



ТРАНСПОРТНЫЙ КАРКАС ДЛЯ ПЕТЕРБУРГСКОЙ АГЛОМЕРАЦИИ

Санкт-Петербург и Ленинградская область получили Объединенную комплексную транспортную схему на период до 2048 года.



В конце 2015 года на заседании Координационного совета по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области было принято решение о разработке Объединенной транспортной схемы. Цель документа – обеспечить устойчивое развитие территорий двух соседствующих регионов путем синхронизации решения вопросов территориального планирования в части их транспортных составляющих.

В 2017 году специалисты АО «Институт «Стройпроект» завершили масштабную работу по проекту «Объединенная комплексная транспортная схема Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2048 года с выделением первой очереди до 2019 года, расчетного срока до 2028 года и на перспективный срок до 2048 года».

Рассказать о проекте, его особенностях и перспективах мы попросили **начальника Управления транспортного планирования АО «Институт «Стройпроект» Викторию Калинину.**

– Проект разрабатывался по заказу Автономной некоммерческой организации «Дирекция по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области». Стройпроект выполнял генеральное проектирование. Результатом стал уникальный

документ, объединивший территорию двух субъектов Федерации. В составе проекта 18 административных районов Санкт-Петербурга и 73 поселения Ленинградской области, в том числе 30 городских поселений и 42 сельских, один городской округ. Хочу заметить, что в последнее время при оценке транспортной системы все чаще говорят не об отдельных поселениях, муниципальных образованиях или городских округах, а об агломерациях. Более того, что касается Санкт-Петербурга и Ленинградской области, с точки зрения теории градостроительства и экономики вопрос по определению границ агломерации обсуждается более полувека, и лишь два года назад он получил конкретный вектор развития. Тем не менее, до настоящего момента определение понятия «агломерация» не нашло отражения ни в Градостроительном кодексе РФ, ни в другом аналогичном документе.

– Какие трудности из этого вытекают?

– Трудности решения задач в рамках агломерации связаны с тем, что в ее границы входят разные муниципальные образования или субъекты. Так, в случае с проектируемой ОКТС это два субъекта РФ – Санкт-Петербург и Ленинградская область. Каждый из субъектов самостоятельно регулирует вопросы территориального планирования, градостроительного зонирования, планировки территории и архитектурно-строительного проектирования. Увязка решений по развитию территорий на границах двух субъектов требует особого внимания. При этом необходимо понимать, что при разработке документов, представляющих перспективное развитие, все предложения одного из субъектов по территориям, расположенным вне его границ, носят рекомендательный характер.

Наверняка значительная часть этих вопросов снимется после принятия Концепции совместного градостроительного развития Санкт-Петербурга

и территорий Ленинградской области (агломерации) на период до 2030 года с перспективой до 2050 года. Документ уже разработан, «шлифовку» планируется завершить в ближайшее время, после чего он будет представлен на рассмотрение и утверждение Координационного совета Санкт-Петербурга и Ленинградской области в сфере социально-экономического развития.

– Виктория Васильевна, какие работы выполнил Стройпроект в рамках проекта ОКТС?

– Нами были выполнены: анализ основных решений по размещению объектов транспортной инфраструктуры, определенных действующими градостроительными документами; оценка эффективности принятых проектов развития транспортной инфраструктуры; варианты развития транспортной системы территорий проектирования с решениями существенных проблем обеспечения населения транспортом, улучшающие существующую транспортную ситуацию; технические параметры объектов транспортной инфраструктуры и площади земельных участков для их размещения. Для создания опорного каркаса территории проектирования нами представлены предложения по развитию основных «спутников» – населенных пунктов Ленинградской области: городов Гатчина, Всеволожск, Сертолово, Тосно, Сосновый Бор, поселков Новый Свет Гатчинского района, Новосаратовка Всеволожского района, Новоселье Ломоносовского района, пгт имени Тельмана Тосненского и деревни Новогорелово Ломоносовского районов. В границах пригородной территории Санкт-Петербурга приоритетное развитие получили города Петродворец, Красное Село, Южный, Сестрорецк и п. Металлострой. На всех перечисленных выше территориях будет сосредоточена бюджетная и инвестиционная активность. Таким образом, приоритетное развитие таких «подцентров» приведет к диверсификации экономики, созданию развитой городской среды, организации новых учебных мест в высших и средних учебных заведениях.



– Какие современные средства и подходы вы использовали для решения транспортных задач агломерации?

– Оценка принятых решений производилась при помощи математического моделирования. Для территории Санкт-Петербурга использованы данные транспортной модели города, транспортные районы внутри города были укрупнены для возможности проводить расчеты по всей территории. Для решения поставленных задач был сформирован расчетный граф транспортной модели, который включил в себя магистрали городского и районного значения, а также ряд улиц местного значения, дороги федерального и регионального значения, транспортные развязки с учетом геометрии съездов. В итоге вся транспортная сеть агломерации охарактеризована порядка 26 000 транспортных узлов и около 70 000 отрезков. На каждом отрезке сети подробно описана организация дорожного движения с учетом всех разрешенных маневров и ограничений. Для оценки эффективности был разработан перечень мероприятий с отдельным сценарием. В него вошло около 500 мероприятий по строительству и реконструкции объектов улично-дорожной сети, более 420 мероприятий по развитию маршрутной

сети и транспортной инфраструктуры электрического и автомобильного пассажирского транспорта общего пользования, метрополитена, городского и пригородного железнодорожного транспорта на период до 2048 года. Например, определен спрос на временное хранение автотранспорта в сегменте перехватывающих парковок, расположенных вблизи транспортно-пере-

садочных узлов, произведена оценка терминально-складской инфраструктуры и грузового каркаса, определены факторы, влияющие на распределение грузопотоков по видам транспорта. Также сформирован перечень мероприятий по развитию обслуживающей инфраструктуры воздушного, водного и железнодорожного транспорта. Кроме того, предложены мероприятия по формированию веломаршрутов, в том числе в увязке с международными коридорами.

– Виктория Васильевна, как ОКТС коррелирует с проектом «Безопасные и качественные дороги» и имеет ли он интерес для других российских регионов?

– Проект утвержден на заседании Координационного совета по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области 24 ноября 2017 года, будет использован при корректировке Генерального плана Санкт-Петербурга и ряда документов Ленинградской области. В связи с тем, что проект «Безопасные и качественные дороги» обеспечивает реализацию программ приведения в нормативное транспортно-эксплуатационное состояние и развитие автомобильных муниципальных дорог крупнейших городских агломераций, то подобный опыт выполнения ОКТС можно считать пилотным проектом для аналогичных работ в рамках любых агломераций.

Беседовала Светлана СОСНОВА



Предлагаемые велосипедные маршруты. Этап 2: МОРСКОЙ ПР. «ПАРК 300-ЛЕТИЯ»

