

# Транспортная инфраструктура как фактор пространственного развития агломераций



**Г. Ф. Токунова,**  
д-р экон. наук, доцент,  
декан факультета  
экономики и управления  
Санкт-Петербургского  
государственного  
архитектурно-  
строительного  
университета

На примере активно развивающейся Санкт-Петербургской агломерации рассматривается одна из главных проблем такой формы поселений – загруженность транспортных магистралей, соединяющих мегаполис с пригородными территориями. Исправить возникшую ситуацию можно, изменив политику формирования и развития транспортной инфраструктуры.

Одна из форм территориальной организации поселений – городские агломерации. В России наиболее развиты Московская, Санкт-Петербургская, Ростовская и Самарско-Тольяттинская агломерации [1]. Под агломерацией понимается компактное расположение, группировка поселений, не только объединенных территориально, но и характеризующихся развитыми производственными, культурными, рекреационными связями [2].

В России правовой статус агломераций, их статистический учет и механизм регулирования не определен, что не позволяет разрабатывать планы и

программы их развития. В специальной литературе ряд авторов предлагает определять агломерации как группу населенных мест, ограниченных двухчасовыми затратами времени на передвижение [1]. В ЕС агломерацией (метрорегионом) принято считать территорию, численность населения которой составляет 250 тыс. жителей (по данным Eurostat).

Городским агломерациям присущи такие свойства, как целостность рынков (труда, недвижимости, земли) и функциональная связанность территорий, обеспечиваемая с помощью развитой транспортной инфраструктуры. Формирование и развитие городских

ФОТО: СЕРГЕЙ ТЮРИН



агломераций становится ключевым моментом в программах развития многих государств, а иногда и в межгосударственных документах. Например, в материалах Европейской конференции министров регионального планирования (CEMAT) среди принципов устойчивого пространственного развития рассматривается создание сбалансированных условий транспортного доступа [3]. Для этого должна быть сформирована транспортная сеть, обеспечивающая надежный доступ в любую точку Европы. Предусматривается модернизация имеющихся в Европе транспортных сетей, связывающих малые, средние города и сельские поселения, и добавление интрарегиональных «недостающих звеньев».

Западные страны пережили массовое перемещение населения из перенаселенных городов в пригороды, а затем и в сельские районы в конце 1960-х годов [4]. Комплексное освоение территорий происходило за счет размещения в пригородной зоне не только объектов жилого назначения, но и промышленных предприятий, а также предприятий вспомогательного производства, организаций торговли и общественного питания. О. С. Пчелинцев в одной из своих работ отмечает, что это стало возможным, в частности, вследствие автомобилизации, когда реальная скорость передвижения увеличилась в два-четыре раза, а средняя дальность рекреационных поездок – в два-три раза. При этом радиус сбора сельскохозяйственной продукции вырос до 80–160 км, а трудовых потоков – до 65–80 км. Например, в США за 50 лет (1915–1966 гг.) дальность передвижения фермера от дома до магазина возросла в 10 раз – с 8 до 80 км [4].

Перенаселение мегаполисов в России в последние десятилетия и связанное с этим повышение спроса на недорогие земельные участки в пригородах привели к ряду проблем, касающихся, в частности, транспортной инфраструктуры. Развитие пригородных территорий Санкт-Петербурга предусматривало изменение его статуса как пункта концентрации производства. Это определило и главную проблему Санкт-Петербурга – недостаточное развитие транспортной инфраструктуры. Генеральный план города, разработанный в советский период, предусматривал потолок автомобилизации – 100 автомобилей на 1000 жителей. Указанная норма была превышена в 1990-е годы. В 2010 г.

по уровню автомобилизации 1-е место в мире занимал Сан-Марино (1139 автомобилей на 1000 жителей), 2-е – Лихтенштейн (750), 3-е – Монако, (732 автомобиля); Россия с 233 автомобилями находилась на 44-м месте (по данным International Road Federation. The World Road Statistics, 2012). Вместе с тем, значения этого показателя сильно варьируют по регионам России. Так, в 2012 г. в Приморском крае на 1000 жителей приходилось 547 автомобилей (1-е место по России), в Камчатском крае – 452 (2-е), в Московской области – 323 (3-е), в Санкт-Петербурге – 295 (11-е), в Ленинградской области – 271 автомобиль (21-е место).

Усилившее транспортную проблему увеличение жилищного строительства рассматривалось как перспективное направление развития области в Концепции комплексного развития территорий Ленинградской области, прилегающих к границам Санкт-Петербурга, принятой в 2014 г. Цель Концепции заключалась в формировании единой агломерации. Планировалось стимулировать рост потребительского потенциала Ленинградской области, инвестиционной привлекательности ее территории и т. д. При этом предполагалось увеличение населения на 30 % (с 626,5 до 826 тыс. чел), а согласно самому оптимистичному прогнозу ежегодный ввод жилья составлял один миллион квадратных метров. Авторы Концепции отдавали себе отчет, что бюджетные возможности области способны обеспечить транспортной инфраструктурой лишь 300 тыс. кв. м жилья. Однако в прилегающих к городу районах – Всеволожском, Ломоносовском, Тосненском, Гатчинском – за 2012–2015 гг. было построено (без индивидуальной жилой застройки) 3179 тыс. кв. м жилья [5]: в 2012 г. – 459 тыс. кв. м., в 2013 г. – 659, в 2014 г. – 760, в 2015 г. – 1301 тыс. кв. м. Рост районов-спутников также не приводит к снижению нагрузки на ядро Санкт-Петербургской агломерации, усиливая маятниковую миграцию между городом и пригородами. Так, согласно Концепции, в 2013 г. ежедневный общий объем маятниковой миграции составлял 450 тыс. чел., при этом в Санкт-Петербург въезжало 170–210 тыс. чел. [6]. В постановлении правительства Санкт-Петербурга № 452 от 4 июня 2014 г. отмечается, что в период с 2003 по 2012 г. объем маятниковой миграции из Ленинградской области в Санкт-Петербург вырос в 4,4 раза, а из

Санкт-Петербурга в Ленинградскую область – в 1,7 раза [7].

Все это определило огромную нагрузку на улично-дорожную сеть (УДС) в пригородах и острую необходимость создания новой сети. Потребовалось пересмотреть утвержденную Концепцию и внести изменения в градостроительную политику Ленинградской области. Теперь ответственность за строительство дорожно-транспортной сети до ее подключения к региональным дорогам ложится на девелоперов, ведущих жилищное строительство [8].

Не в лучшем положении находится и Санкт-Петербург. Согласно транспортной стратегии Санкт-Петербурга до 2025 г., плотность УДС в городе составляет 3,8 км/кв. км, протяженность общей сети рельсового или иного внеуличного городского пассажирского транспорта 0,19 км/кв. км, или 0,27 км на один миллион жителей. Отметим, что значение первого показателя составляет в Лондоне 9,29 км/кв. км, в Барселоне – 16,88; второго – в Лондоне 0,436 км/кв. км, или 0,943 км на один миллион жителей, в Мадриде – 0,558 км/кв. км, или 1,093 км на один миллион жителей [9]. Приведенные данные свидетельствуют о существенном отставании в развитии транспортной инфраструктуры в центре Санкт-Петербургской агломерации.

Санкт-Петербургская агломерация – сложившееся явление, однако региональные документы по развитию транспорта и транспортной инфраструктуры рассматриваются Санкт-Петербургом и Ленинградской областью несогласованно. Так, в транспортной стратегии развития Санкт-Петербурга учитываются интересы пригородных территорий Ленинградской области лишь в части интеграции железной дороги в городской черте и ближайших пригородах в систему общественного транспорта, а также строительства вылетных магистралей [10]. И хотя в ряде периферийных районов на вылетных магистралях с 2011 г. некоторые проблемы решаются, в целом транспортная доступность прилегающих пригородных территорий новой застройки остается на низком уровне. В Стратегии развития транспортно-логистического комплекса Санкт-Петербурга в части пунктов предусмотрены партнерские отношения с Ленинградской областью, но не рассматривается формирование единой агломерации [10].



Вместе с тем в разрабатываемой Стратегии социально-экономического развития Ленинградской области до 2030 г. как приоритетные рассматриваются не только масштабные проекты координации программных документов совместного развития транспортных систем Санкт-Петербурга и Ленинградской области, но и частные, например по формированию пересадочных узлов, выполняющих общественно-деловые функции, а также обеспечивающих перехват индивидуального автотранспорта, т. е. разгружающих автомобильные везды в Санкт-Петербург [11].

В советский период управленческие аппараты Ленинграда и Ленинградской области были обособлены, но оба субъекта развивались как единый социально-экономический комплекс, что позволяло регулировать, в частности, упоминавшуюся ранее маятниковую трудовую миграцию [12]. В разработанной институтами Госстроя в 1970–1980-е годы концепции «групповых систем населенных мест» предполагалось взаимосвязанное развитие близлежащих городских и сельских поселений на основе единой транспортной инфраструктуры и сети обслуживания [4].

Таким образом, несогласованность документов регионального развития порождает ряд проблем, связанных с регулированием транспортных потоков

в Санкт-Петербургской агломерации. Необходимо разработать комплексные стратегии социально-экономического развития Санкт-Петербурга и Ленинградской области. Решение важных вопросов – развитие сети магистралей, обеспечивающих интеграцию территории, взаимодействие индивидуального и общественного транспорта, автомобилизация во взаимосвязи с улично-дорожным строительством, будет способствовать интеграции инфраструктуры связанных территорий. **Т**

#### Литература

1. Иванченко Л. В., Тимошук Н. А. Управление развитием агломерации: Проблемы и решения // Вестн. Самар. гос. ун-та. 2014. № 2 (113).
2. Райзберг Б. А., Лозовский Л. Ш., Стародубцева Е. Б. Современный экономический словарь. М.: Инфра-М, 2002.
3. основополагающие принципы устойчивого пространственного развития Европейского континента, Ганновер, 7–8 сентября 2000 г. URL: <http://docs.cntd.ru/document/902026751>.
4. Пчелинцев О. С. Региональная экономика в системе устойчивого развития. М.: Наука, 2004.
5. Информация по вводу жилья в Ленинградской области. Комитет по строительству Ленинградской области. URL: <http://www.building.lenobl.ru/programm/statistic>.

6. Концепция комплексного развития территорий Ленинградской области, прилегающих к границам Санкт-Петербурга. Санкт-Петербург, 2014. URL: <http://econ.lenobl.ru/Document/1406099853.pdf>.
7. Постановление правительства Санкт-Петербурга «О государственной программе „Создание условий для обеспечения общественного согласия в Санкт-Петербурге“ на 2015–2020 годы» № 452 от 4 июня 2014 г. (с изм. на 20 апреля 2016 г.).
8. В программу «Светофор» внесены поправки. URL: <http://ktostroit.ru/news/250111>.
9. Постановление правительства Санкт-Петербурга «О транспортной стратегии Санкт-Петербурга до 2025 года» № 945 от 13 июля 2011 г. (с изм. на 6 июня 2014 г.).
10. Постановление правительства Санкт-Петербурга «О стратегии развития транспортно-логистического комплекса Санкт-Петербурга» № 741 от 3 июля 2007 г. (с изм. на 22 марта 2013 г.).
11. Стратегия социально-экономического развития Ленинградской области до 2030 года (проект). URL: <http://econ.lenobl.ru/Document/1458199051.pdf>.
12. Бугаев М. А. Маятниковые миграции на рынке труда Санкт-Петербурга и Ленинградской области // Вестн. С.-Петербург. ун-та. 2015. Сер. 5. Вып. 4.