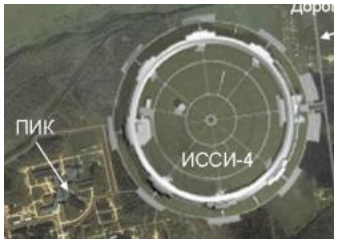
# Концепция

## комплексного развития территорий Ленинградской области, прилегающих к границам Санкт-Петербурга



г. Санкт-Петербург
2013 г.

# Оглавление

**Глоссарий** ..... **3**

**Преамбула** ..... **4**

**1. Общая характеристика территории комплексного развития** ..... **5**

**2. Видение и идеология** ..... **7**

**3. Проблемы территории комплексного развития** ..... **12**

3.1. Несбалансированность системы расселения и мест приложения труда ..... 12
3.2. Нерешенные вопросы, связанные с обеспечением территорий комплексного развития объектами социальной инфраструктуры ..... 17
3.3. Нерешенные вопросы развития инженерной инфраструктуры ..... 20
3.4. Нерешенные вопросы развития транспортной инфраструктуры ..... 27
3.5. Нерешенные вопросы в сфере утилизации и переработки бытовых и промышленных отходов ..... 30
3.6. Бюджетные ограничения ..... 32
3.7. Несбалансированность развития системы расселения и инфраструктурного обеспечения в условиях ограниченных бюджетных возможностей ..... 33

**4. Цели и задачи развития территории комплексного развития** ..... **39**

5. Сценарии развития ТКР ..... 40
5.1. Сценарии развития ТКР ..... 40
5.2. Модели управления ТКР ..... 44

**5.Направления развития территории комплексного развития** ..... **47**

5.1. Инвестиционные проекты к реализации на ТКР ..... 47
5.2. Развитие первоочередных инвестиционных площадок ..... 51
5.3. Развитие жилищного строительства ..... 73
5.4. Развитие социальной инфраструктуры ..... 76
5.5. Развитие инженерной инфраструктуры ..... 78
5.6.1. Направления развития транспортно-логистического комплекса ..... 80
5.7. Развитие природно-экологического комплекса ..... 86
5.8. Развитие сферы туризма и рекреации ..... 92
5.9. Промышленное развитие ..... 95
5.10. Социальная политика ..... 96

**6. Ограничения реализации концепции** ..... **97**

**7. Риски реализации концепции** ..... **107**

**8. Оценка стоимости и сроков реализации Концепции** ..... **113**

**9. Ожидаемые результаты реализации Концепции** ..... **116**

# Глоссарий

1. Агломерация — компактная пространственная группировка поселений (главным образом городских), объединённых многообразными интенсивными связями (производственными, трудовыми, культурно-бытовыми, рекреационными) в сложную многокомпонентную динамическую систему.
2. Девелопмент — деятельность, направленная на создание новых или развитие имеющихся объектов недвижимости.
3. Дестинация — географическая территория, обладающая туристским потенциалом в силу наличия в ее границах объектов культуры, искусства, рекреации и других центров притяжения.
4. Драйверы экономического роста — стимулы, обеспечивающие экономический рост.
5. Интермодальный пассажирский пересадочный узел — многофункциональный транспортный узел, предназначенный для перераспределения и оптимизации пассажиропотоков.
6. ЛРТ (легкорельсовый транспорт, также «легкий рельсовый транспорт», от англ. Light Rail) — городской железнодорожный общественный транспорт, характеризующийся меньшими, чем у метрополитена и железной дороги, габаритами, грузоподъёмностью и скоростью сообщения.
7. Редевелопмент — деятельность, направленная на развитие имеющихся объектов недвижимости, ведущая к изменению первоначального функционала данных объектов.
8. Территория комплексного развития — территория Ленинградской области в зоне активного социально-экономического взаимодействия с городом Санкт-Петербургом, являющаяся объектом настоящей Концепции и объединяющая территории Ленинградской области, прилегающие к границам Санкт-Петербурга (далее по тексту также «территории комплексного развития», «ТКР»).
9. Транспортно-пересадочный узел — ТПУ — пассажирский комплекс, выполняющий функции по перераспределению пассажиропотоков между видами транспорта и направлениями движения. ТПУ формируются, прежде всего, с целью оптимизации перевозочного процесса.

# Преамбула

Формирование агломераций на базе крупных городов представляет собой ресурс для долгосрочного развития экономики. Концентрация потребительского спроса, интеграция рынка труда, возможности рынка земли и инфраструктуры создают дополнительные конкурентные преимущества для тех территорий, которые смогли организовать эффективное развитие агломераций.

Однако развитие агломеративных процессов ведет не только к положительным результатам, но и к возникновению ряда проблем, решение которых должно носить управляемый и прогнозируемый характер.

Концепция комплексного развития территорий Ленинградской области, прилегающих к границам Санкт-Петербурга (далее – Концепция) разработана в целях повышения управляемости агломерационных процессов, которые происходят на территориях, прилегающих к границам Санкт-Петербурга (ТКР). Кроме того, Концепция преследует цели повышения плотности кооперации двух субъектов Федерации – Ленинградской области и Санкт-Петербурга – в вопросах, которые связаны с развитием агломерационных процессов на территориях каждого из них.

В процессе разработки Концепции и выбора оптимального ее варианта были проанализированы и обсуждены с экспертным и бизнес-сообществом два возможных сценария развития ТКР: это сценарий «умеренного роста» и сценарий «амбициозного роста». Оптимальным и наиболее вероятным для осуществления был признан вариант, ориентированный на реализацию умеренных возможностей развития (сценарий «умеренного роста»),

Особенностью настоящего варианта Концепции является ориентация на умеренный рост бюджетных возможностей региона. Численность населения территорий комплексного развития в рамках» сценария «умеренного роста» к 2030 году вырастет почти в два раза и составит 1 млн 260 тыс. человек.

Такой рост численности населения потребует значительной трансформации инфраструктур, а также внедрения новых подходов в системе управления территориями. Концепцией предлагается внедрение новых подходов в развитии социальной инфраструктуры (комбинирование детских садов и школ, создание межрегиональных школ и другие решения), транспортной инфраструктуры (внедрение контрактов жизненного цикла в дорожном строительстве, создание проектных и строительных консорциумов для управления развитием приоритетных транспортных коридоров) и других сфер пространственного развития.

Идеология проектов и отдельные подходы, предлагаемые Концепцией, ориентированы на развитие согласованной системы управления агломерацией и его элементов (например, единой транспортнойя системы) посредством совместного участия двух субъектов Федерации в выработке решений, имеющих значение и для Ленинградской области, и для Санкт-Петербурга.

# 1. Общая характеристика территории комплексного развития

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

Для определения границ территории комплексного развития существует несколько разных подходов. Все они могут быть условно разделены на два блока: (1) аналитический подход, который заключается в определении границ ТКР на основе формирования широкого массива данных об особенностях развития и взаимного влияния рядом расположенных населенных пунктов, образующих единую ТКР; (2) управленческий подход, который строится на приоритизации проблем развития территории и определении границ ТКР по зонам локализации наиболее значимых проблем.

Настоящая Концепция учитывает оба подхода при определении границ ТКР. Управленческий подход позволяет сформировать реальную управленческую модель, способную обеспечить комплексное развитие рассматриваемых территорий. Аналитический подход позволяет оценить перспективные направления смещения приоритетов управленческой модели в будущем (в случае реализации выделенных приоритетов или при возникновении других значимых факторов).

На основе проведенного анализа, с учетом различных подходов, применяемых в России и мире, определен объект управления ТКР и её структура. Объектом управления в рамках проекта комплексного развития территорий, прилегающих к границам Санкт-Петербурга, является территория, ограниченная границами ежедневной маятниковой миграции, с одной стороны, и детализированная до площадок активного инвестиционного развития, с другой стороны.

В целом все территории вокруг Санкт-Петербурга можно условно разделить на 3 пояса. Территорией комплексного развития является первый пояс агломерации.

В границы первого пояса ТКР входят:

- В составе Всеволожского муниципального района: Всеволожское, Дубровское, Кузьмоловское, Морозовское, Рахьинское, Свердловское, Сертоловское, Токсовское городские поселения; Агалатовское, Бугровское, Заневское, Колтушское, Куйвозовское, Лесколовское, Муринское, Новодевяткинское, Разметелевское, Романовское, Щегловское, Юкковское сельские поселения.
- В составе Гатчинского муниципального района: Гатчинское, Вырицкое, Коммунарское, Сиверское, Таицкое городские поселения; Большеколпанское, Веревское, Войсковицкое, Елизаветинское, Новосветское, Пудомягское, Пудостьское, Сусанинское, Сяськелевское сельские поселения.
- В составе Ломоносовского муниципального района: Большеижорское, Лебяженское городские поселения; Аннинское, Виллозское, Горбунковское, Кипенское, Лаголовское, Низинское, Оржицкое, Пениковское, Ропшинское, Русско-Высоцкое сельские поселения.
- В составе Тосненского муниципального района: Тосненское, Красноборское, Никольское, Ульяновское, Форносовское городские поселения; Нурминское, Тельмановское, Фёдоровское сельские поселения.
- В составе Кировского муниципального района: Кировское, Мгинское, Отрадненское, Павловское, Приладожское, Синявинское, Шлиссельбургское городские поселения.

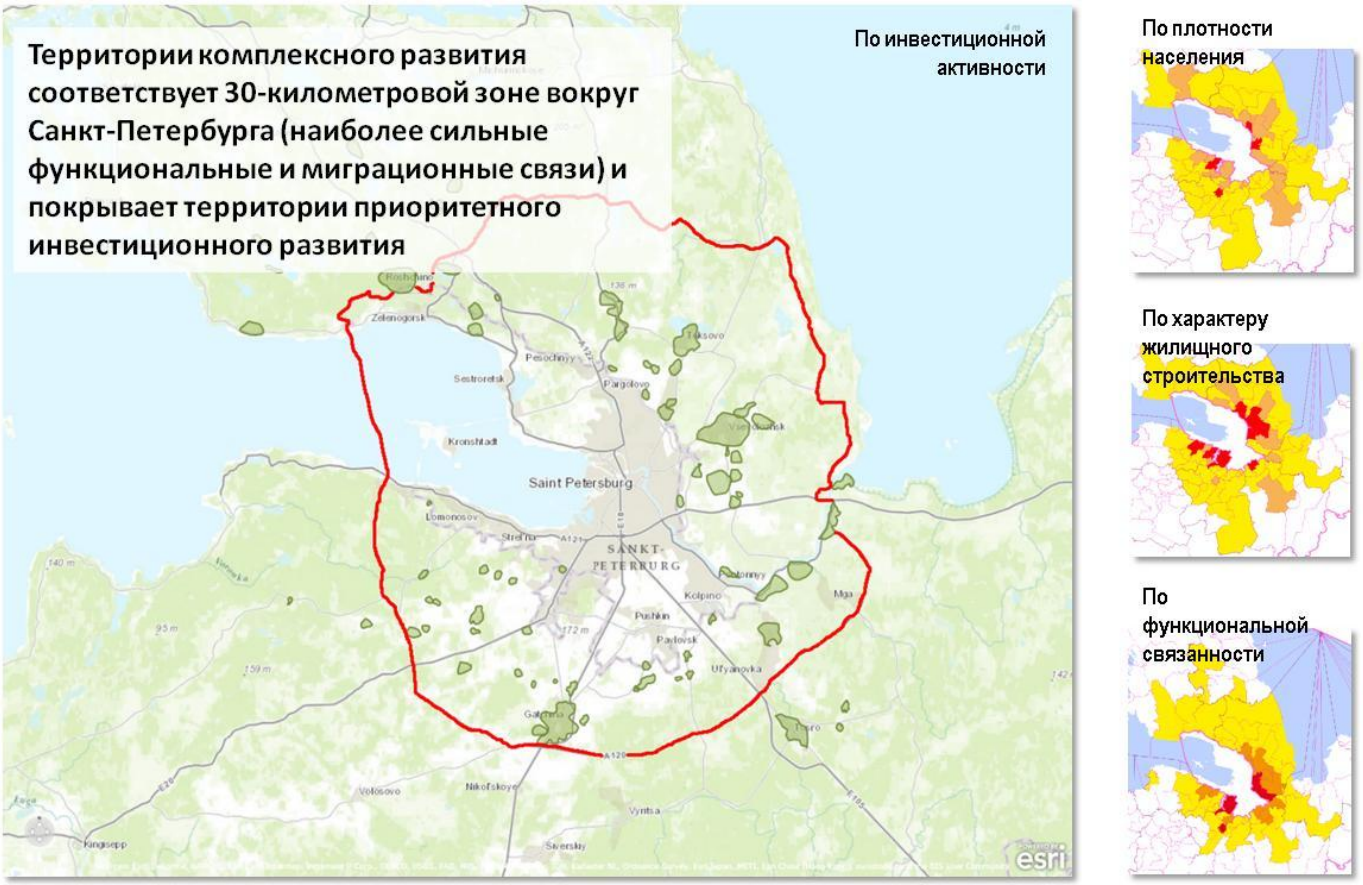
– В составе Выборгского муниципального района: Первомайское, Рощинское, Полянское сельские поселения.

Совокупная численность населения Ленинградской области в границах первого пояса ТКР составляет около 800 тыс. человек, или 45% от общей численности населения Ленинградской области.

В границах первого пояса ТКР развивается единый рынок труда, услуг и недвижимости. Это определяет наиболее высокую интенсивность инвестиционных процессов в рамках данной группы территорий в границах Ленинградской области.

Основными драйверами экономического роста выступают сектора жилищного, промышленного, логистического, торгового и рекреационного девелопмента. В то же время, именно в рамках первого пояса ТКР наблюдаются тенденции все более возрастающего негативного воздействия на окружающую среду.

**Рисунок 1. Границы территории комплексного развития**




Источник: Фонд «ЦСР «Северо-Запад», ООО «Институт «Урбаника»

# 2. Видение и идеология

1. В настоящее время агломерация Санкт-Петербурга уже сложилась: территории города и Ленинградской области, а также некоторые другие города, которые принято считать частью единой Санкт-Петербургской агломерации, связаны в единую систему экономических, социальных и инфраструктурных отношений. Более того, существует определенным образом организованный процесс управления этими отношениями, как на уровне отдельных проектов (например, в сфере девелопмента территорий под жилую недвижимость) или отдельных сообществ (например, кооперация в научной и образовательной сфере), так и на уровне государственного управления (создан Координационный совет, разработаны документы территориального планирования, ведется текущая деятельность по согласованию отдельных вопросов развития). В связи с этим можно констатировать завершение цикла начального формирования Санкт-Петербургской агломерации.

2. Особенностью нового цикла развития является переход от стихийного развития агломерации к управляемой модели и долгосрочному стратегическому планированию со своим образом будущего и измененной системой экономических ориентиров.

*Территории Ленинградской области, прилегающие к границам Санкт-Петербурга (далее по тексту - территория комплексного развития)*, которая является центральным объектом настоящей концепции, являясь одной из наиболее значимых частей агломерации, требует специального управленческого подхода, который с одной стороны будет содействовать экономическому росту Ленинградской области, а с другой стороны – обеспечивать увеличение общего экономического потенциала всей агломерации.

Основная идеология настоящей концепции – создание на территории комплексного развития Ленинградской области многополярной городской системы, имеющей инновационно ориентированную структуру экономики и предоставляющей высокое качество жизни населения.

3. Обращение к идеологии многополярности обусловлено необходимостью повысить экономическую, социальную и инфраструктурную устойчивость агломерации, прежде всего, в основных (базовых) узлах сложившейся системы расселения,формирующих ее каркас, а также необходимостью повышения эффективности государственных программ, направленных на равномерное развитие территорий, и анализом опыта развития ведущих мировых городов – лидеров роста глобальной экономики.

Для базовых полюсов агломерации целевым критерием станет достижение уровня глобальной конкурентоспособности. Для остальных территорий целевым критерием станет обеспечение качества жизни населения и достижение показателей роста экономики на уровне Санкт-Петербурга.

4. Сегодня в агломерации уже сложились базовые полюса роста, которыми являются, прежде всего, Гатчинское и Всеволожское городские поселения.

Ключевыми ресурсами Гатчины, способными стать базой для ускоренного экономического роста этой территории, являются: культурно-историческое наследие (Гатчинский дворец и Гатчинский парк, Приоратский дворец и парк, Красные казармы и другие объекты) и объекты инновационной инфраструктуры (Петербургский институт ядерной физики, проектируемый Технопарк Северо-Западного центра трансфера технологий Роснано, вузы). В рамках настоящей концепции основные усилия развития рекомендуется сосредоточить именно на Гатчине.

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

С учетом сложившихся экономических процессов и динамики жилищного строительства на территории комплексного развития кроме уже сформированных базовых полюсов можно выделить перспективные полюса роста. Основным драйвером их развития является активное жилищное строительство. Основные перспективы их развития обусловлены ростом потребительского потенциала. К ним относятся: Сертолово, Бугры, Мурино и Новодевяткино, Кудрово, Аннино.

В целом обозначенные базовые полюса роста можно условно разделить на три группы: северная группа (Сертолово, Бугры, Мурино и другие блихлежащие населенные пункты), Восточная группа (Всеволожск, Кудрово и другие близлежащие населенные пункты), Южная группа (Гатчина, Аннино и другие близлежащие населенные пункты). В дальнейшем именно эти группы станут основными центрами притяжения инвестиций, генерации новой деятельности, опережающего роста качества жизни и площадками внедрения новой модели управления.

**Рисунок 2. Базовые полюса роста агломерации на территории комплексного развития Ленинградской области на предыдущем этапе развития (до 2010-х гг.)**

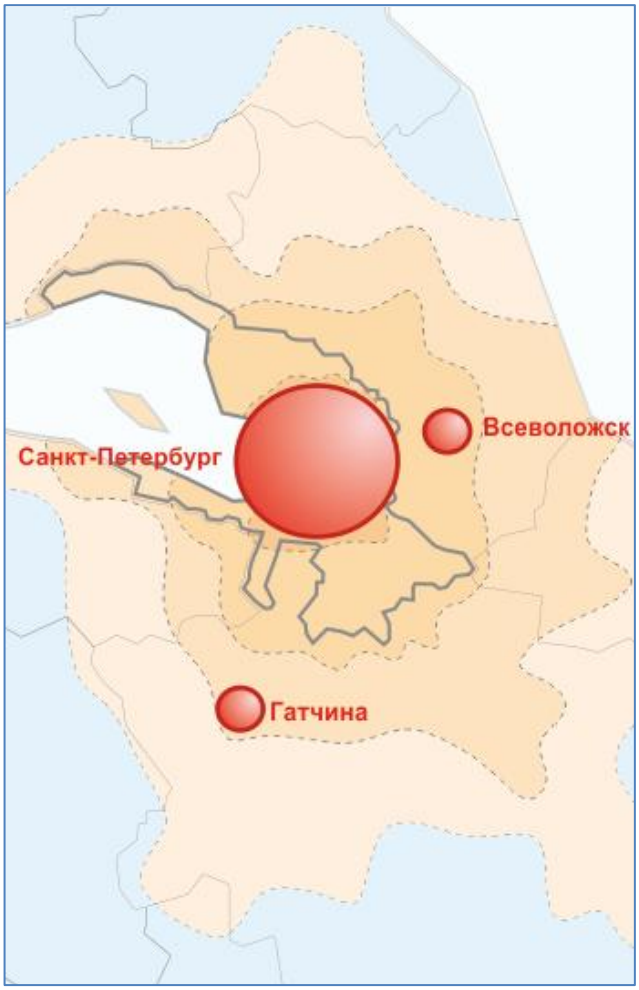
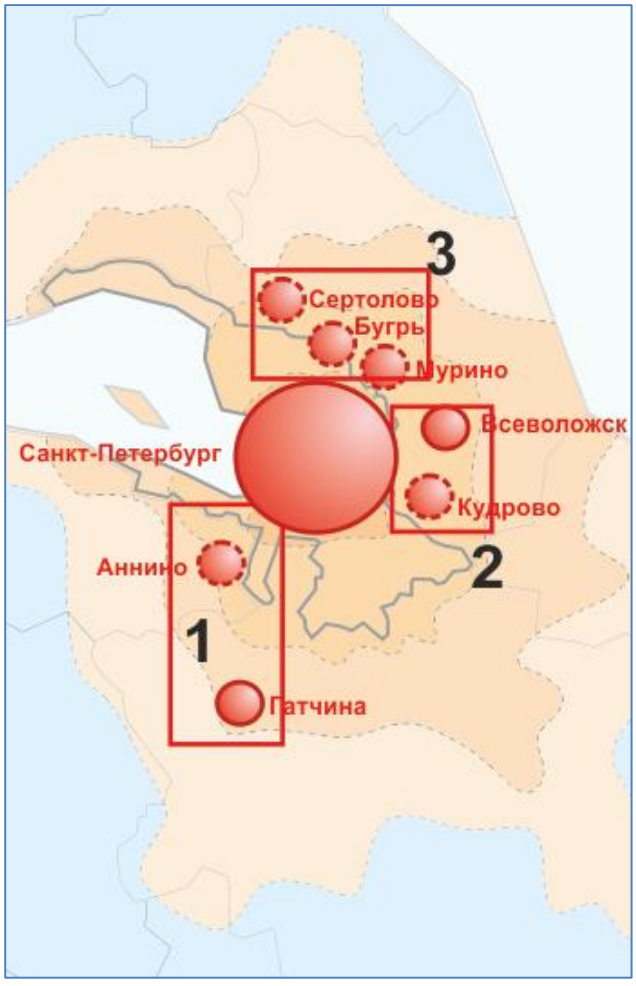



**Рисунок 3. Базовые полюса роста агломерации на территории комплексного развития Ленинградской области в 2010е гг.**




Выделение групп позволяет реорганизовать систему управления агломерацией и, в частности, территориями комплексного развития. Система управления должна быть ориентирована на повышение экономической самодостаточности каждой группы и улучшение транспортной связанности между группами. В целом, в развитии системы управления обозначенных групп

состоит основной фокус концепции. Но для других территорий, которые входят в ТКР Ленинградской области, но не были отнесены к полюсам роста, настоящая концепция также предусматривает систему мер поддержки и развития.

5. Развитие выделенных полюсов и групп в качестве узловых центров системы расселения обеспечит сбалансированный экономический и пространственный рост агломерации Санкт-Петербурга и создаст основу для перехода города на новый уровень и масштаб развития. В долгосрочной перспективе до 2030 г. Санкт-Петербургская агломерация может быть преобразована в метрополию (суперрегион) с численностью постоянного населения 7-8 млн чел. (в т.ч. в Санкт-Петербурге до 6 млн чел. и на территории комплексного развития до 1,5-2 млн чел.).

Метрополия будет обладать принципиально иной инвестиционной привлекательностью и потребительским потенциалом. Она сможет конкурировать за инвестиционный ресурс с крупнейшими городскими экономиками мира и войдет: в топ-30 крупнейших городов и топ-40 крупнейших городских агломераций по численности населения; а также в топ-40 городов по размеру. ВРП (более 200 млрд долл.).

Однако такой демографический и пространственный рост сможет быть реализован только в условиях эффективного управления и при наличии долгосрочной стратегии развития. Для территории комплексного развития это означает внедрение новых принципов государственного управления, в том числе:

- приоритет новых секторов экономики, слабо представленных в ядре агломерации
- приоритет господдержки для проектов, ориентированных на глобальную конкурентоспособность
- ориентация на эффективное использование земли и экологическую устойчивость
- благоприятная деловая среда
- европейское качество жизни и городской среды
- высокая транспортная доступность

6. Одной из причин, объясняющих необходимость разработки концепции комплексного развития территорий Ленинградской области, прилегающих к границам Санкт-Петербурга, стал процесс стихийного жилищного строительства.

Ежегодные объемы вводы жилья на территории Ленинградской области уже превышают 1,0 млн кв м в год. Из них большая доля приходится на территории вдоль границы Санкт-Петербурга. В том числе ожидаемый объем ввода жилого фонда в области по итогам 2013 г. составляет 1,2 млн кв.м, из них на территории комплексного развития (ТКР) придется около 74% или 0,9 млн кв.м. Это соответствует 24% от всего объема жилищного строительства Санкт-Петербургской агломерации.

К 2016 г. это соотношение может усилиться в пользу Ленинградской области и доля ТКР в общем объеме жилищного строительства всей агломерации увеличится до 24%.

Однако процесс жилищного строительства является естественным результатом условий, которые сложились в Санкт-Петербургской агломерации. И в настоящее время остановить этот процесс не представляется возможным. Более того, продолжающееся развитие жилищного строительства создает возможности для решения ряда социальных задач, в том числе таких как обеспечение населения доступным жильем.

Настоящая концепция направлена на поиск инструментов решения сопутствующих этому процессу проблем и на выстраивание механизмов, позволяющих повысить эффективность

градостроительного планирования в будущем и уйти от стихийного характера застройки к управляемому.

7. Управление развитием агломерацией должно носить не столько реакционный, сколько проспективный характер. Одновременно с решением текущих проблем должен формироваться ресурс для долгосрочного развития.

Особенностью управления развитием территориями комплексного развития также связано с тем, что ТКР охватывают лишь часть агломерации и административно подчинены субъекту федерации, который не оказывает прямого влияния на ядро агломерации. Выстраивание приоритетов развития ТКР должно носиь согласованный характер с планами развития остальной части агломерации.

В связи с этим, при разработке настоящей концепции учитывались положения Стратегии социально-экономического развития Санкт-Петербурга до 2030 г. В том числе в целях согласования положений двух документов (Концепции ТКР и Стратегии Санкт-Петербурга) были проведены специальные мероприятия, посвященные увязке предлагаемых в рамках обоих документов предложений.

В целом, управление агломерацией содержит два условных слоя приоритетных задач: (1) задачи, направленные на решения инфраструктурных задач, (2) задачи способствующие развитию функционала территории.

В рамках первого блока главным является последовательная реализация инфраструктурных проектов в соответствии с требованиями той фазы иили цикла, на котором находится агломерация.

В рамках второго блока главным является запуск механизмов, обеспечивающих внедрение новых стандартов управления, как в части содействия развитию единых рынков агломерации, так и в части выработки других сложных решений, имеющих общее агломеративное значение.

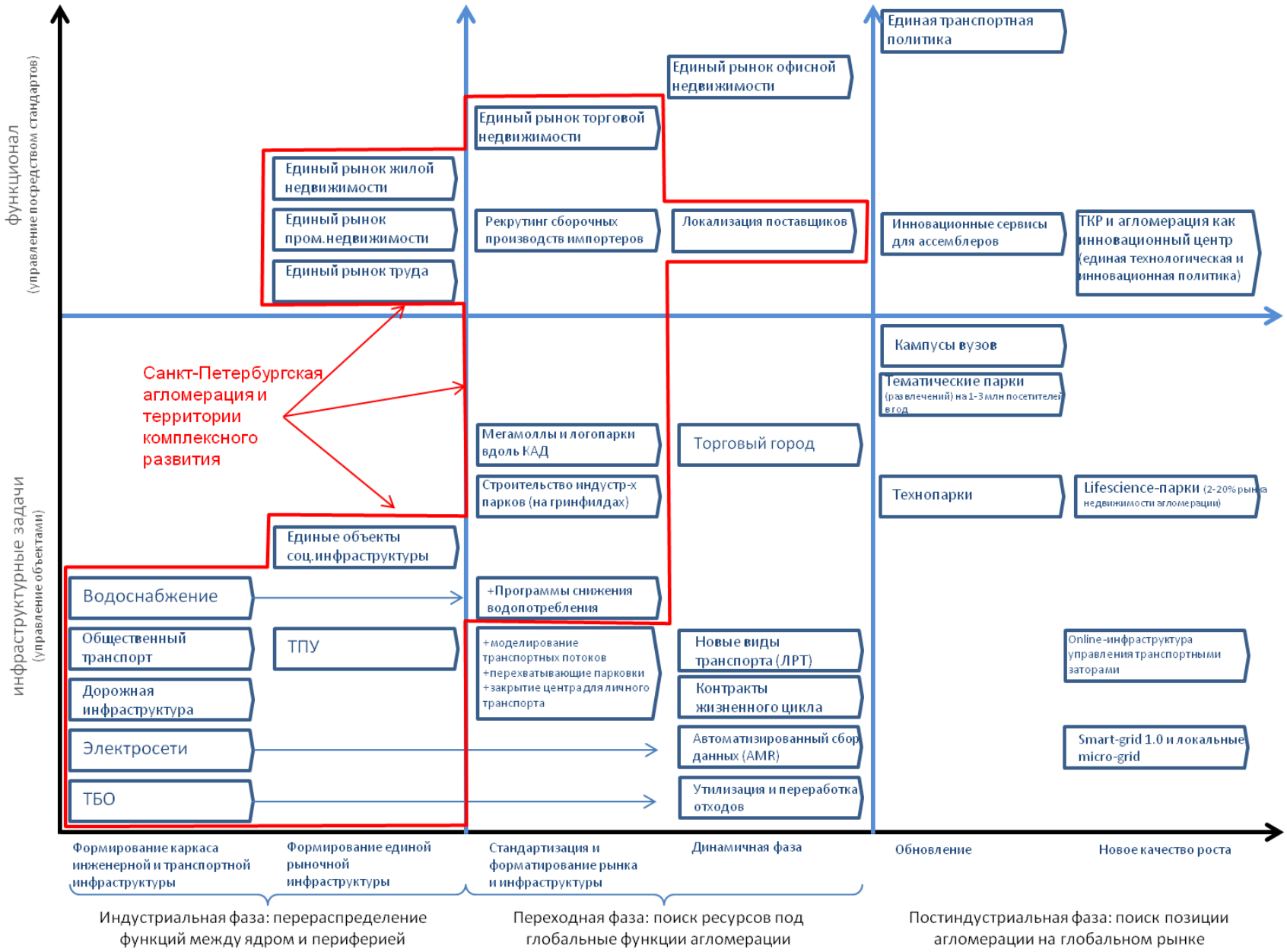
Кроме того, управление должно учитывать фазу развития, на которой находится агломерация. В настоящее время Санкт-Петербургская агломерация и, соответственно, ТКР вступают в переходную фазу, для которой характерно завершение цикла конкуренции ядра и периферии за разные экономические функции и которая связаны со стандартизацией и форматизацией рынков и инфраструктуры под требования мировой экономики.

Следует отметить, что четкого перехода во времени между фазами нет. Агломерация может запускать новые проекты со следующего цикла роста, для того, чтобы минимизировать отставание от своих конкурентов (других агломераций) и ускорения происходящих экономических и социалных процессов.

ТКР в этом отношении могут стать площадкой реализации перспективных проектов, которые обеспечивают переход Санкт-Петербургской агломерации на новую фазу развития. Среди них: создание нового класса инновационной инфраструктуры (lifescience парк на базе ГИМХ или ПИЯФ), строительство тематического развлекательного парка, создание торгового города, путем инициации внедрения единой транспортной политики, единой технологической и инновационной политики агломерацию и т.п.

Именно в создании возможностей для перехода ТКР и всей агломерации на новую фазу (цикл) развития состоит основная идеология настоящей концепции.

**Рисунок 1. Фазы развития агломерации и позиция Территории комплексного развития**



# 3. Проблемы территории комплексного развития

## 3.1. Несбалансированность системы расселения и мест приложения труда

В настоящее время на территориях Ленинградской области, прилегающих к Санкт-Петербургу, ведется реализация жилищных проектов, общая площадь которых составит 6,6 млн кв. м. Ввод в эксплуатацию этого объема жилья планируется в 2013–2015 гг.

По завершении текущих проектов жилищного строительства на территориях муниципальных образований Ленинградской области, прилегающих к границам Санкт-Петербурга, будет проживать дополнительно 116 тыс. чел., т.е. +14,5% от текущей численности населения рассматриваемых территорий, где сейчас проживает 800 тыс. чел.

**Таблица 1. Оценка динамики жилищного строительства и прироста численности населения ТКР**

| Район | Площадь строящегося жилья, млн кв. м. | | Планируемое число жителей (прирост), тыс. чел. | |
|---|---|---|---|---|
| | Согласно реализуемым проектам жилищного строительства | Согласно генеральным планам развития территорий | Согласно реализуемым проектам жилищного строительства | Согласно генеральным планам развития территорий |
| Всеволожский | 2,3 | 16,3 | 36.180 | 408.6 |
| Ломоносовский | 2,7 | 6,3 | 44.904 | 141.9 |
| Выборгский | 0,4 | н/д | 9.588 | н/д |
| Кировский | 0,2 | 0,8 | 3.100 | 30.8 |
| Тосненский | 0,4 | 3,1 | 6.345 | 55.3 |
| Гатчинский | 0,7 | 2,8 | 15.975 | 159.5 |
| Итого: | около 6,6 | более 29 | 116.091 | более 800 |

Источник: ООО «Институт территориального планирования «Урбаника», Генеральные планы и проекты генеральных планов МО по состоянию на 01.10.2013, Фонд «ЦСР «Северо-Запад»

Наибольший прирост площади земель населенных пунктов (более 1000 гектаров) запланирован в Тельмановском, Фёдоровском, Бугровском, Заневском, Размателевском сельских поселениях, Свердловском, Тосненском городских поселениях. Из них согласован и утвержден только Генеральный план Заневского сельского поселения.

Наибольший прирост численности населения (более 20 тыс. человек) запланирован в Заневском, Муринском, Бугровском, Тельмановском, Аннинском, Виллозском, Колтушском, Низинском, Размателевском сельских поселениях.

Наибольший объем жилищного строительства (более 1 млн кв. м) запланирован в Муринском, Заневском, Аннинском, Бугровском, Колтушском, Виллозском, Низинском, Тельмановском сельских поселениях.

Критический анализ проектного функционального зонирования территории городских и сельских поселений на основе документов территориального планирования представлен в таблице 2.

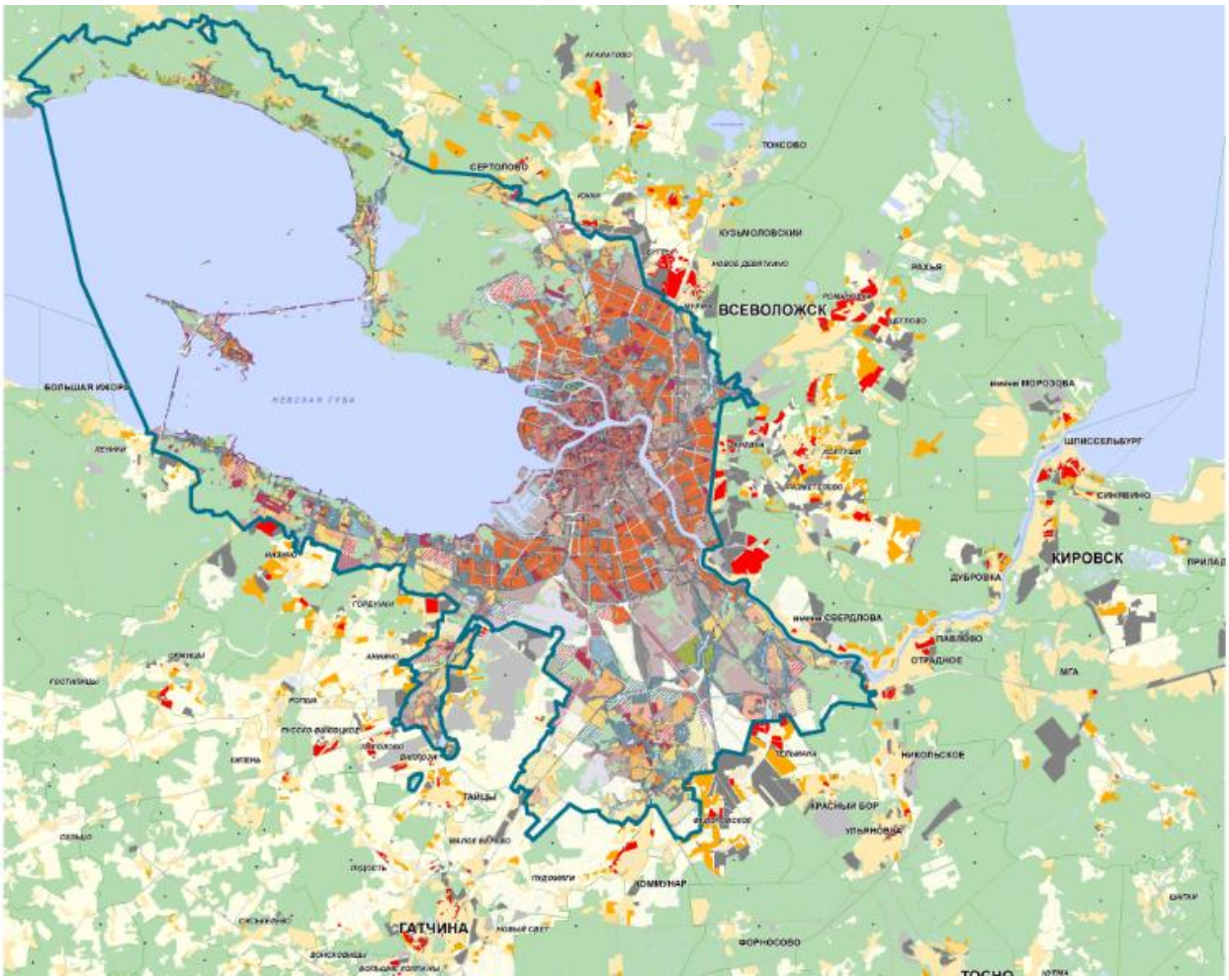
**Таблица 2. Результаты критического анализа проектного функционального зонирования территории городских и сельских поселений на основе документов территориального планирования**

| Территории | Индивидуальная застройка | Малоэтажная застройка | Среднеэтажная застройка | Многоэтажная застройка | ИТОГО |
|---|---|---|---|---|---|
| ВСЕГО территории Ленинградской области, прилегающие к границам Санкт-Петербурга | | | | | |
| Площадь формируемых жилых зон, тыс. га | 13,6 | 2,9 | 1,2 | 1,2 | **18,8** |
| Прогноз жилищного строительства, млн м$^2$ | 13,6 | 8,7 | 6,2 | 10,4 | **38,8** |
| Прогноз численности населения, тыс. человек | 387,4 | 288,5 | 248,2 | 519,8 | **1443,9** |
| **Всеволожский муниципальный район** | | | | | |
| Площадь формируемых жилых зон, тыс. га | 6,3 | 1,6 | 0,6 | 0,8 | **9,2** |
| Прогноз жилищного строительства, млн м$^2$ | 6,3 | 4,7 | 3,1 | 6,9 | **20,9** |
| Прогноз численности населения, тыс. человек | 178,6 | 155,5 | 124,2 | 342,9 | **801,2** |
| **Гатчинский муниципальный район** | | | | | |
| Площадь формируемых жилых зон, тыс. га | 2,2 | 0,3 | 0,2 | 0,1 | **2,8** |
| Прогноз жилищного строительства, млн м$^2$ | 2,2 | 1,0 | 1,0 | 0,8 | **4,9** |
| Прогноз численности населения, тыс. человек | 62,5 | 33,5 | 38,8 | 38,3 | **173,1** |
| **Ломоносовский муниципальный район** | | | | | |
| Площадь формируемых жилых зон, тыс. га | 2,2 | 0,5 | 0,1 | 0,2 | **2,9** |
| Прогноз жилищного строительства, млн м$^2$ | 2,2 | 1,5 | 0,4 | 1,4 | **5,5** |
| Прогноз численности населения, тыс. человек | 63,2 | 49,6 | 17,6 | 68,9 | **199,2** |
| **Тосненский муниципальный район** | | | | | |
| Площадь формируемых жилых зон, тыс. га | 1,9 | 0,3 | 0,1 | 0,1 | **2,3** |
| Прогноз жилищного строительства, млн м$^2$ | 1,9 | 0,8 | 0,5 | 0,8 | **3,9** |
| Прогноз численности населения, тыс. человек | 52,9 | 25,9 | 20,4 | 38,7 | **137,9** |
| **Кировский муниципальный район** | | | | | |
| Площадь формируемых жилых зон, тыс. га | 1,1 | 0,2 | 0,2 | 0,1 | 1,6 |
| Прогноз жилищного строительства, млн м$^2$ | 1,1 | 0,7 | 1,2 | 0,6 | 3,6 |
| Прогноз численности населения, тыс. человек | 30,1 | 23,9 | 47,2 | 31,5 | 132,7 |

Источник: ООО «Институт территориального планирования «Урбаника» (по результатам обмера по цифровым картам площади формируемых жилых зон различной типологии, отображенных в соответствии с решениями Генеральных планов и проектов Генеральных планов поселений по состоянию на 01.10.2013)[1]

[1] В целом, следует отметить, что предложения генеральных планов прилегающих к Санкт-Петербургу поселений, в целом, в 2-2,5 раза превышают реалистичные прогнозируемые темпы развития жилищного строительства. Это может являться основанием для инициирования процедуры пересмотра генеральных планов поселений в сторону обеспечения реалистичности их технико-экономических показателей.

**Рисунок 4. Карта планируемых функциональных зон, составленная по итогам анализа документов территориального планирования городских и сельских поселений, расположенных вблизи административных границ Санкт-Петербурга[2]**




Источник: ООО «Институт территориального планирования «Урбаника»

Рост массовой жилой застройки актуализирует проблему нехватки рабочих мест. Объемы планируемого к введению жилищного строительства не обеспечены соответствующим необходимым числом мест приложения труда, что с одной стороны превращает ТКР в исключительно спальные районы, а с другой стороны увеличивает интенсивность ежедневной маятниковой миграции в Санкт-Петербург.

Решение проблемы создания новых мест приложения труда обусловлено не только необходимостью решения задач по достижению сбалансированности бюджетной системы, но и необходимостью обеспечения сбалансированного развития территорий комплексного развития в

[2] Красным цветом отображены зоны планируемой многоквартирной жилой застройки, оранжевым цветом — зоны планируемой индивидуальной жилой застройки, серым цветом — планируемые производственные и общественно-деловые зоны.

целом. Прежде всего — в части создания комфортной городской среды и повышения уровня жизни населения ТКР.

В настоящий момент на территориях комплексного развития сложилась ситуация разбалансированности по уровню обеспеченности рабочими местами. Так в Выборгском и Гатчинском районах трудовые ресурсы, в том числе численность трудоспособного населения в трудоспособном возрасте насчитывают более 140 тыс. чел., что значительно выше по сравнению с другими четырьмя районами, граничащие с Санкт-Петербургом.

Опыт крупных мировых городских агломераций доказывает, что создание новых рабочих мест в пригородных зонах — это возможное направление экономического развития. Как правило, это сложные в организационном и финансовом плане проекты, которые связаны с привлечением на территорию высокотехнологических производств, формирующих спрос на green-fields, с переносом промышленных предприятий из центра города (ядра агломерации, с тем, чтобы использовать освободившиеся зоны под дорогостоящие виды недвижимости), что также связано с необходимостью выделения green-fields и создания новых промышленных зон, развития сервисной инфраструктуры, включая логистику, инфраструктуру отдыха и развлечений (тематические парки, спортивные комплексы и др.), а также туризма.

Для решения проблемы создания новых мест приложения труда на территориях комплексного развития необходимо достичь решения ряда важных задач.

1. Определить экономическую специализацию территорий, в рамках которых возможно создание новых рабочих мест. Особенности специализации территорий задают им ряд требований:
    - наличие трудоемких видов деятельности;
    - применение новых форматов организации промышленных площадок, в том числе с низким уровнем негативного воздействия на окружающую среду.

2. Обеспечить внутреннюю транспортную связанность территорий между собой (хордовый принцип). Это необходимо сделать в целях обеспечения связки между площадками нового жилищного строительства и территориями организации новых мест приложения труда.

3. Сформировать стандарты качества рабочих мест. Государственная политика Ленинградской области должна стимулировать создание высокооплачиваемых рабочих мест и способствовать улучшению качества жизни населения.

На основе выделенных проблем и их анализа можно определить наиболее перспективные сектора экономики для создания новых рабочих мест:

- Сектор life science[3], включая фармацевтику, медицинское приборостроение, услуги радиационной медицины, компьютерный инжиниринг для медицины.
- Сектор туризма и рекреации (включить, в том числе, HORECA[4]).
- Сектор отдыха и развлечений.
- Сектор высокотехнологической логистики (3PL[5], 4PL[6]).

[3] В переводе с английского Life science — естественные науки.

[4] HoReCa — термин, обозначающий сферу общественного питания и гостиничного хозяйства, канал сбыта товаров с непосредственным потреблением товара в месте продаж. Название «HoReCa» (акроним) происходит от первых двух букв в словах Hotel, Restaurant, Cafe (отель — ресторан — кафе) и часто обозначает сектор бизнеса, связанный с предприятиями общественного питания и другими предприятиями индустрии гостеприимства.

- Сектор конгрессной деятельности.

**Таблица 3. Прогноз создания рабочих мест в перспективных секторах экономики на территории комплексного развития**

| № | Название сектора | Потенциальные объемы создания рабочих мест (единиц) | | |
|---|---|---|---|---|
| | | 2015 год | 2020 год | 2030 год |
| 1. | Life-science | 100 | 10,000 | 15,000 |
| 2. | Туризм и рекреация | 1,000 | 5,000 | 7,000 |
| 3. | Отдых и развлечения | 1,500 | 2,000 | 4,000 |
| 4. | Логистика | 7,540 | 8,800 | 11,400 |
| 5. | Конгрессная деятельность | 500 | 1,000 | 2,000 |

Источник: Фонд «Центр стратегических разработок «Северо-Запад»

В совокупности в 2030 году можно ожидать создания 39400 новых рабочих мест при условии развития всех указанных секторов экономики. При этом согласно умеренному сценарию развития уже к 2030 году прогнозная численность населения ТКР составит 1 млн 260 тыс. человек. Что значительно превышает то количество рабочих мест, которое может быть создано Ленинградской областью в случае реализации всех проектов, соответствующих сценарию умеренного роста.

В данном контексте – планирования и прогноза рабочих мест на ТКР, важно учитывать ту демографическую динамику, которая соответствует базовому сценарию и сценарию умеренного роста.

Одной из главных тенденций, которая будет отчетливо проявляться на территориях комплексного развития, следует считать — старение населения. Все прогнозы предсказывают к 2030 г. заметные и практически идентичные изменения в возрастном составе населения. Доля лиц в возрастах от 65 и старше увеличится на 60%, а вместе с ней будет расти и демографическая нагрузка пожилыми гражданами на трудоспособное население. Однако для территорий комплексного развития показатели соотношений пенсионного и трудоспособного населения будут выгодно отличаться от показателей Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

В то время как в России и СПб почти каждый пятый житель страны в 2030 г. будет старше 65 лет, в пределах территорий комплексного развития этот показатель будет достигнут несколько позже. Большое количество трудоспособного населения в период с 2010 по 2030 гг. для двух сценариев будет связано с тем, что сегодня наибольшую активность на рынке нового жилья проявляют граждане в возрастной категории от 25 до 45 лет. Однако это приведет к резкому увеличению граждан пенсионного возраста в зоне ТКР после 2030 г. при условии, что пенсионное законодательство РФ останется неизменным. Вместе с тем по уровню старения ТКР будет заметно отставать от развитых стран мира, как и от ситуации в самой России. Так, доля лиц в возрасте от 65 лет и старше составит в Германии около 25%, в Японии — почти 30%, в России – 20%, а в ТКР – 15%. Подобное отставание объясняется не столько относительно высокой смертностью и недолгой продолжительностью жизни в старших возрастах, а гораздо больше — миграционными потоками в зону территорий комплексного развития. Тем не менее, неблагоприятная тенденция сокращения численности населения в экономически активных, или трудоспособных возрастах группах,

[5] Third Party Logistics (3PL) — комплекс логистических услуг от доставки и адресного хранения до управления заказами и отслеживания движения товаров. Кроме этого услуги 3PL предполагают создание единой информационной базы с клиентом, культуру взаимоотношений и поведения персонала, решение вопросов по качеству и оптимизации товарооборота клиента.

[6] Fourth Party Logistics (4PL) — система, предполагающая слияние функций всех организаций, участвующих в процессе поставки продукции. В задачу 4PL-провайдера входят планирование, управление и контроль за всеми логистическими процессами компании-заказчика для достижения более долгосрочных стратегических целей и расширения задач бизнеса.

актуальная для России, но менее актуальная для ТКР, будет вызывать особую обеспокоенность в связи с тем, что не было исторических аналогов поддержания высоких темпов экономического роста в условиях сокращающегося населения, в том числе и его экономически активной части. В отношении прогнозируемой численности трудоспособного населения ситуация для ТКР будет идти вразрез с общероссийскими тенденциями. По среднему варианту прогноза Росстата численность населения в возрастах 15–64 года уменьшится в России к 2025 г. на 9–10 млн человек, а численность населения в пределах официально заданных границ трудоспособности — на 11 млн человек. В то время как доля населения 15–64 лет, наоборот, вырастет на территориях комплексного развития в зависимости от сценария на 60–90%. Результаты других прогнозов дают большее сокращение. При этом число детей до 2030 г. будет изменяться волнообразно и в узких пределах, а число лиц в старших возрастах будет устойчиво увеличиваться. В России в условиях демографического старения также будет стареть и экономически активное население. В его составе к 2030 г. заметно уменьшится доля молодых возрастов (до 35 лет) и повысится доля старших возрастов (от 50 до 65 лет). Для ТКР как раз будет увеличиваться доля граждан в диапазоне от 25 до 45 лет, что приведет к кратковременному (в отдаленной перспективе) омоложению населения.

При базовом сценарии развития, который будет реализован при любых обстоятельствах, численность населения на ТКР вырастет на 1 млн человек в промежутке между 2020 и 2040 годами. При умеренном сценарии уже в 2030 году общая численность населения ТКР составит 1 млн 260 тыс. человек и будет только расти. Таким образом, необходимо отметить, что проблема ввода жилья неизбежно ставит проблему нехватки рабочих мест на осваиваемых территориях, что будет приводить к постоянной маятниковой миграции, помимо этого строительство жилья будет тянуть за собой ряд других значительных проблем, таких как транспорт, инженерная и социальная инфраструктура.

## 3.2. Нерешенные вопросы, связанные с обеспечением территорий комплексного развития объектами социальной инфраструктуры

Анализ обеспеченности муниципальных образований объектами образования

В рамках настоящего раздела выполнен анализ обеспеченности муниципальных образований Ленинградской области, прилегающих к границам Санкт-Петербурга, детскими садами и средними общеобразовательными школами. Сведения о количестве мест в детских садах и школах приведены в соответствии с паспортами муниципальных образований. В качестве основы для сравнения приняты региональные нормативы градостроительного проектирования Ленинградской области, утвержденные постановлением Правительства Ленинградской области от 22 марта 2012 года № 83. В соответствии с указанным документом, нормативная обеспеченность городских поселений местами в детских садах составляет 60 мест на 1000 жителей, сельских поселений — 40 мест на 1000 жителей. Нормативная обеспеченность городских поселений школами составляет 91 место на 1000 жителей, сельских поселений — 61 место на 1000 жителей. Анализ обеспеченности муниципальных образований Ленинградской области, прилегающих к границам Санкт-Петербурга, местами в детских садах приведен в таблице 21. Анализ обеспеченности муниципальных образований Ленинградской области, прилегающих к границам Санкт-Петербурга, местами в школах приведен в таблице 21.

Результаты анализа показывают, что для территории Ленинградской области, прилегающей к Санкт-Петербургу, характерен острый дефицит мест в детских садах. До достижения уровня нормативной обеспеченности при современной численности населения не хватает 14,4 тыс. мест, в том числе по Всеволожскому муниципальному району — 6,6 тыс. мест, по Гатчинскому муниципальному району —

4,4 тыс. мест, по Кировскому муниципальному району — 1,8 тыс. мест, по Тосненскому муниципальному району — 1,2 тыс. мест, по Ломоносовскому муниципальному району — 0,2 тыс. мест, по Выборгскому муниципальному району — 0,2 тыс. мест. Реальный дефицит мест в детских садах еще выше, принимая во внимание то обстоятельство, что в значительной части сельских поселений, прилегающих к границам Санкт-Петербурга, фактически развивается городская застройка, что увеличивает потребность в объектах обслуживания.

Результаты анализа показывают неравномерную обеспеченность территории Ленинградской области, прилегающей к Санкт-Петербургу, местами в школах. В среднем по территории общий уровень заполняемости школ составляет 90 %. При этом в ряде муниципальных образований (Сертоловское, Отрадненское, Шлиссельбургское городские поселения, Юкковское, Муринское, Колтушское сельские поселения) наблюдаются значительные дефициты. Здесь уже с учетом существующей численности населения необходимо построить, как минимум, по 1 школе. Суммарный дефицит в поселениях с недостаточным уровнем обеспеченности школами составляет 4,4 тыс. мест. При этом в ряде муниципальных образований (Тосненское, Гатчинское, Всеволожское, Коммунарское, Таицкое городские поселения, Первомайское, Тельмановское, Новосветское сельские поселения) по школам имеются значительные резервы. Суммарный профицит в поселениях с достаточным уровнем обеспечения школами составляет 9,5 тыс. мест. Без привязки к конкретной территории такого количества мест в совокупности достаточно для обеспечения школами 100 тыс. новых жителей.

Анализ обеспеченности муниципальных образований объектами здравоохранения

В рамках настоящего раздела выполнен анализ обеспеченности муниципальных образований Ленинградской области, прилегающих к границам Санкт-Петербурга, стационарными и амбулаторными учреждениями здравоохранения. Характеристики учреждений здравоохранения приведены в соответствии с паспортами муниципальных образований. В качестве основы для сравнения приняты региональные нормативы градостроительного проектирования Ленинградской области, утвержденные постановлением Правительства Ленинградской области от 22 марта 2012 года № 83. В соответствии с указанным документом, минимальная обеспеченность городских поселений стационарными учреждениями здравоохранения составляет 13,47 коек на 1000 жителей, по сельским поселениям данный показатель не нормируется. Нормативная мощность амбулаторных учреждений здравоохранения городских поселений составляет 18,15 посещений в смену на 1000 жителей, сельских поселений — 14,52 посещений в смену на 1000 жителей. Анализ обеспеченности муниципальных образований Ленинградской области, прилегающих к границам Санкт-Петербурга, стационарными учреждениями здравоохранения приведен в таблице 23. Анализ обеспеченности муниципальных образований Ленинградской области, прилегающих к границам Санкт-Петербурга, амбулаторными учреждениями здравоохранения приведен в таблице 24.

Результаты анализа показывают, что среди городских поселений Ленинградской области, расположенных вблизи административных границ с Санкт-Петербургом, в достаточной степени обеспечены койко-местами в больницах только Кировское, Всеволожское и Токсовское городские поселения. В оставшихся городских поселениях наблюдается дефицит, который в сумме составляет 2,4 тыс. мест.

Результаты анализа показывают неравномерную обеспеченность территории Ленинградской области, прилегающей к Санкт-Петербургу, местами в школах. В целом, можно отметить достаточный уровень обеспеченности территории амбулаторными учреждениями здравоохранения. Их усредненный уровень загруженности составляет 81%. При этом ряд муниципальных образований

имеет значительные резервы (Гатчинское, Кировское городские поселения), ряд муниципальных образований — значительные дефициты (Сертоловское городское поселение).

**Рисунок 5. Результаты комплексной оценки обеспеченности территории Ленинградской области, прилегающей к Санкт-Петербургу, объектами дошкольного образования**

| | |
|---|---|
| **СОВРЕМЕННЫЕ ПРОБЛЕМЫ**<br>• **13 тыс. мест** – дефицит в детских садах в ТКР<br>• **Нормативы** обеспеченности детскими садами **завышены в 2 раза** и не соблюдаются (60 мест в детских садах на 1000 жителей должно быть обеспечено в районах новостроек согласно РНГП ЛО, а по демографии - 33 ребенка детсадовского возраста на 1000 жителей) | **ПРОБЛЕМЫ 2020**<br>• Темпы жилищного строительства и рост потребности в детских садах опережают запланированные темпы строительства дошкольных учреждений<br>• **29 тыс. мест** – составит дефицит в детских садах в ТКР с учетом темпов жилищного строительства и планируемого ввода дошкольных учреждений |
| **СТОИМОСТЬ РЕШЕНИЯ**<br>• **17,4 млрд. руб.** (2,2 млрд./год) – общая стоимость запланированных мероприятий по строительству детских садов на ТКР до 2020 года<br>• **32,2 млрд. руб.** (4 млрд./год) – ориентировочная стоимость строительства дополнительных детских садов на ТКР для 100 % обеспеченности | **БЮДЖЕТНЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ**<br>• **8 млрд.рублей** (1 млрд.руб./год) – возможности бюджета ЛО по строительству детских садов в рамках госпрограммы до 2020 года<br>• **в т.ч. 4,9 млрд.рублей** (0,6 млрд./год) – на ТКР |

**Рисунок 5. Результаты комплексной оценки обеспеченности территории Ленинградской области, прилегающей к Санкт-Петербургу, объектами общего образования**

| | |
|---|---|
| **СОВРЕМЕННЫЕ ПРОБЛЕМЫ**<br>• **5 тыс. мест** – дефицит в школах в ТКР<br>• Региональные нормативы не обеспечивают демографически обусловленных потребностей в школах (по РНГП полагается 91 место в школах на 1000 жителей, по демографии: 110 детей школьного возраста на 1000 жителей) | **ПРОБЛЕМЫ 2020**<br>• **Темпы** жилищного строительства и рост потребности в школах опережают запланированные темпы строительства школ<br>• **23 тыс. мест – составит дефицит в школах на ТКР с учетом темпов жилищного строительства и планируемого ввода школ** |
| **СТОИМОСТЬ РЕШЕНИЯ**<br>• **21,3 млрд. руб.** (2,6 млрд./год) – общая стоимость запланированных мероприятий по строительству школ на ТКР до 2020 года<br>• **23,1 млрд. руб.** (2,9 млрд./год) – ориентировочная стоимость строительства дополнительных школ на ТКР для 100 % обеспеченности | **БЮДЖЕТНЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ**<br>• **14,9 млрд.руб.** (1,9 млрд.руб./год) – возможности бюджета ЛО по строительству школ в рамках госпрограммы до 2020 года<br>• **в т.ч. 8,1 млрд.рублей** (1 млрд. руб./год) – на ТКР |

## 3.3. Нерешенные вопросы развития инженерной инфраструктуры

Системы инженерного обеспечения территории Санкт-Петербурга и прилегающих территорий Ленинградской области тесно переплетены между собой. На территории Ленинградской области находятся многие головные источники электро-, тепло-, газо-, водоснабжения и водоотведения, обеспечивающие устойчивую работу систем жизнеобеспечения Санкт-Петербурга. Среди крупнейших головных объектов жизнеобеспечения межрегионального значения, расположенных на территории Ленинградской области, можно отметить:

- в сфере электроснабжения: Ленинградская АЭС, Северная ТЭЦ, ПС 750 кВ «Ленинградская», ПС 330 кВ «Восточная», ПС 330 кВ «Гатчинская»;
- в сфере теплоснабжения: Северная ТЭЦ;
- в сфере газоснабжения: Подземное газовое хранилище, ГРС «Восточная»;
- в сфере водоснабжения: Северная водопроводная станция.

При этом значительная часть объектов территорий Ленинградской области, прилегающих к Санкт-Петербургу (преимущественно, во Всеволожском муниципальном районе), обеспечиваются от головных источников, расположенных на территории Санкт-Петербурга.

Сводная характеристика системы электроснабжения на территориях Ленинградской области, прилегающих к Санкт-Петербургу, представлена в таблице 6.

**Таблица 4. Сводная характеристика системы электроснабжения на территориях Ленинградской области, прилегающих к Санкт-Петербургу**

| **Аспекты** | **Характеристики территорий** Ленинградской области, прилегающих к Санкт-Петербургу |
|---|---|
| Сильные стороны | Наличие надежной сбалансированной единой энергетической системы с положительным балансом производства/потребления электроэнергии (с учетом ЛАЭС).<br>Наличие крупнейших головных источников (Северная ТЭЦ, ПС 330 кВ «Восточная», ПС 330 кВ «Гатчинская»).<br>Ряд интенсивно развивающихся территорий в достаточной степени обеспечены свободными мощностями головных источников электроснабжения (Заневское, Бугровское, Юкковское, Первомайское сельские поселения, Гатчинское, Сертоловское, Тосненское, Отрадненское, Коммунарское, Свердловское, Кузьмоловское городские поселения).<br>Стоимость подключения к системе электроснабжения ниже по сравнению с Санкт-Петербургом. |
| Слабые стороны | Значительная часть интенсивно развивающихся территорий испытывает острый дефицит мощности головных источников электроснабжения (Муринское, Новодевяткинское, Аннинское, Тельмановское, Фёдоровское сельские поселения, Всеволожское, Никольское, Токсовское городские поселения). |
| Возможности | Строительство в среднесрочной перспективе крупнейших головных источников (ПС 330 кВ «Заневская», ПС 330 кВ «Ломоносовская», ПС 330 кВ «Новодевяткинская», ПС 330 кВ «Зеленогорская») в контексте выдачи мощности ЛАЭС-2.<br>Реализация инвестиционной программы ОАО «Ленэнерго» и ОАО «ЛОЭСК» со строительством крупных головных источников системы электроснабжения на территориях Ленинградской области, прилегающих к Санкт-Петербургу, суммарной мощностью до 1000 МВА (до 2015 года), из них во Всеволожском муниципальном районе — 680 МВА, Тосненском муниципальном районе — 180 МВА, Выборгском муниципальном районе — 70 МВА, Кировском муниципальном районе — 30 МВА, Гатчинском и Ломоносовском муниципальных районах — по 20 МВА.<br>Развитие когенерации на базе источников теплоснабжения. |

| Аспекты | **Характеристики территорий** Ленинградской области, прилегающих к Санкт-Петербургу |
|---|---|
| | Наличие свободных мощностей газораспределительной системы создает возможности формирования центров локальной энергетической генерации на газовом топливе. |
| Риски | См. Раздел 8.3. |

Развернутая характеристика проблемы обеспеченности объектами электросетевой инфраструктуры в контексте развития территории на среднесрочную перспективу приведена в разделе 4.2. Развитие инженерной инфраструктуры. Результаты данной оценки представлены на рис. 3.4-1.

**Рисунок 6. Результаты комплексной оценки обеспеченности территории Ленинградской области, прилегающей к Санкт-Петербургу, объектами электросетевой инфраструктуры**

| | |
|---|---|
| **СОВРЕМЕННЫЕ ПРОБЛЕМЫ**<br>• **Длительные сроки, высокая стоимость**, непрозрачная процедура подключения к электросетям (за 2010-12 подключено 2/3 заявок – 40 % мощности)<br>• **Ограниченные возможности подключения**: Всеволожск, Мурино, Гатчина, Горелово, Колтуши, Тельмана, Никольское, Верево, Фёдоровское, Агалатово, Разметелево, Токсово, Аннино и др. – крупные зоны девелоперской активности | **ПРОБЛЕМЫ 2020**<br>• **Строительство электросетевых объектов** не в полной мере скоординировано с объектами жилищного и промышленного строительства.<br>• **Рост тарифов** за счет инвестиционной составляющей<br>• **Удорожание и приостановка инвестпроектов** из-за сложности подключения и роста тарифов |
| **СТОИМОСТЬ РЕШЕНИЯ**<br>• **30 млрд. руб.** (4 млрд. руб. в год) – ориентировочная стоимость строительства и реконструкции объектов 35 и 110 кВ на ТКР к 2020 году<br>• **11,5 млрд. руб. (1,4 млрд. руб. в год)** – ориентировочный размер платы за подключение жилых комплексов на ТКР до 2020 г | **БЮДЖЕТНЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ**<br>• Финансирование электросетевого строительства за счет бюджетных средств не предусмотрено<br>• **16 млрд. рублей** – инвестпрограмма Ленэнерго в 2012 г (на долю ЛО – 3,4 млрд. рублей)<br>• **30 млрд. руб./год** – планируемая инвестпрограмма Ленэнерго до 2018 г (на долю ЛО – 9 млрд.руб/год)<br>• **Лишь 30 % мощности, запланированной к вводу в ЛО до 2015 приходится на ТКР** |

Сводная характеристика системы теплоснабжения на территориях Ленинградской области, прилегающих к Санкт-Петербургу, представлена в таблице 7.

**Таблица 5. Сводная характеристика системы теплоснабжения на территориях Ленинградской области, прилегающих к Санкт-Петербургу**

| Аспекты | **Характеристики территорий** Ленинградской области, прилегающих к Санкт-Петербургу |
|---|---|
| Сильные стороны | Доля природного газа в энергетическом балансе производства электроэнергии превышает 95%.<br>Развитая система теплоснабжения от локальных современных высокоэффективных модульных котельных.<br>Наличие крупных централизованных источников теплоснабжения (Северная ТЭЦ, |

| **Аспекты** | **Характеристики территорий** Ленинградской области, прилегающих к Санкт-Петербургу |
|---|---|
| | Колпинская котельная). |
| Слабые стороны | Высокий уровень теплопотерь в жилом фонде.<br>Высокий уровень тарифов на услуги теплоснабжения. |
| Возможности | Применение современных энергоэффективных технологий в строительстве. Снижение темпов прироста нагрузки на системы теплоснабжения.<br>Наличие значительных резервов мощности головных объектов системы газоснабжения. Благоприятные возможности для строительства новых и реконструкции существующих котельных.<br>Значительные резервы мощности заводских ТЭЦ и котельных. |
| Риски | См. Раздел 8.4. |

Сводная характеристика системы газоснабжения на территориях Ленинградской области, прилегающих к Санкт-Петербургу, представлена в таблице 8.

**Таблица 6. Сводная характеристика системы газоснабжения на территориях Ленинградской области, прилегающих к Санкт-Петербургу**

| **Аспекты** | **Характеристики территорий** Ленинградской области, прилегающих к Санкт-Петербургу |
|---|---|
| Сильные стороны | Наличие надежной сбалансированной единой газотранспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области.<br>Развитая сеть газораспределительных станций с наличием избыточных мощностей. Резервы мощности ГРС в границах территорий Ленинградской области, прилегающих к Санкт-Петербургу: по Всеволожскому муниципальному району — 650 тыс. куб. м/час, по Гатчинскому муниципальному району — 250 тыс. куб. м/час, по Тосненскому муниципальному району — 180 тыс. куб. м/час, по Кировскому муниципальному району — 120 тыс. куб. м/час, по Ломоносовскому муниципальному району — 95 тыс. куб. м/час, по Выборгскому муниципальному району — 65 тыс. куб. м/час.<br>Достаточно высокий уровень газификации жилищного фонда (на уровне 87–91%) во Всеволожском, Ломоносовском, Гатчинском, Кировском районах (на фоне среднероссийского уровня 83%). |
| Слабые стороны | Сравнительно низкий уровень газификации пригородных территорий Тосненского района, а также сельских населенных пунктов в целом. |
| Возможности | Строительство в краткосрочной перспективе крупнейших газораспределительных объектов межрегионального значения: ГРС «Восточная-2», ГРС «Лаголово-2», ГРС «Шоссейная-2».<br>Дальнейшее развитие газораспределительных сетей в рамках схемы газоснабжения и газификации Ленинградской области. Достижение уровня газификации пригородных территорий природным газом до 85%.<br>Совершенствование и развитие технологий газификации территорий сжиженным газом. |

| Аспекты | **Характеристики территорий** Ленинградской области, прилегающих к Санкт-Петербургу |
|---|---|
| Риски | См. Раздел 8.5. |

Развернутая характеристика проблемы обеспеченности объектами теплоснабжения и газоснабжения в контексте развития территории на среднесрочную перспективу приведена в разделе 4.2. Развитие инженерной инфраструктуры. Результаты данной оценки представлены на рис. 3.4-2.

**Рисунок 7. Результаты комплексной оценки обеспеченности территории Ленинградской области, прилегающей к Санкт-Петербургу, объектами теплоснабжения и газоснабжения**

| | |
|---|---|
| **СОВРЕМЕННЫЕ ПРОБЛЕМЫ**<br>• **Вопросы подключения** к системам газоснабжения и организация локальных систем теплоснабжения оперативно решаются инвесторами | **ПРОБЛЕМЫ 2020**<br>• **Резервы мощности** газотранспортной системы достаточны для обеспечения растущего спроса со стороны потребителей ТКР<br>• **Рост тарифов** за счет инвест.составляющей, снижение инвестиционной привлекательности |
| **СТОИМОСТЬ РЕШЕНИЯ**<br>• **23 млрд. руб**. (2,9 млрд. руб./год) – ориентировочный объем инвестиций в строительство теплоисточников для нужд ТКР до 2020 года | **БЮДЖЕТНЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ**<br>• **1,1 млрд. руб./год** – обязательства Ленобласти по соглашению с Газпромом в рамках программы газификации малых населенных пунктов (зоны активного жилищного строительства не затронуты)<br>• Развитие систем теплоснабжения за счет бюджета **не финансируется** |

Сводная характеристика системы водоснабжения на территориях Ленинградской области, прилегающих к Санкт-Петербургу, представлена в таблице 9.

**Таблица 7. Сводная характеристика системы водоснабжения на территориях Ленинградской области, прилегающих к Санкт-Петербургу**

| Аспекты | **Характеристики территорий** Ленинградской области, прилегающих к Санкт-Петербургу |
|---|---|
| Сильные стороны | Наличие значительных по объему поверхностных (Ладожское озеро, река Нева) и подземных (Ордовикский горизонт) источников водоснабжения, пригодных для использования в хозяйственно-питьевых целях. Высокое качество невской и ладожской воды.<br>Наличие развитых систем централизованного водоснабжения (Большой и Малый Невские водоводы, Ладожский водовод) населенных пунктов.<br>Наличие принципиальной технической возможности подключения к водопроводным сетям ГУП «Водоканал Санкт-Петербурга» (для объектов, расположенных вблизи административной границы Санкт-Петербурга и Ленинградской области). |
| Слабые стороны | Существующие централизованные и локальные системы водоснабжения на территории муниципальных образований, прилегающих к Санкт-Петербургу, за редким исключением, не рассчитаны на наблюдаемый и предусмотренный генеральными планами стремительный рост объемов жилищного строительства. В целом, в |

| **Аспекты** | **Характеристики территорий** Ленинградской области, прилегающих к Санкт-Петербургу |
|---|---|
| | краткосрочной и среднесрочной перспективе потребности новых объектов могут быть покрыты исключительно от сетей ГУП «Водоканал Санкт-Петербурга». При этом отсутствует однозначное понимание относительно политики подключения новых абонентов на территории Ленинградской области к городским сетям.<br><br>Наличие установленных нормативных ограничений на использование подземных водоносных горизонтов для водоснабжения населенных пунктов (позиционируется как резервный водоисточник).<br><br>Значительный уровень износа сооружений и сетей водоснабжения. Выражается в количестве потерь воды на сетях, аварийных ситуаций, высоком уровне эксплуатационных расходов. Как следствие, тарифы на услуги водоснабжения на территории Ленинградской области значительно выше по сравнению с Санкт-Петербургом. |
| Возможности | Выработка совместно с ГУП «Водоканал Санкт-Петербурга» долгосрочной программы развития водопроводных сетей на территории Ленинградской области. В пользу принципиальной возможности увеличения подачи воды из городских сетей в Ленинградскую область говорит тот факт, что объем подачи воды ГУП «Водоканал Санкт-Петербурга» потребителям сократился в период с 2006 по 2012 годы с 2811 до 2552 тыс. куб. м в сутки (за счет снижения уровня потерь на сетях, более эффективному использованию воды потребителями). Снижение объема водопотребления за 6 лет в Санкт-Петербурге составило 259 тыс. куб. м в сутки (что превышает совокупную мощность всех систем хозяйственно-питьевого водоснабжения на территориях Ленинградской области, прилегающих к Санкт-Петербургу, вместе взятых). Схемой водоснабжения и водоотведения Санкт-Петербурга предусматривается организация подачи потребителям Ленинградской области питьевой воды в объеме 200 тыс. куб. м в сутки. При среднегородских нормативах водопотребления 200 л/чел. в сутки указанных резервов достаточно для водоснабжения одного миллиона новых жителей Ленинградской области (не считая промышленных и прочих потребителей). При этом дополнительные резервы городских систем водоснабжения составят к 2025 году около 250 тыс. куб. м в сутки. Таким образом, водоснабжение территорий Ленинградской области, прилегающих к Санкт-Петербургу, принципиально может быть в полной мере обеспечено от сетей ГУП «Водоканал Санкт-Петербурга».<br><br>Строительство Новоладожского водовода мощностью на первую очередь 275 тыс. куб. м в сутки с последующим увеличением до 450 и в перспективе до 900 тыс. куб. м в сутки. От Новоладожского водовода предусматривается обеспечение водоснабжением зон развития жилищного строительства на территории Всеволожского муниципального района (на первую очередь) и далее на территории Тосненского, Гатчинского, Ломоносовского муниципальных районов (на перспективу). Сооружение Новоладожского водовода предполагается параллельно существующим централизованным системам, исчерпавшим резервы прироста водопотребления.<br><br>Реконструкция и ввод в эксплуатацию Малого Невского водовода (в настоящее время находится в резерве) мощностью 27 тыс. куб. м в сутки. Может снять дефицит мощности объектов водоснабжения на территории Тосненского муниципального района, в первую очередь в Никольском городском поселении.<br><br>Частичное снятие ограничений на использование подземных горизонтов для целей водоснабжения. Покрытие потребности населенных пунктов в питьевой воде за счет локальных подземных водоисточников. |

| Аспекты | **Характеристики территорий** Ленинградской области, прилегающих к Санкт-Петербургу |
|---|---|
| Риски | См. Раздел 8.6. |

Развернутая характеристика обеспеченности ТКР объектами водоснабжения контексте развития территории на среднесрочную перспективу приведена в разделе 4.2. Развитие инженерной инфраструктуры. Результаты данной оценки представлены на рис. 3.4-3.

**Рисунок 8. Результаты комплексной оценки обеспеченности территории Ленинградской области, прилегающей к Санкт-Петербургу, объектами водоснабжения**

| | |
|---|---|
| **СОВРЕМЕННЫЕ ПРОБЛЕМЫ**<br>• **Неудовлетворительное** техническое состояние и недостаточная мощность централизованных и локальных систем водоснабжения ТКР<br>• **Отсутствие** локальных водоисточников в зонах наиболее активного жилищного строительства | **ПРОБЛЕМЫ 2020**<br>• **Резервы мощности** источников водоснабжения (Большой Невский водовод, Ладожский водовод, подземные водозаборы) **исчерпаны** в большинстве поселений, не подключенных к сетям СПб<br>• **Удорожание и приостановка инвестпроектов** из-за сложности подключения и роста тарифов |
| **СТОИМОСТЬ РЕШЕНИЯ**<br>• **4,3 млрд. руб.** (0,5 млрд. руб./год) до 2020 года – ориентировочный размер платы за подключение жилых комплексов ТКР к сетям Водоканала СПб<br>• **Не менее 25 млрд. руб**. – ориентировочная стоимость объектов Новоладожского водовода (не обеспечен потребителями) | **БЮДЖЕТНЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ**<br>• **0,1 млрд. руб./год** – ресурсы бюджетов ЛО, МО и водоканалов по программе «Чистая вода»<br>• **10 млрд. руб./год** – планируемый объем инвестиций ГУП Водоканал СПб согласно схеме водоснабжения |

Сводная характеристика системы водоотведения на территориях Ленинградской области, прилегающих к Санкт-Петербургу, представлена в таблице 10.

**Таблица 8. Сводная характеристика системы водоотведения на территориях Ленинградской области, прилегающих к Санкт-Петербургу**

| Аспекты | **Характеристики территорий** Ленинградской области, прилегающих к Санкт-Петербургу |
|---|---|
| Сильные стороны | Наличие разветвленной речной сети и принципиальной технической возможности сброса очищенных сточных вод в реки бассейна Невы (Нева, Охта, Ижора, Тосна и их притоки).<br><br>Наличие принципиальной технической возможности подключения к канализационным сетям ГУП «Водоканал Санкт-Петербурга» (для объектов, расположенных вблизи административной границы Санкт-Петербурга и Ленинградской области). Резервы мощности канализационных очистных сооружений в левобережном бассейне канализования составляют порядка 200 тыс. куб. м в сутки. |

| **Аспекты** | **Характеристики территорий** Ленинградской области, прилегающих к Санкт-Петербургу |
|---|---|
| Слабые стороны | Существующие централизованные и локальные системы канализования и очистки сточных вод на территориях муниципальных образований Ленинградской области, прилегающих к Санкт-Петербургу, за редким исключением, не рассчитаны на наблюдаемый и предусмотренный генеральными планами стремительный рост объемов жилищного строительства.<br><br>Ограничение на присоединение объектов к системе водоотведения ГУП «Водоканал Санкт-Петербурга» в связи с дефицитом мощности канализационных очистных сооружений в правобережном бассейне канализования порядка 100 тыс. куб. м в сутки.<br><br>Значительный уровень износа сооружений и сетей водоотведения. Выражается в количестве аварийных ситуаций, высоком уровне эксплуатационных расходов.<br><br>Неудовлетворительное качество очистки сточных вод на большинстве муниципальных очистных сооружений. Как следствие, повышенный уровень загрязнения малых рек — Ижоры, Тосны, Охты, невозможность их полноценного использования в рекреационных целях. |
| Возможности | Выработка совместно с ГУП «Водоканал Санкт-Петербурга» долгосрочной программы развития канализационных сетей на территории Ленинградской области. В пользу принципиальной возможности отведения канализационных стоков на очистные сооружения Санкт-Петербурга говорит тот факт, что объем сточных вод, пропускаемых через очистные сооружения ГУП «Водоканал Санкт-Петербурга», сократился в период с 2006 по 2012 годы с 2579 до 1853 тыс. куб. м в сутки. Снижение объема водоотведения за 6 лет в Санкт-Петербурге составило 726 тыс. куб. м в сутки (что многократно превышает совокупную потребность в объемах водоотведения на территориях Ленинградской области, прилегающих к Санкт-Петербургу, в том числе с учетом их развития). Схемой водоснабжения и водоотведения Санкт-Петербурга предусматривается возможность организации приема канализационных стоков от абонентов Ленинградской области в объеме 190 тыс. куб. м в сутки. При этом дополнительные резервы мощности городских очистных сооружений составят к 2025 году около 380 тыс. куб. м в сутки. Таким образом, водоотведение территорий Ленинградской области, прилегающих к Санкт-Петербургу, принципиально может быть в полной мере обеспечено в сети ГУП «Водоканал Санкт-Петербурга».<br><br>Строительство локальных современных канализационных очистных сооружений с обеспечением надлежащего качества очистки сточных вод и последующим сбросов в реки бассейна Невы. Развитие канализационных сетей в зонах активного строительства.<br><br>Строительство в среднесрочной перспективе канализационных очистных сооружений в Муринском сельском поселении мощностью 60 тыс. куб. м в сутки, развитие системы канализационных сетей, обеспечивающих водоотведение интенсивно развивающихся территорий Муринского, Новодевяткинского, Бугровского сельских поселений. Сброс очищенных стоков планируется осуществлять в реку Охта.<br><br>Строительство в среднесрочной перспективе межмуниципальной системы водоотведения в южной части Всеволожского района с отведением стоков на планируемые очистные сооружения в районе деревни Манушкино с последующим |

| Аспекты | **Характеристики территорий** Ленинградской области, прилегающих к Санкт-Петербургу |
|---|---|
| | сбросом в реку Черная. |
| Риски | См. Раздел 8.7. |

В связи с высокой капиталоемкостью реализация мероприятий по развитию инженерной инфраструктуры может растянуться на долгие годы. В целях обеспечения согласованного развития территории и обеспечивающих ее объектов инфраструктуры необходимо определение целевого сценария пространственного развития и соответствующей ему схемы финансирования объектов инфраструктурного строительства.

Развернутая характеристика обеспеченности ТКР объектами водоотведения контексте развития территории на среднесрочную перспективу приведена в разделе 4.2. Развитие инженерной инфраструктуры. Результаты данной оценки представлены на рис. 3.4-4.

**Рисунок 9. Результаты комплексной оценки обеспеченности территории Ленинградской области, прилегающей к Санкт-Петербургу, объектами водоотведения**

| | |
|---|---|
| **СОВРЕМЕННЫЕ ПРОБЛЕМЫ**<br>• **Неудовлетворительное** техническое состояние и недостаточная мощность очистных сооружений в зонах активного жилищного строительства | **ПРОБЛЕМЫ 2020**<br>• **Дефицит** мощности очистных сооружений Водоканала СПб в правобережной части<br>• **Загрязнение** водоемов – в первую очередь рек Охта, Ижора (притоки Невы)<br>• **Удорожание** и приостановка инвестпроектов из-за сложности подключения и роста тарифов |
| **СТОИМОСТЬ РЕШЕНИЯ**<br>• **4,3 млрд. руб.** (0,5 млрд. руб./год) до 2020 года – ориентировочный размер платы за подключение жилых комплексов ТКР к сетям Водоканала СПб<br>• **2,1 млрд. руб.** – стоимость строительства очистных сооружений в Мурино (местное решение)<br>• **15-20 млрд. руб.** (2,5 млрд. руб. в год) – ориентировочная совокупная стоимость локальных решений строительства КОС<br>• **Не менее 25 млрд. руб.** – ориентировочная стоимость первоочередных объектов единой системы водоотведения ЛО (не обеспечена потребителями) | **БЮДЖЕТНЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ**<br>• **0,5 млрд. руб./год** – стоимость мероприятий по реконструкции КОС по программе «Чистая вода»<br>• **13 млрд. руб./год** – планируемый объем инвестиций ГУП Водоканал СПб согласно схеме водоотведения |

## 3.4. Нерешенные вопросы развития транспортной инфраструктуры

На территории Санкт-Петербурга и прилегающих к нему муниципальных образований Ленинградской области сформирован второй по величине в Российской Федерации мультимодальный транспортный узел. Через территорию Ленинградской области осуществляется

транзит грузов и пассажиров, следующих из других регионов Российской Федерации и зарубежных стран в Санкт-Петербург и в обратном направлении. Еще больший по масштабу грузопоток формирует транзит грузов в направлении морских портов Усть-Луга и Приморск, а также в направлении государственной границы Российской Федерации с Финляндией и Эстонией. Транзитная функция оказывает значительное влияние на состояние и интенсивность использования транспортной инфраструктуры на территориях Ленинградской области, прилегающих к Санкт-Петербургу.

Между Санкт-Петербургом, ядром агломерации, и прилегающими к нему муниципальными образованиями Ленинградской области осуществляются активные связи, выражающиеся в интенсивных транспортных потоках в обоих направлениях. Ежедневный поток в утренний час пик (3 наиболее интенсивных по загрузке часа) в направлении внутренней стороны КАД Санкт-Петербурга оценивается ориентировочно в 170 тыс. человек. Из них около 120 тыс. человек использует автомобильный транспорт, 50 тыс. человек — пригородный железнодорожный транспорт. Поток в обратном направлении оценивается в 100 тыс. человек, в том числе около 80 тыс. человек — автомобильным транспортом и 20 тыс. человек — пригородным железнодорожным транспортом. Данная статистика подтверждает наличие интенсивных взаимосвязей между Санкт-Петербургом и прилегающими муниципальными образованиями Ленинградской области, что позволяет говорить об агломерации как об объективном явлении пространственного развития территорий.

Сводная характеристика транспортной инфраструктуры на территориях Ленинградской области, прилегающих к Санкт-Петербургу, представлена в таблице 11.

**Таблица 9. Сводная характеристика транспортной инфраструктуры на территориях Ленинградской области, прилегающих к Санкт-Петербургу**

| **Аспекты** | **Характеристики территорий** Ленинградской области, прилегающих к Санкт-Петербургу |
|---|---|
| Сильные стороны | Развитая система автомобильных дорог федерального значения («Россия», «Псков», «Нарва», «Скандинавия», «Сортавала», «Кола»), которые характеризуются высокой пропускной способностью и обеспечивают удобную связь наиболее развитой части системы расселения Ленинградской области с КАД Санкт-Петербурга, которая обеспечивает эффективное перераспределение транспортных потоков между различными сегментами ТКР.<br><br>Высокая плотность сети автомобильных дорог регионального значения на территории Ленинградской области, прилегающей к Санкт-Петербургу, формирует многочисленные радиальные и поперечные транспортные связи, создает предпосылки для равномерного развития территории в различных направлениях, отвлекая на себя значительную часть нагрузки от основных вылетных магистралей.<br><br>Развитая система железнодорожного сообщения (Приморское, Выборгское, Приозерское, Всеволожское, Мгинское, Московское, Новгородское, Витебское, Лужское, Нарвское, Сосновоборское направления), которая обеспечивает удобную транспортную связь наиболее развитой части системы расселения Ленинградской области с центральной частью Санкт-Петербурга.<br><br>Наличие на территории Ленинградской области (на территории Муринского сельского поселения) значимого транспортно-пересадочного узла на базе станции метро «Девяткино». |
| Слабые стороны | Автомобильные транспортные потоки на въезде в Санкт-Петербург со стороны Ленинградской области в утренний час пик (и, соответственно, на выезде из Санкт-Петербурга в вечерний час пик) по ряду направлений значительно превышают |

| **Аспекты** | **Характеристики территорий** Ленинградской области, прилегающих к Санкт-Петербургу |
|---|---|
| | пропускную способность транспортных магистралей, что приводит к вынужденным заторам на дорогах.<br><br>Недостаточный уровень качества железнодорожных перевозок, что вынуждает пассажиров пользоваться автомобильным транспортом. Потенциал железнодорожной инфраструктуры используется не полностью.<br><br>Темпы развития автодорожной инфраструктуры по ряду направлений (например, на Токсовском направлении в Муринском сельском поселении) значительно отстают от темпов жилищного строительства, что значительно ухудшает транспортную доступность этих территорий.<br><br>Отсутствие на ТКР альтернативного международному аэропорту «Пулково» авиационного узла.<br><br>Повышение интенсивности транзитных железнодорожных грузоперевозок при наличии многочисленных железнодорожных переездов в одном уровне ухудшает транспортную связность территорий. |
| Возможности | Улучшение транспортной связности Санкт-Петербурга и прилегающих территорий Ленинградской области в результате реконструкции основных автомобильных дорог федерального значения, строительства Скоростной платной автомобильной магистрали Санкт-Петербург — Москва, строительства дополнительных связей в направлении Ленинградской области (в северо-восточном направлении: строительство продолжения Светлановского и Гражданского проспектов, реконструкция Токсовского шоссе; в восточном направлении: строительство продолжения Ириновского проспекта, реконструкция Колтушского шоссе; в юго-восточном направлении: строительство продолжения Дальневосточного проспекта, продолжения Софийской улицы — дублера Петрозаводского шоссе, реконструкция автодороги Санкт-Петербург — Свердлова, в юго-западном направлении: реконструкция автодорог Стрельна — Ропша, Петродворец — Кейкино).<br><br>Улучшение транспортной связности между собой территорий Ленинградской области, прилегающих к Санкт-Петербургу, повышение доступности основных вылетных магистралей за счет развития поперечных транспортных связей (реконструкция КАД Санкт-Петербурга на наиболее узких и загруженных участках, реализация проекта строительства второй кольцевой автодороги КАД-2, реконструкция федеральной автодороги А120 «Санкт-Петербургское южное полукольцо», строительство дублера автодороги Всеволожск — Размететелево, реконструкция автодороги Юкки — Кузьмолово).<br><br>Повышение скорости и качества пассажирского сообщения между Санкт-Петербургом и наиболее динамично развивающимися территориями Ленинградской области в результате развития систем скоростного железнодорожного транспорта (строительство станций метро «Кудрово», «Юго-Восточная», «Янино», «Бугры», строительство линий легкорельсового транспорта в направлении Всеволожска и Сертолово, запуск скоростной электрички повышенной комфортности «Ласточка» до Гатчины).<br><br>Повышение скорости и безопасности дорожного движения на ответственных участках в результате строительства путепроводов на пересечении региональных автодорог с железнодорожными путями и автомобильными дорогами федерального значения.<br><br>Повышение скорости и безопасности дорожного движения за счет строительства автодорожных обходов населенных пунктов (обходы городов Гатчина, Всеволожск, Сертолово, Красное Село, Никольское, деревни Колтуши).<br><br>Повышение качества пассажирского сообщения в результате строительства |

| **Аспекты** | **Характеристики территорий** Ленинградской области, прилегающих к Санкт-Петербургу |
|---|---|
| | мультимодальных пассажирских пересадочных узлов в Девяткино и Гатчине. В перспективе — на базе планируемых станций метро и конечных остановочных пунктов линий ЛРТ.<br><br>Обеспечение сбалансированности транспортных потоков на границе Санкт-Петербурга и Ленинградской области в результате создания на территории Ленинградской области новых конкурентоспособных мест приложения труда. |
| Риски | См. Раздел 8.2. |

В связи с высокой капиталоемкостью реализация мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры может растянуться на долгие годы. В целях обеспечения согласованного развития территорий Ленинградской области, прилегающих к Санкт-Петербургу, и объектов их инфраструктуры необходимо определение целевого сценария пространственного развития и соответствующей схемы финансирования объектов инфраструктурного строительства.

Развернутая характеристика проблемы обеспеченности транспортной инфраструктурой в контексте развития территории на среднесрочную перспективу приведена в разделе 4.2. Развитие транспортно-логистического комплекса. Результаты данной оценки представлены на рис. 3.3-1.

**Рисунок 10. Результаты комплексной оценки обеспеченности территории Ленинградской области, прилегающей к Санкт-Петербургу, объектами транспортной инфраструктуры**

| | |
|---|---|
| **СОВРЕМЕННЫЕ ПРОБЛЕМЫ**<br>• **Недостаточная пропускная способность**<br>• **200 тыс. человек** – ежедневная маятниковая миграция из ЛО в СПб.<br>• **Недостаточно развит общественный транспорт** Почти безальтернативно использование автомобиля<br>• **Перегрузка магистралей транзитными потоками** | **ПРОБЛЕМЫ 2020**<br>• **Транспортный коллапс на въезде в СПб**<br>• **до 450 тыс. человек** – может составить ежедневная маятниковая миграция из ЛО в СПб.<br>• **Развитие УДС отстает от жилищного строительства**<br>• **Рост транзитных грузопотоков**<br>• **Дефицит парковочных мест в новых районах** |
| **СТОИМОСТЬ ТРАДИЦИОННОГО РЕШЕНИЯ**<br>• **43 млрд. рублей** (5,5 млрд. рублей в год) –стоимость первоочередных региональных объектов | **БЮДЖЕТНЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ**<br>• **1-2 млрд. рублей в год** – возможности областного бюджета по транспортному строительству |

## 3.5. Нерешенные вопросы в сфере утилизации и переработки бытовых и промышленных отходов

Интенсивность процессов урбанизации, разворачивающихся на территориях Ленинградской области, прилегающих к Санкт-Петербургу, формирует значительное по масштабу воздействие на окружающую среду. Это воздействие проявляется как в локальном, так и в региональном масштабе.

Локальные проявления негативного воздействия на окружающую среду наиболее очевидны и дают о себе знать в виде конкретных экологических проблем, обусловленных неудовлетворительным

состоянием атмосферного воздуха, воды, почвы и других элементов природной среды, определяющих ее пригодность и комфорт для проживания людей. Состояние компонентов природной среды жестко нормируется и контролируется органами Роспотребнадзора на предмет соответствия установленным требованиям в области санитарно-эпидемиологического благополучия населения, но эффективной государственной политики, направленной на улучшение качества окружающей среды по настоящее время еще не выработано — ни на федеральном, ни на региональном уровнях.

Сводная характеристика экологической ситуации на территориях Ленинградской области, прилегающих к Санкт-Петербургу, представлена в таблице 12.

**Таблица 10. Сводная характеристика экологической ситуации на территориях Ленинградской области, прилегающих к Санкт-Петербургу**

| **Аспекты** | **Характеристики территорий** Ленинградской области, прилегающих к Санкт-Петербургу |
|---|---|
| Сильные стороны | Сравнительно благоприятная экологическая обстановка на территории Санкт-Петербурга и прилегающих муниципальных образований Ленинградской области — в сравнении с другими высоко урбанизированными регионами Российской Федерации. Отсутствуют крупные предприятия металлургии, энергетики, химической и нефтехимической, целлюлозно-бумажной промышленности, относящиеся к числу особо опасных загрязнителей атмосферного воздуха и водных объектов. Природный комплекс обладает мощным восстановительным потенциалом. Интенсивные западные ветры и ровный рельеф, частые осадки способствуют удалению загрязняющих веществ из атмосферного воздуха урбанизированной территории. Значительные по площади акватории Финского залива и лесные массивы способствуют притоку чистого воздуха. Ладожское озеро — крупнейший в Европе природный резервуар чистой воды — обеспечивает Санкт-Петербург и ряд прилегающих территорий Ленинградской области качественными водными ресурсами.<br><br>За последние 25 лет достигнут значительный прогресс в части улучшения состояния атмосферного воздуха городов на территории Санкт-Петербурга и прилегающих муниципальных образований Ленинградской области. Значительная часть вредных производств прекратила деятельность. На предприятиях повсеместно внедрялись современные технологии, минимизирующие негативное воздействие на окружающую среду. Проведена газификация объектов тепловой энергетики. Значительный прогресс достигнут в решении задачи очистки сточных вод Санкт-Петербурга. Обновление автопарка ограничивает рост загрязнения атмосферного воздуха выбросами автомобильного транспорта.<br><br>Несмотря на интенсивное строительство дачных и коттеджных поселков, объектов инфраструктуры, выборочные и сплошные рубки, в целом удалось сохранить зеленую зону вокруг Санкт-Петербурга, наделить ее охраняемым статусом. |
| Слабые стороны | Стремительный рост автомобилизации усилил негативное воздействие выхлопов автотранспорта на состояние атмосферного воздуха. В настоящее время данный фактор является определяющим состояние фонового уровня загрязнения атмосферного воздуха в Санкт-Петербурге и прилегающих населенных пунктах Ленинградской области, в особенности вдоль автомобильных дорог с наиболее интенсивным движением.<br><br>Нерешенной остается мусорная проблема. Ежегодный объем твердых бытовых отходов, образованных на территории Санкт-Петербурга, составляет порядка 10 млн куб. м и ежегодно возрастает. Более 75% твердых бытовых отходов, образующихся в Санкт-Петербурге, размещается на территории Ленинградской области. Заводы по |

| **Аспекты** | **Характеристики территорий** Ленинградской области, прилегающих к Санкт-Петербургу |
|---|---|
| | механической переработке ТБО принимают менее 25% от общего объема образующихся отходов. Оставшиеся объемы поступают на полигоны ТБО. Дополнительно объем вывозимых строительных отходов составляет около 4 млн куб. м в год. Технологии и способы утилизации и размещения отходов физически и морально устарели. Недостаточно эффективно проработана нормативно-правовая база. Постоянно возникают несанкционированные свалки. Разрастающиеся объекты размещения отходов представляют значительную опасность для здоровья и условий жизнедеятельности населения, снижают инвестиционную привлекательность окружающих территорий. Отсутствует согласованная политика в отношении управления отходами в Санкт-Петербурге и Ленинградской области. |
| Возможности | Выработка политики устойчивого развития территорий Ленинградской области, прилегающих к Санкт-Петербургу. Определение оптимального баланса естественных, сельскохозяйственных и урбанизированных территорий. Либо выработка иной руководящей политики, определяющей приоритеты Ленинградской области в отношении экологических аспектов пространственного развития территорий, входящих в ТКР.<br><br>Выработка согласованной стратегии Санкт-Петербурга и Ленинградской области в области обращения с отходами. Организация эффективной и экологически безопасной системы сбора, транспортировки, хранения, утилизации, обезвреживания и захоронения твердых бытовых, промышленных строительных и иных видов отходов.<br><br>Снижение негативного воздействия выбросов автомобилей на окружающую среду за счет развития общественного транспорта, строительство транспортных магистралей в обход населенных пунктов, дальнейшего улучшения технического состояния автопарка.<br><br>Организация реконструкции канализационных очистных сооружений и обеспечение надлежащего качества очистки сточных вод. Улучшение санитарного состояния и восстановление гидрологического режима малых рек на территориях Ленинградской области, прилегающих к Санкт-Петербургу. Восстановление их рекреационного потенциала.<br><br>Реализация эффективной политики создания и управления системой особо охраняемых природных территорий. Обеспечение бережного и рационального использования территории ООПТ в рекреационных целях. |
| Риски | Ухудшение экологической ситуации (ухудшение качества атмосферного воздуха, поверхностных и подземных вод, почв) вследствие высоких темпов развития территории на фоне неэффективности мероприятий в области охраны окружающей среды. Ухудшение условий жизнедеятельности людей. Риски для здоровья населения. |

## 3.6. Бюджетные ограничения

**Бюджетные проблемы** включают в себя комплекс проблем, связанных с поиском финансовых средств на развитие и обслуживание территорий комплексного развития. Бюджетные проблемы можно также разделить на два условных блока:

1. Проблемы дефицита бюджетных средств (субъекта РФ или муниципальных образований), необходимых для выполнения государственных или муниципальных обязательств по созданию или развитию территорий комплексного развития (в части развития инженерной, транспортной, социальной инфраструктуры и т.п.).

2. Проблемы поиска источников генерации новых видов доходов.

**Проблемы дефицита бюджетных средств** обусловлены несоразмерным ростом расходов бюджета в сравнении с динамикой доходов.

Ежегодный дефицит бюджетных средств на покрытие всех нужд, связанных с развитием территорий комплексного развития, оценивается в 13 млрд руб. Ниже на схеме обазначено распределение бюджетных средств по основным статьям расходов, имеющих наибольшее значение.

Рисунок 11. Проблемы дефицита бюджетных средств

## 3.7. Несбалансированность развития системы расселения и инфраструктурного обеспечения в условиях ограниченных бюджетных возможностей

Тенденции развития жилищного строительства

За последние годы на территориях Ленинградской области, прилегающих к Санкт-Петербургу, разворачивается активное жилищное строительство. По сравнению с показателем 2008 года количество введенных в эксплуатацию жилых площадей в 2012 году увеличилось на треть. В общем объеме жилищного строительства в Санкт-Петербурге и муниципальных образованиях Ленинградской области, относящихся к ТКР, доля территорий Ленинградской области выросла в указанный временной промежуток с 16 до 24 %. Рост доли пригородных территорий Ленинградской области в общем объеме жилищного строительства по региону отчетливо наблюдается с 2010 года: увеличение составило с 59 до 71 %. Динамика основных показателей жилищного строительства на

территории Санкт-Петербурга и прилегающих муниципальных образований Ленинградской области, относящихся к ТКР, приведена в таблице 13.

**Таблица 11. Динамика основных показателей жилищного строительства на территории Санкт-Петербурга и ТКР**

| **Территории** | **Ввод в действие жилых домов, тыс. м$^2$** | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | **2008** | **2009** | **2010** | **2011** | **2012** | **ИТОГО** |
| Санкт-Петербург | 3 211,6 | 2 603,2 | 2 656,5 | 2 705,7 | 2 576,5 | **13 753,5** |
| Ленинградская область | 908,0 | 1 030,7 | 1 043,5 | 1 075,9 | 1 149,4 | **5 207,5** |
| **в т.ч. территории комплексного развития** | **617,9** | **636,2** | **615,3** | **736,6** | **820,0** | **3 426,1** |
| Всеволожский район | 337,1 | 228,7 | 210,6 | 362,7 | 470,7 | **1 609,8** |
| Гатчинский район | 108,5 | 108,7 | 86,1 | 109,8 | 111,2 | **524,2** |
| Ломоносовский район | 61,5 | 105,5 | 119,7 | 81,5 | 140,3 | **508,5** |
| Тосненский район | 54,9 | 105,9 | 134,5 | 62,1 | 65,6 | **423,1** |
| Кировский район | 30,2 | 48,3 | 15,6 | 40,4 | 32,2 | **166,7** |
| **Санкт-Петербург и ТКР ВСЕГО** | **3 829,5** | **3 239,4** | **3 271,9** | **3 442,4** | **3 396,5** | **17 179,6** |
| в т. ч. доля территории комплексного развития, % | 16 | 20 | 19 | 21 | 24 | |

Источник: Петростат

Демографические последствия

Активное жилищное строительство на территории Ленинградской области сопровождается существенным приростом численности населения, который, по данным Росстата, в период между 2002 и 2012 годами составил 65 тыс. человек (или 4 %). При этом прирост населения в прилегающих к Санкт-Петербургу муниципальных районах за тот же период еще более значителен — 107 тыс. человек, или 15 % (в том числе во Всеволожском муниципальном районе — 60 тыс. человек, в Гатчинском — 21 тыс. человек, в Тосненском — 13 тыс. человек, в Кировском — 8 тыс. человек, в Ломоносовском — 5 тыс. человек). Для сравнения, прирост численности населения Санкт-Петербурга за тот же период составил 292 тыс. человек (или 6%). На долю территорий Ленинградской области, прилегающих к Санкт-Петербургу, за последние 10 лет пришлось 27% от совокупного прироста населения всей Санкт-Петербургской агломерации.

Прилегающие к Санкт-Петербургу муниципальные районы Ленинградской области за последние 10 лет увеличили население на 107 тыс. человек, в то время как периферийные территории снизили численность населения на 42 тыс. человек. Аналогичная картина наблюдается в Санкт-Петербурге. За тот же период прирост населения периферийных Курортного, Приморского, Выборгского, Калининского, Красногвардейского, Невского, Колпинского, Пушкинского, Красносельского, Петродворцового районов составил 266 тыс. человек. При этом численность населения расположенных в центральной части города Адмиралтейского, Василеостровского, Петроградского и Центрального районов снизилась на 50 тыс. человек. Таким образом, «контактная зона» Санкт-Петербурга и Ленинградской области концентрирует население с обеих сторон от административной границы, что требует особого внимания к этой территории со стороны органов власти Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

Факторы развития жилищного строительства

В условиях отрицательного естественного прироста можно отметить следующие факторы, стимулирующие развитие жилищного строительства на территории Санкт-Петербурга и ТКР.

Внутренние факторы:

- Опережающие темпы роста денежных доходов населения в номинальном выражении за последние 10 лет. В Санкт-Петербурге этот показатель увеличился в 5,7 раза, в

Ленинградской области — в 6,6 раза, что выше соответствующих показателей по Российской Федерации в целом, в том числе по Москве.

- Сохранение жилищной проблемы в Санкт-Петербурге. По состоянию на 2012 год в коммунальных квартирах проживало около 660 тыс. человек. Дополнительно к ним около 190 тыс. человек официально признаны нуждающимися в жилых помещениях.

Внешние факторы:

- Высокая привлекательность Санкт-Петербурга как города для комфортной жизни по общероссийским меркам. По уровню денежных доходов населения среди регионов Российской Федерации Санкт-Петербург уступает только Москве и ряду регионов Крайнего Севера. При этом стоимость жизни в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, которую можно косвенно оценить по показателю величины прожиточного минимума, находится на среднероссийском уровне. При этом Санкт-Петербург обладает широкими возможностями для получения образования, высокооплачиваемой работы, доступа к разнообразным услугам, сопоставимым по своему качеству со столичным регионом. Все эти факторы стимулируют массовый приток мигрантов из различных регионов России в Санкт-Петербург и ТКР. При этом приобретение жилья в Ленинградской области воспринимается потребителем как наиболее бюджетная возможность получить доступ к рынку труда Санкт-Петербурга.
- Спекулятивный фактор. Стоимость квадратного метра жилья на вторичном рынке Санкт-Петербурга увеличилась за 10 лет примерно в 200 раз. В связи с этим значительная часть покупателей приобретало квартиры в инвестиционных целях.

Прогноз развития жилищного строительства

Прогноз развития жилищного строительства на территории Санкт-Петербурга и ТКР приведен в таблице 14. Прогноз объемов жилищного строительства в Санкт-Петербурге приведен в соответствии с материалами концепции государственной жилищной политики Санкт-Петербурга на 2012–2017 годы, утвержденной постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 16 мая 2012 года № 478. Прогноз объемов жилищного строительства в Ленинградской области приведен в соответствии с материалами региональной программы «Стимулирование развития жилищного строительства на территории Ленинградской области в 2011–2015 годах», утвержденной постановлением Правительства Ленинградской области от 7 июля 2011 года № 205 (с изменениями на 28.11.2012).

**Таблица 12. Прогноз объемов жилищного строительства на территории Санкт-Петербурга и ТКР**

| **Территории** | **Прогноз объемов жилищного строительства по годам, тыс. м$^2$** | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | **2013** | **2014** | **2015** | **2016** | **Всего за период** |
| Санкт-Петербург | 2850 | 2950 | 3050 | 2900 | **11750** |
| Ленинградская область | 1204 | 1385 | 1650 | 1847 | **6086** |
| в т.ч. территории комплексного развития, % | 74 | 76 | 78 | 80 | |
| в т.ч. территории комплексного развития,тыс.м$^2$ | 891 | 1053 | 1287 | 1478 | **4708** |
| **ИТОГО по Санкт-Петербургу и ТКР** | **3741** | **4003** | **4337** | **4378** | **16458** |
| в т. ч. территории комплексного развития, % | 24 | 26 | 30 | 34 | |

Источники: Петростат
Концепция государственной жилищной политики Санкт-Петербурга, 2012
Региональная программа ЛО «Стимулирование жилищного строительства…», 2012

Доля территорий комплексного развития в общем объеме жилищного строительства в Ленинградской области определена на основании анализа количества жилых домов, находящихся на стадии строительства, по состоянию на 01.01.2012 и динамики объема жилищного строительства по муниципальным районам Ленинградской области. Таким образом, наметившаяся тенденция

постепенного смещения центра тяжести жилищного строительства из Санкт-Петербурга на прилегающие территории Ленинградской области будет только усиливаться.

Прогноз развития жилищного строительства выполнен на основании анализа предложения на рынке жилой недвижимости и включает в себя 3 горизонта планирования:

Краткосрочный прогноз (2013–2015 годы) представляет собой совокупность сведений о фактически реализуемых в настоящее время объектах жилищного строительства, имеющих необходимую разрешительную документацию и находящихся в активной продаже.

Среднесрочный прогноз (2016–2020 годы) представляет собой совокупность сведений о проектах в сфере жилищного строительства, собранных на основании разрешений на строительство с планируемыми сроками ввода в эксплуатацию начиная с 2016 года, инвестиционных планов комплексного освоения территории, эскизов застройки жилых комплексов, проектов планировки территории.

Долгосрочный прогноз (2021–2035 годы) представляет собой совокупность сведений о планах жилищного строительства, заявленных инвесторами на период после 2020 года.

Прогноз развития жилищного строительства составлен исключительно на основании реальных инвестиционных планов без учета всего объема территорий, планируемых согласно генеральным планам поселений Ленинградской области под развитие жилищного строительства.

Анализ инвестиционных проектов в сфере жилищного строительства показывает, что при благоприятной макроэкономической обстановке в краткосрочном периоде до 2015 года совокупный объем ввода жилья может превысить прогнозируемый (17) на 1 млн кв. м, или на 23,5%. В соответствии с проектом государственной программы Ленинградской области «Обеспечение качественным жильем граждан на территории Ленинградской области» на перспективу 2020 года планируется увеличение объема жилищного строительства до 2729 тыс. кв. м в год. Предполагается, что из них на долю ТКР будет приходиться не менее 2 млн кв. м в год. В таком случае в среднесрочном и долгосрочном периоде высока вероятность вывода на рынок дополнительных проектов в сфере жилищного строительства.

При сохранении современных темпов жилищного строительства и, более того, в случае снижения спроса на жилую недвижимость срок ввода значительной части объектов может быть сдвинут на период после 2016 года. Соответственно, реализация части проектов, запланированных на среднесрочную перспективу, может быть сдвинута на период после 2021 года.

Жилищное строительство распределено по ТКР крайне неравномерно. В период до 2015 года 38% нового жилья будет вводиться в Муринском, Новодевяткинском и Бугровском сельских поселениях, еще 28% — в Заневском сельском поселении Всеволожского района. Всего на Всеволожский муниципальный район приходится более 75% жилищного строительства ТКР. В среднесрочной перспективе его доля увеличится, предположительно, до 80%. И лишь в долгосрочной перспективе положение уравновесится за счет строительных площадок, подготавливаемых в настоящее время в прилегающих к границам Санкт-Петербурга поселениях Ломоносовского муниципального района.

Оценка объема инвестиций в сектор жилищного строительства

Объем инвестиций в сектор жилищного строительства оценивался на основании открытой информации о себестоимости строительства жилых домов, публикуемой застройщиками в проектных декларациях. По результатам анализа выборки из 100 проектных деклараций объектов,

намеченных к реализации до 2017 года, средняя себестоимость 1 кв. м квартир составила 52,0 тыс. рублей. Принимая во внимание приведенные в настоящем разделе планируемые объемы жилищного строительства, ориентировочный объем освоенных инвестиций в строительство жилья на ТКР (в ценах 2012 года) составит: за период 2013–2015 гг. — 192,4 млрд рублей, за период 2016–2020 гг. — 239,2 млрд рублей. Усредненный ежегодный объем инвестиций в сектор жилищного строительства на ТКР составляет порядка 20% от общего объема инвестиций в основной капитал Ленинградской области, или 10% валового регионального продукта Ленинградской области (по данным за 2012 год).

Градостроительная емкость территории

Под градостроительной емкостью территории подразумевается объем застройки, который соответствует общей площади и нормативной плотности застройки территории, планируемой под жилищное строительство в соответствии с документами территориального планирования (генеральными планами) муниципальных образований.

Градостроительная емкость территории определялась на основании документов территориального планирования муниципальных образований (генеральных планов и проектов генеральных планов городских и сельских поселений) двумя методами:

- анализ технико-экономических показателей генеральных планов;
- подготовка обобщенной схемы территории Ленинградской области, прилегающей к Санкт-Петербургу, на основании графических материалов генеральных планов с отображением формируемых жилых зон различного типа с последующим обмером площадей таких зон по цифровым картам и расчетом возможного объема жилой застройки через соответствующие коэффициенты плотности застройки.

При прогнозе объемов жилищного строительства по обмеру формируемых зон жилой застройки принимались следующие нормативы плотности застройки:

- Для зон индивидуальной жилой застройки: 1000 кв. м/га.
- Для зон малоэтажной жилой застройки: 3000 кв. м/га.
- Для зон среднеэтажной жилой застройки: 5000 кв. м/га.
- Для зон многоэтажной жилой застройки: 9000 кв. м/га.

Результаты оценки градостроительной емкости территории приведены в таблице 15.

**Таблица 13. Оценка градостроительной емкости территории Ленинградской области, прилегающей к Санкт-Петербургу**

| Территории | Градостроительная емкость территории, млн м$^2$ | |
|---|---|---|
| | **А) По анализу технико-экономических показателей генеральных планов** | **Б) По обмеру формируемых зон жилой застройки** |
| **ВСЕГО территории Ленинградской области, прилегающие к границам Санкт-Петербурга** | **29,3** | **38,8** |
| Всеволожский муниципальный район | 16,3 | 20,9 |
| Ломоносовский муниципальный район | 6,3 | 5,5 |
| Гатчинский муниципальный район | 2,8 | 4,9 |
| Тосненский муниципальный район | 3,1 | 3,9 |
| Кировский муниципальный район | 0,8 | 3,6 |

Источник: генеральные планы и проекты генеральных планов поселений по состоянию на 01.10.2013

При экстраполяции объемов жилищного строительства с годовым объемом жилищного строительства на среднем за прогнозный период 2013–2016 годов уровне градостроительная емкость территории может быть достигнута по варианту А к 2037 году, по варианту Б — к 2045 году. Принимая во внимание высокую вероятность неблагоприятных макроэкономических условий и кризисных явлений, более объективна экстраполяция на основе более длинной базы (период с 2008 по 2016 годы), градостроительная емкость территории Ленинградской области, прилегающей к Санкт-Петербургу, может быть выбрана, соответственно, по вариантам А и Б, к 2045 либо 2056 годам.

Анализ текущей ситуации в области жилищного строительства показал, что предложения генеральных планов прилегающих к Санкт-Петербургу поселений в целом в 2–2,5 раза превышают реалистичные прогнозируемые темпы развития жилищного строительства. Это может являться основанием для инициирования процедуры пересмотра генеральных планов поселений в сторону обеспечения реалистичности их технико-экономических показателей.

Прогноз численности населения

Ориентировочный прогноз механического прироста численности населения выполнен путем пересчета градостроительной емкости территории через соответствующие коэффициенты жилищной обеспеченности в зависимости от типа формируемых жилых зон:

- Для зон индивидуальной жилой застройки: 35 кв. м на чел.
- Для зон малоэтажной жилой застройки: 30 кв. м на чел.
- Для зон среднеэтажной жилой застройки: 25 кв. м на чел.
- Для зон многоэтажной жилой застройки: 20 кв. м на чел.

Ориентировочный прогноз численности населения территории Ленинградской области, прилегающей к Санкт-Петербургу, приведен в таблице 16.

**Таблица 14. Ориентировочный прогноз численности населения территории Ленинградской области, прилегающей к Санкт-Петербургу**

| Территории | Численность населения, тыс. человек | | |
|---|---|---|---|
| | Современное состояние | Механический прирост * | Перспектива |
| **ВСЕГО территории Ленинградской области, прилегающие к границам Санкт-Петербурга** | **752,7** | **1443,9** | **2196,6** |
| Всеволожский муниципальный район | 266,5 | 801,2 | 1067,7 |
| Ломоносовский муниципальный район | 60,6 | 199,2 | 259,8 |
| Гатчинский муниципальный район | 225,8 | 173,1 | 398,9 |
| Тосненский муниципальный район | 108,9 | 137,9 | 246,8 |
| Кировский муниципальный район | 90,8 | 132,7 | 223,5 |

Источник: расчеты ООО «Институт территориального планирования «Урбаника»

*Примечание: Прогноз механического прироста населения приведен на 2030 год.

Оценка ориентировочного механического прироста населения показывает, что заполнение жителями предусмотренных генпланами квадратных метров жилья произойдет при условии трехкратного прироста численности населения на территории Ленинградской области, прилегающей к Санкт-Петербургу. Заведомая нереалистичность подобного демографического прогноза может являться основанием для инициирования процедуры пересмотра генеральных планов поселений в сторону обеспечения реалистичности их технико-экономических показателей.

# 4. Цели и задачи развития территории комплексного развития

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

**Цель Концепции -** создание условий для обеспечения сбалансированного развития территории комплексного развития, в том числе – в части согласования действий органов государственной власти Санкт-Петербурга и Ленинградской области для устранения проблем развития обозначенных территорий, выработки системного подхода для устойчивого и комплексного развития, а также для обеспечения реализации приоритетных направлений градостроительной, пространственно территориальной и социально-экономической политики Ленинградской области на обозначенных территориях.

**Основные задачи развития территории комплексного развития:**

1. Создание условий для ускоренного экономического развития территории комплексного развития.
    a. Запуск проектов в сфере создания и развития высокотехнологичных производств.
    b. Реализация политики создания «второго центра» агломерации в рамках территории комплексного развития, в том числе реализация проекта «Императорское кольцо».
    c. Совершенствование нормативно-правовой базы, направленное на улучшение качества деловой среды на территории комплексного развития.
2. Внедрение механизмов эффективного решения инфраструктурных проблем территории комплексного развития.
    a. Инициация и реализация масштабного проекта по системной реорганизации транспортной системы территории комплексного развития.
    b. Решение проблем дефицита инженерной инфраструктуры на территориях активного жилищного строительства.
    c. Расширение спектра организационных механизмов решения инфраструктурных проблем.
    d. Реализация передовых инфраструктурных проектов в сфере развития инженерной инфраструктуры (в электроэнергетике, водоснабжении и проч.).
3. Повышение качества жизни населения.
    a. Удовлетворение потребностей населения в объектах социальной инфраструктуры, согласно законодательно установленным нормативам.
    b. Создание условий для достижения качества жизни новоформируемого центра территории комплексного развития («второго центра») на уровне Топ-30 городов мира по уровню жизни населения.
    c. Внедрение новых организационных форм управления, предотвращающих появление дефицитов социальной инфраструктуры в будущем.

# 5. Сценарии развития ТКР

## 5.1. Сценарии развития ТКР

**1.** В настоящее время в мире реализуется множество проектов, направленных на повышение управляемости агломераций. Каждый из этих проектов отличен от остальных и имеет свои особенности.

Тем не менее, все эти проекты можно условно разделить по двум принципам: (а) первый принцип: агломерации, делающие ставку на градостроительную централизацию, или агломерации, делающие ставку на развитие полицентрической модели пространственного развития; (б) второй принцип: проекты агломераций, делающие ставку на самоуправляемые модели и самоорганизацию, или проекты агломераций, делающие ставку на внедрение единого управленческого подхода («сверху»).

**2.** Санкт-Петербург и ТКР в настоящее время не имеют жесткой системы управления, но по структуре являются целостным образованием, имеющим единый центр.

Отсутствие жесткой системы управления подтверждается тем, что в настоящее время нет единых принципов и механизмов управления территориями комплексного развития в целом, а также решения вопросов реализации отдельных внутренних и внешних проектов территорий комплексного развития. Другими словами, в условиях наличия общих для двух субъектов РФ (Санкт-Петербурга и Ленинградской области) проблем, связанных с развитием сопредельных территорий, отмечается дефицит инструментов совместного решения проблем. В целом эту ситуацию можно охарактеризовать как кризис институционализации — такое положение дел, при котором ранее созданные институты управления и в целом институциональная среда ограничивают или делают невозможным эффективное решение существующих на данный момент проблем.

Моноцентричность территорий комплексного развития выражается в том, что, несмотря на развитие крупных локальных подцентров на их периферии, в том числе на территориях Ленинградской области, граничащих с Санкт-Петербургом, ни один из них не имеет сопоставимый с ядром территорий комплексного развития масштаб влияния. Следовательно, ни один из них не способен создавать экономические стимулы решения существующих проблем ТКР. Такими стимулами могли бы стать: создание новых рабочих мест для усиления хордовых связей территорий комплексного развития взамен центростремительных в ежедневной маятниковой миграции; создание новых производственных центров для расширения налогооблагаемой базы Ленинградской области и муниципалитетов и формирования бюджетных средств на решение существующих проблем дефицита инфраструктуры и т.д.

**3.** Дальнейшее формирование территорий комплексного развития может пойти по разным моделям развития в зависимости от динамики и характера многих внутренних и внешних процессов: особенностей реализации крупных пригородных инвестиционных проектов (например, проекта «Императорское кольцо»), макроэкономической ситуации в стране и мире и особенностей формирования бюджетных возможностей Ленинградской области и Санкт-Петербурга; тенденций изменения федерального законодательства и реализации масштабных нормотворческих и бюджетных инициатив, направленных на развитие городов. Например, к таким инициативам можно отнести возможное утверждение субсидий на поддержку региональных проектов формирования территорий комплексного развития; возможную инициацию крупными частными компаниями или компаниями с госучастием проектов в сфере внедрения передовых технологий развития

инженерной инфраструктуры, включая проекты создания интеллектуальной энергетической системы с активно-адаптивной сетью, существенно снижающей избыточное потребление и потери в энергосетях и требующей пересмотра характера градостроительного планирования развития энергетической сети, и другие.

**4.** Рекомендуемым сценарием формирования модели управления территориями комплексного развития Ленинградской области и Санкт-Петербурга является движение от моноцентричной системы, управляемой локальными решениями, не связанными в единую концепцию, к полицентричной системе, имеющей жесткое (централизованное) управление, подчиненное интересам обоих субъектов РФ (Ленинградской области и Санкт-Петербургу) и соответствующих муниципальных образований обоих уровней.

Для сравнения в аналогичных ситуациях действия разных агломераций мира существенно различались друг от друга. Например, ключевым действием Правительства Москвы для решения комплекса инфраструктурных проблем территорий комплексного развития стала инициация на федеральном уровне решения по включению части территорий Московской области в границы города Москвы.

Повышение жесткости управления территориями также наблюдается в развитии агломерации Монреаля, где решения Совета по агломерации, несмотря на добровольный характер включения его членов, могут иметь законодательный характер, в том числе в части правил налогообложения.

В проекте «Большой Париж», который также преследует цели решения проблем развития агломерации, основным трендом является развитие полицентричной модели, опирающейся на централизованный характер принятия решений. Централизация обеспечивается работой единых совещательных органов, а полицентризм — характером реализуемых мероприятий и программ. Наиболее яркими из них являются проекты развития инновационных кластеров агломерации и развития университета Paris-Saclay, которые уже формируют подцентры Парижской агломерации, сопоставимые по значимости, влиянию и масштабу ее ядру.

**5.** Формирование модели ТКР, направленной на развитие полицентричности и внедрении единого системного подхода в управлении, оает для двух субъектов РФ новые возможности социально-экономического развития.

Возможности будут связаны со способностью запустить новый цикл проектов, которые, с одной стороны, будут направлены на принципиальное повышение качественных характеристик развития всех территорий комплексного развития, с другой стороны — позволят привлечь новый класс интересантов и инвесторов, тем самым снизив организационную и бюджетную нагрузку на государство.

Такие проекты могут быть развернуты по следующим направлениям: туризм, городская логистика, развитие высокотехнологичных производств, развитие коммерческой недвижимости, развитие социальной инфраструктуры.

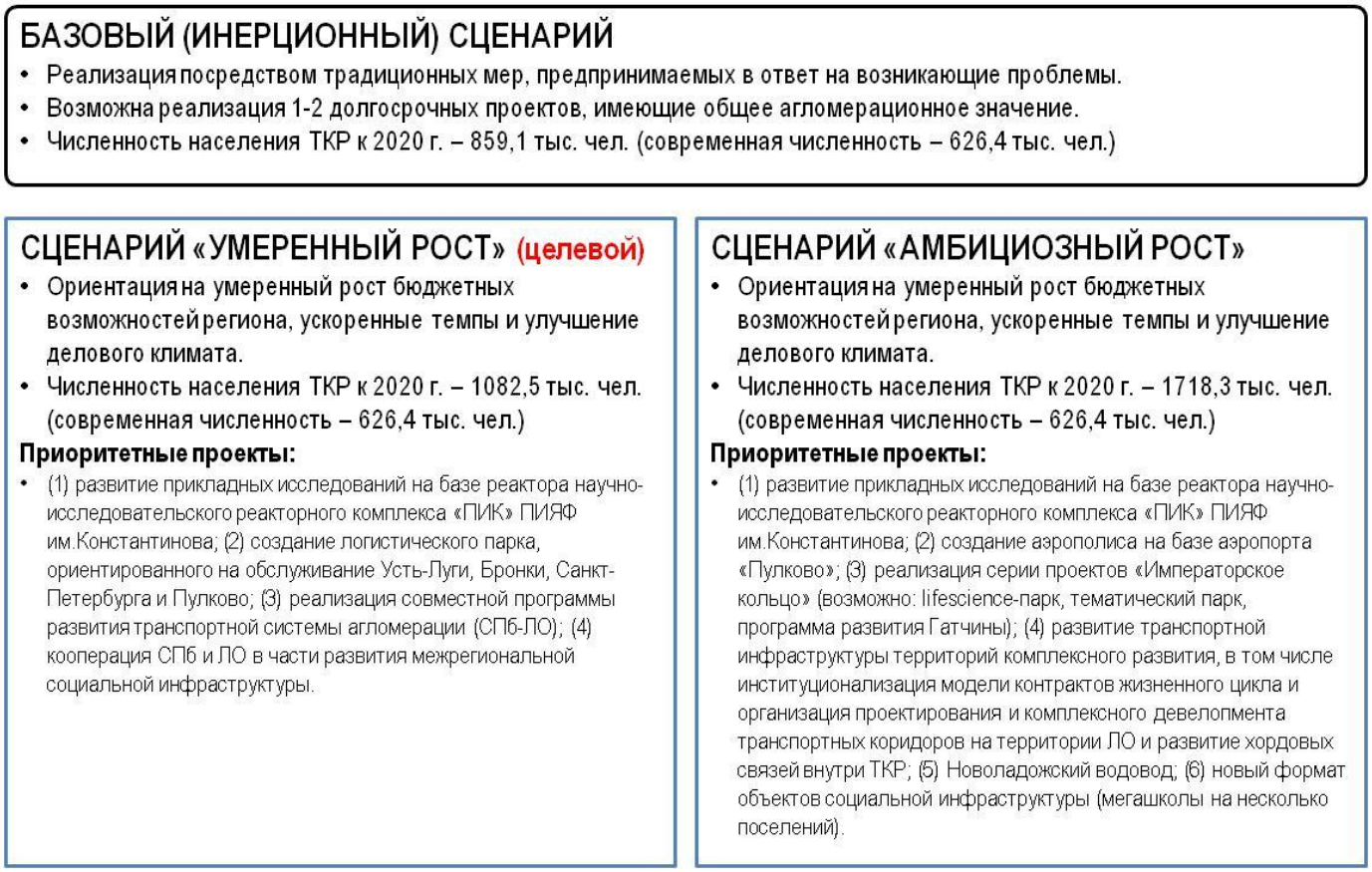
При этом в процессе внедрения единого системного подхода в управлении централизация должна произойти на нескольких уровнях: уровне территорий комплексного развития как единого объекта управления (центр принятия решений — Правительство Ленинградской области), уровне городских территорий (центр принятия решений — Правительство Санкт-Петербурга) и надсубъектовом уровне (центр принятия решений — Координационный совет по ТКР Санкт-Петербурга и Ленинградской области).

## 6. Сценарии развития агломерации

**Рисунок 12. Сценарии развития агломерации**

**7**. Сценарии развития территории комплексного развития

**Рисунок 13. Сценарии развития территории комплексного развития**




**8.** Мероприятия целевого сценария

Этот сценарий связан с дальнейшим развитием жилищного строительства при одновременном замедлении общего темпа ежегодного строительства. Базовым условием для его осуществления является сохранение благоприятных внешних макроэкономических условий, а также сохранение относительно высоких финансовых возможностей для реализации потенциальных крупных инвестиционных проектов.

При реализации сценария «умеренный рост» сохраняется возможность существенной диверсификации экономического сектора территорий комплексного развития и всей Ленинградской области в целом.

Данный сценарий отличается высокой капиталоёмкостью и соответствующими высокими бюджетными рисками, однако, успешная реализация проектов, предусмотренных в рамках сценария, обеспечит такую же успешную трансформацию экономики территорий комплексного развития.

Базовые мероприятия, необходимые для развития территорий комплексного развития:

- Привлечение инвесторов в промышленный сектор на те площадки, которые выделены под соответствующее промышленное развитие и освоение на территориях комплексного развития.
- Совершенствование системы финансирования объектов инфраструктуры, формирование возможности их софинансирования из консолидированных бюджетов разных субъектов.

- Совершенствование механизмов перевода земель из одной категории в другую с одновременным созданием проектного офиса при Комитете экономического развития и инвестиционной деятельности Ленинградской области. Задачами такого проектного офиса могли быть стать:
    - выработка предложений по сокращению количества процедур, необходимых для получения разрешения на строительство, перевода земель из одной категории в другую;
    - выработка механизмов софинансирования строительства инфраструктурных объектов. Основные механизмы реализации сценария «Базовый»:
- привлечение международных организаций, которые специализируются на девелопменте промышленных площадок;
- развитие логистической инфраструктуры;
- запуск инициативы по изменению федерального законодательства в части норм, относящихся к социальной инфраструктуре:
    - корректировка нормативов строительства детских садов и школьных учреждений;
    - изменение расстояния территориальной доступности школьных учреждений в целях возможности создания крупных школ, способных обслуживать различные муниципальные образования при обеспечении необходимого автобусного подвоза школьников к месту назначения.

Проекты, которые могут быть реализованы в рамках данного сценария, обозначены в разделе «Проекты к реализации на ТКР».

## 5.2. Модели управления ТКР

Учитывая текущие проблемы с социальной, инженерной и транспортной инфраструктурой, а также бюджетные ограничения (дефицит бюджетных средств), которые будут сопровождать развитие агломерации можно выделить четыре базовых модели, по которым может идти дальнейшее развитие. Данные модели включают в себя два ключевых параметра: 1. уровень кооперации между Санкт-Петербургом и Ленинградской областью; 2. наличие одного или нескольких ядер (моноцентричность или полицентричность).

**Первая модель** в целом соответствует инерционному сценарию развития. Её характеризует низкий уровень кооперации и наличие одного ядра. В рамках данного сценария совместные проекты будут ограничены работой над устранением прямых конфликтных зон (доступ к водоснабжению, электросетям, решение проблем утилизации отходов и прочего). Данная модель планирования полностью соответствует фактически существующей на сегодняшний день. При этом не требуется менять существующие механизмы управления ТКР и компетенции органов государственной власти и органов местного самоуправления.

**Вторая модель** условно может быть названа “централизованной”, так как она предусматривает усиление кооперации между субъектами по вопросам развития ТКР. При этом базовым центром остаётся Санкт-Петербург, то есть эта модель также предполагает моноцентричность. Варианты осуществления данной модели зависят от такого, в каком виде будет происходить централизация (объединение субъектов, территориальная экспансия, создание легитимных органов управления проекта и фондов с разделённым участие города и области). Данная модель реализуется Москвой. Она имеет ряд преимуществ: высокая управляемость проектами, даёт быстрые эффекты, делает управляемые территории более привлекательными для инвесторов. Однако существуют существенные недостатки модели: низкая гибкость при принятии решений, а также существенные политические риски.

**Третья модель** основана на опыте создания “Большого Парижа” и предполагает полицентрическую структуру при относительно низком уровне кооперации. Данная модель делает реализацию совместных проектов маловероятными, так как предполагает концентрацию на собственных проектах без учёта девелоперских проектов другого региона. Основным плюсом такой модели является самостоятельность субъектов в принятии решений, однако она сопряжена с повышенными политическими и финансовыми рисками при реализации проектов, а также с конфликтами в экономической сфере и в решении территориальных проблем. Данная модель также не предполагает серьёзных изменений в законодательной сфере относительно разделения полномочий и компетенций органов местного самоуправления.

**Четвёртая модель** представляется приоритетной, так как соответствует целевому сценарию «интеграционный». Она предусматривает наличие полицентричности, а также высокий уровень кооперации. Модель реализуется за счёт внедрения мягких мер поддержки на разных уровнях и выработки единой стратегии. Её характеризует способность запуска долгосрочных и сложных проектов разной направленности (транспорт, инженерная инфраструктура, социальная сфера). Кроме того, она обеспечивает снижение капиталоёмкости за счёт кооперации на нижнем и муниципальном уровнях.

**Контракты жизненного цикла** (КЖЦ) возможно использовать, например, при решении проблем с транспортной инфраструктурой.

В КЖЦ прописан механизм организации конкурсов по реализации государственно-частных партнерств, предусматривающих финансирование, проектирование, строительство и эксплуатацию объектов одной и той же частной компанией, которой государство затем в течение нескольких лет равномерно и порционно компенсирует затраты на реализацию проекта.

КЖЦ включает в себя:

1. Цену контракта жизненного цикла:

   - сумма стоимости непосредственных дорожных работ;
   - годовой стоимости содержания трассы, умноженной на количество лет эксплуатации трассы);

2. график выплат;

3. порядок индексации стоимости работ и услуг по содержанию объекта;

4. сроки оплаты выполненных работ, будет определена система удержаний за несоответствие качеству эксплуатации;

5. гарантийные сроки и прочие подробности.

Внедрение КЖЦ в существующую систему в Ленинградской области можно осуществить следующими способами: корректировка концессионного законодательства; корректировка Федерального закона «О федеральной контрактной системе»; снятие с КЖЦ запрета о необходимости технологической или функциональной взаимосвязи между несколькими объектами в случае передачи партнёру транспортного коридора.

Программа «**Социальная инфраструктура в обмен на налоги»** предполагает мотивацию застройщика на строительство социальной и транспортной инфраструктуры за счёт налоговых

вычетов. Она уже получает распространение в Ленинградской области и не требует внесения изменений в действующее законодательство. 2 октября 2013 года было подписано соглашение, согласно которому застройщик, отчисляющий налоги в региональный бюджет, строит за свой счёт школы, детские сады и т.п. В свою очередь администрация области возвращает стоимость строительства соцобъекта, перечисляя местному муниципалитету субсидии для выкупа этого объекта. Таким же образом уже построен детский сад на 150 мест в Новодевяткино компанией «Арсенал Недвижимость». В дальнейшем этот опыт должен быть масштабирован на другие территории комплексного развития.

# 5.Направления развития территории комплексного развития

## 5.1. Приоритетные инвестиционные проекты ТКР

**Логистический парк**

Основная задача данного проекта — достичь масштаба, при котором Санкт-Петербург станет самой привлекательной точкой оптовой торговли в России. Главным заказчиком могут стать китайские компании, они сейчас представляют собой самых крупных иностранных инвесторов, заинтересованных в развитии торговых отношений с Российской Федерацией. Также интересантами могут выступить компании Тайваня, Южной Кореи и другие страны Юго-Восточной Азии.

Логистический парк должен быть создан на территории Ленинградской области в максимальном приближении к Бронке, на территории Горелово и в непосредственной близости от дороги А120.

**Технопарк (lifescienc-парк)**

Основные направления развития и проекты: реализация комплексных проектов в сфере радиологической медицины и других видов нерадиологических услуг, а также развития производства медицинской техники.

Lifescience park может стать продолжением реализуемого в настоящее проекта создания технопарка, на базе которого в настоящее время планируется разместить Северо-Западный центр трансфера технологий Роснано.

Для создания полноценного lifescience парка потребуется от 50 до 150 га территории. Но возможен вариант, когда объекты lifescience парка не будут локализованы в одной точке, а будут распределены по территории Гатчины.

**Тематический парк**

Цель проекта – создание нового вида городской аттракции, способной увеличить поток ежегодных туристов – посетителей территорий формирования «Императорского кольца».

Предлагаемое место для размещения – редевелопмент инвестиционной зоны Волхонка или площадка около платформы Мариенбург.

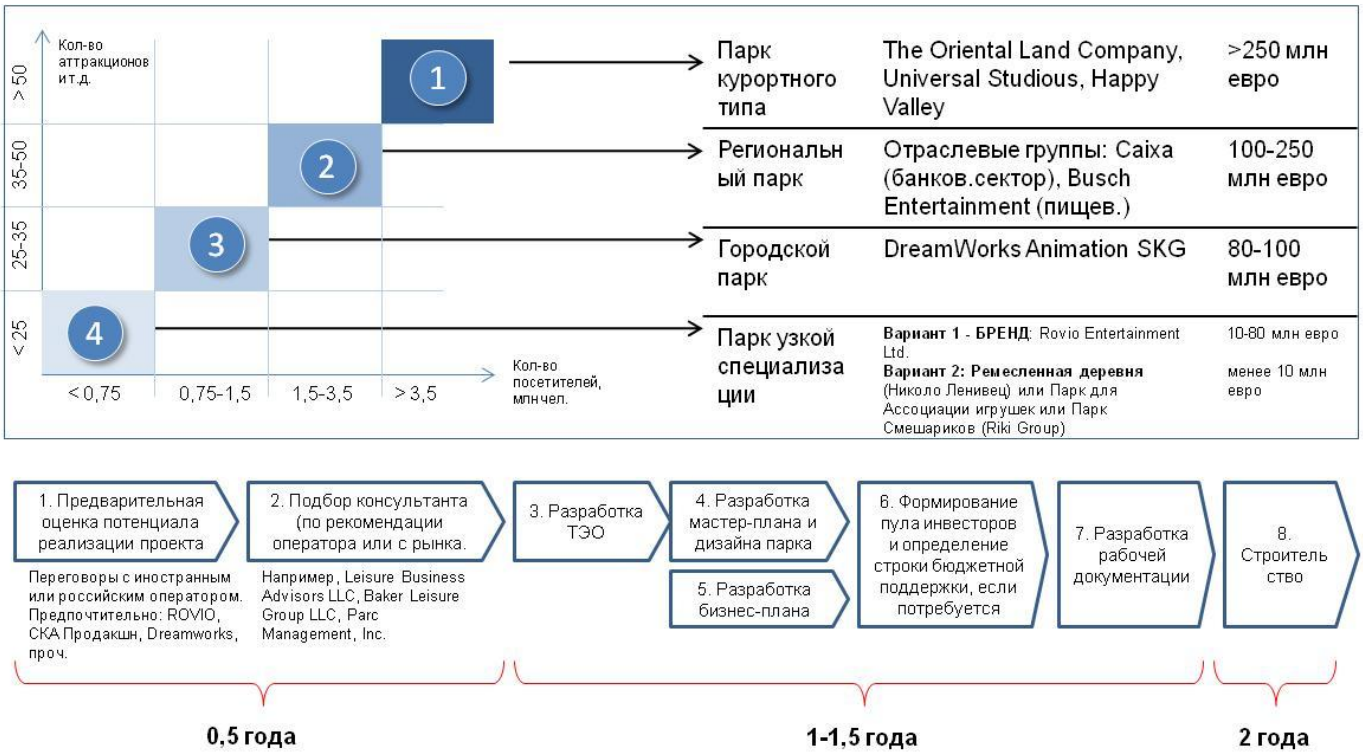
Проект имеет высокий потенциал реализации, однако он в меньшей степени соответствует основной цели и названию проекта.

Тем не менее, создание тематического парка можно рассматривать не как ядро, но как одну из наиболее перспективных инициатив «Императорского кольца» в виду возможности привлечения частных инвесторов.

Особенности реализации такого проекта обусловлены несколькими развилками выбора, среди них: (а) ставка на малый масштаб объекта, дополняющего другие более привычные для данной территории виды туризма, или создание большого парка, самостоятельно создающего приток внешних туристов; (б) ставка на российский бренд (из области развлечений, мультипликации или

индустрии игрушек и т.п.) или на иностранные бренды; (в) ставка на модели, реализованные в Европе и США в 1990-2000е гг., или ставка на новые технологии развлечений, реализуемые в настоящее время в рамках проектов азиатских тематических парков.

**Рисунок 14. Характеристики форматов тематических парков**




Мировая практика выделяет 4 типа тематических парков: (а) международные (курортные) парки, привлекающие до 3,5 млн туристов в год и более и требующие более 250 млн евро инвестиций; (б) региональные парки, ориентированные на поток 1,5-2,5 млн чел.; (в) городские парки, ориентированные на поток 0,75-1,5 млн чел.; (г) узко специализированные парки, ориентированные на поток менее 0,75 млн чел. в год.

В целом, выбор варианта будет зависеть от того, с кем из инвесторов удастся договориться и какой объем инвестиционных ресурсов удастся привлечь. Рекомендуемым является создание тематического парка регионального масштаба с ориентацией на 1,5 млн чел. туристов в год и более.

Разворачивание проекта рекомендуется осуществить в восемь шагов: (1) предварительная оценка потенциала реализации проекта; (2) подбор консультанта (или консультационной/экспертной группы) проекта, (3) разработка технико-экономического обоснования; (4) разработка мастер-плана и дизайна проекта; (5) разработка бизнес-плана; (6) формирование пула инвесторов и определение строки бюджетной поддержки, если потребуется; (7) разработка рабочей документации для ведения строительных работ; (8) фаза строительства объекта.

Кроме последовательного прохождения всех стадий необходимо сформировать команду партнеров и соисполнителей проекта: (а) носители идеологии проекта; (б) инвесторы проекта (могут совпадать с носителями идеологии проекта); (в) консультанты проекта, в том числе специализированные (к последним в качестве примера могут быть отнесены Leisure Business Advisors LLC, Baker Leisure Group LLC, Parc Management, Inc. и другие.

Особенную роль играет выбор носителя идеологии проекта. Создание тематического парка в рамках «Императорского кольца» может стать проектом развития для российских брендов в сфере развлечений, мультипликации, производства игрушек и других. К таким брендам следует отнести, прежде всего, «Смешарики». Этот бренд принадлежит компании Riki Group, которая ранее уже заявляла планы по созданию тематического парка в рамках проекта «Смешарики».

Преимуществом выбора в пользу российской компании является знание российского рынка и особенностей потребительских предпочтений, что немаловажно для успеха проекта. Но с другой стороны, ставка на российскую компанию в качестве носителя идеологии проекта содержит в себе ряд рисков, главным из которых является отсутствие опыта в создании аналогичных ранее (в России не существует ни одного тематического парка).

Наиболее эффективным, но дорогостоящим, является подбор на функцию идеолога проекта иностранной компании, которая ранее имела опыт создания аналогичных проектов. К таким компаниям относятся: Dreamworks (ранее ГК Регион уже заявляла планы по созданию тематического парка этого бренда в Санкт-Петербурге, однако проект пока находится на стадии выбора площадки), ROVIO (бренд Angry Birds и другие), Universal studious и другие. Риски такого сценария состоят в высоких требованиях к инфраструктурам при высокой капиталоемкости проектов. Кроме того, существует риск импорта устаревших технологий развлечений, неактуальных для современных потребителей развлекательных услуг.

Кроме того, возможно привлечение иностранной компании, которая ранее не занималась строительством и управлением тематических парков, но имеет планы и ресурсы для выхода на этот рынок. К таким компаниям можно отнести китайскую компанию Melco, которая объявила о желании строить развлекательные тематические парки в России, диверсифицирую свое игорное направление бизнеса.

**Проект «Императорское кольцо»**

1. «Императорское кольцо» - территории региона Санкт-Петербурга и Ленинградской области (Красносельского, Петродворцового, Московского и Пушкинского районов Санкт-Петербурга и Ломоносовского, Гатчинского и Тосненского районов Ленинградской области) с расположенным на них комплексом объектов культурно-исторического наследия, науки и других секторов экономики.

Идея реализации проекта «Императорское кольцо» состоит в реализации комплекса мероприятий, направленных на выведение Российской Федерации на новый качественный уровень развития науки, технологий и городской среды на базе перспективной территории социально-экономического развития южной части агломерации Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

Цель проекта – создание полюса агломерации Санкт-Петербурга и Ленинградской области, конкурентоспособного на мировом рынке ядерных технологий и туризма.

2. В рамках направления по формированию новых туристических маршрутов предлагается:

- Уточнение охранного статуса объектов, получивших статус объектов всемирного наследия ЮНЕСКО, прежде всего, расположенных на территориях комплексного развития Ленинградской области к югу от Санкт-Петербурга (на территориях формируемого «Императорского кольца»). Следует запустить комплексный проект по созданию институциональной среды для работы с объектами всемирного наследия ЮНЕСКО под общим названием «Прозрачный город». Потенциально, к реализации проекта возможно привлечь крупных инвесторов, включая Газпром, ОСК, Росатом и других.

- В том числе отдельное внимание следует уделить линейным объектам, которые входят в перечень. Среди них особенным является Таицкий водовод, который соединяет Тайцы с Пушкиным и вдоль которого может быть сделан пешеходный или велосипедный маршрут и реализован ряд малых девелоперских проектов в сфере HORECA. Аналогичные туристические маршруты имеются, например, вдоль Петергофского водовода. Однако преимуществом маршрута вдоль Таицкого водовода является возможность его продления вдоль до Гатчины.
- Имеется и ряд других инженерных сооружений. Кроме того, вокруг Гатчины имеется большое число усадеб, на территории многих из которых до настоящего времени сохранились объекты культурно-исторического наследия, включая памятники архитектуры. Карта усадеб представлена ниже. Имеется ряд других инженерных сооружений, которые также могут быть включены в проект.
- Содержание проекта «Прозрачный город»: уточнить статус объектов (в т.ч. распределение по уровням управления и финансирования: федеральный уровень, уровень Санкт-Петербурга, уровень Ленинградской области), определить границы участков объектов (в т.ч. у Таицкого водовода местами встречаются наружные выпуски, а месте пересечения с рекой Кузьминкой он идет над рекой акведуком, в связи с чем определение границ затруднено); определить регламенты строительной и хозяйственной деятельности; установить их границы; в регламентах свести требование согласований планов только в случаях отступления проектов от регламентов. После этого следует провести межевание прилегающих к проекту участков, подготовить градостроительные планы участков, что сделает объекты водовода и прилегающих территорий прозрачными с правовой точки зрения и, соответственно, инвестиционно привлекательными.

**Настоящий проект концепции развития территории комплексного развития выделяет 8 приоритетных инвестиционных площадок:** «Муринская», «Аэрополис-Пулково», «Заневская», «Волхонская», «Троицкая гора», «Бугры-Парнас», «Бронка-Пеники», «Гатчинская». Концепция предусматривает их развитие по направлениям жилищного строительства, промышленного использования, логистическую, торговую и туристическую функции. Распределение функционала инвестиционных площадок представлено в таблице ниже.

**Таблица 15. Список приоритетных инвестиционных площадок на территории комплексного развития**

| № п/п | Название инвестиционных площадок | Преобладающий функционал | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Жилая | Логистическая | Промышленная | Торговая | Деловая | Образовательная | Туристическая |
| 1. | «Муринская» | | | | √ | √ | | |
| 2. | «Аэрополис-Пулково» | | √ | | √ | | | |
| 3. | «Заневская» | | √ | √ | √ | √ | | |
| 4. | «Волхонская» | | | | | | | √ |
| 5. | «Троицкая Гора» | √ | | √ | | √ | √ | |
| 6. | «Бугры-Парнас» | | √ | √ | √ | | | |
| 7. | «Бронка-Пеники» | | √ | | | | | |
| 8. | Гатчинская | √ | | | √ | √ | √ | √ |

## 5.2. Развитие первоочередных инвестиционных площадок

Инвестиционные площадки в границах ТКР выделяются в качестве зон концентрации инвестиционной активности в постиндустриальном секторе. Комплексное развитие инвестиционных площадок преследует базовую цель создания на территории Ленинградской области современных рабочих мест. Это создаст предпосылки для снижения на ТКР дисбаланса между жилищным строительством и занятостью, для увеличения налогооблагаемой базы областного бюджета. Отобранные инвестиционные площадки максимально приближены к границе Санкт-Петербурга и Ленинградской области и ориентированы к зонам совместных интересов двух субъектов федерации. Площадки характеризуются особо выгодным местоположением, наличием интенсивных инвестиционных процессов на самих площадках либо в непосредственной близости от них. Общая схема размещения первоочередных инвестиционных площадок приведена на рисунке 8.

Рисунок 15. Общая схема размещения первоочередных инвестиционных площадок

**100 тыс. рабочих мест** на ТКР дадут не менее 5 млрд. руб. в год по НДФЛ в областной бюджет

**Более 75 % жителей агломерации занято в постиндустриальной сфере** – привлечения промпредприятий недостаточно

**Нужны подготовленные инвестиционно привлекательные площадки** для развития постиндустриальных функций

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

### 5.2.1. Инвестиционная площадка «Муринская»

Инвестиционная площадка находится на территории Муринского и Бугровского сельских поселений Всеволожского района Ленинградской области. В контексте указанной площадки необходимо говорить о развитии комплекса участков, которые находятся вдоль Приозерского направления железной дороги и близ ж/д станции Девяткино и участков общественно-делового назначения, находящихся в зонах новой жилой застройки, преимущественно в западной части Муринского сельского поселения и юго-восточной части Бугровского сельского поселения.

Основными факторами, определяющими высокий инвестиционный потенциал данной территории под коммерческие торгово-деловые функции, являются:

1. На территории инвестиционной площадки располагается пассажирский транспортно пересадочный узел «Девяткино» (ТПУ) на базе автовокзала, железнодорожной станции и

единственной в границах Ленинградской области станции Петербургского метрополитена. Фактически уже сейчас это наиболее крупный пассажирский мультимодальный транспортный узел в регионе.

2. Уже к 2015/2016 годам численность населения Муринского сельского поселения должна составить около 75 000 человек. Учитывая темпы развития зон активного жилого строительства, находящихся на территории сопредельных муниципальных образований – Новодевяткинского и Бугровского, которые используют ТПУ Девяткино, общая численность населения прилегающих территорий Ленинградской области составит примерно 120 000 человек к 2015/2016 годам. Четырехкратный рост численности населения всего за 3 года будет обусловлен заселением большего количества жилых домов, строительство которых в настоящее время активно ведется на территории трех указанных поселений. К 2015 году необходимо говорить об образовании единой сплошной зоны урбанизации – фактически нового крупного города Мурино, расположенного на территории трех сопредельных сельских поселений – Муринского, Новодевяткинского и Бугровского, к северо-востоку от КАД СПб.

Развитие Муринской инвестиционной площадки, должно позволить решить следующие основные задачи:

- обеспечение создания качественной городской среды в рамках новой и существующей жилой застройки, что невозможно без создания общественно-делового центра нового города Мурино, в том числе без строительства современных торгово-развлекательных объектов и мест приложения труда на базе бизнес-парков;

- использование инвестиционных преимуществ развития ТПУ Девяткино;

- использование инвестиционных преимуществ близости автомагистрали КАД СПб, многонаселенных северных районов Санкт-Петербурга (с совокупной численностью населения более 2,0 млн. чел. в радиусе 30-ти минутной транспортной доступности от рассматриваемого участка) и транспортных потоков следующих по Токсовскому шоссе в направлении популярной зоны дачной застройки и пригородной рекреации к северу от рассматриваемой площадки.

В части решения задачи создания качественной городской среды нового города Мурино, актуальна реализация инвестиционных проектов по строительству не менее 60 000 м$^2$ торгово-развлекательных помещений и помещений общественного питания в зоне новой жилой застройки только на территории восточной части Муринского сельского поселения для удовлетворения местных нужд[7]. Не менее 50% данных помещений должно быть предусмотрено в формате встроенных помещений на первых этажах жилых зданий и магазинов у дома. Остальные торговые объекты для местных нужд могут строиться в рамках существующих общественно-деловых зон вдоль КАД СПб к югу от строящейся жилой застройки, в форматах супер- и гипер-маркетов.

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

[7] Согласно Региональным нормативам градостроительного проектирования Ленинградской области (2012 г.), норматив минимальной обеспеченности населения площадью торговых объектов по Всеволожскому муниципальному району составляет 950,8 кв. м на 1000 чел. Соответственно, расчётный показатель на 75 тыс. чел. – 71,31 тыс. кв. м.
Минимальный расчетный показатель обеспечения населения Санкт-Петербурга предприятиями торговли в расчете на 1000 жителей в соответствии с проектом закона «О региональных нормативах градостроительного проектирования, применяемых на территории Санкт-Петербурга» должен составлять 630 кв. м торговой площади на срок до 2015 года и 1000-1100 кв. м торговой площади на срок до 2025 года.

пешей доступности от территории ТПУ (до 800-1000 метров). Международная и российская практика строительства периферийных бизнес-парков показывает, что такого рода проекты, в первую очередь, становятся интересными частным инвесторам в случае комбинации на территории двух основных факторов: непосредственная связь с крупным жилым районом или сложившемся центром притяжения (крупный ТРК, конгресс-центр, развлекательный парк или туристический объект), хорошая транспортная связность с крупными городскими районами (в идеале на базе не менее двух видов транспорта - автомобильного и общественного). В ситуации Муринской площадки, оба фактора действуют. Устойчивая автомобильная связь с Санкт-Петербургом может быть обеспечена либо на основе реализации проекта продолжения Гражданского проекта Санкт-Петербурга, либо на основе строительства нового съезда с КАД СПб, либо на основе строительства крупной автомобильной перехватывающей парковки на восточной стороне от железнодорожной линии Приозерского направления (в районе существующей привокзальной площади) – для обеспечения подъезда со стороны Токсовского шоссе. В настоящее время заявлен проект строительства бизнес парка «Парнас»: проектная площадь 49 Га, общая площадь застройки 475 000 м$^2$, из которых 100 000 м2 планируется отвести под торговые площади. Объект расположен на внутренней стороне Кольцевой автомобильной дороги (КАД), которая проходит вдоль северной границы участка. Функционально, помимо торговых площадей, бизнес-парк «Парнас» будет включать в себя офисные площади, автодиллерскую деревню и индустриальный парк. Концепция «Sustainable Real Estate» («жизнеспособная недвижимость»), в соответствии с которой разрабатывается проект, предполагает строительство недвижимости нового поколения: наличие улучшенных и модернизированных подъездных путей, транспортных развязок, благоустройство примыкающих территорий, использование регенеративных источников энергии, энергосберегающее строительство, эффективное использование пространства. Архитектор проекта Chapman Taylor España, международная компания, успешно работающая на рынке с 1959 года[8]. По состоянию на конец 2013 года бизнес-парк находится в стадии проектирования и инженерной подготовки территории, сдача проекта в эксплуатацию намечена на 2018 год.

Использование инвестиционных преимуществ территориальной близости к существующей автомобильной развязке КАД СПб с проспектом Культуры может быть реализовано на базе проектов в сферах крупноформатной торгово-развлекательной и деловой недвижимости общеагломерационного назначения. Для этого в рамках генерального плана Бугровского сельского поселения определены значительные территории (более 1 000 га) под общественно-деловую застройку, вдоль КАД СПб. Наиболее перспективной функцией рассматриваемой территории является строительство крупного торгово-развлекательного мола, по формату не пересекающегося с расположенным в 3,5 километрах севернее ТРК «Мега-ИКЕА» и в 3,0 километрах западнее ТРК «Гранд Каньон». Форматами нового молла могут стать – аутлет-центр[9], крытый развлекательный комплекс с аквапарком (общей площадью от 80 000 до 150 000 м$^2$). Подобный формат планировалось реализовать в рамках девелоперского проекта «Невский Колизей», строительство которого было начато на рассматриваемой территории в 2007 году, но было остановлено в 2008 году по причине начала экономического кризиса.

Развлекательная специализация зоны может быть существенно усилена за счет реализации проекта по строительству крупного «тематического парка», включающего открытые и закрытые зоны отдыха, в том числе парк аттракционов, детские музеи. В рамках Санкт-Петербургской агломерации до сих пор не начато строительство ни одного тематического парка, при этом данный формат чрезвычайно популярен в крупных городах Западной Европы, США и Юго-Восточной Азии, и потенциальные инвесторы неоднократно пытались начать реализацию подобных проектов в

[8] Среди российских проектов компании можно отметить такие объекты, как торговый центр «Галлерея» на Лиговском проспекте в Санкт-Петербурге, проектирование Южной площади «Балтийской Жемчужины», а также Беляевского бизес-парка

[9] Формат аутлет-центра является новым для России, однако в Московской области в 2012-2013 г. уже реализовано несколько подобных проектов (в том числе, Fashion House Moscow, с арендопригодной площадью 28,5 тыс. кв. м, и Vnukovo Outlet Village, с арендопригодной площадью 26,2 тыс. кв. м). Наиболее крупным и известным из них является Outlet Village Белая Дача, открытый в 2012 г. (арендопригодная площадь – 38 тыс. кв. м). На 2014 г. запланировано открытие аутлет-центра сети Fashion House под Санкт-Петербургом (Таллиннское шоссе) с арендопригодной площадью 20,2 тыс. кв. м.

Санкт-Петербурге. Общая численность населения Санкт-Петербургской агломерации, около 6,0 млн. жителей, позволяет эффективно функционировать не менее чем двум тематическим паркам в разных частях города. Тематический парк на территории Бугровского сельского поселения может выступать центром притяжения для всех северных районов города. Транспортное обеспечение тематического парка в части автомобильного транспорта будет обеспечиваться трассой КАД СПб и широтным транспортным коридором, создаваемым сейчас на базе Суздальского проспекта, который уже в 2015 году получит прямой выход в Приморский район Санкт-Петербурга (за счет строительства путепровода через ж/д пути Выборгского направления к Парашютной улице) и тоже к 2015 году в Красногвардейский район Санкт-Петербурга (за счет строительства автомобильной развязки на пересечении Пискаревского проспекта и проспекта Непокоренных). Транспортное обеспечение, в части общественного транспорта, может быть организовано за счет запуска автобусов шаттлов от станции метро Девяткино, расстояние до которой будет менее 2,0 километров (что в летнее время предполагает и пешеходное сообщение).

Развитие торгово-развлекательных функций общегородского значения и достаточно благоприятное транспортное положение юго-западных участков Муринской инвестиционной площадки в Бугровском сельском поселении, создает возможность для развития и деловых функций. Синергия с торгово-развлекательной функций будет достигнута за счет создания единой транспортной системы обеспечения территории. В период до 2018 года возможно создание бизнес-парка близ развязки с КАД СПб ориентировочной площадью не менее 70 000 – 100 000 м$^2$.

Реализация трех рассмотренных типов задач позволит обеспечить на территории нового города Мурино, фактически создаваемого на территории двух сопредельных сельских поселений, качество жизни не ниже близлежащих территорий Санкт-Петербурга.

Предлагаемые проектные мероприятия не потребуют корректировки проектного функционального зонирования несогласованных с Правительством Ленинградской области генеральных планов Бугровского и Муринского сельских поселений.

**Рисунок 16. Функциональные приоритеты комплексного развития Муринской инвестиционной площадки (территории вблизи ТПУ "Девяткино")**

Рисунок 27. Функциональные приоритеты комплексного развития Муринской инвестиционной площадки (территории к востоку от автомобильной развязки КАД и проспекта Культуры)

**Функциональный приоритет**: проекты общеагломерационного значения комплексного освоения территории с торгово-развлекательной функцией:

- Торгово-равлекательный молл площадью до 150 тыс. м$^2$ (аутлет-центр, аквапарк и пр.)
- Бизнес-парк до 100 тыс. м$^2$
- Крупнейший в Санкт-Петербургской агломерации тематический парк

**МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ И ТРАНСПОРТНАЯ ДОСТУПНОСТЬ ПЛОЩАДКИ НЕ УСТУПАЕТ АНАЛОГИЧНЫМ ЛОКАЦИЯМ НА ТЕРРИТОРИИ СПб, ПРЕДЛАГАЕМЫМ ПОД ДАННЫЕ ФУНКЦИИ**

### 5.2.2. Инвестиционная площадка «Аэрополис Пулково»

Территория Виллозского сельского поселения Ломоносовского района Ленинградской области имеет в своих границах земельный участок с кадастровым номером - 47:14:0602001:43, прилегающий к территории международного терминала аэропорта Пулково. Существует возможность застройки участка площадью не менее 5,0 гектаров, что позволит разместить не менее 70 000 – 100 000 м$^2$ общественно-деловой недвижимости.

Настоящий участок, обладает уникальным местоположением для развития различных видов деловой недвижимости в составе единого бизнес-района активно развивающегося рядом с новым международным терминалом Пулково и терминалом Пулково-1. Расстояние от границы участка до существующего и нового терминалов Пулково менее 500 метров, до участка, резервируемого под размещение станции общественного транспорта, менее 300 метров, с автомобильной парковкой Пулково имеется общая граница. Фактически существует возможность создание крытых галерей или единого комплекса зданий.

Необходимо отметить, что аэропорт Пулково является одним из самых быстрорастущих аэропортовых комплексов не только России, но и Европы. В 2013 году ожидается увеличение пассажиропотока аэропорта до 12,5 млн. пассажиров (к 2018 году до 17,0-18,0 миллионов пассажиров), что позволит аэропорту войти в тридцатку крупнейших аэропортов Европы по объему пассажиропотока и сохранить третью позицию в рейтинге крупнейших аэропортов России. Дополнительный стимул развитию аэропорта придаст завершение в 2013 году проекта по строительству нового терминала аэропорта Пулково и завершение к 2017 году проектов по строительству 2 очереди нового терминала аэропорта Пулково и обеспечения подключения аэропорта к системе скоростного общественного транспорта Санкт-Петербурга (прорабатываются три варианта: или метрополитен, или ЛРТ, или аэроэкспресс от Балтийского вокзала СПб).

В международной практике присутствуют несколько вариантов функциональной ориентации деловых районов рядом или в едином комплексе с крупным авиахабом. Первый вариант – преимущественная ориентация на конгрессно-выставочные функции. Например, аэропорт города

Женева (пассажиропоток 13,9 млн. пассажиров в год в 2012 году) объединен в единый комплекс с крупным выставочным центром «Женева-Палэкспо» (103 000 м$^2$), где, в том числе, проводится и такое крупное международное мероприятие как ежегодный Женевский автосалон. Рядом с комплексом расположены несколько бизнес-центров классов B+ и A. Схожая концепция была использована для создания выставочного комплекса «Штутгарт-Мессе» (105 000 м$^2$), напротив терминала аэропорта Штутгарта (пассажиропоток 9,7 млн. пассажиров в год в 2012 году).

Второй вариант – ориентация на создание крупного делового района, общеагломерационного значения. Например, развитие нескольких крупных бизнес-парков рядом с аэропортом Брюсселя (пассажиропоток 19,0 млн. пассажиров в год в 2012 году), которые создают второй по важности деловой центр Брюссельской агломерации. Общая площадь деловой застройки более 150 000 м$^2$.

Для аэрополиса «Пулково» наиболее перспективной видится ориентация на второй вариант развития, ввиду наличия в 6,0 километрах от аэропорта крупного нового выставочного комплекса «ЭкспоФорум» площадью около 50 000 м$^2$ к 2014 году и до 100 000 м$^2$ к 2018 году. При этом аэрополис «Пулково» должен включать в себя модуль для проведения конгрессов площадью около 8000-10 000 м$^2$. Данный модуль будет конкурентоспособен с «ЭкспоФорум» в части проведения конгрессов малого и среднего масштаба, в том числе ориентированных на одно, двухдневное пребывание участников, использующих авиационный транспорт. Более существенное развитие конгресс функции можно ожидать в случае реализации стратегии «чистой конгресс зоны», которая подразумевает безвизовое посещение конгресс центра иностранными гражданами. Такой формат развития может потребовать обязательное строительство крытой пешеходной галереи до международного терминала аэропорта Пулково.

Сопутствующей функцией может выступить интегрирование промышленно-логистической и конгресс инфраструктуры – формирование промышленной постоянно действующей выставки производителей промышленного оборудования и техники. Это позволит в синергии с конгресс и бизнес инфраструктурой, а также в непосредственной близости от аэропорта и возможной безвизовой зоны, формировать партнерские взаимоотношения поставщиков оборудования с представителями производств, площадь территории может составлять порядка 10 000 м$^2$.

Крупнейшей функциональной специализацией центра может являться функции бизнес-центра классов «А» и «В+». Бизнес-центр может быть популярен среди компаний, сотрудники которых активно пользуется авиасообщением. Значимость фактора близости к аэропорту демонстрирует наличие большего объема предложения и количество новых проектов в сфере деловой недвижимости современных форматов в Московском районе (второй после исторического центра район деловой активности в Санкт-Петербургской агломерации). Общая площадь бизнес-центра может достигнуть 70 000 м$^2$.

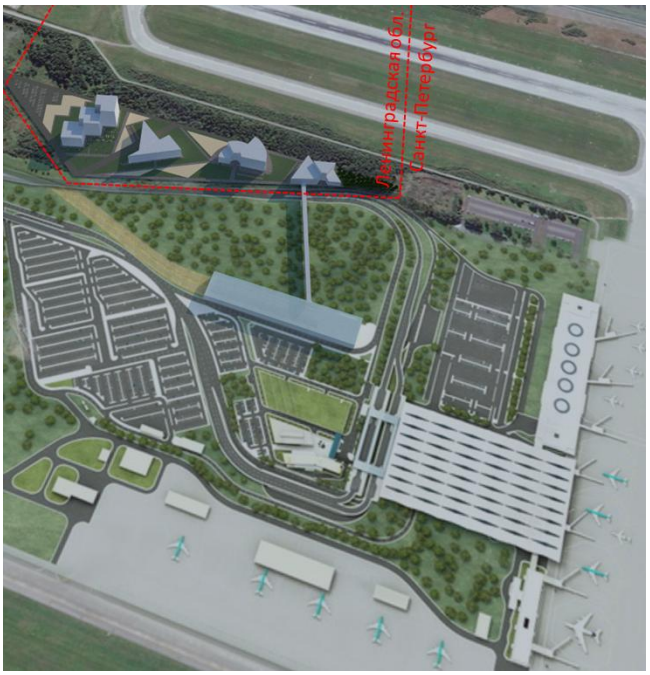
Прямая интеграция с авиахабом формирует спрос на качественную гостиничную недвижимость и апартаменты среднесрочного проживания. На территории комплекса целесообразно создание единого гостиничного комплекса предлагающего услуги номеров класса 3* (400-500 номеров) и 4* (200-300 номеров), возможно создание отдельного отеля класса 5* (не более 50 номеров). Кроме того, в интеграции с гостиничным комплексом может работать апарт-отель на 200-300 апартаментов[10].

Еще одной важной сопутствующей функций может являться торговая недвижимость, которая особо востребована в зонах концентрации пассажирских потоков связанных с ожиданием. В рамках нового терминала аэропорта Пулково предусмотрена торговая зона для транзитных пассажиров, однако ее размеры менее 10 000 м$^2$. Ввиду этого планируется спрос на создание торговой галереи.

[10] На территории аэропорта Штутгарта находятся два 4* отеля (общее количество номеров – 555), в непосредственной близости от аэропорта число номеров только в крупных отелях 3-4* составляет более 600. Аэропорт Вантаа (Хельсинки) предлагает 365 номеров 4* на территории аэропорта, 849 номеров 4* и 30 апартаментов в 5-10-минутной транспортной доступности от аэропорта (источник: booking.com).

В настоящий момент участок имеет категорию земли промышленности, энергетики, транспорта, связи, радиовещания, телевидения, информатики, земли для обеспечения космической деятельности, земли обороны, безопасности и земли иного специального назначения. Несогласованным с Правительством Ленинградской области проектом генерального плана Виллозского поселения планируется сохранение перспективного функционального назначения участка. В целях обеспечения инвестиционного потенциала рассматриваемой территории и диверсификации экономики Ленинградской области, целесообразно разделение существующего кадастрового участка как минимум на два отдельных участка. Северный участок, не включающий инфраструктуру аэропорта Пулково (включая часть взлетно-посадочной полосы) целесообразно перевести в категорию земель населенных пунктов под развитие общественно-деловой застройки.

**Рисунок 38. Функциональные приоритеты развития инвестиционной площадки "Аэрополис Пулково"**




**Участок площадью 5 га с выгодным местоположением:**
500 м до терминала, 300 м до станции, 100 м до парковки

**Возможный функционал:**
- Деловой район (бизнес-центры класса А, В+ общей площадью до 70 тыс. м$^2$
- «Чистая» конгресс-зона для международных участников
- Гостиницы от 3* до 5*
- Торговый центр
- Связь с аэропортом и ж.д. станцией по галерее

### 5.2.3. Инвестиционная площадка «Заневская»

Территориально площадка расположена в границах Заневского сельского и Свердловского городского поселений Всеволожского района Ленинградской области и включает территории по обеим сторонам вдоль КАД СПб от зоны вокруг действующего торгового комплекса Мега-ИКЕА (развязка КАД с Мурманским шоссе), до автомобильной развязки КАД СПб с Октябрьской набережной и включает участки реализации действующих инвестиционных проектов «Приневский технопарк» и «Технопарк Кола», участки близ действующего Логистического терминла «MLP». Площадь зоны около 10 км$^2$.

В настоящий момент зона прилегает к наиболее транспортно загруженному участку КАД СПб и к единственной федеральной вылетной трассе в направлении Петрозаводска, Мурманска и Вологды. Уже сейчас территория инвестиционной площадки является не только важным промышленно-логистическим подцентром Санкт-Петербургской агломерации, но и торгово-развлекательным подцентром за счет работы комплекса «Мега-ИКЕА» и комплекса дилерских автосалонов «Автополе Кудрово».

В рамках концепции предполагается использования эффектов синергии от развития специализированной торговли, не конкурирующей, а дополняющей ТРК Мега. Это могут быть специализированные магазины дизайнерской мебели, садового инвентаря, ландшафтного дизайна и прочее общей площадью около 60 000 м$^2$.[11] Кроме того, рядом с ТРК, который будет выполнять

[11] Средняя площадь гипермаркета Леруа Мерлен – 9 тыс. кв. м., ОБИ – 12 тыс. кв. м.

функцию центрального общественного пространства территории, и перспективной станцией метро Кудрово, возможно создание бизнес-парка площадью около 50 000 м$^2$, ориентированного на нижний ценовой сегмент рынка (офисы класса В-)[12]. В рамках инвестиционного проекта «Технопарк Кола» возможно строительства крупного выставочного комплекса (что связано со сроками ввода станции метро Кудрово). Или же строительство технико-сервисного парка (Technical Service Park), площадью возводимых объектов порядка 30 000 м$^2$ и количеством участков 10-12 по 0,5-2,5 га. Востребованность технико-сервисных парков в настоящее время вызвана отсутствием подобного типа недвижимости на рынке (существует только заявленный проект в южной зоне агломерации, недалеко от аэропорта Пулково), и спросом на данный вид услуг со стороны потребителей промышленного оборудования и техники, что становится выгодным их производителям, которые все равно вынуждены формировать собственные выставочно-сервисные центры. В данном проекте эффект может быть достигнут за счет синергии нескольких таких объектов и деловой зоной.

В рамках проекта по строительству станции метро Кудрово (ожидается к 2020 году), целесообразно создание мультимодального транспортно-пересадочного узла, совмещенного с небольшим торговым центром повседневного спроса (до 10 000 м$^2$)[13], гостиницей 3* и небольшим административно-деловым блоком.

Дополнительный эффект синергии для развития коммерческих функций в северной части площадки создаст примыкания крупного нового жилого района с перспективной численностью населения до 120 000 человек к 2020-2025 году и возможность организации маршрутов общественного транспорта с прилегающих территорий Всеволожского района с совокупным перспективным населениям до 300 000 человек.

Зонирование южной части инвестиционной площадки предполагает сохранение специализации юго-западной ее части (внутренняя сторона КАД), прилегающей к границе с Санкт-Петербурга, на промышленно-логистических функциях. Пока не застроенная юго-восточная часть (территория «Приневского технопарка»), предполагает кроме логистических и промышленных функций, создания бизнес-парка интегрированного с выставочными площадями продукции промышленных предприятий работающих на территории (популярный в странах Западной Европы и Юго-Восточной Азии формат).

Реализация указанных проектных предложений соответствует функциональному зонированию утвержденного генерального плана Заневского сельского поселения и проекта генерального плана Свердловского городского поселения и не потребует их корректировки.

[12] Проектные размеры бизнес-парков в Санкт-Петербургской агломерации колеблются от 30 до 500 тыс. кв. м. (источник: http://spb.arendator.ru/articles/2/art/37691/pg/1/).

[13] Площадь ТРК «Международный» на открытой в 2012 г. ст. м. «Международная» - около 50 тыс. кв. м., ТРК «Континент» на ст. м. «Бухарестская» - 90 тыс. кв. м.

Рисунок 49. Функциональные приоритеты развития инвестиционной площадки «Заневская»

**Территория с разнообразным функционалом** развивается с опорой на удобную транспортную доступность (пересечение КАД и Мурманского шоссе, планируемая станция метро «Кудрово»)

**Основные проектные инициативы:**

- Жилой район на 120 тыс. человек
- Индустриальный парк «Кола»
- Мультимодальный ТПУ на базе ст. м. Кудрово
- Образовательный кластер
- Торгово-развлекательный центр до 60 тыс. м$^2$
- Бизнес-парк класса В- до 50 тыс. м$^2$
- Выставочный комплекс
- Рекреационная зона вдоль реки Оккервиль

## 5.2.4. Инвестиционная площадка «Волхонская»

Площадка находится на территории Виллозского сельского поселения Ломоносовского района, на границе с Пушкинским районом Санкт-Петербурга. Площадь зоны около 5,0 км$^2$.

Основным конкурентным преимуществом инвестиционной площадки является ее местоположение близ развивающегося комплексного делового района вокруг аэропорта Пулково («аэрополис») и зон реализации крупных жилых проектов для среднего класса на территории Санкт-Петербурга («Планетоград», «На Царскосельских холмах», «Город Южный»). Площадка находится всего в 4,5 километрах от центра города Пушкина и в 3,0 километрах от вводимого в эксплуатацию в 2014 году крупнейшего и самого современного конгрессно-выставочного центра Санкт-Петербурга и Северо-Запада России – «Экспо-Форума», до аэропорта Пулково менее 6,0 километров. Площадка удобно подключена двухуровневой транспортной развязкой к реконструированному Пулковскому (Киевскому) шоссе и имеет через Волхонское шоссе удобный второй выезд на КАД СПб и Таллинское шоссе.

Таким образом, территория Санкт-Петербурга вокруг границ площадки полностью изменится уже в ближайшие 5-7 лет. При этом изменения территории будут связаны с функциями постиндустриальной занятости и качественного жилья.

Базовым и фактически единственным ограничением рассматриваемой территории является действующий в ее границах полигон твердых бытовых отходов «Южный», уже давно выработавший свой ресурс и планируемый к рекультивации. Расположенный на Волхонском шоссе в 2 километрах от границ участка отстойник иловых карт Водоканала находится в стадии рекультивации и не оказывает негативного влияния на окружающую территорию.

Проектом концепции предполагается использование не только существующих позитивных, но и в настоящий момент негативных ограничений территории. На базе рекультивированной Волхонской свалки целесообразно создать ближайший к Санкт-Петербургу лыжный склон, в формате круглогодичного пригородного центра рекреации (в летний период комплекс может использоваться для массовых корпоративных мероприятий, спортивных событий, презентаций на открытом

воздухе)[14]. Указанная практика использования рекультивированных объектов очень распространена в Западной Европе и Северной Америке. Кроме того, на близлежащей территории к создаваемому склону целесообразно строительство крупного тематического парка, по формату, описанному в рамках сходного проекта для Муринской инвестиционной площадки. Тематический парк может обслуживать все южные районы Санкт-Петербургской агломерации с общей численностью жителей около 3,0 млн. человек. Кроме того, международная практика подразумевает активное включение крупных тематических парков в туристические маршруты. Расположение Волхонской инвестиционной площадки в 10-ти минутной транспортной доступности от аэропорта и туристического кластера Пушкин-Павловск, а также на маршруте следования в туристический центр – город Гатчина, позволяет удобно включить планируемый парк в туристические маршруты. Туристическое позиционирование тематического парка и его удобное местоположение позволяет рассчитывать на строительство гостиничной инфраструктуры, которая, традиционно, создается в комплексе с крупными парками туристической направленности. Возможный объем гостиничной недвижимости к 2018 году может составить около 300 номеров класса 3* и 150 номеров класса 4*[15].

На прилегающих территориях в восточном направлении, возможно, организовать бизнес-парк, интегрированный с выставочными площадями продукции промышленных предприятий, которые будут размещены на территории (формат, предложенный в рамках упомянутого в рамках описания Заневской инвестиционной площадки проекта «Приневского технопарка»). Специализированная выставочная функция территории будет дополнять общую выставочную специализацию всей зоны вокруг Пулковского шоссе. Западная или южная зона площадки может быть использована под размещения крупного тематического развлекательного парка.

Рассматриваемая инвестиционная площадка сейчас обладает хорошей транспортной доступностью на автомобиле по Киевскому шоссе и по Волхонскому шоссе. На перспективу, за счет реализации девелоперских проектов на близлежащих территориях Санкт-Петербурга (в особенности стратегического проекта «Город Южный»), городскими властями планируется несколько проектов по обеспечению данной зоны развития общественным транспортом – это либо вариант строительства станции метро близ Пулковской обсерватории, либо строительства ЛРТ в направлении Пушкина от Московской площади, либо строительство железнодорожного подъезда к «Экспо Форуму», либо организации выделенной линии скоростного автобуса по Пулковскому/Киевскому шоссе до «города Южный». Ленинградская область может стать младшим партнером в реализации данных транспортных проектов и подключить к ним рассматриваемую инвестиционную площадку уже в период до 2020 г.

Отдельную целесообразность развитие Волхонской инвестиционной площадки получает в логике реализации комплексного проекта «Императорское кольцо», для которого зона развития вокруг Пулковского/Киевского шоссе становится базовой. Фактически площадка становится первой территорией Ленинградской области, которую проезжают гости, посещающие Гатчинский инновационно-туристический кластер.

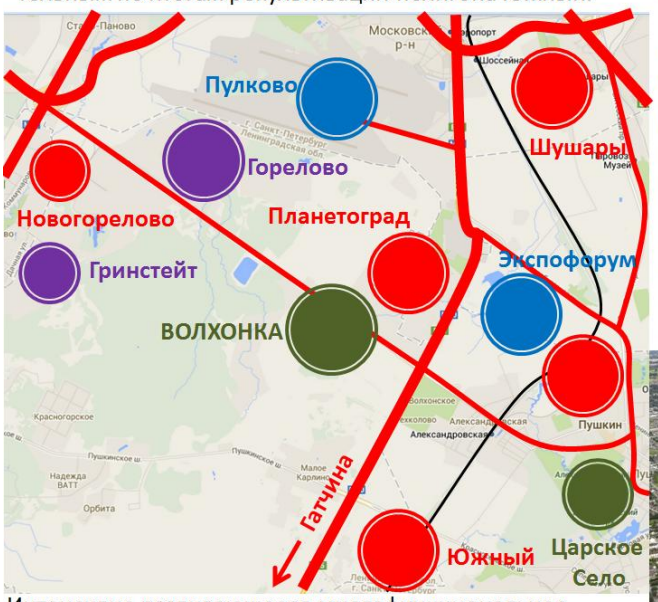
Предлагаемые проектные мероприятия потребуют корректировки проектного функционального зонирования не согласованного Правительством Ленинградской области генерального плана Виллозского сельского поселения, который в отношении рассматриваемой территории придерживается сценария консервации существующего положения – сохранения полигона твердых бытовых отходов «Южный», перспективную промышленную и малоэтажную жилую функцию прилегающих к нему участков.

[14] Формат круглогодичного использования горнолыжного курорта успешно применяется в проекте Туутари-Парк, расположенном в 5 километрах южнее.

[15] В настоящий момент суммарный номерной фонд отелей 3-4* в Пушкине, Гатчине и Павловске не превышает 150-200 номеров (источник: booking.com).

Рисунок 20. Функциональные приоритеты развития инвестиционной площадки «Волхонская».

**Участок площадью 220 га,** который станет привлекательным по итогам рекультивации полигона Южный.




Интенсивно развивающееся многофункциональное окружение как драйвер развития

**Выгодное местоположение** относительно транспортных магистралей, аэропорта, крупнейших проектов в сфере жилой и деловой недвижимости, туристических маршрутов

**Позиционирование площадки:** круглогодичный пригородный центр рекреации общеагломерационного значения:

- Горнолыжный склон;
- Тематический парк;
- Гостиницы до 450 номеров;
- Выставочные площади

## 5.2.5. Инвестиционная площадка «Троицкая Гора»

Указанная инвестиционная площадка прилегает к границам Петродворцового района Санкт-Петербурга, многоэтажной жилой застройке микрорайона «Егерская Слобода» города Петродворец и образовательно-исследовательскому кампусу Санкт-Петербургского государственного университета. Площадь инвестиционной площадки около 3,0 км$^2$. В радиусе 7 километров от участка проживает около 120 тыс. жителей Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

Территория обеспечена прямым выездом на трассу КАД СПб через Гостилицкое шоссе (расстояние менее 1,0 километра до автомобильной развязки) и через Бабигонское шоссе (расстояние менее 5,0 километра до автомобильной развязки). Имеется пешеходная доступность (1500 метров) до ж/д станции Старый Петергоф, линии Санкт-Петербург – Калище. В настоящее время территория фактически свободна от застройки, и в ее западной части реализуется инвестиционный проект по строительству продуктового гипермаркета «Лента» (в административных границах Санкт-Петербурга).

В настоящее время утвержденным генеральным планом Низинского сельского поселения, перспективным функциональным зонированием планируется преимущественно малоэтажная жилая застройка территории (до 4-х этажей), с выделением примерно 15% территории под деловые функции и около 20% под промышленные функции. Концепцией проекта предлагается переориентировка данной инвестиционной площадки под образовательно-исследовательские функции, которые бы сформировали с кампусом СПбГУ на территории Петродворца важный образовательно-научный подцентр Санкт-Петербургской агломерации.

Функциональным центром застройки инвестиционной площадки может стать проект строительства на территории Ленинградской области образовательных кампусов двух крупных Петербургских ВУЗов – Санкт-Петербургского экономического университета и Морского университета имени Макарова, совмещенных с жилыми зонами для студентов и преподавателей. В настоящий момент имеется предпроект размещения данных ВУЗов на территории другой инвестиционной площадки – Заневской, на землях лесного фонда вдоль Мурманского шоссе. В свою очередь, предлагаемое в настоящем проекте расположение не потребует долгой процедуры перевода земель лесного фонда, не связано с реализацией непопулярных и социально вредных мер по вырубке зеленых

насаждений вдоль границы Санкт-Петербурга и имеет более логичное расположение по отношению к уже сложившимся центрам образования.

Образовательная функция территории позволит усилить и улучшить в Петродворце среду для жизни, обучения и деятельности, даст Петродворцовой трансграничной территориальной зоне возможность для реального включения в развиваемые в Санкт—Петербургской агломерации экономические кластеры, в том числе в проект «Императорское кольцо». Особенно важно, что в данных процессах будет задействована и территория Ленинградской области.

Предположительно, для нужд образовательных кампусов может уйти до 65-70% территории площадки (включая публичный гостиничный модуль площадью не менее 15,0 тыс. м$^2$), остальные территории, можно использовать под коммерческую жилую застройку комфорт-класса и выше (создающее благоприятное средовое окружение для кампусов), а также под создание торгового молла вдоль Гостилицкого шоссе, обслуживающего территорию Ломоносовского района Ленинградской области и Петродворцового района Санкт-Петербурга общей площадью около 80-100 тыс. м$^2$ и имеющего прямой выезд на КАД СПб. Торговый молл перспективно реализовывать в формате распределенного пригородного ритейл-парка.

Отдельно, необходимо рассмотреть возможность создания специальной инновационной внутренней системы общественного транспорта в границах кампусов трех вузов на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, увязанной с системой железнодорожного экспресс-сообщения. Возможной моделью решения может стать создание PRT системы (персональный автоматический транспорт), которая, по мнению многих экспертов, является перспективной для использования в общегородских масштабах. В настоящий момент такая система применяется в ряде замкнутых городских систем – в строящемся инновационном городе Масдар (ОАЭ), в кампусе Университета Западная Вирджиния (США), в аэропорте Хитроу (Лондон), в ряде стран ведется строительство подобных линий – Южная Корея, Индия, Израиль.

**Рисунок 21. Функциональные приоритеты развития инвестиционной площадки «Троицкая гора».**

**Площадка до 300 га** вблизи КАД, у границы Санкт-Петербурга. Прилегает к петергофскому кампусу СПбГУ

**Позиционирование площадки:**

- Учебные и научные корпуса вузов (СПбГУ, СПбГЭУ, Морской университет)
- Жилье для студентов и преподавателей
- Распределенный пригородный ритейл парк по Гостилицкому шоссе до 100 тыс. м$^2$
- Гостиничный модуль до 15 тыс. м2
- Жилой комплекс комфорт-класса
- Рекреационная зона

## 5.2.6. Инвестиционная площадка «Бугры-Парнас»

Инвестиционная площадка Бугры-Парнас находится на территории Бугровского сельского поселения, близ пересечения автодороги КАД СПб и федеральной автодороги «Сортавала» и местом размещения торгово-развлекательного комплекса (ТРК) «Мега ИКЕА Парнас». Площадка имеет площадь незастроенной территории около 300,0 гектаров, с разных стороны автодорог КАД

СПб и «Сортавала» и еще более 300,0 гектаров на полное развитие вдоль КАД СПб в западном направлении развязки КАД СПб с Выборгским шоссе. Территория площадки имеет общую границу с Выборгским районом Санкт-Петербурга.

В настоящее время инвестиционная площадка имеет хорошую автомобильную доступность с северными районами Санкт-Петербурга, с районами Ленинградской области вдоль федеральной автодороги «Сортавала». При этом на территории нет железнодорожной инфраструктуры. В настоящее время на территории площадки уже реализован проект по строительству одного из крупнейших ТРК Санкт-Петербургской агломерации (Мега ИКЕА, общей площадью 127,0 тыс. м$^2$) и завершается реализация строительства крупного логистического терминала (ООО «Инвест «Бугры», общая площадь застройки около 312,0 тыс. м$^2$).

Перспективное развитие территории должно быть связано с продолжением реализации проектов в сфере торгово-логистической инфраструктуры и промышленной застройки низких категорий вредности. Учитывая особенности транспортного положения площадки, наиболее перспективным является строительство проекта в интегрированном международном формате «торгово-логистический город». Фактически формат подразумевает современную интерпретацию складского комплекса интегрированного с инфраструктурой оптовой торговли и с сервисными бизнес-функциями.

«Торгово-логистический город» в рамках площадки «Бугры-Парнас» будет ориентирован на автомобильные грузовые потоки и будет обслуживать северные районы Ленинградской области и Санкт-Петербурга с общей численностью населения более 3,0 млн. человек. Кроме того транспортное положение комплекса благоприятно для торгово-логистических операций со скандинавскими компаниями, в первую очередь с компаниями Республики Финляндия.

Формат «торгово-логистического города» подразумевает наличие большой территории, необходимой не только для размещения объектов комплекса, но и для создания обширной парковочной инфраструктуры. Для создания объекта площадью до перспективных 500 000 м$^2$ к 2020 году требуется не менее 150,0 гектаров[16]. В рамках границ Санкт-Петербурга, на севере города, нет таких обширных территорий, не задействованных в планах жилищного строительства и прилегающих одновременно к КАД СПб и к одной из вылетных федеральных магистралей. Оптимальным местоположением торгово-логистического города на территории инвестиционной площадки «Бугры-Парнас» могут быть участки близ ТРК «Мега ИКЕА», между Шоссейной улицей поселка Бугры и административной границей Санкт-Петербурга в западном направлении, включая участки в границах Ленинградской области с обеих сторон от трассы КАД СПб. Конфигурация участков позволяет максимально эффективно задействовать существующую транспортную инфраструктуру прилегающих территорий, включая автомобильную развязку близ ТРК «Мега-ИКЕА» с автодорогой «Сортавала», северный участок Шоссейной улицы в поселке Бугры. В перспективе (после 2016 года) необходимо будет строительство транспортной эстакады над КАД СПб (без строительства автомобильной развязки), для связи западного и восточного участка «торгово-логистического города» и совместное с Санкт-Петербургом реконструкция подъездной автодорожной инфраструктуры в промышленной зоне Парнас (8-й верхний Переулок, 1-й Верхний переулок для прямого соединения с проспектами Культуры и Энгельса).

Структура застройки «торгово-логистического города» предполагает не менее 60% инфраструктуры для обеспечения логистических функций, около 30-35% для обеспечения функций оптовой дистрибуции и не менее 5-10% для обеспечения деловой функции.

Развитие «торгово-логистического города» создаст основу для развития сопутствующих бизнес-проектов связанных с логистической и торговой тематикой, с планами по строительству бизнес-

[16] Общий объем введенных в 2013 г. складских площадей, предназначенных для сдачи в аренду, может достигнуть 100 тыс. м$^2$, в 2014 г. – 200 тыс. м$^2$. При этом спрос на производственную недвижимость остается стабильно высоким и отмечается дефицит предложения высококачественных площадей в построенных складских комплексах (источник: «Knight Frank». Рынок складской недвижимости. Санкт-Петербург. Обзор. III квартал 2013 г.).

парков (в зоне вокруг ТРК «Мега-ИКЕА»). Промышленное развитие будет иметь сервисное значение.

После 2020-2023 года застройка инвестиционной площадки Бугры-Парнас сформирует единый бизнес-район с западной частью Муринской инвестиционной площадки (в части бизнес-парка, планируемого в Бугровском сельском поселении у автомобильной развязки КАД СПб и проспекта Культуры).

Предлагаемые проектные мероприятия не потребуют корректировки проектного функционального зонирования несогласованного с Правительством Ленинградской области генерального плана Бугровского сельского поселения.

**Рисунок 22. Функциональные приоритеты развития инвестиционной площадки «Бугры-Парнас».**

## 5.2.7. Инвестиционная площадка «Бронка-Пеники»

Инвестиционная площадка «Бронка-Пеники» располагается на территории Пениковского сельского поселения Ломоносовского района Ленинградской области и представлена одним крупным участком к западу от деревни Сойкино площадью около 300,0 гектаров (внутренняя сторона КАД СПБ) и несколькими средними участками в районе деревни Пеники, общей площадью около 100 гектаров. Участки расположены близ трассы КАД СПб и автомобильной развязкой КАД с Краснофлотским шоссе, кроме того, непосредственно примыкают к административной границе с Петродворцовым районом Санкт-Петербурга.

Стратегическая перспектива развития участков связана с реализуемыми на прилегающих территориях Санкт-Петербурга планами по строительству многофункционального торгового порта Бронка. Уже к 2019 году портовый комплекс Бронка будет перегружать около 3,5 миллионов TEU (двадцатифутовый эквивалент) в год, будут действовать крупный автомобильный терминал и терминал накатных грузов.

Инвестиционная площадка «Бронка-Пеники» перспективно может играть функцию крупного портового тылового логистического терминала. Для размещения такого терминала на близлежащей территории Санкт-Петербурга нет свободных площадок. На территории площадки близ деревни Сойкино может быть построено до 400 тыс. м$^2$ логистической недвижимости и не

менее 50,0 тыс. м$^2$ сервисной деловой недвижимости[17]. Кроме того, может быть использовано более 150,0 гектаров в рамках рассматриваемой площадки для реализации промышленных проектов, имеющих эффект синергии от работы в едином комплексе с морским эшелонированным портом.

Примером реализации подобных крупных логистических проектов, могут служить, так называемые, Freight Villages (грузовые деревни), практика организации которых широко распространена в странах Западной Европы, например, в Германии (транспортно-логистический центр в Гроссбеерне) и Италии[18] (Грузовая деревня в Болонии). Решение о создании грузовой деревни в Болонии было принято в 1974 году и основывалось на трех факторах: (1) расположение на пересечении важнейших транспортных артерий, связывающих северную и южную части Италии, и аккумулирующих около 75% грузоперевозок страны; (2) наличие обширных площадей, пригодных для строительства крупного логистического комплекса, складских помещений и делового центра; (3) близкое расположение к офисам торговых оптовых компаний, расположенных в Болонии. На сегодняшний день Болонская грузовая деревня включает в себя интермодальный терминал (130 000 м$^2$), контейнерный терминал (147 000 м$^2$), складские помещения (около 227 000 м$^2$ без учета погрузочно-разгрузочной зоны), офисный центр (42 000 м$^2$), а также парковочную зону – 92 000 м$^2$, заправочную станцию и автомойку (7 000 м$^2$), ресторанный комплекс (2 000 м$^2$, а также парковка – 6 000 м$^2$). Грузовая деревня расположена в 12 км от центра Болонии, на территории комплекса работает 1 500 человек из числа постоянного обслуживающего персонала. На территории грузовой деревни действует около 81 компании – логистических операторов, экспедиторских компаний, национальных перевозчиков, транспортно-дистрибуторских организаций, сервисных компаний, специализированных компаний по перевозке ценностей и т.д. Объем инвестиций в деревню на 2003 год составил около 199 млн. евро.

Для обеспечения удобной связи порта и тылового терминала с участком в районе деревни Сойкино необходимо построить соединительную автодорогу длинной около 1500 метров с эстакадой через Краснофлотское шоссе, исключающее необходимость использования трассы КАД СПб. Кроме того, для обеспечения железнодорожной связи, потребуется строительство железнодорожного подъезда от существующей железнодорожной станции Бронка до участка в районе деревни Сойкино длиной около 2,0 километров. Для реализации данных транспортных проектов потребуется согласование с Администрацией города Санкт-Петербурга, так как потребуется использование участков в границах города. На период после 2020 года генеральным планом Пениковского сельского поселения планируется строительство соединительной автодороги между трассой КАД СПб и федеральной трассой А-120, в районе существующего автомобильного путепровода через КАД на автодороги Малая Ижора – Ломоносов. До этого момента для заезда с федеральной трассы А-120 на территорию участка будет использоваться Гостилицкое шоссе и КАД СПб.

Остальные участки инвестиционной площадки перспективно использовать для реализации средних и малых логистических проектов и промышленных проектов 4 и 5 категории вредности, посредством реконструкции существующей автодорожной инфраструктуры и строительством автодорожного съезда с Краснофлотского шоссе в южном направлении.

На перспективу после 2020 года, возможно, рассмотреть целесообразность и провести инженерно-экологические изыскания для развития портового комплекса Бронка в западном направлении за счет территории Ленинградской области. Для этого возможно осуществить намыв территорий финского залива северо-восточнее существующей железнодорожной станции Бронка.

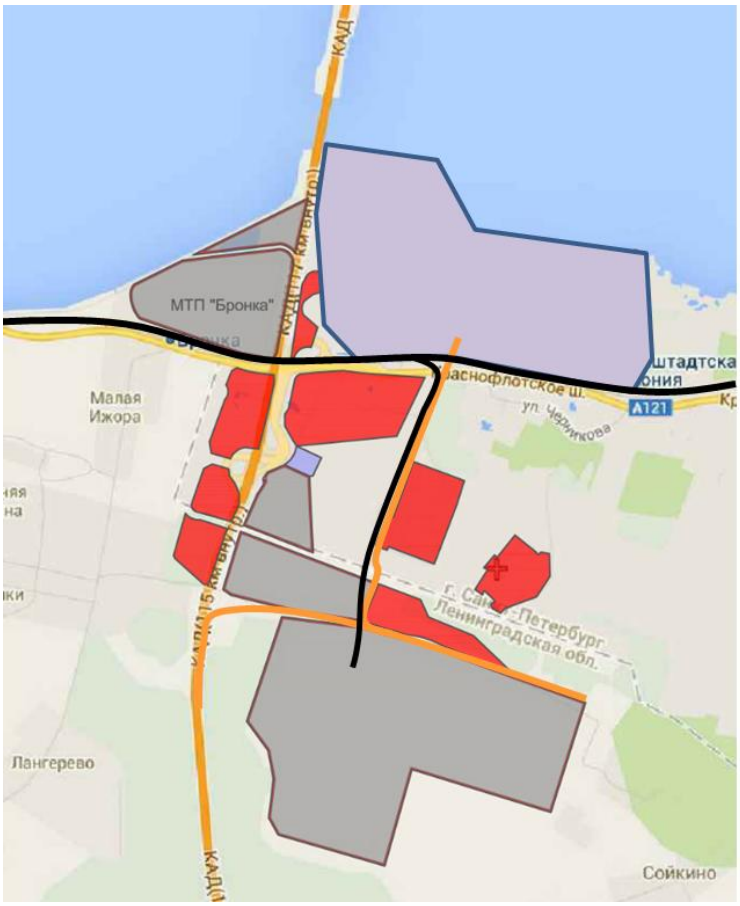
Предлагаемые проектные мероприятия потребуют частичной корректировки проектного функционального зонирования, несогласованного с Правительством Ленинградской области генерального плана Пениковского сельского поселения в части перевода земель

[17] Порт Альхесирас (Испания) с объёмом перегрузки ок. 3,6 млн. TEU (2011 г.) располагает 1 млн. кв. м складских площадей и 47 тыс. кв. м сервисной деловой недвижимости (источник: Algeciras Bay Port Authority. Annual Report 2012).

[18] В Италии на грузовые деревни прихоится около 11% добавленной стоимости, формируемой сектором транспортных услуг страны. Кроме того грузовые деревни аккумулирует около 8,6% занятости

сельскохозяйственного назначения в земли промышленного назначения (перевод требуется примерно для 40% от общей территорий инвестиционной площадки).

Рисунок 23. Функциональные приоритеты развития инвестиционной площадки «Бронка-Пеники»




**Участок площадью 300 га,**
непосредственно прилегающий к границе Санкт-Петербурга вблизи развивающегося аванпорта Бронка. Развитие складских функций на территории Санкт-Петербурга ограничено в связи с дефицитом территории.

**Возможный функционал площадки:**
- Портовый тыловой логистический терминал
- До 400 тыс. м$^2$ складской недвижимости
- До 50 тыс. м$^2$ сервисной деловой недвижимости
- Промышленный парк 2-5 кл.опасности

**Инфраструктурные решения:**
- Прямой съезд с КАД СПб;
- Автодорожная связь с аванпортом Бронка с эстакадой через Краснофлотское шоссе и ж.д. пути
- Подъездная ж.д. ветка

### 5.2.8. Инвестиционная площадка «Гатчина. Императорское кольцо»

Инвестиционная площадка позиционируется как комплекс распределенных пространственно, но взаимоувязанных в транспортном и функциональном отношении проектов развития территории под общим зонтичным брендом "Императорское кольцо". Бренд "Императорское кольцо" указывает на лидирующие позиции Гатчины в национальной общественно-политической жизни в отдельные исторические периоды. Привлекательный городской центр Гатчины с комфортной городской средой, большим количеством сохранившихся исторических зданий и выдающимся дворцово-парковым ансамблем является ядром проекта, который, с одной стороны, символизирует связь со славными традициями прошлого, с другой стороны, создает насыщенную и притягательную среду для развития инноваций, которые станут локомотивами роста экономики региона в будущем.

Зонтичный проект «Императорское кольцо» запускается megascience-проектами развития Петербургского института ядерной физики (ПИЯФ). В рамках данных проектов разворачивается инфраструктура их непосредственного жизнеобеспечения (жилье, объекты социальной инфраструктуры, локальные транспортные связи, локальная функция высшего образования). Подготавливаемая инфраструктура создает предпосылки и среду для формирования технико-внедренческой функции (коммерциализация результатов научных исследований, связанные с этим сервисные и образовательные функции). Катализатором развития технико-внедренческой функции является создание приветливой для инноваторов среды, формируемой как сочетание уникальной культурно-средовой идентичности Гатчины (как города более благоприятного для жизни по сравнению с Санкт-Петербургом), хорошей транспортной доступности Санкт-Петербурга (отсутствие изолированности от культурно-деловой жизни Северной столицы), имиджевой эксплуатации имперского прошлого (исключительность, «непровинциальность» места). На

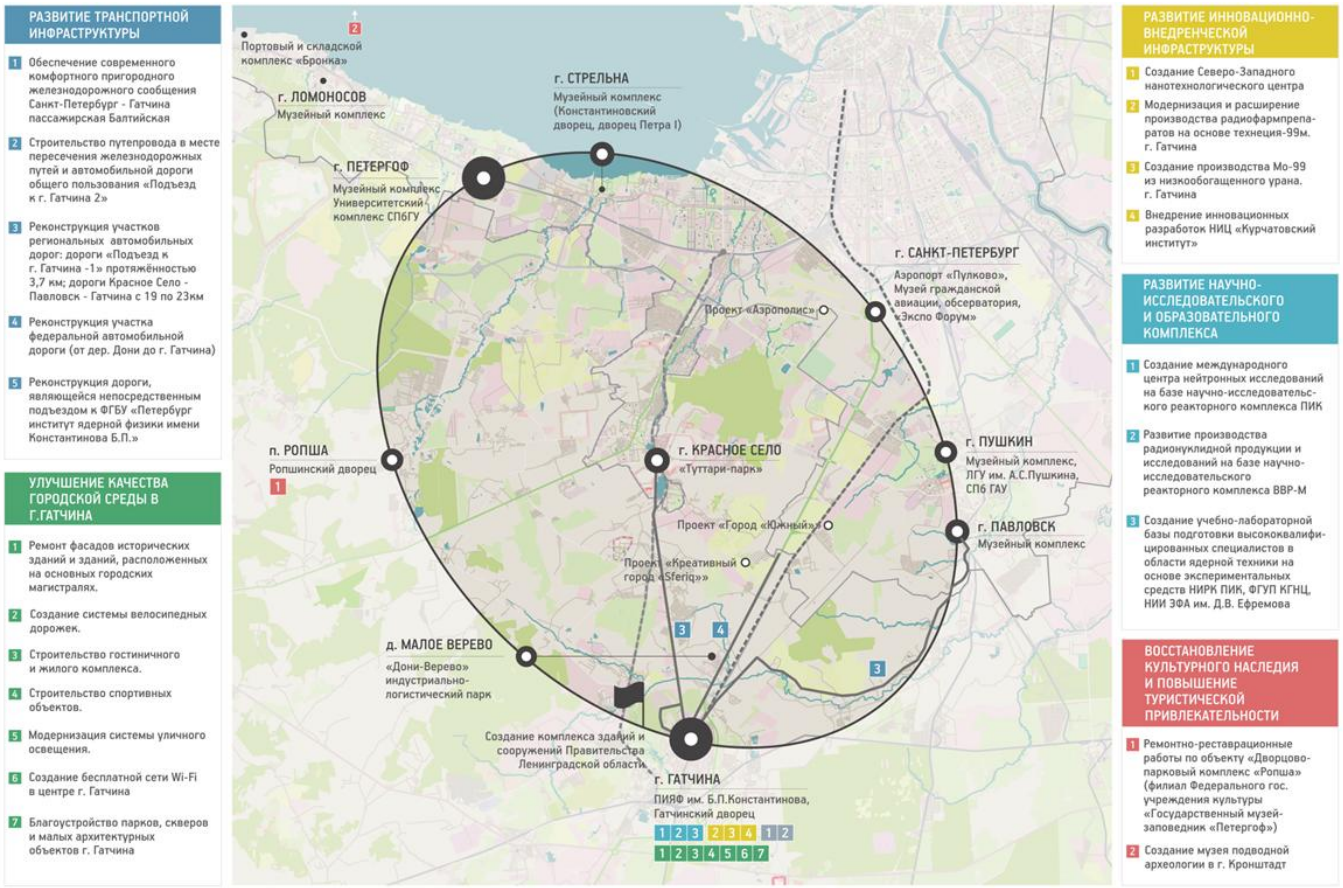
комплексное формирование данной среды нацелены многочисленные проекты в сфере развития инфраструктуры, благоустройства и редевелопмента территории, сохранения объектов культурного наследия, жилищного и административно-делового строительства. Особый статус Гатчины закрепляется институционально, формируются особо значимые площадки регулируемого инвестиционного развития, привлекаются ресурсы федерального центра и частных инвесторов.

Предмет взаимодействия с бизнесом. Привлечение якорных инвесторов в лице государственных корпораций «Росатом» и «Роснано». Создание привлекательного инвестиционного климата для малых инновационных предприятий. Взаимодействие с девелоперами жилой и коммерческой недвижимости в части формирования качественной городской среды в Гатчине.

Предмет взаимодействия с Санкт-Петербургом. Программы взаимодействия научно-инновационного комплекса Гатчины с Санкт-Петербургским государственным университетом. Активное включение Гатчины в туристические маршруты по пригородным дворцово-парковым ансамблям.

Предмет взаимодействия с федеральным центром. Привлечение ресурсов федеральных институтов инновационного развития. Развитие федеральной транспортной инфраструктуры (реконструкция автодороги «Псков», строительство путепроводов, повышение качества и интенсивности железнодорожного сообщения с Санкт-Петербургом). Сохранение и реставрация объектов культурного наследия федерального значения. Привлечение финансовых ресурсов федерального центра на комплексную поддержку проекта.

**Рисунок 24. Функциональные приоритеты развития инвестиционной площадки «Гатчина. Императорское кольцо»**




В рамках планировочной составляющей развития инвестиционной площадки «Гатчина. Императорское кольцо» в границах города Гатчина выбрано 3 площадки, характеризующиеся наиболее высоким потенциалом комплексного развития в постиндустриальной сфере. Характеристика данных площадок и их графическое изображение представлены ниже.

Рисунок 25. Характеристика первоочередных зон комплексного развития в городе Гатчина

| Зоны развития | Функциональные приоритеты |
|---|---|
| Комплекс ПИЯФ | Научные лаборатории, конференц-центр, гостиница, ресторанная зона, спортивно-оздоровительная зона, рекреационная зона |
| Комплекс Дворец-Вокзал | Парковка туристических автобусов, общественное пространство (парковая зона с открытыми павильонами и мостами), музей истории авиационного двигателестроения, общественная спортивная зона, подземная парковка, новый музей, читальные залы, гостиница, ресторанная зона, бизнес-центр, торговый центр |
| Рощинская улица | Музейно-образовательный комплекс, торгово-развлекательный комплекс, транспортно-пересадочный комплекс, железнодорожная станция, комплекс зданий Правительства Ленинградской области, административные здания, гостиницы, бизнес-центр, паркинг |

Рисунок 26. Графическое отображение первоочередных зон комплексного развития в городе Гатчина

Рисунок 57. Функциональные приоритеты зоны развития Комплекс ПИЯФ

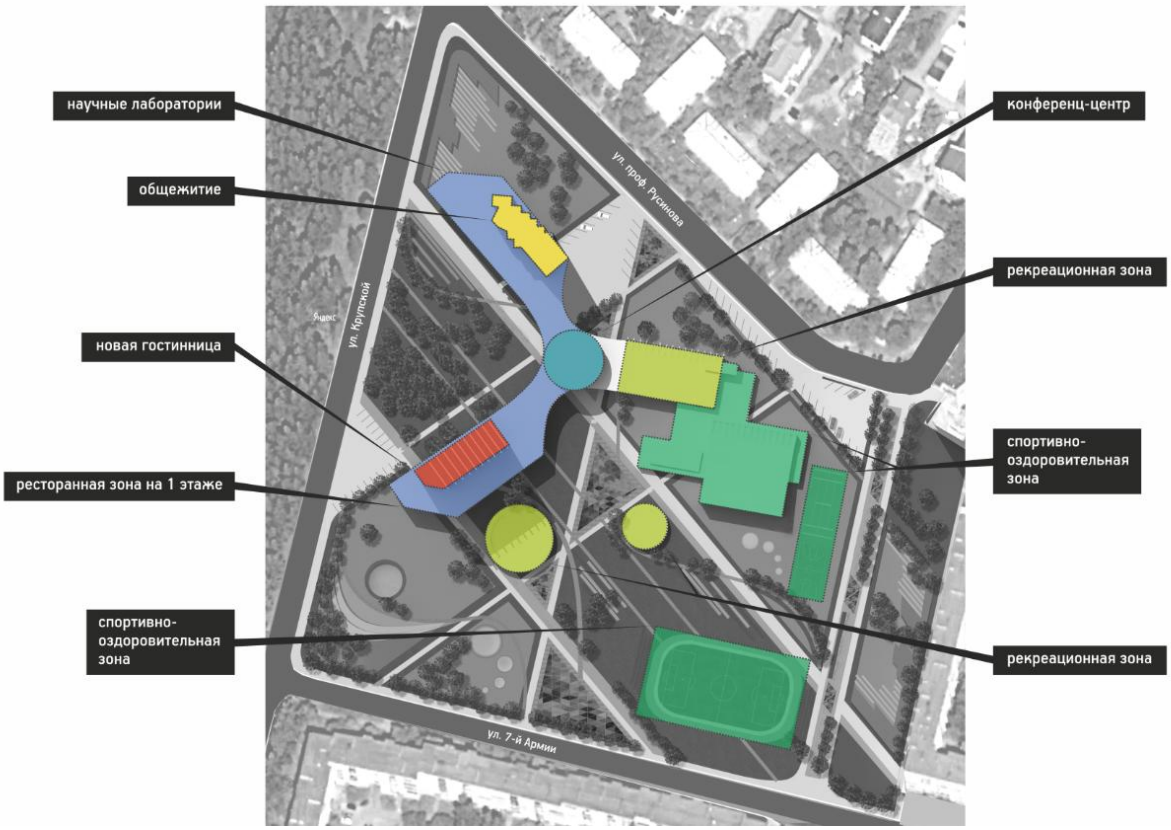



Рисунок 28. Функциональные приоритеты зоны развития Дворец-Вокзал

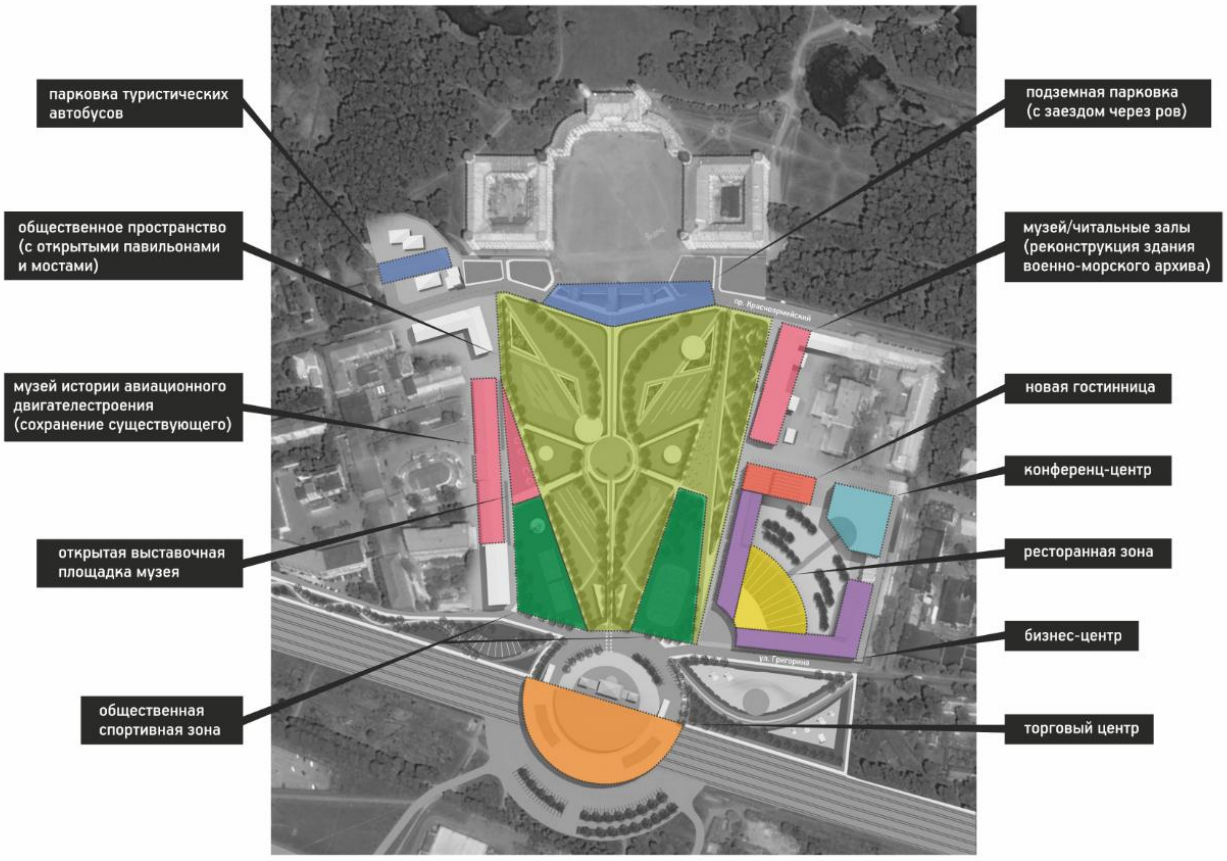
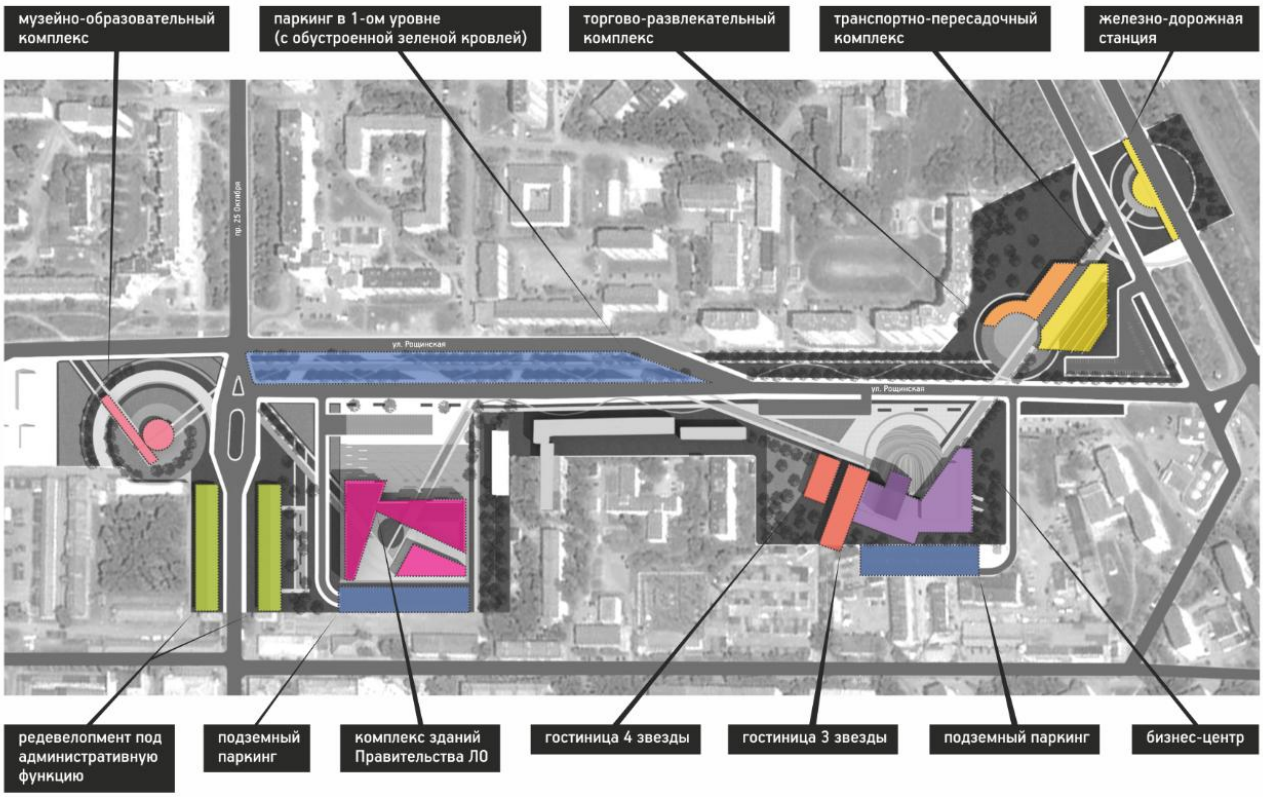


Рисунок 29. Функциональные приоритеты зоны развития Рощинская улица




### 5.2.9. Механизмы работы с инвесторами в сфере развития инвестиционных площадок

В качестве примера можно привести опыт Калужской области, который показал ключевые факторы успеха мероприятий по повышению инвестиционной привлекательности:

1. Активная политика регионального правительства в привлечении иностранных инвесторов. В основном заключается в индивидуальном сопровождении инвестиционных проектов – назначение ответственного за проект с полномочием принятия решений, а также формирование банка данных по инвестиционным площадкам (данный процесс практически завершен в Ленинградской области).

2. Отлаженный инвестиционный процесс с низким уровнем риска для инвестора. В данном контексте для инвестора основополагающими являются: четкие временные рамки по каждому шагу, возможность максимально приближенно оценить денежные затраты до запуска проекта и оперативное содействие администрации на всех этапах.

3. Финансирование государственных обязательств по строительству объектов инфраструктуры технопарков и индустриальных парков, что включает в себя строительство инженерных коммуникаций и транспортной инфраструктуры.

4. Реализация кластерного принципа состоит из размещения аналогичных или дополняющих друг друга производств в непосредственной близости к друг другу и привлечении «якорных» игроков, за которыми пришли другие инвесторы.

Меры реализации инвестиционной политики Ленинградской области:

- Формирование подхода работы с иностранными и российскими инвесторами (как крупными, так и средними/малыми), что в том числе включает в себя формирование профессиональной и эффективной команды, например, в Ростовской области при участии Агентства инвестиционного развития[19] за последние восемь лет стартовали проекты с общим объёмом заявленных инвестиций свыше $4,9 млрд. Большая часть стартовавших проектов – индустриальные, доля индустрий в проектом портфеле АИР – 81%, примерно половина всех новых инвесторов, проекты которых АИР локализует сейчас в регионе – международные или федеральные отраслевые лидеры.

- Формирование прозрачного инвестиционного процесса и снижение рисков для инвестора. Для чего необходим пошаговый и привязанный к временным рамкам план мероприятий от момента принятия решения об инвестировании до непосредственного запуска проекта.

- Оценка и обеспечение необходимой транспортной и инженерной инфраструктурой для минимизации нагрузки инвесторов инфраструктурными обязательствами и реализации заявленных обещаний по инфраструктурному обеспечению[20]. Например, единым оператором транспортно-логистических проектов на территории Калужской области является ООО «Индустриальная логистика» (80% уставного капитала принадлежит ОАО «Корпорация развития Калужской области» (75% акций которой принадлежат Правительству области, 25% - Внешэкономбанку)). Эта компания участвует во всех организационных и переговорных процессах при планировании и организации цепи поставок инвесторов, а также решает вопросы реконструкции и создания новой транспортно-логистической инфраструктуры. Она обеспечивает взаимодействие с Федеральной таможенной службой, с РЖД, привлекает на территорию Калужской области надежных логистических операторов.

- Основной вектор развития направленный на развитие «greenfield» площадок, ввиду сложности оценки рисков для «brownfield», в том числе и для иностранных инвесторов. Развитие девелоперских проектов позволит повысить инвестиционную привлекательность Ленинградской области как для иностранных, так и для российских инвесторов. Эксперты отмечают, что Санкт-Петербург и Ленинградская область конкурируют за инвесторов. В данных условиях Ленинградская область может занять позицию привлечения средних и малых предприятий, учитывая, что Санкт-Петербург в настоящий момент занят привлечением глобальных инвесторов и инвесторов, отвечающих жестким требованиям особых экономических зон. Инвесторы с малыми и средними эффективными предприятиями (в том числе иностранные) могут располагаться в индустриальных парках и логистических парках, созданных на территории области, дефицит которых ощущается в Санкт-Петербурге. Подобный подход имеет смысл тиражировать и в сфере привлечения средних компаний специализирующихся на строительстве торгово-развлекательных и деловых объектов.

Кейс. Freight Village Kaluga JSC[21] (Калужская область)

Крупнейший в России логистический центр мирового формата «Грузовая деревня» (Freight Village), обеспечивающий полное покрытие логистической цепочки. Это концентрация независимых транспортных, складских, распределительных компаний, поставщиков логистических услуг,

[19] Объем инвестиций по проектам, стартовавшим при участии Агентства инвестиционного развития Ростовской области (АИР) в 2013 году, составил $682 млн, по контрактному заданию от Правительства Ростовской области требовалось привлечь $450 млн. Таким образом, по итогам 2013 года АИР Ростовской области перевыполнило контрактное задание более чем в полтора раза (151,55%).

[20] Например, в индустриальном парке «Шексна» в Вологодской области, 2 тыс. га земли которого находятся в государственной собственности, строительство инженерной инфраструктуры ведется за счет средств областного бюджета. Стадия готовности у административно-бытового комплекса, подъездного железнодорожного пути, межплощадочных автомобильных магистралей, подведены магистральные сети газоснабжения, линии электропередачи, объекты водоснабжения и водоотведения. (http://www.invest35.ru/investors-and-business/industrial-parks/sheksna/)

[21] Источник: по данным сайта компании, http://freightvillage.ru/

промышленных и торговых представителей на территории индустриального пространства, а также сочетание двух или более видов транспорта в одном модуле: автомобильный и железнодорожный транспорт.

Оператором Freight Village Kaluga JSC выступает единая управляющая компания, которая обеспечивает резидентам следующие услуги:

- Таможенное оформление,
- Мультимодальная обработка контейнеров.
- Хранение контейнеров, услуги по ремонту.
- Эксплуатация и обслуживание недвижимости (территория, инфраструктура, здания).
- Охранные услуги (централизованный доступ на территорию, индивидуальные решения по обеспечению защиты для резидентов и арендаторов).
- Полный спектр услуг аварийных служб.
- Вывоз отходов.

Предложение FVK для инвесторов – это продажа или аренда:

- Склады класса А (склады сухого хранения, низкотемпературные склады, мультимодальные кросс-докинги)
- Промышленная недвижимость под заказ.
- Строительство «под ключ».
- Аренда офисов класса В+.

## 5.3. Развитие жилищного строительства

Приведено в соответствии с проектом Государственной программы Ленинградской области «Обеспечение качественным жильем граждан на территории Ленинградской области».

Приоритетные направления политики Ленинградской области в жилищной сфере определены в соответствии с Конституцией Российской Федерации, Жилищным кодексом Российской Федерации, Указом Президента Российской Федерации от 07.05.2012 года № 600 «О мерах по обеспечению граждан Российской Федерации доступным и комфортным жильем и повышением качества жилищно-коммунальных услуг», Концепцией долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 17.11.2008 года № 1662-р, Концепцией социально-экономического развития Ленинградской области на период до 2025 года, утвержденной законом Ленинградской области от 28.06.2013 № 45-оз, Концепцией государственной жилищной политики Ленинградской области до 2015 года, одобренной постановлением Правительства Ленинградской области от 04.03.2010 года № 46.

Стратегическая цель государственной политики Ленинградской области в жилищной сфере – создание комфортной среды обитания и жизнедеятельности для человека, которая позволяет не только удовлетворять жилищные потребности, но и обеспечивает высокое качество жизни в целом.

Приоритетами государственной политики в жилищной и жилищно-коммунальной сферах, направленными на достижение указанной стратегической цели, являются следующие приоритеты.

1. Поддержка граждан, нуждающихся в улучшении жилищных условий.

Формы поддержки указанных категорий граждан – предоставление жилых помещений, предоставление социальных выплат на приобретение (строительство) жилья, субсидии администрациям муниципальных образований на приобретение (строительство) жилья, предоставление единовременных денежных выплат.

2. Расселение аварийного жилищного фонда Ленинградской области.

В целях улучшения жилищных условий граждан, проживающих в аварийном жилье, и в то же время изменения существующего облика многих населенных пунктов Ленинградской области предусматривается ликвидация аварийного жилищного фонда, строительство жилых домов для переселения граждан из аварийного жилья.

3. Снижение стоимости одного квадратного метра жилья путем увеличения объемов жилищного строительства, в первую очередь жилья экономического класса.

В соответствии с Указом Президента Российской Федерации от 7 мая 2012 г. № 600 «О мерах по обеспечению граждан Российской Федерации доступным и комфортным жильем и повышению качества жилищно-коммунальных услуг» будут реализованы меры, направленные на снижение к 2018 году стоимости одного квадратного метра жилья на 20% путем увеличения объема ввода в эксплуатацию жилья экономического класса.

Доля ввода жилья экономического класса в общем объеме ввода жилья на территории Ленинградской области в 2012 году составила 37,0%. В дальнейшем планируется увеличение удельного веса жилья экономического класса в общем объеме ввода жилья: 2013 год – 40%, 2014 год – 44,8%, 2015 год – 49,7%, 2016 год – 53,5%.

С целью увеличения объемов строительства жилья экономического класса будут реализовываться общие меры стимулирования строительства – повышение эффективности мер градорегулирования и обеспечения жилищного строительства земельными участками, развитие механизмов кредитования жилищного строительства, строительство инженерной и социальной инфраструктуры, развитие промышленной базы стройиндустрии и рынка строительных материалов, изделий и конструкций.

Вопрос активизации жилищного строительства тесно связан с вовлечением в оборот земельных участков. Предусматривается совершенствование законодательного регулирования в целях создания механизмов, стимулирующих вовлечение в хозяйственный оборот земельных участков в целях жилищного строительства.

С целью увеличения объемов жилищного строительства на территории Ленинградской области будут выделяться средства из областного бюджета и бюджетов муниципальных образований на развитие коммунальной и социальной инфраструктуры при жилищном строительстве.

Для снижения стоимости квадратного метра жилья и в целях повышения комфортности новых микрорайонов массовой жилой застройки населенных пунктов Ленинградской области Правительство Ленинградской области разработало мероприятия, способствующие строительству и приобретению в муниципальную собственность школ и детских садов, построенных застройщиками, путем компенсации финансовых затрат строительных организаций, осуществляющих комплексное освоение земельных участков в целях жилищного строительства.

Планируется, что инвесторы и застройщики, осуществляющие комплексное освоение территорий, зарегистрировавшие свои организации на территории Ленинградской области, перечисляющие налоги в консолидированный бюджет Ленинградской области и заключившие Соглашение о сотрудничестве между Правительством Ленинградской области, администрациями муниципальных районов (городского округа), администрациями городских и сельских поселений по вопросам устойчивого развития территорий комплексного освоения земельных участков в целях жилищного строительства в Ленинградской области, вправе рассчитывать, что построенный ими объект социального назначения будет приобретен в муниципальную собственность. Выкупная цена объекта социального назначения определяется в соответствии с укрупненными нормативами цены строительства зданий объектов социального назначения, утвержденными Министерством регионального развития Российской Федерации для года ввода объекта социального назначения в эксплуатацию. Предполагается направлять на выкуп данных объектов до 70% объемов налоговых отчислений застройщиков.

4. Улучшение качества жилищного фонда, повышение комфортности условий проживания.

В рамках данного приоритета будут реализованы меры по обеспечению проведения капитального ремонта многоквартирных домов, в том числе для увеличения уровня их благоустройства, существенного повышения их энергетической эффективности, путем внедрения устойчивых механизмов и инструментов финансовой поддержки проведения реконструкции и капитального ремонта. Это позволит осуществить сдерживание темпа роста физического износа жилых зданий, снизить риски возникновения аварийных ситуаций до 70%, снизить расходы собственников помещений на содержание жилого помещения на 20%, увеличить сроки эксплуатации жилищного фонда, повысить надежность работы инженерных систем жизнеобеспечения.

5. Развитие рынка доступного арендного жилья и развитие некоммерческого жилищного фонда для граждан, имеющих невысокий уровень дохода.

В рамках данного приоритета по мере принятия изменений в федеральное жилищное законодательство, регулирующее данный процесс, планируется реализовать меры по развитию двух сегментов рынка арендного жилья:

- арендного жилищного фонда коммерческого использования;
- арендного жилищного фонда некоммерческого использования.

Перечисленные стратегические направления развития жилищного строительства Ленинградской области в полной мере применимы к задачам развития ТКР.

**Стратегические направления развития жилищной политики**

1) Внедрение стандартов нового жилищного строительства на новых территориях:

- внедрение требования по последовательному заполнению соседних участков площадок;
- установление увязки темпов жилищного строительства и темпов развития социальной и инженерной инфраструктуры;
- разработка и внедрение новых стандартов строительства объектов социальной инфраструктуры, включая инициацию изменений федерального законодательства в части размещения объектов социальной инфраструктуры в объектах коммерческой недвижимости (торговых центрах, бизнес-центрах и т.п.) и изменения стандартов проектирования и строительства объектов социальной инфраструктуры (в том числе для выведения новых форматов объектов: школы и детские сады повышенной вместимости, транспортабельные модульные конструкции и проч.).

2) Создание механизма межмуниципальной коммуникации по поводу развития социальной и инженерной инфраструктуры в районах нового жилищного строительства и в районах существующей застройки:

- внедрение механизмов совместного использования объектов социальной инфраструктуры и создание соответствующей инфраструктуры бюджетных взаимозачетов (необходимо внесение изменений в федеральное законодательство);
- внедрение механизмов обязательного многостадийного согласования генеральных планов соседствующих муниципальных образований.

3) Внедрение системы налогового стимулирования для строительных компаний, осуществляющих внедрение передовых строительных технологий:

- внедрение механизмов налогового стимулирования для строительных компаний, реализующих проекты сертификации по стандартам LEED, BREAM, и других сопоставимых стандартов в сфере экологического строительства.

Сроки реализации мероприятий в жилищной сфере - 2014-2020 годы. Ответственные исполнители: Комитет по топливно-энергетическому комплексу, Комитет экономического развития и инвестиционной деятельности, Комитет по ЖКХ и транспорту, Комитет по архитектуре и градостроительству.

## 5.4. Развитие социальной инфраструктуры

Запланированные мероприятия по развитию объектов образования на территориях Ленинградской области, прилегающих к Санкт-Петербургу, в разрезе муниципальных образований приведены в таблице 34.

Результаты комплексной оценки обеспеченности ТКР детскими садами с учетом имеющихся планов развития жилищного строительства и размещения объектов социальной инфраструктуры показывают серьезное отставание планируемых темпов ввода строительства детских садов от планируемых темпов жилищного строительства. Наибольшие темпы строительства детских садов запланированы во Всеволожском муниципальном районе, но они отстают от нормативных потребностей в 2–3 раза. С учетом существующих дефицитов и планируемого увеличения нагрузки на детские сады, ситуация по детским садам значительно ухудшится в Муринском, Заневском, Бугровском, Новодевяткинском, Виллозском сельских поселениях. Стабильно сложная ситуация сохранится во Всеволожском, Сертоловском, Тосненском, Гатчинском городских поселениях. В связи с этим необходимо принятие дополнительных мер по обеспечению ТКР детскими дошкольными учреждениями. Для покрытия ожидаемых к 2020 году дефицитов дополнительно к запланированным объектам в наиболее динамично развивающихся муниципальных образованиях ТКР потребуется открыть 29 тыс. мест в детских садах.

Общая стоимость запланированных мероприятий по обеспечению детскими садами наиболее динамично развивающихся поселений ТКР оценивается в 17,4 млрд рублей (в ценах 2013 года), в том числе, за счет бюджетных средств – 4,9 млрд рублей. Стоимость строительства дополнительных к запланированным детских садов для полного покрытия ожидаемых к 2020 году дефицитов ориентировочно составит 32,2 млрд рублей.

**Стратегические направления развития объектов социальной инфраструктуры**

Приведено в соответствии с проектом Государственной программы Ленинградской области «Современное образование Ленинградской области».

Стратегические направления региональной государственной политики в области образования, предусматривают достижение к 2020 году следующих результатов:

1. К стратегическим направлениям развития системы дошкольного образования относятся :

- увеличение мест негосударственного сектора в предоставлении услуг дошкольного образования;
- создание условий для полноценного физического и психического развития детей дошкольного возраста;
- повышение качества дошкольного образования для обеспечения равных стартовых возможностей для обучения в начальной школе;
- сохранение и укрепление здоровья детей, развитие физической культуры;
- поддержка инноваций и инициатив педагогов;
- организация психолого-педагогической поддержки семьи, повышение компетентности родителей в вопросах воспитания и развития;
- внедрение формата комбинирования детских садов и школ и включение дошкольного образования в качестве ступени общего образования: (1) необходимо разработать инициативу по внесению изменений в образовательные стандарты, обеспечивающие внедрение нового подхода, при котором дошкольное образование будет интегрировано в

образовательный процесс в школах; (2) необходимо разработать новые проектызданий школ, в которых будут предусмотрены помещения для детских садов;
- внедрение формата малых детских садов и мер их государственной поддержки.

2. К стратегическим направлениям развития системы общего образования относятся :

- организация нового формата межрегиональных школ увеличенной емкости (необходимо формирование соответствующего правового поля, организация специального автобусного сообщения для детей, подписания соглашений между Санкт-Петербургом и Ленинградской областью и их муниципальными образованиями). Первоочередные территории для внедрения формата (до 2018 года): Калининский район Санкт-Петербурга (для обслуживания школьников Мурино) и Невский район Санкт-Петербурга (для обслуживания школьников Кудрово). На долгосрочную перспективу следует рассмотреть возможность создания межрегиональной школы в Колпинском районе Санкт-Петербурга (для обслуживания школьников Тельмана).
- формирование новых жизненных установок, компетентностей, мобильности социального поведения выпускников общеобразовательных организаций за счет развития доступности качественного образования для всех категорий детей:
- повышение удовлетворенности населения качеством общеобразовательных услуг;
- повышение эффективности использования бюджетных средств с обеспечением финансово-хозяйственной самостоятельности общеобразовательных организаций за счет реализации новых принципов финансирования;
- предоставление в электронном виде части государственных (муниципальных) услуг в области общего образования;
- создание условий во всех общеобразовательных организациях, соответствующих требованиям федеральных государственных образовательных стандартов;
- обеспечение всем обучающимся независимо от места жительства доступа к современным условиям обучения, включая высокоскоростной доступ в сеть Интернет;
- формирование вариативной сети школ в сельской местности, включающей базовые школы и филиалы с организацией дистанционного образования;
- обеспечение всем старшеклассникам возможности обучаться по образовательным программам профильного обучения;
- формирование региональной системы оценки качества образования;
- сокращение разрыва в качестве образования между наиболее и наименее успешными школами;
- создание ресурсов и программ для талантливой молодежи и одаренных детей;
- поддержка и распространение лучших педагогических практик, моделей образовательных систем, обеспечивающих современное качество дошкольного, общего, дополнительного образования;
- внедрение новых практик проектирования территорий школ: необходимо разработать формат совместных территорий общественных зон и школ внутри микрорайонной застройки. Для этого следует провести конкурс проектов общественных зон, способных при обеспечении необходимого уровня безопасности выполнять одновременно функцию школьных территорий. Также необходимо выработать предложения по изменению нормативов проектирования и строительства школ и прилегающих территорий. Это позволит существенно сократить стоимость строительства школ и повысить эффективность использования территорий поселений;
- внедрение формата комбинирования детских садов и школ и включение дошкольного образования в качестве ступени общего образования: (1) необходимо разработать

инициативу по внесению изменений в образовательные стандарты, обеспечивающие внедрение нового подхода, при котором дошкольное образование будет интегрировано в образовательный процесс в школах; (2) необходимо разработать новые проектызданий школ, в которых будут предусмотрены помещения для детских садов.

3. К стратегическим направлениям развития системы профессионального образования относятся :

- повышение удовлетворенности населения качеством начального и среднего профессионального образования Ленинградской области;
- повышение доли выпускников дневной (очной) формы обучения образовательных организаций начального и среднего профессионального образования, трудоустроившихся по полученной профессии (специальности) в течение первого года после окончания обучения;
- увеличение доли обучающихся по программам начального профессионального образования и среднего профессионального образования, в реализации которых участвуют работодатели.

4. К стратегическим направлениям развития системы дополнительного образования относятся :

- увеличение количества несовершеннолетних, занимающихся по программам дополнительного образования;
- повышение удовлетворенности населения качеством услуг дополнительного образования;
- повышение числа общеобразовательных организаций и организаций начального профессионального образования, вовлеченных в общественно-полезную, социально-значимую деятельность;
- увеличение числа детей с ограниченными возможностями здоровья, детей-инвалидов, обучающихся по программам дополнительного образования детей в системе образования области;
- увеличение количества учащихся, принявших участие в массовых мероприятиях федерального и регионального уровней.

Перечисленные стратегические направления развития социальной инфраструктуры Ленинградской области в полной мере применимы к задачам развития ТКР.

## 5.5. Развитие инженерной инфраструктуры

**Стратегические направления развития инженерной инфраструктуры:**

1) Содействие развитию энергетических систем на территории жилых зон, обеспеченных проектами в сфере постиндустриальной занятости:

- строительство на территории Новодевяткинского сельского поселения ПС 330 кВ «Новодевяткино», ПС 110 кВ «Девяткино», реконструкция ПС 110 кВ «Турбоатомгаз»;
- реконструкция на территории Заневского сельского поселения ПС 330 кВ «Восточная», строительство ПС 110 кВ «Кудрово-2», ПС 110 кВ «Янино-2»;
- реконструкция на территории Виллозского сельского поселения ПС 110 кВ «Горелово», ПС 110 кВ «Горелово-2».

2) Содействие развитию инфраструктуры водоснабжения и водоотведения на территории жилых зон, обеспеченных проектами в сфере постиндустриальной занятости

- завершение строительства межмуниципальных очистных сооружений в Мурино, развитие межмуниципальных канализационных сетей на территории Муринского, Новодевяткинского сельских поселений;
- строительство водопроводных сетей ГУП «Водоканал Санкт-Петербурга» на территории Муринского и Новодевяткинского сельских поселений;
- строительство водопроводных и канализационных сетей ГУП «Водоканал Санкт-Петербурга» на территории Заневского, Бугровского, Виллозского сельских поселений;
- комплексная реконструкция Большого Невского водовода, снижение дефицита мощности за счет снижения уровня потерь на сетях, ввода в эксплуатацию альтернативных источников водоснабжения (в т.ч. Малого Невского водовода);
- реализация мероприятий по реконструкции систем водоснабжения в рамках государственной программы «Чистая вода».

3) Развитие эффективной и экологически безопасной системы обращения с твердыми бытовыми отходами:

- рекультивация выведенного из эксплуатации полигона ТБО ЗАО «Завод КПО» на территории Виллозского сельского поселения»;
- реконструкция мусороперерабатывающего комплекса МПБО-2 близ поселка «Янино» на территории Заневского сельского поселения;
- реконструкция комплекса по утилизации токсичных отходов ГУП СПб «Полигон Красный Бор»;
- принятие решения о целесообразности размещения и возможное строительство комплекса по переработке и захоронению отходов в юго-восточном сегменте ТКР;
- принятие решения о целесообразности размещения и возможном строительстве полигона ТБО в северном сегменте ТКР.

Сроки реализации мероприятий в инженерной инфраструктуре - 2014-2020 годы. Ответственные исполнители: Комитет экономического развития и инвестиционной деятельности, Комитет по ЖКХ и транспорту, Комитет по природным ресурсам, Комитет государственного контроля природопользования, Комитет по топливно-энергетическому комплексу.

### 5.6.1. Направления развития транспортно-логистического комплекса

Основным условием успешной транспортной политики является комплексность решений. Планирование транспортной системы Санкт-Петербургской агломерации требует единой стратегии действий двух субъектов федерации. Лишь в последние два года можно говорить о создании единой системы планирования транспортного развития для всей территории Санкт-Петербургской агломерации. К сожалению, основой для координации стала реакция на предкризисную ситуацию, которая сложилась в транспортной системе Санкт-Петербурга и прилегающих территорий Ленинградской области. Фактически, требуется, в первую очередь, комплекс антикризисных мер. В такой ситуации крайне важно сконцентрировать усилия на направлениях с максимальным синергетическим эффектом для того, чтобы обеспечить достижения не только краткосрочных задач, но и долгосрочных стратегических целей развития.

Основные положения приоритетной для Ленинградской области транспортной модели.

1. Создание системы мультимодальных транспортно-пересадочных узлов на территории Ленинградской области. Подробно данный вопрос будет раскрыт в соответствующем разделе концепции (Формирование транспортно-пересадочных узлов и коммуникационных коридоров).
2. Содействие ускоренному развитию новых портовых мощностей на периферии и за границами Санкт-Петербургской агломерации. Ленинградская область заинтересована как минимум в прекращении роста грузовых транзитных транспортных потоков по территории, а как максимум в постепенной переориентации транспортных потоков в направлении из исторического порта Санкт-Петербурга в новые портовые комплексы как на территории Ленинградской области (Усть-Луга, Приморск, Высоцк), так и на территории Санкт-Петербурга (Бронка, Кронштадт). Это позволит остановить быстрый рост грузовых автомобильных потоков в контактных зонах вдоль границ Санкт-Петербурга и на основных вылетных магистралях агломерации. Акцент для движения транзитного автомобильного грузового транспорта будет перенесен на федеральную автодорогу А120 («Бетонка»), реконструкция которой является первоочередным проектом. Переориентация портовых зон позволит снизить грузовую нагрузку на железнодорожные линии в границах Санкт-Петербурга и близлежащих к ним районах Ленинградской области и позволит задействовать потенциал железнодорожной сети в рамках организации внутриагломерационного пассажирского движения.
   Необходимо отметить, что подобная политика не исключает необходимости развития железнодорожной сети, однако, инвестиции необходимые для грузового движения требуется сконцентрировать вне зон плотной агломерационной жилой застройки. В указанной логике основными проектами обеспечения грузового транзита станут: 1) реконструкция ж.-д. ветки «Котлы – Калище – Бронка», для обеспечения порта Бронка в Санкт-Петербурге; 2) строительство восточного железнодорожного обхода городов Санкт-Петербург и Всеволожск для вывода транзитных грузовых потоков в направлении портов Приморск, Высоцк, Выборг с территории плотной жилой застройки.
3. Создание системы тыловых логистических терминалов, обеспечивающих нужды портового комплекса на периферии Санкт-Петербургской агломерации. На территории Ленинградской области необходимо придерживаться политики создания крупных и транспортно обеспеченных тыловых логистических терминалов в зоне вдоль пересечения автомобильной трассы А120 и ж.-д. линии Мга – Гатчина – Вейрман и вылетных федеральных автомобильных и железнодорожных магистралей. Кроме того, тыловые логистические хабы должны находиться рядом с крупными городами Ленинградской области для реализации задачи балансировки рынка труда агломерации.

Проектом настоящей концепции выделяется четыре зоны концентрации логистических функций: близ поселка Мга (для обслуживания северо-западного направления), в районе между городом Тосно и поселком Ульяновка (для обслуживания Московского направления), в районе н.п. Малые и Большие Колпаны южнее города Гатчина (для обслуживания юго-западного направления) и в Пениковском сельском поселении для обслуживания нужд порта Бронка на территории Санкт-Петербурга. Для этих зон необходимо ускоренное решение земельных вопросов, облегчение вопросов подключения к инженерной и транспортной инфраструктуре.

**4.** Обеспечение политики развития двух типов транспортных коридоров – ориентированных на автомобильный транспорт и ориентированных на рельсовое пассажирское сообщение.

Анализ бюджетных возможностей на муниципальном, региональном и федеральном уровне и потенциала привлечения частного софинансирования демонстрирует, что в ближайшие 5-7 лет необходима реконструкция практически всех существующих 14-ти вылетных транспортных коридоров на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области и строительство как минимум пяти новых транспортных коридоров в период до 2020 года (вторая очередь нового Киевского шоссе, продолжение Гражданского проспекта, новая дорога в направлении Всеволожска, новая дорога по левому берегу Невы «дублер Петрозаводского шоссе», скоростная трасса «Санкт-Петербург – Москва»). Такой объем строительства не реализуем в сложившихся экономических условиях. Ввиду этого, предлагается сконцентрировать усилия только на безальтернативных автодорожных проектах, а в рамках коридоров, имеющих потенциал обслуживания рельсовым транспортом сделать упор на организации скоростного пригородного железнодорожного сообщения. Таким образом, в концепции выделены следующие приоритетные вылетные транспортные коридоры, ориентированные на автомобильный транспорт (включая автобусный):

- Юго-западный транспортный коридор, обслуживающий население Ломоносовского района Ленинградской области. Транспортную связь поселений Ломоносовского района, прилегающих к западному полукольцу КАД СПб, можно улучшить за счет решения вопроса по доступу общественного автобусного транспорта на трассу КАД, что в настоящий момент не допускается.
- Гатчинский транспортный коридор планируется развивать на базе не только федерального проекта по строительству второй очереди Киевского шоссе, но и организации скоростного пассажирского сообщения по железнодорожным линиям Гатчина Балтийская и Гатчина Варшавская – Балтийский вокзал Санкт-Петербурга. Таким образом, формально его можно отнести к коридорам, ориентированным на автомобильный транспорт, но фактически он будет комплексным. В рамках данного коридора необходимо строительство двух ТПУ на территории города Гатчина, на базе ж.-д. вокзала Гатчина Балтийская и новой ж.-д. станции в створе Рощинской улицы на линии Гатчина Варшавская. Отдельно необходимо отметить важность комплексной реконструкции въездной зоны Пулковского шоссе в границах Санкт-Петербурга на участке от поворота на аэропорт Пулково до площади Победы. Данный участок необходимо превратить в магистраль безостановочного движения, в противном случае, ввиду развития аэропорта Пулково и подключения к существующей развязке Пулковское шоссе и КАД СПб скоростной трассы «Санкт-Петербург – Москва», имеющаяся инфраструктура будет не достаточна для обслуживания транспортного потока.
- Московский транспортный коридор будет ориентирован на участок строящейся автомобильной магистрали «Санкт-Петербург – Москва», по которой возможен запуск скоростного автобусного движения. Перспективы организации скоростного пассажирского сообщения по ж.-д. линии Тосно – Московский вокзал не значительны, ввиду сохранения на ближайшие 5–7 лет ограничений, связанных с движением по этой

линии скоростного поезда «Сапсан». В качестве эксперимента, возможна организация остановки части поездов «Сапсан» на вокзале города Тосно.

- Мурманский транспортный коридор предполагает строительство выделенной полосы для автобусного движения вдоль трассы Мурманского шоссе до границ Санкт-Петербурга и Кудровской зоны развития от городов Шлиссельбург, Кировск.
- Колтушский транспортный коридор должен обеспечить развитие быстро растущей территории Янино в Заневском сельском поселении и Колтушского сельского поселения, численность населения которых к 2020 году может превысить 50,0 тыс. человек. Также он может частично обслуживать «Микрорайон Южный» города Всеволожска. Развитие коридора связано с проектом реконструкции Колтушского шоссе, строительством нового южного подъезда к городу Всеволожск. Кроме того, коридор должен быть дополнен проектом реконструкции автодороги через Новосергиевку до границы с Санкт-Петербургом в Кудрово (строительство путепровода через ж.-д. пути Петрозаводского направления, повышение категоричности дороги, расширение Ленинградской улицы до 4 полос движения), для обеспечения быстрого подъезда автобусным транспортом от Колтуши к станции метро улица Дыбенко. Тем самым коридор будет частично обслуживать и население зоны развития Кудрово.
- Кудровский транспортный коридор должен обеспечить связь южной и северной зоны застройки в деревне Кудрово, посредством организации автобусного сообщения северной зоны развития к станции метро «Улица Дыбенко». Основным проектом является строительство улично-дорожной сети в районе деревни Кудрово (Европейский проспект, Центральная улица). После постройки станции метро «Кудрово» район переориентируется на пешеходное сообщение со станцией метро.
- Бугровский транспортный коридор. Ориентирован на создание автобусных подъездов к ТПУ в районе станции метро «Девяткино». В рамках коридора необходимо создание УДС в районе активной жилой застройки между н.п. Бугры и Мурино.

Далее описаны транспортные коридоры, ориентированные на приоритетное создание скоростной пассажирской рельсовой инфраструктуры.

- Сертоловский транспортный коридор ориентирован на создание трассы ЛРТ вдоль Выборгского шоссе до примыкания к ж.-д. ветке Выборгского направления в районе станции Левашово до ТПУ Удельная и Финляндский вокзал в границах Санкт-Петербурга. Учитывая сложную транспортную ситуацию на Выборгском шоссе, это безальтернативный вариант обеспечения скоростного пассажирского сообщения с системой метрополитена и центром Санкт-Петербурга. Отдельно необходимо отметить необходимость реконструкции ж.-д. линии в границах Санкт-Петербурга, в первую очередь на участке от станции Левашово до станции Удельная, с целью обеспечения бесконфликтного движения с пассажирскими поездами «Аллегро».
- Токсовско-Девяткинский транспортный коридор ориентирован на использование ж.-д. ветки Приозерского направления. Эффективное функционирование коридора невозможно без реализации проекта по строительству восточного грузового железнодорожного обхода Санкт-Петербурга, Всеволожска и Токсово для цели вывода транзита в порты Выборгского района. Учитывая актуальность данного проекта для Санкт-Петербурга (сейчас грузовой транзит проходит по жилым кварталам Красногвардейского района), необходимо организация совместной заявки.
- Всеволожский транспортный коридор предполагает организацию скоростного железнодорожного движения от станции Всеволожск до ТПУ в районе Ладожского вокзала или до ТПУ Финляндского вокзала Санкт-Петербурга. Данный проект, пусть и в

меньшей степени, чем Токсовско-Девяткинский коридор, зависит от проекта строительства восточного железнодорожного обхода Санкт-Петербурга, но может быть запущен и без реализации данного проекта. В случае запуска системы, строительство параллельных линий ЛРТ на ближайшие 10 лет не потребуется и будет иметь смысл только в части создания небольших отрезков подъездных линий от южного и северного (Котово Поле) микрорайонов города Всеволожска (2,5 и 2,0 километра соответственно).

- Левобережный транспортный коридор основан на логике низкой вероятности строительства в ближайшие годы автодороги — дублера Петрозаводского шоссе и предполагает использовать потенциал железнодорожной ветки на Мгу от станции Пелла до ТПУ Рыбацкое на территории Санкт-Петербурга. Актуальность этой линии связана не только с подключением города Отрадное к комфортной и быстрой пассажирской системе, но и для обеспечения растущих по населению МО в границах Санкт-Петербурга (Саперный, Понтонный, Металлострой). Кроме того, целесообразно рассмотреть вариант строительства тупиковой линии ЛРТ от города Никольское до смыкания с ж.-д. линий на Мгу в районе станции Ивановское (длиной около 4,5 километра), это обусловлено активным процессом жилищного строительства в городе, численность населения которого к 2020 году составит около 30 тыс. чел.

**5.** Обеспечение устойчивых широтных транспортных связей, минуя КАД СПб в зонах активного градостроительного развития.

Данная стратегия действий необходима для использования максимального экономического эффекта от развития системы расселения площадью несколько десятков квадратных километров. Например, на базе Всеволожского, Заневского, Размителевского и Колтушского поселений к 2020 году будет сформирована достаточно плотная урбанизированная зона с проектной численностью населения более 250 тыс. человек, на базе Бугровского, Муринского и Новодевяткинского поселений с численностью более 100 тыс. человек, что сопоставимо по численности населения с некоторыми региональными столицами. Крайне важно за счет транспортной системы создать условия для развития центральных функций обслуживания, сервисной занятости именно на территории таких градостроительных систем. Ввиду этого, отдельно необходимо отметить важность строительства новых автодорог, соединяющих Бугры и Мурино, Новодевяткино и Мурино, а также строительство автодороги — дублера существующей трассы Размителево – Павлово – Всеволожск.

**Стратегические направления развития транспортной системы:**

1) Внедрение контрактов жизненного цикла:

- разработка и утверждение норматива, обязывающего строительные компании, осуществляющие строительство автомобильных дорог, выполнять обслуживание построенной автодороги на период от 7 до 15 лет (необходимо внесение изменений в федеральное законодательство);
- разработка и внедрение формы государственного контракта для организации строительства, эксплуатации и обслуживания автодороги по принципу управления всем жизненным циклом.

2) Внедрение единых принципов управления транспортными коридорами ТКР:

- разработка и внедрение правил организации консорциумов под реализацию проектов развития транспортных коридоров ТКР с участием строительных компаний в сфере автодорожного строительства, строительства коммерческой недвижимости, строительства трамвайных и железнодорожных линий, строительства пересадочных узлов и транспортных

развязок, транспортных компаний в сфере пассажирского автобусного сообщения, Горэлектротранса, Петербургского метрополитена, РЖД и других;
- создание и утверждение стандартов разработки планов развития транспортных коридоров ТКР;
- создание механизмов разработки, финансирования и реализации проектов развития транспортных коридоров ТКР;
- внедрение механизмов обязательного многостадийного согласования программ, мероприятий и проектов в сфере транспорта, реализуемых разными субъектами РФ (Санкт-Петербургом и Ленинградской областью) и разными муниципальными образованиями (необходимо внесение изменений в федеральное законодательство).

3) Разработка и внедрение единой информационной системы управления транспортными потоками ТКР:

- разработка системы мониторинга транспортных потоков, в том числе на основе доступных онлайн-сервисов;
- разработка системы управления транспортными потоками.

4) Внедрение новых принципов организации безопасности на транспорте:

- разработка программы обеспечения безопасности в местах скопления людей на общественном транспорте;
- создание проектного офиса по управлению проектами в сфере безопасности на общественном транспорте;
- разработка и реализация программы по стимулированию внедрения инноваций в сфере безопасности на транспорте.

Сроки реализации мероприятий в транспортной системе ориентировочно до 2020 года. Ответственные исполнители: ФКУ «Севзапуправтодор», Комитет по дорожному хозяйству Ленинградской области, ОАО «Российские железные дороги», Министерство транспорта РФ, Комитет экономического развития инвестиционной деятельности Ленинградской области в части создания налоговых преференций для строительства крупных логистических тыловых терминалов вдоль трассы А120.

### 5.6.2. Формирование транспортно-пересадочных узлов и коммуникационных коридоров

Создание мультимодальных транспортно-пересадочных узлов позволяет решить не только задачу повышения комфорта и скорости пассажирских перевозок, но и создать основу для развития транспортного поведения в режиме «автомобиль – общественный транспорт» (за счет создания перехватывающих автомобильных парковок), а также формировать базу для развития на территории Ленинградской области торгово-деловых подцентров общеагломерационного значения (ориентированных только на мультимодальную транспортную доступность). ТПУ в современной международной практике – это не только комфортный вокзал или остановочный пункт, но и крупный современный торгово-развлекательный центр, деловой и гостиничный объект.

В настоящее время на территории Ленинградской области функционирует только один мультимодальный транспортный узел на базе железнодорожной станции и станции метрополитена «Девяткино» и автовокзала Девяткино в Муринском сельском поселении. Основная инфраструктура данного ТПУ была создана еще в советское время и сейчас не удовлетворяет современных требованиям ни в качественном, ни в количественном отношении.

Учитывая быстрый рост населения сопредельных к ТПУ территорий, необходима комплексная реконструкция обеих прилегающих площадей с западной и восточной стороны, создание современного торгово-сервисного комплекса, интегрированного с ТПУ. Имеющийся проект реконструкции ТПУ отвечает указанным требованиям и нуждается в ускоренной реализации. Отдельное внимание необходимо уделить строительству подъездной автодорожной инфраструктуры к ТПУ, как со стороны деревень Мурино и Новодевяткино, так и со стороны деревни Бугры. В логике создания ТПУ, строительство тоннеля под КАД в продолжение Гражданского проспекта не является первоочередной задачей, так как зона влияния данного ТПУ находится на территории прилегающих поселений Ленинградской области, а не муниципалитетов Санкт-Петербурга.

Новые ТПУ на территории Ленинградской области целесообразно создать на базе железнодорожного вокзала Гатчина Балтийская и новой железнодорожной станции в створе Рощинской улицы в Гатчине на линии от Санкт-Петербурга до Гатчины Варшавская. Оба проекта ТПУ связаны с реализацией комплексного проекта «Императорское кольцо», предусматривающего серьезное увеличение количества рабочих мест (в инновационных, образовательных, конгресс- и административных областях) и туристических потоков в город. ТПУ близ Гатчина Балтийская ориентирован на обеспечение туристических потоков в направлении Гатчинского дворцово-паркового комплекса и обслуживание населения быстро растущего микрорайона Аэродром города Гатчина. ТПУ в створе улицы Рощинская призван обеспечить развитие и соединение с Санкт-Петербургом новой административно-деловой и исследовательской зоны, которая будет основываться на проектах в сфере атомных исследований, нанотехнологий, медицины и фармацевтики, а также проекте переноса в город Гатчина комплекса зданий Правительства Ленинградской области.

На базе реализации проекта по строительству станции метро «Кудрово» в Заневском сельском поселении целесообразно создание ТПУ, обслуживающее потребности населения юга Всеволожского и Кировского районов Ленинградской области, а также пассажирские автобусные потоки Вологодского и Мурманского направления.

Еще одно ТПУ целесообразно создать на базе железнодорожной станции Всеволожск. Уже сейчас это зона развития стихийного коммерческого девелопмента (фактического центра города), которая требует реорганизации и комплексности, а также качественного автодорожного подключения (за счет развития УДС города Всеволожска). Данное ТПУ может выполнять функции подключения к трассе железной дороги небольших ответвлений линий ЛРТ в северном и южном направлении (подробнее в разделе про Всеволожский транспортный коридор).

Еще одно ТПУ потенциально может быть создано на базе вокзала ЛРТ в городе Сертолово, близ Выборгского шоссе. Данное ТПУ, как и в городе Всеволожске, может выполнять функции городского центра, с разнообразными коммерческими функциями, а также быть одной из агломерационных зон отправки автобусов в направлении Выборга и Финляндии.

Отдельно необходимо отметить, что за счет комплексности и ориентации на крупные пассажирские потоки проекты ТПУ могут иметь высокий уровень коммерческой перспективности, а значит быть привлекательными для частного бизнеса. Ввиду этого, целесообразно разработать целевую программу поддержки такого типа девелоперских проектов.

## 5.7. Развитие природно-экологического комплекса

### Стратегические направления сохранения и развития природно-экологического комплекса на территориях комплексного развития

Приводятся в соответствии с государственной программой «Охрана окружающей среды Ленинградской области», утвержденной постановлением Правительства Ленинградской области от 31.10.2013 г. № 368.

1. Обеспечение экологической безопасности. Комплекс мероприятий включает в себя действия по изучению природных объектов и территорий Ленинградской области, подверженных воздействию опасных гидрометеорологических явлений и антропогенному воздействию, и их учет при планировании и осуществлении хозяйственной и иной деятельности. Мероприятие нацелено на обеспечение возможности получения достоверной информации о природных объектах и территориях Ленинградской области, подверженных воздействию опасных гидрометеорологических явлений и антропогенному воздействию, с целью принятия управленческих решений; а также разработке рекомендаций по снижению негативного воздействия природных факторов, хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду.
2. Мониторинг состояния окружающей среды. Комплекс мероприятий включает в себя организацию и проведение действий по мониторингу окружающей среды, включая формирование, развитие и обеспечение функционирования систем наблюдения за состоянием и загрязнением окружающей среды. Предусматривается регулярное получение достоверных данных о состоянии и загрязнении окружающей среды, оценка качества компонентов окружающей среды Ленинградской области, а также сбор, обработка, обобщение и хранение сведений, полученных в результате наблюдений. Мероприятие нацелено на обеспечение возможности повышения качества управленческих решений в сфере охраны окружающей среды.
3. Защита от негативного воздействия вод и обеспечение безопасности гидротехнических сооружений. Комплекс мероприятий включает в себя выполнение работ по повышению эксплуатационной надежности гидротехнических сооружений, в том числе бесхозяйных, путем их приведения к безопасному техническому состоянию; строительству сооружений инженерной защиты; восстановлению и экологической реабилитации водных объектов; оптимизации пропускной способности участков русел рек. Мероприятие нацелено на гарантированное обеспечение водными ресурсами населения области и объектов экономики, защита от негативного воздействия вод и обеспечение безопасности гидротехнических сооружений.
4. Поддержка экологического воспитания, образования и просвещения школьников и информирования населения Ленинградской области. Комплекс мероприятий включает в себя проведение мероприятий, направленных на экологическое воспитание, образование и просвещение школьников Ленинградской области, а также обобщение и предоставление информации о природных условиях, состоянии и загрязнении окружающей среды Ленинградской области, полученной в результате выполнения работ по государственной программе, подготовка и издание информационных материалов, периодических изданий в сфере природопользования и охраны окружающей среды. Мероприятие нацелено на повышение уровня экологического образования, а также на обеспечение органов власти, секторов экономики, населения информацией о природных условиях, о состоянии и загрязнении окружающей среды Ленинградской области.
5. Организация и проведение государственной экологической экспертизы объектов регионального уровня. Комплекс мероприятий заключается в оказании государственной

услуги по организации и проведению государственной экологической экспертизы путем установления соответствия документации, обосновывающей намечаемую хозяйственную и иную деятельность требованиям экологического законодательства в целях предотвращения негативного воздействия такой деятельности на окружающую среду. Мероприятие нацелено на эффективное государственное регулирование и совершенствование механизма предварительной экологической оценки намечаемой хозяйственной и иной деятельности, направленной на ограничение антропогенной нагрузки и предупреждение негативного воздействия на окружающую среду в рамках переданных полномочий.

6. Обеспечение деятельности государственных казенных учреждений на особо охраняемых природных территориях. Комплекс мероприятий включает проведение работниками государственных казенных учреждений природоохранных рейдов на особо охраняемых природных территориях регионального значения. Мероприятие нацелено на обеспечение соблюдения режима особой охраны особо охраняемых природных территорий.
7. Поддержка и развитие особо охраняемых природных территорий Ленинградской области. Комплекс мероприятий включает организацию новых особо охраняемых природных территорий, проведение природоохранные мероприятия (установка информационных знаков, благоустройство, обустройство для познавательного туризма) на особо охраняемых природных территориях, проведение мероприятий по обеспечению сохранения объектов растительного мира, занесенных в Красную книгу Ленинградской области, проведение работ по обеспечению принятия научно обоснованных решений в сфере сохранения биоразнообразия и использования природных ресурсов. Мероприятие нацелено на сохранение природных систем Ленинградской области.
8. Развитие и использование минерально-сырьевой базы. Комплекс мероприятий включает поисковые и геологоразведочные работы, методические работы для обеспечения потребностей объектов строительства, муниципальных образований в общераспространенных полезных ископаемых, разработку Концепции развития минерально-сырьевого комплекса Ленинградской области на основе геолого-экономической оценки минерально-сырьевого потенциала муниципальных образований и другие. Мероприятие нацелено на осуществление рационального использования и воспроизводства минерально-сырьевой базы.
9. Обеспечение устойчивого лесопользования. Комплекс мероприятий предусматривает проведение работ по организации выращивания посадочного материала, мониторингу и предотвращению лесных пожаров, организацию работы школьных лесничеств, обеспечению охраны, защиты, воспроизводства лесов на землях лесного фонда, выполнение мероприятий по осуществлению государственного лесного контроля и надзора, а также пожарного надзора в лесах.
10. Сохранение, воспроизводство и использования объектов животного мира и охотничьих ресурсов. Комплекс мероприятий включает выполнение действий, направленных на сохранение и рост численности основных видов охотничьих ресурсов, как части объектов животного мира, в интересах нынешнего и будущих поколений, повышения эффективности федерального государственного охотничьего надзора, минимизацию факторов, негативно влияющих на восстановление численности охотничьих ресурсов и объектов животного мира.

Перечисленные стратегические направления в области сохранения и развития природно-экологического комплекса Ленинградской области в полной мере применимы к задачам развития ТКР.

#### 5.7.1. Анализ и прогноз потребности в мощностях по переработке и захоронению ТБО

Приводится в соответствии с концепцией обращения с отходами производства и потребления в Ленинградской области.

Санкт-Петербург и прилегающие к нему муниципальные образования Ленинградской области являются высокоурбанизированной территорией с высокой концентрацией населения и различных видов экономической деятельности. Среди объективных особенностей расположения ТКР вблизи крупного мегаполиса можно отметить негативные экологические эффекты, связанные с размещением на ее территории отходов, образуемых в Санкт-Петербурге.

В настоящее время объем твердых бытовых отходов (ТБО) от постоянного населения ТКР составляет порядка 1,5 млн куб. м в год (для расчета использован норматив образования отходов 1,8 куб. м в год на человека). По данным Комитета по природопользованию, охране окружающей среды и обеспечению экологической безопасности Правительства Санкт-Петербурга в городе образуется свыше 10 миллионов кубических метров ТБО. Фактически все твердые бытовые отходы Санкт-Петербурга размещаются на полигонах, расположенных на ТКР. Таким образом, общее количество твердых бытовых отходов, размещаемых на ТКР, оценивается в 11,5 млн куб. м в год. При этом прослеживается устойчивая тенденция к ежегодному увеличению объемов образования отходов. Среднегодовой прирост составляет 1-3 %.

В сложившихся условиях необходимо комплексное решение для организации схемы утилизации твердых бытовых отходов, образуемых в Санкт-Петербурге и прилегающих к нему муниципальных образованиях Ленинградской области.

В соответствии с региональной целевой программой по обращению с твердыми бытовыми отходами в Санкт-Петербурге на период 2012 – 2020 годов, утвержденной постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 29 мая 2012 г. № 524, предусматривается реализация следующих мероприятий:

- Строительство к 2016 году мусороперерабатывающего комплекса мощностью 700 тыс. тонн в год (4,4 млн куб. м в год) в Северо-Западной части Санкт-Петербурга в районе поселка Левашово;
- Реконструкция к 2017 году мусороперерабатывающего завода МПБО-1 на Волхонском шоссе в границах Санкт-Петербурга с увеличением мощности с 191,2 до 600 тыс. тонн (с 900 тыс. до 3,8 млн куб. м) в год.
- Реконструкция к 2019 году мусороперерабатывающего завода МПБО-2 в районе поселка Янино Заневского сельского поселения Всеволожского муниципального района Ленинградской области с увеличением мощности с 191,2 до 400 тыс. тонн (с 900 тыс. до 2,5 млн куб. м) в год.
- Строительство к 2017 году мусороперерабатывающего комплекса мощностью 400 тыс. тонн (2,5 млн куб. м) в год на территории Ленинградской области в юго-восточной технологической зоне.
- Строительство к 2014 году полигона ТБО мощностью 380 тыс. тонн (2,4 млн куб. м) в год на территории Ленинградской области в южной технологической зоне.
- Строительство к 2017 году полигона ТБО мощностью 380 тыс. тонн (2,4 млн куб. м) в год на территории Ленинградской области в северной технологической зоне.

Решение о выборе принципиальной схемы удаления отходов целесообразно принять в рамках совместной схемы санитарной очистки Санкт-Петербурга и Ленинградской области (в части ТКР) с

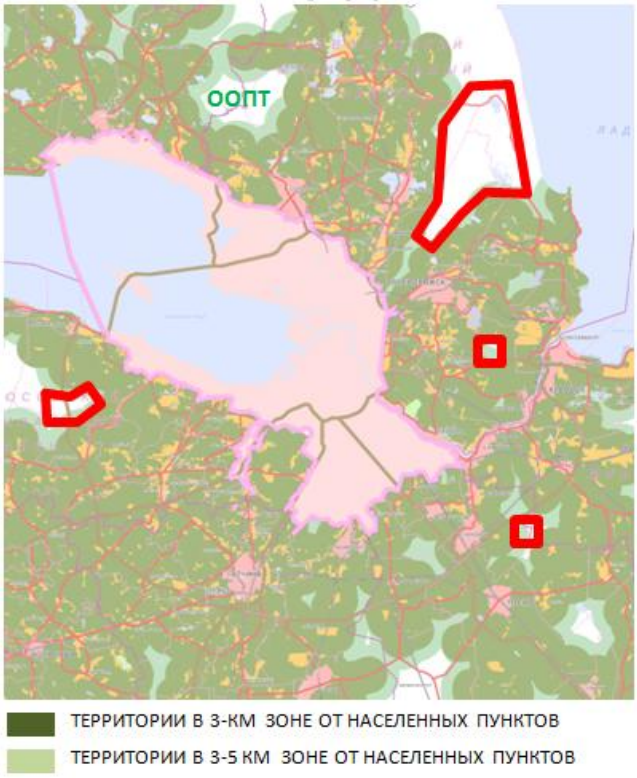
учетом сравнительной оценки негативного воздействия на окружающую среду каждого из рассматриваемых вариантов.

#### 5.7.2. Определение потенциальных площадок для объектов по размещению отходов

При принятии принципиального решения по определению потенциальных площадок, которые могут быть рассмотрены на предмет возможного размещения объектов по утилизации и захоронению отходов, принимаются во внимание следующие факторы.

- Экологический фактор. Потенциальная площадка должна соответствовать СанПиН 2.1.7.722-98 «Гигиенические требования к устройству и содержанию полигонов для твердых бытовых отходов». В частности, при выборе участка для устройства полигона ТБО следует учитывать климатогеографические и почвенные особенности, геологические и гидрологические условия местности. Не допускается размещение полигонов на территории I и II поясов зон санитарной охраны водоисточников и минеральных источников; во всех зонах охраны курортов; в местах выхода на поверхность трещиноватых пород; в местах выклинивания водоносных горизонтов, а также в местах массового отдыха населения и оздоровительных учреждений.
- Транспортно-логистический фактор. Потенциальная площадка должна располагаться в приемлемой транспортной доступности от Санкт-Петербурга, не далее кольцевой автомобильной дороги А120. Необходимо рассмотреть по одной площадке в северной и южной технологических зонах.
- Социальный фактор. Потенциальная площадка должна располагаться на максимальном удалении от населенных пунктов и садоводств в связи с резко отрицательным отношением населения к соседству с подобными объектами.

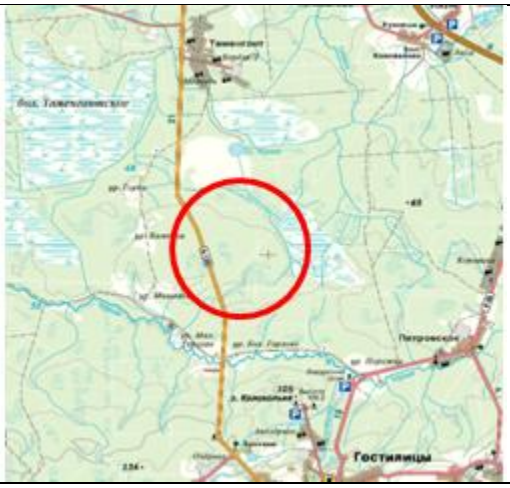
**Рис. 30. Пространственный анализ ТКР на предмет выявления территорий для перспективного размещения объектов захоронения отходов по социальному фактору**




При анализе ТКР на предмет возможного размещения объектов захоронения отходов по социальному фактору картографическим методом были выделены территории, находящиеся в границах кольцевой автомобильной дороги А120 и удаленные от населенных пунктов на 3, 5 и более километров. Результаты пространственного анализа представлены на рис. 57.

В итоге были выявлены 4 потенциальные площадки – две на территории Всеволожского района, одна на границе Кировского и Тосненского районов, одна в Ломоносовском районе. Более детально площадки представлены в таблице 44.

Таблица 28. Сравнительная характеристика потенциальных площадок для перспективного размещения объектов захоронения отходов

| Муниципальное образование | Схематичное местоположение | Особенности площадки |
|---|---|---|
| Всеволожский муниципальный район Романовское сельское поселение | | Земли обороны<br>Пригодность площадки для размещения объектов утилизации и захоронения отходов может быть принята только по итогам проведения инженерно-экологических изысканий, ОВОС и государственной экологической экспертизы |
| Всеволожский муниципальный район Разметелевское сельское поселение | | Земли лесного фонда либо земли сельскохозяйственного назначения<br>Пригодность площадки для размещения объектов утилизации и захоронения отходов может быть принята только по итогам проведения инженерно-экологических изысканий, ОВОС и государственной экологической экспертизы |
| Ломоносовский муниципальный район Пениковское сельское поселение |  | Земли обороны<br>Пригодность площадки для размещения объектов утилизации и захоронения отходов может быть принята только по итогам проведения инженерно-экологических изысканий, ОВОС и государственной экологической экспертизы |

| Муниципальное образование | Схематичное местоположение | Особенности площадки |
|---|---|---|
| Кировский либо Тосненский муниципальный район Мгинское либо Никольское городское поселение | | Земли лесного фонда<br>Пригодность площадки для размещения объектов утилизации и захоронения отходов может быть принята только по итогам проведения инженерно-экологических изысканий, ОВОС и государственной экологической экспертизы |

## 5.8. Развитие сферы туризма и рекреации

Сфера туризма и рекреации в ТКР имеет два направления развития:

1. Туристический сектор рассматривается с точки зрения двух масштабов, соответствующих двум разным категориям потребителей, предъявляющих разные требования к туристическому продукту и сопутствующей инфраструктуре (ориентированный на внешнего потребителя (международный и межрегиональный уровень) и ориентированный на обслуживание жителей Ленинградской области и жителей Санкт-Петербурга (региональный и макрорегиональный уровень)).
2. Сектор рекреации актуален в основном для жителей Санкт-Петербурга и Ленинградской области (региональный и макрорегиональный уровень).

Основные точки притяжения международного и межрегионального уровня в агломерационной зоне Ленинградской области относятся к культурно-познавательному туризму. Одним из основных туристических ресурсов является культурное наследие Гатчинского муниципального района, это в первую очередь Государственный историко-художественный дворцово-парковый музей-заповедник «Гатчина» и исторический центр города, включенные в список всемирного наследия ЮНЕСКО. Также можно выделить следующие объекты и туристические продукты:

- Пушкинское кольцо (посёлок Суйда, деревня Кобрино, деревня Выра Гатчинского муниципального района; целевая аудитория – российские туристы);
- Крепость «Орешек» (город Шлиссельбург Кировского муниципального района; целевая аудитория – российские туристы);
- Саблинский водопад и пещеры (городской поселок Ульяновка Тосненского муниципального района; целевая аудитория – российские туристы).
- Поселения финнов-ингерманландцев (населенные пункты Пудомяги, Терволово, Юля-Пурская Гатчинского муниципального района; целевая аудитория – иностранные туристы).

Основные точки притяжения регионального и макрорегионального уровня в агломерационной зоне Ленинградской области в основном представлены зонами рекреации населения в муниципальных районах, богатых ценным природным ландшафтом и водными объектами:

- во Всеволожском муниципальном районе: прибрежные территории вдоль Ладожского озера, Коркинское, Ждановское, Медное, Курголовское, Колтушское, Лемболовское, водохранилище реки Лубья, малые озера, горнолыжные комплексы;
- в Выборгском муниципальном районе: природные территории, в том числе озера, побережье Финского залива;
- в Гатчинском муниципальном районе: реки Ижора, Оредеж, малые озера и карьеры, геологические памятники природы;
- в Кировском муниципальном районе: прибрежные территории Ладожского озера, реки Невы, карьеры;
- в Ломоносовском муниципальном районе: южное побережье Финского залива, реки Стрелка и Шингарка, озеро Горовалдайское, горнолыжный курорт Туутари-парк);
- в Тосненском муниципальном районе: реки Тосна, Ижора, малые озера и карьеры.

Также необходимо отметить потенциал в развитии культурно-познавательного туризма во Всеволожском (военные памятники), Ломоносовском (крепость «Копорье», дворцово-парковый ансамбль «Ропша»), Тосненском (дворцовые усадьбы и имения) муниципальных районах.

Одним из основных факторов, сдерживающих развитие туризма и рекреации на территории Ленинградской области, является низкий уровень развития инфраструктуры. Во многих случаях уровень развития транспортной, информационной инфраструктур, объектов размещения значительно отстает от потребностей и от уровня развития в соседних регионах. При непосредственном соседстве с Санкт-Петербургом, обладающим более развитой инфраструктурой для развития культурного и делового туризма, Ленинградская область вступает в конкурентную борьбу с приграничными регионами Финляндии, которые имеют высокий потенциал и сформированную инфраструктуру для развития рекреационного и культурно-познавательного туризма.

Основным первоочередным направлением развития сферы туризма и рекреации в агломерационной зоне может стать формирование Гатчинской зоны притяжения, с центром в городе Гатчина, которое подразумевает продолжение развития культурно-познавательного туризма и развитие рекреационных функций на территории. Важными будут мероприятия направленные на развитие городской среды в городе Гатчина, а также строительство гостиниц и сопутствующей инфраструктуры, объектов общественного питания и объектов торговли сувенирной продукцией, организация стоянок для автомобильного транспорта.

Необходимо отметить возможность и целесообразность создания единого туристического маршрута в рамках проекта «Императорское кольцо», включающего в себя объекты культурного наследия и рекреации, обладающие значительным потенциалом, но в настоящий момент проигрывающие основным точкам притяжения потоков. Возможные варианты объектов:

- Баболовский парк и дворец (Пушкинский район Санкт-Петербурга).
- Фермский парк и Федоровский городок (Пушкинский район Санкт-Петербурга).
- Таицкий водовод (Пушкинский район Санкт-Петербурга, Гатчинский район Ленинградской области).
- Усадьба А.Г. Демидова (городское поселение Тайцы Гатчинского района Ленинградской области).

- Белогорская усадьба (Сиверское городское поселение Гатчинского района Ленинградской области).
- Дом Павловых (деревня Лампово Гатчинского района Ленинградской области).
- Ропшинский дворец (Ломоносовский район Ленинградской области).
- Усадьба Лапала (деревня Вильповицы Ломоносовского района Ленинградской области).
- Дворцово-парковый ансамбль Сергиевки (Петродворцовый район Санкт-Петербурга).
- Собственная дача (Петродворцовый район Санкт-Петербурга).

Туристическая концепция маршрута на первом этапе его реализации может быть ориентирована на обслуживание жителей Ленинградской области и жителей Санкт-Петербурга (региональный и макрорегиональный уровень), в дальнейшем при увеличении туристического потока и повышении привлекательности объектов возможно привлечение потребителей международного и межрегионального уровня. Важно отметить, что восстановление части предложенных объектов уже начато (например, Собственная дача, Федоровский городок, Белогорская усадьба).

Также можно выделить несколько важных территорий туристического и рекреационного сектора агломерационной зоны Ленинградской области, помимо развития существующей точки притяжения в городе Гатчине и туристического маршрута в рамках проекта «Императорское кольцо»:

- Шлиссельбургская (центр – г. Шлиссельбург) – развитие культурно-познавательного и спортивного туризма и рекреации. К мероприятиям по развитию зоны относятся: развитие системы сообщения с крепостью «Орешек», развитие инфраструктуры для маломерных судов, строительство гостиниц, баз отдыха; организация стоянок для туристических автобусов, строительство объектов торговли сувенирной продукцией.
- Токсово – Кавголовская (центр – Токсово) – развитие спортивного туризма и рекреации. К мероприятиям по развитию относится развитие инфраструктуры различных видов спорта, в том числе инфраструктуры водного спорта на озерах Курголовское и Хепоярви, а также дальнейшее развитие инфраструктуры гостеприимства.

Важно отметить, что постепенно происходит формирование запроса на рынок тематических рекреационных парков, в агломерационной зоне уже реализуются туристический проект – парковый комплекс «Усадьба Богословка» (Всеволожский район Ленинградской области), развивающийся в формате русский этнографический парк. В дальнейшем можно рассчитывать на интерес инвесторов к данному виду туристическо-развлекательного продукта, например, на территории Ленинградской области уже успешно функционирует самый большой веревочный парк в России – Норвежский парк, а в 2013 году в Санкт-Петербурге заявлен проект строительства крытого развлекательного комплекса Dreamworks. Потенциал развития данного направления туризма и рекреации в агломерационной зоне Ленинградской области необходимо учитывать и поддерживать интерес инвесторов. Тематическая рекреация может быть связана с активными видами спорта, такими как конно-спортивные клубы, автомобильные трофи-рейд-трассы, скалодромы, горнолыжные трассы.

В секторе пригородной рекреации необходима разработка региональной программы по обустройству стихийных мест массового отдыха или капитализация потенциала существующих территорий за счет инвесторов, возможно формирование пилотного проекта на базе Коркинского озера (Всеволожский район Ленинградской области), который бы создал пример выгодного взаимодействия в зоне пригородной общедоступной рекреации как для Ленинградской области, так и для инвесторов.

Количество туристов, посетивших Ленинградскую область в 2012 году, составило 1,880 млн человек, что на 0,26% выше по сравнению с 2011 годом, когда турпоток насчитывал 1,875 млн человек. Общее число действующих коллективных объектов размещения сферы туризма (гостиницы, пансионаты, базы отдыха, турбазы, информационно-туристские центры, турфирмы) за 2012 год составило 568 единиц, что на 8 единиц больше, чем в 2011 году.

К 2020 г. численность российских и иностранных туристов, посетивших Ленинградскую область должна составить до 2,0 млн чел. в год, к 2025 г. – до 4,0 млн чел., к 2030 г. – более 5 млн чел. Это соответствует планам развития агломерации в целом. Согласно «Стратегии социально-экономического развития Санкт-Петербурга до 2030 г.» количество посетивших Санкт-Петербург туристов (российских и зарубежных) составит не менее 10 млн. человек к 2030 г. Основным центром посещения станет г.Гатчина, куда к 2020 г. должно будет въезжать не менее 1,7 млн туристов в год, к 2025 г. – не менее 3,5 млн туристов в год и к 2030 г. – до 5,0 млн туристов в год.

### 5.9. Промышленное развитие

1) Внедрение единых принципов управления промышленными площадками ТКР:

- разработка единой промышленной политики на ТКР, учитывающей планы по переносу промышленных предприятий из центра города, стратегии и планы Ленинградской области и Санкт-Петербурга по привлечению инвестиций в промышленность, особенностей влияния промышленных проектов на территорию соседствующих муниципальных образований и окружающую среду;
- внедрение единой системы сертификации инвестиционных площадок промышленного назначения;
- внедрение системы финансового стимулирования инвестиционных площадок, реализующих планы по сертификации площадок в соответствии с международными строительными стандартами (LEED, BREAM и другими);
- создание единой системы координации взаимодействия инвестиционных площадок, расположенных на ТКР (необходимо оформление некоммерческого партнерства управляющих компаний индустриальных парков ТКР), с иностранными инвестиционными фондами и сетевыми структурами стран ЕС, АТР и Северной Америки, объединяющими международные промышленные корпорации, осуществляющие инвестиционную, торговую и производственную экспансию в разные страны мира.

2) Создание условий для новых рабочих мест в высокотехнологичных секторах экономики:

- создание механизмов организационной и бюджетной поддержки проектов в сфере инжиниринга, реализуемых с участиями вузов, промышленных предприятий и/или иных организаций и учреждений, расположенных в разных субъектах РФ (Санкт-Петербурге и Ленинградской области);
- внедрение механизмов финансового стимулирования логистических парков, реализующих программы привлечения производственных компаний на свои территории.

Сроки реализации мероприятий в промышленной сфере - 2014-2020 годы. Ответственные исполнители: Комитет экономического развития инвестиционной деятельности, Комитет по архитектуре и градостроительству.

## 5.10. Социальная политика

1) Повышение эффективности капиталовложений в создание и реконструкцию объектов дошкольного и общего среднего образования без ущерба для комфорта, безопасности детей и качества образовательного процесса:

- создание рабочей группы по внесению изменений в федеральные нормы и правила, направленные на снижение затрат на создание объектов социальной инфраструктуры без ущерба качеству предоставляемых услуг

2) Развитие инфраструктуры дошкольного и общего среднего образования на территории жилых зон, обеспеченных проектами в сфере постиндустриальной занятости:

- развитие механизмов частно-государственного партнерства в сфере создания объектов социальной инфраструктуры, в том числе, схемы «социальная инфраструктура в обмен на налоги». Поощрение кооперации точечных застройщиков по вопросам совместного строительства объектов социальной инфраструктуры;
- проработка механизмов привлечения частных инвесторов в создание объектов социальной инфраструктуры в рамках проектов жизненного цикла (в том числе, по схеме BOOT);
- развитие дистанционных форм обучения, в том числе домашнего образования, с применением информа-ционно-коммуникационных технологий.

Сроки реализации мероприятий в социальной политике - 2014-2020 годы. Ответственные исполнители: Комитет общего и профессионального образования, Комитет по строительству, Комитет экономического развития и инвестиционной деятельности, Комитет по телекоммуникациям и информатизации.

# 6. Ограничения реализации концепции

Основным ограничением реализации Концепции является наличие правовых, экологических, миграционных проблем.

В отношении правовых ограничений важно выделять:

- отсутствие возможности перераспределения налоговых поступлений между субъектами, так как данный вопрос не отражен в законодательстве;
- самостоятельность муниципалитетов в согласовании генеральных панов.

В настоящее время ряд объективных факторов затрудняет возможности централизованного управления Санкт-Петербургом и ТКР как единым объектом:

- Разобщенность центров принятия решений между двумя субъектами федерации — Санкт-Петербургом и Ленинградской областью. Наличие неразрешенных разногласий по ряду важных вопросов, препятствующих развитию интеграционных процессов.
- Правовые ограничения, осложняющие кооперацию между: 1) различными субъектами федерации; 2) региональными органами исполнительной власти и органами местного самоуправления; 3) различными муниципальными образованиями.
- Недостаточно эффективная организация бюджетного процесса на уровне органов местного самоуправления Ленинградской области, в том числе значительный разрыв между кругом обязанностей и бюджетными возможностями муниципалитетов, что провоцирует их обратиться к чрезмерной эксплуатации земельно-строительной ренты как к единственному надежному источнику доходов.
- Пассивная позиция в предыдущие годы органов исполнительной власти Ленинградской области в отношении развития территорий, прилегающих к Санкт-Петербургу. В условии отсутствия четко выраженных приоритетов со стороны субъекта федерации на передний план вышли и институционально оформились — в виде генеральных планов и проектов планировки — интересы отдельных групп компаний, занимающихся девелопментом. Несогласованность этих планов между собой и с возможностями органов государственной власти и местного самоуправления по развитию инфраструктуры создает риски для ухудшения качества жизни значительной части населения Ленинградской области. Осложняющим фактором является то обстоятельство, что органы государственной власти Ленинградской области приступают к формированию региональной политики по управлению развитием территорий, прилегающих к Санкт-Петербургу, на фоне подготовленных и в значительной степени согласованных генеральных планов развития муниципальных образований. Это значительно осложняет процесс планирования, согласования и реализации региональной политики по управлению развитием территории в тех случаях, когда она противоречит интересам муниципалитетов.

Развитие областных территорий привело к экологическим ограничениям. Имеющиеся проблемы Санкт-Петербурга оказывают большое влияние на периферию. Активное развитие приграничных территорий создает проблемы дальнейшего развития для Ленинградской области:

- неконтролируемая массовая застройка, создающая высокую нагрузку на инженерную, транспортную и социальную инфраструктуру;
- прослеживается устойчивая тенденция к ежегодному увеличению объемов образования отходов, так, среднегодовой прирост объемов образования отходов составляет 1–3%;

- ухудшение ситуации в весенне-осенний период, связанной с перемещением жителей Санкт-Петербурга в муниципальные районы Ленинградской области (дачи, садоводства);
- недостаточный объем деятельности, направленной на предотвращение загрязнения и сокращение последствий загрязнения окружающей среды.

Растут миграционные ограничения развития Ленинградской области:

- массовая жилищная застройка, ежегодно формирующая стихийный характер развития маятниковой миграции;
- маятниковая миграция создаст в будущем дефицит транспортной инфраструктуры, который приведет к росту нагрузки на транспортную сеть и экологию;
- возникает сверхнормативная нагрузка на объекты социальной инфраструктуры (объекты здравоохранения и образования, прежде всего) за счет значительных темпов роста населения, а также сезонной маятниковой миграции;
- проблема увеличения притока низкоквалифицированных трудовых мигрантов, тем самым вызывающая необходимость в пополнении региона специалистами со средним специальным и высшим образованием;
- растет отток трудоспособного населения, дефицит кадров и миграция молодежи в Санкт-Петербург.

Так, в течение последних 15 лет активно происходит рост пассажирских потоков в направлении между границами Санкт-Петербурга и Ленинградской области. Если в 1980-е годы миграция населения носила преимущественно сезонный характер и была связана с дачным отдыхом и пригородной рекреацией, то с начала 2000-х годов серьезно усилились объемы всесезонной маятниковой миграции — за счет активного жилого (многоэтажного, коттеджного) и промышленно-логистического строительства на территории Ленинградской области, а также смены тенденций на рынке труда[22]. В 2012 году ежедневный поток на работу из Ленинградской области в Санкт-Петербург составил около 200 тыс. человек, из Санкт-Петербурга в область — около 50 тыс. человек. В летний период (с апреля по октябрь) объем потоков увеличивается не менее чем в 2,5 раза за счет миграции с дачно-рекреационными целями. Рост пассажирских потоков не был компенсирован строительством ни одной системы/линии обособленного от автомобильного общественного транспорта в приграничных с Санкт-Петербургом районах Ленинградской области.

**Градостроительные ограничения реализации концепции**

Основные градостроительные ограничения, характерные для ТКР и препятствующие реализации мероприятий, предусмотренных в рамках имеющихся документов перспективного планирования, в том числе, в рамках настоящей концепции, представлены в таблице 29.

**Таблица 17. Основные градостроительные ограничения, характерные для ТКР и препятствующие реализации мероприятий**

| Направления развития | Градостроительные ограничения реализации мероприятий |
|---|---|
| 1. Ограничения развития жилищного строительства | |
| 1. Нормативно-правовые ограничения | Значительная часть динамично развивающихся поселений, расположенных на ТКР, не имеет утвержденных генеральных планов. В их числе Всеволожское, Свердловское, Тосненское городские поселения, Муринское, Бугровское, Колтушское, Тельмановское, Веревское, Виллозское сельские поселения. Отсутствие согласованных и утвержденных генеральных планов устанавливает законодательные ограничения на перевод земель в категорию земли населенных |

[22] В отличие от 1980-х годов, не менее 800 тыс. жителей Ленинградской области включились в единый рынок труда с Санкт-Петербургом, что вызвало многократное увеличение корреспонденций с трудовыми целями.

| Направления развития | Градостроительные ограничения реализации мероприятий |
|---|---|
| | пунктов из земель других категорий, на разработку проектов планировки территории, на резервирование земельных участков для размещения объектов инфраструктуры, необходимых для жизнеобеспечения формируемых жилых зон<br>Значительная часть проектов планировки, разработанных применительно к формируемым жилым зонам, расположенным на территории Заневского, Муринского, Бугровского, Новодевяткинского, Виллозского, Аннинского, Тельмановского сельских поселений, Всеволожского городского поселения, ряда других муниципальных образований содержат отклонения от региональных нормативов градостроительного проектирования Ленинградской области, утвержденных постановлением Правительства Ленинградской области от 22 марта 2012 года № 83. Основная часть отклонений связаны с превышением этажности, предельно допустимой плотности застройки жилых зон, недостаточным уровнем обеспечения формируемых жилых зон объектами социальной инфраструктуры, объектами постоянного и временного хранения автотранспорта, объектами внутридворового благоустройства и озеленения территории. Ряд типичных нарушений связан с расчетом инфраструктурной обеспеченности по нормативам сельских территорий при типично городской структуре застройки. Проекты планировки территории, утвержденные с нарушением действующих нормативных требований, могут быть отменены в судебном порядке, что может значительно затянуть сроки реализации инвестиционных проектов в сфере жилищного строительства. |
| 2. Пространственные ограничения | Дефицит свободных земельных участков для развития жилищного строительства, обеспеченных необходимыми объектами транспортной, инженерной и социальной инфраструктуры должного качества и удобно расположенных относительно мест приложения труда и основных транспортных коридоров и пересадочных узлов.<br>Дефицит на ТКР значимых природных аттракторов, таких как водные объекты, привлекательные ландшафты, доминирование в окружении формируемых зон жилой застройки сельскохозяйственных пейзажей в значительной степени нивелируют традиционные преимущества, связанные с проживанием в пригородной зоне.<br>Недостаточно благоприятное расположение формируемых жилых зон в структуре транспортного каркаса Санкт-Петербурга и прилегающих к нему территорий Ленинградской области. Удаленность значительного числа объектов жилищного строительства от мест приложения труда, удобных пересадочных узлов общественного транспорта, мест проведения досуга и отдыха, мест предоставления образовательных и прочих услуг. В условиях несбалансированного пространственного развития формируются территории с преимущественно монопрофильной жилой функцией, слабо увязанные с Санкт-Петербургом и прилегающими подцентрами ТКР, недостаточно обеспеченные базовыми объектами инфраструктуры. Значительные по площади и проектной численности населения жилые массивы такого рода формируются на территории Муринского, Заневского, Новодевяткинского, Виллозского, Аннинского, Тельмановского сельских поселений, Всеволожского городского поселения и ряда других муниципальных образований, входящих в состав ТКР. В сложившихся условиях базовым фактором конкурентоспособности значительного числа проектов жилищного строительства становится ценовой фактор, что предопределяет постепенное вытеснение граждан с низкими доходами из Санкт-Петербурга на ТКР. Подобная сегрегация жилых районов по уровню доходов населения препятствует формированию комфортной жилой среды и способствует росту социальной напряженности в новых жилых районах. |
| 3. Инфраструктурные ограничения | Ограниченные возможности присоединения строящихся жилых домов к объектам инженерного обеспечения.<br>Значительные сложности с подключением к сетям электроснабжения характерны для Муринского, Агалатовского, Щегловского, Колтушского, Размителевского, Тельмановского, Веревского, Пудостьского сельских поселений, Токсовского, Никольского, Таицкого городских поселений, ряда других муниципальных образований.<br>Ограниченные возможности развития жилищного строительства на территории муниципальных образований, обеспечиваемых водоснабжением от Большого Невского и Ладожского водоводов, имеющих ограничения по присоединению новых абонентов. Это создает значительные проблемы с присоединением к |

| Направления развития | Градостроительные ограничения реализации мероприятий |
|---|---|
| | водопроводным сетям на территории Всеволожского, Тосненского, Коммунарского, Никольского, Таицкого городских поселений, а также Тельмановского, Фёдоровского, Романовского, Щегловского, Русско-Высоцкого, Лаголовского, Низинского сельских поселений и ряда других муниципальных образований.<br>Дефицит мощности головных источников приводит к увеличению затрат на подключение к сетям, росту себестоимости строительства, использованию в постоянном режиме временных схем, негативно влияющих на качество жизни в новостройках. |
| 4. Социальные ограничения | Значительное отставание темпов строительства объектов социальной инфраструктуры от темпов жилищного строительства. Школы, детские сады, объекты здравоохранения планируются и строятся в недостающих объемах по заниженным нормативам на фоне превышения плотности застройки практически во всех муниципальных образованиях ТКР, непосредственно прилегающих к границе Санкт-Петербурга. Это приводит усилению маятниковой миграции в направлении центров предоставления социальных услуг, в первую очередь, в направлении Санкт-Петербурга, усиливает нагрузку на транспортную инфраструктуру, к ухудшению качества жизни в формируемых жилых районах. |
| 5. Финансовые ограничения | Неблагоприятные факторы инвестиционного климата, среди которых можно отметить инфраструктурные, бюрократические, политические и иные риски формируют высокий уровень рискованности девелоперского бизнеса и, как следствие, высокую процентную ставку по кредитам. Острый дефицит свободных земельных участков, пригодных для жилищного строительства, привел к спекулятивному росту цен на них. Перечисленные факторы в условиях отсутствия прозрачного и эффективного градостроительного регулирования процессов развития территорий под жилищное строительство приводят к максимизации плотности застройки земельных участков, экономии на элементарных объектах инфраструктуры и благоустройства территории, что негативно сказывается на качестве формируемой жилой среды. |
| 6. Экологические ограничения | Формирование компактных высокоплотных слабо обслуживаемых общественным транспортом жилых зон на внешней стороне административной границы Санкт-Петербурга и Ленинградской области приводит к преимущественному использованию жителями новостроек личного автомобильного транспорта, усилению нагрузки на транспортные магистрали и, соответственно, повышению загрязнения атмосферного воздуха населенных мест выбросами от автотранспорта.<br>Развитие жилой застройки в поселениях ТКР, которые в недостаточной степени обеспечены мощностями канализационных очистных сооружений (например, Муринское, Новодевяткинское сельские поселения) приводит к увеличению загрязнения поверхностных водных объектов неочищенными и недостаточно очищенными хозяйственно-бытовыми стоками.<br>Отсутствие развитого рынка переработки и утилизации строительных отходов, высокие расценки за их транспортировку и размещение на полигонах ТБО, недостаточно эффективное правовое регулирование данной сферы приводят к возникновению стихийных несанкционированных свалок строительных отходов, которые негативно влияют на состояние окружающей среды на прилегающих территориях. |
| 7. Организационно-управленческие ограничения | Недостаточно прозрачная и высоко забюрократизированная процедура предоставления земельного участка для жилищного строительства, разработки и внесения изменений в генеральный план и правила землепользования и застройки поселений, подготовки, согласования и утверждения проектов планировки и межевания территории, получения градостроительного плана земельного участка, получение технических условий от организаций коммунального комплекса, получения разрешения на строительство. Недостаточно эффективное регулирование прединвестиционного цикла приводит к увеличению сроков и стоимости жилищного строительства, снижению качества и уровня доступности жилья для населения.<br>Недостаточный уровень кооперации между различными застройщиками при комплексном освоении крупных участков жилых зон характерен для ряда развивающихся микрорайонов в Муринском и Заневском сельских поселениях, характеризующихся высокой дробностью пятен застройки. В отличие от крупных девелоперов, реализующих проекты жилищного строительства площадью более 200 |

| Направления развития | Градостроительные ограничения реализации мероприятий |
|---|---|
| | тыс. кв. м, которые могут позволить себе строительство собственных объектов социальной инфраструктуры и комплексное благоустройство внутриквартальных территорий общего пользования, участки точечного освоения характеризуются полным отсутствием общих инфраструктурных объектов, значительно более высокой плотностью застройки микрорайонов, несогласованностью строительства объектов по времени относительно друг друга и относительно инфраструктурных объектов. Все это приводит к формированию жилой среды низкого качества, ориентированного целевым образом на нижний сегмент эконом-класса. |
| 2. Ограничения развития промышленно-логистического комплекса | |
| 1. Нормативно-правовые ограничения | Значительная часть привлекательно расположенных земельных участков не имеет необходимого вида разрешенного использования (находится на землях сельскохозяйственного назначения либо на землях лесного фонда), что исключает возможности их освоения.<br>Генеральные планы ряда перспективных муниципальных образований (в т. ч. Всеволожского, Свердловского, Тосненского городских поселений, Виллозского, Бугровского, Муринского, Тельмановского сельских поселений) по-прежнему не утверждены, что повышает уровень неопределенности инвесторов относительно планов развития территории, резко ограничивает возможности перевода земельных участков из одной категории в другую, получение необходимой разрешительной документации и в целом снижает инвестиционную привлекательность ТКР. |
| 2. Пространственные ограничения | Острый дефицит привлекательно расположенных земельных участков, имеющих необходимый вид разрешенного использования и обеспеченных объектами транспортной и инженерной инфраструктуры в необходимом объеме. |
| 3. Инфраструктурные ограничения | Ограниченные возможности подключения к объектам электроснабжения на территории Муринского, Колтушского, Тельмановского сельских поселений, Никольского, Кировского городских поселений, ряда других муниципальных образований. Ограниченные возможности присоединения к сетям водоснабжения в зонах обслуживания Большого Невского водовода и Ладожского водовода во Всеволожском, Тосненском, Ломоносовском муниципальных районах. Ограниченные возможности присоединения к канализационным сетям ГУП «Водоканал Санкт-Петербурга» на территории подключенных к городским канализационным сетям муниципальных образований Всеволожского муниципального района. Дефицит земельных участков с полностью решенными вопросами инженерного обеспечения повышает инфраструктурные издержки инвесторов, стмиулирует спекулятивный рост цен на подготовленные участки, что в целом способствует общему снижению инвестиционной привлекательности Ленинградской области. |
| 4. Социальные ограничения | Острый дефицит качественных трудовых ресурсов, заинтересованных в работе на размещаемых предприятиях промышленно-логистического комплекса |
| 5. Экологические ограничения | Увеличение негативного воздействия на окружающую среду в части роста объема выбросов в атмосферу, сброса сточных вод, образования отходов производства. |
| 3. Ограничения развития офисно-деловой недвижимости | |
| 1. Пространственные ограничения | Недостаточно эффективная транспортно-пространственная увязка перспективных узлов офисно-деловой недвижимости, расположенных на территории Ленинградской области с центральной частью Санкт-Петербурга существенным образом ограничивает инвестиционную привлекательность данного сектора на ТКР. |
| 2. Инфраструктурные ограничения | Ограниченные возможности присоединения к сетям инженерного обеспечения в ряде наиболее перспективных площадок ТКР |
| 3. Финансовые ограничения | По мнению участников рынка, опрошенных в ходе экспертных интервью, привлекательность объектов офисно-деловой недвижимости на территории Ленинградской области значительно уступает аналогичным объектам, расположенным на территории Санкт-Петербурга. Срок окупаемости выше, платежеспособный спрос на такого рода коммерческую недвижимости в полной мере не изучен. Указанные факторы сдерживают инвестиции в развитие офисно-деловой недвижимости на ТКР. |
| 4. Организационно-управленческие ограничения | Дефицит комплексных предложений на рынке недвижимости, предполагающих развитие объектов офисно-деловой недвижимости на ТКР |

| Направления развития | Градостроительные ограничения реализации мероприятий |
|---|---|
| 4. Ограничения развития туристско-рекреационного комплекса | |
| 1. Нормативно-правовые ограничения | Отсутствие эффективных механизмов по обеспечению качества предоставляемых услуг, что ограничивает привлекательность ТКР для туристов.<br>Механизм предоставления участков лесного фонда для ведения рекреационной деятельности периодически приводит к нецелевому использованию земель фактически в целях развития жилищного строительства премиум-класса и ограничивает доступ населения в привлекательные с рекреационной точки зрения зоны. |
| 2. Пространственные ограничения | Наличие конфликтов интересов между туристско-рекреационной, жилой и природоохранной функциями применительно к ряду территорий с привлекательными ландшафтами, в первую очередь, на Карельском перешейке. |
| 3. Инфраструктурные ограничения | Ограниченные возможности присоединения к сетям инженерного обеспечения в ряде наиболее перспективных площадок ТКР. Высокая стоимость технологического присоединения и децентрализованных решений. |
| 4. Социальные ограничения | Дефицит подготовленных кадров, заинтересованных работать в туристско-рекреационном комплексе |
| 5. Организационно-управленческие ограничения | Отсутствие эффективных мер государственной поддержки туристско-рекреационного комплекса, что ограничивает привлекательность ТКР для туристов |
| 5. Ограничения развития социальной инфраструктуры | |
| 1. Нормативно-правовые ограничения | Региональными нормативами градостроительного проектирования Ленинградской области заявлены не соответствующие объективной реальности нормативы обеспеченности населения местами в школах и детских садах – на уровне 91 место в школах и 60 мест в детских садах на 1000 жителей для городских населенных пунктов и 61 место в школах и 40 мест в детских садах на 1000 жителей в сельской местности. При этом демографическая статистика свидетельствует о том, что число школьников составляет в городских поселениях Ленинградской области 74 ребенка на 1000 жителей, а число детей детсадовского возраста – 33 ребенка на 1000 жителей. В сельской местности – 71 ребенок школьного возраста и 25 детей детсадовского возраста на 1000 жителей. Таким образом, региональными нормативами градостроительного проектирования закладываются избыточные обязательства региона, муниципальных образований и инвесторов по созданию объектов социальной инфраструктуры, что значительно влияет на себестоимость реализуемых проектов и качество создаваемых объектов.<br>Нормы проектирования школ и детских садов предписывают создание данных объектов на значительных по площади земельных участках, фактически исключают возможности использования встроенных и пристроенных помещений. Данные обстоятельства приводят к значительному удорожанию объектов социальной инфраструктуры. |
| 2. Пространственные ограничения | На территории Муринского, Новодевяткинского, Заневского сельских поселений, ряда других муниципальных образований, входящих в ТКР, формируются значительные по площади и численности населения жилые районы, которые в недостаточной степени обеспечены школами и детскими садами. В перечисленных муниципальных образованиях, в которых в случае своевременного ввода в эксплуатацию строящихся жилых домов, к 2015 году будет жить в совокупности 140 тыс. новых жителей<br>В период до 2015 года с учетом планируемого ввода жилых домов строительство школ ведется только в Заневском сельском поселении (при этом реальные потребности данной территории в объектах общего образования будут обеспечены лишь на 50 %). Реальные потребности в детских садах новостроек Кудрово планируется обеспечить к 2015 году также лишь на 50 %. В Мурино при планируемом приросте населения через 2 года в 60 тыс. человек строительство социальной инфраструктуры не ведется. К 2020 году, когда можно будет подводить промежуточные итоги формирования новых полноценных подцентров ТКР, реальные потребности жителей новостроек Кудрово и Нового Девяткино (определенные по демографическим показателям и значительно отстающие от нормативных) по детским садам будут покрыты полностью, в Мурино – на 60 %. По школам реальные потребности данных территорий будут обеспечены лишь на 50-60 %. При этом не выдерживаются нормативные максимальные радиусы доступности |

| Направления развития | Градостроительные ограничения реализации мероприятий |
|---|---|
| | объектов от мест проживания, которые составляют для школ до 500 метров, для детских садов до 300 метров.<br>Недостаточная обеспеченность развивающихся территорий местами в школах и детских садах будет способствовать повышению интенсивности вынужденных маятниковых миграций в направлении Санкт-Петербурга, сопровождающихся усилению нагрузки на транспортную инфраструктуру, общему снижению качества жизни. |
| 3. Инфраструктурные ограничения | Значимые инфраструктурные ограничения развития социальных объектов на ТКР не выявлены. |
| 4. Социальные ограничения | Недостаточно высокий уровень доходов населения не позволяет в полной мере рассчитывать на возможности покрытия дефицитов в школах и детских садах за счет развития частных (платных) учреждений дошкольного и общего образования. |
| 5. Финансовые ограничения | Общая стоимость запланированных мероприятий по обеспечению детскими садами наиболее динамично развивающихся поселений ТКР оценивается в 17,4 млрд. рублей (в ценах 2013 года), в том числе, за счет бюджетных средств – 4,9 млрд. рублей. Стоимость строительства дополнительных к запланированным детских садов для полного покрытия ожидаемых к 2020 году дефицитов ориентировочно составит 32,2 млрд. рублей.<br>Общая стоимость запланированных мероприятий по обеспечению школами наиболее динамично развивающихся поселений ТКР оценивается в 21,3 млрд. рублей (в ценах 2013 года), в том числе, за счет бюджетных средств – 8,1 млрд. рублей. Стоимость строительства дополнительных к запланированным школ для полного покрытия ожидаемых к 2020 году дефицитов ориентировочно составит 23,1 млрд. рублей.<br>Возможности консолидированного бюджета Ленинградской области по строительству и реконструкции объектов образования (включая областной бюджет и бюджеты муниципальных районов) составляют порядка 1,2 млрд. рублей в год. Выполнение предусмотренных государственной программой бюджетных обязательств по строительству школ и детских садов потребует увеличения ежегодного объема финансирования на 30 % по сравнению с уровнем 2013 года. Это позволит обеспечить нормативные потребности в школах и детских садах к 2020 году менее, чем на 25 %.<br>Перекладывание затрат по созданию социальной инфраструктуры на плечи девелопера приведет к повышению стоимости жилья. Следуя региональным нормативам градостроительного проектирования, строительство детского сада становится актуальным для жилых комплексов общей площадью от 40 тыс. кв. м, строительство школы – для жилых комплексов площадью от 200 тыс. кв. м.<br>Для жилого комплекса площадью 40 тыс. кв. м при средней себестоимости строительства на уровне 50 тыс. рублей / кв. м объем затрат на строительство составит порядка 2 млрд. рублей. При себестоимости строительства необходимого по нормативам детского сада на 100 мест порядка 110 млн рублей общий объем затрат девелопера на строительство объектов повысится на 5,5 %. Если при этом учитывать, что детский сад располагается на земельном участке, находящемся в частной собственности девелопера, необходимо также учитывать рыночную стоимость земли. Под размещение детского сада на 100 мест по нормативам полагается участок площадью 0,5 га. Рыночная стоимость такого земельного участка в зоне многоэтажной жилой застройки может составлять не менее 40 млн рублей. В таком случае при размещении детского сада себестоимость строительства жилого комплекса общей площадью 40 тыс. кв. м вырастет, как минимум, на 8,5 %.<br>Для жилого комплекса площадью 200 тыс. кв. м при средней себестоимости строительства на уровне 50 тыс. рублей / кв. м объем затрат на строительство составит порядка 10 млрд. рублей. Для жилого комплекса в таких габаритах потребуется строительство 1 школы на 720 мест и 2 детских садов по 240 мест. Общая себестоимость строительства указанной социальной инфраструктуры составит порядка 1 млрд. рублей. Под размещение школы и детских садов в нормативных габаритах потребуются земельные участки общей площадью 4,6 га. Их совокупная рыночная стоимость может составлять порядка 300 млн рублей. Таким образом, при размещении школы и 2 детских садов себестоимость |

| Направления развития | Градостроительные ограничения реализации мероприятий |
|---|---|
| | строительства жилого комплекса общей площадью 200 тыс. кв. м вырастет, как минимум, на 13 %. |
| 6. Экологические ограничения | Значимые экологические ограничения развития социальных объектов на ТКР не выявлены. |
| 7. Организационно-управленческие ограничения | Крупные массивы земельных участков, разбитые на несколько относительно небольших пятен застройки, которые осваиваются разными девелоперами, как правило, планируются без школ и детских садов, так как небольшие проекты жилых домов не могут позволить себе данные объекты социальной инфраструктуры, а практика объединения нескольких девелоперов в консорциум в целях совместного строительства школ и детских садов в настоящее время на ТКР не наблюдается. |
| 6. Ограничения развития транспортной инфраструктуры | |
| 1. Нормативно-правовые ограничения | Ограничения бюджетного процесса связанные с сезонной разбалансировкой финансирования.<br>Длительный срок согласования трассировок прохождения новых автодорог по территориям лесного фонда, землям министерства обороны. |
| 2. Пространственные ограничения | Низкий уровень развития кольцевых автодорожных соединений между вылетными из Санкт-Петербурга автомобильными магистралями, в том числе дефицит мостовых переходов через реку Нева.<br>Не возможность расширения большинства участков автодорог в границах населенных пунктов. |
| 3. Инфраструктурные ограничения | Не возможность реконструкции большинства участков автодорожной сети без частичного или полного перекрытия автодорожного движения или без проведения дорогостоящих компенсационных мероприятий по строительству временных проездов. |
| 4. Социальные ограничения | Низкое качество, интенсивная движения, высокая сравнительная стоимость эксплуатационных расходов для потребителей в сфере общественного транспорта (автобусное и железнодорожное сообщение), что создает мотивацию для использования личного автотранспорта. |
| 5. Финансовые ограничения | Высокая капиталоемкость реализации проектов в сфере нового автодорожного строительства и реконструкции. Недостаточная бюджетная обеспеченность региональных и муниципальных органов власти в части реализации полномочий по реконструкции и строительству автодорожной инфраструктуры. |
| 6. Экологические ограничения | Высокий уровень нагрузки на окружающую среду автомобильного и железнодорожного трафика, что требует проведение дорогостоящих мероприятий по строительству объездных автодорог вокруг населенных пунктов. |
| 7. Организационно-управленческие ограничения | Действие на рынке большего количества подрядных организаций не обладающих необходимым уровнем стандартов качества, техническим и кадровым потенциалом для эффективного проведения работ по строительству и реконструкции автодорог.<br><br>Сложности в согласовании с ОАО «РЖД» организационных и финансовых схем реализации планов по строительству путепроводов через железнодорожную сеть и планов по развитию систем пригородного железнодорожного сообщения. |
| 7. Ограничения развития инженерной инфраструктуры | |
| 1. Нормативно-правовые ограничения | Завышенные нормативы потребления питьевой воды в многоквартирных жилых домах, основанные на устаревших СНиП, составляют порядка 350 л/человека в сутки, в то время как реальный уровень водопотребления в жилом секторе Санкт-Петербурге составляет порядка 200 л/человека в сутки и имеет устойчивую тенденцию к снижению. Завышенные нормы водопотребления приводят к закладыванию избыточных капиталовложений на строительство сооружений водоснабжения и водоотведения. |
| 2. Пространственные ограничения | В ряде муниципальных образований ТКР (например, Муринское, Тельмановское сельские поселения) интенсивное жилищное строительство осуществляется в условиях недостаточной обеспеченности территории мощностями головных источников инженерного обеспечения.<br>В зонах плотной жилой застройки как многоквартирной, так и индивидуальной, ограничены возможности прокладки технических коридоров сетей инженерного обеспечения, которые включают в себя как трассы коммуникаций, так и их охранные зоны. Выкуп земельных участков либо процесс согласования трассы с собственниками могут привести к существенному удорожанию строительству сетей инженерного обеспечения. |

| Направления развития | Градостроительные ограничения реализации мероприятий |
|---|---|
| | Коридоры инженерных коммуникаций могут составлять значительные ограничения для развития формируемы жилых зон. В частности, на территории Муринского сельского поселения ширина технического коридора ЛЭП 330 кВ и магистральной теплотрассы вдоль железной дороги составляет порядка 250 метров. В связи с запретом любого капитального строительства в охранной зоне, в настоящее время полностью исключается развитие территорий, непосредственно прилегающих к станции метро «Девяткино» с западной стороны. Это значительно снижает привлекательность данных территорий для развития торговой, деловой и коммерческой недвижимости и лишает будущих жителей западной части Мурино качественных городских сервисов, которыми жители Санкт-Петербурга привыкли пользоваться в непосредственной близости от станций метро. |
| 3. Инфраструктурные ограничения | На территории многих муниципальных образований, входящих в ТКР, отсутствует техническая возможность подключения к сетям электроснабжения, газоснабжения, водоснабжения, водоотведения, обусловленные как ограниченной мощностью головных источников, так и полным отсутствием таковых. Это приводит к значительному росту инфраструктурных издержек инвестиционных проектов, реализуемых на ТКР. |
| 4. Социальные ограничения | Реализация инвестиционных программ по развитию централизованных систем инженерного обеспечения в значительной степени финансируется за счет инвестиционной составляющей в тарифах. Это является одной из причин роста платежей за коммунальные услуги, что вызывает значительную социальную напряженность.<br>В тех случаях, когда финансирование инвестиционной программы осуществляется за счет единовременной платы за подключение новых объектов, рост инфраструктурных издержек способствует увеличению стоимости и снижению уровня доступности жилья для населения. |
| 5. Финансовые ограничения | Ограниченные возможности консолидированного бюджета Ленинградской области по финансированию мероприятий в области строительства и реконструкции объектов инженерного обеспечения в рамках ТКР. Ориентировочный ежегодный объем средств областного и местных бюджетов на эти цели оценивается ориентировочно в 1,4 млрд. рублей.<br>Таких сумм недостаточно для реализации запланированных мероприятий по развитию систем инженерной инфраструктуры. Общий объем капиталовложений, необходимых для развития на ТКР к 2020 году головных источников системы электроснабжения 35 и 110 кВ составляет порядка 30 млрд. рублей (здесь и далее – в ценах 2012 года), для реализации государственной программы «Чистая вода» – порядка 8 млрд. рублей (не считая комплексного проекта организации централизованного водоснабжения и водоотведения ТКР совокупной стоимостью 52 млрд. рублей). Стоимость реализации программы газификации малых населенных пунктов на 2012-2015 годы составляет 13,5 млрд. рублей (в том числе обязательства регионального бюджета в рамках соглашения с ОАО «Газпром»: 1,5-2 млрд. рублей в год). В сложившихся условиях создание объектов инженерной инфраструктуры возможно только за счет внешних источников финансирования: средств частных инвесторов на принципе возвратности инвестиций либо за счет федерального софинансирования.<br>Меры тарифного регулирования, предпринимаемые федеральными и региональными властями в целях ограничения роста тарифов на коммунальные услуги, приводят к ограничению возможностей естественных монополий по финансированию инвестиционных программ, связанных со строительством и реконструкций головных источников и сетей инженерного обеспечения, в том числе, в интересах инвесторов, реализующих проекты на ТКР. |
| 6. Экологические ограничения | Развитие объектов инженерного обеспечения создает существенную экологическую нагрузку. Локальные и централизованные источники теплоснабжения являются источниками негативного воздействия на воздушную среду. Повышение нагрузки на системы водоотведения населенных мест приводит к загрязнению малых рек Ленинградской области, а также реки Невы, которая является источником водоснабжения для Санкт-Петербурга и ряда муниципальных образований в составе ТКР. Прокладка магистральных сетей инженерной инфраструктуры по землям лесного фонда приводит к формированию технических коридоров, включая охранные зоны, что приводит к сведению лесной растительности на значительных |

| Направления развития | Градостроительные ограничения реализации мероприятий |
|---|---|
| | площадях. Крупные электроподстанции являются источниками электромагнитного излучения. |
| 7. Организационно-управленческие ограничения | Не реализуются в должной мере схемы привлечения частных инвестиций в создание и развитие инженерной инфраструктуры, предусмотренные Федеральным законом «О концессионных соглашениях».<br>В ходе проведения экспертных интервью инвесторами отмечалась проблема срыва обязательств электроснабжающих организаций по подключению объектов к системе электроснабжения, несмотря на своевременно внесенную плату за технологическое присоединение.<br>Мероприятия по развитию систем инженерной инфраструктуры не в полной мере согласованы с темпами пространственного развития территории. В частности, значительный объем капиталовложений из средств областного бюджета и естественных монополий направляется на строительство и реконструкцию объектов инженерной инфраструктуры в слабо развивающихся периферийных районах Ленинградской области с низкой плотностью населения и экономической активности. При этом в ряде муниципальных образований ТКР, которые непосредственно прилегают к административной границе Санкт-Петербурга, наблюдается острый дефицит мощностей. |
| 8. Ограничения развития природно-экологического комплекса | |
| 1. Нормативно-правовые ограничения | Предусмотренные федеральным законодательством механизмы экономического регулирования природопользования не стимулируют ответственного отношения субъектов экономической деятельности к окружающей среде.<br>Ограниченные возможности органов исполнительной власти и муниципальных образований в области экологического надзора и контроля. |
| 2. Пространственные ограничения | По ряду территорий (в первую очередь, на Карельском перешейке), обладающих привлекательным ландшафтом и высоким рекреационным потенциалом существует конфликт интересов между жилой, рекреационной и природоохранной функциями. |
| 3. Инфраструктурные ограничения | Острый дефицит опыта внедрения на ТКР наилучших мировых практик в области инфраструктуры, в том числе, в сфере транспорта и дорожного хозяйства, безопасного обращения с отходами, очистки хозяйственно-бытовых сточных вод, эффективного использования тепловой и электрической энергии (в том числе, ее производства на основе возобновляемых источников), рационального водопользования. |
| 4. Социальные ограничения | Крайне отрицательное отношение населения к размещению объектов, связанных с переработкой и захоронением отходов |
| 5. Финансовые ограничения | Ограниченные возможности бюджета Ленинградской области на реализацию мероприятий в сфере охраны окружающей среды (ежегодный объем обязательств областного бюджета в рамках государственной программы – около 1 млрд. рублей) распределяются по 18 подпрограммам, что не позволяет в полной мере получить осязаемые результаты по решению приоритетных экологических проблем ТКР. |
| 8. Организационно-управленческие ограничения | Недостаточный уровень влияния органов исполнительной власти Ленинградской области и муниципальных образований на решение проблем в области образования, транспортировки, утилизации и захоронения отходов, поступающих со стороны Санкт-Петербурга.<br>Недостаточно высокий уровень экологической сознательности населения и бизнеса. Низкий уровень интереса и недостаточное количество общественных инициатив в области охраны окружающей среды со стороны населения, общественных организаций и деловых кругов.<br>Недостаточный уровень мотивации органов исполнительной власти Ленинградской области и муниципальных образований стимулировать природопользователей к снижению негативного воздействия на окружающую среду в связи с тем, что соответствующие платежи поступают в доходную часть регионального и местных бюджетов. |

# 7. Риски реализации концепции

Реализация концепции комплексного развития территорий Ленинградской области, прилегающих к границам Санкт-Петербурга, сопряжена с возникновением ряда рисков, обусловленных возможным появлением зон конфликтов интересов в сфере экономики и градостроительства, а также рисков, связанных с развитием инфраструктуры.

Одним из главных рисков, который будет оказывать влияние на реализацию концепции комплексного развития, останется конфликт интересов правительства Санкт-Петербурга и Ленинградской области. Необходимо принимать во внимание тот факт, что, несмотря на осуществление совместных проектов, бюджеты города и области будут формироваться независимо один от другого, что будет создавать определённые препятствия для реализации совместных действий.

Создание концепции комплексного развития может послужить поводом для возникновения конфликтов между муниципалитетами, которые не увидят непосредственной выгоды от совместной стратегии развития. Это может вылиться в то, что руководители местных муниципалитетов поставят интересы отдельных образований выше общего плана развития, что создаст риск невыполнения взятых на себя обязательств со стороны органов местного самоуправления. Данный процесс может проявляться, например, в форме конфликта между девелоперами и администрацией, когда первые будут встречать серьёзные препятствия при проведении необходимых согласований. Аналогичная ситуация может возникать при контакте с контролирующими органами. Всё вышеперечисленное будет вести к дополнительным финансовым и временным затратам со стороны девелоперов, то есть к удорожанию реализуемых проектов.

Чрезмерное государственное регулирование деятельности девелоперов на ТКР создаёт риск снижения инвестиционной привлекательности регионов и уход части игроков с этого рынка, что создаст дополнительные препятствия при реализации задуманных проектов.

Изменение внешнеэкономической ситуации по кризисному сценарию способно создать ситуацию, когда ряд финансовых обязательств не сможет быть исполнен. Следовательно, это повысит риск срыва реализации концепции комплексного развития.

Принимая во внимание тот факт, что при осуществлении предлагаемой концепции будут выделены приоритетные проекты и направления развития ТКР, можно предсказать ряд связанных с этим рисков. Реализация главных проектов предполагает аккумулирование денежных средств в определённых зонах развития, что в условиях неблагоприятной экономической ситуации автоматически означает недофинансирование или ограниченное финансирование территорий и образований, которые не являются непосредственными участниками проектов. В связи с этим к серьёзным рискам можно также отнести избыточную концентрацию внимания на конкретных масштабных проектах в ущерб общему развитию ТКР.

Одним из рисков реализации настоящей концепции можно считать разрыв в уровне качества жилья, расположенного на ТКР и в Санкт-Петербурге. Такой разрыв может привести к значительному перемещению населения на ТКР. Если этот процесс не будет взят под контроль, это может усугубить ряд уже существующих проблем, например, с транспортной инфраструктурой.

С точки зрения инфраструктуры могут возникать также риски, связанные с транспортом, электроснабжением, теплоснабжением, водоснабжением, газоснабжением, водоотведением.

**Таблица 18. Возможные риски, связанные с транспортом, электроснабжением, теплоснабжением, водоснабжением, газоснабжением, водоотведением**

| Угрозы и возможные последствия | Оценка вероятности | Механизмы нивелирования рисков |
|---|---|---|
| 1. Риски в сфере развития жилищного строительства | | |
| Прекращение, срыв сроков строительства многоквартирных жилых домов, являющихся объектами долевого строительства по причине финансовой несостоятельности застройщика вследствие внешних макроэкономических рисков. | Средняя | Введение обязательного страхования ответственности застройщика при продаже квартир по договору долевого участия в соответствии с изменениями в Федеральный закон от 30.12.2004 N 214-ФЗ, вступающими в силу с 01.01.2014. |
| Прекращение, срыв сроков строительства многоквартирных жилых домов, являющихся объектами долевого строительства по причине недобросовестного поведения застройщика. | Низкая | Мониторинг строящихся объектов долевого строительства на предмет нарушения законодательства при получении разрешения на строительства, отсутствия технических условий на присоединение к сетям инженерного обеспечения, несоответствия параметров жилого дома действующим градострои-тельным требованиями.<br>Выявление и устранение противоречий между документами территориального планирования, планировки и межевания территории, выданными разрешениями на строительство.<br>Отмена в судебном порядке разрешений на строительство, проектов планировки и градостроительных планов земельных участков в случае злостного нарушения действующих градостроительных требований.<br>Информирование потребителей путем ведения реестра объектов долевого строительства, обладающих признаками нарушения действующих градостроительных требований. |
| Формирование крупных жилых массивов в нижнем сегменте эконом-класса, не обеспеченных базовыми объектами социальной, инженерной, транспортной инфраструктуры, благоустройства территории и характеризующихся превышением допустимых норм плотности застройки. | Высокая | Увеличение полномочий органов исполнительной власти Ленинградской области в сфере градостроительной деятельности в части согласования проектов планировки территории и осуществлением и контроля органов местного самоуправления на предмет соответствия выдаваемых разрешений на строительства действующим градостроительным требованиям.<br>Разработка региональных стандартов качества жилой среды применительно к проектам комплексного освоения территории в целях жилищного строительства.<br>Проведение оценки соответствия проектов комплексного освоения территории региональному стандарту качества жилой среды. Информирование потребителей о результатах такой оценки. |
| 2. Риски в сфере развития мест приложения труда | | |
| 1. Несбалансированное развитие жилищного строительства и мест приложения труда на ТКР. Создание рабочих мест в незначительном объеме и, преимущественно, в производственном секторе. | Высокая | Создание оптимального инвестиционного климата для реализации проектов в сфере постиндустриальной занятости (деловые сервисы, выставочная деятельность, инновационные исследования и разработки, высшее образование, туристическое и рекреационное обслуживание, логистика, торгово-развлекательное обслуживание и т.д.). |
| 3. Риски в сфере развития туристско-рекреационного комплекса | | |
| Снижение конкурентоспособности | Средняя | Реализация комплексного проекта |

| Угрозы и возможные последствия | Оценка вероятности | Механизмы нивелирования рисков |
|---|---|---|
| туристско-рекреационного комплекса ТКР. Снижение туристического потока, снижение доходов и налоговых отчислений от туристско-рекреационной деятельности, недостаточная эффективность бюджетных капиталовложений в развитие туристско-рекреационной инфраструктуры. | | межрегионального значения в сфере развития туризма на базе историко-культурного потенциала города Гатчина (в рамках проекта «Императорское кольцо»).<br>Содействие реализации комплексных проектов в сфере рекреации и туризма в части облегченной процедуры доступа к земельным участкам, водным объектам, объектам культурного наследия регионального значения.<br>Продвижение Ленинградской области, в том числе, туристских дестинаций на ТКР, как привлекательного объекта регионального и международного туризма.<br>Развитие региональной системы обеспечения качества туристического обслуживания. |
| 4. Риски в сфере развития социальной инфраструктуры | | |
| Формирование крупных жилых массивов в нижнем сегменте эконом-класса, не обеспеченных базовыми объектами социальной инфраструктуры (в первую очередь, на территории Заневского, Муринского, Новодевяткинского, Тельмановского, Виллозского сельских поселений). | Высокая | Повышение эффективности бюджетных инвестиций на строительство и реконструкцию объектов социальной инфраструктуры путем их первоочередного размещения в поселениях ТКР с испытывающих наибольший дефицит в данных объектов.<br>Пересмотр адресной программы финансирования строительства и реконструкции объектов социальной инфраструктуры с учетом критериев обеспечения эффективности бюджетных инвестиций.<br>Пересмотр требований региональных нормативов градостроительного проектирования в части норм обеспеченности населения объектами социальной инфраструктуры, площади участков, занимаемых данными объектами.<br>Создание рабочей группы по внесению изменений в федеральные нормы и правила, направленные на снижение затрат на создание объектов социальной инфраструктуры без ущерба качеству предоставляемых услуг.<br>Развитие механизмов частно-государственного партнерства в сфере создания объектов социальной инфраструктуры, в том числе, схемы «социальная инфраструктура в обмен на налоги».<br>Поощрение кооперации точечных застройщиков по вопросам совместного строительства объектов социальной инфраструктуры.<br>Проработка механизмов привлечения частных инвесторов в создание объектов социальной инфраструктуры в рамках проектов жизненного цикла (в том числе, по схеме BOOT).<br>Выработка механизмов государственной поддержки частных коммерческих проектов в сфере образования, здравоохранения, культуры, физической культуры и спорта с целью повышения доступности данных объектов для населения.<br>Развитие дистанционных форм обучения, в том числе домашнего образования, с применением информационно-коммуникационных технологий. |
| 5. Риски в сфере развития транспортной инфраструктуры | | |
| Отставание темпов строительства улично-дорожной сети (УДС) в новых | Средняя | Предоставление разрешения на строительство объектов в зоне не обеспеченной УДС только на |

| Угрозы и возможные последствия | Оценка вероятности | Механизмы нивелирования рисков |
|---|---|---|
| жилых микрорайонах от реальных потребностей. | | основании включения проекта в региональные или муниципальные программы развития транспортной инфраструктуры на период строительства объекта, либо на основании получения муниципальным образованием письменных гарантий от Застройщика по финансированию / софинансированию строительства за счет собственных средств. |
| Продолжение практики занижения количества парковочных мест в рамках реализации жилищных проектов. | Высокая | Согласование проектов планировки и выдача разрешений на строительства только на основании полного обеспечения новой застройки парковочными местами (за счет территорий в зоне застройки) согласно региональным нормативам градостроительного проектирования. |
| Развитие грузового железнодорожного движения и скоростного межрегионального и международного железнодорожного движения в ущерб пригородным железнодорожным перевозкам. | Средняя | Проведение переговоров с ОАО «РЖД» по реализации проектных мероприятий Схемы развития железнодорожного узла Санкт-Петербурга и Ленинградской области в части реконструкции и строительства новых железнодорожных линий для обеспечения роста грузопотоков и в части развития пригородного пассажирского железнодорожного сообщения. |
| Отставание темпов строительства и реконструкции межселенной автодорожной инфраструктуры от потребностей населения и логистического комплекса. | Высокая | Применение различных механизмов частно-государственного партнерства для реализации автодорожных проектов. Ограничения для активного промышленного и жилищного строительства в зонах низкого уровня развития транспортной инфраструктуры, не попадающие в программы развития автодорожной инфраструктуры до 2018 года. Развитие скоростного пригородного железнодорожного сообщения и мультимодальных пересадочных узлов, в качестве комфортной альтернативы автомобильному транспорту. |
| 6. Риски в сфере развития инженерной инфраструктуры | | |
| Отставание развития объектов электроснабжения от темпов жилищного строительства и развития промышленного комплекса вследствие дефицита финансовых ресурсов электроснабжающих организаций. Увеличение сроков подключения оплаченной мощности. Увеличение затрат инвесторов на присоединения к электрическим сетям. | Средняя | Пересмотр схемы электроснабжения Ленинградской области и инвестиционных программ электроснабжающих организаций с учетом планируемых сроков ввода объектов жилищного строительства, промышленных производств, иных потребителей. Перераспределение инвестиций в пользу приоритетного создания центров питания в наиболее динамично развивающихся зонах ТКР. Стимулирование развития децентрализованных источников электроснабжения на базе когенерационных тепловых установок и возобновляемых источников энергии. Проработка механизмов привлечения частных инвесторов в создание локальных генерирующих мощностей в рамках концессионных соглашений. |
| Дефицит мощности централизованных и локальных систем водоснабжения для обеспечения строящихся объектов питьевой водой. Увеличение инфраструктурных издержек инвесторов. | Средняя | Создание условий для беспрепятственного подключения строящихся объектов, расположенных на территории Ленинградской области, к водопроводным сетям ГУП «Водоканал Санкт-Петербурга». Разработка единой схемы водоснабжения Санкт-Петербурга и прилегающих территорий Ленинградской области с учетом реальных экономических возможностей. |

| Угрозы и возможные последствия | Оценка вероятности | Механизмы нивелирования рисков |
|---|---|---|
| | | Комплексная реконструкция Большого Невского водовода, снижение дефицита мощности за счет снижения уровня потерь на сетях, ввода в эксплуатацию альтернативных источников водоснабжения (в т.ч. Малого Невского водовода). Проработка возможности объединения системы Большого Невского водовода с водопроводными сетями ГУП «Водоканал Санкт-Петербурга».<br>Проработка механизмов привлечения частных инвесторов в реконструкцию и развитие систем водоснабжения в рамках концессионных соглашений. |
| Низкое качество питьевой воды. Угроза санитарно-эпидемиологическому благополучию населения. | Низкая | Мониторинг качества питьевой воды в водоисточнике, в распределительных сетях и у потребителей.<br>Реализация мероприятий по реконструкции систем водоснабжения в рамках государственной программы «Чистая вода». |
| Отставание темпов развития канализационных сетей от темпов жилищного строительства. Дефицит мощности очистных сооружений. Увеличение инфраструктурных издержек инвесторов.<br>Низкое качество очистки канализационных сточных вод. Загрязнение водных объектов. | Средняя | Создание условий для беспрепятственного подключения строящихся объектов, расположенных на территории Ленинградской области, к канализационным сетям ГУП «Водоканал Санкт-Петербурга».<br>Реализация мероприятий по реконструкции канализационных очистных сооружений в рамках государственной программы «Чистая вода».<br>Проработка механизмов привлечения частных инвесторов в создание, реконструкцию и развитие локальных систем водоотведения и очистки сточных вод в рамках концессионных соглашений. |
| Рост затрат инвесторов и потребителей на подключение и последующее использование систем инженерного обеспече-ния вследствие увеличения необоснованных инвести-ционных надбавок к тарифам | Высокая | Проведение аудита инвестиционных программ организаций коммунального комплекса с выявлением и последующим исключением необоснованных инвестиционных проектов.<br>Осуществление мер тарифного регулирования в соответствии с Федеральным законом от 30.12.2004 N 210-ФЗ. |
| 7. Риски в сфере природно-экологического комплекса | | |
| Деградация ценных природных ландшафтов и ухудшения условий жизни людей вследствие нарушения требований экологического и градостроительного законода-тельства при развитии жилой, дачной застройки, форми-ровании производственных зон, стихийном развитии мест массового отдыха населения. | Средняя | Выявление и пресечение несанкционированной застройки в рамках мер государственного контроля в области градостроительной деятельности.<br>Проведение мероприятий регионального экологического контроля и надзора, развитие и обустройство системы особо охраняемых природных территорий в соответствии с государственной программой Ленинградской области «Охрана окружающей среды».<br>Разработка схем детальной планировки территорий, обладающим наиболее высоким природно-рекрационным потенциалом с целью определения оптимального баланса интересов между природоохранными, рекреационными, жилыми и производственными функциями. |
| Загрязнение поверхностных водных объектов неочищенными и недостаточно очищенными хозяйственно-бытовыми сточными водами вследствие отсутствия либо | Высокая | Реализация мероприятий по реконструкции канализационных очистных сооружений в рамках государственной программы «Чистая вода».<br>Проработка механизмов привлечения частных инвесторов в реконструкцию очистных |

| Угрозы и возможные последствия | Оценка вероятности | Механизмы нивелирования рисков |
|---|---|---|
| неудовлетворительного состояния очистных сооружений. Снижение рекреационного потенциала водных объектов. | | сооружений (с повышением качества очистки сточных вод) в рамках концессионных соглашений. |
| Загрязнение почв и подземных вод, ухудшение качества жизни населения вблизи объектов утилизации и размещения отходов (в том числе, несанкционированных свалок). | Низкая | Выявление и пресечение деятельности несанкционированных свалок в рамках мер государственного контроля в области охраны окружающей среды.<br>Проведение независимой экологической экспертизы планируемых на территории Ленинградской области объектов размещения и переработки отходов Санкт-Петербурга с целью оценки целесообразности, выбора места размещения и определения оптимальных параметров данных объектов. Проработка альтернативных вариантов решения проблемы удаления отходов Санкт-Петербурга, в том числе, без строительства новых полигонов в Ленинградской области.<br>Стимулирование развития проектов в сфере раздельного сбора, сортировки и экологически безопасной переработки и использования твердых бытовых и строительных отходов. |
| Ухудшение качества атмосферного воздуха выбросами автотранспорта вдоль наиболее загруженных транспортных магистралей. | Средняя | Стимулирование развития общественного транспорта<br>Строительство транспортных магистралей в объезд населенных пунктов |

# 8. Оценка стоимости и сроков реализации Концепции

Оценка стоимости и сроков реализации Концепции осуществляется по следующим направлениям, которые напрямую связаны с ожидаемыми результатами реализации Концепции:

1. Создание оптимального инвестиционного климата для реализации проектов в сфере постиндустриальной занятости;
2. Создание комфортной жилой среды на территории интенсивно развивающихся зон многоквартирного жилищного строительства
3. Создание комфортной и безопасной транспортной системы на территории муниципальных образований Ленинградской области, прилегающих к границам Санкт-Петербурга;
4. Создание эффективной системы дошкольного и общего среднего образования на территории интенсивно развивающихся зон многоквартирного жилищного строительства;
5. Создание эффективной, качественной и безопасной системы инженерного обеспечения на территории интенсивно развивающихся зон многоквартирного жилищного строительства и прилегающих к ним зонам реализации проектов в сфере постиндустриальной занятости.

1. Мероприятия по созданию оптимального инвестиционного климата требуют инвестиций в объёме 115 млрд. рублей (до 2020 г.), 192 млрд. рублей (к 2025 г.), 352 млрд. руб. (к 2035 г. в ценах 2013 года). Необходимо привлечение внебюджетных средств и средств регионального бюджета. Кроме того, необходимо обеспечить создание налоговых преференций инвесторам, а также софинансирование строительства и реконструкции инфраструктурных объектов.

Сроки реализации: 2014-2035 годы.

2. Мероприятия по созданию комфортной жилой среды потребуют:

- Ограничение жилищного строительства, осуществляемого с нарушением действующих федеральных и региональных градостроительных норм, которое необходимо осуществлять в рамках полномочий органов исполнительной власти не предусматривает дополнительного финансирования.

Сроки реализации: 2014-2035 годы.

- Комплексное обустройство наиболее интенсивно развивающихся жилых зон, обеспеченных проектами в сфере постиндустриальной занятости требует в рамках регионального бюджета создание налоговых преференций инвесторам; софинансирование строительства и реконструкции инфраструктурных объектов.

Кроме того, необходимо привлечение местных бюджетов, а также внебюджетных источников (девелоперы, осуществляющие комплексную застройку жилых зон; управляющие компании, заинтересованные в эксплуатации объектов сферы услуг (в том числе объектов коммунального комплекса)).

Сроки реализации: 2014-2035 годы.

3. Для создания комфортной и безопасной транспортной системы необходимо финансирование следующих мероприятий:

- Создание безопасной и комфортной автодорожной инфраструктуры (региональный бюджет, муниципальный бюджет, федеральный бюджет, концессии). Требуются инвестиции в объеме 38,3 млрд. рублей.

Сроки реализации: 2014-2025 годы.

- Создание безопасной и комфортной инфраструктуры скоростного общественного транспорта. Предполагается, что она будет осуществляться за счёт инвестиционной программы ОАО «РЖД» и федерального бюджета. Объем инвестиций: 34,3 млрд. рублей (до 2020 г.).

Сроки реализации: 2014-2035 годы.

- Создание комфортных условий для пассажирских мультимодальных пересадок, в том числе с личного автомобильного на общественный транспорт потребует 7,5 млрд. рублей (до 2020 г.) от федерального и регионального бюджетов, а также средств из инвестиционной программы ОАО «РЖД».

Сроки реализации: 2014-2035 годы.

- Обеспечение вывода транзитного грузового железнодорожного сообщения с зоны ТКР близ административных границ с г. Санкт-Петербургом предполагает выделение средств федерального бюджета и инвестиционной программы ОАО «РЖД» в объёме 120 млрд. рублей.

Сроки реализации: 2014-2035 годы.

- Создание современной логистической инфраструктуры в зонах умеренного транспортного трафика за счёт регионального бюджета. Объем инвестиций: 13,4 млрд. рублей.

Сроки реализации: 2014-2020 годы.

4. Создание эффективной системы дошкольного и общего среднего образования предполагает

- Повышение эффективности капиталовложений в создание и реконструкцию объектов дошкольного и общего среднего образования. Дополнительное финансирование не предусматривается.

Сроки реализации: 2014-2035 годы.

- Развитие инфраструктуры дошкольного и общего среднего образования на территории жилых зон требует в рамках полномочий регионального бюджета создания налоговых преференций инвесторам; софинансирование строительства и реконструкции инфраструктурных объектов. Кроме того, потребуются средства местных бюджетов и внебюджетных источников (девелоперы, осуществляющие комплексную застройку жилых зон, управляющие компании, заинтересованные в эксплуатации объектов образования). Общий объём инвестиций: 32,3 млрд. рублей.

Сроки реализации: 2014-2035 годы.

5. Создание системы инженерного обеспечения потребует:

- Содействие развитию энергетических систем за счёт привлечения внебюджетных источников (ОАО «ФСК ЕЭС», ОАО «Ленэнерго», сторонние инвесторы). Объем инвестиций: 8,2 млрд. рублей.

Сроки реализации: 2014-2020 годы.

- Содействие развитию инфраструктуры водоснабжения и водоотведения. Это потребует средств регионального бюджета, местных бюджетов, внебюджетных источников (инвестиционные составляющие тарифа, плата за подключение объектам к сетям), бюджета Санкт-Петербурга в объёме 15,0 млрд. рублей.

Сроки реализации: 2014-2020 годы.

- Развитие эффективной и экологически безопасной системы обращения с твердыми бытовыми отходами предполагает финансирование из регионального бюджета, местных бюджетов, внебюджетных источников (инвестиционные составляющие тарифа), бюджета Санкт-Петербурга в объёме 12,0 млрд. рублей.

Сроки реализации: 2014-2025 годы.

# 9. Ожидаемые результаты реализации Концепции

Реализация Концепции комплексного развития ТКР предполагает, что будут достигнуты результаты в следующих сферах социально-экономической жизни региона:

1. Улучшение инвестиционного климата;
2. Жилищная сфера;
3. Сфера транспорта и транспортная инфраструктура;
4. Социальная сфера;
5. Инженерная инфраструктура и экологическая безопасность.

1. За счёт реализации проектов по развитию многофункциональных инвестиционных площадок в различных зонах ТКР будет достигнуто общее повышение инвестиционной привлекательности Ленинградской области. Прогнозируется, что произойдёт увеличение количества высокооплачиваемых рабочих мест, а также рост поступлений по налогу на прибыль и НДФЛ. Всё это позволит создать оптимальный инвестиционный климат для реализации новых проектов в сфере постиндустриальной занятости, таких как, например, деловые сервисы, выставочная деятельность, инновационные исследования и разработки, высшее образование туристическое и рекреационное обслуживание, логистика, торгово-развлекательное обслуживание и т.д.

2. На территории интенсивно развивающихся зон многоквартирного жилищного строительства будет создана новая комфортная жилая среда. В результате ограничения жилищного строительства, осуществляемого с нарушением действующих федеральных и региональных градостроительных норм, будет достигнуто повышение качества жилой среды на территории формируемых зон многоквартирного жилищного строительства, снижение уровня социальной напряженности, а также рост инвестиционной привлекательности прилегающих зон реализации проектов в постиндустриальной сфере.

Кроме того, произойдёт комплексное обустройство наиболее интенсивно развивающихся жилых зон, обеспеченных проектами в сфере постиндустриальной занятости. Это значит, что будет повышено качество жилой среды на территории формируемых зон многоквартирного жилищного строительства, снижен уровень социальной напряженности, рост инвестиционной привлекательности прилегающих зон реализации проектов в постиндустриальной сфере

Всё это в перспективе приведёт к росту налоговых поступлений в бюджет Ленинградской области по статье налога на недвижимость.

3. На территории муниципальных образований Ленинградской области, прилегающих к границам Санкт-Петербурга будет создана комфортная и безопасная транспортная система, что станет возможным за счёт:

- Создания безопасной и комфортной автодорожной инфраструктуры

- Создания безопасной и комфортной инфраструктуры скоростного общественного транспорта

- Создания комфортных условий для пассажирских мультимодальных пересадок, в том числе с личного автомобильного на общественный транспорт

- Обеспечения вывода транзитного грузового железнодорожного сообщения с зоны ТКР близ административных границ с городом Санкт-Петербург

- Создание современной логистической инфраструктуры в зонах умеренного транспортного трафика

4. Произойдёт повышение эффективности капиталовложений в создание и реконструкцию объектов дошкольного и общего среднего образования без ущерба для комфорта, безопасности детей, а также качества образовательного процесса. Кроме того, произойдёт общее развитие инфраструктуры дошкольного и общего среднего образования на территории жилых зон, обеспеченных проектами в сфере постиндустриальной занятости. Всё это приведёт к тому, что будет создана эффективная система дошкольного и общего среднего образования на территории интенсивно развивающихся зон многоквартирного жилищного строительства.

5. Будет создана эффективная, качественная и безопасная система инженерного обеспечения на территории интенсивно развивающихся зон многоквартирного жилищного строительства и прилегающих к ним зонам реализации проектов в сфере постиндустриальной занятости. Это станет возможным за счёт достижения следующих результатов и действий:

- Содействия развитию энергетических систем на территории жилых зон, обеспеченных проектами в сфере постиндустриальной занятости;

- Содействия развитию инфраструктуры водоснабжения и водоотведения на территории жилых зон, обеспеченных проектами в сфере постиндустриальной занятости;

- Развития эффективной и экологически безопасной системы обращения с твердыми бытовыми отходами.