

«ГОРОДСКОЕ РАЗВИТИЕ БЕЗ УНИЧТОЖЕНИЯ КОМФОРТНОЙ ГОРОДСКОЙ СРЕДЫ»

Согласно концепции социально-экономического развития Санкт-Петербурга до 2025 года[1], главной целью [правительства] Санкт-Петербурга является обеспечение европейских стандартов качества жизни для *всех* петербуржцев[2]. Под «качеством жизни» понимается материальное благополучие отдельных семей и общие условия, обеспечивающие безопасность, мобильность и развитие человека и общества. Под европейскими стандартами понимается такое качество жизни, которое позволяет горожанам удовлетворять свои потребности, в тоже время, сохранять и улучшать условия жизнедеятельности будущих поколений. Именно такое развитие города можно считать устойчивым, жизнеспособным. Поэтому нельзя не одобрить такие цели социально-экономического развития города.

Реалистичность достижения стратегической цели Концепции[3] **определяется системой эффективных управленческих решений** разного уровня и во многом **зависит от согласованности целей и задач** по отдельным направлениям городской политики: экономики, транспорта, промышленности, экологии, права и др. Анализ существующей ситуации показывает, что **отсутствие связанной системы задач в разных сферах городской политики** сводит на нет реалистичность достижения генеральной цели концепции, приводит к неэффективному расходованию социально-экономических ресурсов города. Эту ситуацию[4] наглядно иллюстрирует одна[5] из актуальных и наиболее очевидных проблем города — транспортная. Проявляется эта проблема в чрезмерной загруженности городских дорог, которая негативно влияет на безопасность и скорость передвижения горожан, а также в ухудшении качества городской среды, связанного со значительным сокращением общественного городского пространства,[6] прежде всего рекреаций и озелененных территорий, выполняющих защитные функции[7]. Попытки решить транспортную проблему Санкт-Петербурга за счет расширения существующей дорожной инфраструктуры приводят к еще большему сокращению общественного пространства, и, как следствие, к значительному снижению качества жизни горожан, при этом проблема перегруженности городских магистралей остается актуальной.

Опыт развития европейских городов показывает, что перегруженность городских дорог невозможно преодолеть с помощью строительства новых автомагистралей, темпы строительства которых никогда не смогут поспеть за темпами автомобилизации. Поэтому

заявления о том, что строительство Западного скоростного диаметра (ЗСД) решит транспортные проблемы Санкт-Петербурга выглядят, по меньшей мере, неубедительными. Важность этой платной автодороги, которая позиционируется как *общественно полезный* городской проект значительно преувеличена, ведь легковым автомобильным транспортом для поездок по городу пользуется менее 27% всех петербуржцев, остальные 73% — передвигаются на пассажирском транспорте общего пользования или на велосипеде[8] и поэтому не смогут пользоваться ЗСД. Очевидно и то, что далеко не все владельцы автотранспортных средств смогут или захотят пользоваться этой платной автодорогой. Даже если предположить, что по ЗСД будет ездить половина всего легкового автопарка города, то окажется, что ЗСД строится лишь для 13,5% горожан. Ожидается, что показатель качества жизни этих горожан повысится за счет улучшения их транспортной доступности.[9] При этом качество жизни остальных 86,5%[10] петербуржцев определенно ухудшится, ведь платная международная автомагистраль не сделает их передвижение по городу более безопасным и быстрым, а городской среде будет нанесен существенный урон: восьмиполосный автобан и сопутствующие ему градостроительные проекты (зоопарк в Юнтолово, «Охта-центр» в устье Лахтинского разлива и др.,) «съедят» общественное пространство (например, прибрежные природные комплексы и часть акватории Невской губы), что безусловно снизит качество среды обитания *всех* петербуржцев[11].

Если в зону непосредственного негативного влияния ЗСД[12] попадают городские кварталы западных районов города (приблизительно треть города), то в зоне социально-экономических рисков этого транспортного проекта находится весь город. Планируется, что ЗСД будет строиться на условиях государственно-частного партнерства (ГЧП) в форме концессии. (Однако пока южный и северный участки ЗСД строятся за счет федерального и городского бюджетов. Общая стоимость автодороги составляет 212 млрд рублей.) Концессионеры, которые оплатят 50% стоимости строительства (50% — средства государственного бюджета), рассчитывают в дальнейшем получать прибыль от эксплуатации автодороги. Финансовые риски проекта город берет на себя, если концессионер недополучит свою прибыль, его убытки покроют за счет средств городского бюджета. Между тем все эти средства можно было бы пустить на строительство новой ветки метро, в которой так нуждается Приморский район, добавить несколько маршрутов наземного общественного транспорта, организовать велосипедную инфраструктуру, то есть осуществить несколько действительно необходимых горожанам транспортных проектов.

Несогласованность инвестиционных и транспортных проектов приводит к усугублению транспортных проблем и требует все больших и больших бюджетных средств на их решение. Приморский район — лидер по количеству новостроек в Санкт-

Петербурге, наглядно иллюстрирует ситуацию. Один за другим возводятся кварталы высотных жилых комплексов, планируется строительство зоопарка в Юнтолово, деловых и промышленных зон на севере города. При этом система общественного транспорта не получает необходимого развития, а целевой ориентир по обеспеченности населения личным автотранспортом [13] поднят городским правительством до 470 автомобилей на каждую тысячу жителей (то есть количество автомобилей на городских улицах должно увеличиться вдвое). [14] Каждый построенный жилой многоквартирный комплекс, например, на 30 тыс. человек потенциально обременяет общественное пространство на 14100 легковых автомобилей. Строительство зоопарка в Юнтолово привлечет 3 миллиона человек в год. Если только треть посетителей приедет в новый зоопарк на личном автотранспорте, то потребуется пространство для движения и парковки 470 тысяч автомобилей в год или 1300 автомобилей в день. Строительство 400 метрового офиса газпрома в устье Лахтинского разлива — это еще несколько десятков тысяч автомобилей сотрудников и посетителей «Лахта-центра». Ввод в эксплуатацию северного участка ЗСД привлечет в Приморский район дополнительные потоки автотранспорта, который будет стремиться к въездам на ЗСД по улицам прилегающим к этой автотрассе. Между тем, уже сейчас в Приморском районе Санкт-Петербурга ощущается дефицит общественного пространства, пропускная способность магистралей уже недостаточна для нормального движения автотранспорта в часы пик. Очевидно, что если не применять эффективные решения сегодня, транспортная проблема, которая тесно связана с проблемой сохранения качественной среды обитания горожан, достигнет таких масштабов, что потребует экстраординарных решений и астрономического финансирования.

[1] Далее «Концепция». Текст Концепции <http://www.gov.spb.ru:3000/noframe/law?d&nd=8453965&nh=1>

[2] Главная цель развития Санкт-Петербурга должна соответствовать статье 7 Конституции Российской Федерации, устанавливающей, что политика Российской Федерации как социального государства должна быть направлена на создание условий, обеспечивающих достойную жизнь и свободное развитие человека.

[3] Обеспечение европейских стандартов качества жизни для всех петербуржцев в 2025 году.

[4] Отсутствие системы решений, направленных на достижение генеральной цели Концепции.

[5] Существует риск возникновения экологических и социальных проблем, связанных с реализацией таких мега-проектов, как ЗСД, зоопарк в Юнтолово, Охта-центр в устье

Лахтинского разлива, но мы рассмотрим ситуацию сквозь призму транспортной проблемы, лишь вскользь упоминая о других.

[6] Например, дворы, дворовые проезды, газоны превращаются в стихийные или организованные автостоянки. Это создает трудности для перемещения пешеходов, повышает риск ДТП, в том числе, во дворах.

[7] Например, поглощение шума и пыли. Кроме того, на озелененных разделительных полосах городских магистралей размещаются автостоянки, которые к тому же закрывают обзор проезжей части, что повышает риск ДТП в зонах пешеходных переходов.

[8] <http://transport.vpeterburge.ru/articles/post20080123.php> Концепции развития метрополитена и других видов скоростного внеуличного транспорта в Санкт-Петербурге на период до 2020 года

[9] Трудовая транспортная доступность — это один из количественных показателей качества жизни, который, согласно Концепции, в 2015 году составит — 45 мин. Это означает, что каждый петербуржец через четыре года будет в пути до работы менее 45 мин. (в 2003 году этот показатель составлял 76 мин.).

[10] Сокращение общественного пространства, в частности, ограничивает возможности людей в удовлетворении экологических и культурных потребностей.

[11] Качество жизни людей, вне зависимости от их отношения к среде своего обитания, зависит от нее напрямую (все без исключения дышат воздухом, пьют воду, ходят по земле, отдыхают в парках и т.п.)

[12] К негативным изменениям относится, например, значительное повышение уровня шума и вибрации, которые будут оказывать постоянное воздействие на здоровье людей, чьи дома попадают в санитарную зону ЗСД, загрязнение воды, воздуха, почвы, утрата общедоступных рекреаций и т.п.

[13] Один из показателей социально-экономического развития

[14] Сейчас 240 автомобиле на 1000 жителей. Интенсивной автомобилизации способствует, в том числе, формирование в городе автопромышленных кластеров.