать единый документ – схему территориального планирования двух субъектов. Оба губернатора выразили свое согласие. Минэкономразвития РФ также поддержало предложение. Осталось только решить вопрос с финансированием.

Но от Министерства пришел ответ: идея хорошая, но денег нет.

**В.К. Линов:** Хочу сделать замечание о форме агломерации и принципе полицентризма.

Могут быть подцентры, вообще оторванные от основной территории. У Санкт-Петербургской агломерации есть своя специфика – огромное количество садоводств и дачных кооперативов.

**О.С. Петров:** В градостроительной практике есть такая стадия, как схема расселения. Рассматривая и разрабатывая систему расселения, мы неизбежно отвечаем на вопрос: какая иерархическая цепочка тянется от одного населенного пункта до другого. В Ленинградской области на сегодня 31 город и 2900 сельских населенных пунктов различной плотности. Именно при работе со схемой расселения мы можем получить

ответ на тему границ и взаимосвязи, формирования уровня урбанизации и т.д. Пока этого не сделано, не получится точной границы. Усть-Лужский порт сегодня достиг грузооборота в 160 миллионов тонн (Роттердам – 300 миллионов тонн), наш порт находится в развитии, а с учетом Выборгского и Приморского порта в сумме только порты Ленинградской области выйдут на более 250 миллионов тонн, плюс 60 миллионов тонн Санкт-Петербургский. Это единый организм. Плюс к тому – геополитическое размещение субъектов Федерации (территория Ленинградской области огромна – 85 000 км<sup>2</sup>). Мы – практически единственный мощный транспортный коридор. Единая система расселения двух наших регионов даст ответы на все вопросы.

Грамотная схема расселения будет востребована инвесторами для четкого понимания о пути вложения денег.

**Б.В. Николащенко:** На рубеже XIX века Россия стала крупнейшей промышленной державой. Возник промышленный пояс, который обеспечил колоссальный рост российской экономики. Этот пояс формировался из международных корпораций там, где были кадры, рабочие руки. Рост второго промышленного пояса вокруг Петербурга неизбежен, если мы надеемся на реальный рост экономики. Этот пояс не может быть где-то далеко, он должен быть на юге. Город никогда не рванет свою экономику без этого пояса и без сотрудничества с Ленинградской областью.

**В.К. Линов:** Интересный вопрос о соотношении обоснованности с помощью расчетов и прогнозов и интуиции планировщика. В XIX веке промышленный пояс возник стихийно, сейчас от градостроителя требуется обоснование, оно затрудняется тем, что происходит постоянная технологическая революция и рассмотреть приток тех или иных производств, технологий и инвестиций очень сложно. Только интуитивный подход может помочь.

## ЗНАЧЕНИЕ ЕДИНОГО ГЕНЕРАЛЬНОГО ПЛАНА ЛЕНИНГРАДА И ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ 1987 ГОДА

**В.Д. Аврутин,** зам. директора «Института территориального развития»

Единый генеральный план Ленинграда и Ленинградской области был разработан в 1984–1987 годах коллективом специалистов 5 проектного управления института ЛЕННИИПРОЕКТ под руководством Валентина Федоровича Назарова.

Решение о разработке, а в последующем и об утверждении Генерального плана было принято Постановлениями ЦК КПСС и Совета министров СССР. Такой уровень органа власти, принявшего решение о разработке и утверждении документации, позволил обеспечить эффективное взаимодействие органов власти Ленинграда и Ленинградской области и Союзных (СССР) Министерств и ведомств при ее разработке, согласовании, утверждении и в последующем – при ее реализации.

При разработке Генерального плана были реализованы принципы взаимозависимого развития города и области, сочетания экономического и социального планирования и градостроительного проектирования. За это авторский коллектив во главе с Валентином Федоровичем Назаровым был награжден государственной премией СССР.

Сочетание экономического и социального планирования и градостроительного проектирования было реализовано на основе совместной работы Плановых комиссий Исполкомов Ленгорсовета и Леноблсовета, территориальных управлений (отделов) соответствующих министерств и ведомств СССР, архитектурно-планировочных управлений города и области, а также коллектива разработчиков генерального плана. При разработке Генерального плана были определены базовые показатели экономического и социального развития народного хозяйства города и области в разрезе всех пятилетних этапов реализации Генерального плана на расчетный срок до 2005 года. Указанные показатели были включены как в состав генерального плана, так и в планы комплексного экономического и социального развития г. Ленинграда и Ленинградской области. Кроме

того, часть показателей была включена в планы соответствующих министерств и ведомств СССР. В составе генерального плана была произведена оценка стоимости реализации предусмотренных в нем мероприятий по развитию города и области в разрезе отдельных отраслей и территорий. На основе этого расчета формировались соответствующие планы и прогнозы капитальных вложений из городского, областного и союзного бюджетов. При разработке Генерального плана был выполнен демографический прогноз населения Ленинграда; городского и сельского населения Ленинградской области; населения всех городов, поселков городского типа и сельского населения районов Ленинградской области. При этом был проанализирован собственный демографический потенциал всех территорий, возможности миграционного прироста населения из других областей и республик СССР. По результатам проведенного демографического анализа, а также с учетом оценки перспективной потребности в работающих, определенной на основе планов и прогнозов экономического и социального развития народного хозяйства города и области была определена сбалансированная численность населения города и области, а также всех административно-территориальных образований на их территории на все периоды реализации Генерального плана. На расчетный срок Генплана (2005 год) численность населения Ленинграда была принята в размере 5500 тысяч человек, а Ленинградской области – в размере 1850 тысяч человек.

Взаимозависимое развитие города и области при разработке генплана было обеспечено за счет одновременной разработки и утверждения комплекса документации, включающей Генеральный план Ленинграда, Генеральный план Ленинградской области, Генеральные планы всех городов Ленинградской области.

Перечисленные выше принципы, реализованные при разработке единого генерального плана Ленинграда и Ленинградской области, сохраняют свою актуальность и в настоящее время.





экспертным оценкам возрастает до 2-2,4 млн. человек. В Ленинградской области созданы и функционируют современные зоны активного отдыха, предоставляющие возможности заниматься горнолыжным и другими видами спорта: «Игора», «Охта-парк», «Пухтолова гора», «Туутари-парк», «Юкки-парк» и другие. Основными пользователями этих зон отдыха являются жители Санкт-Петербурга.

Санкт-Петербург является энергодефицитным регионом, а Ленинградская область – энергоизбыточным. Недостающая для удовлетворения собственных нужд часть электроэнергии поставляется в Санкт-Петербург с территории Ленинградской области. Аграрный комплекс Ленинградской области имеет большое значение для обеспечения продовольственной безопасности Северной столицы.

В условиях естественных территориальных ограничений Санкт-Петербурга на территорию соседнего субъекта Российской Федерации частично переносится целый ряд функций, которые мегаполису уже затруднительно реализовывать в полном объеме. Речь идет о производственных, транспортно-транзитных, логистических, торговых, жилищных функциях. За последние 10–15 лет в районах Ленинградской области, прилегающих к административной границе с городом, появились и активно развиваются производственные зоны, например, «Кирпичный завод» во Всеволожском районе и «Горелово» в Ломоносовском районе. Созданы и функционируют крупные торгово-развлекательные комплексы, например, «Мега Дыбенко» и «Мега Парнас» во Всеволожском районе. Появились новые жилые зоны как малозэтажной, так и высокоэтажной застройки. К числу последних, например, относятся крупные жилые комплексы в районах населенных пунктов Бугры, Кудрово, Мурино, Новогорелово, Новое Девяктино. На территории Ленинградской области запущены в действие новые портовые мощности, которые позволили снизить нагрузку на старые грузовые районы морского порта Санкт-Петербурга. По данным Администрации морских портов Балтийского моря грузооборот порта Усть-Луга возрос с 6,9 млн. тонн в 2008 г. до 93,4 млн. тонн в 2016 г. Грузооборот порта Санкт-Петербург за этот же период снизился с 59,95 млн. тонн до 48,6 млн. тонн.

В-шестых, в последние годы наблюдается существенное улучшение взаимоотношений между руководством Санкт-Петербурга и Ленинградской области. Городские и областные власти стараются решать представляющие совместный интерес вопросы в согласованном конструктивном ключе. Так, в 2010 г. губернаторами города и области было подписано дополнение к соглашению об уточнении административной границы. Санкт-Петербург получил прилегающую к Красносельскому шоссе территорию площадью около 24,7 га в районе поселка Горелово.

Согласованному решению вопросов способствуют совместные координационные совещательные структуры. На основании постановления Правительства России от 4 апреля 2011 г. № 241 образован и действует Координационный совет по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области. В ноябре 2012 г. после многолетнего перерыва состоялось совместное заседание правительств города и области. По итогам заседания был образован Координационный совет в сфере социально-экономического развития. На первом заседании Координационного совета, состоявшемся 7 декабря 2012 г., были приняты решения о разработке концепции комплексного развития города и области, синхронизации документов территориального планирования, координации разработки (уточнения) отраслевых схем. 17 июня 2016 г. в рамках работы Петербургского международного экономического фору-ма в присутствии министра транспорта России губернаторы Санкт-Петербурга и Ленинградской области подписали Соглашение о взаимодействии и сотрудничестве. Соглашение было подготовлено во исполнение решений Координационного совета по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

В 2016-2017 гг. проводится работа по подготовке Концепции совместного градостроительного развития Санкт-Петербурга и территорий Ленинградской области (агломерации) на период до 2030 г. с перспективой до 2050 г. Положения Концепции совместного градостроительного развития должны учитываться при разработке Генерального плана Санкт-Петербурга на период 2018-2028 гг. с перспективой до 2048 г. и при внесении изменений в Схему территориального планирования Ленинградской области, а также в документы территориального планирования ее муниципальных образований.

Вследствие исторических, геополитических, социально-демографических, экономических и иных причин Санкт-Петербург и Ленинградская область достигли довольно высокой степени интеграции. Эти два субъекта Российской Федерации в целях проведения научных исследований могут рассматриваться как единое территориальное образование – макрорегион или метрополитенский ареал. Подобно Москве с Московской областью, образующих Московский столичный регион.

Ключевым условием сближения Санкт-Петербурга и Ленинградской области является наличие на территории этих двух субъектов Российской Федерации быстро развивающейся моноцентрической городской агломерации. Бурно протекающие в последние годы агломерационные процессы способствовали сближению позиций руководства города и области по самому широкому кругу вопросов. Сегодня практически на всех уровнях власти есть понимание того, что согласованное управление ресурсной базой и использование возможностей таких мощных субъектов Российской Федерации, как Санкт-Петербург и Ленинградская область, может дать существенный синергетический эффект.

Проблематика формирования и развития Санкт-Петербургской агломерации активно прорабатывалась в период 2002–2005 гг., в рамках подготовки проекта Генерального плана Санкт-Петербурга. В эти годы были выполнены работы, позволившие сформулировать обоснованные предложения по определению границ, формированию и развитию пригородной зоны Санкт-Петербурга, в том числе в части территории, относящейся к Ленинградской области. Указанные работы включали анализ материалов генеральных планов Ленинграда 1966 г., Ленинграда и Ленинградской области 1987 г., целого ряда документов, разработанных позже, и посвященных исследованию тематики пересечения взаимных интересов Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

Работа по уточнению различных аспектов развития агломерации продолжилась и после утверждения Генерального плана Санкт-Петербурга в декабре 2005 г. Например, специалистами МЦСЭИ «Леонтьевский центр» в 2008–2014 гг. был выполнен целый комплекс работ, связанных с исследованием агломерационных процессов. Работы выполнялись как в рамках внутренней исследовательской деятельности, так и по внешним заказам. Среди заказчиков следует отметить Комитет экономического развития, промышленной политики и торговли Санкт-Петербурга, Институт географии РАН, Комитет по экономической политике и стратегическому планированию Санкт-Петербурга. Некоторые из этих работ МЦСЭИ «Леонтьевский центр» проводил при активном участии и содействии со стороны специалистов ЗАО «Петербургский НИПИГрад», Фонда «Центр стратегических разработок «Северо-Запад», ООО «Лаборатория градпланирования». В 2012 г. издательством МЦСЭИ «Леонтьевский центр» была выпущена книга «Санкт-Петербургская агломерация: пространственное развитие в постсоветский период».

Санкт-Петербургская моноцентрическая агломерация по своему значению и масштабам является второй в России после Московской. Агломерация представляет собой масштабное, сложноустроенное и целостное территориальное образование. В состав агломерации входит Санкт-Петербург в границах субъекта Российской Федерации и часть прилегающей к нему территории Ленинградской области. Помимо Санкт-Петербурга, к агломерации относятся большие части территорий Всеволожского, Гатчинского, Ломоносовского и Тосненского районов, а также городского округа Сосновый Бор, часть Кировского района и отдельные небольшие части Волосовского, Выборгского и Приозерского районов Ленинградской области. Граница агломерации проходит по конечным пунктам массовых маятниковых миграций, по линии изохроны, соответствующей примерно 1,5-часовой транспортной доступности ее центра.

По территориальному устройству агломерация включает ядро и периферийные территории. Ядро агломерации представляет собой зону почти сплошной застройки. К ней относится территория собственно города Санкт-Петербурга как городского населенного пункта в пределах т.н. городской черты без части некоторых значительных по площади периферийных районов и пригородных территорий. Периферийная зона агломерации включает первый и второй пояса населенных пунктов, являющихся спутниками ядра и относящихся к зоне его влияния, а также значительные межселенные территории (земли сельскохозяйственного назначения, лесного фонда и пр.). Населенные пункты первого пояса агломерации отличаются очень сильными

связями с ядром агломерации. Во втором поясе такие связи несколько ослабевают, но остаются довольно значимыми для жизнедеятельности населения и функционирования экономики и социальной сферы. Площадь территории Санкт-Петербургской агломерации составляет примерно 16,8 тыс. кв. км. Ядро агломерации занимает территорию площадью около 0,6 тыс. кв. км. Площадь территории 1-го пояса населенных пунктов-спутников, имеющих очень сильные связи с ядром агломерации, составляет примерно 5 тыс. кв. км. Площадь 2-го пояса поселений-спутников составляет около 11,2 тыс. кв. км. При этом небольшая часть территории этого пояса отличается сезонным характером связей с центральной частью агломерации. Такие связи, носящие ярко выраженный рекреационный характер, очень сильны в теплый период времени года (май-сентябрь) и резко ослабевают с приходом холодов. Исключение составляют зоны массового зимнего отдыха населения. Однако их число и масштабы функционирования пока не велики, вследствие не очень высокого платежеспособного спроса и активности населения в плане занятия зимними видами спорта и ведения здорового образа жизни. По крайней мере, из общей площади 2-го пояса поселений-спутников около 5 тыс. кв. км составляют территории с рекреационно-сезонным характером агломерационных связей. С другой стороны, расширению границ агломерации объективно способствует развитие транспортной системы: запуск высокоскоростного пригородного железнодорожного сообщения, открытие движения по новым автодорогам с высокой пропускной способностью (новое Приозерское шоссе, Западный скоростной диаметр и др.). Ядро агломерации и периферийный пояс вместе образуют территорию, которую по аналогии с зарубежной практикой можно условно назвать «Большой Петербург». Периферийный пояс выступает преимущественно в роли обслуживания нужд и интересов ядра агломерации. Он выполняет рекреационные, производственные, жилищные, инфраструктурные, аграрно-продовольственные и некоторые другие функции. Одновременно с этим периферийные территории получают мощнейший импульс развития, что позволяет им постепенно повышать уровень инфраструктурного обеспечения и качество жизни проживающего населения. Помимо «собственного города» Санкт-Петербурга в пределах границ агломерации находится большое число населенных пунктов, между которыми сформировались довольно тесные многообразные связи. Их объединяет ядро агломерации. Агломерация характеризуется ростом численности постоянного населения. По состоянию на 2002 г. общая численность постоянного населения оценивалась в пределах 5,4 млн. человек, на 2012 г. – в пределах 5,9 млн. человек, на 2016 г. – в пределах 6,2 млн. человек<sup>1</sup>.

Агломерационная тематика затрагивалась при разработке концептуальных и стратегических документов, определяющих цели, приоритеты и задачи развития Санкт-Петербурга и Ленинградской области. Речь идет о Концепции социально-экономического развития Ленинградской области на период до 2025 г. (утверждена Законом Ленинградской области от 28.06.2013 № 45-оз, утратила силу в августе 2016 г.), Стратегии экономического и социального развития Санкт-Петербурга на период до 2030 г. (утверждена постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 13.05.2014 № 355) и Стратегии социально-экономического развития Ленинградской области до 2030 г. (утверждена Законом Ленинградской области от 08.08.2016 № 76-оз). В названных документах указывается не только на большое значение и влияние, которое оказывают эти два субъекта Российской Федерации друг на друга, но и на необходимость согласованного решения общих вопросов и проблем, совместной реализации приоритетных проектов и программ.

Во введении к Стратегии экономического и социального развития Санкт-Петербурга на период до 2030 г. (далее – Стратегия Санкт-Петербурга) подчеркивается важность взаимного влияния города и области. Указывается на то, что при разработке Стратегии Санкт-Петербурга во внимание принимались планы и проекты развития Ленинградской области на приграничных с городом территориях. В разделе «Стратегический анализ экономического и социального развития Санкт-Петербурга» отмечается, что важным фактором пространственного развития города должно стать усиление сотрудничества с Ленинградской областью. Приоритетные направления взаимодействия: развитие транспортной системы, размещение промышленных площадок, жилья и объектов инфраструктуры. В разделе «Миссия и

функции Санкт-Петербурга» среди перечисляемых факторов значимости города – фактическое выполнение Санкт-Петербургом роли центра активно формирующейся городской моноцентрической агломерации. В подразделе «Стратегические приоритеты России» – создание систем управления агломерационными процессами. Агломерационная тематика нашла свое отражение и в других положениях Стратегии Санкт-Петербурга.

В Стратегии социально-экономического развития Ленинградской области до 2030 г. (далее – Стратегия Ленинградской области) отмечается особая роль Санкт-Петербурга, которую он играет для этого региона. В подразделе «Сценарии развития Ленинградской области» при описании реалистичного сценария делается упор на реализацию совместных проектов с Санкт-Петербургом в сфере занятости, рекреации, инфраструктуры. Реалистичный сценарий предполагает самостоятельное развитие региона на основе равноправного партнерства с Санкт-Петербургом. В разделе «Приоритеты социально-экономического развития Ленинградской области» отмечена недостаточная пропускная способность автомобильных дорог, связывающих Ленинградскую область с Санкт-Петербургом.

В рассматриваемом документе отмечается, что город создает для области определенные риски и ограничения. Например, в подразделе «Внешние условия и риски развития» указывается, что темпы возведения жилья в районах области, граничащих с Санкт-Петербургом, значительно превосходят темпы развития инфраструктуры. При описании возможных путей развития области отмечается, что существенным ограничением инновационного сценария является наличие Санкт-Петербурга как научно-технологического центра России.

Положения стратегий раскрываются и конкретизируются в других документах стратегического, социально-экономического, финансово-бюджетного и территориального планирования. Учет взаимного влияния города и области, а также наличия на их территории городской агломерации отражается в целевых установках, задачах, проектах и мероприятиях, предусмотренных государственными и муниципальными программами, документами территориального планирования, планами мер по реализации стратегии, бюджетами, отраслевыми схемами и другими документами.

Исходя из положений документов стратегического планирования Санкт-Петербурга и Ленинградской области, требуется принятие управленческих решений, реализация которых будет способствовать совершенствованию пространственно-территориальной структуры обоих регионов. Правовое обеспечение возможностей государственно-го и муниципального регулирования агломерационных процессов без участия федерального центра невозможно. Для этого требуется введение понятия агломерации в правовое поле (прежде всего Градостроительный и Земельный кодексы Российской Федерации). Получение агломерациями четкого правового статуса позволит усовершенствовать методические подходы к определению их границ, численности населения и других параметров, к изучению, планированию и прогнозированию их развития. При соответствующей реструктуризации системы управления.

С 2013 г. на федеральном уровне функционирует Межведомственная рабочая группа по развитию городских агломераций. Ее деятельность координирует Минэкономразвития России. В рамках деятельности Межведомственной рабочей группы была подготовлена Концепция Федерального закона «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в целях развития межмуниципального сотрудничества (вариант: в целях развития городских агломераций)». Однако до настоящего времени деятельность этой структуры не привела к каким-либо существенным положительным правовым результатам.

По примеру ряда других регионов России целесообразно создать межрегиональный и межмуниципальный координационный совет по вопросам развития Санкт-Петербургской агломерации. Высшие исполнительные органы государственной власти города и области, органы местного самоуправления муниципальных образований, входящих в состав агломерации, должны подписать соглашение о совместном согласованном регулировании агломерационных процессов. В этом

<sup>1</sup>Численность постоянного населения на 1 января 2016 г. по данным Росстата.

плане можно использовать удачный опыт Новосибирской области. В отношении агломерации целесообразно разработать концепцию социально-экономического развития и схему территориального планирования.

Без адекватного государственного и муниципального регулирования агломерационных процессов мы можем получить нарастание проблем, в последние годы проявляющихся на территории Санкт-Петербургской агломерации. Прежде всего неупорядоченная и во многом стихийная застройка периферийной зоны агломерации, появление нового пояса жилых кварталов многоэтажной и высокоплотной застройки вблизи административных границ города и области. Данные жилые кварталы имеют плохие транспортные связи с ядром агломерации и явно недостаточное инфраструктурное обеспечение. Далее – ухудшение экологической и транспортной ситуаций, рост масштабов массовых маятниковых миграций как по направлениям периферия – центр, так и обратно. Существенное увеличение нагрузок на транспортную, энергетическую, инженерную и социальную инфраструктуру периферийных территорий требует значительного бюджетного финансирования, которого не хватает.

В скорейшем упорядочении нуждается вопрос об установлении статуса и определении границ пригородной зоны Санкт-Петербурга. Несколько лет назад в ходе улучшения федерального законодательства понятие «пригородная зона городов» было выведено из правового поля. Однако проблемы, связанные с использованием этих территорий, в связи с их большой значимостью для устойчивого развития российских городов никуда не исчезли. Для Санкт-Петербурга, как и для любого другого крупнейшего российского города, пригородная зона имеет многообразное значение. Это и лесопарковая зона, своего рода «зеленые легкие» мегаполиса, и территория, выполняющая рекреационные функции, и территориальный резерв для будущей жилищной и общественно-деловой застройки, размещения производств, объектов инженерной, энергетической и транспортной инфраструктур.

В 2007 г. со стороны Санкт-Петербурга была предпринята попытка установления статуса пригородной зоны путем внесения на рассмотрение проекта соответствующего федерального закона (о пригородной зоне Санкт-Петербурга). Однако из-за того, что данный законопроект не был согласован с властями Ленинградской области и накладывал на них существенные ограничения по самостоятельному распоряжению частью областной территории, отнесенной к пригородной зоне мегаполиса, попытка не увенчалась успехом. По замыслу разработчиков законопроекта планировалось ввести особый режим землепользования, градостроительной и природоохранной деятельности в радиусе примерно 50 км от границ Санкт-Петербурга. Планировалось усилить экологическую составляющую этой территории. Режим ее использования предполагал минимизацию негативного воздействия на окружающую природную среду путем ограничения хозяйственной деятельности.

Соответствующее управленческое воздействие должно быть направлено на устранение серьезных межтерриториальных диспропорций, которые заключаются в наличии существенных различий в уровнях экономического развития, благоустройства, инфраструктурного обеспечения, определяющими качество жизни населения. Подобные диспропорции существуют между территориями, относящимися к ядру агломерации, с одной стороны, и периферийному поясу – с другой. Подобные диспропорции особенно сильно выражены между наиболее благоустроенными и развитыми пригородами Санкт-Петербурга и населенными пунктами соседних районов Ленинградской области. Для устранения межтерриториальных диспропорций требуется массивное наращивание мощности объектов транспортной, инженерной, энергетической и социальной инфраструктур, улучшение уровня благоустройства проблемных территорий периферийного пояса агломерации. Это относится не только к территориям Ленинградской области, но и к некоторым зонам масштабной застройки Санкт-Петербурга, например, Шушарам, Московской Славянке. Здесь необходимо расширение мощности существующих и создание новых транспортно-пересадочных узлов, обеспечивающих комфортные условия перемещения пассажиров с одного вида транспорта на другой.

В скорейшей реализации нуждаются проекты создания легкорельсового железнодорожно-го транспорта (ЛРТ), призванного сократить

время перемещения пассажиров из периферийных территорий до границ ядра агломерации и обратно. Это поможет преодолеть тенденцию снижения роли пригородного железнодорожного транспорта в обеспечении маятниковой миграции и сократить растущие нагрузки на автодороги. Ветки Петербургского метрополитена могут быть продлены до некоторых населенных пунктов Ленинградской области, например, до Кудрово. Пока только одна станция Петербургского метрополитена – «Девяткино» находится на территории Ленинградской области. Одновременно с этим необходимо продолжить работу по расширению сети автодорог, строительству транспортных обходов населенных пунктов, улучшению транспортной доступности новых жилых кварталов и производственных зон. Как позитивные примеры можно отметить строительство транспортно-пересадочного узла «Девяткино», создание транспортных обходов Красного Села, населенных пунктов Мурино и Новое Девяткино. Реализация некоторых проектов затруднена в связи с существующими ограничениями на использование бюджетных средств одного субъекта Российской Федерации на территории другого субъекта. Здесь необходимо вводить механизмы государственно-частного партнерства, выпуска целевых займов.

Проблема утилизации и переработки бытовых и производственных отходов. В последние годы растет дефицит мощностей по переработке отходов. Средний годовой прирост образования отходов составляет до 10% в области и до 25% в городе. В настоящее время на Ленинградскую область ложится двойная нагрузка, поскольку к собственным отходам прибавляется мусор, вывозимый из Санкт-Петербурга. Не получив согласования строительства мусороперерабатывающего завода в Янино, власти Санкт-Петербурга решили возвести этот объект в районе Левашово. У Ленинградской области имеются планы строительства мусоросортировочных заводов в Ломоносовском, Гатчинском, Тосненском, Всеволожском и Кингисеппском районах.

Важным направлением совершенствования пространственно-территориальной структуры Санкт-Петербургской агломерации может рассматриваться преодоление ее чрезмерной моноцентричности. Несмотря на быстрые темпы развития периферийной зоны агломерации, ее ядро по-прежнему является сильным местом притяжения населения, финансовых и иных ресурсов, зоной интенсивной экономической и других видов деятельности. На территории Ленинградской области необходимо формировать новые центры хозяйственной активности, привлекательные для проживания и работы места. Например, на территории Санкт-Петербурга функционирует большое число учреждений высшего профессионального образования и научных организаций. Некоторые из них могут быть переведены в малые и средние города Ленинградской области, что придаст им дополнительный положительный импульс развития. Успешный опыт работы университетов и научных организаций США, Великобритании и других развитых стран мира в условиях небольших городов свидетельствует о реалистичной реализации подобной идеи.

Совершенствование пространственно-территориальной структуры во многом зависит от продолжения работы по изменению функционального использования земель. Очень медленными темпами проводится реструктуризация территорий в пределах ядра агломерации (вывод и репрофилирование старых промышленных, складских и транспортных зон), отсутствует согласованная политика относительно использования земель лесного фонда и сельскохозяйственного назначения. Репрофилирование аграрных земель ведется без учета национальных стратегических приоритетов по обеспечению продовольственной безопасности. В ряде районов происходит сокращение площади зеленых насаждений. Плохо решаются проблемы дачных поселков и садоводств, по ряду направлений ощущается нехватка организованных мест отдыха населения. Комплексное решение вышеизложенных проблем будет способствовать направлению агломерационных процессов в рациональное русло, улучшению пространственно-территориальной структуры Санкт-Петербурга и Ленинградской области, ликвидации чрезмерных межтерриториальных диспропорций, повышению качества жизни населения.

В результате – усиление конкурентных позиций Санкт-Петербурга и Ленинградской области как в масштабах России, так и в международном Балтийском бассейне Северо-Западного федерального округа.

# ОТКРЫТИЕ АГЛОМЕРАЦИИ

## ВИДЕНИЕ И ПОЗИЦИИ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА ПО ОТНОШЕНИЮ К ГОРОДСКОЙ АГЛОМЕРАЦИИ

**Садикова И.Б.**, главный градостроитель проекта НИПЦ Генплана СПб

Концепцию градостроительного развития территории Санкт-Петербургской агломерации мы должны были сделать очень быстро. Но поскольку не наше дело знать времена и сроки, знакомство с агломерацией всетаки вышло более продолжительным, чем ожидалось. Любое новое знакомство, а тем более проект, предполагает открытия. И Концепция агломерации не стала исключением, открытий даже несколько.

Во-первых, несмотря на то, что агломерация – это не просто модная тема, а реальный ход развития расселения населения на планете, несмотря на применение понятия «агломерация» в документах стратегического планирования всех уровней, правовое определение, организационно-управленческая форма отсутствуют. Критерии существуют в теориях, а теорий несколько. Зарубежный опыт можно принять к сведению, осознавая, что слова могут быть одни и те же, а понятия разные.

Во-вторых, представление о золотом веке Генерального плана развития Ленинграда и Ленинградской области на 1985–2005 годы, когда планировалось создание агломерации, – тоже иллюзия. Данные разработки велись в условиях плановой экономики и совершенно другой административно-управленческой и социально-экономической формации.

Представленная Концепция является первым в условиях современной России системным проектом организации взаимодействия двух соседних регионов, разработанным в разрезе градостроительного развития территории. (илл. 1)

В-третьих, к агломерационному проектированию приступили два субъекта Федерации с различным распределением полномочий в государственно-муниципальном управлении. В состав агломерации входят два субъекта федерации: Санкт-Петербург и частично Ленинградская область. Ленинградская область представлена как 57 городских и сельских поселений в составе шести муниципальных районов (из которых только Всеволожский входит в границы полностью). Полномочия по разработке, согласованию и утверждению документов территориального планирования в Санкт-Петербурге, относящиеся исключительно к ведению города, в области складываются в многоуровневую систему, включающую полномочия органов как местного самоуправления, так и государственной власти. (Только в 2014 году полномочия по утверждению генпланов поселений перешли к областной администрации, но к тому времени по разработанным генпланам уже была утверждена документация по планировке территории). Это важное обстоятельство с трудом воспринимается не только проектировщиками, но и депутатами законодательного собрания. В границах проектирования реализуются интересы 66 (включая РФ) субъектов, которые в ходе агломерационного процесса должны достигнуть определенных договоренностей. Два основных субъекта – субъекты федерации – находятся в конкурентных позициях, особенно в границах проектирования.

Устойчивым показателем границ агломерации могут служить регулярные поездки населения из ее периферии в ядро. Границы проектирования разрабатываемой Концепции определены 1,5-часовой изохроной транспортной доступности для ежедневных маятниковых многофакторных миграций, а проведены по границам муниципальных образований. Санкт-Петербург и определенная таким образом зона интенсивной урбанизации называются в Концепции Санкт-Петербургской агломерацией. Площадь объекта составляет 8,8 тыс. км<sup>2</sup>, численность населения – 6 млн человек, плотность населения – около 7 чел./га. По методике международной Организации экономического сотрудничества и развития (OECD) в агломерацию включаются те муниципалитеты, 15% населения которых совершают ежедневные поездки в ядро с трудовыми или образовательными целями. Согласно этой методике

площадь Санкт-Петербургской агломерации составляет 16,8 тыс. км<sup>2</sup> (по другим данным 57,3 тыс. км<sup>2</sup>), численность населения – 6,3 млн человек. При этом граница выходит за изохрону двухчасовой транспортной доступности.

Санкт-Петербург является третьим по численности населения и площади городом в Европе после Москвы и Лондона. Для сравнения:

Агломерация	Площадь, тыс. км <sup>2</sup>	Население, млн. чел.
Москва	25,7	20,0
Лондон	11,8	12,7
Санкт-Петербург	8,8 <sup>1</sup> (16,8) <sup>2</sup>	6,0(6,3)

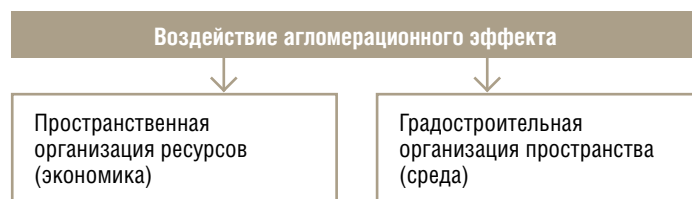
Санкт-Петербургская агломерация, как все региональные российские агломерации, является очень рыхлой с высокой концентрацией населения в ядре (87%). При расширении границ агломерации за пределы зоны интенсивной урбанизации можно рассматривать, как было сказано на Московском урбанистическом форуме MUF<sup>173</sup>, как агломерацию с дикой природой.

Там же было отмечено, что Санкт-Петербург проигрывает по региональным экономическим связям Москве, и с этой точки зрения можно говорить об агломерации «внутри и извне». Внутри – в зоне интенсивной урбанизации решаются градостроительные задачи и генерируются экономические проекты, во внешнем ареале (региональная экономика) реализуется экономический потенциал агломерации. (илл. 2)

Границу проектирования уместно считать границей договороспособности: при взаимодействии 66 отмеченных выше субъектов можно говорить и о расширении территории.

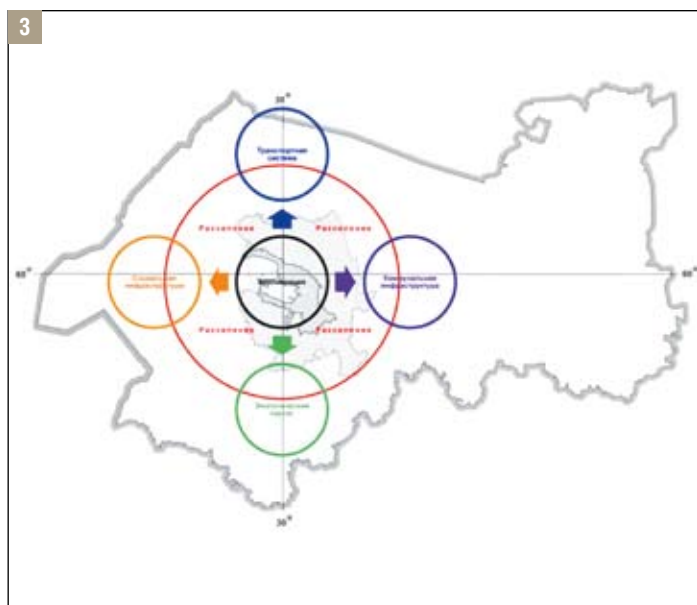
Агломерация изначально является результатом стихийного роста города, и ее неконтролируемое разрастание имеет серьезные негативные последствия.

Эффект от планируемого агломерационного взаимодействия в разрезе градостроительного развития раскладывается на две составляющие:



Агломерационный эффект в средовом аспекте – это единая экономическая, социокультурная, деловая и жилищная среда, базирующаяся на тесных инфраструктурных связях (транспортных, социальных, коммунальных и прочих). В составе Концепции разрабатывалось агломерационное взаимодействие Санкт-Петербурга и Ленинградской области, направленное на координацию транспортной, коммунальной и социальной инфраструктур, оптимизацию расселения и формирования природного каркаса территории. Данный перечень направлений градостроительного взаимодействия обязателен для любой агломерации. Градостроительная организация пространства актуальна в зоне интенсивной урбанизации (~100х100 км), за которой, по мнению В.Ф. Назарова, начинается сфера географии.

Агломерационный эффект в экономическом аспекте – определение конкурентного дифференциала территории как основы для совместных экономических проектов как в границах агломерации, так и в ареале региональной экономики Северо-Запада. Конкурентный дифференциал территории – это ее индивидуальные характеристики,



создающие сравнительные преимущества. Когда морфологическая база для синергетического эффекта определена, градостроители уступают место экономистам.

Главное свойство агломерации – возникновение системного эффекта: целое – больше суммы своих частей. Планируемая агломерация не является простой суммой территорий двух субъектов Федерации. У Санкт-Петербурга и Ленинградской области есть стратегии социально-экономического развития. Санкт-Петербургская агломерация включена в документы стратегического планирования СЗФО и Российской Федерации, но горизонты планирования по ним не уходят за 2030 год.

Для агломерации нужна собственная стратегия социально-экономического развития, которая на долгосрочный период должна определять ключевые направления экономики и социальной сферы планируемой территории с учетом влияния потенциала положения, градостроительных особенностей территории, уровня развитости инфраструктур и специализации хозяйственного комплекса. Для стратегии агломерации разрабатываемая Концепция градостроительного развития территории представляет многофакторную геоинформационную подоснову. Как говорил русский историк И. Болтин: «У истории без географии встречается преткание».

Декомпозицию дерева целей по основным составляющим агломерационного эффекта целесообразно произвести по принципу SMART проектирования, чтобы цели и задачи были:

- S (specific) – специфическими;
- M (measurable) – измеримыми;
- A (achievable) – достижимыми;
- R (relevant) – значимыми;
- T (time-bound) – ограниченными по времени.

По первой составляющей агломерационного эффекта следует говорить о следующих направлениях взаимодействия Санкт-Петербурга и Ленинградской области. (илл. 3)

Базовой тенденцией пространственного развития России является усиление концентрации человеческого капитала, инфраструктуры, ресурсов будущего в крупных городах и формирование 20 агломераций с численностью населения более 1 млн человек. Данные агломерации будут способны выполнять специализированные интернациональные функции в мировом разделении труда, стать локомотивами роста, развивая новые инновационные кластеры. В первую очередь это касается Московской и Санкт-Петербургской агломераций.

Наиболее чувствительным показателем градостроительного развития территории можно назвать прогноз численности населения. Специфической момента можно считать и то, что демографический прогноз является основным (если не единственным) для планирования градостроительного развития агломерации. Варианты прогноза численности населения агломерации, представленные профильными ведомствами Санкт-Петербурга и Ленинградской области, колеблются в пределах: 2030 год – 6,92–7,42 млн человек; 2050 год – 8,57–8,96 млн человек.

Многофакторный анализ, включающий ретроспективную и существующую демографическую ситуацию, возможности соответствующего инфраструктурного строительства и обеспечения занятости населения, не позволяют опереться на приведенные цифры.

Для сравнения стратегические документы регионов и статистический прогноз на 2030 год показывают суммарно для всей территории Ленинградской области и Санкт-Петербурга 7,6–7,7 млн человек.

Источник	2030 год	
	СПБ	ЛО
Стратегия экономического и социального развития Санкт-Петербурга на период до 2030 года	5870	–
Стратегия социально-экономического развития Ленинградской области до 2030 года	–	1833
Статистический бюллетень Федеральной службы государственной статистики от 19.04.2016 (ПЕТРОСТАТ)	5685	1892

Санкт-Петербург является административным центром Северо-Западного федерального округа, аккумуляция населения которого преимущественно формирует миграционный прирост в границах агломерации. На территории агломерации, составляющей на 0,085% площади СЗФО, уже в настоящее время проживают около 50 % горожан Северо-Запада.

Данные пропорции характеризуют планируемую агломерацию как мощнейший центр притяжения населения в регионе, значение которого в соответствии с мировыми тенденциями урбанизации будет возрастать. Однако этот процесс, ослабляющий опорный каркас расселения федерального округа, нельзя характеризовать вполне положительно, как для округа, так и для самой агломерации. Как отметил на Московском урбанистическом форуме MUF`17 экономист М.Э. Дмитриев, Санкт-Петербургская и Московская агломерации достигли пределов физического роста.

Таким образом, имеющиеся прогнозы, основным вектором которых является рост численности населения в обоих субъектах федерации, в настоящей работе рассматривались как консолидированный прогноз для территории агломерации.

Достижимость целей по оптимизации расселения и организации социальной инфраструктуры обеспечивается выбранным вариантом проектного решения, которое разработано на основе утвержденной документации территориального планирования и градостроительной емкости территорий Санкт-Петербурга и сбалансированного сценария развития Ленинградской области.

Данный вариант рассматривается в Концепции как базовый с двух точек зрения:

во-первых, он позволяет формировать комфортную сбалансированную городскую среду, соответствующую ожидаемому развитию человеческого капитала, что декларируется в стратегических документах всех уровней и Соглашении между Правительством Санкт-Петербурга и Правительством Ленинградской области «О сотрудничестве при подготовке Концепции совместного градостроительного развития Санкт-Петербурга и территорий Ленинградской области»;

во-вторых, он является базовым по потребности в ресурсном обеспечении.

Регион	Население, тыс. человек		Жилищный фонд, млн.м <sup>2</sup> общ. пл.		Жилищная обеспеченность, м <sup>2</sup> общ. пл./чел.	
	2030	2050	2030	2050	2030	2050
Санкт-Петербург	5385	5486	156,2	192,0	29,0	35,0
Ленинградская область	1011	1220	39,3	54,9	38,9	45,0
Итого:	6396	6706	195,5	246,9	30,6	36,8

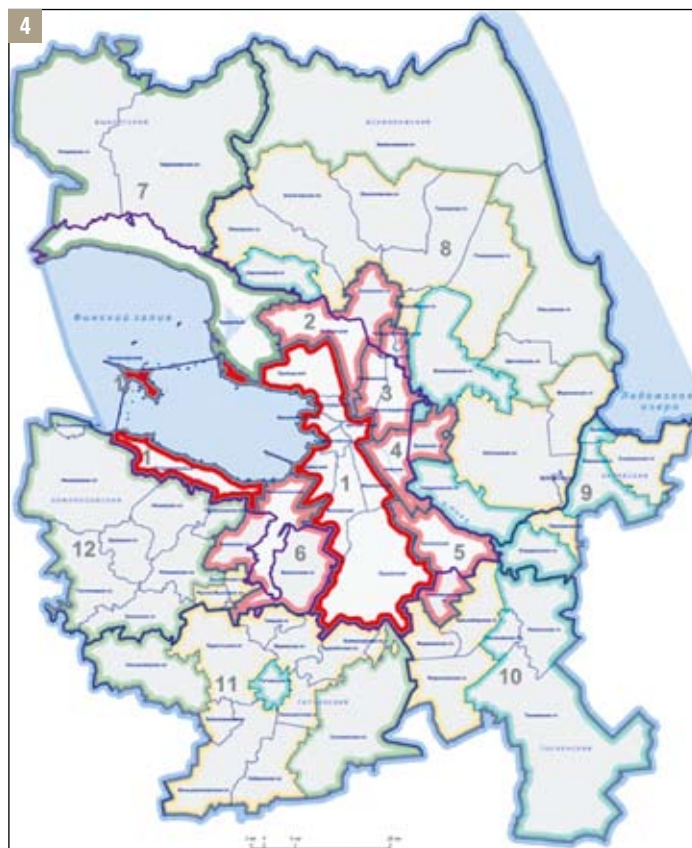
Проектная планировочная структура территории агломерации была разработана с целью сделать задачи по оптимизации расселения измеримыми: в настоящей работе она представляет собой картографическую основу для определения параметров развития территории в границах проектирования и ее частей. (илл. 4, 5)

Планировочная структура разработана на основе административно-территориального устройства обоих субъектов федерации – районов Санкт-Петербурга, городских и сельских поселений Ленинградской области – с тем, чтобы градостроительные решения проще транслировались в управленческие.

Территория разбита на 12 планировочных районов в составе шести планировочных зон. Зонирование отражает степень интенсивности градостроительного освоения и хозяйственного использования территории.

Для всех элементов планировочной структуры агломерации произведен расчет основных показателей жилищного фонда и социальной инфраструктуры.

Предполагается, что компетенции по территориальному планированию (в том числе, функциональному зонированию) остаются за субъектами, входящими в агломерацию. Данные показатели предлагаются в



качестве целевых установок развития на расчетный срок.

Для зоны консолидированного развития расчеты произведены в целом и по обе стороны границы субъектов федерации, что позволит контролировать сбалансированность освоения территории на плановый период. (илл. 6)



Санкт-Петербургская агломерация есть и остается абсолютно моноцентричной. Повышение значения существующих и планируемых подцентров – Всеволожска, Гатчины, Кировска, Сертолово, пос. им. Свердлова и Тосно – требует специальных последовательных усилий. Комплекс основных мер предусмотрен в Концепции агломерации. В этих населенных пунктах необходимо размещать места приложения труда с учетом численности экономически активного населения, в том числе, и на прилегающих территориях и формировать отличную (и в этом конкурентную) от Большого Санкт-Петербурга городскую среду. CittaSlow, как говорят иностранные коллеги, – медленный город.

Подводя итог по оптимизации расселения, сформулируем основные задачи агломерационного взаимодействия:

1) Выравнивание условий и качества жилой среды в границах агломерации;

Сохранение идентичности и своеобразия поселений, включая Санкт-Петербург;

Формирование статуса подцентров агломерации;

Полная занятость населения агломерации в границах агломерации;

Привлечение и образование квалифицированных кадров

2) Целевые установки по размещению в планировочных районах объектов социальной инфраструктуры призваны обеспечить прекращение маятниковой миграции населения в поисках необходимых объектов обслуживания.

Основные задачи:

Удовлетворение потребности в объектах повседневного и периодического спроса в зависимости от структуры расселения;

Обеспечение равной доступности объектов эпизодического и уникального уровня для населения в границах агломерации;

Формирование общественных центров в подцентрах агломерации

3) Транспортная система в границах проектирования является основным структурным элементом, объединяющим территорию. Международный интермодальный транспортный узел – градообразующая и глобальная функция<sup>4</sup> Санкт-Петербургской агломерации, может оказывать противоречивое воздействие на освоение территории в границах проектирования. Исходя из сказанного, как основные задачи агломерационного взаимодействия в части транспортной инфраструктуры предлагаются:

Развитие международного интермодального транспортного узла;

Формирование единой транспортной системы, удовлетворяющей запросам населения на быстрое и комфортное перемещение с приоритетом в использовании общественного пассажирского транспорта

В рамках Концепции в соответствии с заданием были разработаны предложения по организации веломаршрутов. Казалось бы, несомасштабная общему уровню подхода к проекту задача, игрушечная.

Мы предложили организацию веломаршрутных сетей двух типов:

городская – организация велодорожек, включенных в городскую УДС.

В том числе городских «зеленых маршрутов» – многофункциональных дорожек (для пешеходов, велосипедистов, роллеров, людей на инвалидных колясках и т.п.) в городской черте (парк, музейный квартал, зеленая территория);

«зеленые маршруты» (greenways) – организация трасс, пролегающих по

пригородным территориям, с целью развития культурно-познавательного туризма и отдыха на один день или на выходные, направленного на ознакомление с природным и культурным достоянием<sup>5</sup>.

Велосипедное движение позволяет жителям познакомиться с местом своего обитания, а значит полюбить его и вероятнее включиться в процесс преобразования территории, что становится все более актуальным для современного городского управления. Сошлюсь еще раз на MUF 17, на котором кадры, инфраструктура и взаимодействие с обществом повторялись как важнейшие составляющие любого проекта.

4) Для обеспечения населения, социальной сферы и экономики энергетическими и коммунальными ресурсами и достижения прогнозных показателей потребления, определенных в соответствии с нормативами градостроительного проектирования Санкт-Петербурга и Ленинградской области, необходимо последовательное и сбалансированное осуществление политики комплексного развития систем инженерной инфраструктуры. Основными задачами по развитию коммунальной инфраструктуры должны стать:

Прогнозирование спроса и определения оптимального резерва на источниках инженерных систем, отвечающего современным тенденциям и отражающего реальное положение в потреблении ресурсов;

Разработка единой инфраструктурной политики на базе пространственной модели оптимизации развития инженерных систем;

Консолидированное развитие систем водоснабжения и водоотведения в границах агломерации с созданием единого эффективного отраслевого комплекса, отвечающего российским и мировым требованиям;

Формирование интегрированной системы санитарной очистки территории.

Последний пункт прогнозируемо стал острым камнем преткновения в процессе разработки Концепции. Непреодолимым остался вопрос о размещении на территории Ленинградской области необходимых Санкт-Петербургу кладбищ.

5) Природный (экологический) каркас территории – совокупность наиболее активных и взаимосвязанных в экологическом отношении пространственных элементов, от которых зависит жизнестойкость природной среды данной территории.

В Концепции агломерации – это предлагаемая система пространственных связей природного противостояния комплексной антропогенной экспансии в границах агломерации.

Основными элементами природного каркаса агломерации являются:

водные объекты;

леса;

особо охраняемые природные территории (ООПТ).

Все элементы, составляющие природный каркас, имеют документы, нормирующие их использование и хозяйственную деятельность. Четкое следование положениям нормативных документов позволяет планировать устойчивое развитие природно-экологического каркаса агломерации без дополнительных мероприятий.

Приоритетные задачи формирования природного каркаса:

Организация лесопаркового пояса вокруг города федерального значения на территории двух субъектов федерации в соответствии с Федеральным законом «Об охране окружающей среды»;

Разработка комплекса мероприятий, направленных на улучшение экологического состояния водного бассейна в границах агломерации

При реализации первой задачи может быть рассмотрен вопрос, периодически поднимаемый губернатором А.Ю. Дрозденко, о создании в области ландшафтного зоопарка (как филиала Ленинградского зоопарка). Данный проект в качестве природоохранного и просветительского можно предложить реализовать на месте угасающего зубропитомника в Токсово: необходимая площадь, транспортная доступность, сопутствующая среда и потенциальные посетители из северных высоко урбанизированных районов налицо.

Вторую задачу заманчиво уложить в лозунг «Купаться в Неве!»

Ограничением решения задач во времени является распределение мероприятий по горизонталам планирования. Это же влияет на их достижимость.

Данная задача относится к сфере управления приоритетами, и для ее решения в нормативно-правовой базе РФ инструментов не существует.

Пространственная организация ресурсов в границах агломерации может иметь синергетический эффект при условии развития специфических и значимых для территории качеств, ее конкурентного дифференциала. Кроме того, приоритеты долгосрочного территориального развития агломерации определены на основе стратегий и долгосрочных прогнозов Российской Федерации, СЗФО, Санкт-Петербурга и Ленинградской области.





Санкт-Петербургу и основным радиальным транспортным направлениям), включающие жилые и общественно-жилые зоны, зоны производственно-делового назначения, зоны садово-дачных товариществ др.).

- «Зеленые клинья» – природные открытые пространства, разделяющие урбанизированные территории (рекреационные зоны, лесные массивы, особо охраняемые природные территории, акватории).

- Агрolandшафты – зоны преимущественно сельскохозяйственного использования (сельскохозяйственные угодья, небольшие сельские населенные пункты и пр.).

Главными мероприятиями по развитию транспортного каркаса территории агломерации являются:

- Организация второго и третьего автодорожного кольца Санкт-Петербурга (КАД-2 и КАД-3):

- внутреннего, охватывающего территории Токсово, Всеволожска, Гатчины и окаймляющего юго-восточную границу Санкт-Петербурга;

- внешнего, сформированного в южной части на базе существующей трассы автодороги федерального значения А-120 и выходящего на автодорогу Р-21 «Кола» в обход Кировска, в северной части – на базе существующей автомобильной дороги регионального значения «Магистральная»

- Организация нового радиального направления с подключением к планируемой Фаянсово-Зольной магистрали Санкт-Петербурга и к планируемой автодороге «Усть-Луга – Кириши – Тихвин» в составе перспективного международного транспортного маршрута «Европа – Западный Китай». Трасса планируемой автодороги предлагается в одном коридоре с железнодорожными путями Северного направления (Кириши).

- Формирование южной дуговой магистрали на базе планируемого автодорожного маршрута «Усть-Луга – Кириши – Тихвин» с выходом на автодорогу Р-21 «Кола»

- Организация скоростного движения электропоездов по следующим направлениям: Выборг, Приозерск, Волхов, Кириши, Тосно, Гатчина, Луга, Кингисепп, Сосновый Бор. В настоящее время одним из наиболее успешных примеров внедрения системы скоростного пригородного сообщения служит запуск пригородного скоростного электропоезда «Ласточка», позволяющего сократить транспортные затраты на передвижение практически в два раза.

- Организация тактового движения пригородных электропоездов на направлениях с максимальным пассажиропотоком с целью обеспечения ежесуточных передвижений населения: Колпино, Тосно, Пушкин, Всеволожск, Гатчина, Ломоносов. Для достижения поставленной задачи потребуется разделить потоки высокоскоростных поездов и поездов

дальнего следования, пригородных поездов на наиболее загруженном Московском направлении за счет строительства высокоскоростной железнодорожной магистрали.

- Интеграция пригородного железнодорожного транспорта и городского внеуличного пассажирского транспорта в единую транспортную систему за счет формирования современных транспортно-пересадочных узлов (ТПУ), повышения доступности остановочных пунктов железнодорожного транспорта, оптимизации временных интервалов движения пригородного и городского внеуличного транспорта.

Одно из главных положений проекта – формирование взаимосвязанного природно-экологического каркаса территории, способного поддерживать экологический баланс агломерации, подверженной интенсивному антропогенному воздействию.

Существующая сеть ООПТ Санкт-Петербургской агломерации насчитывает 40 единиц и представлена особо охраняемыми природными территориями федерального (1 природный заказник – водно-болотное угодье международного значения), регионального (23 природных заказника и 12 памятников природы) и местного значения (4 охраняемых природных ландшафта) и составляет около 7% от площади агломерации. После организации планируемых ООПТ процент площади особо охраняемых природных территорий возрастет до 15% от территории агломерации.

Предлагаемая структура природно-экологического каркаса агломерации включает следующие главные элементы:

- особо охраняемые природные территории федерального, регионального и местного значения;

- защитные леса, в том числе леса зеленой зоны г. Санкт-Петербурга;

- территории пойменных ландшафтов рек Нева, Вуокса, Луга, Тосна и др., озелененные берега озер, прудов, искусственных водоемов;

- элементы исторического озеленения – озеленение на территории объектов культурного наследия, дворцов и усадеб, сохранившиеся исторические парковые зоны;

- ландшафты открытых пространств – луга, огороды, пашни (аграрно-рекреационные зоны);

- городские лесные массивы, зоны отдыха.

В соответствии с научными разработками доля элементов природно-экологического каркаса на урбанизированных территориях должна составлять около 60%.

Вопросы научных исследований и проектных работ по выработке оптимальных решений в области пространственной организации территории агломерации чрезвычайно актуальны и нуждаются в дальнейшем развитии.

## ГРАДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ВЗГЛЯД НА ДЕМОГРАФИЮ: САНКТ-ПЕТЕРБУРГ И АГЛОМЕРАЦИЯ

Ершова С.А., д.э.н., НИПЦ Генплана СПб

Формулируя цели долгосрочного развития города, ориентирующие органы власти города на пересмотр отдельных положений действующих документов территориального планирования, градостроительного зонирования, нормативов обеспечения благоприятных условий жизнедеятельности населения, приоритетной целью заявляется интеграция с соседним регионом – Ленинградской областью. Вопрос, относящийся к ключевым в принятии решений о дальнейших направлениях территориального, социального, экономического развития Санкт-Петербурга и Ленинградской области, сводится к изучению различных аспектов проблемы интеграции: полицентризма, глобальных городов, цивилизационной идентичности, миграционных процессов и т.д. Все эти направления объединяет один «краеугольный камень» территориального планирования – демография.

Важнейшей целью современного градостроительства является

создание урбанизированного пространства, сбалансированного по важнейшим параметрам процессов жизнеобеспечения, комфортного и безопасного для проживания различных групп населения. Агломерация представляет собой совокупность городов или регионов, способствующую повышению эффективности использования территориальных и финансовых ресурсов, развитию человеческого капитала. Современные представления о человеке в человеческом капитале, в отличие от представлений о нем основоположника теории человеческого капитала Теодора Шульца [1] и его последователя Гэри Беккера [2], равно как и современные представления об агломерации, в отличие от взглядов основоположника теории агломерирования А. Вебера [3], претерпевают сегодня существенные изменения. Это связано с тем, что современные теории агломерирования и человеческого капитала выдвигают на первый план не столько проблемы «рационального штандорта» промышленных, агропромышленных предприятий и/или проблемы значимости знаний и образования, сколько вопросы необходимости

интегрирования территориальных и иных ресурсов для совместного управления ими в целях обеспечения развития человеческого капитала. То есть процессы агломерирования должны являться побудительными для развития человеческого капитала и получения синергетического эффекта в управлении такой объединенной территорией. Логично было бы предположить, что агломерирование должно основываться на взаимовыгодных началах для всех участников объединения. Для градостроительства демографические данные являются одними из базовых. На основе прогнозов численности и половозрастного состава населения проводятся расчеты потребности в объектах социальной инфраструктуры, определяются направления развития территорий различного функционального назначения, устанавливаются приоритеты развития территорий, и, наконец, рассчитываются потребности в финансовых и иных ресурсах для ее развития. Демографические прогнозы лежат в основе планов по строительству жилья, объектов социальной, инженерной, транспортной инфраструктур, расчетов потребности в рабочих местах и трудовых кадрах. Как правило, при разработке документов территориального планирования (в том числе генеральных планов), в расчет принимают потенциальную демографическую емкость поселения. В случаях занижения или завышения этой величины возникают так называемые «ошибки градостроительного развития». Это чревато не столько увеличением или занижением планируемых на перспективу финансовых затрат, сколько неэффективным использованием территориальных ресурсов – избытком пустующих территорий или перенаселенностью застроенных территорий. По мнению ученых из Санкт-Петербургского государственного экономического университета (далее – СПбГЭУ), Института проблем региональной экономики Российской академии наук (далее – ИПРЭ РАН), Федерального государственного бюджетного учреждения науки Санкт-Петербургского экономико-математического института Российской академии наук (далее – СПб ЭМИ РАН), демографическая емкость Петербурга колеблется в пределах 6,0 млн. человек (Табл. 1).

**Таблица 1.** Прогноз численности населения Санкт-Петербурга: расчеты специалистов-демографов\*

Организация	Составители демографического прогноза	Прогнозные значения
Санкт-Петербургский Государственный экономический университет (Санкт-Петербург)	<b>И.И. Елисеева</b> , доктор экономических наук, профессор, член-кор-респондент РАН, Заслуженный деятель науки Российской Федерации <b>М.В. Боченина</b> , кандидат экономических наук, доцент	5800,7 тыс. чел. к 2025 году (прогноз среднего общего прироста населения Санкт-Петербурга по трендовой модели за период 2016-2025гг. – 57,5 тыс. чел.)
Институт проблем региональной экономики Российской академии наук (Санкт-Петербург)	<b>Н.Е. Чистякова</b> , кандидат экономических наук, доцент, старший научный сотрудник, член Международного союза по научным исследованиям в области народонаселения, член Европейской Ассоциации по демографическим исследованиям, индивидуальный консультант Фонда ООН в области народонаселения	5684,9 тыс. чел. к 2030 году
Учреждение Российской академии наук Санкт-Петербургский экономико-математический институт Российской академии наук (Санкт-Петербург)	<b>Г.Л. Сафарова</b> , доктор биологических наук, кандидат экономических наук, ведущий научный сотрудник <b>В.А. Кипяткова</b> , кандидат экономических наук, научный сотрудник <b>А.А. Сафарова</b> , научный сотрудник	6446 тыс. чел. к 2040 году (самый оптимистический сценарий)

\*Примечание: подготовлено по данным [5,6].

Специалистами ЭММ РАН проведен расчет общей численности населения Санкт-Петербурга к 2040 году по 3 сценариям (9 вариантов):

**1 сценарий:** i. Constant rates – предполагается сохранение суммарного коэффициента рождаемости и ожидаемой продолжительности жизни. Варианты:

i-a. const 30000 (сальдо миграции на уровне базового года) – 3884 тыс. человек.

i-b. const 0 (нулевое сальдо миграции) – 4980 тыс. человек.

**2 сценарий:** ii. Low (низкие) – суммарный коэффициент рождаемости = 0,9 рождений на женщину, ожидаемая продолжительность жизни на уровне базового года. Варианты:

ii-a. Low 0 (сальдо миграции =0) – 3518 тыс. человек.

ii-b. Low10000(сальдо миграции =10 тыс. человек) – 4224 тыс. человек.

ii-c. Low30000(сальдо миграции =30 тыс. человек) – 4514 тыс. человек.

**3 сценарий:** iii. High (высокие) – суммарный коэффициент рождаемости на уровне просто-го воспроизводства =2.1 рождений на женщину. Варианты:

iii-a. high10000-RUS (ожидаемая продолжительность жизни на уровне высокого варианта прогноза ООН для России и сальдо миграции – 10 тыс. человек) – 4696 тыс. человек.

iii-b. high30000-RUS (ожидаемая продолжительность жизни на уровне высокого варианта прогноза ООН для России и сальдо миграции – 30 тыс. человек) – 5544 тыс. человек.

iii-c. high10000-SW (ожидаемая продолжительность на уровне высокого варианта прогноза ООН для развитой европейской страны (мужчины – 80,4 года, женщины – 84,5 года) и сальдо миграции =10 тыс. человек) – 5464 тыс. человек.

iii-d. high30000-SW (ожидаемая продолжительность на уровне высокого варианта прогноза ООН для развитой европейской страны (мужчины – 80,4 года, женщины – 84,5 года) и сальдо миграции =30 тыс. человек) – 6446 тыс. человек.

Специалистами СПб ГЭУ рассчитаны три варианта прогноза общего прироста населения Санкт-Петербурга за период 2016-2025 гг.:

по пессимистическому прогнозу – 12,0 тыс. человек.

по среднему прогнозу – 44,6 тыс. человек.

по оптимистическому прогнозу – 83,9 тыс. человек.

Прогноз среднего общего прироста населения Санкт-Петербурга по трендовой модели за период 2016-2025гг. составил 57,5 тыс. человек, прогноз общей численности населения к 2025 году – 5800,7 тыс. человек.

Имеет место совпадение прогнозных данных ИПРЭ РАН и данных Управления Федеральной службы государственной статистики по г. Санкт-Петербургу и Ленинградской области<sup>1</sup>(Табл. 2, Рис. 1).

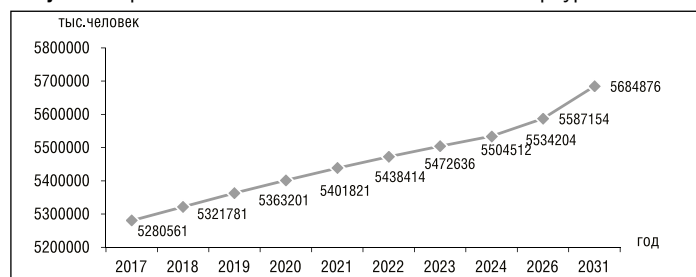
<sup>1</sup> С 1 января 2017 года в соответствии с Распоряжением Правительства Российской Федерации от 27.07.2016 № 1602 «Об утверждении схем размещения территориальных органов Росстата» и Приказом Федеральной службы государственной статистики от 11.08.2016 № 421 Петростат переименован в Управление Федеральной службы государственной статистики по г. Санкт-Петербургу и Ленинградской области.

**Таблица 2.** Прогноз численности населения Санкт-Петербурга (на начало года)\*

Год	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Численность населения, чел.	5280561	5321781	5363201	5401821	5438414	5472636
Год	2023	2024	2026	2031		
Численность населения, чел.	5504512	5534204	5587154	5684876		

\*Примечание: Предположительная численность населения Санкт-Петербурга и Ленинградской области до 2030 года. [Текст] / Петростат. СПб., 2016. – С. 6-7 [6].

**Рисунок 1.** Прогноз численности населения Санкт-Петербурга



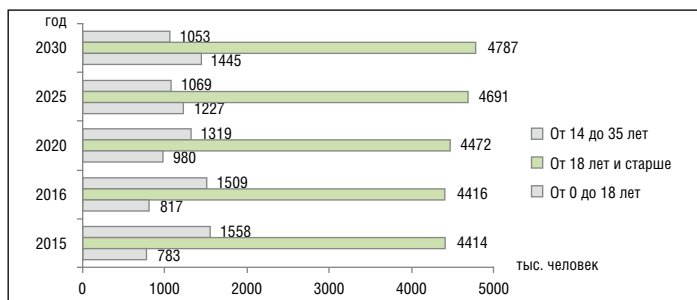
Прогнозы численности населения Санкт-Петербурга, подготовленные Комитетом по экономической политике и стратегического планирования, принятые в разных документах [5,6], несколько различаются (Табл. 3-4, Рис. 2-5).

**Таблица 3.** Прогноз численности населения Санкт-Петербурга\*

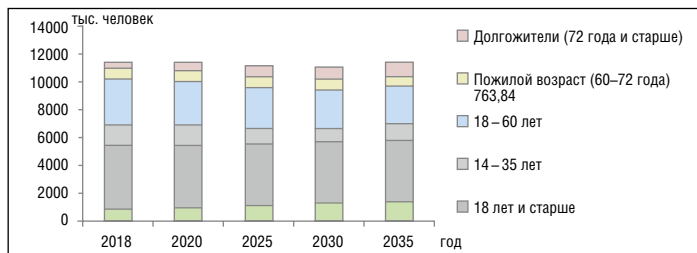
Наименование показателя	2015	2016	2020	2025	2030
Общая численность постоянного населения на начало календарного года, тыс. человек, в том числе	5 195	5 232	5 451	5 918	6 232
От 0 до 18 лет	783	817	980	1227	1445
От 18 лет и старше	4414	4416	4472	4691	4787
От 14 до 35 лет	1558	1509	1319	1069	1053

\*Примечание: Постановление Правительства Санкт-Петербурга от 11.04.2017 № 257 «Об утверждении нормативов градостроительного проектирования Санкт-Петербурга»

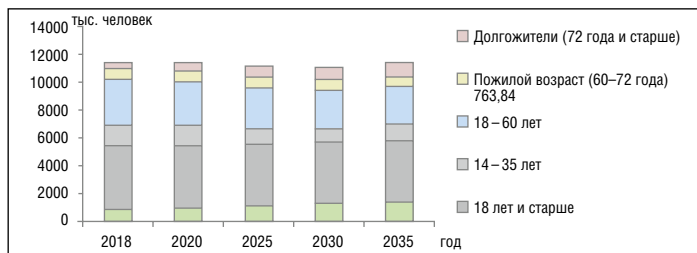
**Рисунок 2.** Прогноз численности населения Санкт-Петербурга, (рассчитано по данным [6])



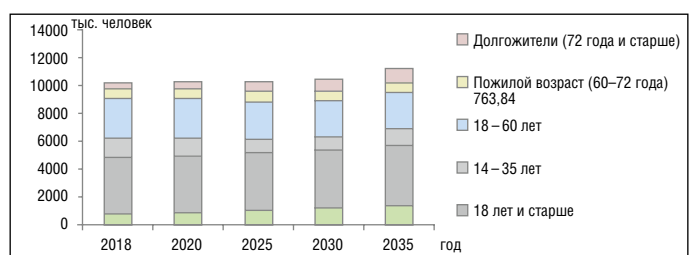
**Рисунок 3.** Численность постоянного населения по возрастным группам (вариант прогноза «Базовый»), (рассчитано по данным [7])



**Рисунок 4.** Численность постоянного населения по возрастным группам (вариант прогноза «Базовый плюс»), (рассчитано по данным [7])



**Рисунок 5.** Численность постоянного населения по возрастным группам (вариант прогноза «Целевой»), (рассчитано по данным [7])



**Таблица 4.** Прогноз численности населения Санкт-Петербурга\*

№ п/п	Наименование показателя	Наименование вариантов прогнозов					
		2018г.	2020г.	2025г.	2030г.	2035г.	
1	Численность населения (среднегодовая), тыс. чел.	5 440,06	5 482,75	5 580,91	5 682,07	5 838,92	6 700,81
2	Численность постоянного населения по возрастным группам (на начало года), тыс. чел.	5 408,47	5 480,15	5 575,49	5 675,27	5 818,87	6 664,69
2.1	в том числе						
2.1	от 0 до 18 лет	913,93	987,87	1155,85	1309,48	1405,04	1622,78
2.2	18 лет и старше	4494,58	4491,28	4419,55	4365,2	4413,67	5041,89
2.3	14-35 лет	1535,04	1426,43	1113,97	1013,38	1157,94	1326,2
2.4	18-60 лет	3232,83	3147,43	2893,93	2728,67	2692,53	3075,04
2.5	Пожилый возраст (60-72 года)	763,84	752,68	797,15	736,41	714,57	816,47
2.6	Долгожители (72 года и старше)	497,91	493,55	727,47	900,12	1006,57	1150,38
	Базовый	5 440,06	5 482,75	5 580,91	5 682,07	5 838,92	6 700,81
	Базовый плюс	5 393,13	5 480,57	5 575,49	5 675,27	5 818,87	6 664,69
	Целевой	5 358,06	5 442,02	5 575,49	5 675,27	5 818,87	6 664,69

\*Примечание: По данным постановления Правительства Санкт-Петербурга от 14.02.2017 №90 «О прогнозе социально-экономического развития Санкт-Петербурга на период до 2035 года»

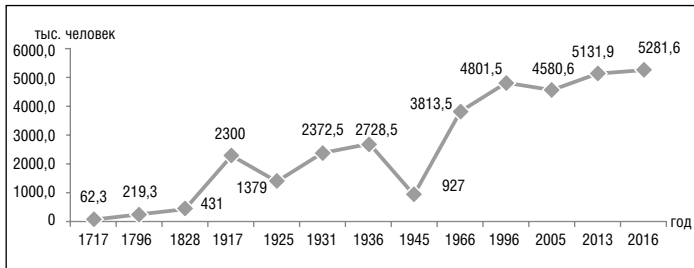
Представленные выше прогнозы подтверждают различия во взглядах на численность населения Санкт-Петербурга. С позиций демографии как науки о народонаселении и закономерностях его развития такие различия обоснованы. Однако, для практических целей разработки планов территориального развития мегаполиса, уточнения направлений и перспектив процесса агломерирования, необходимо принятие какого-либо одного из демографических прогнозов.

Для того чтобы объективно оценить демографическую ситуацию для уточнения численности населения агломерации, необходимо провести ретроспективный анализ численности и плотности населения в их динамике по Санкт-Петербургу, Ленинградской области и территории, включаемой в границы Санкт-Петербургской агломерации.

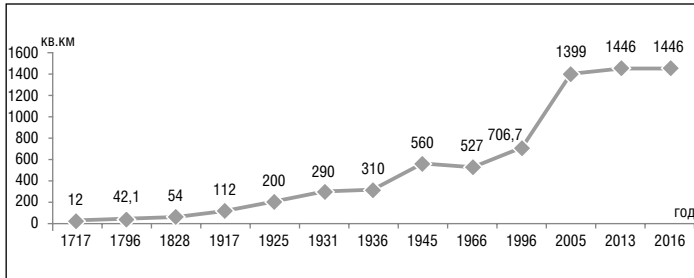
Данный ретроспективный анализ численности населения Санкт-Петербурга основан на данных переписей населения, опубликованных материалах Росстата, Петростата, научных исследованиях.

Ретроспективный анализ численности населения Ленинградской

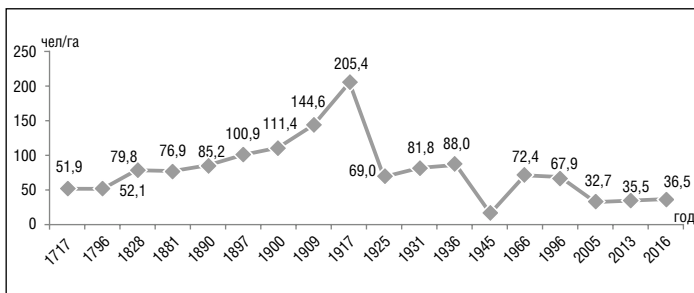
**Рисунок 6.** Динамика численности населения Санкт-Петербурга [9,10]



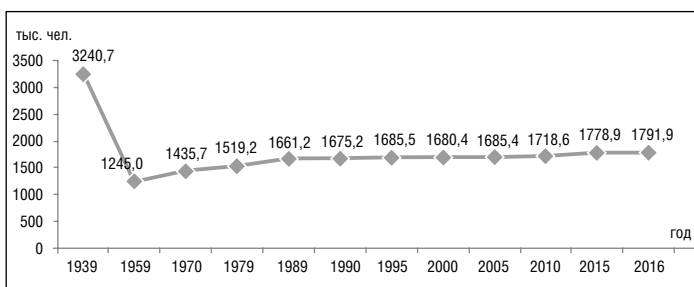
**Рисунок 7.** Динамика площади Санкт-Петербурга [9,10]



**Рисунок 8.** Динамика плотности населения Санкт-Петербурга (рассчитано по данным [9,10])



**Рисунок 9.** Динамика численности населения Ленинградской области [18,19]

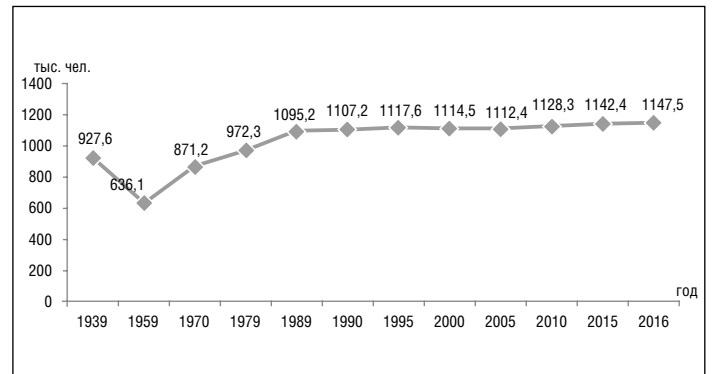


области основан на данных переписей населения и опубликованных материалах Росстата.

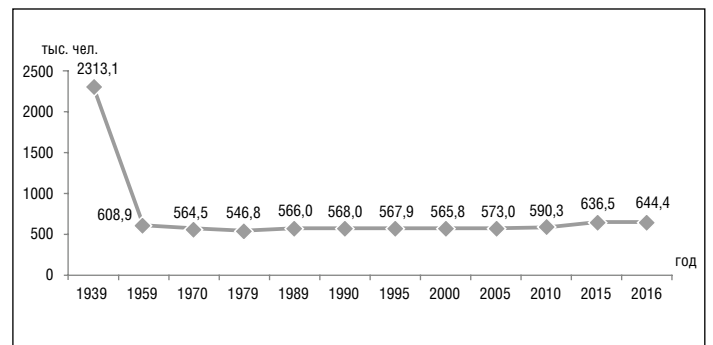
**Санкт-Петербургская агломерация: демографические прогнозы**

При создании агломерации естественным и необходимым является вопрос установления ее границ и определения численности населения. Согласно теории А. Маршалла [4], экономия от агломерационного объединения возникает в силу локализации производственных и иных процессов, сужения масштабов деятельности и снижения урбанизационных затрат. Происходит ли это в реальной действительности? Можем ли мы утверждать, что в рамках агломерации будет достигнут экономический эффект, в том числе и от экономии на урбанизации? Для ответа на поставленные вопросы было проведено исследование динамики численности населения Санкт-Петербурга и территорий Ленинградской области, прилегающих к Санкт-Петербургу, включенных в агломерацию (Табл. 5-8, Рис. 12-14).

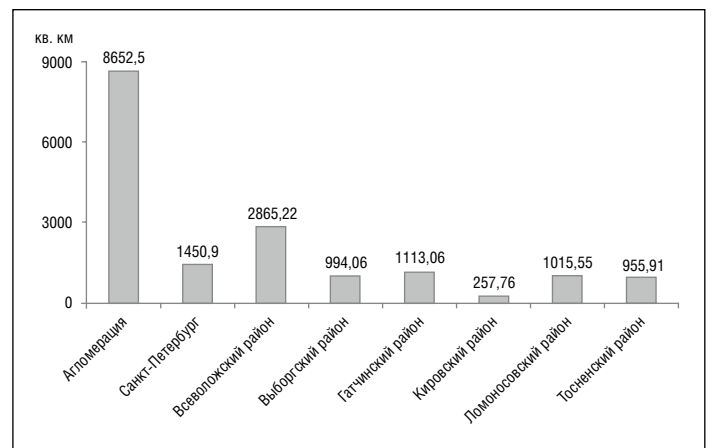
**Рисунок 10.** Динамика численности городского населения Ленинградской области [18,19]



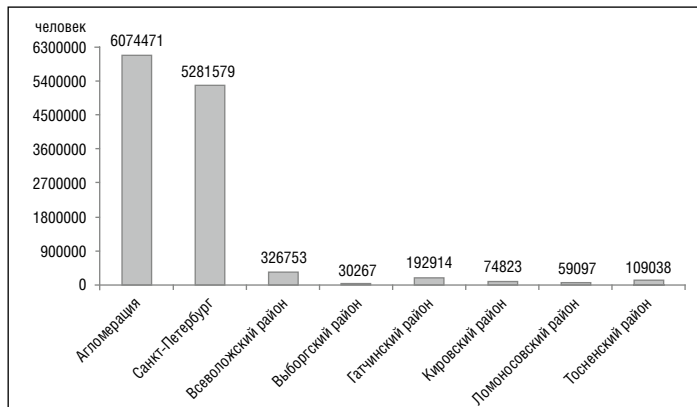
**Рисунок 11.** Динамика численности сельского населения Ленинградской области [18,19]



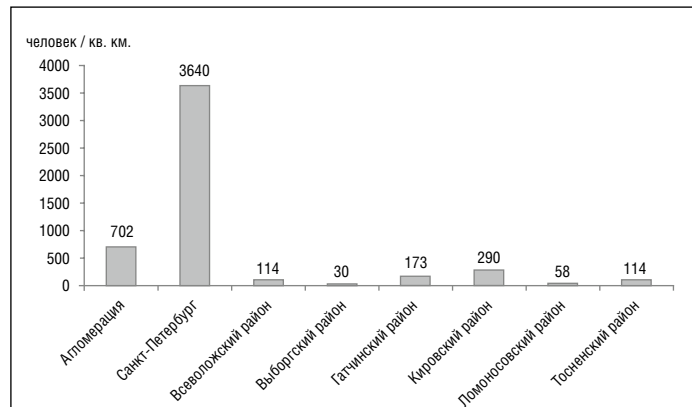
**Рисунок 12.** Площадь территории Санкт-Петербургской агломерации на 01.01.2017



**Рисунок 13.** Численность населения Санкт-Петербургской агломерации на 01.01.2017 (рассчитано по данным [10,11])



**Рисунок 14.** Плотность населения Санкт-Петербургской агломерации на 01.01.2017 (рассчитано по данным [10,11])



**Таблица 5.** Изменение численности населения, площади территории и плотности населения Санкт-Петербурга

Показатель	Абсолютный прирост, тыс.чел.				Относительный прирост, %			
	1996*	2005	2013	2016	1996*	2005	2013	2016
Изменение численности населения, тыс. человек	988	-220,9	551,3	149,7	25,9	-4,6	12,0	2,9
Изменение площади территории, кв.км	179,7	692,3	47	0	34,1	98,0	3,4	0
Изменение плотности населения, тыс.чел./кв.км	-4,5	-35,2	2,8	1,0	-6,2	-51,9	8,6	2,9

\* к базе 1966 года

**Таблица 6.** Изменение численности населения Ленинградской области

Показатель	Абсолютный прирост, тыс. человек				Относительный прирост, %			
	2005*	2010	2015	2016	2005*	2010	2015	2016
Ленинградская область, тыс.чел., в том числе	18,4	33,2	60,3	13,0	1,1	2,0	3,5	0,7
Выборгский район	76,2	14,7	-0,6	-1,2	67,0	7,7	-0,3	-0,6
Гатчинский район	88,0	13,7	12,3	-0,4	66,7	6,2	5,3	-0,2
Тосненский район	35,1	10,9	6,8	-0,3	45,5	9,7	5,5	-0,2
Всеволожский район	86,1	43,9	46,6	19,0	65,6	20,2	17,8	6,2
Ломоносовский район	-0,5	5,8	-1,0	0,3	-0,8	9,0	-1,4	0,4
Кировский район	35,4	5,9	3,1	0,5	58,8	6,2	3,1	0,5

\* к базе 2002 года

**Таблица 7.** Изменение прогнозной численности населения Санкт-Петербурга

Вариант прогноза	Абсолютный прирост, тыс. человек				Относительный прирост, %			
	2020	2025	2030	2035	2020	2025	2030	2035
Управление Федеральной службы государственной статистики по г. Санкт-Петербургу и Ленинградской области, тыс. человек	75,2*	148,8	97,7	-	1,4*	2,7	1,7	-
Постановление Правительства Санкт-Петербурга от 11.04.2017 № 257 «Об утверждении нормативов градостроительного проектирования Санкт-Петербурга», тыс. человек	219**	467	314	-	4,2**	8,6	5,3	-
Постановление Правительства Санкт-Петербурга от 14.02.2017 №90 «О прогнозе социально-экономического развития Санкт-Петербурга на период до 2035 года», тыс. человек:								
базовый	71,7*	95,3	99,8	143,6	1,3*	1,7	1,8	2,5
базовый плюс	107,3*	247,2	232,7	416,4	2,0*	4,5	4,1	7,0
целевой	111,5*	469,4	316,8	436,5	2,1*	8,6	5,4	7,0

\* к базе 2018 года    \*\* к базе 2016 года

Таблица 8. Изменение прогнозной численности населения в зоне взаимного влияния Санкт-Петербург и Ленинградской области к 2050 году

Муниципальный район Ленинградской области	Абсолютный прирост численности населения, тыс. человек*	Относительный прирост численности населения, %*
Выборгский район	115	256
Гатчинский район	504	205
Тосненский район	400	308
Всеволожский район	292	95
Ломоносовский район	430	614
Кировский район	105	111

\*к базе 2015 года

Прогнозируемый объем ввода объектов жилой недвижимости в Санкт-Петербурге по проектам комплексной застройки за период 2014–2025 годов составляет 51,6 млн. кв. м. Крупные проекты комплексного освоения территорий Санкт-Петербурга: «Северная долина», «Юнтолово», «Новая Ижора», «Славянка», «Балтийская жемчужина», «На Царскосельских холмах», «София», «Триумф парк», «Полюстрово Парк», «Солнечный город», «Шушары», «Новая Охта», «Измайловская перспектива», «Парголово».

По совокупности утвержденных проектов планировки на территории Ленинградской области, прилегающей к Санкт-Петербургу, предусмотрено формирование зон многоквартирной жилой застройки на общей площади 1435 га, на которых запланировано возведение 12,9 млн. кв. м. жилья. Из общего объема запланированного прироста жилья 85% приходится на территорию Всеволожского муниципального района (в большей части на Мурино и Заневское сельское поселение). Планируемый объем жилищного строительства в Ленинградской области на приграничных территориях Санкт-Петербурга по крупным проектам строительства жилья, составляет более 10 млн. кв. м., в том числе: Мурино – около 4,5 млн. кв. м.; Ржевка – около 1 млн. кв. м.; Янино – более 750 тыс. кв. м.; Кудрово – около 2 млн. кв. м.; Новогорелово – более 500 тыс. кв. м.

Анализ состояния жилищного строительства и обеспеченности населения объектами социальной инфраструктуры показал, что при существующем росте объемов нового жилищного строительства наблюдается нормативная необеспеченность потребности населения в объектах социальной инфраструктуры для районов нового жилищного строительства.

Благоприятные условия жизнедеятельности на территориях нового жилищного строительства, в части строительства объектов социальной, инженерной и транспортной инфраструктуры в настоящее время обеспечиваются в основном за счет бюджета города.

За период 2005–2016 гг. в границах Санкт-Петербургской агломерации введено в эксплуатацию более 45 млн. кв.м жилья, при этом 73% жилья введено в эксплуатацию в Санкт-Петербурге, 27% – на территории взаимного влияния Санкт-Петербурга и Ленинградской области. Среднегодовой объем ввода жилья в Санкт-Петербурге (2,75 млн.кв.м. в год) практически в два раза выше, чем в Ленинградской области (1,24 млн.кв.м. в год). Значительная часть (около 80%) введенного в эксплуатацию жилья в Ленинградской области приходится на территории взаимного влияния Санкт-Петербурга и Ленинградской области (Табл. 9-11).

Таблица 9. Динамика ввода в действие жилых домов [12-17]

Показатель	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Ввод в действие жилых домов, тыс. кв.м общей площади:												
Санкт-Петербург	2273,4	2375,7	2636,9	3211,6	22603,2	2656,5	2705,7	2576,5	2583,5	3261,8	3030,7	3116,3
Ленинградская область, в том числе:	532,9	671,4	844,0	908,0	1030,7	1043,5	1075,9	1149,4	1360,2	1787,6	2333,0	2171,7
Территории взаимного влияния Санкт-Петербурга и Ленинградской области, в том числе:	398,6	509	621,6	694,2	837,7	837,9	784,3	920,5	1097,2	1471,4	2031,4	1899,9
Всеволожский район	160,7	222,5	256,8	337,1	369,4	355,9	362,7	470,7	693,8	799,2	1376,7	1330,0
Выборгский район	63,6	72,3	119,4	90,4	118,9	119,2	127,8	100,5	107,0	119,9	115,7	99,7
Гатчинский район	100,7	90,4	91,9	108,5	108,7	86,1	109,8	111,2	128,9	146,4	181,1	138,7
Кировский район	18,6	24,6	40,8	30,2	48,3	21,1	40,4	32,2	43,1	88,7	56,9	68,1
Ломоносовский район	26,6	40,4	34,8	73,1	86,4	121,1	81,5	140,3	74,2	179,5	195,5	174,8
Тосненский район	28,4	58,8	77,9	54,9	106,0	134,5	62,1	65,6	50,2	137,7	105,5	88,6
Агломерация	2672	2884,7	3258,5	3905,8	23440,9	3494,4	3490	3497	3680,7	4733,2	5062,1	5016,2
Соотношение объемов ввода жилья в Ленинградской области и Санкт-Петербургу	0,23	0,28	0,32	0,28	0,40	0,39	0,40	0,45	0,53	0,55	0,77	0,70
Доля жилья, введенного в эксплуатацию на территории взаимного влияния Санкт-Петербурга и Ленинградской области, % от общего объема ввода по Ленинградской области	74,8	75,8	73,6	76,5	81,3	80,3	72,9	80,1	80,7	82,3	87,1	87,5
Доля жилья, введенного в эксплуатацию в Санкт-Петербурге, % от общего объема ввода по Агломерации	85	82	81	82	96	76	78	74	70	69	60	62

**Таблица 10.** Относительный прирост ввода в действие жилых домов

Показатель	2006*	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Относительный прирост ввода в действие жилых домов, %:											
Санкт-Петербург	4,5	11,0	21,8	-18,9	2,0	1,9	-4,8	0,3	26,3	-7,1	2,8
Ленинградская область, в том числе:	26,0	25,7	7,6	13,5	1,2	3,1	6,8	18,3	31,4	30,5	-6,9
Территории взаимного влияния Санкт-Петербурга и Ленинградской области, в том числе:	27,7	22,1	11,7	20,7	0,02	-6,4	17,4	19,2	34,1	38,1	-6,5
Всеволожский район	38,5	15,4	31,3	9,6	-3,7	1,9	29,8	47,4	15,2	72,3	-3,4
Выборгский район	13,7	65,1	-24,3	31,5	0,3	7,2	-21,4	6,5	12,1	-3,5	-13,8
Гатчинский район	-10,2	1,7	18,1	0,2	-20,8	27,5	1,3	15,9	13,6	23,7	-23,4
Кировский район	32,3	65,9	-26,0	59,9	-56,3	91,5	-20,3	33,9	105,8	-35,9	19,7
Ломоносовский район	51,9	-13,9	110,1	18,2	40,2	-32,7	72,1	-47,1	141,9	8,9	-10,6
Тосненский район	107,0	32,5	-29,5	93,1	26,9	-53,8	5,6	-23,5	174,3	-23,4	-16,0
Агломерация	8,0	13,0	19,9	-11,9	1,6	-0,1	0,2	5,3	28,6	6,9	-0,9

\*к базе 2005 года

**Таблица 11.** Ввод в действие жилых домов за период 2005-2016 гг.

Показатель	Ввод в действие жилых домов за 2005-2016 гг.	Доля от общего ввода жилья в границах Агломерации, %
Санкт-Петербург	33031,8	73
Ленинградская область	14908,3	-
Территории взаимного влияния Санкт-Петербурга и Ленинградской области, в том числе:	12103,7	27
Всеволожский район	6735,5	15
Выборгский район	1254,4	3
Гатчинский район	1402,4	3
Кировский район	513,0	1
Ломоносовский район	1228,2	3
Тосненский район	970,2	2
Агломерация	45135,5	100

Проведенный анализ ряда показателей Санкт-Петербургской агломерации позволил выдвинуть следующую гипотезу о возможности роста численности населения агломерации:

*планируемый рост численности населения Санкт-Петербургской агломерации на прилегающих к городу территориях Ленинградской области возможен только в том случае, если на этих территориях будут реализованы крупные жилищные инвестиционные проекты с созданием необходимых объектов социальной инфраструктуры.*

Рассматривая управленческий аспект агломерационного объединения Санкт-Петербурга и Ленинградской области, сегодня можно констатировать присутствие неконтролируемого стихийного роста многоэтажного жилищного строительства в приграничной зоне Санкт-Петербурга. Вследствие этого можно утверждать, что в зоне, которая должна была бы служить рекреационным буфером, смягчающим переход от территории высокоплотной урбанизированной среды мегаполиса к менее плотной, планируется высокая степень концентрации населения, а, следовательно, и нагрузок на территорию, связанных с обеспечением социальных потребностей населения. Гипотетически, происходящий процесс с точки зрения управления можно охарактеризовать как хаотичное «расползание границ» Санкт-Петербурга, являющееся следствием реализации коммерческих инвестиционных проектов, ориентированных на увеличение доходов от вложений в строительство жилья. Предполагается, что формируемая новая жилая зона вдоль границ Санкт-Петербурга обеспечит интеграционные взаимодействия имеющихся потенциалов города и области, однако для обоснования эффективности капитальных вложений в ее развитие следовало бы провести ряд исследований. В первую очередь следует рассмотреть вопросы демографического прогноза Санкт-Петербурга и Ленинградской области и планов строительства жилья на «приграничных территориях». Сопоставление полученных результатов позволит сделать обоснованные выводы о характере происходящих процессов.

**Список литературы**

- Shultz T. Human Capital in the International Encyclopedia of the Social Sciences. – N.Y., 1968, vol. 6.
- Becker, Gary S. Human Capital. – N.Y.: Columbia University Press, 1964.
- Вебер, А. Теория размещения промышленности / А.Вебер. – Л.; М.: Книга, 1926. – С. 86-87.

- Маршалл, А. Принципы экономической науки: в 3 т. / А.Маршалл; пер. с англ. – М.:Прогресс.Универс. – 1993. – Т.1. – С.348.
- Материалы Круглого стола «Планирование развития Санкт-Петербурга: градостроительство, демография и качество жизни», 24 мая 2016 г., Санкт-Петербург, СПб ГКУ «НИПЦ Генплана Санкт-Петербурга» [Эл.ресурс]// <http://gugenplan.spb.ru/ru/437> (дата 17.05.2017).
- Предположительная численность населения Санкт-Петербурга и Ленинградской области до 2030 года. [Текст] / Петростат. СПб., 2016. – С. 6-7.
- Постановление Правительства Санкт-Петербурга от 11.04.2017 № 257 «Об утверждении нормативов градостроительного проектирования Санкт-Петербурга».
- Постановление Правительства Санкт-Петербурга от 14.02.2017 №90 «О прогнозе социально-экономического развития Санкт-Петербурга на период до 2035 года».
- Ершова С.А. Генеральные планы Санкт-Петербурга. 1703-2013 гг. – СПб.; Питер.ру., 2014. – 500 с.
- Управление Федеральной службы государственной статистике по г. Санкт-Петербургу и Ленинградской области. Численность постоянного населения в разрезе муниципальных образований Санкт-Петербурга по состоянию на 1 января 2017 года [Электронный ресурс] URL: [http://petrostat.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat\\_ts/petrostat/ru/statistics/Sant\\_Petersburg/population/](http://petrostat.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_ts/petrostat/ru/statistics/Sant_Petersburg/population/) (дата обращения 11.04.2017).
- Управление Федеральной службы государственной статистике по г. Санкт-Петербургу и Ленинградской области. Оценка численности населения Ленинградской области на 1 января 2017 г. [Электронный ресурс] URL: [http://petrostat.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat\\_ts/petrostat/ru/statistics/Leningradskaya\\_area/population/](http://petrostat.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_ts/petrostat/ru/statistics/Leningradskaya_area/population/) (дата обращения 11.04.2017).
- Ленинградская область в 2012 году./Петростат. – СПб., 2013. – 227 с.
- Ленинградская область в 2015 году./Петростат. – СПб., 2016. – 215 с.
- Строительство в Ленинградской области в 2016 году./Петростат. – СПб., 2017. – 38 с.
- Строительство в Санкт-Петербурге в 2016 году./Петростат. – СПб., 2017. – 38 с.
- Санкт-Петербург в 2012 году./Петростат. – СПб., 2013. – 226 с.
- Санкт-Петербург в 2015 году./Петростат. – СПб., 2016. – 206 с.
- Демографический электронный журнал «Демоскоп Weekly» [Электронный ресурс] URL: <http://demoscope.ru>
- Управление Федеральной службы государственной статистике по г. Санкт-Петербургу и Ленинградской области. [Электронный ресурс] URL: [www.petrostat.gks.ru](http://www.petrostat.gks.ru)

# ТЕРРИТОРИАЛЬНОЕ УСТРОЙСТВО АГЛОМЕРАЦИИ И ГОРОДА ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА: ОСОБЕННОСТИ И ПРОБЛЕМЫ

А.И. Жуков, с.н.с. ГНИУ «СОПС»

Мне как участнику Конституционного совещания 1993 года, инженеру-гидрографу, управленцу и научному работнику пришлось отслеживать процессы государственного строительства, происходящие с 1990 года. Сначала как депутату местного совета, затем как сотруднику Министерства финансов, а с 1997 года как научному сотруднику «Института развития Москвы» и Центра научного обеспечения Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации (в ГНИУ «СОПС»).

Последние шесть лет эта работа продолжалась в Севастополе. Теперь можно сказать, что события 2014 года являются началом нового этапа – именно в Севастополе удалось найти ключ к решению проблем территориального устройства и развития.

Конституция Российской Федерации устанавливает «опорные точки» территориального устройства и системы власти, главные из которых:

1. Федеративное устройство.
2. Земля и другие природные ресурсы.
3. Местное самоуправление (как еще одна форма власти).

Реальное положение дел в Российской Федерации через четверть века после ее принятия характеризуется по этим трем позициям следующим образом:

1. Статус города федерального значения остается неопределенным: это населенный пункт или субъектов федерации?

Несмотря на то, что в Конституции семь раз повторяется перечень видов субъектов федерации, в Федеральном законе «О наименованиях географических объектов» указано иное: «города, в том числе города федерального значения, и другие населенные пункты...».

Такая формулировка имеет место в «Положении о порядке решения вопросов административно-территориального устройства РСФСР» 1982 года: «Раздел II. Отнесение населенных пунктов к категории городов республиканского (РСФСР и АССР), краевого, областного, окружного и районного подчинения...».

Однако «первоисточником» этого положения является определение, данное в аналогичном «Положении УССР» 1981 года: «К городским населенным пунктам относятся города республиканского, областного и районного подчинения, поселки городского типа...».

Эволюция территориального устройства России связана с единицей, именуемой уездом. Следует учитывать, что Уезд – это базовая единица государственного управления, т.е. территория, которая находилась в зависимости от города (современным языком «город с прилегающей территорией»). Губерния является суммой уездов, включая центральный.

В начале XX века Европейская часть России была «губернизирована». Уезды сформированы как главные административно-территориальные единицы, к которым были приурочены разнообразные учреждения. Затем последовала «Административно-территориальная реформа в РСФСР (1926–1930 гг.)». Проведено формирование укрупненных областей за счет объединения четырех губерний. Уезды были заменены укрупненными «округами», которые не смогли заработать, и через 4 года после их создания в 1930 году были ликвидированы.

Эволюция административного статуса крупных городов как административно-территориальных единиц происходила от Градоначальства, которое осуществляло управление на территории уезда или командование оборонительным районом, к Городам республиканского значения с 1930 года, которые становятся «Городами федерального значения» в 1993 году.

Важно различать следующие пары понятий: «Место и местность» и «Город и Земство». Поддерживать соотношение города и сельской местности, а в случае крупных городов необходимо учитывать наличие явно выраженной пригородной зоны и в составе агломерации города со

своими пригородными зонами – сельской местности, связанной с ними. Требуется также уточнить терминологию: «Город как застроенная территория» и «Город Федерального значения как единица федеративного устройства».

Необходимо ввести в оборот административные районы, микрорайоны и другие единицы управления в составе городов.

Более понятным образом определить понятия «Мегаполис», «Мегалополис», «Агломерация», «Конурбация».

2. Земля – это планета, но земля – это и почва. По Конституции Российской Федерации (ст. 9) «Земля и другие природные ресурсы», (ст.36) «Распоряжение земель и другими природными ресурсами осуществляются их собственниками свободно, если это не наносит ущерба окружающей среде (природе)».

Территория, ее части и участки не являются природным ресурсом. Это объект управления.

Территория – это не почва и не лес, а сумма площадей городов, лесов, полей и рек, находящаяся в управлении.

Территория (геотория) – это поверхность Земли, как планеты (геоида).

Акватория – часть территории (геотории), покрытая водной оболочкой.

Судьба Невской губы Финского залива Балтийского моря зависит от двух процессов: намыва территорий и дноуглубительных работ.

Земля – это основа жизни и территориального баланса городов вместе с сельской местностью, в том числе и в локальном измерении.

Каков статус государства российского: это республика или федерация? Данный вопрос определяет внутреннее устройство государства.

В последние годы осуществляется переход от административно-территориального деления к федеративному устройству. В связи с этим можно отметить, что внутренние морские воды оказываются вне компетенции органов государственной власти субъектов федерации.

3. Вопрос внутреннего устройства регионов.

ФЗ № 189 1999 года после ряда дополнений и изменений в п. 4 ст. 17 содержит лишь намек на возможность административно-территориального деления территории для организации государственного управления. А для крупных городов нет легального понятийного аппарата.

В середине 1920-х гг. для «коммунальных деятелей» была издана книга «Большие города Европы». Одновременно был разработан первый план «Большой Москвы». Его автор – последний Главный инженер города Москвы Сергей Сергеевич Шестаков.

В этом проекте две основных части:

1. Устройство крупного города после отмены частной собственности «на землю».

2. Московская агломерация в границах Московской губернии, включающая два пояса городов-спутников.

Мне суждено было получить «эстафетную палочку» от Говоренковой Т.М., а ей – от помощника Шестакова – А.М. Якшина.

И наконец вопрос о роли науки: энциклопедия это или закон? Является ли наука законотворчеством?

Если главные «опорные точки» построения законодательства основаны на системных ошибках и противоречат Конституции Российской Федерации и если доказана ошибочность положений нормативных актов, то неизменно наступает пора исправлять ошибки.

Требуется научно-обоснованная реформа государственного и муниципального управления.

Предлагается внесение изменений и дополнений в ряд федеральных и региональных законов, а также иных нормативно-правовых актов. Представляется целесообразным установить «территориальные зоны» действия главных федеральных законов (кодексов), разграничение следующим образом:



«Земельный кодекс» (если земля – почва) – это основа жизни народов России, действует на территориях, покрытых плодородной почвой и пригодных для использования в интересах сельского хозяйства и агропроизводства, огородничества и садоводства, животноводства и других видов деятельности.  
«Лесной кодекс» действует и защищает лес, покрывающий почвы, на которых растут деревья, кусты и живут все его обитатели (животные, птицы, насекомые и др.).

«Водный кодекс», имеющий своим предметом водные объекты и охранные зоны, и участки территории, примыкающие к ним в населенных пунктах.  
«Градоустроительный кодекс» (Градостроительный кодекс) касается застроенной территории «поселений», имеющих планы своей территории (они же на картах «населенные пункты»), где показано их расположение по территории субъектов федерации. Он должен быть переработан полностью.

# НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ РЕАЛИЗАЦИИ ГЕНЕРАЛЬНОГО ПЛАНА 2005 ГОДА И ПЕРСПЕКТИВЫ ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОГО РАЗВИТИЯ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА

**Зеленов Б.И., экономист**

С момента разработки и утверждения Генерального плана в 2005 году прошло уже 11 лет, расчетный срок закончился в 2015 году. В градостроительной практике было принято подводить итоги реализации генплана за прошедший период. Нелегкая задача, но необходимая. Рассмотрение реализации Генерального плана Санкт-Петербурга и проблем его градостроительного развития в рамках данной статьи сосредоточено на нескольких вопросах, связанных с темой жилья и сопутствующих ему отраслей городского хозяйства.

## Оценка реализации принятых в Генеральном плане решений по сфере развития жилищного строительства и жилых территорий

Приведем некоторые сопоставительные данные (статистические и экспертные) реализации Генерального плана, существенно влияющие на масштабы территориального развития, социальной, дорожно-транспортной инфраструктуры и всех видов инженерной.

Темпы роста численности населения оказались несколько выше, особенно учитывая временное население. Постоянное население на начало 2016 г. составило 5,2 млн человек, тогда как в ГП на 2015 год общая численность населения была принята в 4,8-5,0 млн человек, в т. ч. постоянного населения – 4,5-4,6 млн человек (превышение на 15%).

Общие итоги реализации Генерального плана Санкт-Петербурга в области развития жилищной сферы за период 2004 - 2012 годов можно оценить как достаточно успешные:

- ввод жилых домов составил (без учета реконструкции) 22,7 млн кв. м. общей площади (65% от объемов к расчетному сроку);
- среднегодовые объемы жилищного строительства составили 2,6 млн кв. м. (89,7% от показателя ГП);
- ежегодный ввод жилья на одного человека составил 0,56 кв. м. или 93% от показателя ГП на расчетный срок;
- жилищный фонд города составил (оценка) 118 млн кв. м. или 91,5% от показателя ГП на расчетный срок;
- средняя жилищная обеспеченность на 1 человека – 23,3 кв. м. общей площади на конец 2011 года (83% от показателя ГП на расчетный срок).

- по числу построенных квартир на 1 тыс. жителей, СПб и Россия в целом сегодня не уступают большинству западных стран (для сравнения: в Санкт-Петербурге в 1990 году -36,2, в 2000 г. – 33, в 2011 году – 90 квартир на 10000 жителей). Но есть и отличия не в пользу России: более низкая обеспеченность населения жильем, меньше размеры строящихся квартир и меньшая доля 3-4 комнатных квартир. Стоит отметить разницу в структуре осуществленного жилищного

строительства по этажности по сравнению с целевыми показателями Генерального плана.

Распределение осуществленного нового строительства по этажности:

- многоквартирная многоэтажная застройка составила 21,1 млн кв. м. (81,1%);
- многоквартирная малоэтажная застройка составила около 0,4 млн кв. м. (14,4 %);
- индивидуальное жилищное строительство составило 1,2 млн кв. м. (19,4 %);

В части реализации Генерального плана, связанной с развитием жилых территорий города, есть и существенные расхождения с его целевыми показателями:

- в новых жилых зонах многоквартирного жилищного фонда – 6,4 млн кв. м (48,2% от целевого показателя);
  - в новых жилых зонах односемейного (индивидуального) жилищного фонда – 0,1 млн кв. м. (2,2% от целевого показателя);
  - на территориях существующей жилой застройки и на территориях с преобразованием функций - 16,6 млн. кв. м (101,2 % - незначительное превышение целевого показателя), в том числе:
    - а) в незавершенном строительстве жилых кварталов (достройка, уплотнение) - 13,1 млн кв. м (в 2,6 раза больше целевого показателя);
    - б) в кварталах комплексной реконструкции многоквартирного жилищного фонда (развитие застроенных территорий) – 0,3 млн кв. м (2% от целевого показателя);
    - в) на территориях с изменением функций - 3,2 млн кв. м (86 % от целевого показателя), из них:
      - г) в промышленных и др. производственных зонах (редевелопмент) -1,4 млн кв. м;
      - д) на других территориях с изменением функций (спортивные зоны с объектами спорта, скверы, предприятия садово-паркового хозяйства, объединение «Цветы», больничные участки, в/ч, неиспользуемые участки в н/ж кварталах) – 1,8 млн кв. м.
- Следует отметить наиболее существенное расхождение с Генеральным планом в части строительства в существующих жилых кварталах (достройка, уплотнение) – в 2,6 раза выше соответствующего показателя. Это вызывало протесты жителей, а также привело к исчерпанию территорий для компенсационного строительства при сносе пятиэтажек (предусматривалось выделение квартир в строящихся домах для жителей сносимых домов в случае их желания остаться в пределах мест проживания). Застройка жилых территорий на земельных участках осуществляется, как правило, с использованием максимальных параметров, допустимых для территориальной зоны (извлечение максимальной прибыли). В то же время активизировался процесс реализации Генерального плана в части застройки территорий с изменением функций, в т.ч.

в промышленных и др. производственных зонах (редевелопмент). Данный тренд в дальнейшем может только усилиться и к этому есть все основания. Прежде всего гипертрофированный вес этих территорий в балансе городской застройки по сравнению с аналогичными мегаполисами Европы, наличие крупных нежилых зон в центральных районах города, нахождение которых в этих районах сегодня не соответствует экономическим, экологическим, социальным и градостроительным требованиям города.

Практически не реализовано формирование в городе районов разноэтажной застройки с целью повышения качества городской среды.

### **Негативные факторы в жилищной сфере продолжают отрицательно влиять на социально-экономическую жизнь Санкт-Петербурга**

Все они рассматривались в ГП, но едва ли можно прогнозировать (особенно сейчас) их преодоление даже на перспективу до 2025 года. Основной фактор – это низкая жилищная обеспеченность в сравнении со странами Европы. Сегодня обеспеченность жильем в России составляет 23 кв. м. общей площади на человека и в 1,5-3 раза уступает странам Запада (для сравнения: в США – 65, в Швеции – 43, во Франции – 36). Свободный выбор жилья недоступен подавляющему большинству российских граждан. В европейской стране на покупку дома (квартиры) требуется 4-6 годовых зарплат, в США – 5-8 годовых зарплат, в России – более 20, что соответствует странам с низким уровнем развития. Россия также значительно уступает развитым странам в качестве жилищного фонда, в комплексном благоустройстве жилой среды и в эксплуатационных характеристиках жилья, в том числе и по обеспечению тепловых характеристик наших домов. В перспективе на 2025 год (при условии достижения средней жилищной обеспеченности 35 кв. м. на 1 человека, заложенного в ГП) Россия достигнет уровня 80-90-х годов прошлого века в Финляндии, Нидерландах, Великобритании, Чехословакии и приблизится к уровню Франции, однако не достигнет уровня таких стран, как Австрия, Бельгия, Дания, Норвегия, Швеция и др.

Жилищная обеспеченность в Санкт-Петербурге в настоящее время ненамного превышает средний показатель в Российской Федерации, но далеко уступает показателям крупнейших городов Европы, что свидетельствует об отставании и России и Санкт-Петербурга по этому показателю от уровня Европы. Так, средняя жилищная обеспеченность уже в 1993 году в Хельсинки составляла 30 кв. м. / чел., в Лондоне и Париже 32 кв. м. / чел.

Также следует отметить:

- наличие ветхого и аварийного фонда (611 тыс. кв. м. общей площади по данным Петербургстата за 2011 год),
- коммунальное заселение, которое снижается очень незначительно (100 тысяч коммунальных квартир в 2012 году) и значительно отстает от заложенного в ГП,
- количество семей, состоящих на учете для получения жилых помещений, достигает 200 тысяч в 2011 году.
- объемы реконструкции и капитального строительства существующего жилищного фонда значительно отстают от намеченных планов (386 тыс. кв. м общей площади квартир или 2% от целевого показателя Генерального плана – 19 млн кв. м.).
- проблемы, связанные с институционально-правовым обеспечением сферы жилищного строительства, требующие внесения изменений в законодательство федерального и регионального уровней, а также улучшения функционирования существующих институтов управления или их ликвидации и создания новых, соответствующих требованиям предстоящего этапа развития города.

### **Как можно оценивать вносимые в Генеральный план поправки, утверждаемые законами Санкт-Петербурга?**

Действительно, в Закон Санкт-Петербурга от 21 декабря 2005 года N 728-99 «О Генеральном плане Санкт-Петербурга» и границах зон охраны объектов культурного наследия на территории Санкт-Петербурга неоднократно и, заметим, только в графические приложения вносились многочисленные поправки. Однако при этом не были ни разу скорректированы внесенные в Закон о Генеральном плане СПб 2005 года основные социально-экономические показатели, которых город должен был достичь к расчетному сроку – 2015 году и на перспективу

к 2025 году. Также следует отметить, что в текстовой части Закона Санкт-Петербурга «О Генеральном плане Санкт-Петербурга» не нашли отражения изменения, которые вносились в Закон о ГП (в редакции Законов Санкт-Петербурга от 12.05.2008 г. № 274-44, от 19.01.2009 г. № 820-7, от 30.06.2010 г. № 412-93). Не были откорректированы объемы жилищного строительства, не учтены изменения, касающиеся структуры размещения жилищного строительства как по типам застройки (многоэтажная многоквартирная, малоэтажная многоквартирная, малоэтажная одноквартирная застройка), так и по типам зон для размещения жилья. И может быть самое главное – не были откорректированы основные решения по развитию всех отраслей социальной, инженерной и дорожно-транспортной инфраструктуры СПб. Почему это так существенно? С учетом принятых поправок по застройке территорий города ресурсы жилищного строительства экспертно оцениваются в 106-110 млн кв. м. общ. пл. жилья, что вдвое больше, чем предусматривалось в Генеральном плане в редакции 2005 года (за вычетом уже введенного жилья с 2004 года). Эти внесенные изменения позволят расселить в границах города (с учетом существующей застройки и при средней жилищной обеспеченности 35 кв. м. на жителя) не менее 6,5 млн человек. В разработанных и утвержденных Правительством города схемах отраслей городского хозяйства все перспективные расчеты исходили из постоянного населения 4,7 млн человек, по ресурсному обеспечению в районном разрезе и по отдельным площадкам в соответствии с Генеральным планом в редакции 2005 года. Уже сегодня ясно, что перспективная численность населения города за счет миграционного прироста и с учетом реализации мер по снижению смертности и стимулированию рождаемости на 2025 год составит не менее 6 млн человек. Этот прогноз соответствует тенденции последних лет. Так, в Концепции социально-экономического развития Санкт-Петербурга до 2020 года (утвержденной Постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 28.03.2012 г. № 275) указывается на такой факт, как положительное сальдо миграции за эти годы на уровне 30 тыс. человек в год.

### **Что можно предпринять для изменения ситуации?**

Не ожидая корректировки Генерального плана, следует с учетом новых реалий разработать программу комплексного освоения и развития территорий жилищного строительства на период до 2025 года (а еще лучше до 2035 года), отобрав для указанной программы наилучшие площадки по самым важным критериям их оценки. Требуется пересмотр перспектив развития всей городской инфраструктуры – социальной, инженерной и дорожно-транспортной – как из-за изменения прогнозной численности постоянного населения на перспективу, так и существенных изменений в части развития жилых территорий, прежде всего. Было бы правильно незамедлительно откорректировать все имеющиеся схемы отраслей городской инфраструктуры, в которых были бы учтены и все внесенные в Закон о Генеральном плане поправки. При рассмотрении перспектив развития инженерно-транспортной инфраструктуры нельзя ограничиться 2025 годом, обязательно следует учитывать потребность в этих ресурсах для площадок жилищного строительства, резервируемых для последующего этапа развития города, т.е. на более отдаленный срок, исходя из времени эксплуатации сооружений не менее 20-25 лет (т.е. до срока их капитального ремонта). Практически по всем отраслям городской инфраструктуры в разработанных отраслевых схемах для значительных территорий (до 30% и более), включенных в ГП после 2005 года, наблюдается отсутствие проработанных инженерных решений. Без корректировки этих схем ставится под сомнение возможность принятия наиболее эффективных решений по подключению ряда крупных площадок к инженерным источникам и местам приложения труда. В основе этих схем должна быть положена программа комплексного освоения и развития территорий, утвержденная Правительством города.

В отличие от Москвы, Санкт-Петербург располагает достаточными территориальными ресурсами для дальнейшего развития, за исключением районов исторического центра, где возможно жилищное строительство за счет редевелопмента производственных зон. Влияние площадок жилищного строительства на сопредельных территориях Ленобласти, примыкающих к границе Санкт-Петербурга, на дорожно-транспортную и инженерную инфраструктуру города, до

сих пор комплексно не рассматривалось. Оценка этих обременений выявит все последствия жилищного строительства на территории области для городского и областного бюджета, а также для жизнедеятельности Санкт-Петербургской агломерации в целом. Подготовка соответствующей схемы также может содействовать разработке федерального закона о пригородной зоне Санкт-Петербурга, включающего установление границ пригородной зоны радиусом 60 км от Санкт-Петербурга и режимов ее использования.

Вдоль границ города на территории Ленинградской области запроектировано и уже застраивается значительное число разных по площади жилых комплексов. Подавляющая часть их жителей будет работать на предприятиях Санкт-Петербурга, пользоваться всеми видами городского транспорта, вносить свой трудовой вклад в развитие города. Обеспечение этих комплексов сооружениями городской инженерной и транспортно-дорожной инфраструктуры не противоречит интересам развития города. Скорее, при определенных условиях, этот процесс – расселение части жителей (включая мигрантов) за пределами самого города – имеет положительное значение.

Следует предпринимать определенные действия, чтобы избежать отрицательных последствий этого развития, исходя из опыта таких мегаполисов как Париж и других крупных европейских городов (сегрегации, преступности и пр.).

Агломерация такого масштаба, как Санкт-Петербург, фактически представляет систему расселения, включающую прилегающие районы Ленинградской области, с населением порядка 6 млн человек. Наиболее характерный и яркий пример развития Санкт-Петербургской агломерации – активизация жилищного строительства в Ново-Девятино, расположенного в непосредственной близости от станции метрополитена «Девятино». Это частично снимает остроту нехватки территорий для жилищного строительства в Калининском и Красногвардейском районах, где практически исчерпаны незастроенные территории. Такой же пример – площадка «Кудрово», которая еще в советское время предназначалась для жилищного строительства и должна была быть передана в состав города в соответствии с постановлением Совета Министров СССР «Об утверждении Генерального плана развития Ленинграда и Ленинградской области на период до 2005 года».

**Каковы перспективы достижения целевого показателя Генерального плана по жилищной обеспеченности 35 кв. м. на человека к 2025 году?**

С 2013 по 2025 годы (за 13 лет) для реализации Генерального плана по объемам жилищного строительства необходимо ввести не менее 51 млн кв. м. жилья или ежегодно вводить по 3,9 млн кв. м. При этих объемах целевой показатель средней жилищной обеспеченности Генерального плана на 2025 год – 35 кв. м. на одного человека не будет достигнут, учитывая увеличение численности населения. Средняя жилищная обеспеченность составит ориентировочно не более 29,5 кв. м. на одного человека.

Для достижения показателя жилищной обеспеченности – 35 кв. м. на одного человека, с учетом увеличения прогнозируемой численности населения до 5,6 млн человек, объем нового жилищного строительства на 2025 год необходимо будет дополнительно увеличить на 30 млн. кв. м. общей площади жилья.

Следовательно, всего нужно будет построить 81 млн кв. м. общей площади жилья или ежегодно вводить 6,2 млн кв. м. (или 1 кв. м. жилья в год на одного человека, что соответствует поручению Председателя Правительства РФ В.В. Путина от 16.08.2010 г. № ВП-П9-43пр.). Важно отметить, что расчетный уровень ежегодного ввода – 6,2 млн кв. м. вдвое превышает планируемый объем ввода на 2012–2017 годы, установленный Концепцией государственной жилищной политики Санкт-Петербурга на 2012–2017 годы. Препятствием для реализации таких объемов строительства будут отнюдь не возможности строительной базы, не отсутствие территориальных резервов (они есть) и не ограничения в развитии инженерно-транспортной инфраструктуры (зависящей от возможностей увеличения адресной инвестиционной программы, финансируемой из регионального бюджета, а также финансирования из федерального бюджета), а лишь возможности платежеспособного спроса населения. Увеличение спроса вряд ли можно ожидать в объемах, предусмотренных в Генеральном плане, учитывая резкое снижение роста ВВП, который сегодня втрое – вчетверо ниже,

чем в предыдущем десятилетии. Не будем касаться геополитической ситуации, которая пока не благоприятствует повышению жизненно-го уровня населения.

**Что следует выделить в числе основных проблем развития жилых территорий?**

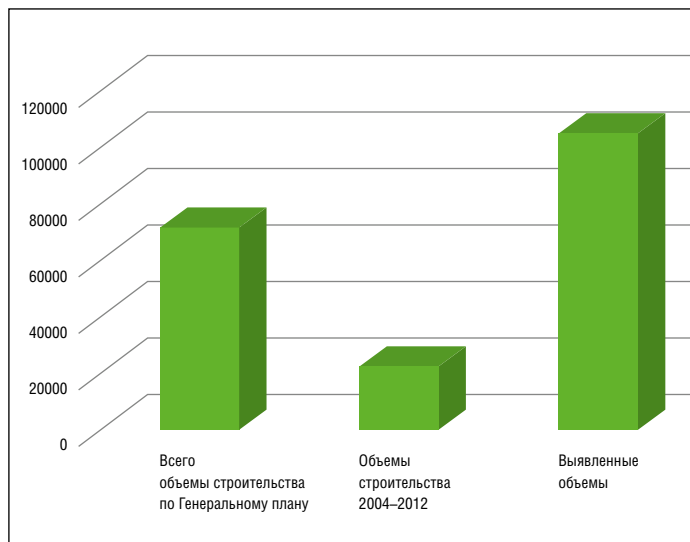
Для размещения нового жилищного строительства в действующем Генеральном плане Санкт-Петербурга намечалось:

- 47% от всего объема нового строительства на расчетный срок разместить на территориях существующей жилой застройки, за счет их комплексной реконструкции, и на территориях с преобразованием функций (до 16,4 млн кв. м. общей площади) и до 20,2 млн. кв. м. (51%) на перспективу;
- увеличение объема малозэтажного жилищного строительства до 20–25% от объема нового строительства.

Проведенный анализ всех выявленных территорий для жилищного строительства (как предусмотренных в утвержденном ГП в 2005 году, так и включенных в Закон о ГП в 2008–2010 гг), показал, что суммарная емкость всех выявленных территориальных ресурсов составит 106 млн кв. м. общей площади, из них:

- комплексного освоения и развития территорий (КОРТ) – более 90 площадок емкостью 55 млн кв. м. или 52% общей емкости всех ресурсов (в соответствии с установленным Генеральным планом города типом застройки);
- развития застроенных территорий (РЗТ) – более 120 жилых кварталов (преимущественно кварталов первых массовых серий постройки середины 50-х– 60-х годов), с проектной емкостью нового строительства (оценка) 30 млн кв. м. или 28% емкости всех выявленных территориальных ресурсов;
- редевелопмента промышленных территорий (бывших промышленных зон) в целях жилищного строительства (РПТ) – 34 территории емкостью 13 млн кв. м. общей площади или 12% емкости всех выявленных территориальных ресурсов;
- 26 площадок РЖС емкостью 4 млн кв. м общей площади или около 4% от емкости всех выявленных территориальных ресурсов (по существу это то же КОРТы);
- отдельные адреса в стадии строительства – 4 млн кв. м.

Как уже указывалось выше, изменения в зонировании территорий, предназначенных для жилищного строительства, отражены только в графической части Закона Санкт-Петербурга «О Генеральном плане Санкт-Петербурга» (текстовая часть Закона не корректировалась в соответствии с принятыми поправками). Емкость площадок, отведенных для жилищного строительства, значительно отличается от показателей Генерального плана в редакции 2005 года.



Объемы жилищного строительства по Генеральному плану, реализация за 2004–2012 годы и выявленные перспективные территориальные ресурсы для жилищного строительства

Анализ данных показывает наличие серьезных расхождений между планируемыми Генеральным планом объемами строительства по районам на 2015 год и фактическим вводом за 2004-2012 годы. Меньше всего от планируемой доли ввода отличаются центральные районы, Невский район, больше всего районы Северного планировочного направления (вдвое больше) и районы Южного планировочного направления (меньше в 1,5 раза), по остальным направлениям существенная разница в ту или иную сторону. Соотношение между северными и южными районами по населению (без центральных районов) составляет сегодня 40:60, по объему строительства жилья получается примерно то же соотношение. Развитие территорий, предназначенных для жилищного строительства, приведет к важным изменениям в планировочной структуре города, а также в структуре сложившейся жилой застройки. Более подробно следует остановиться на проблеме реновации застроенных жилых территорий. В настоящее время формируется совершенно новый подход к решению этой проблемы (по отношению к предусмотренному в Генеральном плане, с упором на реконструкцию, реновацию жилых домов первых массовых серий), к реконструкции сложившейся застройки кварталов первых массовых серий, которые занимают около 3 тыс. га ценной в градостроительном отношении территории. Он заключается в массовом сносе пятиэтажных панельных домов 50-60-х годов и строительством на освобождающихся территориях современных зда-

ний повышенной этажности, при сохранении действующих нормативных требований к плотности застройки и обеспечении жителей реконструируемых кварталов всеми необходимыми объектами социальной инфраструктуры, гаражами и др. Более полное использование внутренних территориальных ресурсов города позволит:

- сократить на планируемый период до 2025 года рост жилых территорий города и избежать дальнейшего растягивания петербургского мегаполиса;
- улучшить архитектурный облик застройки;
- значительно повысить энергоэффективность застроенных территорий (низкие теплотехнические качества наружных ограждающих конструкций жилых домов первых массовых серий приводят к неоправданному расходу тепловой энергии, которые составляют по ФПМС 3,3 млн Гкал в год);
- улучшить экологическое состояние территорий;
- получить значительный эффект от снижения затрат на инженерную и дорожно-транспортную инфраструктуру, строительство социальных объектов;
- повысить эффективность использования городских территорий, ликвидность жилья, доходы в городской бюджет.

Все эти достоинства и преимущества градостроительной политики должны сопровождаться соответствующим качеством строительства и комфортностью проживания, коммерческой привлекательностью районов нового строительства.

## КУДА ИДЕМ?

Е.И. Изварин, к.арх., НИПЦ Генплана СПб

Типичный вопрос обывателя в разговоре о градостроительстве: «А зачем Санкт-Петербургу генеральный план, раз город уже есть? Да еще такой!»

Действительно, когда пусто и надо строить, генеральный план вроде бы безусловно нужен. А если все застроено, то зачем он? Но если в застроенном городе что-то надо изменить, трансформировать, опять без плана не обойтись. А уж если городскую застройку куда-то наращивать, развивать – то и подавно.

Что уж говорить о периоде интенсивной урбанизации, неизбежно наступающем в судьбе крупнейшего города – мегаполиса, с появлением так называемого агломерационного эффекта?

Что делает градостроитель? Размещает нечто в пространстве, на территории. Так что первый вопрос об этом нечто – событие, функция, любой акт деятельности? То есть заполняет пространство тем, что вообще происходит. Процессами! Так что ответ на второй вопрос – где и как размещается это нечто – и составляет суть градостроительства. Кажется, призывы смотреть на город комплексно, целостно успели набить оскомину. Тем не менее, определим в рабочем порядке социально-экономическое развитие территорий как совокупность производственной деятельности, функционирования жилых образований с соответствующими объектами обеспечения инженерной, транспортной и социальной инфраструктур, а также рекреационной деятельности.

О происходящем в пространстве таких гигантов, как Санкт-Петербург, можно привести некоторые пассажи В.Л. Глазычева, не лишённые изящества и вброшенные им 5-6 лет назад:

Мегаполисы становятся тоталитарными структурами независимо от страны происхождения. Не мы управляем мегаполисами, а они – нами. Миллионники подавляют культуру, этику труда, созидание, расширяя территорию досуга. Перенос акцента на инфраструктуру развлечения универсален для мегаполисов. Согласно одной из версий, именно развлечения и досуг стали причиной падения Римской империи.

Сегодня наиболее обсуждаемой проблемой в градостроительных и девелоперских кругах в части организации городского пространства стало воссоздание общегородского центра и так называемых общественных пространств. Жизни, социальных контактов – вот чего не хватает нашим местам общего пользования, нормативно обязатель-

ным в городском пространстве.

Тема общественного пространства становится достаточно модной и в печати, и на конференциях, и даже в официальных документах. Несмотря на отсутствие правового определения его статуса и отношения к понятию «места общего пользования». Пожалуй, за указанием президента, что регионы должны активно заниматься развитием общественных пространств, стоит лишь напоминание о предназначённости мест общего пользования для социальных контактов. Все это имеет весьма опосредованное отношение к градостроительству. Более адекватно – к стратегии социально-экономического развития Санкт-Петербурга, в которую и следовало бы встраивать эти идеи. И здесь приходится перейти к условно протокольному жанру.

Какова же система стратегического планирования, сложившаяся у нас в стране и в Санкт-Петербурге?

С выходом федерального закона от 28.06.2014 №172-ФЗ «О стратегическом планировании в российской Федерации», были установлены правовые основы и сформирована система стратегического планирования на федеральном, региональном уровнях и на уровне муниципальных образований, а также задан порядок взаимодействия органов управления с общественными, научными и иными организациями в указанной сфере.

Данный федеральный закон урегулировал отношения, возникающие между участниками стратегического планирования в процессе целеполагания, прогнозирования, планирования и программирования социально-экономического развития Российской Федерации, субъектов Российской Федерации и муниципальных образований, отраслей экономики, сфер государственного и муниципального управления, обеспечения национальной безопасности Российской Федерации, мониторинга и контроля реализации документов стратегического планирования.

В развитие федерального законодательства городской Закон от 01.07.2015 №396-75 «О стратегическом планировании в Санкт-Петербурге», утверждает:

1. Документы стратегического планирования Санкт-Петербурга разрабатываются в рамках целеполагания, прогнозирования, планирования и программирования социально-экономического развития Санкт-Петербурга.
2. Основным документом, разрабатываемым в рамках целеполагания, является Стратегия социально-экономического развития Санкт-Петербурга (далее – Стратегия Санкт-Петербурга).

3. К документам стратегического планирования, разрабатываемым в рамках прогнозирования, относятся:

- 1) прогноз социально-экономического развития Санкт-Петербурга на долгосрочный период;
- 2) бюджетный прогноз Санкт-Петербурга на долгосрочный период;
- 3) прогноз социально-экономического развития Санкт-Петербурга на среднесрочный период.

4. К документам стратегического планирования, разрабатываемым в рамках планирования и программирования, относятся:

- 1) план мероприятий по реализации стратегии Санкт-Петербурга;
- 2) государственные программы Санкт-Петербурга;
- 3) Генеральный план Санкт-Петербурга.

В настоящее время из всего комплекса необходимых городских документов стратегического планирования на долгосрочный период Санкт-Петербург обладает:

Стратегией экономического и социального развития Санкт-Петербурга на период до 2030 года;

Генеральным планом Санкт-Петербурга (с расчетным сроком 2015 год и прогнозным периодом – 2025 год);

отдельными прогнозными показателями социально-экономического развития СПб (представленными в рабочем порядке) на 2030, 2040 и 2050 годы.

Действующая Стратегия Санкт-Петербурга, утвержденная постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 13.05.2014 года №355, определила современную миссию Санкт-Петербурга как основную цель, которая должна быть достигнута в расчетный срок.

Миссия реализуется через выполнение ряда функций, определяющих «лицо города», его место в системе расселения и пространственном разделении труда. Функции города формируются под воздействием множества факторов: часть функций предопределена экономико-географическим положением, часть – конкретными историческими обстоятельствами и конъюнктурными соображениями.

Значения отдельных функций со временем меняются.

Все функции Санкт-Петербурга можно разбить на две группы: базовые долговременные, фундаментальные функции, определяющие миссию города, и относительно изменчивые отраслевые функции или отрасли специализации.

К первой группе относится создание среды для комфортного проживания. Сегодня эта функция во всем мире становится трендом, доминантой, и в конкурентной борьбе за человека выигрывают города, достигающие здесь успеха.

Миссия Санкт-Петербурга, характеризующая роль города во внешней среде и участие в реализации приоритетов России, определена через набор перспективных приоритетных функций, обуславливающих специализацию города:

Санкт-Петербург – многофункциональный город с комфортными условиями и высоким качеством жизни, вторая столица России, лидер региона Балтийского моря, форпост освоения Арктики, центр культуры, науки, образования, туризма и высокотехнологичной промышленности.

Здесь уместно вернуться к В.Л. Глазычеву: «Что касается развития Санкт-Петербурга, надо прежде всего работать с имперской сущностью города. Сделать его привлекательным способна помочь культура имперского века – на этом целую программу можно построить: размышлительную, аналитическую, документальную, архивную, поскольку это профессиональные и творческие интересы огромной массы людей». Правда конкретизировал он свой тезис лишь направленностью на запасники Эрмитажа, могущие привлечь в Петербург огромное количество докторов и кандидатов наук.

Тем не менее, продолжим погружение в протокольное содержание.

### Основные направления устойчивого развития Санкт-Петербурга

В контексте устойчивого развития основными направлениями социально-экономического развития Санкт-Петербурга на долгосрочный период должны стать:

- повышение эффективности социального и человеческого капитала, природного потенциала;
- превращение Санкт-Петербурга – второй столицы России, в самый комфортный в стране мегаполис для проживания, образец высокоразвитого европейского города современного уклада;

формирование ценностных и культурно-образовательных ориентиров для российских регионов, способность представлять Россию в мире.

### Структура мегаполиса как явления

Видение желаемого будущего Санкт-Петербурга (с учетом ориентированных прогнозных показателей социально-экономического развития) может быть конкретизировано через характеристики его основных элементов.

Население. Численность постоянного населения составляет:

на 2030 г. – 6227,7 тыс. человек;

на 2040 г. – 6471,1 тыс. человек;

на 2050г. – 7069.2 тыс. человек.

Средняя продолжительность жизни - не менее 78 лет, рождаемость - минимум на 0,5% выше среднероссийской. Не менее 99% постоянного взрослого населения имеют, как минимум среднее образование. Не менее 50% населения, занятого в экономике, составляют люди с высшим образованием. Состав населения многонационален, со значительным преобладанием русских, при этом созданы условия для эффективной адаптации мигрантов, имеющих равные социальные права с коренными петербуржцами.

Качество жизни. По основным характеристикам качества жизни - здоровье, семейная жизнь, общественная жизнь, материальное благополучие, политическая стабильность и безопасность, уровень занятости, политические и гражданские свободы, гендерное равенство - Санкт-Петербург достиг позиций европейских городов, выполняющих схожие функции. Доля населения с низкими доходами составляет менее 8%.

При этом средняя жилищобеспеченность составляет:

на 2030 г. – 29 кв.м/чел;

на 2040 г. – 34 кв.м/чел;

на 2050 г. – 37 кв.м/чел.

Образование и наука. Санкт-Петербург прочно занял позиции регионального лидера в сфере образования, фундаментальной и прикладной науки. Созданная система непрерывного общего и профессионального образования формирует личность, готовую к самореализации в условиях развивающейся экономики региона, и отвечает потребностям экономики в соответствующих квалифицированных кадрах.

Окружающая среда. Санкт-Петербург - безопасный, благоустроенный, зеленый, чистый город. Экологическая обстановка здесь соответствует самым высоким мировым стандартам. Окружающая среда способствует улучшению здоровья населения, продлению активного периода жизнедеятельности, рождению здоровых детей.

Пространство. Пространство города полицентрично. В городе функционируют разнообразие общественные, деловые, обслуживающие центры различного уровня и профиля. Производственные территории размещены главным образом на периферии города. Экологические чистые места приложения труда дисперсно располагаются по всей территории города, что в основном снижает ежедневные маятниковые миграции. Все территории и объекты обеспечены необходимой инженерной и социальной инфраструктурой. Строительство жилья и размещение населения приближено к создаваемым рабочим местам, что ограничивает необходимость ежедневного перемещения большинства населения на дальние расстояния. Спальные районы постепенно модернизируются: они полностью обеспечены социальной, общественно-досуговой, торговой инфраструктурой, которая адаптируется под меняющиеся запросы жителей. Обеспечены скоординированное развитие и надежные коммуникации в пределах Санкт-Петербургской агломерации.

Транспорт. Развит и абсолютно доступен наземный общественный транспорт, активно строится метрополитен и сеть трамвайных линий. Выросла сеть автомобильных дорог непрерывного движения, развиты сезонные поезда по водным магистралям. Личным автотранспортом обладают все желающие, но его обслуживание и хранение для большинства относительно дороги. В историческом центре увеличена площадь пешеходных зон, въезд частного автотранспорта в центр города ограничен. Парковка запрещена или существенно ограничена. Количество индивидуальных легковых автомобилей достигает:

в 2030 г. – 504 ед/тыс. жителей;

в 2040 - 524 ед/тыс. жителей;

в 2050 г – 572 ед/тыс. жителей.

Культура и туризм. Санкт-Петербург – центр классической культуры и искусства мирового масштаба, центр притяжения туристов, в том числе виртуальных, со всех уголков планеты. Развита вся инфраструктура культуры и туризма. Общее количество всех категорий туристов – около 10 млн в год. Исторический центр выполняет преимущественно культурно-досуговую, туристскую, торговую функции. Экономика. В структуре экономики Санкт-Петербурга 35% составляет продукция, работы, услуги, созданные сектором «экономики знаний», к которому относятся образование, наука, инновационная промышленность, создание новых знаний и технологий во всех сферах деятельности. Экономика Санкт-Петербурга многофункциональна, и не менее 25% в формировании ВРП вносят высокотехнологичные и наукоемкие сектора, создающие устойчивый экономический базис. Во всех ведущих сферах экономики, в том числе в государственном секторе экономики, обеспечивается высокая производительность труда при оптимальной степени занятости населения (низкий уровень безработицы и наличие предложения квалифицированных кадров).

Описанное в Стратегии Санкт-Петербурга видение города и ориентировочные прогнозные показатели являются основой для подготовки Концепции агломерации (в части Санкт-Петербурга), а также позволяют сформулировать градостроительные принципы стратегического развития города и территории агломерации.

### Градостроительные принципы

Разработка Концепции совместного градостроительного развития Санкт-Петербурга и территорий Ленинградской области (агломерации) на период до 2030 года с перспективой до 2050 года позволит городу в большей степени влиять на развитие и использование территорий, находящихся в сфере активного влияния Санкт-Петербурга как супер-ядра сложившейся моноцентрической агломерации.

Намеченный подход позволит Санкт-Петербургу и прилегающим территориям в максимальной степени использовать градостроительный потенциал и территориальный ресурс совместного развития для создания на территории субъекта федерации предпосылок для эффективного формирования городской структуры, отвечающей следующим градостроительным принципам:

сохранение ресурсов путем оформления границ «сплошного тела города» (территорий сплошной интенсивной застройки), позволяющее сохранить определенную компактность основного поселения, а также оставшиеся незастроенными открытые и рекреационные пространства;

единство и целостность путем структурирования территории города на базе основополагающих каркасов:

историко-культурного;  
природно-рекреационного;  
социально-экономического.

преимущество и непрерывность путем формирования компактного ядра центра агломерации и дисперсного расположения ее подцентров и иных жилых образований, обладающих градостроительной связностью и удобством перемещения;  
сбалансированность путем формирования макроэлементов планировочной структуры (планировочных районов) города, обладающих определенной самостоятельностью, включая замкнутый трудовой баланс, и образующих полицентрическую систему, нивелирующую многофункциональные внутригородские передвижения;  
результативность и эффективность путем формирования комфортной и своеобразной городской среды, в т.ч. основанной на средовых морфотипах исторически сложившейся квартальной застройки, отвечающей необходимости создания благоприятных условий жизнедеятельности человека и создающей предпосылки для привлечения в город высокоинтеллектуального и творчески развитого населения.

### Направления стратегического развития территории Санкт-Петербурга как ядра агломерации

Направления развития территории города определяются его проектным «образом». А «образ» города определяется его «миссией» – общепризнанным лозунгом, описывающим цель и смысл существования поселения на определенном этапе развития.

Миссия проявляется через выполнения ряда функций, определяющих «лицо города» и его место в системе расселения и пространственном разделении труда (как в границах субъекта федерации, так и в границах Санкт-Петербургской моноцентрической агломерации).

На основании действующего законодательства в области стратегического планирования и градостроительной деятельности, основными целями подготовки документов территориального планирования реализующих миссию города являются:

обеспечение устойчивого социально-экономического развития Санкт-Петербурга без ущерба социальному благополучию человека или природной среде;

создание градостроительной основы для воспроизводства человеческого капитала;

создание условий для стабильного улучшения качества жизни всех слоев населения;

формирование города как места комфортного проживания, обладающего уникальным «лицом» и «характером», имеющего соразмерное удобное пространство и современную инфраструктуру;

сохранение градоформирующего потенциала историко-культурного наследия исторической среды и многообразия сложившихся морфотипов городской застройки (до середины 50-х гг. XX века).

Исходя из возможных результатов осуществления названных целей разработкой документов территориального планирования Санкт-Петербурга, можно сформулировать следующий образ города, вписанного в определенную урбанизированную среду.

Санкт-Петербург – постиндустриальный глобальный город второго порядка (региональный метрополис) – метрополия Санкт-Петербургской агломерации, оказывающий влияние, в т.ч. на территории, выходящие за пределы России.

На основании заявленной «миссии» города, иных основополагающих положений Стратегии Санкт-Петербурга на период до 2030 года и предложенного «образа» города, можно выделить следующие направления градостроительного развития территории Санкт-Петербурга:

- трансформация городского каркаса как основного элемента образующего основные (градообразующие) внутренние архитектурно-композиционные и коммуникационные направления (улицы, дороги, площади, коммуникационные развязки), являющиеся функционально-планировочной основой для роста и развития города;

- балансировка (взаимовязка) природно-экологических, исторических, экономических и социальных факторов как основы для подготовки проектных градостроительных решений;

- подготовка предложений по реализации градостроительными средствами принципов, целей и задач социально-экономического развития города, определяющих высокое качество жизни и благоприятные условия жизнедеятельности человека;

- рационализация (оптимизация) использования территориальных ресурсов, с учетом предельно-допустимой нагрузки на окружающую природную среду;

- создание предпосылок для компактного использования многофункционального образования, сформированного на основе сложившегося природного и историко-культурного каркаса, обладающего полицентрической планировочной структурой состоящей из разноплановых (разнохарактерных), относительно самостоятельных макроэлементов (планировочных районов, зон, направлений);

- максимальное насыщение территории города социальными и коммунальными объектами регионального значения, удовлетворяющими комплекс потребностей и интересов отдельного гражданина, семьи и городского сообщества в целом, делающих город привлекательными для проживания, включая высокое качество и разнообразие трудовой деятельности;

- создание хорошо структурированного городского пространства, включающего ориентирующие высотные акценты, при сохраненной ценной исторической и природной среды, с развитой системой городских общественных пространств, включая водный фронт, а также имеющимся большим разнообразием видов комфортной городской среды, в т.ч. основанных на средовых морфотипах сложившейся квартальной застройки;

- активное вовлечение граждан и их объединений в осуществлении градостроительной деятельности, обеспечение свободы такого участия.

Связная последовательность представлений – от оснований стратегического планирования экономического и социального развития Санкт-Петербурга, через основные направления устойчивого развития мегаполиса, его структуру, градостроительные принципы и направления стратегического развития территории – отображает целостность многомерной картины градостроительного развития Санкт-Петербурга в контексте его агломерации и позволяет гарантировать положительный результат построения Концепции ее развития.

Чтобы совсем не погрязнуть в этом лозунговом напоре, перейдем к вопросу равновесия, сбалансированности составных частей, элементов социально-экономического и территориально-пространственного целого.

Несмотря на основной слоган Генерального плана 2005 года – «Превратить Санкт-Петербург в общеевропейский город», представление об «общеевропейском городе» так и не было параметризовано.

Сколько чего поэлементно или пофрагментно должно быть в городе-эталоне, задано не было. И нормативы здесь не в помощь. Рабочим инструментом сравнений и анализа оставался территориальный баланс, позволяющий продемонстрировать целевую установку: «Чем больше зелени и жилья с социальной инфраструктурой и меньше производства (особенно промышленного), тем лучше!»

Какое именно соотношение функций на территории города считать образцовым или общеевропейским, так и не было представлено. Интересным аналогом можно считать пропорциональное отношение функционального использования территории, сформулированное в «Зеленой книге» для Денвера в США (полученное на основе анализа рынка), приведенное Глазычевым в его книге «Политическая экономия города». Однако из того, что «парки и иное озеленение» занимают 35,7%, а «улицы» – 15,9% территории города, совсем не следует нормативность этих показателей общественных пространств.

Данная целевая установка «Чем больше тем лучше» удобно иллюстрировалась динамикой территориальных балансов от 2004 к 2015 годам. Удобно, но недостаточно.

При нормативно-целевом подходе возможности оценки градостроительного функционирования и развития крайне ограничены, так как ресурсные балансы, и не только территориальные, в генеральном плане замкнуты, а резервы развития не предьявлены.

Особенно очевидно это становится при появлении крупных проектов, существенно влияющих на градостроительные цели в части полноты ресурсного обеспечения конкретной территории. Этой теме серьезное внимание уделяет Б.И. Зеленов в своей статье на страницах настоящего выпуска.

Примеры крупных проектов с мощной социально-демографической составляющей общеизвестны: Западная часть Васильевского острова, «Новый берег» между Сестрорецком и Горской, город-спутник «Южный» в Пушкинском районе (это на территории Санкт-Петербурга как субъекта Федерации), Кудрово и Мурино во Всеволожском районе, Новоселье в Ломоносовском районе (на территории Ленинградской области) и др.

Если западная часть Васильевского острова в Генеральном плане как площадка для жилищного строительства по крайней мере ожидалась, то Невский берег и город Южный в черте города, Мурино, Кудрово и Новоселье за ее пределами явно нарушают инфраструктурный баланс, приписанный территории города в Генеральном плане (в сущности, по умолчанию).

Ответили ли проекты планировки этих крупных площадок на встающие вопросы по поводу территории города в целом, остается загадкой.

При значительном расширении потребности в инфраструктурном обеспечении созидательных инициатив градостроительного уровня становится актуальной проблема ресурсных порогов, достижение которых ломает социальную, инженерную и экологическую целостность территории.

Отслеживать проблемную ситуацию, приближающуюся к пороговому состоянию, реально только на модели территориальной целостности.

В разработке действующего Генерального плана Санкт-Петербурга сравнивались территориальные балансы известных городов Европы (Амстердам, Роттердам, Рим, Брюссель, Мадрид). Но с помощью

подобного методического инструментария дать оценку возникающим градостроительным изменениям, то есть сказать, «хорошо» это или «плохо» и, тем более «что делать», невозможно. В том числе обоснованно вносить изменения в Генеральный план. Чему также уделит внимание Б.И. Зеленов в упомянутой статье.

То же самое можно сказать и по поводу использованных объемных показателей динамики недвижимости в целом и дифференцированно по видам.

Как показывают публикуемые материалы, отражающие управление градостроительными процессами в Санкт-Петербурге, средств моделирования территориальной целостности до сих пор нет. Может показаться странным неиспользование математического моделирования в исследованиях и обоснованиях генеральных планов. Нароботан огромный массив транспортных моделей города, транспортных сетей, транспортных потоков. Но модель города в целом и во всей полноте – зависание. Остается надеяться, что мощная инерция интеллектуального потока с середины прошлого века в направлении моделирования сложных систем не сойдет на нет, как мода. Уместно вспомнить и достижения Римского клуба, Д. Форрестера с его «Мировой динамикой» и «Динамикой развития города», и упомянутый внушительный массив наработок по транспортному моделированию.

Не случайно, например, Комитет по строительству так и не завершил разработку программы «Комплексное освоение и развитие территорий Санкт-Петербурга в целях жилищного строительства» на период до 2016 года и на плановый период до 2020 года.

Потребность в такой программе как раз и отражала объективную необходимость моделирования освоения территории города и зоны его влияния во всей сложности взаимовлияния факторов.

К сожалению, рассмотрение сценариев и вариантов соотношения развития и освоения различных типов территорий завершено не было.

На пути построения модели функционирования и развития градостроительной системы «Санкт-Петербург» в контексте городской агломерации необходимо учесть два существенных момента:

Во-первых, предметом рассмотрения и проектирования становится именно территория городской агломерации, включающая как зону непосредственного влияния города в области, так и зоны их взаимных интересов. 15 лет назад проект TACIS продемонстрировал зоны взаимных интересов города и области, что безусловно вызывает почтение, но требует актуализации.

Во-вторых, необходим выход на систему сбалансированных показателей типа KPI (Key Performance Indicators). Расхожее словечко «типа» используется здесь вполне осознанно, поскольку идеология KPI формировалась с ориентацией на бизнес-процессы. Однако претензия измерять результативность и эффективность деятельности сложных многофакторных систем представляется очень конструктивной.

Итак, заключительный аккорд – вперед к постановке задачи.

# ВЫЯВЛЕНИЕ ВЗАИМОСВЯЗИ СТРУКТУРНЫХ ЧАСТЕЙ ПЕТЕРБУРГСКОЙ ГОРОДСКОЙ АГЛОМЕРАЦИИ НА ОСНОВЕ РЕТРОСПЕКТИВНОГО АНАЛИЗА ДИНАМИКИ ПАССАЖИРОПОТОКОВ НА ГРАНИЦЕ ЕЕ ЯДРА

А.С. Баранов, Л.Ю. Истомина, А.Ю. Сущих,  
«Лаборатория градопланирования»

**Комплексное натурное количественное обследование пассажиропотоков на всех видах транспорта на границе ядра Петербургской городской агломерации, результаты которого проанализированы в статье, является логическим продолжением ряда натурных обследований, проведенных ранее в Ленинграде-Санкт-Петербурге в 1987 и в 2003 гг. Сопоставление результатов указанных обследований позволяет сделать вывод о значительном увеличении суммарного объема корреспонденций между ядром агломерации и пригородами, а также о кардинальном изменении структуры пассажиропотоков.**

Целью обследования является выявление закономерностей в динамике интенсивности и структуры пассажиропотоков на границе ядра Петербургской городской агломерации в целом, а также на отдельных сечениях УДС, перегонах метрополитена и пригородной железной дороги. Полученные сведения позволяют актуализировать данные о взаимосвязи территорий Петербургской городской агломерации непосредственно с ядром агломерации, используются для сопоставления фактической нагрузки на общественный и индивидуальный транспорт с провозной и пропускной способностью участков транспортной сети, служат для выявления «проблемных» участков улично-дорожной сети. Результаты обследования могут также быть использованы при построении математической модели формирования и распределения потоков на транспортной сети агломерации.

Для проведения ретроспективного анализа использованы материалы обследований, проведенных по заказу администрации Ленинграда в 1987 г., материалы обследований, проведенных ЗАО «Петербургский НИПИГрад» совместно с Санкт-Петербургским государственным университетом путей сообщения в 2003 г., а также материалы обследования, проведенного ООО «Лаборатория градопланирования» в 2015 г. Обследование ООО «Лаборатория градопланирования» было проведено в ноябре 2015 года в рамках разработки проекта «Концепция развития транспортной системы Санкт-Петербурга» и включало в себя обследование пассажирских и транспортных потоков на стационарных сечениях улично-дорожной сети; обследование пассажиропотоков на пригородном железнодорожном транспорте. Кроме того, при анализе динамики пассажиропотоков были использованы данные ГУП «Петербургский метрополитен» о нагрузке на единственный перегон метрополитена, выходящий за границы ядра агломерации, ст. Девяткино – ст. Гражданский проспект.

Методика комплексного натурного количественного обследования, используемая в 1987, 2003 и 2015 гг., предполагает учет пассажиропотоков на всех въездах в ядро агломерации на всех видах транспорта. Результатом обследования являются объемы пассажироперевозок между ядром агломерации и поселениями-спутниками ядра, осуществляемых рельсовым внеуличным пассажирским транспортом, уличным общественным пассажирским транспортом, а также индивидуальным автомобильным транспортом [1]. Замеры производились в рабочие дни недели, за исключением понедельника, пятницы и предпраздничных дней, в период максимальной нагрузки (для 1987 г. это период с 6:00 до 9:00, для 2003 и 2015 гг. – с 7:00 до 10:00).

Одна из задач, которую следовало решить на этапе подготовки обследования, заключалась в определении современных границ ядра Петербург-

ской городской агломерации, так как за прошедшее время она могла измениться. Подробности решения указанной задачи приведены в [2]. В состав ядра Петербургской агломерации были включены Центральный, Адмиралтейский, Петроградский, Василеостровский, Калининский, Красногвардейский, Невский, Фрунзенский и Кировский административные районы в полном составе, Приморский район (без МО Лахта-Ольгино и п. Лисий Нос), Выборгский район (без п. Левашово и части п. Парголово), Московский район (без района Пулково), Красносельский район (за исключением Красного Села и Горелово). Все прочие территории города федерального значения Санкт-Петербург были признаны находящимися за пределами ядра, то есть пригородными. В целом получившиеся границы ядра Петербургской агломерации немного отличаются от тех, которые были выявлены ранее.

На территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области в границах первого пояса поселений-спутников ядра в 1989 г. проживало 5,7 млн чел., в 2004 г. – 5,2 млн чел., а в 2015 г. – 6,1 млн чел. При этом динамика численности населения структурных элементов агломерации также имела разнонаправленные тенденции. В ядре в 1989 г. этот показатель составлял 4,4 млн чел., в 2004 г. – 4,0 млн чел., а в 2015 г. – 4,5 млн чел. В первом поясе поселений-спутников в 1989 г. проживало 1,3 млн чел., в 2004 г. – 1,2 млн чел., а в 2015 г. – 1,6 млн чел. При этом количество мест приложения труда и учебы в ядре агломерации неуклонно росло. Следующая задача, которую нужно было решить на подготовительном этапе, заключалась в определении мест размещения постов обследования. В связи с изменением конфигурации улично-дорожной сети и изменением границ ядра агломерации посты уже не могли располагаться на тех же местах, что и при предыдущих обследованиях.

За время, прошедшее с момента проведения последнего крупного натурного обследования пассажиропотоков на въездах в ядро Петербургской агломерации (2003 год), были построены несколько новых радиальных въездов в город (Западный скоростной диаметр, Парашютная улица, автодорога «Сортавала», Софийская улица, Витебский проспект), а также была полностью построена Кольцевая автомобильная дорога вокруг Санкт-Петербурга (СПб КАД). Данная автодорога во всех случаях (кроме незначительного участка в районе моста через реку Неву) проходит за пределами границ ядра Петербургской агломерации. Таким образом, на первый взгляд, посты обследования пассажиропотоков на автомагистралях должны быть расставлены в довольно узкой полосе между СПб КАД и вновь выявленной границей ядра агломерации. Однако, если изначально Кольцевая автодорога проектировалась и строилась преимущественно для пропуска транзитного автотранспорта, то на сегодняшний день (по экспертной оценке) СПб КАД в значительно большей степени обслуживает внутригородские передвижения, особенно в часы максимальных перевозок. По этой причине было принято решение о выносе большинства постов обследования за пределы СПб КАД, дабы избежать в обследовании двойного учета транспорта, следующего из ядра в ядро через Кольцевую автодорогу. Это привело к некоторому «искусственному расширению» территории ядра агломерации, но там, где расстояние между СПб КАД и границей ядра агломерации невелико, существенных искажений в последующих подсчетах нет, так как данная полоса не генерирует значимых пассажиропотоков.

Наиболее крупное исключение из этого правила – новые жилые районы в деревне Кудрово, численность населения которой уже превысила 10 тыс. человек, но которая попрежнему не может быть признана



частью ядра Петербургской агломерации. Для преодоления указанного противоречия на въездах и выездах из д. Кудрово были выставлены дополнительные посты наблюдения, которые позволили определить объем пассажиропотоков, генерируемых непосредственно данным жилым районом.

В рамках исследования принималось во внимание и то, что СПб КАД на значительном своем протяжении («западное полукольцо») существенно удаляется от выявленных границ ядра Петербургской агломерации. Западное полукольцо КАД СПб – это особый случай, транзитные потоки здесь относительно невелики, а для внутригородских передвижений этот участок неудобен. Фактически основная функция западного полукольца – это обеспечение связей пригородных территорий с Санкт-Петербургом. Такая же, как и у основных радиальных магистралей. В результате подобного решения часть постов обследования на западных (в отличие от остальных) въездах в ядро Петербургской агломерации были выставлены в пределах СПб КАД непосредственно на выявленной границе ядра (Петергофское шоссе, Таллинское шоссе, Приморское шоссе, Западный скоростной диаметр, Парашютная улица). Кроме того, два дополнительных поста обследования понадобилось выставить непосредственно на самой СПб КАД, с целью отделить различные его сегменты друг от друга, один из которых обслуживает преимущественно внутригородские связи, а другой используется в качестве въездной магистрали. Один из таких постов обследования был выставлен на СПб КАД между Выборгским шоссе и автодорогой «Сортавала», второй – между Таллинским шоссе и съездом на Дачный проспект.

Кроме того, при расстановке постов учитывалась конфигурация транспортной сети, дорожная обстановка, расписание поездов и иная информация. Графическое отображение ядра Петербургской агломерации с указанием сечений проведенного натурного обследования за 2015 год, представлено на рис. 1. Анализ результатов обследования представлен в табл. 1 и на рис. 2.

Рис.1. Схема расположения постов наблюдения при проведении обследований на границе ядра Петербургской городской агломерации



Табл. 1. Ретроспективная динамика пассажиропотоков на границе ядра Петербургской агломерации, тыс. пассажиров за три часа утреннего периода пиковых нагрузок рабочего дня

Годы и месяцы проведения обследований	Рельсовый внеуличный транспорт*		Автомобильный транспорт		Всего		Доля перевозок на рельсовом внеуличном транспорте в общем объеме	
	въезд	выезд	въезд	выезд	въезд	выезд	въезд	выезд
1987 г., октябрь	88,9	63,4	29,6	23,6	118,5	87,0	75%	73%
2003 г., март	73,3	26,2	69,9	44,4	143,2	70,6	51%	37%
2015 г., ноябрь	54,58	17,62	209,9	166,2	264,5	183,8	21%	10%
Изменение пассажиропотока 2015 г.								
относительно 1987 г.	-39%	-72%	609%	604%	123%	111%		
относительно 2003 г.	-26%	-33%	200%	274%	85%	160%		

\* под рельсовым внеуличным транспортом понимается: для 1987, 2003 года – только железнодорожный транспорт, а для 2015 года – железнодорожный транспорт и метрополитен.

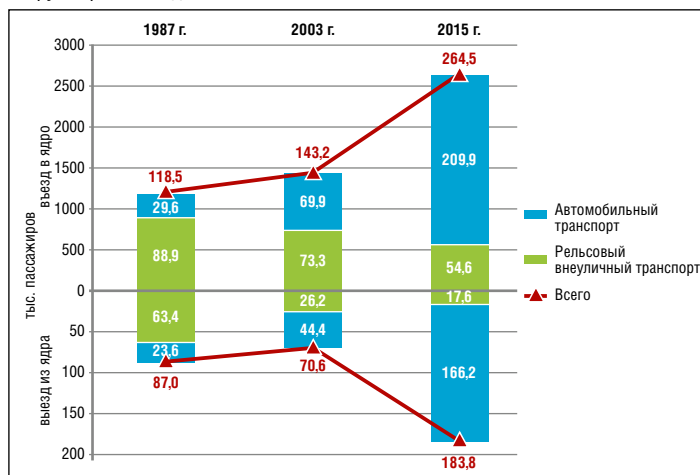
Суммарный пассажиропоток по всем въездам в ядро Петербургской агломерации за три часа утреннего периода пиковых нагрузок рабочего дня составил в 2015 году около 264,5 тыс. пассажиров, в отличие от 143,2 тыс. пассажиров в 2003 году, 118,5 тыс. пассажиров в 1987 году. Т.е. суммарный рост въездного пассажиропотока на всех видах транспорта составил 123% от значений 1987 года, 85% от значений 2003 года.

Величина пассажиропотоков, как въездных, так и выездных, на автомобильном транспорте увеличивается (более чем в 6 раз относительно 1987 года, более чем в 2 раза относительно 2003 года), а величина пассажиропотоков на рельсовом внеуличном транспорте – уменьшается. Из табл. 1 видно, что доля перевозок на рельсовом внеуличном транспорте в 1987 году составляла около 73-75 %, в 2003 – 37-51%, а в 2015 году – 10-20% от общего объема.

При сопоставлении данных обследований за ряд лет можно сделать следующие выводы:

увеличилось количество автомобильных въездов в город, что повлекло за собой увеличение количества сечений натурного обследования в 2015 году. Так, в 1987 и в 2003 году автомобильные замеры были произведены на 13 сечениях, а в 2015 году на 26 сечениях; по всем, без исключения, сечениям наблюдается рост пассажиропотоков на автомобильном транспорте;

Рис. 2. Ретроспективная динамика пассажиропотоков на границе ядра Петербургской агломерации, тыс. пассажиров за три часа утреннего периода пиковых нагрузок рабочего дня



максимальный въездной пассажиропоток в 2015 году на автомобильном транспорте зафиксирован на Витебском проспекте и составил 23,1 тыс. пассажиров за три часа утреннего периода пиковых нагрузок рабочего дня (сечение А12); максимальный выездной пассажиропоток оказался на Пулковском шоссе – 18,4 тыс. пассажиров за три утренних часа (сечение А13). максимальный въездной пассажиропоток в 2015 году на железнодорожном транспорте также зафиксирован на Витебском направлении, на перегоне о.п. Шушары – о.п. Купчино, и составил 10,0 тыс. пассажиров за три часа утреннего периода пиковых нагрузок рабочего дня (сечение Ж8). Отметим, что и в 2003 году на этом же направлении был зафиксирован максимум (14,1 тыс. пассажиров), и один из самых высоких показателей в 1987 году (12,2 тыс. пассажиров). Указанный рост суммарного объема пассажиропотоков на границе ядра Петербургской агломерации обусловлен несколькими причинами, основная из которых – интенсивное развитие территорий за пределами ядра. Численность населения первого пояса поселений-спутников за четверть века увеличилась в 1,3 раза. При этом 40% рост населения на территории Ленинградской области не был подкреплен соответствующим ростом мест приложения труда. Это привело к нарастанию объемов маятниковой миграции. Следует отметить, что кардинальное изменение структуры пассажиропотоков, с перевесом в сторону уличного транспорта, ведет к значительным перегрузкам участков УДС на въезде в ядро агломерации. Транспортная система работает нестабильно, отсутствует надежность связей «ядро – пригородная зона». За последние четверть века произошло значительное снижение объема пригородных железнодорожных перевозок, и эта тенденция до сих пор не переломлена. Развитие данного

вида транспорта является одним из ключевых условий повышения эффективности работы транспортной системы на связях с ядром агломерации. Необходимо предусмотреть развитие системы останочных пунктов и железнодорожных линий, снижение интервалов, повышение скорости сообщения и организацию новых беспересадочных маршрутов, повышение комфорта и надежности поездки, введение единых проездных документов на железной дороге и городском (муниципальном) транспорте [1].

#### Литература

1. Петрович М.Л., Лосин Л.А., Истомина Л.Ю., Костюченко А.К., Резников И.Л. Ретроспективный анализ динамики и структуры пассажиропотоков на границе ядра Петербургской городской агломерации // Социально-экономические проблемы развития транспортных систем городов и зон их влияния. Научные материалы XIX международной (двадцать второй екатеринбургской) научно-практической конференции – Екатеринбург, Россия, 2013. – с.57-64.
2. Резников И.Л., Резникова Е.А. Опыт выявления границ Санкт-Петербургской городской агломераций // Социально-экономические проблемы развития транспортных систем городов и зон их влияния. Научные материалы XXII международной (двадцать пятой екатеринбургской) научно-практической конференции – Екатеринбург, Россия, 2016.

## О ПОДГОТОВКЕ ПРИНЦИПИАЛЬНЫХ ВАРИАНТОВ ПРОСТРАНСТВЕННОГО РАЗВИТИЯ ТЕРРИТОРИЙ ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ, ПРИЛЕГАЮЩИХ К САНКТ-ПЕТЕРБУРГУ

О.В. Красовская, А.В. Косарев, НП И «ЭНКО»

В 2016 г. Комитет по архитектуре и градостроительству Ленинградской области (КАГ ЛО) совместно с Комитетом по градостроительству и архитектуре Санкт-Петербурга (КАГ СПб) инициировали разработку принципиальных вариантов пространственного развития территорий Ленинградской области, прилегающих к Санкт-Петербургу на период до 2050 года (прогнозный период). То есть территории Санкт-Петербургской агломерации в границах Ленинградской области. Варианты пространственного развития агломерации должны быть учтены при подготовке «Концепции совместного градостроительного развития Санкт-Петербурга и территорий Ленинградской области (агломерации)».

Эффективно работающих механизмов управления межмуниципальным и межрегиональным взаимодействием в пределах Санкт-Петербургской агломерации на данный момент фактически нет, а законодательные новации, которые введут само понятие «агломерации» в правовое поле, долго обсуждаются в экспертном сообществе. Сама инициатива КАГ СПб и КАГ ЛО по разработке данного прикладного исследования вызвала положительный отклик в профессиональном сообществе, поскольку тема давно назрела на федеральном и региональном уровнях.

Среди нескольких проектных организаций, привлеченных принять участие в разработке принципиальных вариантов пространственного развития территорий Ленинградской области, прилегающих к Санкт-Петербургу, были ООО НП И «ЭНКО», ООО ИТП «Урбаника», АО «Архиград», ООО «Матвеев и К», ООО «Студия 38», ООО «Тальвег».

Исходные условия для разработки принципиальных вариантов: проработка вариантов пространственного развития территорий Ленинградской области, прилегающих к Санкт-Петербургу, на картографических материалах в масштабе 1:200 000; границы рассматриваемой территории (могут быть уточнены в ходе разработки вариантов) изначально включают Всеволожский, Ломоносовский, Гатчинский и Тосненский районы полностью, городской округ Сосновый Бор, а также 3 южных поселения Выборгского района, 7 северо-восточных

поселений Волосовского района, Кировский район без Назиевского, Шумского и Суховского поселений, а также Сосновское сельское поселение Приозерского района; целесообразность постепенного перехода от «поясного» развития к «лучевому» с формированием экологического каркаса, развитием системы рекреационных территорий, взаимоувязкой мест приложения труда и жилых образований; важность максимального сохранения природных комплексов на территориях, непосредственно прилегающих к Санкт-Петербургу, в первую очередь, на Гатчинском направлении; необходимость уделить особое внимание развитию территорий вдоль Невы с преимущественным формированием на указанных территориях рекреационных зон и развитием экологического каркаса на базе сохраняемых природных ландшафтов с жестким регулированием развития иных функциональных зон; необходимость учета решений комплексной транспортной схемы территории Всеволожского и Кировского районов (условно – восточный планировочный сектор агломерации) до 2040 года с выделением первой очереди до 2020 года и второй очереди до 2030 года, разрабатываемой в настоящее время по заказу АНО «Дирекция по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области»; целесообразность рассмотрения в работе вариантов формирования КАД-2: на базе автомобильной дороги федерального значения А-120 «Магистральная» или формирования нового направления между территориями Санкт-Петербурга и автомобильной дорогой федерального значения А-120 (примерная трасса: Бронка – Оржицы – Тайцы – Гатчина – Коммунар – Павловск – Колпино – Понтонный – Щеглово – Всеволожск – Токсово – Агалатово – Ленинское); формирование в перспективе новой транспортной оси Кировск – Кириши – Ярославль. Основными градостроительными принципами при развитии территорий Ленинградской области, прилегающих к Санкт-Петербургу, НП И «ЭНКО» считает:

Полицентризм – полицентрическая организация территории с полюсами урбанизации и инфраструктурой, организующей регион.

**Формирование природного каркаса территорий** – сохранение природных пространств (зеленых и желтых зон), как основы долговременного устойчивого развития территорий, соразмерного масштабам (интенсивности) урбанизации за счет: обеспечения устойчивости водного стока малых водотоков путем воднобассейновой организации территорий, резервирования областей питания и разгрузки подземных вод, создания единой системы природно-экологических территорий с развитием особо охраняемых природных территорий, рекреационных зон на базе естественных природных ландшафтов, зон сельскохозяйственного использования.

**Контролируемая урбанизация** – развитие линейно-узловых зон градостроительного развития: главных многофункциональных центров I пояса агломерации (города-спутники Гатчина, Всеволожск, Кировск, Тосно, Ульяновка, Сертолово и т.д.), прочих центров агломерации (в том числе перспективных), зон контролируемой урбанизации (территории, примыкающие к Санкт-Петербургу и основным радиальным транспортным направлениям); развитие зон урбанизации по главным планировочным направлениям вдоль шоссе:

- Московского (М-10),
- Киевского (Р-23),
- Мурманского (Р-21),
- Таллиннского (Р-180).

**Планировочное структурирование стихийно сложившихся многофункциональных планировочных образований** (Бугры – Мурино – Новое Девятикино, территория в южной части Всеволожского района и др.) – внесение необходимых планировочных и содержательных корректив, направленных на недопущение критически рассогласованных действий в области пространственной организации плотно урбанизированных территорий на границе Санкт-Петербурга и Ленинградской области

**Приоритетное развитие инфраструктурных проектов**

**Межмуниципальное проектирование и развитие**

При подготовке вариантов пространственного развития агломерации ключевыми задачами выступают:

- 1) формирование транспортного каркаса агломерации;
- 2) формирование природно-экологического каркаса территории агломерации;
- 3) развитие урбанизированного каркаса, формирование системы полюсов роста;
- 4) необходимость учета принципиальных решений о градостроительном развитии Санкт-Петербурга и о размещении объектов Санкт-Петербурга на территории Ленинградской области.

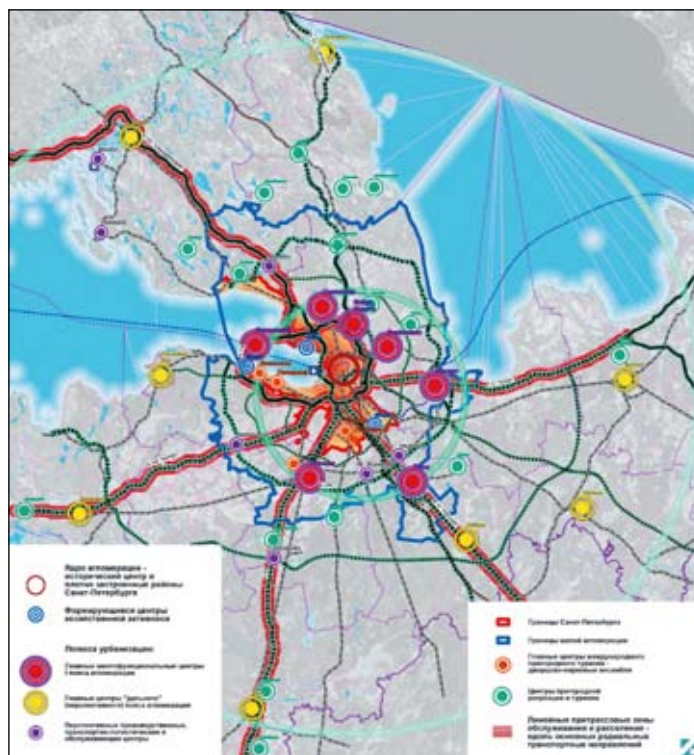
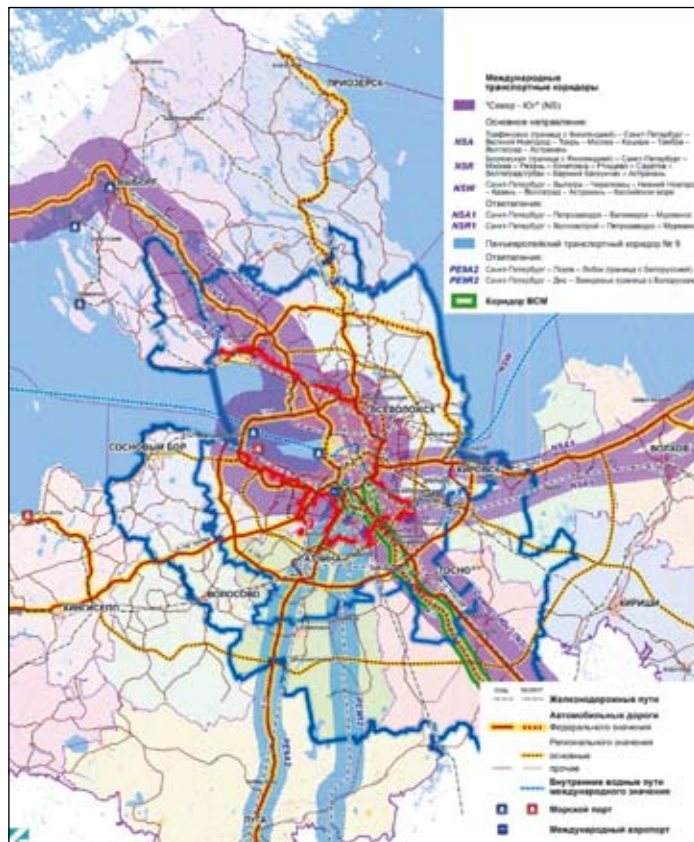
Ниже подробнее рассмотрены основные предложения НПИ «ЭНКО» по решению указанных ключевых задач.

**Развитие транспортного каркаса агломерации**

Развитие транспортной инфраструктуры является первостепенной задачей при формировании полноценной агломерации. Основными принципиальными предложениями по развитию транспортной инфраструктуры территории Ленинградской области, прилегающей к Санкт-Петербургу, являются:

- Реконструкция федеральных и региональных автомобильных дорог на территории города и области, строительство пересечений с железной дорогой в двух уровнях на основных региональных автодорогах (Всеволожский, Выборгский, Гатчинский, Тосненский, Кировский районы);
- Реализация пилотной Комплексной транспортной схемы территории восточного сектора агломерации (территории, ограниченной с северо-запада и севера автомобильной дорогой «Санкт-Петербург-Морье» («Дорога Жизни»), с севера – железнодорожной линией в направлении ст. Ладожское озеро, с востока – прибрежной полосой Ладожского озера, рекой Невой, автомобильной дорогой А-120, с юга железнодорожной линией в направлении г. Волхов, с юго-запада и запада – административной границей г. Санкт-Петербурга, до 2040 года с выделением первой очереди до 2020 года и второй очереди до 2030 года)
- Расшивка «узких мест» на границе Санкт-Петербурга и Ленинградской области:

- Подключение ТПУ «Девяткино» к КАД с последующей «пробивкой» Гражданского проспекта в створ проспекта Авиаторов Балтики;
- Подключение улично-дорожной сети п. Бугры к улично-дорожной сети Санкт-Петербурга в створе пр. Культуры с устройством тоннеля под КАД открытым способом;
- Строительство новой автодороги во Всеволожск (Ириновский пр. – быв-



ший аэропорт «Ржевка», мкрн. Южный)  
 Разработка и предварительное согласование перечня мероприятий по улучшению транспортной доступности д. Кудрово;  
 Строительство подъезда от кольцевой автомобильной дороги А-118 до автомобильной дороги М-11 «Нарва» (западнее Красного Села);  
 Развитие системы ТПУ (Девяткино, Кудрово, Рыбацкое и др.);  
 Подключение пригородных поселений к Петербургскому метрополитену

(ст. м. Кудрово, Юго-Восточная, Бугры, Янино) согласно действующей отраслевой схеме развития Петербургского метрополитена; Строительство линий ЛРТ по направлениям: 1) ст. м. Ладожская – Всеволожск, мкрн. Южный – Всеволожск, пл. Всеволожская – Всеволожск, мкрн. Котово Поле; 2) ст. м. Парнас (или ст. м. Озерки) – Сертолово; 3) Санкт-Петербург, Светлановский проспект – п. Бугры – ст. м. Бугры; 4) п. Бугры, ст. м. Бугры – ст. м. Девяткино; Проработка вариантов развития КАД и строительства новой автодороги - КАД-2 по «дальному» варианту (от развязки с Новопроезерским шоссе до участка к югу от Ново-Ковалево), формирование т.н. Северо-Восточной хорды – магистральной улицы на границе города и области;

Ликвидация транспортной разобщенности Всеволожского района (решение вопроса со строительством новых дорог по территории Ржевского полигона);

Развитие системы экспресс-поездов (на Выборг, Петрозаводск, Лугу, Великий Новгород, Псков, Усть-Лугу, Приозерск, Кингисепп);

Создание новых широтных транспортных коридоров (Усть-Луга – Великий Новгород, Западная Европа – Западный Китай, Санкт-Петербург – Кириши - Ярославль);

Строительство железной дороги к порту Бронка по территории Гатчинского и Ломоносовского района;

Формирование восточного железнодорожного обхода Санкт-Петербурга (Горы – Павлово – Щеглово – Сосново) вдоль северного сектора КАД-2;

Проработка вариантов строительства нового аэропорта.

#### **Развитие природно-экологического каркаса агломерации**

Проблема поддержания экологического баланса особенно актуальна для таких урбанизированных территорий, как Санкт-Петербургская агломерация. Центром агломерации является Санкт-Петербург, вследствие чего прилегающая к нему территория на протяжении долгого времени подвергается высоким антропогенным нагрузкам на окружающую среду. В связи со сложившейся системой хозяйственного освоения и структурой экономики развитие системы природно-экологического каркаса занимает особое место в градостроительной стратегии развития агломерации.

Территория Санкт-Петербургской агломерации характеризуется высоким природно-рекреационным потенциалом.

Ленинградская область принадлежит к числу наиболее интересных в природном отношении участков Европы. Это своеобразная переходная зона между Прибалтикой и северо-востоком Европы в геоморфологическом, климатическом, зоогеографическом и флористическом отношениях. Здесь расположен самый крупный в Европе пресноводный водоем – Ладожское озеро. Сочетание разнообразных лесных массивов, обширных водных пространств, верховых и низинных болот, а также прибрежных зон обуславливает видовое богатство животного и растительного мира, а также многообразие природных комплексов. По природно-географическим особенностям территория Санкт-Петербургской агломерации делится на довольно четко выраженные части: Карельский перешеек, характеризующийся грядово-холмистым рельефом с отчетливо выраженными следами последнего оледенения; территорию Невской, Ладожской и Предглинтовой низменностей, ограниченной Балтийско-Ладожским уступом к югу и рекой Волхов на востоке; территорию Ижорской возвышенности и Путиловского плато, а также заболоченную южную часть Ленинградской области.

Для компенсации негативного воздействия необходимо формирование цельного, экологически связанного природного каркаса территории, обеспечивающего сохранение и стабильное воспроизводство природных ресурсов (водных, лесных и пр.), а также экологическую стабильность и комфортные условия проживания населения.

Одним из важнейших направлений формирования комфортной среды проживания и оздоровления экологической обстановки является развитие природно-экологического каркаса, в том числе системы особо охраняемых природных территорий, зон отдыха, пригородных лесопарковых и лесных зон.

Основными планировочными задачами по сохранению и развитию природного комплекса Санкт-Петербургской агломерации являются: формирование непрерывной устойчивой системы природно-экологического каркаса на всей территории агломерации; сохранение защитных лесов, увеличение площади зеленых насаждений для улучшения экологической обстановки;

сохранение ценных в культурно-историческом, научно-познавательном, градостроительном и экологическом отношении ландшафтов, природных достопримечательностей; формирование новых рекреационных зон, обеспечение благоприятных условий для развития отдыха, туризма, спорта.

Важнейшим направлением оздоровления экологической обстановки и формирования благоприятной среды обитания является формирование природно-экологического каркаса территории.

Природно-экологический каркас представляет собой систему функционально и территориально взаимосвязанных природных территорий, которая выполняет средообразующие, природоохранные, рекреационные и оздоровительные функции и обеспечивает тем самым стабилизацию и улучшение состояния окружающей среды, экологическую безопасность и создание благоприятных условий для отдыха и оздоровления населения.

Природно-экологический каркас агломерации имеет сложную планировочную и природную структуру и включает различные по своему функциональному назначению природные пространства:

особо охраняемые природные территории федерального, регионального и местного значения;

защитные леса, в том числе леса зеленой зоны Санкт-Петербурга; территории пойменных ландшафтов рек Невы, Вуоксы, Луги, Тосны и др., озелененные берега озер, прудов, искусственных водоемов; элементы исторического озеленения – озеленение на территории объектов культурного наследия, дворцов и усадеб, сохранившиеся исторические парковые зоны;

ландшафты открытых пространств – луга, огороды, пашни (аграрно-рекреационные зоны);

городские лесные массивы, зоны отдыха.

Основная концепция развития природно-экологического каркаса Санкт-Петербургской агломерации рассматривается в разрезе природных межрегиональных связей, так как именно интеграция существующей системы, а также проектных предложений в единый природно-территориальный и исторически целостный комплекс способствует эффективному управлению и рациональному использованию природных ресурсов. Наиболее крупные и ценные территории с высоким видовым разнообразием составляют ядра (ключевые территории) природно-экологического каркаса, соединенные между собой экологическими коридорами, для обеспечения связи популяций и генетического обмена между ними. Таким образом, природно-экологический каркас будет обеспечивать сбалансированное и устойчивое развитие использования природного потенциала территории.

Основными принципами пространственного развития природного каркаса на рассматриваемой территории выступают:

Формирование крупноячейной структуры природного каркаса территории

Обеспечение устойчивости водного стока малых рек и ручьев путем водно-бассейновой организации территорий природного каркаса;

Резервирование областей питания и разгрузки подземных вод;

Соединение отдельных ООПТ буферными зонами в единую систему природного каркаса территории

Формирование линейно-узловой градостроительной структуры территории

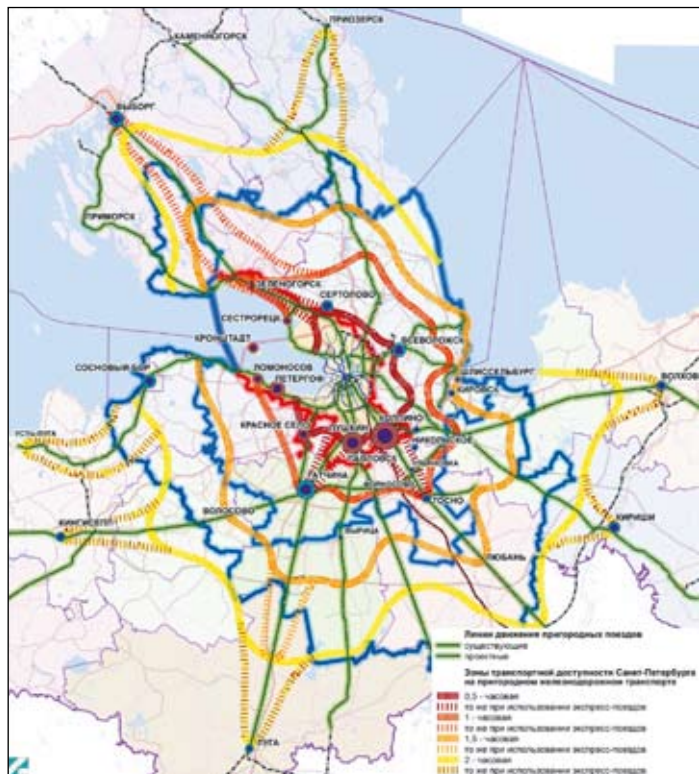
Преимущественное заполнение межкаркасных пространств природного каркаса

Опора на исторически устойчивые элементы планировочной структуры расселения.

По системе Реймерса доля элементов природно-экологического каркаса на урбанизированных территориях должна составлять около 60%.

Существующая сеть ООПТ Санкт-Петербургской агломерации насчитывает 40 единиц и представлена особо охраняемыми природными территориями федерального (1 природный заказник – водно-болотное угодье международного значения), регионального (23 природных заказника и 12 памятников природы) и местного значения (4 охраняемых природных ландшафта) и составляет около 7% от площади Агломерации. После организации планируемых ООПТ процент площади особо охраняемых природных территорий возрастет до 15 % от территории Агломерации.

**Развитие урбанизированного каркаса** территории Ленинградской области, прилегающей к Санкт-Петербургу, представлено на Схеме специализации основных центров агломерации.



Ядро агломерации – Санкт-Петербург (в границах плотно застроенных территорий).

Основными полюсами урбанизации в первом поясе агломерации на перспективу становятся: Сертолово, Всеволожск, Гатчина, Кировск, Тосно, а также формирующаяся «локальная конурбация» Бугры-Мурино.

В качестве главных центров «дальнего» (перспективного) пояса агломерации рассматриваются – Сосновый Бор, Кингисепп, Луга, Любань, Кириши, Волхов, Выборг, Приозерск.

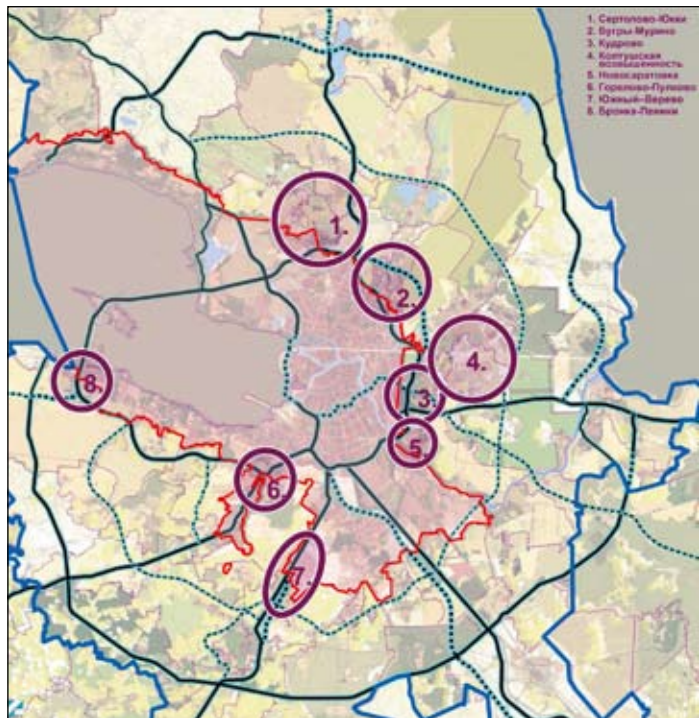
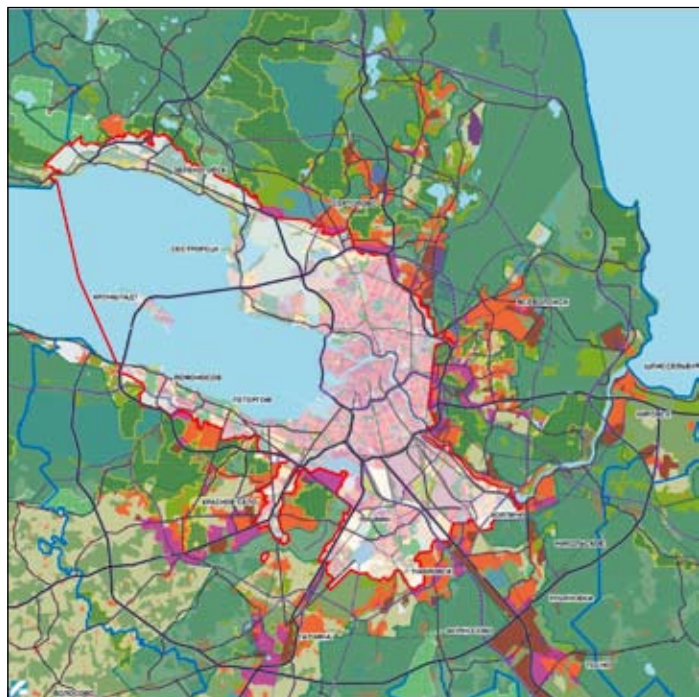
К перспективным производственным, транспортно-логистическим и обслуживающим центрам отнесены: Высоцк, Приморск, Ульяновка, Форносово, Черемыкино, Огоньки, Кузнецово.

В качестве главных формирующихся центров хозяйственной деятельности – Лахта-Ольгино, Бронка, Колпино (в Санкт-Петербурге), а также Усть-Луга и территория у ж.д. ст. Веймарн в Ленинградской области. Главными центрами международного туризма выступают – Гатчина, а также расположенные в границах Санкт-Петербурга дворцово-парковые ансамбли Пушкина, Павловска, Петергофа, Ломоносова. Центрами пригородного туризма и отдыха являются Лосево, Сосново, Токсово, Коробицыно, Сяргги, Васкелово, Рощино, Старая Ладога, Шапки, Вырица, Сиверский, Рождествено, Скрелово, Поляны, Запорожское и другие.

Линейными элементами урбанизированного каркаса, связующими воедино основные центры, упомянутые выше, выступают основные «притрассовые» зоны по пяти направлениям: на Выборг, на Кингисепп, на Лугу, на Москву и на Мурманск.

**Учет интересов Санкт-Петербурга** на прилегающих к городу территориях Ленинградской области обусловлен необходимостью локализации ряда объектов, обеспечивающих развитие Санкт-Петербурга на перспективу ближайших десятилетий. Размещение ряда особо опасных объектов на территории города федерального значения объективно невозможно. Территория планируемых к размещению объектов транспортной и инженерной инфраструктуры выходит за границы Санкт-Петербурга и затрагивает смежные муниципалитеты Ленинградской области.

Перечень объектов Санкт-Петербурга, необходимых для размещения и реконструкции/модернизации на территории Ленинградской области (агломерации), включает: взрывоопасные объекты и химически опасные объекты, которые необходимо вынести из черты города, зеленые насаждения, рекреационные зоны (зеленая зона, лесопарковая зона),



реконструируемые объекты транспортной инфраструктуры, реконструируемые объекты инженерной инфраструктуры, объекты по санитарной очистке территории, новое кладбище площадью более 39 га. Основные проблемные градостроительные узлы в «стыковых зонах» территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области: Сертолово-Юкки

Проблема возможности массивной сплошной застройки КАД в северной его части. Чересполосное размещений зон массовой высокоплотной жилой застройки, промышленных зон, элитного малоэтажного жилья.

**Бугры-Мурино**  
Высокая плотность массового многоэтажного жилищного строительства при низкой обеспеченности транспортной и социальной инфраструктурой. Отрезанность района от северной части Санкт-Петербурга.

Острая необходимость развития общественного транспорта.

Кудрово

Массированная многоэтажная застройка с низкой обеспеченностью объектами социальной инфраструктуры. Опасность застройки зеленых пространств.

Колтушская возвышенность

Хаотичное заполнение «пространств» между существующими населенными пунктами коттеджными и дачными поселками. Срастание застройки с южными микрорайонами Всеволожска. Хаотичная транспортная схема, низкая обеспеченность социальной инфраструктурой.

Новосаратовка

По существу, новый крупный район Санкт-Петербурга.

Достаточно чересполосное проектное предложение, многоэтажное жилищное строительство чередуется с производственно-деловыми зонами. Планировочная структура не соответствует градостроительным традициям Санкт-Петербурга. Мало рекреационных пространств.

Горелово-Пулково

Проблемный узел на пересечении КАД и Таллиннского шоссе. На территорию накладываются ограничения от международного аэропорта Пулково. Транспортный узел активно застраивается крупными коммерческими объектами и многоэтажными кварталами высокой плотности по соседству с крупной производственной зоной. Низкая обеспеченность социальными объектами.

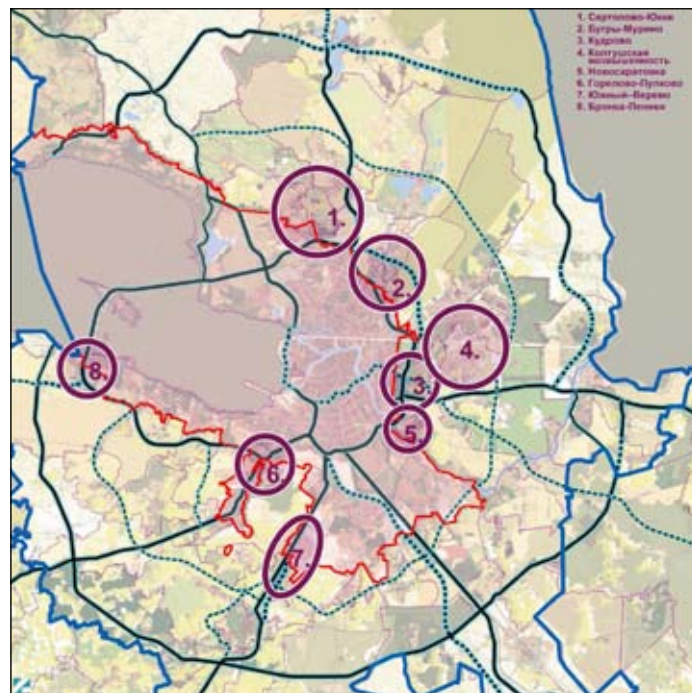
Южный – Верево

Прослеживается явная опасность срастания застройки вдоль Киевского шоссе практически от Пулковской обсерватории до Гатчины через город-спутник Южный, промышленную зону Дони – Верево, хаотичное малоэтажное строительство вдоль Киевского шоссе.

Бронка-Пеники

Отсутствие достаточных территорий для транспортно-логистических функций для обслуживания нужд развивающегося морского порта. Опасность утраты «зеленых пространств».

Результаты работы по разработке принципиальных вариантов про-



странственного развития территорий Санкт-Петербургской агломерации в границах Ленинградской области в конце ноября 2016 г. рассмотрены на заседании Координационного совета Санкт-Петербурга и Ленинградской области в сфере социально-экономического развития.

## СТРАТЕГИЯ ПРОСТРАНСТВЕННОГО РАЗВИТИЯ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА: ОТ ГОРОДСКОЙ АГЛОМЕРАЦИИ К БАЛТИЙСКОМУ МАКРОРЕГИОНУ РОССИИ

Кривов А.С., академик МАА

Остановимся на некоторых позициях, определяемых содержанием нового для РФ документа. – Стратегии пространственного развития страны, предусмотренной законом о государственном стратегическом планировании. Стратегия, разрабатываемая сегодня, имеет ряд прецедентов, в том числе Генеральную схему расселения на территории Российской Федерации, имеющую в свою очередь преемственность с аналогичными документами предшествующего периода.

Разработанная в 1992 – 1996 годах практически одновременно с первым Градостроительным кодексом РФ (1996-2004 гг.) Генеральная схема расселения на территории РФ исходила из сложившейся на тот момент ситуации, когда предполагалось, что несколько миллионов русских семей вернутся в РФ из стран СНГ. Эта необыкновенная для бывшей РСФСР возможность могла компенсировать продолжавшийся многие десятилетия отток населения в союзные республики, оголявший обширные территории России. Ставилась задача воссоздания некоторых традиционных для страны ареалов оседлости, например, среднерусской системы расселения, южно-сибирского ареала расселения и некоторых других. Миллионы вернувшихся семей могли разительным образом изменить тенденции опустения территорий Нечерноземья и других,

придав им импульс развития и процветания. Разрыв произошел из-за несоответствия ожиданий и реальности. Число приезжих значительно уменьшилось после прекращения организованной поддержки репатриантов. Сменились правила игры – каждый отвечал только за себя. Навыков самоорганизации и возрождения запустевших пространств не хватало, большинство потянулось в хорошо освоенные места, меняя предпримчивость в пространстве на предпримчивость другого рода. Пассионарии двинулись в основном в Москву, Санкт-Петербург и другие миллионники, на Кубань, в Ставрополье и т.п.

Местонахождение региональных и межрегиональных систем расселения в рамках задачи восполнения и гармонизации урезанной территории бывшего СССР до уровня новой национальной системы расселения было определено достаточно точно. Работа получила Государственную премию РФ 1998 года и существует до настоящего времени. Основным уроком, полученным из истории с Генсхемой расселения 1998 г., стало новое понимание модели возможного, реализуемого развития: человек, семья, домохозяйство оседают там, где уже присутствует или целенаправленно создается определенный набор транспортно-инженерной, производственной и социальной инфраструктур. К тому же стремительное обезценивание финансовых сбережений, казавшихся поначалу вполне достойными, привел к пониманию их фактической ничтожности

в мире новых правил. Подобные оценки касаются и местного населения. Предприятия закрываются, инфраструктура ветшает, социальные услуги резко сжимаются и становятся платными. Ситуация самовывживания, а не работы на государство – непривычна, незнакома, местные предприниматели немногочисленны и занимают, как правило, лишь узкие ниши рынка. Люди тянутся в города по восходящей градиции численности их населения. Пустынное пустеет, промежуточное заполняется и возгоняет наиболее активное население во все более и более крупные города. Вершину занимают Москва, ближнее Подмосковье, Санкт-Петербург, другие мегаполисы и наиболее привлекательные по природно-климатическим условиям территории. Происходит очаговая концентрация населения за счет снижения его численности в малых и средних городах, селах, в отдаленных регионах.

Смена экономической модели приводит к пространственному перераспределению мест активности, капитальные вложения как инструмент планового развития сменяются инвестициями, то есть ресурсами, требующими скорейшего коммерческого возмещения. А это – сферы продаж природных ресурсов, торговли, строительства, оказания различных услуг, всего того, что не связано со сложными производствами, длинными технологическими цепочками, НИОКР и т.п. Соответственно происходит перераспределение долей в структуре ВВП, формах занятости, изменение требований к составу и квалификации рабочей силы. Эффекты поляризации в пространственном распределении населения работают на энергиях «естественного» следования стихийным трансформациям жизнеустойчивости. В результате на территории Москвы и прилегающих к ней поселений живет уже более 20 миллионов человек. Причем аргументы внутренней миграции исключительно рациональные: человек ищет место, где ему будет проще устроиться на работу, будет выше доход, шире выбор услуг и т.п. Народ «кучкуется», липнет к уже сложившейся активности, в которой всегда найдутся ниши для бывших производственников, инженеров, преподавателей, но ниши эти почти всегда будут требовать смены профессии, обретения новой квалификации в значительно более простой технологической среде.

Отсюда новое понимание ставших привычными процессов: заброшенные, не привязанные к импортируемому сырью или федеральной инфраструктуре территории, не имеющие внешних по отношению к ним инвестиций, будут и дальше вырождаться в пространствах, разделяющих мегаполисы. Опустынивание земель даже между двумя крупнейшими из них – Москвой и Санкт-Петербургом, (из Бологого, кстати, Генсхемой расселения – 1998 предлагалось инициировать широтное развитие Среднерусской системы расселения) происходит с неизбежностью следования основному потоку перемен.

Социально-политическая структура страны в целом приемлет и даже поощряет запредельную концентрацию населения в столичном регионе. Во второй половине прошлого века рост Москвы и Ленинграда происходил во многом за счет сети городов-спутников, создававших концентрированные «планетарные системы» точек развития высоких технологий вокруг академических, исследовательских и конструкторских центров. Формировалась «полицентрическая модель» развития территорий.

Сегодня отчетливо доминируют факторы урбанистически ориентированных бизнесов – максимизации ввода недвижимости, контролируемого землевладения и адаптивного к этим условиям градостроительного нормирования. Укрупняются и концентрируются торговые объекты и сети, усиливается дорожное строительство, коммерческое благоустройство, реклама, уличный дизайн, общественный и частный транспорт. Отдельная ветвь – жилищно-коммунальное хозяйство с его гигантскими по обороту ресурсами, величина которых прямо коррелирует с размерностью и численностью населения города, создает фоновое давление на продолжение роста числа потребителей.

Коммерческая деятельность, связанная с развитием, оборотом, эксплуатацией недвижимости и жилищно-коммунального хозяйства в целом, стала сегодня одной из наиболее крупных и политически мощных сил, заинтересованных в развитии мегаполисов и агломераций. Жилищное строительство в форме его железобетонных мегаструктур, сжатых внутренних пространств и небрежением к рациональным нормам плотности стало чуть ли не главным поставщиком инвестиционных доходов. Падение ликвидности своей продукции строительный комплекс намерен сгладить дальнейшим уменьшением площади квартир, льготированием ипотеки, всеми иными способами воздействия на мобилизацию падающего платежеспособного спроса.

Смена ведущей модели городского развития, его градостроительного обеспечения и прежде всего его структурообразующей части – жилищного строительства, переход к другим его моделям и формам стала необходимостью. База новой модели землепользования сложилась и занимает последние годы в объемах вводимого жилого фонда более 40%. Эта – индивидуально-усадебный тип жилищного строительства. Необходимо иметь стратегию, направленную на практические и реализуемые цели, ориентированные на высокотехнологичные производства с главной целью удержания страны в составе лидеров мирового развития. Под этим понимается военное, технологическое и экономическое могущество; социально-культурная идентификация и достоинство граждан страны; политика точного встраивания в глобальные, межрегиональные, блоковые структуры и взаимодействия, в том числе финансово-экономические и культурно-исторические.

Достижение названных целей позволит сохранить конкурентоспособность в условиях быстро и непредсказуемо меняющегося мира. Главная позиция, обеспечивающая устойчивость страны, – национальная система расселения и размещения производительных сил. Стратегия национальной безопасности является сегодня единственным документом общегосударственного уровня, устанавливающим объективную реальность и значимость для Российской Федерации этих ключевых факторов надежности, устойчивости, объективных условий выживания и развития. Стратегия пространственного развития должна опираться на стратегию совершенствования системы расселения, взаимосвязанную с размещением высокотехнологичных производственных кластеров, обеспечивающих безопасность.

Система расселения в сложившемся виде характеризуется весьма высоким уровнем рисков: сверхконцентрация в Московском регионе, Санкт-Петербурге, других мегаполисах населения, полностью зависящего от централизованных коммунальных систем при очень высокой плотности населения и уровне автомобилизации. Это очевидно предсказуемый коллапс при сколь-нибудь масштабном ЧП. В штатном же режиме – издержки и неудобства пользования общественным и личным транспортом. Пробки, скученность, удручающая монотонность городской среды, бравированной строевыми одинаковостями шеренг и скобок многоэтажных железобетонных коробок. Все это пока представляется привлекательной приманкой для многих миллионов наших сограждан. Существенная особенность российской урбанизации – наличие двух жилищ – квартиры и дачи, загородного дома, сглаживает один недостаток за счет дальнейшего усиления другого – транспортных издержек.

Такой тип жизнеустройства не может быть основой для достижения привлекательного имиджа нашей страны в предстоящем глобально-историческом позиционировании стран и регионов. Недалековидно находится под постоянным прессом требований к росту компактности, плотности упаковки функций и объектов, к зависимости всех видов деятельности от финансово-долговой основы. Мы пользуемся примерами Сингапура, Парижа, Шанхая, Лондона, Сеула и других мировых мегаполисов, где структура ВВП строится на иных основаниях с практически неограниченными кредитно-финансовыми источниками и в условиях острого дефицита территориального и сырьевых ресурсов. Прямое следование используемому сегодня в мире образцам нам не подходит, поскольку условия наши уникальны. Нужно искать решения, отвечающие нашей национальной специфике.

Масштабность страны, охватывающей 11 часовых поясов, предполагает объективно сильную позицию межрегиональных и региональных связей в макрорегионах Дальнего Востока, Северо-западного бассейна регионов, зоны ВСМ Москва-Казань-Екатеринбург и далее в южном направлении по вектору пространственного развития на Челябинск – Магнитогорск, западнее – Миасс, Златоуст и далее на Уфу; коридоров БАМ и Транссибирской магистрали, и др.

Макрорегионы, имеющие географически значимую пространственную размерность одного-двух и более субъектов РФ, могут согласованно формировать на базе программ территориального развития федеральных округов систему производственных и расселенческих образований, сухопутно-речных бассейнов, с развитым инфраструктурным комплексом и опорой на выгоды использования устоявшихся поставок, связей и местоположения, на устойчивую оседлость населения с высоким уровнем квалификации. Для аналогии можно вспомнить проект развития района Великих Озер в США.

Такие мегаобъекты должны стать основными стратегически планируемыми проектами развития. В дополнение к уже установленным формам

содействия экономической деятельности – территориям опережающего развития, технопаркам и другим, вопрос ставится о пространственной координации и установлении взаимосвязей отдельных объектов и кластеров в составе целостных территориальных систем, объединяющих кластеры производства, систему расселения, структуру пространственной организации на уровне макрорегионов.

Деятельность, способная обеспечить подобную пространственную интеграцию культурных, социальных, экологических экономических целей и задач – это пространственное планирование.

Речь идет о переходе от представления о городе как об отдельной хозяйственно-социальной муниципальной единице, включаемой наряду с другими муниципалитетами в стратегию социально-экономического развития и схему территориального планирования субъекта РФ, к другой модели представления: город (даже если это город федерального значения), рассматривается как составная часть интегрирующей социально-производственной системы в пространственной организации национальной системы расселения и размещения производительных сил.

«Агломерационное» представление о динамике города предполагает важность его роста для перехода в ранг мегаполиса как условия развития и повышения производительности труда с сохранением компактности, о массовой железобетонной упаковке кварталов и создании в агломерации их клонов. Агломерация видится как город-центр с льнущими к нему по вылетным магистралям анклавами. Чаще всего на землях другого муниципального образования, и когда анклавы одного города-центра сливаются с анклавами других, возникает конурбация, урбанизированная территория. Однако конкретные решения территориального планирования, планировки территории, выдачи разрешительных документов на строительство принимаются на муниципальном уровне, и здесь интересы участников далеко не гармонизированы. Прежде всего в силу конкуренции за инвестиции и конкретные урбанистические бизнесы.

Переход к программам территориального развития макрорегионов в границах федеральных округов задается Основами государственной политики Российской Федерации на период до 2025 года, утвержденными Указом Президента РФ от 16.01.2017 г. №13. Стратегия пространственного развития РФ создает концептуальную основу для определения и очерчивания исходных контуров пространственных макро-единиц взаимосвязанного размещения производительных сил и групп локальных систем расселения. Эта основа определяется на материале отраслевых федеральных и региональных инфраструктур, объектов и на основе приоритетов развития.

Происходит включение в активную фазу планирования, готовятся решения о гармонизированном в общенациональном контексте составе инвестиционных и консолидированных проектов, а также площадок, передаваемых в рыночный сектор с заданным целевым использованием. Процесс развития макрорегиона получает проектно-расчетную платформу координации отраслей, территорий, корпоративных, частных источников и субъектов сложносоставного инвестиционного проекта большой мощности. При этом важно, чтобы администрирование не подменило собой планирование.

При подготовке концепции стратегии пространственного развития макрорегиона (части территории федерального округа) формулируется запрос на территориальное планирование объекта федерального уровня, определяемого как «часть территории Российской Федерации», готовятся обосновывающие материалы по структуре землепользования, размещению линейных и площадочных объектов, ожидаемые контуры различных функциональных зон. Следующий шаг – переход к территориальному планированию регионального и муниципального уровней, получающих уже целеориентированный и обусловленный интересами целого исходный материал для работы.

Размещение производств сегодня практически не коррелирует с размещением жилья, трудовые корреспонденции складываются стихийно, улично-дорожная сеть в нарастающем числе мест плохого качества, риски в обеспечении безопасности централизованных систем инфраструктуры нарастают. Все это в силу принятой модели градостроительства: территориального планирования, муниципальной подготовки генеральных планов, проектов планировки и т.д. Это единственный сегодня способ правового распорядительного регулирования и регламентации использования земель, участков, объектов, установления параметров их использования. Собственно расселенческие структуры (региональные,

межрегиональные, национальные системы расселения) – в качестве объектов территориального планирования не рассматриваются.

Стратегии пространственного развития призваны снять разрыв между масштабам межрегиональных и региональных пространственно непрерывных структур производства, расселения с объектами территориального планирования в административных границах субъектов (размещение региональных объектов строительства) и масштабам муниципальных образований (объекты местного значения). Планирование развития может опираться на принципиально новые для планировщика ресурсы: территориальные, экологические, социальные. Вовлечение названных ресурсов базируется, во-первых, на их реальном наличии; во-вторых, само по себе становится новым контекстом деятельности, и в-третьих – послужит мощным средством социального и массового инвестиционного интереса к участию в развитии, которое становится «инклюзивным».

Рассмотрим такую условную модель на материале Санкт-Петербурга, Ленинградской области, областей и поселений, образующих Балтийский бассейн Северо-Западного федерального округа. Санкт-Петербург как город федерального значения, культурный, научно-производственный и социально-общественный центр мирового ранга выступает знакомым лидером Балтийской России, куда входят города высокой древней культуры, такие как Великий Новгород и Псков, окруженные архипелагами монастырей и святых для отечественной духовной традиции мест, исторические дворцово-парковые и производственные пригороды Санкт-Петербурга, а также новые, порожденные современными нуждами, города и поселения, – Сосновый Бор, Усть-Луга, Приморск, Высоцк и др. (см. рис.).

Разработка первого генерального плана, пространственно выходящего за пределы административных границ Ленинграда, началась с определения в качестве объекта проектирования связи города и впервые введенного в проектный язык термина «агломерация» в словосочетании «Ленинградская агломерация» (Технико-экономическое обоснование генерального плана Ленинграда и Ленинградской агломерации. Институт ЛЕННИИПРОЕКТ, 1981 г.). Относительно объективным критерием принадлежности к агломерации принималась доля лиц трудоспособного возраста, включенных в ежедневные трудовые корреспонденции от места проживания до мест приложения труда на территории Ленинграда. Руководящей идеей работы было стремление включить в границы генерального плана прилегающие населенные пункты, которые со всей очевидностью плотнейшим образом связаны с городом, но в систему градостроительного проектирования не попадают. Идея была принята, но с принципиальным уточнением: объектом управления является пара Ленинград и Ленинградская область. Именно эта связка должна стать объектом проектирования. Такой переход генерального плана на многократно расширившийся территориальный объект был очень интересным и неожиданным. Исполнительные власти в городе и области разные, и интересы свои видят несколько по-разному, но партийная власть – единая. Обком принял решение – город и область имеют единый генеральный план. Это было новым словом, смелым экспериментом. Москва также собралась разрабатывать единый генеральный план города и области.

Почему это произошло? Производственные и расселенческие связи крупнейших хозяйственно-экономических комплексов отнюдь не ограничивают себя административными границами городов, пусть и мегаполисов общенационального значения, а тем более других городских и районных образований. Эти хозяйственно-селитебные комплексы образуют взаимосвязанные отраслевые и межотраслевые кластеры с максимально экономными формами поддержания своей целостности относительно конечной функциональной задачи. Планы развития и размещения производительных сил принимают в расчет конфигурации расселения и местонахождения квалифицированных работников, но и пространственная организация градостроительных структур создает предпосылки для выбора эффективных стратегий для оптимизации и совокупной производительности производств. Не случайно многие прорывные проекты века начинались с градостроительного инициирования развития научно-производственных комплексов. Атомная, ракетная, электронно-вычислительная, космическая, биологическая и сельскохозяйственная отрасли начинались и поддерживались за счет своих градостроительных якорей – академгородков, городов – научно-производственных и экспериментально-производственных отраслевых центров, опытных полигонов и др.



Сегодня этот опыт можно использовать при условии нахождения новых форм, адекватно отвечающих реалиям времени. Так, обстоятельства сегодняшнего дня привели к развитию крупных нефтеналивных портов на Балтике. Поскольку развитие основной функции начинается с создания базовой, обеспечивающей эту функцию инфраструктуры, появляется возможность последовательной диверсификации ее использования в роли мультипликатора. Появляются тысячи новых рабочих мест, востребованы расселенческие ресурсы и их соответствующее градостроительное обеспечение. В его основе также находится инфраструктура – транспортная, энергетическая и др., но функционально они связаны между собой при формировании на базе исходного портового и терминального комплекса мощной мультимодальной структуры.

В подготовке решений о размещении и реализации крупных инвестиционных проектов срабатывают аргументы геополитического порядка (и геомаркетинга), которые практически зависят от проблем логистики и потенциала развития инфраструктуры. На территориях, где эти факторы могут быть комплексно интегрированы, генерируются эффекты синергии и возможности формирования больших макрорегиональных производственно-расселенческих ареалов развития.

Вызов, связанный с развитием Санкт-Петербурга и Ленинградской области, целесообразно рассматривать не в рамках агломерации собственно города, но на территориях обеих ветвей западной части СЗФО, Новгород-Псковского и Ладожско-Карельского направлений экспансии Санкт-Петербургского цивилизационного потенциала.

Наибольшую инвестиционную инерцию набрал сегодня Балтийский вектор с опорной площадкой Усть-Луги. В 2017 г. порт достигнет грузооборота 100 млн тонн, к 2020 г. намечено выйти на 180 млн тонн, к 2030-2035 годам – на 210 и более млн тонн. Планируется строительство серии терминалов, грузового аэропорта максимальной мощности и ряда других объектов, включая развитие поселка. Пространство от Усть-Луги до Санкт-Петербурга (дистанция около 100 км) имеет вдоль южного побережья Финского залива и у Копорской губы линию поселений с очень высоким уровнем экономической и культурной значимости, а вглубь материка раскрываются обширные пространства неплохо сохранившихся ландшафтов с озерами, лесами, полями. Рокадная железная дорога ответвляется у станции Котлы к западу на Усть-Лугу, очерчивая таким образом территорию, пригодную для активного расселенческого освоения.

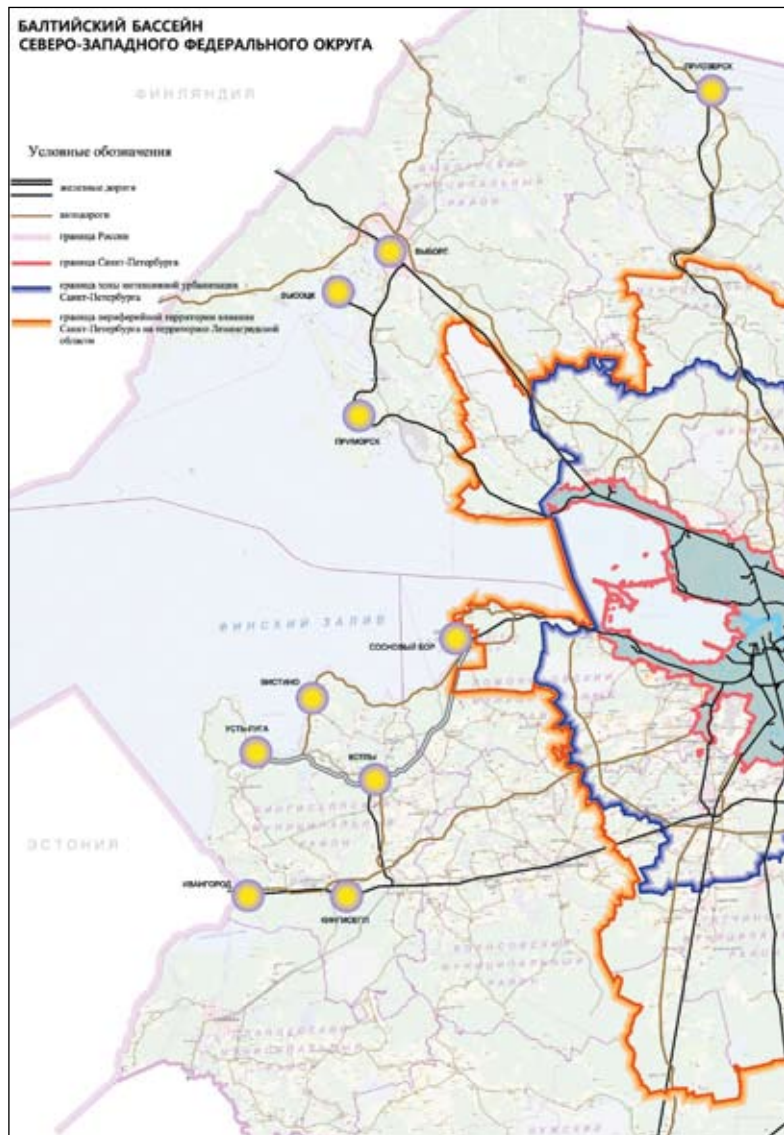
Связка Сосновый Бор – Вистино – Усть-Луга обещает стать местом стыковки мощнейших инфраструктурных узлов мирового класса. Дополненная развитыми градостроительными структурами (гармонично включенными в ландшафты, привлекательными для оседлого заселения на основе индивидуально-усадебного жилищного строительства), эта территория потенциально является полигоном развития нового типа. Здесь совмещаются многосоставной инвестиционный потенциал долгосрочных инвестиционных проектов развития, эксплуатации и коммерческого использования с долгосрочным же потенциалом обустройства работающих.

Сложившийся в России (особенно в Москве, Санкт-Петербурге, других мегаполисах и городах) стандарт двойного жилища «квартира – дача», в котором квартира – главное, а дача – сезонное дополнение, на этой территории может получить новый импульс. Дача становится индивидуальным жилым домом, первым и главным жилищем, городская квартира – дополнительным, резервным, местом контакта с периодически потребляемыми городскими функциями-услугами: культурными, медицинскими, транспортными. При этом сложившаяся сегодня структура жилищного строительства с малыми и сверхмалыми квартирами, студиями в сверхплотной застройке многоквартирного высотного железобетона получает сильный некоммерческий резон: эти квартиры не могут служить местом постоянного проживания, но как периодического – вполне.

Необходимо использовать многообразие жизненных укладов, характерных для региона северо-запада России, использовать потенциал мест, способных стать «точками роста». Все это возможно на основе стратегии экономического, инвестиционного, инновационного развития региона при грамотной многоуровневой деятельности специалистов по планированию.

И в продолжение темы – общий комментарий к вектору созидательного движения.

Инвесторов, застройщиков, собственников недвижимости привлекает и побуждает к новым инвестициям в строительство ожидаемый доход.



Для населения семейные инвестиции в свое жилище выступают необходимым условием самосохранения семьи и создания ее поколенческой перспективы.

Спрос, соответствующий сложившемуся за последние годы уровню цен на жилье, стал сжиматься. Падение параметров рынка многоэтажной жилой недвижимости не компенсируется снижением цен ее продаж. Стремление приблизиться к тающему объему платежеспособного спроса не дает ожидаемого эффекта, заставляя инвесторов и девелоперов рассматривать динамику рынка как снижающуюся в его среднесрочных трендах и как неизбежное будущее, к которому придется приспособляться. Прежде всего за счет снижения инвестиций и объемов данного сегмента рынка.

Особенность структурной зависимости между инвестиционной инициативой и платежеспособным спросом состоит в следующем. Если спрос начинает устойчиво сжиматься, а инвестиции – падать, то в физическом выражении объемы строительства не могут опуститься ниже показателя, обусловленного аварийностью, ветхостью и выбытием инженерно-неполноценных объемов фонда. Строить, ремонтировать, реконструировать жилой фонд и коммунальные системы ЖКХ все равно придется. Надо искать стратегии поведения и развития технологий, способные ответить именно такому сочетанию условий и факторов.

Ситуация выглядит тревожной. Более того, установка на достижение необходимого уровня жилищного строительства означает по сути проверку реальной эффективности экономики страны. России нужно иметь жилой фонд 4,5 – 4,6 миллиарда квадратных метров (сегодня у нас – 3,5 млрд., включая аварийное, ветхое, ненормативное жилье). Тогда мы

приблизимся к уровню жилищной обеспеченности многих стран мира. Эта цифра неоднократно приводилась в оценках многих экспертов и вытекает из показателей жилищной обеспеченности - около 30 квадратных метров на 1 человека, принимаемых региональными стратегиями комплексного социально-экономического развития на 15 лет. 3,5 миллиарда кв. м жилья занимают территорию около 3,5 миллиона га земель населенных пунктов. Территории застройки включают совокупность жилых, общественных, деловых и других зон, в которых доля жилых зон составляет в среднем 60-65%. Для размещения 1,2 – 1,3 млрд. кв. м дополнительного жилья (с учетом выбытия) потребуется более 1,3 млн га территорий, из которых территории жилых зон - около 750-800 тыс. га.

В целом площадь территорий застройки должна за этот период быть увеличена с учетом производственного, инфраструктурного и других видов нежилого строительства до 6,0 – 6,5 млн га, то есть примерно в два раза по отношению к существующему положению и прежде всего за счет роста доли таких территорий в структуре земель поселений. Такие показатели отводов под застройку являются необходимыми и неизбежными. И это вносит определенное напряжение в ожидания, связанные с развитием жилищного строительства. Ведь потребуются серьезные перемены. Кстати, земли городов и поселений занимают в европейских странах долю территорий, значительно превышающую те 1,1 %, которые имеют место в Российской Федерации. В Польше, например, - около 10 %.

Уместно говорить еще о некоторых неблагоприятных особенностях отечественного жилищного строительства. Существует показатель, интегрально характеризующий технологический уровень строительства. Это - вес 1 квадратного метра построенного здания по сумме необходимых материалов и конструкций. Он составляет сегодня в стране для многоэтажных железобетонных зданий 1,5-2,0 и более тонн в сравнении с 1 тонной и менее в развитых странах. Так что необходимо снизить вес квадратного метра таких зданий до 1-1,2 тонн в среднем. Однако остановимся на очевидных предложениях, позволяющих системно подойти к решению нашей задачи.

Индивидуальное садовое жилищное строительство, получающее соответствующую поддержку, позволит сохранить и увеличить темпы роста жилищной обеспеченности населения.

Сегодня по данным Росстата почти каждое третье домохозяйство из желающих улучшить свои жилищные условия планирует построить себе индивидуальный жилой дом для постоянного проживания. В целом больше, чем желающих купить квартиру. При этом в документах территориального планирования обычно даже не рассматриваются вопросы приращения городских территорий и создания площадок для индивидуально-садового жилищного строительства, привлекательного для значительной части населения.

Таких семей миллионы, а построено в максимальном по вводу 2014 году 266 тыс. и в 2015 году 264 тыс. индивидуальных жилых домов общей площадью 36,0 и 34,3 млн кв. м. и средней площадью 130-136 кв. м. каждый. Такое строительство является перспективой национального масштаба. Поддержанное государством, осмысленное градостроительно и технологически, обеспеченное базовой инфраструктурой, с издержками средней семьи 20-25 тысяч рублей за 1 кв. м. в целом (включая земельный участок 600-3000 и более кв. м.), с рассрочкой на 10-15 лет и годовой ставкой не более 7-8%. Данный вид строительства будет расти безостановочно, а его рынок будет уверенно подпитан ответственным спросом. Венающим идеологическим символом становится «свой дом как национальный обычай» народов России.

Таков наиболее приемлемый путь обеспечить остро необходимый стране длительный рост жилищного строительства в контексте гармоничного регионального развития. Причем в ситуации относительного сужения наиболее проблемного сегмента - многоэтажной коммерческой застройки с предельными режимами плотностей и минимизацией гуманизующих и экологических элементов городской среды.

За последние десятилетия радикально изменилась форма заполнения городских жилых территорий и кварталов с появлением нового массового «обитателя» - автомобиля. Каждый автомобиль - это 25-30 кв. м. площади парковки внутри жилого квартала, вмещающего 100 и более тысяч квадратных метров жилья. Плюс проезды для попадания на городскую улично-дорожную сеть. Помимо ресурсов на внутриквартальную дорожно-тропиночную сеть этот фактор подразумевает обязательность крупных вложений в развитие транспортной инфра-

структуры. При росте затрат в геометрической прогрессии по мере мегаполизации города с целью обеспечения требуемой пропускной способности. Что требует больших бюджетных вложений: в Москве, например, - более триллиона рублей на срок 2-3 года, в полумиллионнике Белгороде - в десятки раз меньше. Интенсификация застройки в условиях растущей реальной автомобилизации позволяет инвестору увеличивать частный доход, лишь перекладывая многие издержки на городское сообщество.

Назойливая жилая среда, образуемая гигантскими жилыми комплексами, тысячами одинаковых квартир и внешних элементов (окон, машин, балконов, стен и фрагментов небосвода между ними) если и может породить пространственное ощущение, то это будет ощущение загона... И это в России - просторнейшей стране мира.

Более экономичные, гуманные и энергосберегающие мало- и среднеэтажные жилые дома и комплексы, надежность которых в эксплуатации и актуализации рисков принципиально отличается в лучшую сторону от многоэтажных жилых зданий, не получили достаточного распространения именно в силу нацеленности многих инвесторов на получение наибольшего коммерческого эффекта в рамках выкупленных ими земельных участков.

Более широкое распространение домов блокированного и блок-квартирного типа, которые типологически смыкаются как с индивидуальным, так и с многоквартирным жилищным строительством, предполагает участие профессионального застройщика и выход на городской рынок девелопмента. Направление весьма перспективно и уже приобретает черты массовой линии развития.

Остановившись на основных типах жилищного строительства, отметим, что роль ведущего фактора, определяющего характеристики застройки, меняется в зависимости как от места строительства, так и от способов его финансового обеспечения.

Инвестиционный многоэтажный многоквартирный вариант присущ квартально-групповой сетке в планировочной организации внутренних и прилегающих территорий мегаполисов, крупных городов и примыкающих к ним поселений. Здесь доминирующим фактором выступает, как правило, максимизация инвестиционного дохода. Он обеспечивается уменьшением числа комнат в квартире до одной с кухней, либо кухней-нишей (так называемые «студии») и общей площадью квартиры по минимуму 18 квадратных метров, что при заявляемых показателях стоимости 1 кв. м снижает цену квартиры на рынке и несколько расширяет круг потенциальных покупателей.

В 2014 году в домах такого типа однокомнатные квартиры в среднем занимали 41% общего состава квартир (при том, что в ряде подмосковных жилых объектов эта доля доходит сегодня до 80%), 31% составляли двухкомнатные квартиры.

Плотность застройки продолжает нарастать. Предусматриваемая действующим Сводом правил по градостроительству и берущими их за основу местными (региональными) нормативными величина предельной плотности определяется при помощи структурно ложного показателя, устанавливающего ее верхний предел, а именно - коэффициента плотности застройки, относимого либо к участкам, либо к кварталам территориальных жилых зон без учета объектов социальной и транспортной инфраструктуры. Инвестиционно-юридические основания правообладания (участок) доминируют в проектировании над градостроительными и социальными основаниями (квартал, группа кварталов). Нет ясности с нормативами парковок, они чаще всего минимизируются или их уводят на перспективу. Плотность упаковки многоэтажек на участках нарастает, приближая демографический, автомобильный и трущобный коллапсы, которые потенциально скрыты в такой застройке. Этот сегмент - инвестиционный, девелоперский, связанный с жизнью мегаполисов или близостью к ним, будет искать и находить способы балансировки рыночных интересов продавцов и покупателей. Сегмент видится квартирным (блок-квартирным), с собственниками, объединяемыми в товарищества по признаку принадлежности к одному или группе жилых домов при возможном нахождении в застройке объектов социального и арендного жилья. Общим им всем признаком является жесткая привязка квартир и домов к централизованным системам ЖКХ, локальной и городской инфраструктуре. Эксплуатационная надежность такого жилья, помимо надежности их собственного оборудования - лифтов, мусоропроводов и др., напрямую зависит от надежности функционирования общегородских инженерных систем в условиях более чем 50% их накопленного износа.

В процессе наращивания объемов жилого фонда при новом инвестиционном городском строительстве этот фактор должен рассматриваться как заряженный нарастающими рисками, поскольку отставание в ремонте и реконструкции городских сетей и головных источников ведет к неизбежности аварийных ситуаций и актуализации рисков в будущем. Индивидуальное жилищное строительство, ориентируясь главным образом на локальные и автономные системы жизнеобеспечения, меньше зависит от работы амортизированного централизованного ЖКХ для многоэтажных и высотных домов и имеет дополнительный уровень надежности.

При оценке ситуации в целом следует отметить, что в жилищном строительстве просматриваются заметные разрывы и неравномерность структуры сектора, разбившегося на множество элементов, почти не связанных между собой. Отдельные девелоперские проекты реализуются при недостаточной увязке с проблемами города.

Индивидуальное жилищное строительство и то многоквартирное, жителями которого является городское население, но расположенное на землях прилегающих районов, не проектируются в целостной урбанизированной системе. Они административно и структурно разделены, разорваны. Эта разорванность при доле индивидуального строительства, стремящегося к половине от ввода жилья в стране, обрекает развитие на непредсказуемость и конфликты в пользовании коммуникациями, инженерной и социальной инфраструктурой, в сохранении экологического качества застройки и рекреации.

Проектирование систем расселения должно опираться на обязательную целостность градостроительного проектирования и стратегического планирования социально-экономического развития, которые вместе определяют требования к параметрам территориального планирования и градостроительного зонирования. Для гармонизации структуры жилищного строительства с высокой долей индивидуального и малоэтажного фонда требуется расширить регулирование развития жилищного строительства, переходя к новым объектам — от кадастровых участков собственников к планировочным единицам поселений, городских округов и макрорегионов.

Границы объекта проектирования определяются положением в региональной или макрорегиональной расселенческой и градостроительной системах. Каждая из них в большей или меньшей степени отвечает конкретным видам и типологии жилья. Индивидуальному жилищному строительству соответствуют радиальные, связевые, территориально открытые условия размещения. Театр их проявления — региональные и макрорегиональные пространства при сегодняшней межгородской разреженности и опустынивании территорий. Такой расселенческий подход вполне адекватен индивидуально-усадебному и малоэтажному строительству.

Включение автомобильной промышленности и жилищного строительства в перечень основных направлений поддержки государством экономики России говорит об их внутренней взаимообусловленности и опосредованно указывает на предпочтительность малоэтажного и многоквартирных видов жилищного строительства. Иначе наличие высокоплотной застройки вместе с ее пространственной непрерывностью создают слишком большие и затратные проблемы для транспортной инфраструктуры городов. Примеров столь скученного размещения населения в больших многоэтажных блоках при столь высоком уровне постоянно растущей автомобилизации в мире не существует. То, что в России такая практика является самой прибыльной и потому самой обеспеченной инвестиционно, не является свидетельством ее позитивности.

Конфликт между ростом численности населения и неостановимым ростом затрат на инфраструктурное обеспечение разбухающего мегаполиса был убедительно проявлен в период полностью бюджетного финансирования всех компонентов: жилья, сопутствующих социальных объектов, коммунальных систем, транспортной инфраструктуры — и в калькуляции стоимости квадратного метра жилья доля инфраструктуры в крупнейших городах стала приближаться к половине. Поэтому был сделан структурный маневр в политике жилищного строительства и слоган «семье — квартиру» сменился на «семье — квартиру или индивидуальной жилой дом». Индивидуальное жилищное строительство получило вышшую на тот момент времени поддержку в форме Постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР (от 11.02.1988 г. № 197) «О мерах по ускорению развития индивидуального жилищного строительства», и под этот маневр были осуществлены срочные орга-

низационные меры по выбору и отводу лучших в градостроительном отношении территорий вблизи городов, крупных поселений, а также оперативному созданию и развитию соответствующей базы стройиндустрии и промышленности строительных материалов. В результате темпы роста ИЖС стали на порядок превышать рост панельного домостроения, ранее считавшегося абсолютным монополистом. По сути был заложен фундамент последующего активного развития ИЖС, которое составляет сегодня около 40% от объемов ежегодного ввода. Государством сегодня предусмотрен выход на уровень стратегического проектирования расселенческих и градостроительных систем, включающих пространственную организацию национальной системы расселения, сеть городов и городских округов, жилищное строительство с сопутствующей инфраструктурой, всех видов объектов и комплексов оборонного, хозяйственного, рекреационного назначения. Исходя из желаемых объемов жилищного строительства требуется провести соответствующую корректировку документов территориального планирования, предусматривающих отвод необходимых территорий, их планировочное структурирование в логике расселенческого развития и соответствующего градостроительного зонирования.

Необходимы организация и четкая последовательность действий для развития жилищного строительства, когда экономические трудности одновременно сжимают инвестиционные возможности инвесторов-застройщиков и платежеспособный спрос населения. Мы находимся на старте решения двойной задачи — роста объемов ввода и расширения платежеспособного и (что принципиально) ответственного спроса.

Платежеспособность как ответственность, распределенная во времени, оценивается исходя из условий кредитования по срокам и по процентной ставке. Но имеет конечную форму выражения в размере выплачиваемой потребителем суммы, фиксируемой заранее. Однако эта сумма может быть разложена на составляющие, что является коммерческой тайной при инвестиционном строительстве, но доступно в индивидуальном жилищном строительстве. Здесь индивидуальный застройщик-потребитель собственного жилья может варьировать стоимость компонентов за счет выбора технологии и материалов строительства, степени собственного трудового участия и, главное, условий приобретения участка в режиме подключения к инфраструктуре.

Появляются дополнительные секторы занятости — в строительстве и в мультиплицированных сегментах создания и эксплуатации собственных и соседних домов, ведении приусадебного хозяйства, иных форм семейного и индивидуального предпринимательства, начинает работать налог на недвижимость, появляется плата за коммунальные услуги — все в микрорегулировании потребления в зависимости от доступного дохода.

После решения вопроса собственности на земельный участок ситуация меняется психологически. Домохозяйство начинает владеть объектом недвижимости сразу, а не через срок выплаты ипотеки за квартиру. Принятый в российской урбанизации принцип одновременного владения городской квартирой и загородным жильем может развернуть ситуацию в предпочтении второго — дома на участке — как основного семейного владения.

Новый курс не впрямую затрагивает инвестиционное городское строительство. Его абсолютные объемы могут даже расти по мере роста поддержки государством. Но основной вектор развития жилищного строительства закрепляется за ИЖС. Должны быть определены основные, типологически позиционированные формы эффективного градостроительного обеспечения такого тренда, учитывая весьма сложный контекст его осуществления в современных условиях. Требуется системный регулятор развития отрасли, включающий стратегическое пространственное планирование, территориальное планирование с градостроительным зонированием, а также нормативно-организационную базу, технологию малого строительства и производства местных строительных материалов, инженерного оборудования и др.

Развитие жилищного строительства при ставке на опережающее развитие индивидуального, усадебного строительства и на формирование пространственно и территориально бездефицитных моделей градостроительства должно быть выдвинуто в созидательные приоритеты страны. Национальной особенностью гражданина России должен стать его дом в России.

# ЗЕЛЕННЫЕ НАСАЖДЕНИЯ КАК ЭКОЛОГИЧЕСКИЙ КАРКАС САНКТ-ПЕТЕРБУРГА И КАК СРЕДА ОБИТАНИЯ ЖИТЕЛЕЙ ГОРОДА

Г.В. Штокаленко, НИПЦ Генплана СПб,  
В.А. Сальников, Т.Ф. Эверлинг, М.Б. Штокаленко

Начнем с лирического отступления. Назаров часто спрашивал: «Верите ли вы, что градостроители – это профессионалы-жизнеустроители?» Действительно, градостроители планируют среду обитания. Значит, формируют человека здорового, спокойного, любящего свой город. Жители все знают: где роддом, где работать, где отдыхать, и на каком кладбище будут лежать. Такова уж была психология этого человека: от маршрута с работы домой (Екатерининский сад, Кленовая аллея, Марсово поле, Троицкий мост, парк Ленина), через прогулки по лесам Ленинградской области (да чтобы в валенках по белому снегу) к восприятию города и области как единого живого организма.

Генеральному плану 1986 года предшествовало много полипредметных научно-исследовательских работ, которые преимущественно выполнялись в научно-исследовательской части института «ЛЕННИИПРОЕКТ». К сегодняшнему дню много воды утекло, но рассказы Валентина Федоровича воспринимаются как репер, как директивный замысел творца: легко дышать и просто идти.

Прошли годы под девизом «Ничейной земли в городе быть не должно!». В канун Генерального плана 2005 года наш коллектив делает Генеральную схему развития зеленых насаждений общего пользования Санкт-Петербурга на период с 2001 по 2010 год. Задача была поставлена Комитетом по благоустройству, Управлением садово-паркового хозяйства, а персонально – руководителем управления Г.В. Вихаревым. Проанализировать динамику реализации предыдущей Схемы, оценить обеспеченность населения административных районов Санкт-Петербурга зелеными насаждениями общего пользования (ЗНОП) по состоянию на 1998 год и составить адресную программу развития ЗНОП.

К этому времени институт ЛенНИИПГенплана, который был создан для реализации Генерального плана 1986 года «во благо города», был ликвидирован, проработав всего пять лет. Пригородные районы – город Ломоносов, Петродворцовый, Пушкинский, Колпинский и Кронштадтский, ранее бывшие административно подчиненными городу, вошли в состав субъекта Федерации Санкт-Петербург. Его граница была узаконена как городская черта. Площадь, которую мы стали изучать, увеличилась более чем в два раза.

Анализ ситуации показал, что на 1998 год обеспеченность населения административных районов ЗНОП крайне неравномерна. Самая низкая обеспеченность ЗНОП наблюдалась в Центральном, Василеостровском, Невском, Колпинском, Кронштадтском, Приморском и Кировском районах. А такие районы как Петроградский, Ломоносовский, Петродворцовый, Пушкинский и Курортный, оставались районами-«донорами». Все районы-«доноры» (кроме Петроградского) примыкают к городской черте. Из опасения, что выявленные нами резервы будут использованы под другие функции (ведь земля в Санкт-Петербурге очень дорогая), было принято решение внедрить результаты Генеральной схемы ЗНОП в Генеральный план 2005 года.

Основное, на что все время обращал внимание В.Ф. Назаров: система озеленения Санкт-Петербурга складывалась начиная с XVIII века и представляет собой радиально-кольцевое размещение зеленых насаждений, образующих разрывы в застройке. Назначение этой системы многообразно – обеспеченность жителей всех административных районов города зелеными насаждениями, пешеходная и транспортная доступность садов и парков, оздоровительная, культурная и эстетическая функции зеленых насаждений.

Назаров называл себя ландшафтным архитектором и говорил, что мы живем в рисованном городе. Все подчинено замыслу. Планировочная структура города петровской эпохи вела свое начало от ландшафтных ансамблей и была расчлененной, со слабой связностью фрагментов, подчиненных ландшафту. План города строился на принципах регулярности,

ориентировался на внешние связи – старинные дороги. Ландшафтной предпосылкой возникновения такого типа пространств явились громадные водные поверхности, оставшиеся в центре города и имевшие для ее облика не только функциональное, но и символическое значение. В формирующемся городе доминируют два типа застройки: дворцово-усадебная и слободская с экстенсивной формой освоения пространства.

Еще при жизни Петра I вдоль южного побережья Финского залива вытянулась цепь загородных дворцов с садами: царские резиденции в Стрельне и Петергофе, дворец Меншикова в Ораниенбауме. Общими особенностями этих ансамблей был чрезвычайный размах, террасное построение с верхними и нижними садами, разделенными зданиями дворцов. Нижние сады выходили к берегу залива.

В дореволюционный период общий план озеленения города отсутствовал. Садово-парковая система состояла из отчетливо выраженного ядра, обремененного Летним, Михайловским, Адмиралтейским и Александровским садами с участками на юго-западе, в Коломне, Екатерингофе и с тенденцией к развитию в северо-западном направлении.

Общий план озеленения города стал впервые разрабатываться после 1917 года, когда градостроительство и архитектура взяли на себя функцию нового жизнеустройства, а вопросы социального плана стали преобладающими. В 1919–1923 гг. архитектурной мастерской Совкомхоза под руководством И.А. Фомина был разработан проект урегулирования «Будущий Петроград». Проект предусматривал разбивку Петрограда на три зоны с дифференцированной плотностью застройки: центр, рабочие окраины и ближайшие пригороды с мощным зеленым поясом и общегородским парком на островах. Проект И.А. Фомина был реализован лишь частично.

Проект планировки Ленинграда конца 1920-х – начала 1930-х гг., разработанный под руководством Л.А. Ильина, стал продолжением и углублением проекта И.А. Фомина. Схема озеленения Ленинграда в проекте также продолжала линию, намеченную И.А. Фоминым, а именно – создание стройной системы взаимосвязанных между собой скверов и садов, районных парков культуры и общегородских парков на островах Невской дельты. Система озеленения в планировке города выражалась в виде зеленых клиньев, идущих от периферии к центру города и создающих для центральных, плотно застроенных, районов своеобразные коридоры для проветривания и оздоровления воздуха. Санитарный минимум зеленых насаждений на душу населения повышается: для центра города – 2,5 м<sup>2</sup> вместо 1,7 м<sup>2</sup>, а для новых районов – 20 м<sup>2</sup>.

В 1930 – 1931 гг. разработан проект озеленения Ленинграда со схемой расположения центрального парка и районных парков культуры и отдыха, который был воплощением замысла главного архитектора Ленинграда Л.А. Ильина. Проект предусматривал сомкнутую систему озеленения, максимально приближенную к водоемам и водотокам, связанную с физкультурными территориями, нисходящими от Крестовского острова к районным паркам, фабричным и школьным площадкам. Основным принципом схемы озеленения являлось равномерное количественное распределение зеленых пространств в городе с повышением насыщенности каждого сектора от центра к периферии; создание защитных зеленых полос; использование местной топографии для повышения художественной выразительности и связь с планировочной системой города. Таким образом, наряду с количеством зеленых массивов учитывалось их взаимное расположение и возможность связи между собой «зелеными клиньями». Начиная с 1936 г., реконструкция и новая застройка велись в соответствии с новым вариантом генплана, где акцент активных преобразований переносился на южную часть города.

Широко развернулось озеленение города после Победы в Великой Отечественной войне. Проектом генерального плана 1948 г. предполагалось четырехкратное увеличение зеленых насаждений всех видов, средняя душевая обеспеченность предлагалась 33,6 м<sup>2</sup>, т.е. втрое больше имевшейся на тот момент. Создавались такие парки как Приморский парк Победы,

Московский парк Победы, сад им. 9 января, сад 30-летия Октября. Были реконструированы большие зеленые массивы парков 30-летия Комсомола, имени Бабушкина, Челюскинцев (Удельного) и других. На проспектах Стачек, Московском, Обуховской Обороны, Лесном, Энгельса появилось много новых скверов. В центре города, среди плотной застройки, выбирались озелененные уголки для отдыха и игр детей.

Период 1950 – 1970-х гг. был отмечен небывалым размахом градостроительства, формированием новых районов, выходом города к морю, увеличением количества садов и парков. В эти годы были построены парк Авиаторов, парк 50-летия Октября, Сосновский лесопарк, Пискаревский лесопарк, Орловский парк, парк «Александрино».

Закладка в 1960 г. Южно-Приморского парка им. В.И. Ленина в ознаменование 90-летия со дня его рождения стала началом реализации замысла создания единого приморского паркового массива площадью 2000 га на южном берегу Финского залива, включающего в себя уникальные ландшафтно-архитектурные ансамбли: Петродворцовый комплекс, Стрельну, Михайловку, Знаменку, Ораниенбаумский парк.

На северном побережье залива на основе лесных массивов, живописного рельефа и естественной прибрежной песчаной полосы шириной 30–100 м создавались парки: «Курортный» в Зеленогорске, «Приморский» в Комарово, парк в пос. Репино, парк в Солнечном. Среди них выделяется парк «Дубки» в Сестрорецке и парк Сестрорецкого курорта с пляжем. Между Лисим Носом и Ольгино на протяжении 6,5 км вдоль побережья пролегал Североприморский лесопарк. Созданы лесопарки «Дюны», «Гагарка», Тарховский, Горско-Лактинский, лесопарк вокруг Лактинского разлива.

Для соединения ЦПКиО им. С.М.Кирова с лесопарками Сестрорецкого района планировалось разбить от устья Б. Невки до Лактинского разлива парк (Северо-Приморский, ныне – парк им. 300-летия Санкт-Петербурга). К 1981 г. зеленое строительство в Ленинграде превратилось в важную отрасль народного хозяйства, основанную на современных достижениях архитектуры, биологии, лесоводства, агрономии, медицины и экологии. Зеленые насаждения общего пользования – парки, сады, скверы и бульвары – служат местом ежедневного кратковременного отдыха горожан. Институтом ЛЕННИИПРОЕКТ разработана Схема озеленения Ленинграда на 1981–1990 гг., в которой попрежнему сохраняется принцип сочетания зеленых массивов с водными поверхностями и непрерывность связей отдельных объектов. Схема была разработана в пределах старой городской черты. Общий объем зеленого строительства в Ленинграде в 1981–1990 гг. планировался 2050 га, в том числе ЗНОП 1793 га. За последние 20 лет были построены сквер на наб. р. Смоленки, парк на острове Декабристов. Площадь зеленых насаждений общего пользования в черте города к 1986 г. составляла 4646 га, т.е. на горожанина приходилось по 10,7 м<sup>2</sup> насаждений.

Садово-парковая система города, сохраняя традиции, развиваясь, представляет собой совокупность Центрального, районных, загородных, специальных и ведомственных объектов ЗНОП и является экологическим каркасом Санкт-Петербурга. Парки и сады были и остаются местами кратковременного отдыха, массовых гуляний, карнавалов, митингов. В нашем городе зеленые насаждения размещаются крупными массивами равномерно по территории, будучи увязанными с функциональной структурой и системой городского транспорта.

Для Санкт-Петербурга исторически сложилось, что основным принципом создания и развития непрерывной системы озеленения было и есть стремление повысить санитарно-гигиенические условия жизни горожан. Три генеральных плана города, разработанные под руководством В.Ф. Назарова, развивали и совершенствовали систему озеленения Санкт-Петербурга, заложенную еще с XVIII века. Система охватывает как зеленые насаждения общего пользования, так и ведомственные зеленые насаждения, а также зеленые насаждения специального назначения, какими являются в частности кладбища. Кладбища и их озелененность – это сегодня особый вопрос.

В Генеральном плане 2005 года, как и в предыдущих генпланах, вопросы озеленения были решены в опережающей Генеральной схеме зеленых насаждений с формированием Адресной программы садов, парков, бульваров и скверов города.

Особое значение в системе озеленения принадлежит лесопарковому поясу города, поглощающему промышленные, транспортные и бытовые выбросы и вырабатывающему кислород, необходимый для дыхания жителей. Тем самым осуществляется экологический баланс городского атмосферного воздуха, что весьма актуально в условиях мегаполиса и тем более агломерации. При разработке Генерального плана 1986 года в пределах лесопаркового пояса была законсервирована разработка месторождений строительных материалов.

При формировании агломерации на территории субъекта Федерации Санкт-Петербурга и субъекта Федерации Ленинградской области необходимо учитывать физиологическую функцию зеленых насаждений, которая состоит в выделении кислорода, необходимого для дыхания

людей, и поглощении углекислого газа. Нами была предпринята попытка количественной экспресс-оценки этой функции с целью определения ее значения для жизни города. Насколько велика ценность городской зелени как фактора, улучшающего состав атмосферного воздуха?

Не погружаясь в профессиональную кухню расчетов, ограничимся рассуждениями на уровне экспертных выводов.

Если отнести потребность одного человека в кислороде к выделению кислорода зелеными насаждениями, то получим площадь зеленых насаждений 333 м<sup>2</sup>. При отнесении выделения углекислого газа человеком к поглощению его зелеными насаждениями получим необходимую площадь 189 м<sup>2</sup>. Таким образом, определяющим в обеспеченности населения зелеными насаждениями является производство кислорода. Дыхание одного человека обеспечивается зелеными насаждениями на площади 0,033 га. Население Санкт-Петербурга на 01.01.1997 г. составляло 4 778,9 тыс. чел. С учетом жителей ближайших пригородов округилим эту цифру до 5 млн. Площадь зеленых насаждений, обеспечивающих дыхание населения города, в соответствии с полученными оценками – 165 500 га или 1 655 км<sup>2</sup>. Таким образом, потребуется зеленый массив размером 41х41 км. По отношению к площади города – это много, но, сравнивая потребную площадь зеленых насаждений с площадью Ленинградской области, равной 85 тыс. км<sup>2</sup> при населении порядка 6 млн чел., можно с удовлетворением заключить, что дыхание жителей города и области полностью обеспечивается за счет рационального землепользования двух субъектов Федерации.

Важно отметить, что сельскохозяйственные угодья при средней урожайности производят на единицу площади не меньше кислорода, чем зеленые насаждения или леса. Следовательно, поля могут выполнять ту же физиологическую функцию, что и зеленые насаждения.

Санкт-Петербург – северный город, поэтому важнейшей физиологической потребностью его жителей, наряду с дыханием, является поддержание температурного режима. Для оценки техногенной составляющей кислородного баланса атмосферы воспользуемся отопительным коэффициентом – нормативной величиной годового удельного расхода условного топлива на 1 м<sup>3</sup> отапливаемого здания. Отопительный коэффициент изменяется от 1 до 16 кг/м<sup>3</sup> в год в зависимости от кубатуры здания, температурного пояса, типа отопительного устройства и др. Примем отопительный коэффициент равным 10 кг/м<sup>3</sup> в год, учитывая то, что зима в Петербурге продолжительная, но сравнительно мягкая. На одного жителя города, включая детей и пенсионеров, приходится в среднем около 50 м<sup>3</sup> отапливаемых помещений, т.е. примерно по 17 м<sup>2</sup> площади в жилых, производственных и общественных зданиях при высоте потолка 3 м. Таким образом, расход условного топлива на 1 человека составляет 500 кг/год. Масса кислорода, необходимого для окисления топлива при сгорании, близка к массе самого топлива. Следовательно, для отопления требуется 500 кг кислорода в год на одного человека или в 2,5 раза больше, чем для дыхания (200 кг/год). Для отопления жителям Санкт-Петербурга требуется примерно в 2,5 раза больше кислорода, чем для дыхания. Соответственно, в 2,5 раза больше и площадь зеленых насаждений, обеспечивающих поступление в атмосферу указанной массы кислорода: 0,033 x 2,5 = 0,083 га. Всего для дыхания и отопления человека требуется 0,033 + 0,083 ≈ 0,12 га зеленых насаждений. Уже при численности населения в 5 млн чел. потребуется площадь зеленых насаждений 5 813 км<sup>2</sup> (76х76 км), что значительно превышает территорию города, но составляет около 7% от площади Ленинградской области. Важно отметить, что приведенные здесь оценки не учитывали влияния промышленности и транспорта.

Общее количество зеленых насаждений в пределах субъекта Федерации Санкт-Петербург не обеспечивает потребности населения в кислороде для дыхания и отопления. Предварительные количественные оценки свидетельствуют об удовлетворении потребности в кислороде за счет ресурсов физиологической функции растений Ленинградской области. Учитывая существующее положение, необходимо максимальное сохранение лесов и лесопарков пригородной зоны Санкт-Петербурга в соответствии со статьей 133 Лесного кодекса РФ «Леса, расположенные на землях городских поселений».

Можно ли рассчитывать, что организация агломерации улучшит экологическое состояние территории и тем самым условия проживания горожан? Утвердительный ответ на этот вопрос потребует разработки градозащитно-экологического обоснования Концепции агломерации Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

Пока остаются вопросы:

Увеличивается ли обеспеченность населения Санкт-Петербурга зелеными насаждениями общего пользования при развитии городской агломерации?

Какова судьба современного лесопаркового пояса?

Сохраняется ли сложившаяся система озеленения в Санкт-Петербурге?

В ожидании ответов уместно снова вспомнить слова Назарова: «Чтобы выполнить серьезную работу, необходимо уметь договариваться друг с другом и даже нравиться друг другу».

# ВОЗВЫШЕННЫЙ АСПЕКТ СРЕДЫ И УТИЛИТАРНОЕ В ГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВЕ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА

Г.Т. Саликов, архитектор

Начнем с прописных истин. Известно, что человеку необходимы бытовые удобства. К тому же он нуждается в красоте. Налицо потребность и в том, и в другом. Так что сам по себе он – существо биологическое и духовное в совокупности. Утилитарное всегда пребывает вместе с возвышенным. Кажется естественным вопрос: чего в среде обитания должно быть больше, а чего меньше?

В естественной природе легко заметить преимущество красоты над удобствами – ее возвышенная составляющая заметно существеннее утилитарной. В старых городах та же картина, и Петербург без преувеличения тому пример.

Останавливаясь на агломерации – с очевидным присутствием естественного и искусственного, можно говорить о некоей утопленности урбанизации в природу. Петербургская агломерация в этом смысле имеет особую представленность.

С самого начала собственным центром она имела пространство природы – обширное основание дельты Невы, вокруг которого завязывалась урбанизированная ткань. А пригороды либо откалились на центральное урбанизированное пространство в облике дворцово-парковых комплексов, либо полностью растворялись в природном пространстве многочисленными дачами. И одновременно совершалось единение утилитарного с возвышенным. Сохранялось преимущество возвышенной составляющей городской среды обитания. Красоты природной – над красотой искусственной.

На вопрос о критериях красоты ответ простой: изумление. Это когда «ни в сказке сказать, ни пером описать», то есть за пределами ума. Или восхищение. Это когда вас будто похищают на небеса и не отпускают. Или попадание в самую точку. Это когда иначе и быть не могло. А секрет кроется в пропорциях. Любое произведение искусства зиждется на определенных пропорциях внутри себя, где частные композиционные составляющие в виде неких ансамблей собираются в композицию целостную на основе соразмерности. Градостроительное искусство опирается на пространственные пропорции. И не только в статике, но и в движении по ним, создавая градостроительные события. Когда те или иные элементы застройки сходятся и разводятся, затмеваются и проявляются.

При этом скромную, но важную роль играет распределение освещенности – чисто петербургское явление благодаря низкому расположению солнца. Все вместе созидает образ города.

Петербург! Взглянем на его центральное пространство, о котором уже зашла речь. Оно задает стиль и образ вообще всего Петербурга с пригородами. Природная составляющая – основание дельты Невы. Урбанизированная составляющая – «три кита»: на севере ансамбль Петропавловской крепости, на юге Зимний дворец, на западе ансамбль Биржи. Они составляют удивительную композиционную целостность. Тут и восхищение, и изумление, и попадание в точку. Вспомним историю с проектированием ансамбля стрелки Васильевского острова. Тома де Томон вроде бы хорошо его нарисовал, но что-то ему самому не нравилось. Не то, – думал он, – здание красивое, пропорции хороши, но в целом – не то. И он решил уменьшить весь ансамбль на одну десятую часть. Уменьшил – и тем самым попал в точку. Общая композиция центрального пространства природы и урбанизации состоялась на основе соразмерности пространств между собой и соразмерности с человеком. Ведь ширина Невы удивительно совпадает с ощущением значимости. Она не слишком мала и не слишком велика, но именно значима. И застройка набережных не подавляет ее и не возвеличивает. Она точно подчеркивает ее значимость. Потому и получается соразмерность. А соразмерность застройки с человеком выражена десятикратной высотой человека с поднятой к небу рукой.

Появились доминанты второго плана: и природные пространства в

виде садов, и мосты. Уместно вспомнить и о движении. Доминантами второго плана прежде всего являются ангел на Александрийском столпе и барабан с куполом Исаакиевского собора. При движении они скользят над крышами набережной, производя их духовное завершение, а заодно и сопровождают наблюдателя в пути, будто благословляют его. То есть происходит одно из градостроительных событий, коими богат Петербург.

Что касается распределения освещенности, то мы разглядываем южную сторону с сопровождающими нас доминантами второго плана на контражур – силуэтно, что способствует большей символичности. А северная сторона (ансамбль Петропавловской крепости) сияет на солнце, выявляя детали форм и цвета, в том числе и золотого ангела на шпиле колокольни. Совершается пространственная переключка. К ней присоединяются завершения домовых церквей вместе с декоративными возвышениями на крышах иных зданий и более отдаленные завершения храмов. Не менее успешно распределение освещенности осуществлено в другом центральном пространстве, проявив его ансамбль. Это Невский проспект с широкими отступами от красной линии по южной стороне и узкими прозорами с выразительными зданиями в глубине по северной стороне. Происходит игра крупных световых пятен на земле отступов, и высвечивание храмов в глубине прозоров.

Но вернемся к главному городскому пространству и, к сожалению, – увидим присутствие неудачи. Это застройка Пироговской набережной. Она ничуть не удалась: ни линией в плане, ни соразмерностью с Невой и человеком, ни слишком навязчивой освещенностью. Ее голос в переключке – груб, да и случается невпазд. До сих пор неизвестно, как с этим быть.

Удачные композиционные приемы построения пространств – они и составляют «генетический код» Петербурга, проявленный и в иных местах города с окрестностями. А также в собственных соотношениях между пространствами, распространяя суть образа главного центрального пространства на всю агломерацию. Это составило еще более обширную композицию в совершенной полноте: красивые пропорции, соразмерность пространств между собой и с человеком, погруженные в общую ткань ансамбли. И переключка доминант, скользящих над крышами, общей высотой в десятикратный рост человека с поднятой к небу рукой, где есть и родственные им возвышения. Предстал рисунок «небесной линии», очерченный храмами и домовыми церквями с гармоничными вкраплениями декоративных возвышений, что и символически имеет соответствие с названием этой линии. Так проявлялась и обогащалась целостная пространственная композиция, имеющая в основе гармонию возвышенного с возвышенным. И она же, обогащенная движением, создавала разнообразие градостроительных событий.

Градостроительство – всегда реконструкция среды обитания. Именно реконструкция. И что ставится во главу угла, – основной вопрос. Утилитарное или возвышенное? Ответ очевиден: умелое соединение того и другого. Еще Туполев когда-то говорил: некрасивый самолет не полетит. Но в нынешней направленности градостроительных дел преобладает исключительно утилитарный вектор. И наш самолет пребывает в крутом пике. Потому как нынешняя реконструкция среды обитания – сугубо разрушительная. Ведь, при данной реконструкции, повсеместно возникает озабоченность или даже давление по поводу сохранения какой-либо ценности. Что видится за этой справедливой озабоченностью? Не разрушение ли? Ведь только разрушая, имеет смысл что-то сохранять. А при возведении сохранность подразумевается, поскольку происходит обогащение предыдущего. Упоминание о казусе на Пироговской набережной в центральном пространстве было не ради уличения или красного словца. Ведь на ней проведена своеобразная и неумелая «генная инженерия». Единоразы нарушив существенное, но неписаное правило, есть соблазн грешить уже без оглядки. Надо ли с лихвой использовать что-либо ценное и в придачу вытеснить его собственной персоной

вместе с чуждым для него содержанием? Или надо наполнять ценность родственным ему обогащением и скромно присутствовать в нем своей обновленной жизнью? Повидимому, это и есть основной выбор при любой деятельности человека, в том числе, градостроительной. И что заставляет делать тот или иной выбор в градостроительстве? Наверное, воспитание. Воспитание общества. Вот нынче поговаривают: надо бы ввести в начальное школьное образование уроки по экономике. Хорошо. Надо. Пригодится ведь. Именно пригодится. Но никому не приходит в голову вводить в образование уроки о красоте. По-видимому, она не пригодится. Красоту в карман не положишь. Эдакое у нас воспитание. И вот – маленький пример. Прокладывается дорога. Линия будущей трассы утыкается в дерево. Надо принимать решение. Человек, воспитанный утилитарно, находит в нем препятствие. Он берет калькулятор и подсчитывает варианты преодоления возникшей помехи. Спилить дерево и выкорчевать корни – будет стоить столько-то. Обойти – будет стоить столько-то. Обойти получилось дешевле. И обошли. Человек, воспитанный на красоте, ничего не подсчитывая, рисует обход дерева. И при этом говорит: смотрите, и дорога ведь стала красивее. Мы высказывались о гармонии утилитарного и возвышенного. А в гармонии нет ничего равного. Там есть соотношение разных величин. И убеждались, что возвышенное неотступно претендует на явное преимущество. Таковое у нас вышло гармоническое соотношение. И если вспомнить «золотое сечение», иными словами, «число Бога», то пусть длинный отрезок будет за возвышенным, а короткий – за утилитарным. И заметим: опять присутствует красота. И, отвечая на вопрос темы о выигрыше, скажем, что в случае решения заявленной задачи выигрывают все. Вместе с тем любое искусство занято созданием образа. И умелое сочетание бытового с духовным, обыденного с возвышенным представляется неперемным условием для его сотворения. Вспомним любое великое произведение любого вида искусства. Всюду мы обнаружим то, чему посвящена данная статья. В литературе либо образы героев представлены своими неповторимыми особенностями упомянутого сочетания, либо в целом ведется будто бы описание чисто бытового, но «между строк» проглядывается духовный смысл. Такова, например, поэма Гоголя «Мертвые души», где показано якобы нечто бытовое сатирическое, а ведь речь идет о катастрофическом омертвлении человеческих душ. В изобразительном искусстве будто бы просто пейзаж, да и тот вроде неказистенький, но за ним просвечивается дух. Тому ярким примером служит живопись Федора Васильева. Или, скажем, на картине Ван Гога, где изображен просто стул, мы ощущаем насыщенность жизнью. Так живое, одухотворенное искусство рождает живые, одухотворенные образы. Частные и общие. И градостроительное искусство не

является исключением. Даже более того, оно обязано развиваться на духовном возделывании быта. Чтобы заниматься градостроительством, надо воспитывать во всех участниках градостроительного дела, включая строительные компании, чувство гармонии утилитарного и возвышенного. И еще: отдавать предпочтение наполнению, а не использованию; присутствию, а не вытеснению. Без подобного воспитания градостроительство окончательно перейдет в разрушительное действие, где под чьим-то давлением будет сохранено кое-что ценное. Случится гоголевское умертвление душ отдельных горожан и омертвление души целого города, и «птица-тройка» уже не взлетит никогда. Назаровские чтения не могут быть без воспоминания о самом Назарове. А он всей градостроительной деятельностью опирался именно на преемственность образа Петербурга. Приведу еще один пример. Большой. В 70-е годы проектировался Северо-Запад. Пожалуй, тогда состоялась вершина градостроительного проектирования в 1-й мастерской. И какая была главная задача, поставленная Назаровым? Найти образ. Именно данная тема выводилась основной, наряду с организацией сети магистралей. Назаров пригласил для выбранной цели выдающихся архитекторов из других мастерских. Устраивались длительные размышления на темы вариантов создания образа Северо-Запада в целом, и частных образов в различных местах. Причем, именно «генетически» петербургских, но не заурядно повторенных. А это пространства. Урбанистические и природные. И сочетание их. Образ – главное. Икона. Правда, слово «икона» не употреблялось. Его заменяло слово «иероглиф». Но задачей оставалось сотворение образа именно в смысле пространственной иконы. И таковая работа делалась. Скорее всего, даже и не вполне осознанно, а на уровне профессиональной интуиции. Потрудились. Нарисовали, начертили, изготовили макеты... Но реализация в натуре, конечно же, не случилась. Осталась будто лишь мечта. Мы шутили: наиболее крупный успех в нашей деятельности исчисляется полутора процентами ее реализации. И вот, последние годы жизни Назаров посвятил проектированию и строительству храмов. Это неспроста. Где, если не в храме, обретается то удивительное соединение, о котором велась речь? Здесь и есть Образ. Внешний вид – уже икона. Интерьер – икона. А в интерьере еще есть иконостас и отдельные иконы. И его мечта об изыскании настоящего пространственного образа вдруг сбылась совершенно неожиданно, иным способом. Наверно, в самый раз, на упомянутые полтора процента».

Может создаться впечатление, будто я призываю к творению мегаполиса-храма. Думается, призыв тут ни при чем. Ведь изначально Петербург уже приближался к чему то такому вместе со своей агломерацией. А углядеть, усвоить эту «генетическую» тенденцию Петербурга и не утратить ее окончательно мне представляется отнюдь нелишним.

## ЗНАНИЕ О КУЛЬТУРНОМ НАСЛЕДИИ – ТОЖЕ НАСЛЕДИЕ

Т.А. Славина, академик РААСН

На территории Ленинградской области расположено более 5200 объектов культурного наследия. Из них федерального значения – 604 (в том числе памятников – 552, ансамблей – 52), регионального значения – 1169, выявленных объектов культурного наследия – более 3400. Картина впечатляет!

Странно, но находятся скептики, заявляющие: а зачем все это охранять? «Цифровая эпоха» дает обывателю новые средства удовлетворения его потребностей, а «памятникам» – дорога на кладбище.

Можно лишь пожалеть таких скептиков.

Стоит ли говорить об органической связи культуры Петербурга и Ленинградской области. По дорогам Петербургской губернии везли в столицу камень и лес, строителей и продовольствие – город возвращал губернии идеи, проекты, события, образованных людей. Петербургская культура немислима без Приютина и Батова, петербургский быт – без дачных местностей, российская история – без северных крепостей, а

жизнь современного мегаполиса – без связи с его ближними и дальними окрестностями.

Генеральный план 1987 года, разработанный под руководством В.Ф. Назарова, предусматривал развитие города и области как единого региона, целостного народнохозяйственного и социального комплекса, в том числе декларируя и единый подход к сохранению культурного наследия.

С городом получилось так: трудами В.Ф. Назарова, Б.В. Николащенко и их коллег, трудами КГИОП, трудами многих специалистов Петербург сохранил архитектурно-градостроительное наследие как ни один мегаполис мира. Мы по праву гордимся этим.

С областью же дело обстоит не просто хуже, но – совсем плохо.

Усадьбы горят, в исторических городах строя как попало, о скандалах в Ропше и Копорской крепости знают все. Заброшены Ладожские каналы – когда-то гордость нашей инженерии, восходящая к Петру I и генералу Б.-Х. Миниху, погибла Тихвинская система шлюзов...  
*Информация в Интернете:*

2012 год: группа граждан проинформировала губернатора области А.Ю. Дрозденко о гибели памятников области и о преступном бездействии Комитета по культуре Ленинградской области и Департамента государственной охраны и использования объектов культурного наследия... 2016, декабрь: на Совете по культуре в Петербурге председатель Центрального совета ВООПИК Г.И. Маланичева сообщила президенту В.В. Путину: в Ленинградской области нет самостоятельного органа охраны памятников; в вышеупомянутом департаменте числится всего 17 сотрудников. «Тянуть вопрос с формированием такого органа просто недопустимо», — заявила Маланичева.

Что получается: президент внял, губернатор распорядился — к 25 декабря создать. Но вот уже июль 2017-го, а «орган» до сих пор не создан. Правда, иногда объявляются тендеры на проведение экспертиз, разработку зон охраны — но выбор объектов не мотивирован и случаен. Однако если даже представить, что орган создан и деньги найдены, все равно остается открытым вопрос: достаточно ли мы сегодня знаем о тех территориях и объектах, которые заслуживают охраны?

В 70-80-е годы Ленинградское областное общество охраны памятников (ЛОО ВООПИК) было богато — на его счет отчислялся определенный процент бюджета областных предприятий. В эти годы я имела честь и удовольствие работать с ними; председательствовал тогда В.А. Сулов, его заместителем был умнейший и порядочнейший отставник А.И. Григорьев. ЛОО соседствовал (в Комендантском доме Петропавловской крепости) и сотрудничал с Областной инспекцией по охране памятников, возглавляемой Н.Л. Дементьевой, впоследствии министром культуры РФ, а после нее — Н.Б. Глинской.

На средства Общества была проведена тотальная инвентаризация памятников истории и культуры Ленинградской области — ее внегородских территорий (о городах речь особо). Эту беспрецедентную работу вели студенческие отряды, руководили работой два человека — Марк Иванович Коляда и Любовь Владимировна Андреева. Представьте себе масштаб работы: обошли все деревни и села, описали, оценили историческое значение и ландшафтные качества. Потом нанесли всю информацию на карты — по районам. Скопировали, отсинили... Думаю, многие из отмеченных тогда ценнейших объектов с тех пор исчезли, но и оставшаяся информация бесценна для составления проектов территориального планирования и подобных документов.

Все отчеты студенческих отрядов и карты-синьки хранились в ЛОО ВООПИК. Организация, к счастью, уцелела заботами председателя А.Н. Кирпичникова и его бессменного секретаря В.А. Бычевой, при помощи известного специалиста-реставратора И.П. Любаровой. Они героически сохранили архив, несмотря на угрозу уничтожения: мог закартировать или смениться арендодатель. Сейчас часть архива передана в выше-

помянутый департамент. Как сказала мне В.А. Бычева, там теперь есть специалист, который архив разбирает... Посмотрим, чем это кончится или продолжится.

Теперь о районных городах. В цитированном выше сайте о встрече нашего президента с деятелями культуры были перечислены одиннадцать городов, имеющих статус исторических: Приозерск, Тихвин, Гатчина, Выборг, Кингисепп, Лодейное Поле, Луга, Ивангород, Шлиссельбург, а также Старая Ладога и Ропша.

Это неправда. Сегодня «историческим» числится только Выборг. Сам по себе статус де-факто города никак не защищает. Но все же как умудрилась Ленинградская область отдать на произвол желающим десять старинных центров?

Очевидно, что раньше дело было организовано лучше.

Начну с Тихвина. В начале 70-х в ЛОО ВООПИК пришло письмо. Реставратор Е.П. Варакин бил тревогу: сносят деревянный город! О красоте деревянной застройки, о цельности ансамбля города: монастырей, речки с ее шлюзами говорить не буду. В то время был утвержден и действовал генеральный план Тихвина, согласно которому под охрану было взято две с половиной улицы. На остальные надвигались многоэтажные «микрорайоны», до сих пор именуемые и различаемые только по номерам.

Результат варакинского письма был таков: ЛОО ВООПИК заказал проект зон охраны Тихвина, силами ЛИСИ были выполнены весьма обстоятельные исследования. На обсуждение проекта в Тихвин прилетел один из руководителей области Л.В. Койколайнен. Проект утвердили, «титул» генплана аннулировали; деревянный город в основном был сохранен. Надо отдать должное тогдашней Леноблрхитектуре и тогдашнему ЛенГИПРОГОРу. Они весьма серьезно относились к делам охраны.

Свидетельствую об этом, поскольку все проекты зон охраны рассматривала Градостроительная комиссия, созданная совместно Областной инспекцией по охране и ЛОО ВООПИК, в работе которой я участвовала. Приозерск, Выборг, Шлиссельбург, Гатчина... Методику мы разрабатывали на ходу, впоследствии ее положения вошли в Закон РФ 2003 года. Списки объектов, границы и режимы территорий и т.д. — возможно, теперь, сорок лет спустя, они потребуют корректировки, но суть несомненно сохранилась. Эта информация хранилась в архиве ЛенГИПРОГОРа; архив, кажется, сгорел, но копии можно искать в городах.

Институт Спецпроектреставрация — старейший центр изучения и восстановления памятников архитектуры области, его архив бесценен. Институт исчез; его материалы, говорят, переданы в Центральный государственный архив научно-технической документации Санкт-Петербурга. Надо попытаться отыскать еще один блок информации о наследии области — отчеты и проекты института ЛО НИИТАГ. В 1989-91 годах мы предприняли капитальное обследование Лужского района; в результате получился замечательный проект под названием «Историко-культурный и ландшафтный парк «Верхний Оредеж»». Поверьте, это мог бы быть парк, сравнимый с Йеллоустоном — с добавлением реальной памяти о Павле I, семействе Рукавишниковых-Набоковых и многом другом... Где этот проект — неизвестно.

Горько продолжать этот мартиролог.

Слишком много перемен произошло за эти годы: и хороших, и плохих. Государственная собственность — частная собственность; «вертикаль власти» — местное управление: бюджет — бизнес; градостроительное проектирование — и территориальное планирование, в составе которого охрана наследия упоминается мельком («территории объектов наследия»).

Эти строки в значительной степени адресованы органам управления не только Ленинградской области, но прежде всего Петербурга, безусловно заинтересованного субъекта. Пока не поздно.

И в заключение повторяю предложение, сделанное мною на предыдущих Назаровских чтениях. Для начала необходимо собрать при Санкт-Петербургском Союзе архитекторов «круглый стол» с приглашением тех немногих, кто помнит о рассказанном мною, и тех, кому небезразлична наша архитектурно-градостроительная культура. Надеюсь, тема заинтересует туристические фирмы (существовали же предназначенные для туризма замечательные проекты «Серебряное кольцо» и «Пояс Славы»).

Предстоит поистине детективная работа по поиску перечисленных мною (и не только) материалов. А затем — на их основе — работа по формированию Банка информации о культурном наследии Ленинградской области. Иначе это наследие превратится в легенду.

## АРХИТЕКТУРНЫЙ ПЕТЕРБУРГ

Информационно-аналитический бюллетень «Архитектурный Петербург» №6(49) 2017

Свидетельство о регистрации СМИ: ПИ № ТУ 78 — 00938 от 03.08.2011, выдано Управлением Федеральной службы по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций по СПб и ЛО.

Учредитель: Некоммерческое партнерство «Архитектурный Петербург» (190000, Санкт-Петербург, ул. Большая Морская, 52)

Редакционная коллегия: О.С. Романов, М.А. Мамошин, В.Э. Лявданский

Главный редактор А.Н. Черенков

Директор Н.П. Никитина  
Дизайн и верстка: Г.О. Вельте

Контент-менеджер сайта Надежда Иванова  
Адрес для писем: 190000, Санкт-Петербург, ул. Большая Морская, 52, офис 11

(812) 312-59-17  
archpeter@archpeter.ru  
www.archpeter.ru

Номер подписан в печать 02.10.2017  
Тираж экз.  
Заказ № 22078 Типография КОСКО.  
СПб, 6-я Красноармейская ул., 24, офис 21  
Редакция не несет ответственности за содержание рекламных материалов.  
Распространяется бесплатно.



# ВТОРЫЕ НАЗАРОВСКИЕ ЧТЕНИЯ

## «ГРАДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ВЗГЛЯД: САНКТ-ПЕТЕРБУРГ И АГЛОМЕРАЦИЯ – КТО ВЫИГРЫВАЕТ И КТО ПРОИГРЫВАЕТ?»

18 мая 2017 года в «Бронзовом зале» Дома архитекторов прошли вторые «Назаровские чтения».

Основная тема чтений – «Градостроительный взгляд: Санкт-Петербург и агломерация – кто выигрывает и кто проигрывает?».

Собравшиеся рассмотрели вопросы совместного развития Ленинграда-Санкт-Петербурга и Ленинградской области, начиная с «Генерального плана развития Ленинграда и Ленинградской области на период до 2005 года», и заканчивая подготовленной в настоящее время «Концепцией совместного градостроительного развития Санкт-Петербурга и территорий Ленинградской области (агломерации) на период до 2030 года с перспективой до 2050 года».



Басков переулок  
**РУССКИЙ ДОМ**

Лучшая архитектурная  
концепция

URBAN AWARDS 2017



**LSR.RU**



**(812) 688-88-88**

\* Признан победителем в номинации "Лучшая архитектурная концепция" по версии Urban Awards 2017.

Санкт-Петербург, Басков пер., участок 5. Застройщик ООО "ЛСРНедвижимость - СЗ". Свидетельство № С-003-78-0109-78-260117 от 26.01.2017 выдано СРО А "Объединение строителей Санкт-Петербурга". Проектная декларация на сайте ООО "ЛСРНедвижимость - СЗ": [www.lsr.ru](http://www.lsr.ru) Вся размещенная информация носит исключительно ознакомительный характер и ни при каких условиях не является публичной офертой, определяемой положениями ГК РФ, не содержит точного и полного описания и характеристик объекта, и может быть изменена. Изображения на фотографиях и рисунках могут отличаться от реального объекта.