



Фонд «ЦСР «Северо-Запад» для Правительства Ленинградской области

КОНЦЕПЦИЯ

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



(краткая версия)

Санкт-Петербург
2014

Концепция комплексного развития территорий Ленинградской области, прилегающих к границам Санкт-Петербурга / Коллектив авторов. – СПб. – 115 стр.

Концепция посвящена стратегии развития территорий Ленинградской области, прилегающих к границам Санкт-Петербурга до 2025 г. Концепция разработана в целях повышения управляемости агломерационных процессов, предотвращения связанных с ними проблем, а также в целях кооперации Санкт-Петербурга и Ленинградской области по вопросам развития агломерации.

Группа подготовки издания:

Инициатор проекта: Д.А. Ялов

Руководитель проекта: В.Н. Княгинин

Рабочая группа: Д.Е. Миронов, А.А. Миронова, Д.Н. Ковальчук, Д.В. Санатов,
В.О. Пинчук, П.И. Егоров, Е.И. Камнева, Е.М. Котова, И.И. Ласкина,
А.В. Финогенов, А.С. Холоднов, Е.И. Колесова, В.В. Василевская

Правительство Ленинградской области, 2014

© Фонд «Центр стратегических разработок «Северо-Запад», 2014

Оглавление

Глоссарий.....	4
Преамбула.....	6
1. Общая характеристика территории комплексного развития.....	8
1.1. Границы ТКР.....	8
1.2. Планировочная модель ТКР.....	10
1.3. Базовый фактор развития – жилищное строительство.....	15
2. Видение и идеология.....	17
3. Проблемы территории комплексного развития.....	20
4. Сценарии развития ТКР.....	25
5. Цели и задачи развития ТКР.....	29
6. Приоритетные направления развития.....	32
6.1. Инновационный центр Гатчина.....	33
6.2. Северный центр развития (сельские поселения Мурино, Бугры, Новое Девяткино).....	43
6.3. Восточный центр развития (Всеволожское городское поселение).....	49
6.4. Юго-восточный центр развития (Кудрово, Уткина Заводь).....	55
6.5. Южный центр развития (Новогорелово, Волхонка, Пулково).....	57
6.6. Прочие территории приоритетного развития.....	63
7. Направления развития ТКР.....	69
7.1. Система управления.....	69
7.2. Развитие ТКР в контексте единой транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области.....	73
7.3. Экологическая политика.....	77
7.4. Развитие сферы туризма и рекреации.....	84
7.5. Политика развития единого рынка труда.....	89
7.6. Сельскохозяйственная политика.....	91
7.7. Социальная политика.....	92
7.8. Инфраструктурная политика.....	93
8. Риски реализации концепции.....	96
9. Оценка стоимости и сроков реализации концепции.....	99
10. Ожидаемые результаты реализации Концепции.....	102
Приложения.....	105
Приложение 1. Lifescience парки.....	105
Приложение 2. Мероприятия по реализации концепции и ожидаемые результаты (дорожная карта) Выработка комплексных мер для активного градостроительного развития.....	107
Приложение 3. Прогноз основных показателей ТКР до 2030 года (Сценарий «Два города»).....	115
Приложение 4. Прогноз основных показателей ТКР до 2030 года (Целевой сценарий «Интеграция»).....	116
Приложение 5. Вариант схемы уменьшения затрат на строительство инфраструктуры зоны ТКР.....	117
Приложение 6. Краткое описание проекта «Императорское кольцо».....	118

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. Индустриальный парк — типовой объект недвижимости, предназначенный для размещения промышленных предприятий и обладающий специализированной системой управления.
6. Интермодальный пассажирский пересадочный узел — многофункциональный транспортный узел, предназначенный для перераспределения и оптимизации пассажиропотоков.
7. Когенерация — термодинамическое производство двух или более форм полезной энергии из единственного первичного источника энергии.
8. Контракт жизненного цикла — разновидность государственно-частного партнерства, при которой подрядчик реализует и содержит объект за собственные средства, а государство начинает платить ему только с момента ввода объекта в эксплуатацию.
9. ЛРТ (легкорельсовый транспорт, также «легкий рельсовый транспорт», от англ. Light Rail) — городской железнодорожный общественный транспорт, характеризующийся меньшими, чем у метрополитена и железной дороги, габаритами, грузоподъемностью и скоростью сообщения.
10. Маятниковая миграция — регулярные передвижения населения из одного населенного пункта в другой на работу или учёбу.
11. Мегалополис — крупная форма городского расселения, образующаяся в результате интеграции главного города с окружающими его поселениями, агломерациями.
12. Метрополия — городская агломерация в расширительной трактовке как урбанизированная зона вокруг одного или нескольких крупных городов-ядер с высокой плотностью населения и с тесными экономическими связями.
13. Редевелопмент — деятельность, направленная на развитие имеющихся объектов недвижимости, ведущая к изменению первоначального функционала данных объектов.
14. Старение населения — увеличение доли пожилых людей в общей численности населения.
15. Тематический парк — комплекс аттракционов и других объектов развлечений, размещённых на одной или нескольких компактных территориях, отличающихся от обычных парков тем, что окружающая обстановка и обслуживающий персонал стилизованы под определённую тематику.
16. Территория комплексного развития (ТКР) — 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»).

17. Транспортно-пересадочный узел (ТПУ) — комплекс объектов транспортной инфраструктуры, основной функцией которого является эффективное перераспределение пассажиропотоков между разными видами транспорта и направлениями движения. ТПУ формируются, прежде всего, с целью оптимизации перевозочного процесса в границах одного транспортного узла.
18. Транспортный коридор – совокупность линейных объектов транспортной инфраструктуры, расположенных компактно или на небольшом удалении друг от друга вдоль одного направления.
19. Урбанизация – процесс роста городов, повышение удельного веса городского населения, а также процесс возникновения все более сложных систем городов.
20. Ядро агломерации – город, вокруг которого формируется агломерация.
21. Lifesciences-парк – комплекс объектов инновационной инфраструктуры, центральным элементом которого являются объекты, функционально ориентированные на развитие медицинских технологий (медицинское приборостроение, биотехнологии, фармацевтика, продукция для здорового образа жизни и проч.). Lifesciences-парк может обладать свойствами индустриального парка, технопарка, бизнес-инкубатора и парка офисной недвижимости.

Преамбула

Формирование агломераций на базе крупных городов представляет собой ресурс для долгосрочного развития экономики и соответствует опыту передовых стран мира.

Однако становление агломераций сопряжено с возникновением ряда проблем. Концепция комплексного развития территорий Ленинградской области, прилегающих к границам Санкт-Петербурга (далее – ТКР), разработана в целях повышения управляемости агломерационных процессов и предотвращения связанных с ними проблем. Концепция ТКР преследует цели повышения плотности кооперации двух субъектов Федерации – Ленинградской области и Санкт-Петербурга – в вопросах, которые связаны с развитием единой агломерации на территориях каждого из них.

В процессе разработки Концепции и выбора её оптимального варианта были проанализированы и обсуждены с экспертным и бизнес-сообществом четыре возможных сценария развития ТКР. Оптимальным и наиболее вероятным был признан вариант, ориентированный на реализацию умеренных возможностей (сценарий «Интеграция»), при котором предельная численность населения ТКР к 2020 году вырастет до 826 тыс. чел., что на 30% больше современного уровня (627 тыс. чел.).

Рост численности населения будет связан с продолжением активного жилищного строительства на этой территории. При благоприятном стечении обстоятельств темпы ввода нового жилого фонда составят более 1 млн кв. м в год.

С одной стороны, это значительная величина, открывающая перед Ленинградской областью новые возможности для развития – она стимулирует рост потребительского потенциала, увеличение инвестиционной привлекательности территории и т.п. С другой стороны, анализ бюджетных возможностей и макроэкономических рисков показывает, что Ленинградская область сможет обеспечивать сопутствующей инфраструктурой не более 300 тыс. кв. м объема нового ввода жилья в год. Это значит, что при ежегодном вводе в объеме 1 млн кв. м, девелоперы, а также Правительство Ленинградской области должны будут искать новые гибкие схемы привлечения финансирования и решения возникающих проблем.

Рост численности населения потребует не только дополнительного строительства объектов инфраструктуры, но и качественных изменений, включая внедрение новых подходов в системе управления территориями. В том числе концепцией предлагается внедрение новых подходов в развитии социальной инфраструктуры (комбинирование детских садов и школ, создание межрегиональных школ и т.д.), 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.

Концепция предусматривает внедрение согласованного механизма управления агломерацией и её отдельных элементов посредством совместного участия двух субъектов Федерации в выработке решений. И в перспективе Концепция могла бы лечь в основу для создания государственной программы по развитию агломерации Санкт-Петербурга. Для этого предлагается выйти на федеральный уровень с соответствующей инициативой, а также с инициативой по внесению в существующее законодательство понятия «агломерация».

Актуальность разработки концепции продиктована: (1) ухудшением внешнего инвестиционного фона Российской Федерации и необходимостью поиска новых механизмов реализации перспективных проектов развития агломерации; (2) снижением качества жизни населения вследствие отставания темпов развития инфраструктуры от темпов строительства жилья; (3) дефицитом нормативно правового регулирования развития территорий вокруг Санкт-Петербурга в части защиты их рекреационной и природоохранной функций.

Настоящий текст является короткой версией концепции и отражает лишь основные предложения по развитию территорий Ленинградской области, прилегающих к границам Санкт-Петербурга. Текст концепции включает несколько разделов. Основная идея проекта изложена в разделе 2 «Видение и идеология». Цели и задачи проекта изложены в разделе 4. В разделе 6 изложено видение развития приоритетных населенных пунктов. В разделе 7 представлено описание основных направлений развития. Справочный материал вынесен в раздел Приложения. Кроме того, в дополнение к Концепции ведется работа над составлением дорожной карты – документа, содержащего все основные мероприятия по развитию рассматриваемых территорий.

При разработке Концепции Фонд «ЦСР «Северо-Запад» привлекал специалистов из разных областей знаний, включая экспертов в транспортной сфере, в сфере развития социальной инфраструктуры, сфере культуры, инженерных сетей, жилищного строительства, а также по развитию городской среды. Для проработки вопросов пространственного развития партнером Фонда «ЦСР «Северо-Запад» выступила компания ООО «ИТП «Урбаника», которая подготовила отчет в трех томах о градостроительных аспектах развития рассматриваемых территорий.

В процессе разработки в адрес Фонда «ЦСР «Северо-Запад» поступило 280 предложений в различные разделы Концепции. Каждое из них было учтено и принято в работу.

Концепция является открытым документом и подлежит корректуре в будущем по мере появления новых обстоятельств развития рассматриваемых территорий.

1. Общая характеристика территории комплексного развития

1.1. Границы ТКР

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

Для определения границ территории комплексного развития было использовано несколько подходов:

- Первый подход – на основе функционального фактора

Базовым критерием по установлению границ агломерации по функциональному фактору является размещение объектов общеагломерационного значения, выполняющих функцию жизнеобеспечения мегаполиса в целом. К такого рода объектам могут быть отнесены ключевые объекты транспортной и инженерной инфраструктуры, крупнейшие торговые комплексы, производственные зоны, объекты науки и высшей школы, объекты рекреации, здравоохранения, спорта, объекты и территории, выполняющие особо значимые экологические функции.

- Второй подход – на основе фактора интенсивности урбанизации

Применение фактора интенсивности урбанизации к определению границ агломерации подразумевает определение границ агломерации путем анализа следующих критериев: современная и проектная численность населения, современная и проектная плотность населения, объем жилищного строительства.

- Третий подход – на основе фактора маятниковой миграции

Оценка фактора производится путем анализа транспортной доступности поселений Ленинградской области до центра Санкт-Петербурга, а также их приспособленности к массовым трудовым, учебным, бытовым, культурным и рекреационным поездкам в суточном и недельном ритмах.

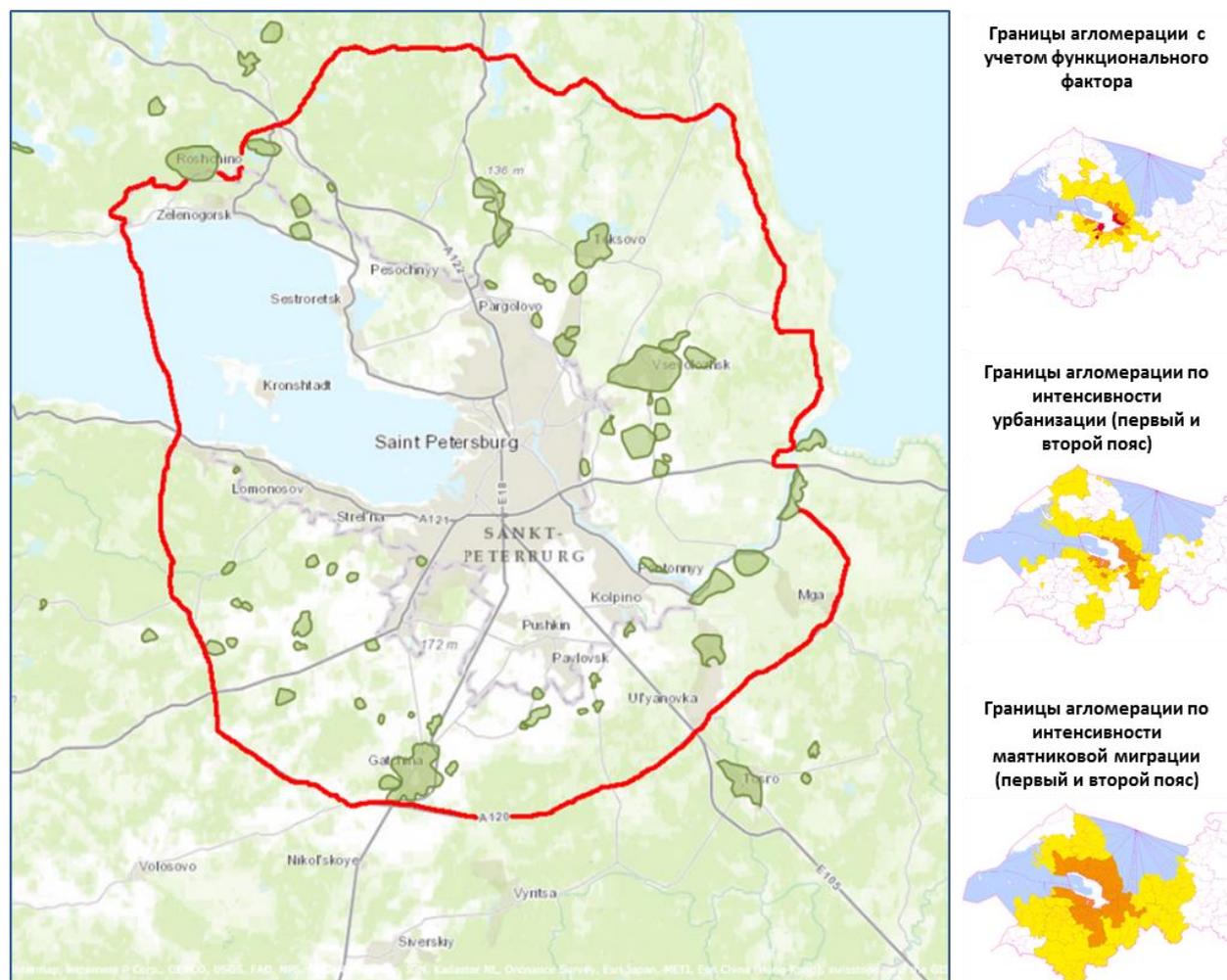
В результате подробного анализа всех трех факторов был выработан интегрированный подход, который определил границы агломерации следующим образом. Территории комплексного развития включают 6 муниципальных районов, прилегающих к границам Санкт-Петербурга, но в границах А-120. На этой территории проживает 626,5 тыс. чел., из которых ежедневно в Санкт-Петербург въезжает 170-210 тыс. чел. (общий объем ежедневной маятниковой миграции между Санкт-Петербургом и Ленинградской областью составляет около 450 тыс. чел.).

При этом в отдельных случаях, имеющих приоритетное значение для развития Ленинградской области и Санкт-Петербурга в целом, органами управления агломерацией и ТКР (Координационный совет по взаимодействию в сфере социально-экономического

развития Санкт-Петербурга и Ленинградской области) могут рассматриваться вопросы, выходящие за пределы выделенных границ. В рамках Координационного совета следует создать рабочие группы различной направленности, в частности, особо важным на раннем этапе является вопрос урегулирования нормативно-правовых аспектов совместной деятельности Санкт-Петербурга и Ленинградской области в сферах, имеющих отношение к зоне ТКР.

Дополнительно в зону интересов органов управления агломерации могут попадать такие городские поселения как Тосно, Сосновый Бор, Шлиссельбург, Приозерск, Усть-Луга и другие. Вопросы, связанные с их развитием могут рассматриваться дополнительно в том случае, когда они имеют значение для развития зоны ТКР.

Рисунок 1. Границы территории комплексного развития



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

1.2. Планировочная модель ТКР

Главной особенностью планировочной модели ТКР является наличие зон активного жилищного строительства вдоль основных вылетных магистралей из Санкт-Петербурга. К другим характеристикам современной планировочной модели ТКР относятся:

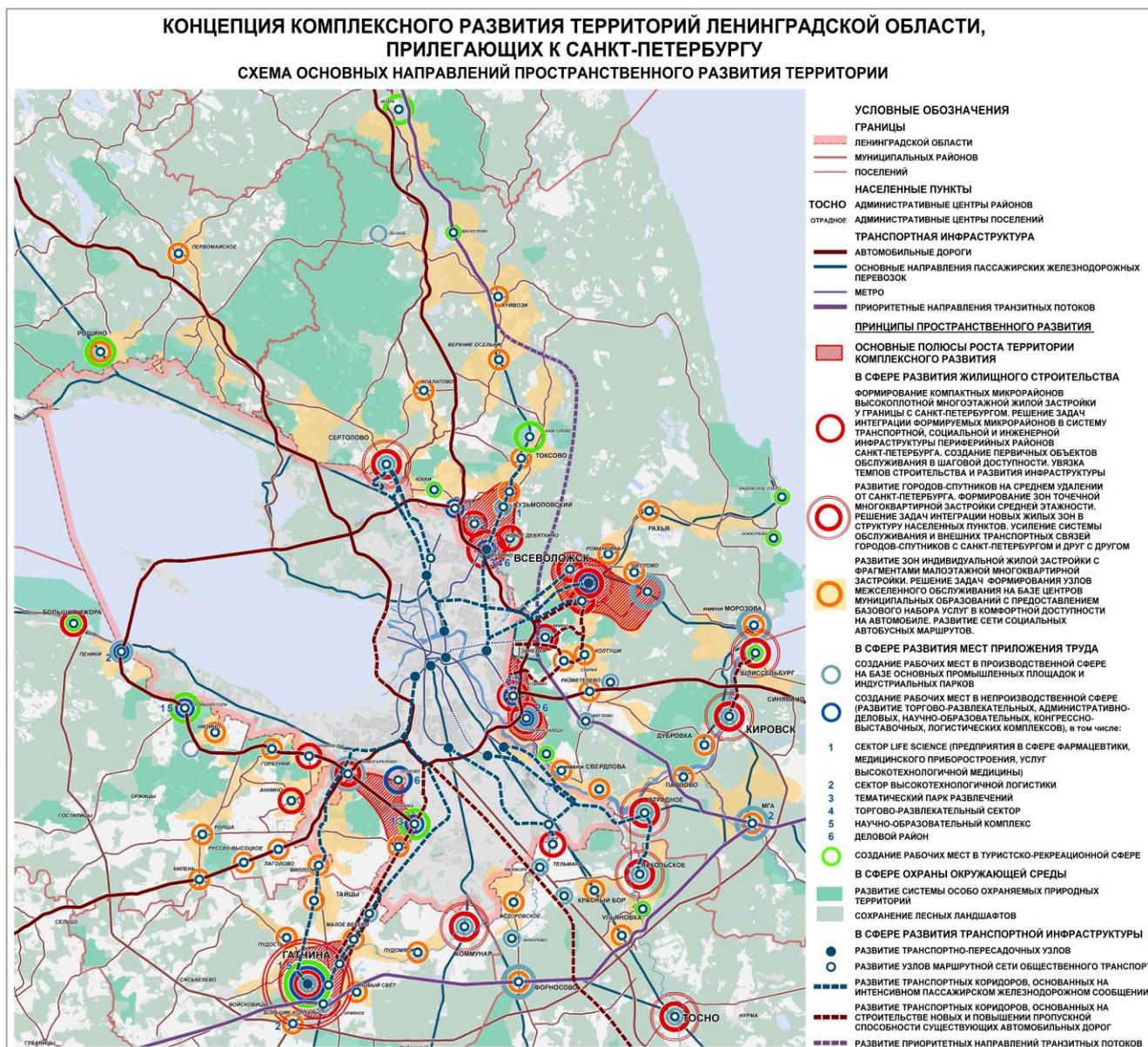
- отсутствие плотной инфраструктурной связанности между поселениями, расположенными в разных частях ТКР;
- очаговый (не сплошной) характер освоения;
- концентрация хозяйственной деятельности вокруг основных транспортных магистралей;
- значительные различия в численности постоянного населения в летний и зимний период времени;
- преобладание моноструктуры экономики основных центров расселения.

Решение существующих проблем развития ТКР в рамках сложившейся планировочной модели, а также в логике доступных традиционных механизмов государственного управления представляется невозможным. Необходима постановка новой планировочной модели развития ТКР.

Ранее аналогичные попытки предпринимались. Они были связаны с желанием наделить эти территории статусом пригородной зоны. В пригородной зоне предполагалось установить такие ограничения как: (1) установление границ резервных земель для перспективного развития Санкт-Петербурга и населенных пунктов Ленинградской области; (2) регламентация границ промышленных объектов; (3) регламентация границ территорий сельскохозяйственного назначения; (4) регламентация границ рекреационных зон. Основной целью внедрения статуса пригородной зоны было стремление обеспечить защиту природоохранных объектов и сохранить рекреационную функцию территорий, прилегающих к Санкт-Петербургу.

Однако развитие по модели пригородной зоны не было принято общественностью. И хотя ряд нормативно-правовых актов в этом направлении уже был создан, модель пригородной зоны не была принята.

Рисунок 2. Планировочная модель территорий комплексного развития и основные направления ее развития



Источник: ИТП «Урбаника»

Таблица 1. Существующее и перспективное распределение территорий Ленинградской области в зоне ТКР по основным видам функционального использования

Функции	% от ТКР (по А-120)	
	существующая	по генпланам
Селитебная	12,1	18,7
Производственная и общ. деловая	4,9	9,4
Сельскохозяйственная	40,1	29,8
Экологическая (леса)	42,9	42,1
в т. ч. особо охраняемые территории	0,7	21,0
ВСЕГО	100,0	100,0

Источник: ИТП «Урбаника»

В отличие от пригородной зоны, для ТКР актуальным становится вынос промышленных предприятий из центра Санкт-Петербурга и подготовка площадок для новой инвестиционной деятельности. Другими словами планировочная модель ТКР начинает обладать не только селитебной, экологической и иными защитными функциями города, но и функциями развития инвестиционной деятельности и создания новых рабочих мест. С таким более широким функционалом ТКР становится объектом, в развитии которого заинтересована не только Ленинградская область, но и Санкт-Петербург.

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

- ограничение объемов жилищного строительства на уровне 300 тыс. кв. м в год,
- первоочередная концентрация ресурсов на развитии пяти приоритетных центров развития ТКР,
- повышение пропускной способности основных вылетных транспортных магистралей из Санкт-Петербурга;
- развитие внутренних хордовых связей, в первую очередь – между приоритетными центрами развития ТКР и при подъездах к ним.

Таблица 2. Характеристики новой планировочной модели развития зоны ТКР

	Современная модель	Новая модель
1	Жилищное строительство Не ограничено	Ограничение на уровне 300 тыс. кв. м в год, т.е. уровень выше которого Правительство Ленинградской области утрачивает обязательства по своевременному вводу социальной и инженерной инфраструктуры, в результате чего увеличивается инфраструктурная отсталость таких территорий.
2	Система расселения Стихийное развитие системы расселения. Преобладание «спальных» пригородных населенных пунктов.	Выделение приоритетных центров развития ТКР. Стимулирование развития диверсифицированной экономики в каждом из приоритетных центров развития ТКР и направление бюджетных средств на создание социальной инфраструктуры в эти населенные пункты в первоочередном порядке.
3	Транспорт Концентрация на решении наиболее острых проблем. Несогласованность с СПб.	Выделение 11 приоритетных транспортных коридоров: 5 первоочередных и 6 второстепенных и концентрация усилий на их развитии. Синхронизация программ развития транспортной системы СПб и ЛО по приоритетным транспортным коридорам. Акцент на решении транспортных проблем, связанных с ежедневной маятниковой миграцией (заторы, обусловленные дачным образом жизни — второстепенны).

Новая планировочная модель ТКР предусматривает выделение перечня приоритетных центров развития ТКР, на которых предлагается сосредоточить инвестиционную и бюджетную активность региона.

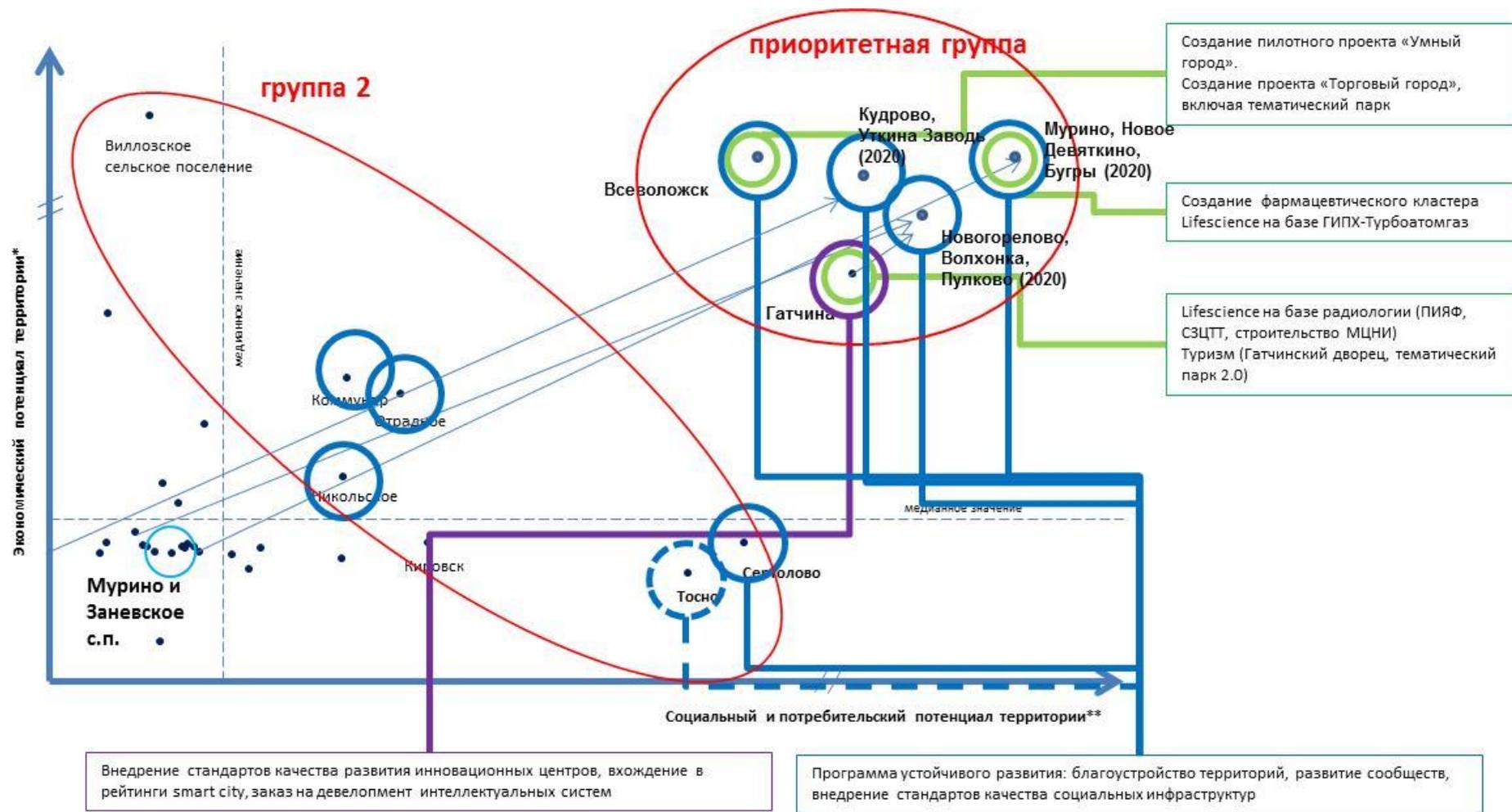
К таким центрам отнесены:

- два сформировавшихся центра с высоким потенциалом экономического развития (города Гатчина и Всеволожск);
- три центра приоритетного инфраструктурного развития: сельские поселения (1) «Мурино, Бугры, Новое Девяткино», сельские поселения (2) «Кудрово, Уткина Заводь»; (3) «Новогорелово, Волхонка, Пулково».

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

Планировочная модель ТКР – один из наиболее сложных и конфликтных вопросов настоящей Концепции. Для выработки наиболее оптимального варианта планировочной модели необходимо запустить механизм регулярного обсуждения и совместной проработки, связанных с этим вопросов. Следует рассмотреть создание такого механизма в виде рабочей группы при существующем Координационном совете Санкт-Петербурга и Ленинградской области в сфере социально-экономического развития.

Рисунок 3. Определение приоритетных центров развития системы расселения и оценка их инвестиционных перспектив



* - рассчитывается на основе анализа прибыли местных предприятий до налогообложения
 ** - рассчитывается на основе анализа численности населения

1.3. Базовый фактор развития – жилищное строительство

За последние годы на территориях Ленинградской области, прилегающих к Санкт-Петербургу, развернулось активное жилищное строительство. По сравнению с показателем 2008 года количество введенных в эксплуатацию жилых площадей в 2012 году увеличилось на треть. В указанный временной промежуток времени доля ТКР в общем объеме жилищного строительства в агломерации выросла с 16 до 24%.

Таблица 3. Динамика основных показателей жилищного строительства на территории Санкт-Петербурга и ТКР

Территории	Ввод в действие жилых домов, тыс. м ²					ИТОГО
	2008	2009	2010	2011	2012	
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

Активное жилищное строительство привело к росту численности населения, который в зоне ТКР, по данным Росстата, в период между 2002 и 2012 годами составил 107 тыс. чел., или 15% (в том числе во Всеволожском муниципальном районе — 60 тыс. чел., в Гатчинском — 21 тыс. чел., в Тосненском — 13 тыс. чел., в Кировском — 8 тыс. чел., в Ломоносовском — 5 тыс. чел.). Для сравнения, прирост численности населения Санкт-Петербурга за тот же период составил 292 тыс. чел. (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.

В целом, анализ проектов, заявленных в сфере жилищного строительства, показывает, что на период до 2016 г. в ТКР может быть построено дополнительно до 4,7 млн кв. м (включая 2013 г.), что соответствует в среднем 1,1 млн кв. м в год.

Таблица 4. 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

Если темпы строительства составят 1 млн кв. м в год, бюджет Ленинградской области не сможет обеспечивать соответствующие темпы развития сопутствующей инфраструктуры.

Предположительно, бюджет Ленинградской области имеет потенциал финансирования только 18-20% от общего числа инфраструктурных объектов, необходимых для развития обозначенных объемов жилищного строительства. Таким образом, настоящей концепцией рекомендуется ограничить объемы жилищного строительства на уровне 300 тыс. кв.м.

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. Основные направления развития Санкт-Петербурга на основании проекта «Стратегии социально-экономического развития Санкт-Петербурга до 2030 года», в которой агломерация как один из приоритетных аспектов развития города, согласуются с направлением развития ТКР. Для Санкт-Петербурга и ТКР общими являются инновационно-технологическое развитие промышленности, модернизация транспортной системы, развитие сферы торговли, развитие культуры и туризма, развитие строительной индустрии и др.

2. Особенностью нового цикла развития агломерации является переход от её стихийного развития к управляемой модели и долгосрочному стратегическому планированию со своим образом будущего и измененной системой экономических ориентиров. При этом существенным условием реализации концепции станет развитие в условиях жестких бюджетных ограничений.

3. Запуск нового цикла развития агломерации связан с постановкой новой планировочной модели ТКР, основной особенностью которой является ставка на формирование единой полицентрической системы расселения на базе 5 приоритетных центров развития. Для каждого такого центра целевым критерием станет диверсификация экономики и ориентация на рост качества жизни населения в соответствии с лучшими мировыми практиками (в том числе в соответствии со всемирно признанными стандартами качества городской среды и требованиями международных систем рейтингования малых городов). Для остальных территорий целевым критерием станет обеспечение качества жизни населения и достижение показателей роста экономики на уровне Санкт-Петербурга и в соответствии с российским законодательством.

4. Среди основных сложившихся центров системы расселения ТКР следует выделить 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).

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.

В будущем городские поселения Гатчина и Всеволожск, благодаря накопленному экономическому, социальному и культурному потенциалу смогут сохранить значимую позицию внутри быстроменяющейся системы расселения ТКР.

5. Постановка новой планировочной модели ТКР 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 агломерацию с численностью постоянного населения 7-8 млн чел. (в т.ч. в Санкт-Петербурге до 6 млн чел. и на территории комплексного развития до 1,5-2 млн чел.).

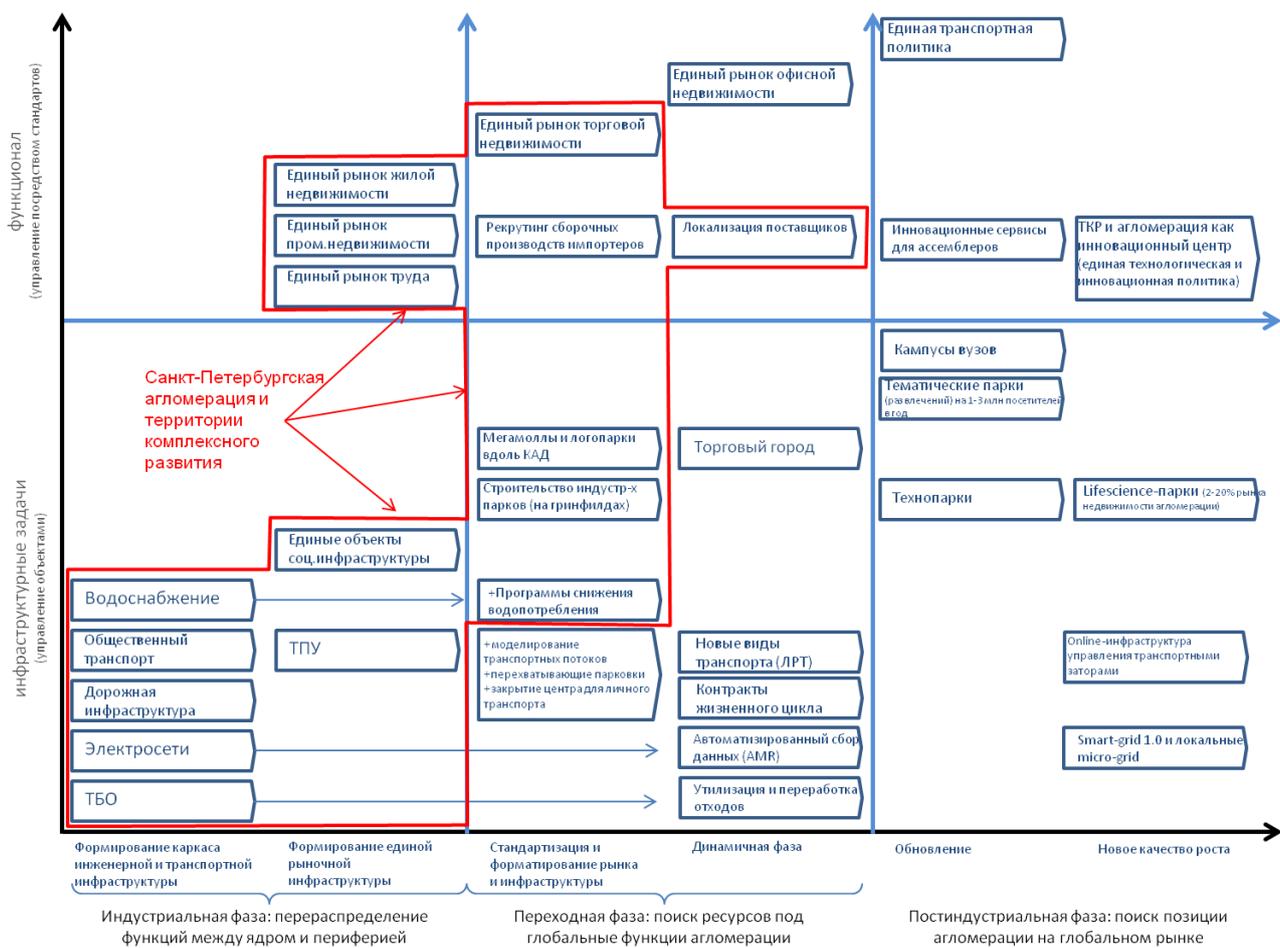
Агломерация будет обладать принципиально иной инвестиционной привлекательностью и потребительским потенциалом. Она сможет конкурировать за инвестиционный ресурс с крупнейшими городскими экономиками мира и войдет: в топ-30 крупнейших городов и топ-40 крупнейших городских агломераций мира по численности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

6. Такой демографический, экономический и пространственный рост агломерации (и ТКР в частности) может быть реализован только в условиях эффективного управления и при наличии долгосрочной стратегии развития. Необходимо 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 земельных ресурсов и экологическую устойчивость;
- благоприятная деловая среда;
- качество жизни и городской среды на уровне ведущих индустриально развитых стран мира;
- высокая транспортная доступность;
- благоприятная экономическая среда.

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

Рисунок 4. Фазы развития агломерации и позиция Территории комплексного развития



3. Проблемы территории комплексного развития

К основным проблемам развития ТКР следует отнести:

– **Несбалансированность системы расселения и мест приложения труда**

На территориях Ленинградской области, прилегающих к Санкт-Петербургу, проживает 626,5 тыс. чел. Ежедневная маятниковая миграция из ТКР в Санкт-Петербург составляет 170-210 тыс. чел. Это косвенно указывает на то, что большая часть экономически активного населения ТКР занято трудовой деятельностью за пределами ТКР.

Дефицит рабочих мест при постоянном росте численности населения ведёт к появлению ряда проблем. Среди них: увеличение нагрузки на транспортную систему и снижение транспортной доступности ТКР (дорожные заторы, сбои в работе общественного транспорта и т.п.); снижение качества жизни населения и его потребительского потенциала (всё более значительную часть времени житель ТКР проводит в транспорте, что ограничивает его вовлеченность в другие сферы жизни города); и другие.

– **Дефицит социальной инфраструктуры**

Детские сады

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

Реальный дефицит мест в детских садах еще выше, поскольку в значительной части сельских поселений, прилегающих к границам Санкт-Петербурга, фактически развивается городская застройка, которая требует расчета потребности в детских садах по городским нормативным показателям.

Школы

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%. Но при этом в ряде муниципальных образований (Сертоловское, Отрадненское, Шлиссельбургское городские поселения, Юкковское, Муринское, Колтушское сельские поселения) наблюдается значительный дефицит мест в школах. В каждом из этих районов уже с учетом существующей численности населения необходимо построить, как минимум, по 1 школе. Суммарный дефицит в поселениях с недостаточным уровнем обеспеченности школами составляет 4,4 тыс. мест.

При этом в ряде муниципальных образований (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.

Объекты здравоохранения

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 остальных городских поселениях ТКР наблюдается дефицит, который в сумме составляет 2,4 тыс. мест.

Следует 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 — значительный дефицит (Сертоловское городское поселение).

– Проблемы развития инженерной инфраструктуры

Электроэнергетика

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

К сильным сторонам системы электроснабжения на территориях Ленинградской области относятся: наличие надежной сбалансированной единой энергетической системы с положительным балансом производства/потребления электроэнергии (с учетом ЛАЭС); наличие крупнейших головных источников (Северная ТЭЦ, ПС 330 кВ «Восточная», ПС 330 кВ «Гатчинская»).

Слабой стороной системы электроснабжения на территориях Ленинградской области является то, что значительная часть интенсивно развивающихся территорий испытывает острый дефицит мощности головных источников электроснабжения (Муринское, Новодевятикинское, Аннинское, Тельмановское, Фёдоровское сельские поселения, Всеволожское, Никольское, Токсовское городские поселения).

Обозначенные проблемы энергоснабжения имеют высокий приоритет для развития ТКР. Но в целом настоящая Концепция исходит из того, что существующие проблемы будут решены в рамках объявленных планов по развитию региональной сетевой инфраструктуры и источников энергоснабжения.

Водоснабжение

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 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.

Наличие установленных нормативных ограничений на использование подземных водоносных горизонтов для водоснабжения населенных пунктов (позиционируется как резервный водоисточник) осложняет общую ситуацию системы водоснабжения.

Присутствует значительный уровень износа сооружений и сетей водоснабжения. Это 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.

Системы водоотведения

К отрицательным характеристикам существующей системы относится то, что 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. Ограничения на присоединение объектов к системе водоотведения ГУП «Водоканал Санкт-Петербурга» в связи с дефицитом мощности канализационных очистных сооружений в правобережном бассейне канализования составляют порядка 100 тыс. куб. м в сутки. Отмечается значительный уровень износа сооружений и сетей водоотведения.

Неудовлетворительное качество очистки сточных вод характерно для большинства муниципальных очистных сооружений. Как следствие, повышенный уровень загрязнения малых рек — Ижоры, Тосны, Охты, невозможность их полноценного использования в рекреационных целях.

– Проблемы развития транспортной инфраструктуры

К отрицательным особенностям транспортной инфраструктуры ТКР следует отнести то, что 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 пропускную способность транспортных магистралей, что приводит к вынужденным заторам на дорогах.

Отмечается невысокое качество пригородных железнодорожных перевозок, что вынуждает пассажиров пользоваться автомобильным транспортом. Потенциал железнодорожной инфраструктуры используется не полностью.

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.

Отсутствие в ТКР альтернативного международному аэропорту «Пулково» авиационного узла также рассматривается как проблема, ограничивающая перспективное развитие транспортной системы агломерации в целом, и ТКР в частности.

Имеется также проблема повышения интенсивности транзитных железнодорожных грузоперевозок при наличии многочисленных железнодорожных переездов в одном уровне ухудшает транспортную связность территорий.

– Проблемы ухудшения состояния окружающей среды

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.

Стремительный рост автомобилизации усилил негативное воздействие выхлопов автотранспорта на состояние атмосферного воздуха. В настоящее время данный фактор является определяющим состоянием фонового уровня загрязнения атмосферного воздуха в Санкт-Петербурге и прилегающих населенных пунктах Ленинградской области, в особенности вдоль автомобильных дорог с наиболее интенсивным движением.

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 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.

– **Бюджетные ограничения**

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

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. Для реализации всех мер развития инфраструктуры зоны ТКР, правительству Ленинградской области потребуется 633 млрд руб. до 2035 г., что в среднем составляет 28,7 млрд руб. в год. Результат анализа по различным затратам нынешнего бюджета Ленинградской области показал, что в период 2013-2016 гг. правительство Ленинградской области из областного бюджета готово будет выделять на транспортную, инженерную и социальную инфраструктуру оценочно около 5,4 млрд руб., что составляет около 20% необходимых затрат. Долгосрочный прогноз Министерства экономического развития РФ предполагает одним из вариантов инновационный сценарий развития с 7% ростом ВВП России, но даже реализация инновационного сценария не позволяет рассчитывать на реализацию мер предложенных в настоящей Концепции. В связи с этим возникает необходимость сконцентрировать средства на наиболее важных и перспективных территориях Ленинградской области, прилегающих к границам Санкт-Петербурга, на не рассредоточивать их по всей ТКР. Среди этих территорий следует выделить Гатчину, район Мурино-Новое Девяткино, и Всеволожск. В эти территории следует инвестировать средства бюджетных средств и средства инвесторов в первую очередь.

4. Сценарии развития ТКР

Следует выделить две принципиальные развилки выбора, особенности прохождения которых предопределят модель развития ТКР:

Первая развилка выбора: централизация или полицентричность

Несмотря на развитие крупных локальных подцентров на периферии агломерации, в том числе на территориях Ленинградской области, граничащих с Санкт-Петербургом, ни один из них не имеет сопоставимый с ядром агломерации масштаб влияния. Это ограничивает возможности решения существующих проблем ТКР.

В дальнейшем развитие агломерации может либо сохранить моноцентричный характер развития, при котором решения проблем периферийных территорий агломерации, включая ТКР, по-прежнему будут решаться не в первоочередном порядке. В этом случае успешность модели развития агломерации будет зависеть от выстраивания централизованной модели управления, что в целом противоречит сложившемуся административно-территориальному устройству (что рассматривается в рамках второй развилки). Либо развитие агломерации пойдет по пути создания полицентричной структуры – в соответствии с лучшим опытом крупных городов индустриально развитых стран. Полицентричный характер развития агломерации предусматривает выработку единой политики пространственного развития агломерации и обеспечения высокого уровня экономической самостоятельности отдельных подцентров. При ориентации на полицентричность на территории ТКР будет сформировано несколько крупных городских подцентров, имеющих развитую налогооблагаемую базу и обладающих уровнем жизни на уровне не ниже уровня Санкт-Петербурга.

Рекомендуемым вариантом прохождения развилки является организация полицентрической системы расселения с выделением пяти приоритетных подцентров развития. Каждый из выделенных подцентров в долгосрочной перспективе может стать относительно самостоятельным полюсом экономического роста.

Вторая развилка выбора: единая система управления и объединение или «мягкий» вариант координации совместных зон ведения

Санкт-Петербург и Ленинградской область в настоящее время не имеют единой системы управления агломерацией. Хотя агломерация представляет собой целостное образование с единой транспортной системой, рынком труда, рынком недвижимости, едиными инженерными инфраструктурами и т.п.

В условиях наличия общих для двух субъектов РФ (Санкт-Петербурга и Ленинградской области) проблем, связанных с развитием сопредельных территорий, такое положение дел ограничивает возможности совместного решения проблем. В целом эту ситуацию можно охарактеризовать как кризис институционализации — ранее созданные институты управления и в целом институциональная среда неэффективны, а новые инструменты еще не созданы.

Дальнейшее развитие агломерации потребует либо выстраивания единой системы управления с возможным изменением статуса ТКР и других территорий агломерации в целом, либо создания «мягкой» системы механизмов совместного управления агломерацией.

В целом первый вариант прохождения этой развилки еще длительное время не может быть осуществим, если он вообще когда-нибудь будет приемлем. Тем не менее, именно по такому пути пошло развитие Московской агломерации, где в процессе решения ряда инфраструктурных проблем на федеральном уровне было принято решение о присоединении к г. Москва значительной части территорий Московской области.

Второй вариант предусматривает создание сложной системы договоренностей и согласований, при которой Правительства Ленинградской области, Правительства Санкт-Петербурга, муниципалитеты, а также другие участники процессов развития агломерации смогут быстро и эффективно решать возникающие на пути их развития проблемы. Именно такой подход внедрялся при решении вопросов развития агломерации во многих индустриально развитых странах мира.

Например, в проекте «Большой Париж» основным трендом в построении системы управления агломерацией стало создание «мягкой» системы принятия решений. Специально организуемая секретариатом проекта «Большой Париж» система совещаний и иных согласовательных мероприятий обеспечивает запуск сложных экономических, социальных и инфраструктурных вопросов без изменения нормативного статуса вошедших в агломерацию муниципалитетов. Такой подход позволил запустить программы развития инновационных кластеров в высокотехнологичных экспортных секторах экономики, создать объединенный университет Paris-Saclay, запустить единую программу развития транспортной инфраструктуры агломерации.

Второй вариант прохождения развилки является рекомендованным в рамках настоящей Концепции.

Сценарии и целевая модель развития ТКР и агломерации

Развитие ТКР и всей Петербургской агломерации может пойти по одному из четырех обозначенных ниже сценариев: (1) сценарий централизации, (2) сценарий интеграции, (3) сценарий инерционный, (4) сценарий «два города».

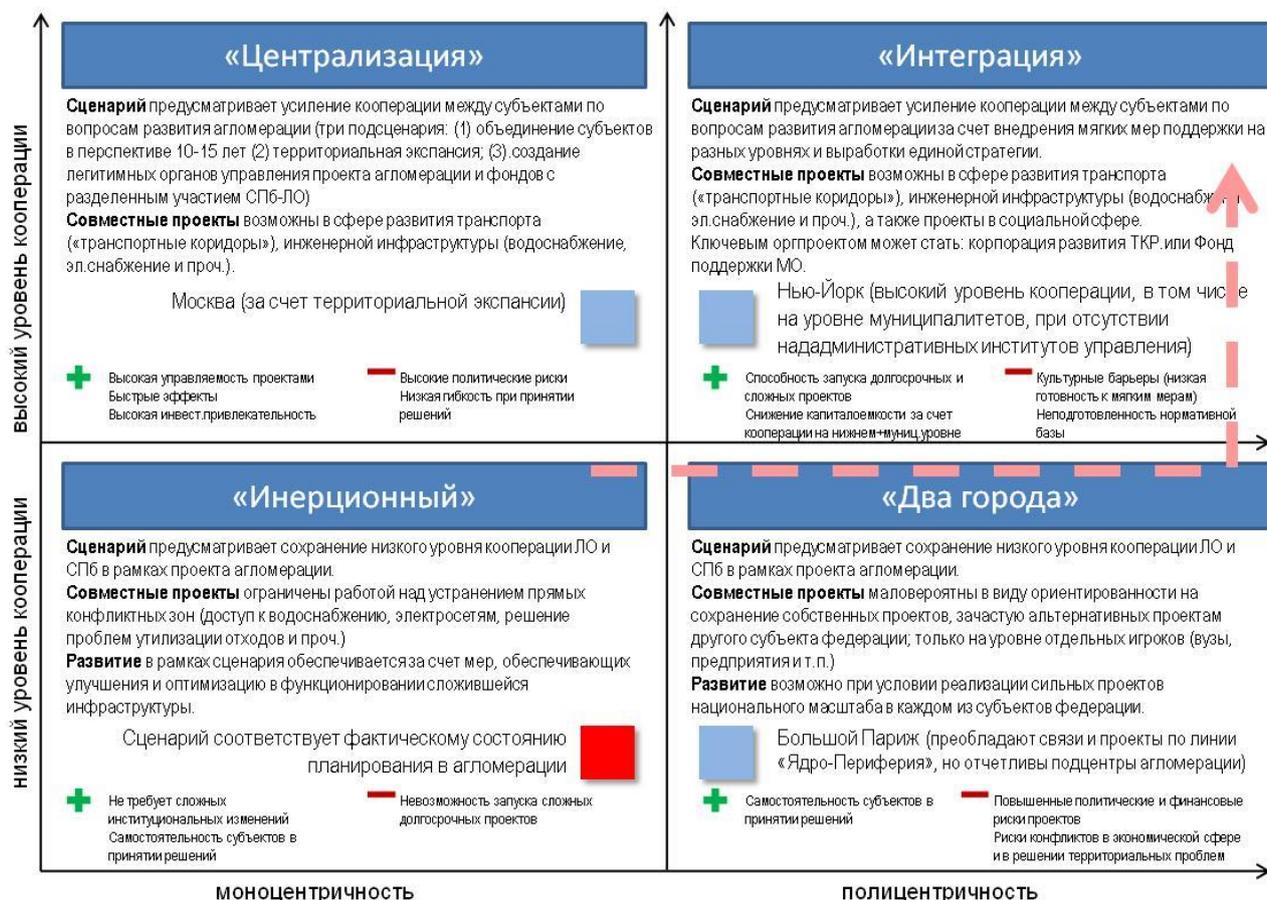
«Инерционный сценарий» предусматривает сохранение низкого уровня кооперации Ленинградской области и Санкт-Петербурга в рамках проекта агломерации. Совместная деятельность направлена преимущественно на устранение возникающих конфликтов.

Сценарий «Централизация» предусматривает усиление кооперации между субъектами по вопросам развития агломерации путем взаимного объединения субъектов в перспективе 10-15 лет либо путем создания единых легитимных органов управления, решения которых станут обязательными для исполнения обоими субъектами федерации, а также расположенными на их территории муниципалитетами. Это потребует существенных изменений в действующем федеральном законодательстве.

Сценарий «Два города» также связан с сохранением низкого уровня кооперации двух субъектов федерации и направлен на самостоятельное развитие муниципальных образований, прилегающих к границе Санкт-Петербурга. Сценарий «два города» обостряет конкуренцию Санкт-Петербурга и Ленинградской области за ресурсы, инвестиции, проекты.

Целевым является сценарий «Интеграция». Он предусматривает усиление кооперации между субъектами федерации по вопросам развития агломерации за счет внедрения мягких мер поддержки и внедрения сложной системы договоренностей. Сценарий направлен на создание многоступенчатой государственной политики в отношении развития ТКР и с выделением приоритетных направлений сотрудничества Санкт-Петербурга и Ленинградской области (в том числе в сфере кластерного развития, развития приоритетных транспортных коридоров, синхронизации законодательной базы и т.д.).

Рисунок 5. Сценарии развития агломерации



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

Данный сценарий предусматривает рост численности ТКР к 2020 г. в диапазоне от 826 тыс. чел. (реалистично) до 1083 тыс. чел. (маловероятно).

При реализации сценария «Интеграция» сохраняется возможность существенной диверсификации экономики территорий комплексного развития и всей Ленинградской области в целом.

Основные мероприятия, необходимые для развития территорий комплексного развития в рамках сценария «Интеграция»:

- 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.

5. Цели и задачи развития ТКР

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

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 роста территории комплексного развития.
 - a. Запуск проектов в сфере создания и развития высокотехнологичных производств.
 - b. Реализация политики приоритетного развития подцентров агломерации (центров развития ТКР) путем создания специальных бюджетных преференций и иных организационных условий.
 - c. Совершенствование нормативно-правовой базы, способствующее улучшению условий ведения бизнеса и повышению качества жизни в пределах ТКР.
 - d. Реализация единой кластерной политики для перспективных секторов промышленности и постиндустриального сектора экономики.
2. Внедрение механизмов эффективного решения инфраструктурных проблем территории комплексного развития.
 - a. Развитие транспорта в зоне ТКР в контексте развитие всего транспортного узла Санкт-Петербурга.
 - b. Решение проблем дефицита инженерной инфраструктуры на территориях активного жилищного строительства.
 - c. Расширение спектра организационных механизмов решения инфраструктурных проблем, в том числе в части выработки совместных планов Санкт-Петербурга и Ленинградской области по вопросам развития единой инженерной инфраструктуры.

- d. Реализация передовых инфраструктурных проектов в сфере развития инженерной инфраструктуры (прежде всего, в электроэнергетике и водоснабжении).

3. Повышение качества жизни населения.

- a. Удовлетворение потребностей населения в объектах социальной инфраструктуры, согласно законодательно установленным нормативам.
- b. Создание условий для достижения качества жизни формируемых центров развития ТКР на уровне Топ-50 малых городов Европы по уровню жизни населения к 2030 г. (например, в соответствии с рейтингом European smart cities).
- c. Внедрение новых организационных форм управления инфраструктурными проектами, предотвращающих появление дефицитов инфраструктуры в будущем, включая возможное создание консорциума для развития транспортных коридоров, развития инфраструктуры водоснабжения и другие.

Таблица 5. Проекты, предлагаемые к реализации на территориях комплексного развития

Проект	Цель проекта	Требуемая площадь	Предлагаемая приоритетная площадка Альтернативные площадки	Возможные источники финансирования, потенциальные партнеры и участники проекта	Целевые показатели
Торговый город	Развитие сферы ритейла в агломерации	25-30 Га	Промышленная площадка IKEA-Бугры (приоритетная площадка). Промышленная площадка «Порошкино»; промышленная площадка IKEA-Бугры; промзона Янино; промышленная площадка «Соржа Старая», промышленная площадка «Разметелево»; площадка «Руссо-Высоцкое», Инвестиционная зона «Черемыкино», промышленная площадка «Горелово»	Представители торгового бизнеса, крупные сетевые игроки, девелоперы	Дополнительные 100-150 тыс. кв.м торговых площадей (общие торговые площади 250-300 тыс. кв.м).
Логистический город	Развитие сферы ритейла в агломерации	10-20 Га	Инвестиционная площадка «Бронка-Пеники» (приоритетная площадка). Инвестиционная зона «Черемыкино», Промзона «Порзолово», Промышленная площадка «Мариенбург», Гатчина, промзона №1 «Буревестник», Гатчина промышленная зона «Новый свет», Южная промзона «Кировск», Индустриальный парк Морозова, производственная зона «Южная», промзона «Лесное».	Представители торгового бизнеса, крупные сетевые игроки, девелоперы	Создание качественных складских помещений общей площадью 100 – 200 тыс. кв.м.
Life science парк	Создание R&D центра агломерации	50-150 Га	ГИПХ-Турбоатомгаз; (приоритетная площадка). Филиал на площадке ПИЯФ им. Константинова, часть площадки научно-исследовательского реакторного комплекса ПИК; часть площадки Северо-западного нанотехнологического центра; Промышленная площадка «Мариенбург», Гатчина, промзона №1 «Буревестник», Гатчина промышленная зона «Новый свет», промзона Янино; промышленная площадка «Соржа Старая», промышленная площадка «Разметелево»; площадка «Руссо-Высоцкое»	Венчурные фонды, девелоперы, федеральные средства, инвесторов, готовых вкладывать деньги в создание научно-технических центров: первые вкладываются в объекты недвижимости, вторые занимаются управлением медицинскими объектами	Потенциальные объемы создания рабочих мест: 2015 – 2000; 2020-10000; 2030 – 15000.
Тематический парк	Создание нового центра туристической аттракции	15-70 Га	Промышленная площадка «Мариенбург» (приоритетная площадка). Гатчина, промзона №1 «Буревестник», Гатчина промышленная зона «Новый свет», Промышленная площадка «Порошкино»; промышленная площадка IKEA-Бугры.	Заявитель тематического парка, крупная компания, реализующая данный проект (Rovio, DreamWorks, Melko, Riki Group).	Количество посетителей 2,5 млн/год
Smart City	Запуск российского пилотного проекта умного города	-	Реализация проекта в г. Всеволожск	ОАО «Россети», ОАО «Ростелеком», Смешанное финансирование	Вхождение в ТОП-70 «умных городов» Европы
Инновационный центр (инфраструктура)	Создание европейского центра инновационных научных исследований и разработок	-	Реализация проекта в г. Гатчина, в том числе в соответствии с проектом «Императорское кольцо».	Курчатовский институт, «Росатом», «Роснано». Смешанное финансирование	Вхождение ТОП-25 в рейтинге городов Arthur D. Little

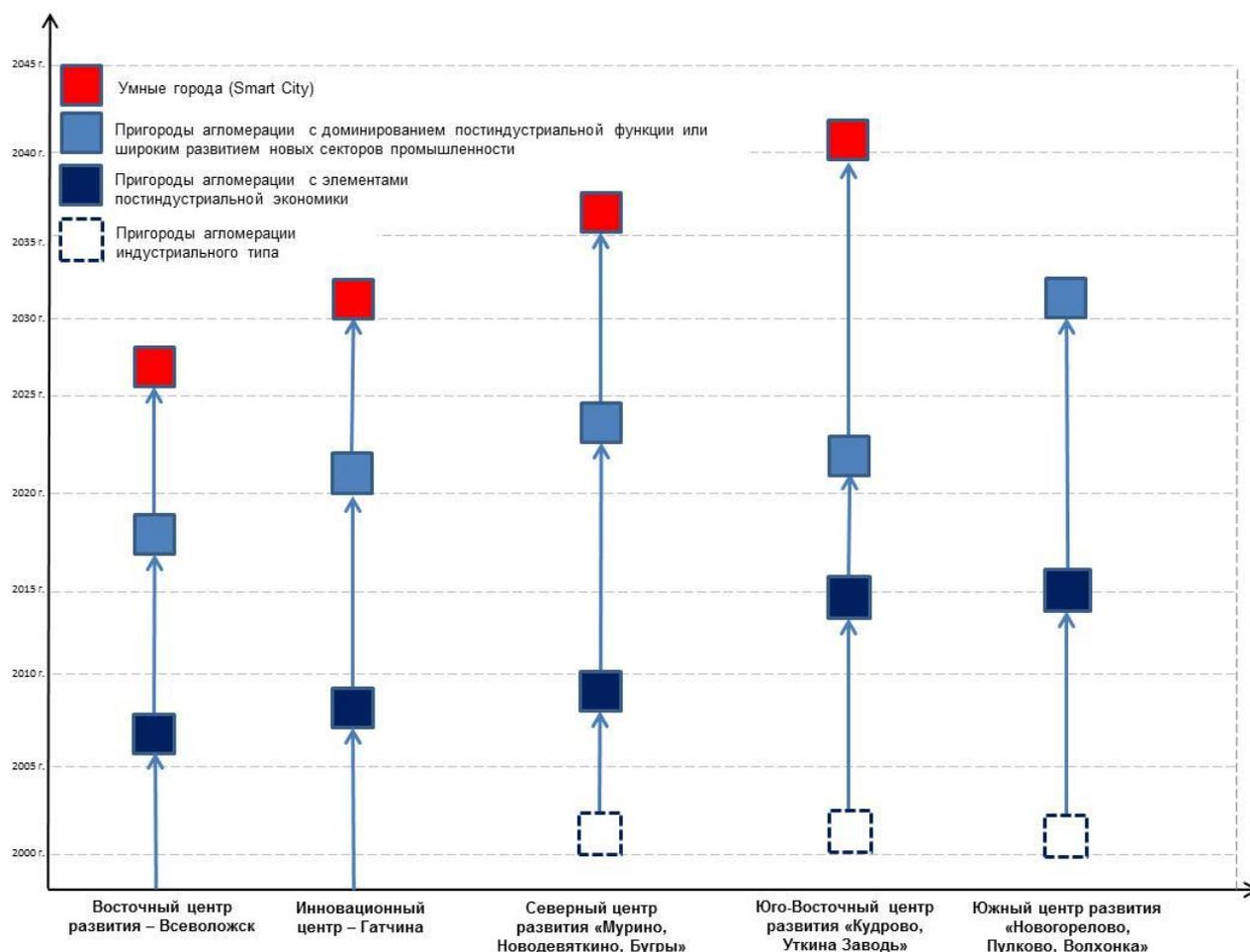
6. Приоритетные направления развития

Одним из основных направлений смены экономической и планировочной модели развития ТКР (см. раздел 1.2.) является переход к развитию полицентричной системы расселения с выделением приоритетных центров развития.

К таким центрам развития ТКР (подцентрам агломерации) отнесены: (1) Инновационный центр – г. Гатчина, (2) Восточный центр развития – г. Всеволожск, (3) Северный центр развития – сельские поселения «Мурино, Бугры, Новое Девяткино», (4) сельские поселения «Кудрово, Уткина Заводь»; (5) Южный центр развития – территории «Новогорелово, Волхонка, Пулково».

Именно на развитие этих населенных пунктов рекомендуется сконцентрировать основной инвестиционный и бюджетный ресурс и создать, в конечном счете, на базе этих поселений центры с диверсифицированной структурой экономики и высоким качеством жизни населения, где возможно реализовать ряд инновационных проектов, соответствующих перспективным тенденциям развития мировой экономики и крупных городов мира.

Рисунок 6. Стадии развития приоритетных центров ТКР



Для остальных территорий комплексного развития, не вошедших в число приоритетных, так же будет предусмотрен комплекс мер развития, в соответствии с требованиями российского законодательства и комплексом реализуемых проектов и программ.

6.1. Инновационный центр Гатчина

6.1.1. Описание территории

Выбор Гатчинского городского поселения в качестве приоритетного центра ТКР обусловлен следующими причинами:

1. Гатчинское городское поселение – сформировавшийся центр с развитой инженерной, транспортной и социальной инфраструктурой.
2. Наличие развитого научно-производственного комплекса, представленного, прежде всего Петербургским институтом ядерной физики. В городе занято несколько тысяч научных специалистов. В среднесрочной перспективе реализации только двух заявленных проектов (международный центр нейтронных исследований и технопарк Северо-Западного центра нанотехнологий) позволит увеличить численность высокотехнологичного персонала, постоянно работающего на территории Гатчина на 3-5 тыс. чел.
3. Гатчина - один из дворцовых городов (город, сформировавшийся на основе дворцового ансамбля), относящихся к резиденциям русских императоров, к которым имеется высокий интерес мирового сообщества и которые способны генерировать значительный туристический поток.

6.1.2. Целевой функционал

Город Гатчина, являясь крупнейшим городом Ленинградской области, между тем остается в зоне влияния и тесного взаимодействия с крупнейшим городом северного региона Санкт-Петербургом. Одним из важнейших трендов развития любого мегаполиса является последовательное перераспределение функций ядром города и периферией ТКР. Функционал ядра агломерации связан с опережающим развитием наиболее финансово обеспеченных и/или наиболее значимых функций города. Функции, которые не могут быть реализованы в центре, постепенно вытесняются на периферию, в случае возникновения соответствующих ресурсов там. Гатчина может выступить новой площадкой развития такого функционала (прежде всего в научно-производственной, туристической и жилищной сферах).

Теория и практика городского управления и смежных дисциплин говорят о том, что современный город с населением около 100000 чел. может обладать очень широким функционалом, что обусловлено положением города в мировом разделении труда¹ и его близости к мегаполису.

Однако для того, чтобы Гатчина могла получать, удерживать и развивать ту или иную функцию, необходимо, чтобы в ней создавались соответствующие этой функции условия. При этом зачастую создавать такие условия оказывается проще, чем в мегаполисе, где градостроительные ограничения препятствуют реализации планов нового строительства и внесения существенных изменений в общий городской уклад.

¹ Трубина Е. Город в теории. Изд.: Новое литературное обозрение, 2011.-с.520.

В рамках развития Гатчины как инновационного центра ТКР могут быть использованы новые возможности, которые с одной стороны не будут нарушать архитектурного облика города, с другой стороны будут создавать новое качество жилой недвижимости, привлекательной для инвесторов с высокими требованиями.

1. Научно-производственная функция:

- Гатчина обладает возможностью развить свой научно-образовательный потенциал. Северо-Западный нанотехнологический центр, создаваемый в Гатчине, на базе ПИЯФ, будет специализироваться на проектах в области нейтронных технологий, нанoeлектроники и наноматериалов. Сейчас в Гатчине уже завершено строительство второго и третьего пусковых комплексов нейтронного реактора ПИК. Окончательная сдача его в эксплуатацию намечена на 2018-2019 годы. ПИК станет самым мощным в мире ядерным реактором для исследований на выведенных пучках нейтронов;
- В Гатчине планируется создание наноцентра/технологического центра.

2. Новый туристический центр ТКР. Сейчас Гатчину посещает 190 тыс. туристов в год. В перспективе возможно увеличение потока до 2 млн чел., за счет развитие новых форматов туризма и улучшения состояния памятников культурно-исторического наследия.

3. Центр устойчивого развития:

- Развитие социальной, инженерной, транспортной инфраструктуры в соответствии с требованиями законодательства РФ.
- Достижение городом качества жизни сопоставимого с уровнем мировых стандартов (см. раздел ниже).
- Благоустройство территорий.

6.1.3. Новые стандарты качества жизни и ведения бизнеса

Реализация знаковых проектов в научной сфере, в сфере коммерциализации и туризме технологий требует повышения привлекательности территории. Это необходимо для повышения качества жизни местного населения, обеспечения соответствия города требованиям специалистов, которые будут работать в Гатчине после реализации запланированных крупных инвестиционных проектов, а также для удержания молодежи.

Гатчина должна стать ведущим центром агломерации и малых городов Северо-Запада России по качеству жизни населения. Для этого при развитии Гатчины недостаточно просто ориентироваться только на реализацию всех нормативов, задаваемых российским законодательством. Необходимо иметь ориентир, который позволит городскому поселению Гатчина соответствовать международным стандартам качества жизни. Учитывая сложившиеся тренды в развитии городов мира, наиболее приемлемым ориентиром является воплощение концепции создания умного города. Именно этот концепт, несмотря на множество толкований, включает в себя весь корпус представлений о совокупности требований и стандартов развития городских инфраструктур, характерных для современного города, способного привлекать лучших талантов со всего мира.

Движение по направлению создания инновационного города связано с внедрением стандартов качества развития городской среды. Ниже представлена система ориентиров для выработки стандартов перспективного развития Гатчины на долгосрочную перспективу². Стандарты дополняют государственную статистику и обеспечивают выведение Гатчины на уровень сопоставимых инновационных центров Европы и мира по качеству развития городской среды.

1. Стандарт инновационной экономики. Целевые показатели стандарта к 2020 г.:

- Наличие современных объектов офисной недвижимости: не менее 1,0 кв. м на 1 жителя Гатчины.
- Включение ПИЯФ в число 5 ведущих центров нейтронных технологий в мире.
- Удельный вес организаций, осуществлявших технологические инновации, - не менее 20%.

2. Стандарт городской мобильности. Целевые показатели стандарта к 2020 г.:

- Плотность автодорог: 7,35 км/кв. км.
- Альтернативные виды перемещений в общем объеме перемещений (25-30% в летнее время – велосипед или пешие прогулки).
- Оснащенность АЗС устройствами для зарядки электромобилей.
- Финансовая привлекательность общественного транспорта: отношение стоимости проезда 5 км пути общественным транспортом к стоимости проезда 5 км пути частным автомобилем должно быть меньше пяти (5).
- Средняя скорость передвижения наземным транспортом – не менее 25 км/ч.
- Среднее время поездки на работу – не более 40 мин.
- Доля мест скопления людей (железнодорожные станции, вокзал, автобусные остановки, территория Гатчинского дворца и другие – требуется дополнительное обоснование) и проведения регулярных публичных мероприятий, покрытых бесплатной беспроводной связью открытого доступа – 100%.

² Система составлена на основе методологии нескольких исследований в области развития городской среды: European smart cities. Smart-city model, Innovation in urban mobility - policy making and planning , Doing Business, The future of urban mobility' Quality of living worldwide city rankings, QS Ranking и других.

Рисунок 7. Таймлайн развития и продвижения г. Гатчина в международных рейтингах Smart cities



3. Стандарт системы управления. Целевые показатели стандарта к 2020 г.:

- Доля граждан, использующих механизмы получения государственных услуг в электронной форме общественные и социальные услуги, - не менее 70%.
- Уровень удовлетворенности граждан качеством предоставления государственных услуг – не менее 90%.
- Краудсорсинг-система для сбора средств на реализацию гражданских инициатив и проектов благоустройства.
- Интеллектуальная система управления потреблением воды, электроэнергии, тепла и газа, в том числе 100%-ая обеспеченность крупных объектов культурно-исторического наследия системами micro grids, 70%-ый охват домохозяйств интеллектуальной системой AMI.

4. Стандарт развития социального и человеческого капитала:

- Доля населения, занятого в высокотехнологичных секторах экономики – не менее 20%
- Наличие ежегодного форума по тематикам рыночной специализации Гатчины – не менее 1 международного форума в год (например, в сфере нейтронных технологий или технологий реконструкции исторических объектов).
- Филиал не менее 1 вуза из Топ-200 вузов мира.

5. Стандарт охраны окружающей среды:

- Низкий уровень загрязнения атмосферного воздуха (не более 1000 кг CO2 на душу населения в год).
- Наличие системы мониторинга охраны окружающей среды.

- Раздельный сбор, переработка и утилизация мусора.

6. Стандарт качества жизни:

- Посещаемость основных объектов культурно-исторического наследия (Гатчинский дворец, Приоратский дворец и проч.) – не менее 2 млн чел. в год.
- Развитая система наблюдения – не менее 70% покрытия центральных улиц.
- Охват жителей, вовлеченных в программы развития городских сообществ, - не менее 50%.
- Ротация в рейтинге Топ-50 самых привлекательных мест России и мира (как часть дворцово-парковых ансамблей Санкт-Петербурга).

Достижение этих показателей к 2020 году Гатчина должна выйти на уровень ТОП-50 городов Европы по качеству жизни. Сегодня первые пять позиций заняли такие европейские города как:

- Люксембург (Люксембург);
- Орхус (Дания);
- Турку (Финляндия);
- Ольборг (Дания);
- Оденсе (Дания).

Основное число городов, которые входят в список рейтинга уже сегодня являются подцентрами крупных европейских агломераций, имеют сопоставимую с Гатчиной численность населения. И именно движение по пути реализации умных стратегий позволяет этим городам конкурировать в глобальной экономике.

Достижение показателей, заложенных в международных рейтингах, является удобным ориентиром для становления Гатчины как ключевого центра инновационного развития агломерации Санкт-Петербурга.

6.1.4. Первоочередные зоны развития города Гатчина

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.

Таблица 6. 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
Рошинская улица	Музейно-образовательный комплекс, торгово-развлекательный комплекс, транспортно-пересадочный комплекс, железнодорожная станция, комплекс зданий Правительства Ленинградской области, административные здания, гостиницы, бизнес-центр, паркинг
Красные Казармы	Помещения для развития креативных индустрий, развития современного искусства, обучающих и развлекательных мероприятий для молодежи, развития инкубации высокотехнологичных стартапов и проч.

Рисунок 8. Графическое отображение первоочередных зон комплексного развития в городе Гатчина



6.1.5. Жилищная политика в отношении Гатчины

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, расселение коммунальных квартир Гатчины.

2. Расселение аварийного жилищного фонда Гатчины.

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

3. Снижение стоимости одного квадратного метра жилья в Гатчине 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 в Гатчине 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 Гатчины могут выделяться средства из областного бюджета и бюджета муниципального образования 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 Гатчины 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.

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

В рамках данного приоритета будут реализованы меры по проведению капитального ремонта многоквартирных домов Гатчины, 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 темпов роста физического износа жилых зданий, снизит риски возникновения аварийных ситуаций до 70%, снизит расходы собственников помещений на содержание жилого помещения на 20%, увеличит сроки эксплуатации жилищного фонда, повысит надежность работы инженерных систем жизнеобеспечения.

6.1.6. Развитие социальной инфраструктуры Гатчины

Результаты комплексной оценки обеспеченности Гатчины детскими садами с учетом имеющихся планов развития жилищного строительства и размещения объектов социальной инфраструктуры показывают отставание планируемых темпов ввода строительства детских садов от планируемых темпов жилищного строительства. В перспективе в Гатчинском городском поселении сохранится стабильно сложная ситуация. В связи с этим необходимо принятие дополнительных мер по обеспечению территории 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.

6.1.7. Развитие инженерной инфраструктуры Гатчины

1. Содействие развитию энергетических систем на территории жилых зон, обеспеченных проектами в сфере постиндустриальной занятости.
2. Содействие развитию инфраструктуры водоснабжения и водоотведения на территории жилых зон, обеспеченных проектами в сфере постиндустриальной занятости:
 - 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» для нужд Красносельского района Санкт-Петербурга и Гатчинского района Ленинградской области;

Мероприятия в сфере инженерной инфраструктуры необходимо реализовать в срок 2014-2020 гг.

6.1.8. Транспортная политика

В отношении транспортной инфраструктуры Гатчины следует выделить внутренние и внешние проблемы города в транспортной сфере и обеспечивающие их решение задачи.

Транспортная проблема внутри Гатчины, связанная с недостаточно эффективной организацией переездов через железнодорожные пути, решается путём строительства виадука, который позволит обойти ж.-д. переезд и даст возможность возросшему пассажиропотоку беспрепятственно двигаться внутри города между восточной и западной частями.

Гатчинский транспортный коридор планируется развивать на базе не только федерального проекта по строительству второй очереди Киевского шоссе, но и организации скоростного пассажирского сообщения по железнодорожным линиям Гатчина-Балтийская и Гатчина-Варшавская – Балтийский вокзал Санкт-Петербурга.

Необходимо рассмотреть возможность создания двух современных ТПУ на территории города Гатчина: на базе железнодорожного вокзала Гатчина-Балтийская и новой железнодорожной станции в створе Рощинской улицы на линии Гатчина-Варшавская.

Оба проекта ТПУ способны обеспечить не только решение транспортных проблем города, но и создать большое количество новых рабочих мест – преимущественно в сфере торговли, развлечений и предоставления сопутствующих сервисов.

ТПУ близ Гатчина-Балтийская будет 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.³ Здесь же возможно размещение объектов культуры и досуга, ориентированных на молодежь и семейный отдых.

Среди первостепенных дорожных проектов в развитии транспортной инфраструктуры Гатчины следует отметить:

- Реконструкцию участка федеральной автомобильной дороги М-20.
- Реконструкция участков региональных автомобильных дорог: (1) дороги «Подъезд к г. Гатчина-1» протяженностью 3,7км; (2) дороги Красное Село Павловск – Гатчина с 19 по 23 км.
- Реконструкция дорог, являющихся подъездами к ПИЯФ в границах г. Гатчины.
- Строительство путепровода в месте пересечения железнодорожных путей и автомобильной дороги общего пользования «Подъезд к г. Гатчина 2».

6.1.9. Развитие объектов культуры и туризма

Развитие объектов культуры и туризма в г. Гатчина возможно как в рамках более масштабных проектов (например, проекта «Императорское кольцо», который в настоящее время инициирован Правительством Ленинградской области⁴), так и самостоятельно без привязки к другим проектам.

Для развития туризма в г. Гатчина необходимо провести ремонтно-реставрационные работы по объектам: «Государственный музей-заповедник «Гатчина» (объем финансирования около 500 млн руб. на период 2014-2016 гг., объем вложенных инвестиций до 2013 г. составил 420 млн руб.), «Дворцово-парковый комплекс «Ропша» (объем финансирования 4,6 млрд руб.);

³Интернет-портал Администрации Ленинградской области ведет голосование: Как Вы относитесь к идее переезда Администрации Ленинградской области в г.Гатчину URL:<http://press.lenobl.ru/vote>

⁴ Смотри резюме проекта «Императорское кольцо» в Приложении 4.

«Трехарочный (Львиный) мост» и «Адмиралтейский мост» (объем инвестиций 30 млн руб. на период 2014-2016 г.), «Ингербургские ворота», «Смоленские (Двинские) ворота», верстовые столбы (42км, 43км, 44км) (объем инвестиций 28 млн руб. на период до 2016 г.) и ряд других объектов.

Однако реставрация обозначенных объектов позволит решить лишь часть вопросов по повышению туристического потенциала территории, которые укладываются в уже сложившийся традиционный туристический продукт Санкт-Петербурга.

Гатчина и прилегающие территории Гатчинского района могут выступить площадками для создания новых объектов, способных диверсифицировать традиционный туристический продукт агломерации. Например, здесь может быть реализован проект создания малого тематического парка (на площадке greenfield), проекты развития современного искусства (например, в виде комплекса галерей современного искусства на базе «Красных казарм») или проекты новых для Санкт-Петербурга и Ленинградской области видов спорта (гольфа, экстремальных видов спорта и проч.).

Под каждый из этих форматов можно привлечь новых инвесторов. Необходимо выполнить бенчмаркинг российского и мирового опыта аналогичных проектов, сформировать межведомственную рабочую группу и план мероприятий. Любой из обозначенных выше проектов можно успеть реализовать до Чемпионата мира по футболу в 2018 году, тем самым получив значительный уровень окупаемости при запуске.

Кроме реализации новых проектов в туризме, особое внимание должно быть уделено проблемам благоустройства города и прилегающих населенных пунктов, а также вопросам защиты объектов Всемирного наследия ЮНЕСКО.

В рамках благоустройства г. Гатчина и прилегающих населенных пунктов необходимо сформировать регулярно функционирующую рабочую группу, включив в неё представителей региональных проектных организаций, архитектурных бюро, местных органов власти. На начальной стадии работа группы должна быть ориентирована на сбор идей и выработку стандартов качества городской среды.

Для сбора идей необходимо проведение регулярных архитектурных конкурсов по благоустройству центральных улиц, дворов и площадей г.Гатчины и прилегающих сельских поселений. Конкурсы должны быть обеспечены минимальным бюджетом и должны вовлекать представителей архитектурного сообщества Ленинградской области и Санкт-Петербурга.

В рамках направления по формированию новых туристических маршрутов предлагается организовать уточнение охранного статуса объектов, вошедших в число объектов всемирного наследия ЮНЕСКО.

Следует запустить комплексный проект по разработке градостроительной и иной документации, необходимой для утонения охранного статуса объектов Всемирного наследия ЮНЕСКО, расположенных на территории Гатчины, а также других территорий южной части агломерации (прежде всего, попадающих в зону реализации проекта «Императорское кольцо»). Потенциальный перечень мероприятий проекта:

- уточнение статуса объектов (в т.ч. распределение по уровням управления и финансирования: федеральный уровень, уровень Санкт-Петербурга, уровень Ленинградской области),
- определение границ участков объектов;
- разработка регламентов строительной и хозяйственной деятельности;
- разработка механизмов согласования градостроительной документации по каждому объекту и генеральных планов развития территорий;
- разработка механизмов привлечения инвестиций и коммерческого использования объектов;
- и другие мероприятия.

В долгосрочной перспективе развитие туризма в г. Гатчина, а также создание новых объектов туризма, способно не только диверсифицировать традиционный туристический продукт агломерации, но и обеспечить попадание её в число 20 наиболее посещаемых туристических центров мира (сегодня Санкт-Петербург занимает 45 место среди наиболее посещаемых туристических центров мира).

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

6.2.1. Описание территории

Северный центр роста ТКР находится на территории Муринского, Новодевяткинского 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 в непосредственной близости к 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. Севернее Мурино вплотную расположено Новодевяткинское сельское поселение, уже сегодня вместе они представляют единый жилой массив.

Таблица 7. Демографическая и жилищная характеристика Муринского и Новодевяткинского сельских поселений

Муниципальное образование	Численность населения, тыс. чел. (2012)	Трудовые ресурсы, тыс. чел., (2012)	Численность занятых в экономике поселения, тыс. чел., (2012)	Площадь жилого фонда, тыс. кв. м, (2012)	Прогнозируемая численность населения, тыс. чел. (2020)	Прогнозируемая площадь жилищного фонда тыс. кв. м, (2020)
Муринское сельское поселение	7,3	6	3,1	229	35,4	2400
Новодевяткинское сельское поселение	11,4	7,7	1,8	318	13,4	683,6

Источник: ИТП «Урбаника»

Вероятность того, что в связи с ухудшением экономической ситуации реальный объем строительства будет значительно меньше заявленных объемов. Тем не менее, важно отметить сложившуюся тенденцию отставания темпов развития социальной инфраструктуры

от темпов жилищного строительства. В будущем это приведет к недообеспеченности населения образовательными и медицинскими услугами. Мест в детских садах и школах потребуется в 1,5 раза больше, чем заложено в проекте Генерального плана к 2020 г., мощности амбулаторно-поликлинических учреждений – в 2,5 раза больше. При требуемом количестве стационарных мест размещения больных – более 1000 – бюджетные возможности не позволяют построить к 2020 г. новую больницу.

6.2.2. Целевой функционал Северного центра развития ТКР

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

В связи с большими масштабами жилищного строительства и стихийно складывающейся функцией «спального района эконом-класса с ограниченными возможностями», основной акцент развития Северного центра развития ТКР направлен на диверсификацию экономики территории, развитие торгово-досуговой функции, создание новых рабочих мест и развитие городской среды.

6.2.3. Производственные перспективы центра

Северный центр развития ТКР обладает возможностью реализации сразу нескольких инновационных проектов, способных вывести территорию и северную зону ТКР на новый уровень социально-экономического развития. Среди таких проектов следует выделить lifescience-парк в районе сельского поселения Капитолово (ГИПХ-Турбоатомгаз), тематический развлекательный парк и торговый город в районе поселения Бугры (например, в развитие территорий вокруг ТРК Мега).

Lifesciences-парк

Lifesciences-парк – инновационный территориально-производственный кластер, направленный на развитие технологий в сфере медицины и смежных технологий (медицинское приборостроение, биотехнологии, фармацевтика). Основной целью создания lifesciences-парков является развитие средств и служб для поддержки создания новых эффективных компаний в сфере медицины (целевые показатели см. таб. 6).

В рамках Северного центра развития ТКР потенциал создания lifescience-парка имеется на площадке института ГИПХ в районе ж.-д. станции Капитолово. Здесь уже локализовано несколько предприятий кластера фармацевтики Ленинградской области и Санкт-Петербурга. Развитие lifescience-парка на площадке ГИПХ дает возможность преобразовать «спальный район» Мурино в северный полюс роста и развития.

Базой для формирования Lifescience парка может стать кластер фармацевтических компаний, который уже создан и существует на территории института ГИПХ.

Торгово-логистический город

В пределах Северного полюса ТКР расположена инвестиционная площадка Бугры (на территории Бугровского сельского поселения), близ пересечения автодороги КАД СПб и федеральной автодороги «Сортавала» и местом размещения торгово-развлекательного комплекса (ТРК) «Мега ИКЕА Парнас». Площадка имеет около 300,0 гектаров незастроенной территории, с разных стороны автодорог КАД СПб и «Сортавала». Территория площадки имеет общую границу с Выборгским районом Санкт-Петербурга (целевые показатели см. таб. 6).

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. кв.м) и завершается реализация строительства крупного логистического терминала (ООО «Инвест «Бугры», общая площадь застройки около 312,0 тыс. кв.м).

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. чел.. 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 кв.м к 2020 году требуется не менее 150,0 гектаров. 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-парков. Промышленное развитие будет иметь сервисное значение.

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

6.2.4. Развитие жилищной инфраструктуры Северного центра развития ТКР

Уже к 2015/2016 годам численность населения Муринского сельского поселения может составить около 75 000 чел.(см. табл. 8). 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 может составить примерно 120 000 чел. 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 Северного центра развития ТКР, 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 близ 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.

6.2.5. Развитие социальной инфраструктуры Северного центра развития ТКР

Северный центр развития ТКР испытывает наибольшие трудности в отношении социальной инфраструктуры в сравнении со всеми предложенными подцентрами развития агломерации. Подобное положение связано с интенсивным жилищным строительством, многократно опережающим развитие социальной инфраструктуры данной инвестиционной площадки.

В Муринском СП работает 1 детский сад, школ нет. Учитывая активное жилищное строительство, к 2020 г. планируется значительное увеличение количества детских садов и появление школ. Также необходимо строительство учреждений здравоохранения. Преобразования в данной сфере намечено провести к 2020 г., они коснутся создания амбулаторно-поликлинических учреждений мощностью 430 посещений в смену. Мест массового отдыха населения на территории сельского поселения нет. Имеются отдельные культурно-религиозные объекты и военные мемориалы, имеющее локальное туристическое значение.

В Новодевяткинском СП действуют 1 детский сад (220 мест) и 1 школа (850 мест). Количество воспитанников детского сада в 2012 г. уже достигало 254 чел., что превосходит проектное количество мест в нем. Учреждения здравоохранения в Новодевяткинском СП по состоянию на 2012 г. отсутствуют. Места массового отдыха населения и объекты с туристско-

рекреационным значением в поселении также отсутствуют. К 2015 г. необходим рост мест в детских садах в 4 раза, мест в школах в 1,6 раза, без учета их проектной перегруженности уже на данный момент. Самая сложная ситуация наблюдается в области здравоохранения, учитывая отсутствие медицинских учреждений в Новодевяткинском СП.

В части решения задачи создания качественной городской среды нового города Мурино, актуальна реализация инвестиционных проектов по строительству не менее 60 000 кв.м торгово-развлекательных помещений и помещений общественного питания в зоне новой жилой застройки только на территории восточной части Муринского сельского поселения для удовлетворения местных нужд⁵. 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 гипермаркетов.

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

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 Санкт-Петербурге. Тематический парк на

⁵ 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 расчётный 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.

территории Бугровского сельского поселения может выступать центром притяжения для всех северных районов города.

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 кв.м.

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.

6.2.5. Развитие инженерной инфраструктуры Северного центра развития ТКР

Направления развития инженерной инфраструктуры Северного центра:

- 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»;
- 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.

6.2.6. Транспортная политика Северного центра развития ТКР

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.

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 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.

6.3. Восточный центр развития (Всеволожское городское поселение)

6.3.1. Описание территории

Восточный центр развития ТКР расположен на территории Всеволожского городского поселения Всеволожского муниципального района Ленинградской области. Всеволожск считается крупным городом Ленинградской области, и благодаря близкому расположению к Санкт-Петербургу, по праву может считать себя центром промышленности области. Функционирующие заводы Всеволожска выносились сюда из Ленинграда с 1980 года, в связи с чем, во Всеволожке начала свою жизнь промышленная зона «Красный кирпич».

Современный Всеволожск продолжает выполнять промышленные функции города. Среди успешно функционирующих заводов на территории Всеволожска следует выделить: автосборочный завод ЗАО «Форд Мотор Компани», завод «Гестамп Северсталь Всеволожск», шинный завод Nokian Tyres, завод «Merloni TermoSanitari S.P.A», предприятие «Smurfit Kappa St. Petersburg», строительное предприятие «Аколит». Также здесь расположены менее крупные предприятия пищевой промышленности.

Всеволожский район – лидер по темпам ввода жилья в Ленинградской области в 2010г. В том числе, во Всеволожке реализуется несколько проектов возведения многоквартирных домов, строятся малоэтажные комплексы, большое количество домов возводится частными лицами.

6.3.2. Функционал территории

Восточный центр развития (Всеволожск) позиционируется как второй по значимости (после Гатчины) подцентр развития территориальной системы агломерации, обладающий развитой инфраструктурой и повышенным экономическим потенциалом. Мероприятия по развитию инвестиционной площадки ориентированы на формирование комфортного для жизни и работы города-спутника. Важнейшей задачей является определение оптимального соотношения темпов инвестиционного развития в контексте сохранения благоприятной среды проживания и обеспеченности необходимыми объектами инфраструктуры.

Всеволожск способен стать центром притяжения новых инвестиций в агломерацию. Создаваемый эффект синергии может быть достигнут за счет привлечения инвесторов в промышленно-логистический комплекс сотрудничества с девелоперами жилой и коммерческой недвижимости.

6.3.3. Приоритетные проекты

Восточный центр развития ТКР (Всеволожское городское поселение) предполагает формирование развитого многофункционального общественного подцентра агломерации, ориентированного на обслуживание интенсивно развивающегося города Всеволожска и восточного сегмента территориальной системы Санкт-Петербурга и ТКР с проектной численностью населения до 100-150 тыс. чел.

Улучшение пассажирского сообщения с Санкт-Петербургом за счет повышения интенсивности и качества железнодорожных перевозок по существующей ветке, строительства линии легкорельсового транспорта, планируемого в долгосрочной перспективе строительства станции метро «Янино» создадут дополнительные условия для повышения качества жизни в городе и повышения его экономического потенциала.

Улучшение автодорожного сообщения с Санкт-Петербургом за счет строительства продолжения Ириновского проспекта и спрямления Колтушского шоссе в направлении Южного микрорайона Всеволожска позволит улучшить связанность Всеволожска и Санкт-Петербурга.

В пределах Восточного центра развития ТКР (Всеволожска) возможно дальнейшее развитие производственной зоны «Кирпичный завод». Появляются предпосылки к развитию логистических, сервисных, а также постиндустриальных функций города Всеволожска на ее основе.

Повышение качества городской среды при сохранении высокого уровня озеленения, редевелопмент ветхой застройки с приспособлением, преимущественно, под общественные функции и развитие общественных пространств в центральной части города в районе железнодорожной станции «Всеволожская» способствует углублению процессов реализации здесь проекта «умного города» (в соответствии с международными системами ранжирования, например, European smart cities).

Концепт «умного города», включает в себя весь корпус представлений о совокупности требований и стандартов развития городских инфраструктур, характерных для современного города, способного привлекать лучших талантов со всего мира. В отличие от Гатчины Всеволожск имеет иные потенциальные возможности, обусловленные другим экономическим профилем.

6.3.4. Развитие жилищной инфраструктуры Всеволожска

Численность постоянного населения Всеволожского городского поселения в 2013г. составила 62,1 тыс. чел. Схемой территориального планирования Всеволожского муниципального района, где были не учтены многие проекты активного жилищного строительства (а значит, её показатели могут быть существенно завышены), прогнозируется рост численности населения до 78,9 тыс. чел. к 2020 г.

Общая площадь жилого фонда Всеволожска достигла 1,9 млн кв.м, 32% которой составляют индивидуальные жилые дома и 68% – многоквартирные. В г. Всеволожске строится микрорайон «Березки» и другие локальные объекты – многоквартирные жилые комплексы. К

2015 г. по итогам реализации первоочередных проектов жилищного строительства площадь жилого фонда возрастет до 2,4 млн кв.м.

Трудовые ресурсы поселения составляли 46 тыс. чел. на 2012 г. Численность занятых в экономике составляет 28,2 тыс. чел., что свидетельствует о достаточно низкой емкости локального рынка труда. Потенциал развития рынка труда Всеволожска связан с привлечением новых инвесторов на greenfield-площадки, а также с развитием существующей промышленной зоны «Кирпичный завод».

Для города актуальна проблема переселения граждан из ветхого жилищного фонда, для решения которой предлагается: снос ветхих жилых домов (за счет средств инвесторов, планирующих реализацию на участке нового проекта); увеличение объемов строительства жилья и объектов коммунальной инфраструктуры; обеспечение доступности жилья и создание комфортных условий проживания граждан; расселение жителей, проживающих в сносом жилищном фонде за счет средств частных инвесторов (за счет средств инвесторов).

При переселении граждан из ветхого или аварийного жилья предлагается реализация пилотного проекта по созданию кварталов экологичного жилья (экожилья) современной застройки, обеспеченных современной инженерно-коммунальной инфраструктурой в рамках более крупного проекта «умный город».

6.3.5. Социальная инфраструктура Восточного центра развития ТКР

Во Всеволожске действовало 6 детских садов и 8 школ на 2012 г. Число воспитанников и учащихся в настоящее время приближается к порогу проектной вместимости, предопределяя необходимое расширение количества объектов образования. Во Всеволожске функционирует 3 больничных учреждения.

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.

6.3.6. Инженерная инфраструктура

Необходимые мероприятия для стабилизации современного состояния инженерных систем города в области водоснабжения:

- реконструкция действующих водозаборных сооружений на Ладожском озере с расширением их производительности с 36 до 60 тыс. м³/сутки;
- реконструкция ВОС г. Всеволожска с расширением производительности с 22 до 40 тыс. м³/сутки для обеспечения
- гарантированного водоснабжения существующей застройки, зон новой застройки и прилегающих водопотребителей (пос. Романовка и др.);
- строительство в промзоне «Кирпичный завод» собственных ВОС мощностью 8 тыс. м³/сутки;

- реконструкция действующего водовода, обеспечение его защитой от электрокоррозии и вынос участка в районе пос. Щеглово из-под кладбища;
- строительство второй резервной нитки водовода от Ладожского водозабора до ВОС г. Всеволожска;
- реконструкция изношенных водопроводных сетей в существующей застройке, в т.ч. в частном секторе перекладка труб на больший диаметр (не менее 100 мм), строительство резервных линий с закольцовкой сетей для повышения надежности водоснабжения.

6.3.7. Транспортная политика Восточного центра развития ТКР

Основной сложностью для развития города является транспортная инфраструктура. Общественного транспорта для коммуникаций с Санкт-Петербургом достаточно, но трассы, ведущие в город, узкие: в некоторых местах это всего лишь двухполосная дорога, что существенно влияет на длительность пути до Санкт-Петербурга. Частично проблему удалось решить упрощением проезда на участках Рябовского шоссе и ул. Красина, сделав их односторонними на въезд и выезд из Санкт-Петербурга. Для дальнейшего решения проблемы предлагается два варианта строительства линий ЛРТ, которые свяжут Всеволожск с городской чертой. Первая линия пройдёт от пересечения Рябовского шоссе и Андреевской улицы в Красногвардейском районе до Всеволожска. Пути трамвая должны пройти через посёлок Ковалёво вдоль реки Зиньковки. Данный проект во многом дублирует ж.-д. сообщение Всеволожск — Ржевка и капиталоемок в связи с необходимостью строительства 12 км новой дороги.

Второй проект может связать Всеволожск с ж.-д. станцией Ручьи, расположенной неподалеку от метро «Академическая». Этот проект, несмотря на свою удалённость от центра, имеет преимущество перед проектом Всеволожск — Рябовское ш. благодаря близкому расположению метрополитена. Однако здесь ЛРТ проходит по неосвоенным землям, что приводит к дополнительным инфраструктурным издержкам. Кроме того, проект на Ручьи имеет большую протяженность и поэтому более капиталоемок. Оценочно 1 км строительства полотна ЛРТ составляет 160-170 млн руб. Стоимость одной единицы подвижного состава 15-30 млн рублей, в зависимости от качества, скорости и типа комфорта. В результате стоимость ЛРТ, дублирующего имеющееся железнодорожное сообщение, составит около 3 млрд руб. В данном случае следует рассмотреть возможность улучшения ж.-д. сообщения Всеволожск — Ржевка и прилегающих к этим пунктам популярных маршрутов, что приведёт к близкому эффекту при гораздо меньших затратах.

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

В южных районах восточного центра развития ТКР следует развивать устойчивую автодорожную связь с городом, в особенности с метрополитеном. В перспективе после 2025 года сюда собираются дотянуть линию метро, которая позволит разгрузить и Колтушское направления, до этих пор Колтушский транспортный коридор будет испытывать трудности без реконструкции действующих и строительства двух новых автомобильных дорог.

6.3.8. Развитие туризма

Всеволожский район является популярным местом отдыха для многих петербуржцев и жителей Ленинградской области. В отношении г. Всеволожск туристов привлекают ключевые ресурсы, связанные с городом - музей Легендарной Дороги Жизни, музей-усадьба «Приютино» и другие туристические объекты военной истории. В связи с этим возможная целевая аудитория туристов Всеволожска довольно широка. Правильной мерой по привлечению туристов стало ежегодное празднование праздника «Сабантуй», который привлекает тысячи участников и зрителей. Тем не менее, туристический поток во Всеволожск существенно ниже, чем в южные города ТКР и в рекреационные районы Всеволожского района, а туристический сектор Всеволожского городского поселения сохраняет нереализованный потенциал. Создание в городе условий способных стать точкой притяжения для туристов, путешествующих в данном направлении основная задача для Всеволожска.

Развитие туризма и в особенности въездного туризма в городе Всеволожске, сдерживается рядом факторов. К ним можно отнести: дефицит необходимой информации и недостаточность рекламы туристских возможностей, неразвитость индустрии развлечений, недостаток современных рекреационных и развлекательных услуг и, соответственно, их высокая стоимость, нехватка квалифицированных кадров. Немаловажным сдерживающим фактором является отсутствие в городе координирующего органа, занимающегося вопросами функционирования сферы туризма.

Таким образом, несмотря на имеющийся значительный потенциальный рекреационный потенциал, развитие туризма во Всеволожске сдерживается целым рядом проблем, решение которых будет зависеть от целенаправленных действий не только органов местного самоуправления, но и общественных и частных структур.

Стратегической целью развития данного сектора экономики муниципального образования на долгосрочную перспективу является создание в городе условий, способствующих наиболее эффективному использованию имеющегося рекреационного потенциала, дальнейшего развития инфраструктуры отдыха и оздоровления, а также значительного увеличения вклада отрасли в экономику города. При этом главные усилия необходимо сосредоточить на:

- осуществление широкой рекламной кампании о деятельности соответствующих фирм и об имеющихся объектах и маршрутах в СМИ и Интернете (использование и официального сайта Администрации города);
- продвижение рекреационного потенциала города – его природы и самобытности на региональный и национальный рынки;
- расширение возможностей для инвестирования в инфраструктуру города (городу нужны красивые площади, парки и скверы, высококлассные гостиницы, благоустроенные места для отдыха и проведения спортивных состязаний, удобные парковки для автотранспорта).

На основе данных ориентиров правильным видится развитие в городе программы общественных пространств. Реализация стратегической цели должна осуществляться через организационно-экономические механизмы управления, к которым можно отнести программно-целевой подход к развитию туризма и отдыха, организацию системы мониторинга и совершенствование взаимодействия органов власти с малым бизнесом в этой сфере. В рамках развития общественных пространств должен быть решен ряд проблем, прежде всего: (1) проблемы благоустройства городских пространств в соответствии с лучшими практики городов-аналогов в индустриально развитых странах мира; (2) проблемы дефицита мест общественной коммуникации (необходимо обеспечить развитие функционала и архитектурной организации главных площадей, улиц, скверов города); (3) проблемы неразвитости современных видов деятельности, обеспечивающих самозанятость населения (например, отсутствуют места для локализации компаний креативных индустрий).

6.3.9. Развитие Заневского сельского поселения

В границах Заневского сельского и Свердловского городского поселений Всеволожского района Ленинградской области расположена привлекательная инвестиционная площадка, которая 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 около действующего Логистического терминала «MLP». Площадь зоны около 10 кв.м.

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 кв.м.⁶ Кроме того, рядом с ТРК, который будет выполнять функцию центрального общественного пространства территории, и перспективной станцией метро Кудрово, возможно создание бизнес-парка площадью около 50 000 кв.м, ориентированного на нижний ценовой сегмент рынка (офисы класса В-)⁷. 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 кв.м 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,

⁶ Средняя площадь гипермаркета Леруа Мерлен – 9 тыс. кв.м., ОБИ – 12 тыс. кв.м.

⁷ 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/>).

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 кв.м)⁸, гостиницей 3* и небольшим административно-деловым блоком.

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

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.

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

Юго-восточный полюс роста агломерации расположен в пределах Заневского сельского поселения – муниципального образования в составе Всеволожского района Ленинградской области. Юго-восточный полюс роста предполагает интенсивное развитие жилищных проектов в районе бывшей деревни Кудрово и размещение новых промышленных объектов в пределах развивающихся площадок промзоны «Уткина заводь».

6.4.1. Развитие жилищного строительства юго-восточного полюса роста

Кудрово, наряду с комплексом сельских поселений Мурино, Бугры, Новое Девяткино, станет самым крупным новым городским поселением ТКР к 2020 г. Вполне вероятно, что данные территории обойдут по количеству населению два крупнейших города Ленинградской области Гатчину и Выборг.

После заложения первого камня в основание города Кудрово в 2006 г., его строительство проходит самыми интенсивными темпами. Всего в Кудрово возводится 11 жилых комплексов,

⁸ 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.

строительство ведут 8 строительных компаний.⁹ В феврале 2008 г. начато строительство микрорайона «Новый Оккервиль». Строительство ведётся в шесть очередей. Новую улицу, по которой стали адресовать новостройки, назвали Ленинградской. Осенью 2009 г. начато строительство жилого микрорайона «Семь столиц». 2 октября 2010 г. перед строящимся микрорайоном «Новый Оккервиль» состоялось торжественное открытие парка «Оккервиль». С 2012 года ведётся строительство ЖК «Австрийский квартал», «Прогресс» и новых очередей ЖК «Семь столиц». С 2011 года ведётся строительство ЖК «Капитал» и ЖК «Весна».

6.4.2. Транспортное развитие

Интенсивное жилищное освоение деревни Кудрово требует реализации крупных инфраструктурных проектов в транспортной сфере. Кудрово расположено в рамках санитарно-защитных и шумовых зон между крупными инженерными и транспортными объектами, у него слабые внешние пешеходные связи с городом, что представляет большую проблему.

Решением проблем могло бы стать строительство новой станции метро. В конце 80-х годов за станцией метро улица Дыбенко развилось активное строительство тоннелей. Метрострой планировали построить еще одну станцию, за которой появилось бы электродепо Правобережное, без которого четвертая ветка оказывается незавершенной. Строительство было заморожено, т.к. станция по планам оказывалась на территории Ленинградской области, поэтому город финансировать ее отказался. У Ленинградской области не хватило бюджетных денег, чтобы вкладывать их в дорогостоящее строительство. Полностью забросить тоннели нельзя, ведь они имеют соединения с действующим метро, а именно с обратными тупиками улицы Дыбенко. Если их затопит, вода пойдет дальше и есть риск затопления всей ветки.

Физически работа по прокладыванию пути для метро сложности не представляет. Так как уже прорыто порядка полутора километров одного из двух перегонных тоннелей, осталось прорыть ещё примерно 4,5 километра. Открытие станции метро уже сейчас существенно упростило бы доступ к крупному торговому центру «МЕГА», превратив Кудрово в относительно привлекательный район. Станция метрополитена в среднесрочной перспективе является основным транспортным приоритетом Кудрово, т.к. столь крупный район (население превысит 100 тыс. чел.) не способен обходиться без метро.

6.4.3. Социальная инфраструктура

Уже созданный на территории Заневского поселения крупный торговый центр «Мега-Дыбенко» позволяет развить на его платформе ряд инновационных форматов социального плана, позволяющих микрорайону Кудрово повысить качество жизни на этой территории. Возможно, расширить площади вокруг ТЦ «Мега» с выходом как внутрь района, так и за пределы КАД (промышленные площади «Уткиной заводи»), с целью создания торгового города.

Кудрово имеет высокий потенциал развития как полноценный городской район агломерации, поскольку является органичным продолжением городской застройки Санкт-Петербурга.

⁹ Новостройки в Кудрово. Интернет-портал // URL <http://kudrovo-novostroyki.ru/>

Именно поэтому здесь возможна реализация более гибких вариантов развития социальной инфраструктуры. В том числе следует рассмотреть возможность создания межрегиональных школ (на базе существующих в районе метро «Дыбенко» школ), а также организации специальной подвозки детей, проживающих в Кудрово, но поступивших в школу в Санкт-Петербурге.

6.4.4. Развитие промышленных объектов

Юго-восточный полюс развития ТКР обладает потенциалом для создания дополнительных рабочих мест, через строительство и реализацию промышленных объектов на территории проекта «Уткина Заводь», который располагается на границе Санкт-Петербурга и Ленинградской области вдоль Кольцевой автодороги рядом с Большим Обуховским (Вантовым) мостом через р. Нева.

На территорию есть прямой доступ для грузовых и легковых автомобилей от главной транспортной магистрали региона – КАД и городской транспортной магистрали – Октябрьской набережной. Высокий потенциал территории проекта обуславливает возможность размещения современных и эффективных предприятий. Предпосылки развития сложились исторически – рядом находится крупный по численности населения Невский район с его огромным кадровым ресурсом, а так же новостройки Всеволожского района в Кудрово, Колтушах и Янино.

Одним из преимуществ является географическое местоположение проекта - возле пересечения крупных автомобильных магистралей. Грунты пригодны для строительства, инженерная подготовка территории выполнена в период, когда эти земли были пахотными – мелиоративная система отвода дождевых стоков полностью сохранила работоспособность. Близость существующих систем инженерного обеспечения городских и пригородных промышленных территорий позволяет решить задачи обеспечения будущих предприятий необходимыми ресурсами.

Территория «Уткиной заводи» способна взять на себя часть логистических функций ТКР. Создание здесь системы складов, которые можно замкнуть на торговом городе «Мега-Дыбенко» превращает Юго-восточный полюс развития в устойчивую торгово-логистическую структуру на территории ТКР.

Помимо развития здесь логистического города альтернативой может послужить развитие здесь компонентов lifesciences-парка, как фармакологического кластера Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

6.5. Южный центр развития (Новогорелово, Волхонка, Пулково)

6.5.1. Описание территории

Выбор территории в качестве приоритетного центра ТКР обусловлен следующими причинами:

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

6.5.2. Целевой функционал и приоритетные проекты

Целевой функционал южного центра – компактная территория сбалансированного социально-экономического развития.

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 кв.м 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 кв.м), где, в том числе, проводится и такое крупное международное мероприятие как ежегодный Женевский автосалон. Рядом с комплексом расположены несколько бизнес-центров классов В+ и А. Схожая концепция была использована для создания выставочного комплекса «Штутгарт-Мессе» (105 000 кв.м), 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 кв.м.

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 кв.м к 2014 году и до 100 000 кв.м к 2018 году. При этом аэрополис «Пулково» должен включать в себя модуль для проведения конгрессов площадью около 8000-10 000 кв.м. 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 кв.м.

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 кв.м.

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 апарта-отель на 200-300 апартаментов¹⁰.

Еще одной важной сопутствующей функцией 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 кв.м. Ввиду этого планируется спрос на создание торговой галереи.

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.

Инвестиционная площадка «Волхонская»

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

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.

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).

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)¹¹. 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. чел.. 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*¹².

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

¹¹ Формат круглогодичного использования горнолыжного курорта успешно применяется в проекте Туутари-Парк, расположенном в 5 километрах южнее.

¹² В настоящий момент суммарный номерной фонд отелей 3-4* в Пушкине, Гатчине и Павловске не превышает 150-200 номеров (источник: booking.com).

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.

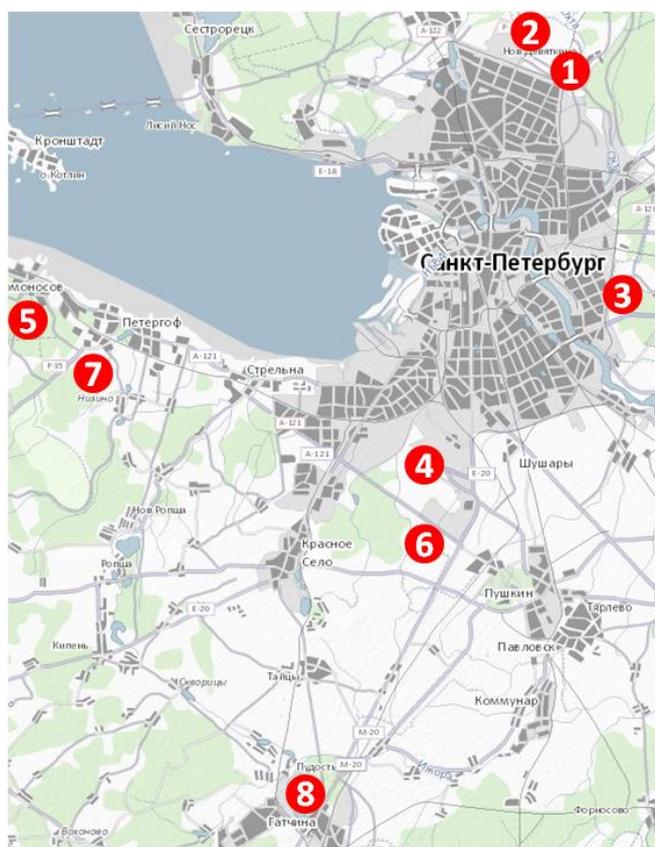
Предлагаемые проектные мероприятия потребуют корректировки проектного функционального зонирования не согласованного Правительством Ленинградской области генерального плана Виллозского сельского поселения, который в отношении рассматриваемой территории придерживается сценария консервации существующего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

6.6. Прочие территории приоритетного развития

6.6.1. Развитие первоочередных инвестиционных площадок

Комплексное развитие инвестиционных площадок преследует базовую цель создания на территории Ленинградской области новых 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.

Рисунок 9. 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

6.6.2. 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 кв.км. 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. кв.м), 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. кв.м 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 Западной Вирджиния (США), в аэропорте Хитроу (Лондон), в ряде стран ведется строительство подобных линий – Южная Корея, Индия, Израиль.

Рисунок 10. Функциональные приоритеты развития инвестиционной площадки «Троицкая гора»



6.6.3. 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. В пределах данной инвестиционной площадки возможна реализация логистического парка.

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.

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. кв.м логистической недвижимости и не менее 50,0 тыс. кв.м сервисной деловой недвижимости¹³. Кроме того, может быть использовано более 150,0 гав 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 Италии¹⁴ (Грузовая деревня в Болонии).

Для обеспечения удобной связи порта и тылового терминала с участком в районе деревни Сойкино необходимо построить соединительную автодорогу длиной около 1500 метров с эстакадой через Краснофлотское шоссе, исключая 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.

¹³ 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).

¹⁴ В Италии на грузовые деревни приходится около 11% добавленной стоимости, формируемой сектором транспортных услуг страны. Кроме того грузовые деревни аккумулирует около 8,6% занятости

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

6.6.4. 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 промышленных 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 друг к 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 развития¹⁵ за последние восемь лет стартовали

¹⁵ 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%).

проекты с общим объёмом заявленных инвестиций свыше \$4,9 млрд Большая часть стартовавших проектов – индустриальные, доля индустрий в проектном 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 обеспечению¹⁶. 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.

¹⁶ 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/>)

7. Направления развития ТКР

7.1. Система управления

Все предложения по развитию системы управления агломерацией и территориями Ленинградской области, прилегающими к границам Санкт-Петербурга, не противоречат текущему российскому законодательству. Базовым условием государственной политики в сфере развития агломерации является синхронизация нормативно-правовой базы и программ развития Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

В стратегии социально-экономического развития Санкт-Петербурга до 2030 года фиксируется, что зона ТКР и Санкт-Петербург имеют общие транспортные и миграционные потоки, часто единую инженерную инфраструктуру, единый пул основных экономических субъектов и общую структуру проблем, что порождает потребность в осуществлении координации усилий муниципальных и региональных властей по скоординированному развитию территорий для целей повышения качества жизни.

Стратегией не раскрываются конкретные сценарии развития Санкт-Петербурга и ТКР, но отмечается, что неизменность конфигурации моноцентрической агломерации и растягивание коммуникаций с ростом удаления от ядра поставили районы Ленинградской области в ситуацию гипертрофированных проблем, схожих по своей структуре с проблемами и диспропорциями развития периферийных районов Санкт-Петербурга, активно осваивавшихся в 1970-е - 2000-е годы. В их числе проблемы острого дефицита коммунальных ресурсов (тепло-, водо-, газо-, электроснабжения, водоотведения), социальной и транспортной инфраструктуры, мест приложения труда и образования.

Решение проблем относится к вопросам взаимодействия субъектов федерации в вопросах скоординированного развития приграничных территорий. Стратегией предлагается учитывать российский (Москва и Московская область) и международный (Большой Париж, Берлин) опыт в преодолении сложившихся проблем и использовать Координационный совет Санкт-Петербурга и Ленинградской области в качестве механизма этого преодоления.

Управление развитием ТКР осуществляет Губернатор Ленинградской области. Управление агломерацией осуществляется посредством работы Координационного совета Санкт-Петербурга и Ленинградской области в сфере социально-экономического развития.

Приоритетные сферы развития ТКР: транспорт и логистика, экология и охрана окружающей среды, туризм и рекреация, рынок труда, сельское хозяйство, социальная сфера, инженерные инфраструктуры (теплоснабжение, водоснабжение, энергоснабжение и проч.). Для каждого из этих направлений должна быть сформирован комплекс механизмов и управленческих подходов – политика. Всего система управления развитием ТКР должна быть основана на семи политиках: транспортная политика, экологическая политика, политика в сфере туризма и рекреации, политика развития единого рынка труда (включая промышленную политику), сельскохозяйственная политика, социальная политика, инфраструктурная политика.

В целях единообразия мер, принимаемых на уровне разных субъектов федерации относительно вопросов, имеющих значение, как для Санкт-Петербурга, так и для Ленинградской области, необходимо обеспечить развитие механизмов институциональных согласований. Для этого на базе действующего Координационного совета Санкт-Петербурга и Ленинградской области в сфере социально-экономического развития необходимо создать профильные рабочие группы, соответствующие набору предложенных политик.

Повестка взаимодействия с Санкт-Петербургом может быть представлена в следующем ранжированном виде:

1. Стратегическое планирование

- Разработать согласованные дорожные карты СПб и ЛО по развитию агломерации с блоками: социальная сфера, инженерная инфраструктура, экономика и инвестиции, экология, транспорт и дорожное строительство;
- Разработать совместную программу развития агломерации (в виде двух согласованных дорожных карт) и заявить как часть государственной программы по развитию агломераций.

2. Развитие детских садов

- В случае разработки совместной программы – сформировать подпрограмму по развитию детских садов.

3. Развитие школ

- Рассмотреть формат создания межрегиональных школ. Пилотная площадка – Кудрово или Мурино (получить дополнительное финансирование для школ района м.Дыбенко или м.Гражданский проспект г.Санкт-Петербурга и организовать специализированную развозку школьников).

4. Дорожное строительство и развитие транспорта

- Совместная инициатива по институционализации контрактов жизненного цикла на федеральном уровне;
- Создание консорциумов по комплексному развитию приоритетных транспортных коридоров.

5. Развитие инженерной инфраструктуры

- Водоснабжение: (а) комплекс мероприятий по обеспечению своевременного подключения объектов нового жилищного и промышленного строительства в зоне влияния ГУП «Водоканал Санкт-Петербурга»; (б) пересмотр лимитов водоснабжения для района «Южный» в сторону уменьшения для снабжения районов Ленинградской области;
- Водоотведение: (а) комплекс мероприятий по ускорению расширения мощности Северной станции аэрации.

6. Бюджетная сфера

- Выработать совместную позицию и поддержать ЛО по возможной инициативе о перераспределении НДС, уплачиваемого жителями ТКР на территории Санкт-Петербурга, в пользу бюджета Ленинградской области;

7. Инновационная сфера

- Сформировать совместные институты поддержки инновационных кластеров (радиационных технологий, автомобилестроения, судостроения, ИТ).

8. Туризм

- Разработать совместные туристические маршруты, объединяющие южные пригороды Санкт-Петербурга с Гатчиной.

Необходимо синхронизировать настоящую Концепцию со Схемой территориального планирования Ленинградской области. Одним из предложений для включения в будущее техническое задание на корректировку Схемы территориального планирования Ленинградской области может стать проект «прозрачный город», подробно изложенный в тексте Концепции «Императорское кольцо». При запуске крупных инвестиционных проектов дополнительно к существующим рабочим группам следует создавать проектный офис или иной совещательный орган, который будет координировать его реализацию. Примером такого органа является рабочая группа по «Императорскому кольцу», созданная при Правительстве Ленинградской области и объединившая представителей органов исполнительной власти Санкт-Петербурга и Ленинградской области, представителей федеральных министерств и ведомств, муниципальных образований, расположенных в зоне реализации проекта, специализированных организаций и учреждений, имеющих первостепенное значение для проекта (Петербургский институт ядерной физики, государственные музеи-заповедники южных пригородов Санкт-Петербурга, расположенные там же вузы и другие).

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

- Интеграция инженерных и транспортных инфраструктур Санкт-Петербурга и Ленинградской области, особенно: дорожной инфраструктуры, системы водоснабжения и водоотведения, системы сбора, утилизации и захоронения ТБО.
- Выработка специальной бюджетной политики в отношении ТКР и единых для Санкт-Петербурга и Ленинградской области проектов, в том числе перераспределение бюджета адресной инвестиционной программы между ТКР и другими территориями Ленинградской области в соответствии с прогнозами роста численности и структуры населения ТКР; внедрение механизмов субсидирования программ развития городов в зоне ТКР и другие.
- Политика полицентризма путём выделения пяти приоритетных центров развития ТКР (подцентров агломерации): (1) Инновационный центр – Гатчина, (2) Восточный центр развития – Всеволожск, (3) Северный центр развития – «Мурино, Бугры, Новое Девяткино», (4) «Кудрово, Уткина Заводь»; (5) Южный центр развития – «Новогорелово, Волхонка, Пулковское». Должны быть созданы специальные инструменты содействия развитию приоритетных центров развития ТКР.

- Политика по созданию новых рабочих мест (в том числе совместная кластерная политика).

Кроме того, необходимо внедрить трехступенчатую систему государственной поддержки:

- Прямое участие (финансирование разработки планов устойчивого развития, финансирование и создание инфраструктуры под индустриальные парки и технопарки, разработка новой нормативно-правовой базы, например, контракты жизненного цикла и др.).
- Система мер непрямого стимулирования (субсидии регионального бюджета на развитие в обмен на мероприятия по обустройству инфраструктуры, благоустройству и т.п.; возможно создание фонда стимулирования муниципальных образований и др.).
- Мероприятия по координации (развитие кластерной политики, в том числе выработка единой кластерной политики в агломерации, создание консорциумов по приоритетным транспортным коридорам, регламентация разрешенной деятельности на территории ТКР и проч.).

Концепция фиксирует необходимость формирования особого статуса ТКР, который бы не только устанавливал приоритеты пространственного и инвестиционного развития Ленинградской области в этой зоне, но и задавал бы стандарты взаимного влияния и кооперации Ленинградской области и Санкт-Петербурга на этой территории, включая регламентацию правил ведения промышленной деятельности, механизмы синхронизации программ развития инженерной и транспортной инфраструктуры и т.п.

Для этого предлагается ряд законодательных инициатив, в том числе:

- внедрение специального режима перераспределения бюджетных средств между Санкт-Петербургом и Ленинградской областью на содержание социальной и инженерной инфраструктуры для обеспечения населения, временно проживающего в зоне ТКР в летний сезон, но имеющих петербургскую прописку;
- внедрение специального порядка софинансирования расходов на строительство социальной инфраструктуры, обслуживающей жителей ТКР, из бюджета Санкт-Петербурга (либо софинансирование объектов совместного пользования у границ с ТКР, но на территории города, либо софинансирование капитальных вложений в зоне ТКР посредством участия в создании Фонда или корпорации развития ТКР в пропорции, равной доле налоговых платежей и других обязательных платежей, которые отчисляются в бюджет Санкт-Петербурга, но зависят от заработной платы сотрудников, работающих в городе, но проживающих в ТКР);
- внедрение механизма обязательного согласования градостроительной документации, разработанной на уровне муниципальных образований; с Координационным советом по взаимодействию в сфере социально-экономического развития Санкт-Петербурга и Ленинградской области с выделением внутри него соответствующей рабочей группы;
- и другие меры.

Дополнительно для получения источников финансирования социальной инфраструктуры возможно создание условий для регистрации строительных компаний, ведущих деятельность в зоне ТКР, в Ленинградскую область, и ряд других мер.

7.2. Развитие ТКР в контексте единой транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области

7.2.1. 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.

Основные положения транспортной модели ТКР:

- 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.

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.

- 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.

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.

- 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.

- 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. чел. 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
 - Токсовско-Девяткинский транспортный коридор ориентирован на использование ж.-д. ветки Приозерского направления.
 - 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.

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, Разметелевского и Колтушского поселений к 2020 году будет сформирована достаточно плотная урбанизированная зона с проектной численностью населения более 250 тыс. чел., на базе Бугровского, Мурино и Новодевяткинского поселений с численностью более 100 тыс. чел., 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 Разметелево – Павлово – Всеволожск.

6. 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.

7. 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).

8. 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.

9. 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;
- создание консорциума соисполнителей программы, в том числе в части разработки концепции безопасности, моделирования транспортных потоков и т.п.

7.2.2. Формирование транспортно-пересадочных узлов и коммуникационных коридоров

На базе проектируемой станции метро «Кудрово» в Заневском сельском поселении целесообразно создание ТПУ, которое смогло бы обслуживать потребности населения юга Всеволожского и Кировского районов Ленинградской области, а также пассажирские автобусные потоки Вологодского и Мурманского направления.

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.

7.3. Экологическая политика

Согласно настоящей концепции одной из важнейших функций ТКР внутри агломерации является сохранение природного потенциала для предотвращения ухудшения экологической ситуации вокруг Санкт-Петербурга и на прилегающих к городу территориях Ленинградской области.

Настоящая концепция предусматривает дальнейший рост жилищного строительства, инфраструктурного и промышленного освоения зоны ТКР. Однако в целях предотвращения негативных последствий для окружающей среды предлагается в качестве одного из ключевых зафиксировать показатель в 42% территорий – уровень ниже которого не должна опуститься доля экологических территорий (лесов) в общей площади территорий комплексного развития. При этом не рекомендуется введение статуса «пригородной зоны», которая по функционалу разрешала бы использование зоны ТКР как территории для развития только селитебной, экологической и рекреационной функций.

7.3.1. 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 природоохранных мероприятий (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.

7.3.2. 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 чел.). 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.

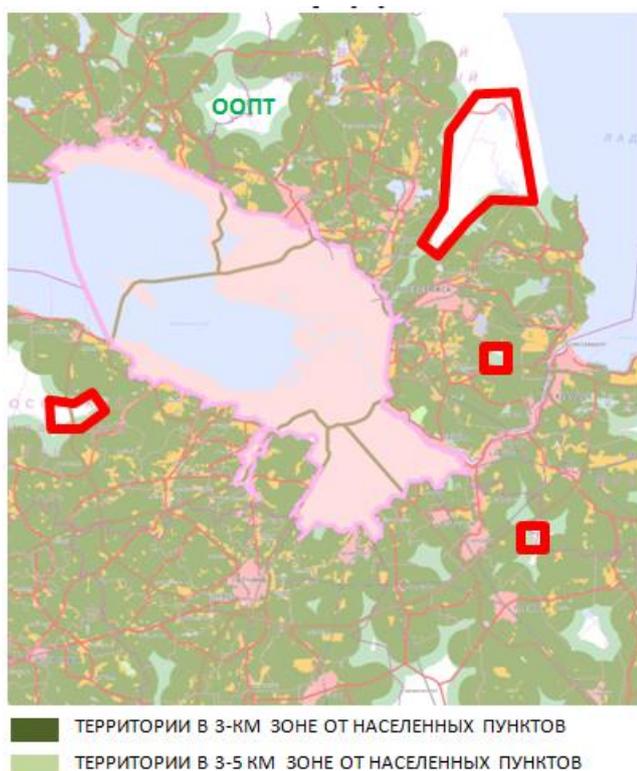
7.3.3. Определение потенциальных площадок для объектов по размещению отходов

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 водоемных объектов 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.

Рисунок 11. 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.

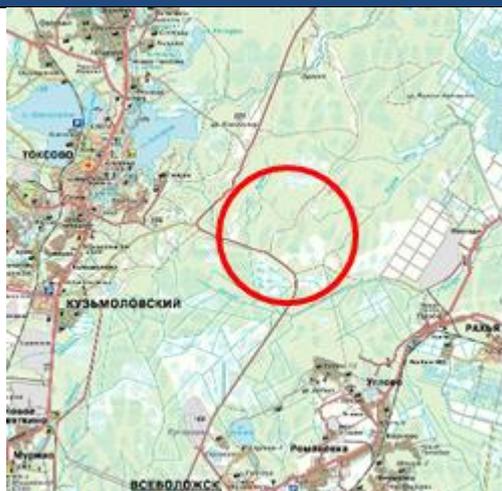
В итоге были выявлены 4 потенциальные площадки – две на территории Всеволожского района, одна на границе Кировского и Тосненского районов, одна в Ломоносовском районе. Более детально площадки представлены в таблице 44.

Таблица 8. Сравнительная характеристика потенциальных площадок для перспективного размещения объектов захоронения отходов

Муниципальное образование

Всеволожский муниципальный район
Романовское сельское поселение

Схематичное местоположение



Особенности площадки

Земли обороны
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
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
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

Кировский либо
Тосненский
муниципальный район
Мгинское либо
Никольское городское
поселение

Схематичное местоположение



Особенности площадки

Земли лесного фонда
Пригодность площадки для размещения
объектов утилизации и захоронения
отходов может быть принята только по
итогам проведения инженерно-
экологических изысканий, ОВОС и
государственной экологической
экспертизы

7.4. Развитие сферы туризма и рекреации

Количество туристов, посетивших Ленинградскую область в 2012 году, составило 1,880 млн чел., что на 0,26% выше по сравнению с 2011 годом, когда турпоток насчитывал 1,875 млн чел. 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. чел. 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.

Сфера туризма и рекреации на ТКР имеет два направления развития туристический сектор и сектор рекреации:

Туристический сектор

Туристический сектор рассматривается с точки зрения двух масштабов, соответствующих двум разным категориям потребителей и предъявляющих разные требования к туристическому продукту и сопутствующей ему инфраструктуре. Он ориентирован на внешнего потребителя (международный и межрегиональный уровень) и на обслуживание жителей Ленинградской области и Санкт-Петербурга (региональный и макрорегиональный уровень).

Основные точки притяжения туристов международного и межрегионального уровня в агломерационной зоне Ленинградской области относятся к культурно-познавательному туризму. Одним из таких 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 туристов 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 (памятники Великой Отечественной войны), 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 объектов размещения, информационной и транспортной инфраструктур 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.

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 относятся развитие инфраструктуры различных видов спорта, в том числе инфраструктуры водного спорта на озерах Курголовское и Хепоярви, а также дальнейшее развитие инфраструктуры гостеприимства.

Сектор рекреации

Сектор рекреации актуален в основном для жителей Санкт-Петербурга и Ленинградской области (региональный и макрорегиональный уровень). Развитие сектора рекреации целесообразно разделить на три направления: 1) создание тематических парков; 2) создание публичных мест (public spaces); 3) развитие имеющихся зон отдыха и реализация крупных пилотных проектов на ТКР.

(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. Рекомендуются 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, Park Management, Inc. и другие).

Особенную роль играет выбор носителя идеологии проекта. Создание тематического парка может стать проектом развития для российских брендов в сфере развлечений, мультипликации, производства игрушек и других сферах. 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». Возможно привлечение других российских и иностранных брендов.

2. Открытые пространства составляют «каркас» города и представляют собой важные места коммуникации и идентификации городского сообщества. В эпоху роста приватизации и коммерциализации городских пространств, проектирование общественных мест остается в числе основных обязанностей муниципалитета. В качестве подхода к устойчивому развитию публичных пространств (public spaces) ТКР предлагается три концепции: 1) сеть общественных пространств; 2) интеграция различных интересов; 3) поддержание индивидуальных особенностей и своеобразия общественных пространств.

Необходимо развивать общественные пространства, создавая единую, взаимосвязанную, видимую сеть в пространстве ТКР. Существуют многочисленные примеры реализации аналогичных программ на различных уровнях (региональном, городском, уровне микрорайона). Например, концепции на региональном уровне: ландшафтный парк Эммер (Emscher Landschaftspark), зеленый пояс Франкфурта (Gruen Guertel Frankfurt), на городском – планировочная концепция центра Дрездена (Planungsleitbild Innenstadt Dresden) и Концепция городских деревьев в Дрездене (Urban Tree Conception in Dresden), а также система «Плюс 15» в Калгари (Plus-15-System in Calgary) в Канаде. Аналогичные программы необходимо реализовать в городских населенных пунктах в зоне ТКР, а также на базе комплекса объектов всемирного наследия ЮНЕСКО, которые расположены как на территории Санкт-Петербурга, так и на территории Ленинградской области (Таицкий водовод, Гатчинский дворец и другие). В мире существует целый класс компаний, которые

специализируются на разработке концепций и развитии общественных пространств. Следует рассмотреть возможность привлечения таких компаний в города ТКР.

3. 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.

7.5. Политика развития единого рынка труда

ТКР представляет собой ресурс по развитию новой производственной и постиндустриальной деятельности для Петербургской агломерации.

Согласно стратегии социально-экономического развития Санкт-Петербурга до 2030 г. и ранее озвученным планам, территории комплексного развития могут рассматриваться в качестве территорий промышленного освоения. В том числе сюда могут быть вынесены предприятия из центра Санкт-Петербурга. Для этого необходимо утвердить стандарты переноса предприятий, которые должны учитывать уровень воздействия предприятий на окружающую среду и соответствовать приоритетам социально-экономического развития Ленинградской области на долгосрочную перспективу.

В ТКР развитие смогут получить также постиндустриальные виды деятельности. ТКР может стать территорией активного развития секторов новой экономики благодаря наличию здесь свободных территорий для строительства, а также наличия уже сформированных городских систем.

Перспективные сектора производства и постиндустриальной деятельности, которые могут получить развитие в ТКР:

- Сектор life science¹⁷, включая фармацевтику, медицинское приборостроение, услуги радиационной медицины, компьютерный инжиниринг для медицины.
- Сектор туризма и рекреации (включить, в том числе, HORECA¹⁸).
- Сектор отдыха и развлечений (включая тематические парки, музейный и галерейный бизнес).
- Сектор высокотехнологической логистики (3PL¹⁹, 4PL²⁰).
- Сектор конгрессной деятельности.

¹⁷ В переводе с английского Life science — естественные науки.

¹⁸ 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.

¹⁹ 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.

²⁰ 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.

В целом при обеспечении соответствующих условий (включая сертификацию индустриальных парков, снижение административных барьеров, благоустройство территорий, развитие инфраструктуры и т.п.) в долгосрочной перспективе до 2030 года реализация политики создания новых рабочих мест в ТКР обеспечит создание только в обозначенных выше секторах 66,4 тыс. новых рабочих мест. Общий кумулятивный эффект (включая занятых в сервисных секторах экономики) составит не менее 200 тыс. новых рабочих мест.

Для этого на уровне Правительства Ленинградской области в отношении ТКР следует применить следующие принципы политики создания новых рабочих мест:

- стремление к исключению дублирования функций в сфере развития новых промышленных проектов в зоне ТКР путем приоретизации проектов в сфере развития высокотехнологичных производств, для которых размещение в ядре агломерации (центре Санкт-Петербурга) является недоступным по стоимости земли, стоимости эксплуатации инфраструктуры, специфике требований по охране окружающей среды и т.п.;
- разработка единой политики создания новых рабочих мест в 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 в зоне ТКР (например, возможно 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.
- создание механизмов организационной и бюджетной поддержки проектов в сфере инжиниринга, реализуемых с участием 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.

7.6. Сельскохозяйственная политика

Сельское хозяйство ТКР имеет ярко выраженную пригородную специализацию, ведущие отрасли - молочно-мясное животноводство, картофелеводство и овощеводство. При этом продукция животноводства заметно преобладает над растениеводством в соотношении 69% и 31% (за 2012 г.).

Значительную часть урожая картофеля и овощей дают личные подсобные хозяйства населения. Главные овощные культуры - капуста, морковь, огурцы, лук, свёкла. Также в области выращивают зерновые культуры: ячмень, рожь, овёс, в основном на корм скоту и птицам.

В целом по ТКР сельское хозяйство и пищевая промышленность показывают относительно хорошие результаты, устойчивые темпы роста, которые опережают среднероссийский рост экономики и промышленного производства. Сельское хозяйство ТКР по-прежнему должно стремиться к развитию, прежде всего, животноводства, для того, чтобы суметь обеспечивать максимальную поддержку растущему городу с растущим потребительским спросом. Ввиду низкого плодородия почв ТКР, растениеводство ориентировано, главным образом, на удовлетворение потребностей животноводства.

В финансировании отрасли наблюдается устойчивая положительная динамика. За 2012 г. финансовая поддержка производства сельскохозяйственной продукции составила 4,24 млрд. рублей, из которых региональный бюджет составил 2,16 млрд. руб. (по Ленинградской области).

Валовая продукция так же показывает рост, в том числе послекризисный 2009г. сельское хозяйство Ленинградской области показало рост 7% при снижении финансирования отрасли. В среднем же за пятилетний период динамика роста валовой продукции отраслей сельского хозяйства региона составило 19% в год.

В структуре растениеводства Ленинградской области преобладают кормовые культуры, выращиваемые в качестве фуража. Для этих же целей выращиваются и зерновые культуры. В целом растениеводство области ориентировано на обеспечение потребностей отдельных отраслей животноводства региона.

Животноводство представляет основную отрасль специализации сельского хозяйства региона. Птицеводство - отрасль, специализирующаяся на производстве мяса птицы и пищевых яиц, побочной продукцией которой являются пух и перо, а отходы производства используются для изготовления мясокостной муки; одновременно птичий помёт используется в качестве ценного органического удобрения, является основной отраслью региона. В зоне ТКР расположены крупные предприятия «Синявино» и «Птицефабрика «Роскар».

Пищевая и перерабатывающая промышленность в системе агропромышленного комплекса тесно связана с сельским хозяйством как поставщиком сырья и с торговлей. Предприятия зоны ТКР обеспечивают продуктами питания Санкт-Петербург. Среди традиционных для крупных городов предприятий мясной и хлебопекарных отраслей, в ТКР расположены крупные производители кофе и табачных изделий, пользующихся всемирной известностью. В агломерации в целом и в зоне ТКР в частности должна быть реализована единая политика по развитию агропромышленного комплекса и обеспечения продовольственной безопасности.

7.7. 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 информационно-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.

Потребность муниципальных образований в объектах социальной инфраструктуры определена на основании региональных нормативов градостроительного проектирования Ленинградской области, исходя из следующих нормативных параметров обеспеченности:

- Для городских и сельских поселений с проектной численностью населения более 12 тыс. человек: 60 мест в детских садах, 91 место в школах, 18,15 посещений в смену по амбулаторным учреждениям здравоохранения на 1000 жителей.
- Для сельских поселений с проектной численностью населения менее 12 тыс. человек: 40 мест в детских садах, 61 место в школах, 14,52 посещений в смену по амбулаторным учреждениям здравоохранения на 1000 жителей.

Общая стоимость запланированных мероприятий по обеспечению детскими садами наиболее динамично развивающихся поселений ТКР может составить более 17,4 млрд. рублей (в ценах 2013 года), если темпы строительства нового жилья будут соответствовать тем темпам, которые заложены в генеральных планах развития поселений. Стоимость строительства дополнительных к запланированным детским садам для полного покрытия ожидаемых к 2020 году дефицитов ориентировочно составит 32,2 млрд. рублей. В случае если объемы строительства будут ограничены на уровне 300 тыс. кв. м. в год, объем

финансирования строительства детских садов может быть значительно уменьшен – до 6-7 млрд руб до 2020 г.

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 школ для полного покрытия ожидаемых к 2020 году дефицитов ориентировочно составит 23,1 млрд. рублей. В случае если объемы строительства будут ограничены на уровне 300 тыс. кв. м. в год, объем финансирования строительства школ может быть значительно уменьшен – до 7-8 млрд руб. до 2020 г.

7.8. Инфраструктурная политика

В связи с тем, что многие инженерные инфраструктуры Санкт-Петербурга и Ленинградской области взаимосвязаны, для дальнейшего развития ТКР необходимо выработать единую инфраструктурную политику.

С одной стороны она должна учитывать перспективы развития ТКР и формировать резервы как для развития централизованных систем водоснабжения и водоотведения, энергоснабжения, газоснабжения, так и для развития децентрализованных систем (например, малой энергетики).

С другой стороны развитие ТКР, в том числе земельная, налоговая, социальная политика, влияющая на темпы жилищного строительства в зоне ТКР, должно учитывать реальные возможности инженерной инфраструктуры Санкт-Петербурга.

Ниже представлен ряд рекомендаций по решению наиболее значимых проблем развития инженерной инфраструктуры на территориях Ленинградской области, прилегающих к границам Санкт-Петербурга.

Электроэнергетика

К возможностям улучшения сложившейся ситуации относятся: 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. 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.

Наличие свободных мощностей газораспределительной системы создает возможности формирования центров локальной энергетической генерации на газовом топливе.

Следует предусмотреть возможность реализации на базе одного или нескольких поселений ТКР пилотных проектов по созданию smart grid («умной сети») – интеллектуальных систем передачи и распределения электроэнергии. Учитывая планы ОАО «Российские сети» по

постепенному переходу всей российской электроэнергетики на принципы функционирования smart grid («умной сети»), ТКР могла бы стать площадкой для первоочередного внедрения соответствующих этим планам технологий.

Водоснабжение

К возможностям улучшения систем водоснабжения относятся: 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».

Дополнительные возможности возможны за счет:

- строительства Новолодожского 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 Новолодожского 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 Новолодожского водовода предполагается параллельно существующим централизованным системам, исчерпавшим резервы прироста водопотребления;
- 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.
- частичное снятие ограничений на использование подземных горизонтов для целей водоснабжения будет способствовать улучшению ситуации.

Водоотведение

Решение проблем возможно за счет выработки 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».

Дополнительным решением могут служить:

строительство локальных современных канализационных очистных сооружений с обеспечением надлежащего качества очистки сточных вод и последующим сбросом в реки бассейна Невы. Развитие канализационных сетей в зонах активного строительства.

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.

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 сбросом в реку Черная.

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.

Решение проблем развития теплоснабжения и газоснабжения в зоне ТКР предусмотрено в рамках действующих профильных программ.

8. 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.

Таблица 9. 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 строительство, отсутствия технических условий на присоединение к сетям инженерного обеспечения, несоответствия параметров жилого дома действующим градостроительным требованиям. Выявление и устранение противоречий между документами территориального планирования, планировки и межевания территории, выданными разрешениями на строительство. Отмена в судебном порядке разрешений на строительство, проектов планировки и градостроительных планов земельных участков, в случае злостного нарушения действующих градостроительных требований. 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. Разработка региональных стандартов качества жилой среды применительно к проектам комплексного освоения территории в целях жилищного строительства. 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 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.	Средняя	Реализация комплексного проекта межрегионального значения в сфере развития туризма на базе историко-культурного потенциала города Гатчина (в рамках проекта «Императорское кольцо»). Содействие реализации комплексных проектов в сфере рекреации и туризма в части облегченной процедуры доступа к земельным участкам, водным объектам, объектам культурного наследия регионального значения. Продвижение Ленинградской области, в том числе, туристских дестинаций на ТКР, как привлекательного объекта регионального и международного туризма. Развитие региональной системы обеспечения качества туристического обслуживания.
4. Риски в сфере развития социальной инфраструктуры		
Формирование крупных жилых массивов в нижнем сегменте эконом-класса, не	Высокая	Повышение эффективности бюджетных инвестиций на строительство и реконструкцию объектов социальной

Угрозы и возможные последствия	Оценка вероятности	Механизмы нивелирования рисков
<p>обеспеченных базовыми объектами социальной инфраструктуры (в первую очередь, на территории Заневского, Муринского, Новодевяткинского, Тельмановского, Виллозского сельских поселений).</p>		<p>инфраструктуры путем их первоочередного размещения в поселениях ТКР с испытывающих наибольший дефицит в данных объектов.</p> <p>Пересмотр адресной программы финансирования строительства и реконструкции объектов социальной инфраструктуры с учетом критериев обеспечения эффективности бюджетных инвестиций.</p> <p>Пересмотр требований региональных нормативов градостроительного проектирования в части норм обеспеченности населения объектами социальной инфраструктуры, площади участков, занимаемых данными объектами.</p> <p>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.</p> <p>Развитие механизмов частно-государственного партнерства в сфере создания объектов социальной инфраструктуры, в том числе, схемы «социальная инфраструктура в обмен на налоги».</p> <p>Поощрение кооперации точечных застройщиков по вопросам совместного строительства объектов социальной инфраструктуры.</p> <p>Проработка механизмов привлечения частных инвесторов в создание объектов социальной инфраструктуры в рамках проектов жизненного цикла (в том числе, по схеме ВООТ).</p> <p>Выработка механизмов государственной поддержки частных коммерческих проектов в сфере образования, здравоохранения, культуры, физической культуры и спорта с целью повышения доступности данных объектов для населения.</p> <p>Развитие дистанционных форм обучения, в том числе домашнего образования, с применением информационно-коммуникационных технологий.</p>
5. Риски в сфере развития транспортной инфраструктуры		
<p>Отставание темпов строительства улично-дорожной сети (УДС) в новых жилых микрорайонах от реальных потребностей.</p>	Средняя	<p>Предоставление разрешения на строительство объектов в зоне не обеспеченной УДС только на 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.</p>
<p>Продолжение практики занижения количества парковочных мест в рамках реализации жилищных проектов.</p>	Высокая	<p>Согласование проектов планировки и выдача разрешений на строительство только на основании полного обеспечения новой застройки парковочными местами (за счет территорий в зоне застройки) согласно региональным нормативам градостроительного проектирования.</p>
<p>Развитие грузового железнодорожного движения и скоростного межрегионального и международного железнодорожного движения в ущерб пригородным железнодорожным перевозкам.</p>	Средняя	<p>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.</p>
<p>Отставание темпов строительства и реконструкции межселенной автодорожной инфраструктуры от потребностей населения и логистического комплекса.</p>	Высокая	<p>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.</p>
6. Риски в сфере развития инженерной инфраструктуры		
<p>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.</p>	Средняя	<p>Пересмотр схемы электроснабжения Ленинградской области и инвестиционных программ электроснабжающих организаций с учетом планируемых сроков ввода объектов жилищного строительства, промышленных производств, иных потребителей.</p> <p>Перераспределение инвестиций в пользу приоритетного создания центров питания в наиболее динамично развивающихся зонах ТКР.</p> <p>Стимулирование развития децентрализованных источников электроснабжения на базе когенерационных тепловых установок и возобновляемых источников энергии.</p> <p>Проработка механизмов привлечения частных инвесторов в создание локальных генерирующих мощностей в рамках концессионных соглашений.</p>
<p>Дефицит мощности централизованных и локальных систем водоснабжения для обеспечения строящихся объектов питьевой</p>	Средняя	<p>Создание условий для беспрепятственного подключения строящихся объектов, расположенных на территории Ленинградской области, к водопроводным сетям ГУП «Водоканал</p>

Угрозы и возможные последствия	Оценка вероятности	Механизмы нивелирования рисков
водой. Увеличение инфраструктурных издержек инвесторов.		Санкт-Петербурга». Разработка единой схемы водоснабжения Санкт-Петербурга и прилегающих территорий Ленинградской области с учетом реальных экономических возможностей. 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». 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. 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. 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». Реализация мероприятий по реконструкции канализационных очистных сооружений в рамках государственной программы «Чистая вода». 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 обеспечения вследствие увеличения необоснованных инвестиционных надбавок к тарифам	Высокая	Проведение аудита инвестиционных программ организаций коммунального комплекса с выявлением и последующим исключением необоснованных инвестиционных проектов. 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 законодательства при развитии жилой, дачной застройки, формировании производственных зон, стихийном развитии мест массового отдыха населения.	Средняя	Выявление и пресечение несанкционированной застройки в рамках мер государственного контроля в области градостроительной деятельности. 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». Разработка схем детальной планировки территорий, обладающим наиболее высоким природно-рекреационным 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 неудовлетворительного состояния очистных сооружений. Снижение рекреационного потенциала водных объектов.	Высокая	Реализация мероприятий по реконструкции канализационных очистных сооружений в рамках государственной программы «Чистая вода». Проработка механизмов привлечения частных инвесторов в реконструкцию очистных 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. 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. 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 Строительство транспортных магистралей в объезд населенных пунктов

9. 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 объеме 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. (12-13 млрд руб. при объеме строительства до 300 тыс. кв. м. в год до 2020 года).

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 объектов 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.

10. Ожидаемые результаты реализации Концепции

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

- Качественное улучшение процесса взаимодействия правительств Санкт-Петербурга и Ленинградской области;²¹
- Улучшение инвестиционного климата;
- Жилищная сфера;
- Сфера транспорта и транспортная инфраструктура;
- Социальная сфера;
- 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

²¹ В настоящий момент данный показатель можно оценить на «3» по пятибалльной шкале. К 2020 г. (оценка Фонда «ЦСР «Северо-Запад») данный показатель может быть оценен на «5».

- 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
- оздание 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.

Рисунок 13. Целевые показатели сценариев развития ТКР

Текущее состояние	Целевое состояние
Численность населения: 626 тыс. чел.	Прогноз: Умеренный / Амбициозный 2020 г.: 830 тыс. чел. / 1026 тыс. чел. 2030 г.: 1 000 тыс. чел. / 1250 тыс. чел. +100 тыс. новых рабочих мест к 2020 г.
Маятниковая миграция: 200 тыс. чел. – ежедневно в СПб 50 тыс. чел. – ежедневно в ТКР из СПб	Маятниковая миграция в 2020 г. 240-270 тыс. чел. – ежедневно в СПб 110-150 тыс. чел. – ежедневно в ТКР из СПб +не менее 50% въездов в СПб – на общественном транспорте (метро, автобусы, маршрутные такси, ЛРТ, электрички и проч.)
Преобладающая модель населенных пунктов – жилой спальный район	Модель устойчивого развития поселений (диверсифицированная структура экономики, сниженное негативное воздействие на окружающую среду, развитая городская среда)
Разрозненная инфраструктурная политика	Единая транспортная система (в т.ч. Единый план развития транспорта СПб и ТКР, например, в рамках развития транспортного узла СПб и ЛО, транспортные консорциумы по основным транспортным коридорам и проч.) и другие решения в области интеграции инженерной инфраструктуры
Конкуренция в инвестиционной сфере СПб и ЛО	Единые кластеры в машиностроении, туризме, life science, торговле и логистике и др.



до **200** млрд долл. – совокупный ВРП (СПб+ТКР) к 2030 г.
 Метрополия – в **топ 40** крупнейших городских агломераций мира; **топ 25** – самых посещаемых туристических дестинаций мира; **топ 50** городов мира по качеству жизни

Приложения

Приложение 1. Lifescience парки

Life sciences парки – особый объект инновационной инфраструктуры, получивший широкое распространение в индустриально развитых странах со второй половины 1990-х гг. и в 2000-е гг.

Lifescience парки задействуют и объединяют на одной территории и в одной технологической цепочке значительное число акторов, предоставляют инфраструктуру и материальную базу для проведения исследований и их коммерциализации.

Lifescience парки получили широкое распространение в развитых странах в 2000-е годы. Чаще всего инициатива создания принадлежит региональному или национальному правительству. Кроме того, инициаторами часто выступают университеты, научно-исследовательские центры или агентства, отвечающие за региональное развитие.

Кластеры life sciences включают в себя фирмы, научно-исследовательские институты и организации в государственном и частном секторах. Как и в любых других кластерах между ними осуществляется взаимодействие для того, чтобы создавать, импортировать, изменять и дорабатывать, а также передавать новые технологии в сфере медицины. Основным вызовом является создание и поддержание таких отношений между государственным и частными акторами, которые обеспечивали бы приток знаний в развитие инноваций.

Как правило, life sciences парки осуществляют свою деятельность на базе государственно-частного партнёрства.

Юридически это могут быть компании, которые существуют в форме: общества с ограниченной ответственностью или акционерного общества; фонда; ассоциации; организационной единицы, напрямую управляемой университетом; в форме научного парка, привязанного к особой экономической зоне.

Финансирование life sciences парков в рамках государственно-частного партнёрства чаще всего происходит из нескольких источников: государственный бюджет, региональный бюджет, частные инвесторы (бизнес, университеты). Государство может стимулировать создание парков при помощи значительных налоговых льгот (например, для привлечения инновационных компаний в канадский парк «Quartier de la Sante de Montreal» провинция Квебек предоставила сокращение подоходного налога в размере 100% в течение 2-х лет, и 75% в течение 5 лет).

Существует два основных подхода к выбору площадки для размещения life sciences парка:

1. Локализация на значительной территории в комплексе зданий, расположенных за пределами плотной городской застройки;
2. Локализация в рамках одного здания на территории (в центре) крупного города. Каждый из подходов имеет свои преимущества и недостатки.

Для создания кластеров life sciences в Соединённых Штатах Америки и Европе выделяются территории площадью от 46 до 255 га.

Таблица 10. Характеристики lifescience парков в разных странах мира

Площадка	Размер	Специализация
Бостон/Кембридж	95,6 ГА	ШК – НИОКР, медицинские исследования
Лос-Анджелес	51,1 ГА	Медицинские исследования, производство медицинского оборудования
Нью-Йорк	55,7 ГА	ШК, медицинские исследования
Филадельфия	171,9 ГА	Образование, помощь большому фармакологическому производству
г. Роли, г. Дарем	74,3 ГА	Производство вакцин, агротехнологии
Сан-Диего	102,2 ГА	НИОКР
Сан-Франциско	Ок. 255,5 ГА	НИОКР
Сиэтл	46,45 ГА	НИОКР
Окрестности Мэриленда	83,6 ГА	Исследования (федеральные и частные)
Green Bridge	Ок. 100 ГА	Возобновляемая энергетика Фармацевтика Здоровье
Майами (University of Miami Life Science and Technology Park)	Ок. 60 ГА	Медицина
Leiden Bio Science Park	Ок. 110 ГА	Медицина Биотехнологии
Alexandria Center for Life Science	н/д	Фармацевтика Биотехнологии Медицинские устройства Медицина
Хайфа (Haifa Life Sciences Park)	Ок. 105 ГА	Медицина Фармацевтика Биотехнологии
Мальта (Life Sciences Park Malta)	Ок. 110 ГА	Биотехнологии Медицина
Ideon Science Park	Ок. 100 ГА	Пищевое производство Биотехнологии Фармацевтика

Источник: ЦСП «Северо-Запад»

Средняя площадь офисных и лабораторных помещений – около 130 тыс. м². Эта цифра может отличаться как в большую, так и в меньшую сторону. При этом, как уже было отмечено, они могут быть размещены либо в одном здании, либо рассредоточены в комплексе зданий, что является более распространённым и типичным случаем.

Приложение 2. Мероприятия по реализации концепции и ожидаемые результаты (дорожная карта)

Выработка комплексных мер для активного градостроительного развития

Направление, ожидаемые результаты	Проектные мероприятия и сроки реализации, ожидаемые результаты	Организационные мероприятия и ответственные исполнители	Нормативно-правовое обеспечение и ответственные исполнители	Форма и объем финансирования, сроки реализации
1. Создание приемлемого 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.)				
1.1. Реализация проектов по развитию многофункциональных инвестиционных площадок в различных зонах ТКР Повышение инвестиционной привлекательности Ленинградской области, увеличение количества высокооплачиваемых рабочих мест, рост поступлений по налогу на прибыль. Целевые показатели: объем инвестиций в создание рабочих мест на ТКР: 16 млрд. рублей в год. Накопленный объем инвестиций к 2025 году: 192 млрд. рублей, к 2035 году: 352 млрд. рублей (в ценах 2013 года)	1. Развитие сервисно-деловой и развлекательной инфраструктуры территорий новой жилой застройки в Бугровском и Муринском сельских поселениях (Муринская инвестиционная площадка). 2. Развитие сервисно-деловой инфраструктуры территорий новой жилой застройки в Заневском сельском поселении (Кудровская инвестиционная площадка). 3. Развитие сервисно-деловой инфраструктуры во Всеволожском городском поселении. 4. Создание торгово-логистической и деловой инфраструктуры в Бугровском сельском поселении (Инвестиционная площадка Бугры-Парнас). 5. Создание логистической и деловой инфраструктуры в Пениковском сельском поселении (Инвестиционная площадка Бронка-Пеники). 6. Создание многофункциональной деловой и логистической инфраструктуры в Вилозском сельском поселении (Инвестиционная площадка Аэрополис). 7. Создание выставочно-рекреационной и развлекательной инфраструктуры в Вилозском сельском поселении (Инвестиционная площадка Волхонская). 8. Создание торгово-образовательной и жилой инфраструктуры в Низинском сельском поселении (Инвестиционная площадка Троицкая Гора). 9. Создание выставочно-логистической инфраструктуры в Заневском и Свердловском сельских поселениях (Инвестиционная площадка Заневская).	Создание единой управляющей компании (УК) постиндустриальных зон Ленинградской области. Сбор информации и координация всех собственников земельных участков в рамках единой концепции развития территорий (в рамках деятельности УК). Внесение изменений в действующую и разрабатываемую градостроительную документацию (генеральные планы сельских поселений) при координации УК и комитета по градостроительству и архитектуре Ленинградской области. Разработка единых проектов планировок для инвестиционных площадок, за счет средств частных собственников (при координации УК и комитета по градостроительству и архитектуре Ленинградской области). Создание льготного налогового режима для проектов в сфере постиндустриальных типов занятости (Комитет экономического развития и инвестиционной деятельности Ленинградской области). Обеспечение режима «одного окна» для согласования вопросов инфраструктурного обеспечения (в рамках деятельности УК). Проведение инвестиционного роуд-шоу (в рамках деятельности УК). Посредничество при кредитовании частных девелоперских проектов (в рамках деятельности УК).	Подготовка Постановления Правительства Ленинградской области о создании УК (Комитет экономического развития и инвестиционной деятельности Ленинградской области). Подготовка Постановления Правительства Ленинградской области о налоговых льготах для проектов в сфере постиндустриальной занятости на территории ТКР дополняющее закон Ленинградской области от 29 декабря 2012 года № 113-оз «О режиме государственной поддержки организаций, осуществляющих инвестиционную деятельность на территории Ленинградской области, и внесении изменений в отдельные законодательные акты Ленинградской области». (Комитет экономического развития и инвестиционной деятельности Ленинградской области, Комитет по физической культуре, спорту и туризму Ленинградской области).	Внебюджетные источники. Региональный бюджет. а) Создание налоговых преференций инвесторам в рамках 113-ОЗ. б) Софинансирование строительства и реконструкции инфраструктурных объектов. - в рамках №78-оз «Об участии ЛО в государственно-частных партнерствах» от 14.10.2011. Объем инвестиций: 115 млрд. рублей. (до 2020 года) Сроки реализации: 2014-2035 годы.

Направление, ожидаемые результаты	Проектные мероприятия и сроки реализации, ожидаемые результаты	Организационные мероприятия и ответственные исполнители	Нормативно-правовое обеспечение и ответственные исполнители	Форма и объем финансирования, сроки реализации
2. Создание комфортной жилой среды на территории интенсивно развивающихся зон многоквартирного жилищного строительства				
<p>2.1. Ограничение жилищного строительства, осуществляемого с нарушением действующих федеральных и региональных норм в соответствии с градостроительным кодексом</p> <p>Повышение качества жилой среды на территории формируемых зон многоквартирного жилищного строительства, снижение уровня социальной напряженности, рост инвестиционной привлекательности прилегающих зон реализации проектов в постиндустриальной сфере</p> <p>Целевые показатели:</p> <p>Ввод в действие жилых домов (например, жилой недвижимости/реализация жилищных проектов, проектов по строительству жилья), не обладающих признаками нарушения действующих норм градостроительного кодекса: 100 %</p> <p>Ввод в действие жилых домов, соответствующих региональному стандарту качества жилой среды (далее предлагается разработать новые стандарты): 50 % к 2025 году, 100 % к 2035 году</p>	<p>Не предусматриваются</p>	<p>Мониторинг строящихся объектов долевого строительства на предмет нарушения законодательства при получении разрешения на строительство.</p> <p>Выявление и устранение противоречий между документами территориального планирования, планировки и межевания территории, выданными разрешениями на строительство.</p> <p>Информирование потребителей путем ведения реестра объектов долевого строительства, обладающих признаками нарушения действующих градостроительных требований.</p>	<p>Инициирование изменений в федеральном законодательстве в сфере градостроительной деятельности в части согласования проектов планировки территории и осуществлением контроля органов местного самоуправления на предмет соответствия выдаваемых разрешений на строительство действующим градостроительным требованиям.</p> <p>Отмена в судебном порядке разрешений на строительство, проектов планировки и градостроительных планов земельных участков, в случае умышленного нарушения действующих градостроительных нормативов.</p> <p>Корректировка «Региональных нормативов градостроительного проектирования Ленинградской области» (Комитет по архитектуре и градостроительству Ленинградской области).</p>	<p>В рамках полномочий органов исполнительной власти.</p> <p>Сроки реализации: 2014-2035 годы.</p> <p>Дополнительное финансирование не предусматривается.</p>
<p>2.2. Комплексное обустройство наиболее интенсивно развивающихся жилых зон, обеспеченных проектами в сфере постиндустриальной занятости</p> <p>Повышение качества жилой среды на территории формируемых зон многоквартирного жилищного строительства, снижение уровня социальной напряженности, рост</p>	<p>1. Строительство объектов социальной, инженерной, транспортной инфраструктуры, развитие сектора услуг и общественных пространств в зонах массовой жилой застройки на территории Муринского, Новодевяткинского и Бугровского сельских поселений.</p> <p>2. Строительство объектов социальной, инженерной, транспортной инфраструктуры, развитие сектора услуг и общественных пространств в зонах массовой жилой</p>	<p>Пересмотр проектов планировки территории жилых зон на предмет приведения в соответствие с действующими документами территориального планирования, региональными нормативами градостроительного проектирования ЛО и стандартами качества жилой среды (Комитет по архитектуре и градостроительству ЛО).</p> <p>Разработка проектов планировки</p>	<p>Разработка региональных стандартов качества жилой среды применительно к проектам комплексного освоения территории в целях жилищного строительства. Необходимо проработать статус и форму регламентации стандарта. (Комитет по ЖКХ и транспорту Ленинградской области).</p> <p>Проведение оценки соответствия</p>	<p>Региональный бюджет.</p> <p>а) Создание налоговых преференций инвесторам.</p> <p>б) Софинансирование строительства и реконструкции инфраструктурных объектов. Местные бюджеты. Внебюджетные источники.</p> <p>а) Девелоперы, осуществляющие</p>

Направление, ожидаемые результаты	Проектные мероприятия и сроки реализации, ожидаемые результаты	Организационные мероприятия и ответственные исполнители	Нормативно-правовое обеспечение и ответственные исполнители	Форма и объем финансирования, сроки реализации
<p>инвестиционной привлекательности прилегающих зон реализации проектов в постиндустриальной сфере экономики. В перспективе — рост налоговых поступлений в бюджет Ленинградской области.</p> <p>Целевые показатели: Обеспеченность муниципальных образований ТКР объектами социальной, инженерной, транспортной инфраструктурой в соответствии качественным параметрам, предусмотренным «Региональным стандартом качества жилой среды», в % от нормативных параметров: 80 % к 2025 году, 100 % к 2035 году.</p>	<p>застройки на территории Заневского сельского поселения. 3. Строительство объектов социальной, инженерной, транспортной инфраструктуры, развитие сектора услуг и общественных пространств в зонах массовой жилой застройки на территории Виллозского сельского поселения.</p>	<p>территории и проектирование объектов сервисно-деловой инфраструктуры, общественных пространств на территориях, прилегающих к зонам интенсивного жилищного строительства. Предоставление преференций для девелоперов, осуществляющих застройку жилых зон в соответствии с региональными стандартами качества жилой среды (в том числе путем приоритетного софинансирования строительства объектов социальной, инженерной инфраструктуры).</p>	<p>проектов комплексного освоения территории региональному стандарту качества жилой среды. Информирование потребителей о результатах такой оценки (Комитет экономического развития и инвестиционной деятельности Ленинградской области, Комитет по ЖКХ и транспорту Ленинградской области). Пересмотр адресного списка объектов, реализуемых в рамках государственной программы «Современное образование Ленинградской области на 2014 — 2020 годы» (Комитет общего и профессионального образования). Пересмотр адресного списка, объемов и источников финансирования объектов, реализуемых в рамках государственной программы «Чистая вода Ленинградской области на 2011 — 2017 годы» (Комитет по ЖКХ и транспорту).</p>	<p>комплексную застройку жилых зон. б) Управляющие компании, заинтересованные в эксплуатации объектов коммунального комплекса). Сроки реализации: 2014-2035 годы.</p> <p>Объем инвестиций: согласно п.3-5 дорожной карты.</p>
3. Создание комфортной и безопасной транспортной системы на территории муниципальных образований Ленинградской области, прилегающих к границам Санкт-Петербурга				
<p>3.1. Создание безопасной и комфортной автодорожной инфраструктуры</p> <p>Ожидаемые результаты: Повышение качества, пропускной способности и безопасности автомобильных дорог, соединяющих Санкт-Петербург и Ленинградскую область. Целевой показатель: повышение плотности автомобильных дорог и улично-дорожной сети в урбанизированных зонах ТКР относительно уровня 2013 года на 15 % к 2025 году</p>	<p>Мероприятия Программы развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2020 года (не утверждена). Мероприятия Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России 2010–2015» подпрограмма «Автомобильные дороги» (Постановлением Правительства Российской Федерации от 30 декабря 2011 г. N 1201 г. Москва предусмотрено продление данной программы после 2015). Мероприятия региональной программы «Совершенствование и развитие автодорог ЛО 2009–2020»</p>	<p>Утверждение Программы развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2020 года в Правительстве Российской Федерации.</p>	<p>ФКУ «Севзапуправтодор». Комитет по дорожному хозяйству Ленинградской области.</p>	<p>Региональный бюджет, муниципальный бюджет, федеральный бюджет. Концессии. Сроки реализации: 2014-2025 годы.</p> <p>Объем инвестиций: 38,3 млрд. рублей.</p>
<p>3.2. Создание безопасной и комфортной инфраструктуры скоростного общественного</p>	<p>Мероприятия Программы развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2020</p>	<p>Внесение вопроса по организации скоростного пригородного пассажирского сообщения на базе</p>		<p>Инвестиционная программа ОАО «РЖД», федеральный бюджет,</p>

Направление, ожидаемые результаты	Проектные мероприятия и сроки реализации, ожидаемые результаты	Организационные мероприятия и ответственные исполнители	Нормативно-правовое обеспечение и ответственные исполнители	Форма и объем финансирования, сроки реализации
<p>транспорта</p> <p>Ожидаемые результаты: повышение качества, пропускной способности и скорости перевозок общественным транспортом</p> <p>Целевой показатель: повышение доли общественного транспорта в объеме перевезенных пассажиров относительно уровня 2013 года на 7 % к 2025 году и на 12 % к 2035 году (с учетом роста численности населения области).</p>	<p>года (не утверждена).</p> <p>Мероприятия Генеральной схемы развития железнодорожного узла транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области.</p> <p>Дополнительные мероприятия Концепции ТКР:</p> <p>- Организация маятникового скоростного пассажирского железнодорожного сообщения на участках: 1) Всеволожск — Санкт-Петербург (Финляндский вокзал), 2) Отрадное — Санкт-Петербург (ТПУ Рыбацкое) со строительством железнодорожного подъезда от города Никольское до города Отрадное, 3) Токсово — Санкт-Петербург (ТПУ Девяткино), 4) Гатчина Балтийская — Санкт-Петербург (Балтийский вокзал), 5) Гатчина Варшавская — Санкт-Петербург (Балтийский вокзал), 6) Сертолово — Санкт-Петербург (ТПУ Удельная), со строительством подъездной линии от города Сертолово до железнодорожной линии Санкт-Петербург — Выборг (все, до 2018 года).</p> <p>- Создание выделенных полос в рамках реконструируемого Колтушского шоссе для запуска скоростного автобусного движения (к 2016 году).</p>	<p>существующей ж.-д. инфраструктуры и достройки новых конечных участков в планы работы Координационного совета по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области.</p> <p>Координация действий ОАО «Российские железные дороги», Министерство транспорта РФ, Комитет по дорожному хозяйству Ленинградской области, Комитет по ЖКХ и транспорту Ленинградской области.</p>	<p>региональный/муниципальный бюджет</p> <p>Сроки реализации: 2014-2035 годы.</p> <p>Объем инвестиций: 34,3 млрд. рублей. (до 2020 года)</p>	
<p>3.3. Создание комфортных условий пересадок на общественный транспорт в интермодальных пассажирских пересадочных узлах (см. глоссарий).</p> <p>Ожидаемые результаты: повышение качества обслуживания на общественном транспорте, сокращение времени поездки из населенных пунктов ТКР до Санкт-Петербурга, снижение нагрузки на автодорожную сеть.</p> <p>Целевые показатели: среднее время пересадки: до 10 минут к 2025 году, до 7 минут к 2035 году.</p>	<p>Мероприятия Программы развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2020 года (не утверждена).</p> <p>Мероприятия Генеральной схемы развития железнодорожного узла транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области.</p> <p>Дополнительные мероприятия Концепции ТКР:</p> <p>- Создание ТПУ на базе ж.-д. вокзала в городе Всеволожск (к 2016 году).</p> <p>- Создание ТПУ в городе Сертолово на базе новой скоростной ж.д. линии (к 2018 году).</p> <p>- Создание двух ТПУ в городе Гатчина: на базе ж.-д. вокзала Гатчина Балтийская, и новой ж.-д. станции на линии Гатчина</p>	<p>Внесение вопроса по созданию ТПУ на базе существующей ж.-д. инфраструктуры в планы работы Координационного совета по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области.</p> <p>Координация действий ОАО «Российские железные дороги», Министерство транспорта РФ, Комитет по дорожному хозяйству Ленинградской области.</p>	<p>Инвестиционная программа ОАО «РЖД», федеральный и региональный бюджеты.</p> <p>Сроки реализации: 2014-2035 годы.</p> <p>Объем инвестиций: 7,5 млрд. рублей. (до 2020 года)</p>	

Направление, ожидаемые результаты	Проектные мероприятия и сроки реализации, ожидаемые результаты	Организационные мероприятия и ответственные исполнители	Нормативно-правовое обеспечение и ответственные исполнители	Форма и объем финансирования, сроки реализации
	<p>Варшавская в створе улицы Роцинской в г. Гатчина (к 2018 году).</p> <p>-Создание ТПУ на базе перспективной станции метро «Кудрово» (к 2020 году).</p>			
<p>3.4. Обеспечение вывода транзитного грузового железнодорожного сообщения с зоны ТКР близ административных границ с г. Санкт-Петербургом</p> <p>Ожидаемые результаты: освобождение железнодорожной сети для пассажирского сообщения.</p> <p>Целевые показатели: сокращение объема транзитных железнодорожных потоков через границу Санкт-Петербурга и Ленинградской области относительно уровня 2013 года на 10 % к 2025 году и на 25 % к 2035 году</p>	<p>Мероприятия Программы развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2020 года (не утверждена).</p> <p>Мероприятия Генеральной схемы развития железнодорожного узла транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области.</p>	<p>Внесение вопроса по ускорению строительства объездных железнодорожных линий грузового назначения вокруг Санкт-Петербурга в планы работы Координационного совета по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области.</p> <p>Координация действий ОАО «РЖД», Министерство транспорта РФ.</p>		<p>Инвестиционная программа ОАО «РЖД», федеральный бюджет.</p> <p>Сроки реализации: 2014-2035 годы.</p> <p>Объем инвестиций: 120 млрд. рублей.</p>
<p>3.5. Создание современной логистической инфраструктуры в зонах умеренного транспортного трафика</p> <p>Ожидаемые результаты: создание на ТКР логистических мощностей, ориентированных на обработку транзитных грузов</p> <p>Целевые показатели: доля тыловых логистических комплексов на ТКР в обработке транзитных грузов Большого порта Санкт-Петербург: до 20 % к 2025 году и до 40 % к 2035 году</p>	<p>Мероприятия Программы развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2020 года (не утверждена).</p>	<p>Внесение обсуждения вопроса по обеспечению подключения к а.-д. и ж.-д. сети территорий, перспективных для размещения крупных тыловых логистических терминалов, в планы работы Координационного совета по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области для дальнейшего принятия мер правительством Санкт-Петербурга и Ленинградской области.</p>	<p>Комитет экономического развития инвестиционной деятельности Ленинградской области в части создания налоговых преференций для строительства крупных логистических тыловых терминалов вдоль трассы А120 на основе областного закона Ленинградской области от 29 декабря 2012 года № 113-оз «О режиме государственной поддержки организаций, осуществляющих инвестиционную деятельность на территории Ленинградской области, и внесении изменений в отдельные законодательные акты Ленинградской области».</p>	<p>Региональный бюджет.</p> <p>Сроки реализации: 2014-2035 годы.</p> <p>Объем инвестиций: 13,4 млрд. рублей.</p>
<p>4. Создание эффективной системы дошкольного и общего среднего образования на территории интенсивно развивающихся зон многоквартирного жилищного строительства</p>				
<p>4.1. Повышение эффективности капиталовложений в создание и реконструкцию объектов</p>	<p>Не предусматриваются.</p>	<p>Создание рабочей группы по разработке предложений для внесения изменений в федеральные</p>	<p>Корректировка требований региональных нормативов градостроительного</p>	<p>В рамках полномочий органов исполнительной власти.</p>

Направление, ожидаемые результаты	Проектные мероприятия и сроки реализации, ожидаемые результаты	Организационные мероприятия и ответственные исполнители	Нормативно-правовое обеспечение и ответственные исполнители	Форма и объем финансирования, сроки реализации
<p>дошкольного и общего среднего образования без ущерба для комфорта, безопасности детей и качества образовательного процесса</p>		<p>нормы и правила, направленные на снижение затрат на создание объектов социальной инфраструктуры без ущерба качеству предоставляемых услуг, например в формате регионального норматива о качестве объектов дошкольного и общего среднего образования (Комитет общего и профессионального образования, комитет по строительству).</p>	<p>проектирования (Ленинградской области) в части норм обеспеченности населения объектами социальной инфраструктуры, площади участков, занимаемых данными объектами (Комитет по архитектуре и градостроительству).</p>	<p>Сроки реализации: 2014-2020 годы.</p> <p>Дополнительное финансирование не предусматривается.</p>
<p>4.2. Развитие инфраструктуры дошкольного и общего среднего образования на территории жилых зон, обеспеченных проектами в сфере постиндустриальной занятости</p> <p>Ожидаемые результаты: Обеспечение зон жилищного строительства на ТКР объектами образования в шаговой доступности. Целевые показатели: обеспеченность населенных пунктов ТКР объектами образования, в % от региональных нормативов: 85 % к 2025 году, 100 % к 2035 году</p>	<p>Строительство до 2020 года на территории Заневского сельского поселения детских садов общей емкостью 4000 мест, школ на 9000 мест. Строительство до 2020 года на территории Муринского сельского поселения детских садов общей емкостью 5500 мест, школ на 13000 мест. Строительство до 2020 года на территории Виллозского сельского поселения детских садов на 800 мест, школ на 1700 мест. Строительство до 2020 года на территории Бугровского сельского поселения детских садов на 700 мест, школ на 1500 мест.</p>	<p>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 (ответственный Комитет экономического развития и инвестиционной деятельности, комитет по строительству). Проработка механизмов привлечения частных инвесторов в создание объектов социальной инфраструктуры в рамках проектов жизненного цикла (Комитет экономического развития и инвестиционной деятельности Ленинградской области). Развитие дистанционных форм обучения, в том числе домашнего образования, с применением информа-ционно-коммуникационных технологий (Комитет по телекоммуникациям и информатизации, комитет общего и профессионального образования).</p>	<p>Внесение изменений в №78-оз от 14.10.2011 «Об участии ЛО в государственно-частных партнерствах». Пересмотр адресного списка объектов, реализуемых в рамках государственной программы «Современное образование Ленинградской области на 2014 — 2020 годы» (Комитет общего и профессионального образования). Подготовка предложений по внесению изменению в федеральное законодательство и развитие региональной нормативно-правовой базы по вопросам бюджетного финансирования частных образовательных учреждений, предоставляющих социальные услуги населению, не обеспеченному государственными и муниципальными объектами образования (Комитет общего и профессионального образования). Межрегиональное соглашение на уровне губернаторов Санкт-Петербурга и Ленинградской области о приеме в школы и детские сады Санкт-Петербурга детей, проживающих на территории Ленинградской области в поселениях, не обеспеченных в необходимой</p>	<p>Региональный бюджет. а) Создание налоговых преференций инвесторам. б) Софинансирование строительства и реконструкции инфраструктурных объектов. Местные бюджеты. Внебюджетные источники. а) Девелоперы, осуществляющие комплексную застройку жилых зон. б) Управляющие компании, заинтересованные в эксплуатации объектов образования. Сроки реализации: 2014-2035годы.</p> <p>Объем инвестиций: 32,3 млрд. рублей. (до 2020 года)</p>

Направление, ожидаемые результаты	Проектные мероприятия и сроки реализации, ожидаемые результаты	Организационные мероприятия и ответственные исполнители	Нормативно-правовое обеспечение и ответственные исполнители	Форма и объем финансирования, сроки реализации
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				
5.1. Содействие развитию энергетических систем на территории жилых зон, обеспеченных проектами в сфере постиндустриальной занятости Ожидаемые результаты: сокращение сроков и объема затрат инвесторов на технологическое присоединение к электрическим сетям	1. Строительство на территории Новодевятикинского сельского поселения ПС 330 кВ «Новодевятикино», ПС 110 кВ «Девятикино», реконструкция ПС 110 кВ «Турбоатомгаз». 2. Реконструкция на территории Заневского сельского поселения ПС 330 кВ «Восточная», строительство ПС 110 кВ «Кудрово-2», ПС 110 кВ «Янино-2». 3. Реконструкция на территории Виллозского сельского поселения ПС 110 кВ «Горелово», ПС 110 кВ «Горелово-2».	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 (Комитет по топливно-энергетическому комплексу). Стимулирование развития децентрализованных источников электроснабжения на базе когенерационных тепловых установок и возобновляемых источников энергии (Комитет по топливно-энергетическому комплексу). Проведение аудита инвестиционных программ организаций коммунального комплекса с выявлением и последующим исключением необоснованных инвестиционных проектов. (Комитет по топливно-энергетическому комплексу). Проработка механизмов привлечения частных инвесторов в создание локальных генерирующих мощностей в рамках концессионных соглашений (Комитет экономического развития и инвестиционной деятельности).	Постановление о внесении изменений в схему и программу развития электроснабжения Ленинградской области (Комитет по топливно-энергетическому комплексу).	Внебюджетные источники (ОАО «ФСК ЕЭС», ОАО «Ленэнерго», сторонние инвесторы). Сроки реализации: 2014-2020 годы. Объем инвестиций: 8,2 млрд. рублей.
5.2. Содействие развитию инфраструктуры водоснабжения и водоотведения на территории жилых зон, обеспеченных проектами в сфере постиндустриальной занятости Ожидаемые результаты: сокращение сроков и объема затрат инвесторов на технологическое присоединение к сетям водоснабжения и водоотведения	1. Завершение строительства межмуниципальных очистных сооружений в Мурино, развитие межмуниципальных канализационных сетей на территории Муринского, Новодевятикинского сельских поселений. 2. Строительство водопроводных сетей ГУП «Водоканал Санкт-Петербурга» на территории Муринского и Новодевятикинского сельских поселений. 3. Строительство водопроводных и канализационных сетей ГУП «Водоканал Санкт-Петербурга» на территории	Разработка единой схемы водоснабжения и водоотведения Санкт-Петербурга и прилегающих территорий Ленинградской области с учетом реальных экономических возможностей (Комитет по ЖКХ и транспорту). Обсуждение в рамках Координационного совета Санкт-Петербурга и Ленинградской области в сфере социально-экономического развития создания условий для беспрепятственного подключения строящихся объектов, расположенных на территории Ленинградской области, к водопроводным сетям ГУП «Водоканал Санкт-Петербурга» (Комитет по ЖКХ	Подготовка межрегионального соглашения на уровне губернаторов Санкт-Петербурга и Ленинградской области по обеспечению водоснабжения и водоотведения ТКР от водопроводных и канализационных сетей ГУП «Водоканал Санкт-Петербурга» на основе единой схемы.	Региональный бюджет. Местные бюджеты. Внебюджетные источники (инвестиционные составляющие тарифа, плата за подключение объектов к сетям). Бюджет Санкт-Петербурга. Сроки реализации: 2014-2020 годы.

Направление, ожидаемые результаты	Проектные мероприятия и сроки реализации, ожидаемые результаты	Организационные мероприятия и ответственные исполнители	Нормативно-правовое обеспечение и ответственные исполнители	Форма и объем финансирования, сроки реализации
	<p>Заневского, Бугровского, Виллозского сельских поселений.</p> <p>4. 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).</p> <p>5. Реализация мероприятий по реконструкции систем водоснабжения в рамках государственной программы «Чистая вода».</p>	<p>и транспорту), для дальнейшего принятия мер правительствами Санкт-Петербурга и Ленинградской области.</p> <p>Проведение аудита инвестиционных программ организаций коммунального комплекса с выявлением и последующим исключением необоснованных инвестиционных проектов. (Комитет по ЖКХ и транспорту).</p> <p>Проработка механизмов привлечения частных инвесторов в водопроводно-канализационное хозяйство ТКР в рамках концессионных соглашений (Комитет экономического развития и инвестиционной деятельности).</p>		<p>Объем инвестиций: 15,0 млрд. рублей.</p>
<p>5.3. Развитие эффективной и экологически безопасной системы обращения с твердыми бытовыми отходами</p> <p>Ожидаемые результаты: повышение эффективности и экологической безопасности системы обращения с твердыми бытовыми отходами.</p> <p>Целевые показатели: снижение объема ТБО, размещаемых на полигонах до 20 % относительно уровня 2013 года.</p>	<p>1. Рекультивация выведенного из эксплуатации полигона ТБО ЗАО «Завод КПО» на территории Виллозского сельского поселения.</p> <p>2. Реконструкция мусороперерабатывающего комплекса МПБО-2 близ поселка «Янино» на территории Заневского сельского поселения.</p> <p>3. Реконструкция комплекса по утилизации токсичных отходов ГУП СПб «Полигон Красный Бор».</p> <p>4. Принятие решения о целесообразности размещения и возможное строительство комплекса по переработке и захоронению отходов в юго-восточном сегменте ТКР.</p> <p>5. Принятие решения о целесообразности размещения и возможном строительстве полигона ТБО в северном сегменте ТКР.</p>	<p>Выявление и пресечение деятельности несанкционированных свалок в рамках мер государственного контроля в области охраны окружающей среды (Комитет государственного контроля природопользования).</p> <p>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 (Комитет по природным ресурсам, Комитет по ЖКХ и транспорту).</p> <p>Стимулирование развития проектов в сфере раздельного сбора, сортировки и экологически безопасной переработки и использования твердых бытовых и строительных отходов (Комитет экономического развития и инвестиционной деятельности, комитет по ЖКХ и транспорту).</p>	<p>Подготовка межрегионального соглашения на уровне губернаторов Санкт-Петербурга и Ленинградской области по обеспечению безопасного обращения с отходами на ТКР на основе единой схемы санитарной очистки.</p> <p>Подготовка технических регламентов по безопасному обращению с твердыми бытовыми и строительными отходами, включая меры по их раздельному сбору, сортировке, переработке, безопасной утилизации и последующему использованию (Комитет по ЖКХ и транспорту).</p>	<p>Региональный бюджет. Местные бюджеты. Внебюджетные источники (инвестиционные составляющие тарифа). Бюджет Санкт-Петербурга.</p> <p>Сроки реализации: 2014-2025 годы.</p> <p>Объем инвестиций: 12,0 млрд. рублей.</p>

Приложение 3. Прогноз основных показателей ТКР до 2030 года (Сценарий «Два города»)

Название проекта	Население (2012)	Площадь ввода, кв. метров многоквартирных домов	Предполагаемое число домов ИЖС / малоэтажка	Предполагаемое число новых жителей, чел.	Ввод жилья по периодам			Прирост населения по периодам			Прирост потребности в детских садах по периодам, места			Прирост потребности в школах по периодам, места			Проектная численность населения по периодам		
					2013-2015	2016-2020	2020-2030	2013-2015	2016-2020	2020-2030	2013-2015	2016-2020	2020-2030	2013-2015	2016-2020	2020-2030	2015	2020	2030
ВСЕГО ТКР	626 428	16 554 796	20 247	747 430	5 240 721	6 381 875	4 693 500	205 099	251 008	177 660	11 607	13 375	8 429	524	575	345	831 527	1 082 535	1 260 195
Всеволожский муниципальный район	230 398	9 628 987	11 250	446 985	4 010 662	5 036 125	373 500	138 617	192 665	4 860	8 535	10 682	1 397	376	446	56	369 015	561 680	566 540
Ломоносовский муниципальный район	40 866	5 346 983	2 034	218 964	280 583	896 400	4 170 000	14 688	35 856	166 800	588	1434	6672	24	57	267	55 554	91 410	258 210
Тосненский муниципальный район	81 542	675 969	1 044	29 529	594 719	81 250	0	24 919	4 610	0	1117	249	0	51	14	0	106 461	111 071	111 071
Гатчинский муниципальный район	160 264	677 975	2 902	35 414	129 875	368 100	150 000	10 338	17 877	6 000	485	1010	360	24	58	22	170 602	188 478	194 478
Кировский муниципальный район	68 586	199 433	146	8 342	199 433	0	0	8 342	0	0	501	0	0	30	0	0	76 928	76 928	76 928
Выборгский муниципальный район	44 772	25 450	2 871	8 196	25 450	0	0	8 196	0	0	381	0	0	19	0	0	52 968	52 968	52 968

Источник: ООО «Институт территориального планирования «Урбаника»

Приложение 4. Прогноз основных показателей ТКР до 2030 года (Целевой сценарий «Интеграция»)

Название проекта	Предполагаемое число новых жителей, чел.	Ввод жилья по периодам			Прирост населения по периодам			Прирост потребности в детских садах по периодам, места			Прирост потребности в школах по периодам, места			Проектная численность населения по периодам		
		2013-2015	2016-2020	2020-2030	2013-2015	2016-2020	2020-2030	2013-2015	2016-2020	2020-2030	2013-2015	2016-2020	2020-2030	2015	2020	2030
ВСЕГО ТКР	300000	5240721	6381875	4693500	205099	251008	177660	11607	13375	8429	524	575	345	660151	760805	927047
Всеволожский муниципальный район	179522	4010662	5036125	373500	138617	192665	4860	8535	10682	1397	376	446	56	292998	394861	417823
Ломоносовский муниципальный район	87805	280583	896400	4170000	14688	35856	166800	588	1434	6672	24	57	267	44110	64261	190430
Тосненский муниципальный район	11841	594719	81250	0	24919	4610	0	1117	249	0	51	14	0	84530	78083	81915
Гатчинский муниципальный район	14201	129875	368100	150000	10338	17877	6000	485	1010	360	24	58	22	135458	132500	143428
Кировский муниципальный район	3345	199433	0	0	8342	0	0	501	0	0	30	0	0	61081	54080	56734
Выборгский муниципальный район	3287	25450	0	0	8196	0	0	381	0	0	19	0	0	42057	37237	39064

Источник: Фонд «ЦСР «Северо-Запад» на основе материалов ООО «Институт территориального планирования «Урбаника»

Приложение 5. Вариант схемы уменьшения затрат на строительство инфраструктуры зоны ТКР

ИНФРАСТРУКТУРНЫЙ КОНСОРЦИУМ



Источник: ИТП «Урбаника»

Приложение 6. Краткое описание проекта «Императорское кольцо»

Одним из наиболее актуальных вопросов современной повестки развития России является поиск новых драйверов роста экономики. Традиционная модель развития уже не позволяет адекватно отвечать на возникающие вопросы развития, причем не только в экономической, но и в социальной сферах. Необходим новый подход, способный соединить в себе накопленные ресурсы традиционной модели экономики и консервативной культуры с новыми открывающимися возможностями растущих рынков и быстро меняющегося общества.

«Императорское кольцо», включающее в себя обширные территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области с расположенным на них комплексом объектов исторического наследия и науки, способно стать первым проектом в Российской Федерации, где была бы отработана новая модель социального и экономического развития страны. Сочетание уникальных объектов культуры и науки позволяют реализовать комплексный проект с ориентацией на развитие всех сторон жизни современного инновационного общества. «Императорское кольцо» - приоритетный стратегический проект развития территорий Ленинградской области, прилегающих к границе Санкт-Петербурга,

«Императорское кольцо» – первый масштабный проект агломерации Санкт-Петербурга и городов Ленинградской области. Географически «Императорское кольцо» охватывает Красносельский, Петродворцовый, Пушкинский районы и город Кронштадт со стороны Санкт-Петербурга, а со стороны Ленинградской области — территории Ломоносовского, Гатчинского и Тосненского районов. Совокупная численность населения 11 населенных пунктов «Императорского кольца» составляет 5,4 млн человек. В случае успешной реализации проекта «Императорское кольцо» данная инициатива станет одной из крупнейших по охвату территории научных и культурных проектов в Европе.

Идея проекта «Императорское кольцо» состоит в создании первого российского города с постиндустриальной экономикой, но обладающего обширным культурно-историческим потенциалом. Проект ориентирован на широкие слои общества и призван привлечь внимание как молодежи (включая т.н. «бобо»), так и более консервативно настроенных слоев общества. И именно поэтому проект имеет мозаичный характер, который, с одной стороны, ориентирован на развитие науки, образования и инноваций, с другой стороны – на развитие культуры, туризма и рекреации.

Главным проектом «Императорского кольца» на первой стадии является развитие г. Гатчины, где сосредоточены основные объекты науки, культуры и туризма, имеющие высокий потенциал коммерциализации, но недоинвестированные в предыдущий период экономического развития. В основе проекта — масштабная программа создания одного из передовых мировых центров ядерных технологий (на базе Петербургского института ядерной физики в г. Гатчина).

Концепция предусматривает дорожную карту пошаговых действий, которая направлена на последовательное разворачивание комплекса мероприятий в сфере развития культуры, науки, искусства, инженерной инфраструктуры, благоустройства города. К первоочередным задачам относятся: развитие дорожной системы Гатчинского района и улично-дорожной сети г. Гатчины, реставрация объектов культурно-исторического наследия, развитие научно-исследовательской инфраструктуры и системы коммерциализации знаний.