

# Стратегия развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области до 2030 года



С. Д. Воронцова,  
первый  
вице-президент  
ГК «Транспортная  
интеграция»

По заказу АНО «Дирекция по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области» ГК «Транспортная интеграция» разработана Стратегия развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2030 г. Цель разработки – подготовка документа стратегического планирования, направленного на устойчивое развитие транспортной системы региона.

**З**а последние годы в работе транспортного комплекса Санкт-Петербурга и Ленобласти накопился ряд серьезных проблем. В частности, из-за сокращения объемов внешней торговли существенно снизились перевозки импортных грузов, уменьшился контейнерный грузопоток, упали объемы грузовых перевозок через международные пункты пропуска.

Из-за ухудшения судоходных условий на Единой глубоководной системе европейской части Российской Федерации значительно снизились объемы грузовых перевозок внутренним водным транспортом (ВВТ) по Волго-Балтийскому водному пути.

Рост численности автомобилей привел к истощению пропускной способности дорожной сети на подходах к Санкт-

Петербургу и на основных магистралях города. Низкие темпы развития метрополитена и других скоростных видов пассажирского транспорта негативно сказываются на качестве транспортного обслуживания населения и вызывают недовольство горожан. Кроме того, низкий технический уровень ряда объектов транспорта, устаревание основных фондов, высокий удельный вес амортизированного парка транспортных средств способствуют росту аварийности и ухудшению экологической ситуации.

Следует указать и на то, что уменьшился объем финансирования транспортной инфраструктуры за счет средств федерального бюджета и бюджетов субъектов РФ, снизился объем частных инвестиций в транспортную отрасль, что сдерживает реализацию проектов на основе механизмов государственно-частного партнерства (ГЧП).

При этом все перечисленные проблемы требуют скорейшего решения, что обусловлено целым рядом причин. В частности, транспортная система Санкт-Петербурга и Ленобласти обеспечивает 25 % от общего объема перевозок внешнеторговых грузов страны, составляющих существенную часть международной торговли России.

По территории региона проходят международные транспортные коридоры (МТК) «Север – Юг», «Запад – Восток», Панъевропейский транспортный коридор № 9 (PE9) и перспективный МТК «Европа – Западный Китай», на которых концентрируются наиболее мощные в стране грузо- и пассажиропотоки.

Морской порт Усть-Луга



Новый терминал аэропорта «Пулково»



Вантовый мост на КАД



ММПК «Бронка»



Пассажирский порт Санкт-Петербург



Западный скоростной диаметр



Реализованные проекты развития транспортной инфраструктуры в Санкт-Петербурге и Ленинградской области



Структура Стратегии развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области

Через морские порты, расположенные на территории региона, осуществляются основные внешнеторговые связи России.

Также следует учесть, что транспорт относится к числу базовых отраслей Санкт-Петербурга и Ленинградской области. В структуре валового регионального продукта города доля транспортной отрасли составляет 11,8 %, а в области — 15,9 %, что выше, чем в целом по Российской Федерации (10,1 %).

### Основные цели и задачи

Стратегическими целями развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2030 г. являются:

- обеспечение спроса населения и отраслей экономики на транспортные услуги с требуемыми показателями доступности, надежности, экономичности и безопасности;
- эффективное развитие транспортной инфраструктуры для повышения конкурентоспособности региона, улучшения качества жизни населения и устойчивого экономического роста.

Для достижения поставленных целей необходимо решить следующие задачи:

- улучшить транспортную доступность за счет развития системы воздушных сообщений, строительства скоростных железных и автомобильных дорог;
- обеспечить приоритетное развитие объектов транспортной инфраструктуры, входящих в МТК, создать необходимые условия для удобной и быстрой перевалки грузов, минимизи-

ровать затраты времени на оформление сопроводительных документов и прохождение таможенных процедур;

- сформировать в регионе национальный транспортно-логистический и дистрибутивный центр европейской части России за счет развития морских портов и подходов к ним, создать сеть терминально-логистических центров и портово-промышленных зон, способствовать развитию кластеров высокотехнологичных отраслей, предоставляющих услуги добавленной стоимости;
- ликвидировать ограничения провозной и пропускной способности объектов транспортной инфраструктуры;
- стимулировать рост перевозок населения на пассажирском транспорте общего пользования за счет развития скоростных внеуличных видов транспорта, оптимизации маршрутной сети и закупки современного подвижного состава, строительства транспортно-пересадочных узлов, обеспечения приоритета движения наземных видов общественного транспорта, повышения качества, надежности и безопасности поездок, в том числе для маломобильных групп населения;
- способствовать развитию интеллектуальных транспортных систем, комплексной информатизации работы всех видов транспорта на основе использования современных телекоммуникационных и навигационных технологий;
- снизить аварийность, улучшить условия движения, уменьшить негативное влияние транспорта на окружающую среду.

Решение перечисленных задач будет способствовать повышению конкурентоспособности и инвестиционной привлекательности Санкт-Петербурга и Ленинградской области, стимулированию экономического роста, расширению региональной интеграции и увеличению объемов международной торговли.

В рамках Стратегии разработаны два варианта прогноза грузовых и пассажирских перевозок в соответствии со сценариями социально-экономического развития Санкт-Петербурга и Ленинградской области [1, 2, 3, 4]. Инновационный сценарий по сравнению с консервативным предполагает более высокие темпы роста спроса на грузовые и пассажирские перевозки.

Консервативный вариант предусматривает прирост объема перевозок грузов с 277,5 млн т в 2015 г. до 433,5 млн т в 2030 г. (в 1,6 раза). Так, в структуре грузоперевозок:

- доля железнодорожного транспорта возрастет с 66 % в 2015 г. до 67 % в 2030 г.;
- доля автомобильного транспорта уменьшится с 32 % до 29 %;
- доля внутреннего водного транспорта возрастет с 1,9 % до 3,9 %.

Инновационный вариант предусматривает прирост объема перевозок грузов с 277,5 млн т в 2015 г. до 548,8 млн т в 2030 г. (в 2 раза). Таким образом, в структуре грузоперевозок:

- доля железнодорожного транспорта возрастет с 66 % в 2015 г. до 68 % в 2030 г.;
- доля автомобильного транспорта уменьшится с 32 % до 28 %;
- доля внутреннего водного транспорта возрастет с 1,9 % до 3,6 %.

Доля воздушного транспорта в общем объеме перевозок будет незначительна — менее 1 %. Наибольший прирост объемов грузовых перевозок будет обеспечен за счет увеличения грузооборота морских портов.

Прогноз объемов пассажирских перевозок выполнен с учетом целого ряда факторов, основные из которых — перспективная численность и структура населения, изменение транспортной подвижности с учетом роста реальных доходов, рост уровня автомобилизации и др.

Консервативный сценарий предусматривает прирост объемов перевозок пассажиров с 1934,7 млн чел. в 2015 г. до 2194,9 млн чел. в 2030 г. (на 13,5 %).

В структуре пассажирских перевозок:



- доля метрополитена возрастет с 38,3 % в 2015 г. до 40 % в 2030 г.;
- доля автобусного транспорта уменьшится с 40 % до 37,9 %;
- доля наземного электрического транспорта снизится с 16,5 % до 15,8 %;
- доля железнодорожного транспорта возрастет с 4,2 % до 4,6 %;
- доля воздушного транспорта увеличится с 0,7 % до 1,3 %;
- доля морского транспорта повысится с 0,04 % до 0,3 %;
- доля внутреннего водного транспорта возрастет с 0,1 % до 0,2 %.

Инновационный сценарий предусматривает большой объем инвестиций в развитие пассажирского транспорта общего пользования, в результате чего объем перевозок пассажиров возрастет с 1934,7 млн чел. в 2015 г. до 2322,3 млн чел. в 2030 г. (на 20,1 %).

В структуре пассажирских перевозок:

- доля метрополитена возрастет с 38,3 % в 2015 г. до 40 % в 2030 г.;
- доля автобусного транспорта уменьшится с 40 до 37 %;
- доля наземного электрического транспорта снизится с 16,5 до 16 %;
- доля железнодорожного транспорта возрастет с 4,2 до 5 %;
- доля воздушного транспорта увеличится с 0,7 до 1,4 %;
- доля морского транспорта повысится с 0,04 до 0,4 %;
- доля внутреннего водного транспорта возрастет с 0,1 до 0,2 %.

За период 2015–2030 гг. основной прирост городских пассажирских перевозок прогнозируется на метрополитене, а в пригородном сообщении — на железнодорожном транспорте. Существенно возрастут объемы перевозок на воздушном транспорте (в 2,1–2,4 раза), а также количество пассажиров морского (в 8,4–11,3 раза) и внутреннего водного транспорта (в 1,7–2 раза). Для удовлетворения прогнозируемого спроса на грузовые и пассажирские перевозки потребуется обеспечить комплексное взаимосвязанное развитие всех видов транспорта и транспортной инфраструктуры, закупку современных транспортных средств и внедрение интеллектуальных систем управления.

Решение задач по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2030 г. потребует мобилизации значительных финансовых ресурсов и существенного увеличения средств,

выделяемых на обновление всех видов транспорта и проведение работ по проектированию, строительству и реконструкции, ремонту и содержанию объектов транспортной инфраструктуры. Учитывая имеющиеся финансовые ограничения, реализация мероприятий Стратегии планируется в два этапа.

На первом этапе в период 2017–2020 гг. предусматривается реализация первоочередных проектов. Большинство из них включено в государственные программы Российской Федерации, Санкт-Петербурга и Ленинградской области [5, 6, 7, 8]. К числу приоритетных относятся проекты, предусматривающие обновление подвижного состава, проведение работ по реконструкции и ремонту существующих объектов транспортной инфраструктуры, внедрение современных информационно-навигационных технологий на транспорте и автоматизированных систем управления транспортным комплексом.

На втором этапе реализации Стратегии в период 2021–2030 гг. планируется реализация крупных инвестиционных проектов строительства новых автомобильных и железных дорог, линий скоростных внеуличных видов пассажирского транспорта, транспортно-пересадочных узлов, развязок в разных уровнях и путепроводов, что обеспечит качественное улучшение транспортной инфраструктуры, существенное сокращение затрат времени и снижение себестоимости перевозок. Рост инвестиций в транспортную отрасль вызовет дополнительный спрос на продукцию отраслей производства строительных материалов и машиностроения.

Для реализации Стратегии предусматривается привлечение государственного финансирования за счет средств федерального бюджета и бюджетов Санкт-Петербурга и Ленинградской области, а также внебюджетных средств, в том числе на основе использования механизмов ГЧП.

Ниже кратко перечислены приоритетные направления развития различных видов транспорта и дорожной сети Санкт-Петербурга и Ленинградской области, предусмотренные Стратегией.

### **Морской транспорт и порты**

К приоритетным направлениям развития морского транспорта и морских портов относится, прежде всего, формирование полицентрической пор-

товой агломерации, ориентированной на обработку широкой номенклатуры экспортно-импортных грузов, имеющей необходимую инфраструктуру для приема современных типов судов, развитые железнодорожные и автодорожные подходы для минимизации затрат времени на доставку грузов потребителям. В частности, предусматривается увеличение портовых мощностей и объемов перевалки грузов через морские порты в соответствии с потребностями российской экономики и внешней торговли, повышение конкурентоспособности портов за счет улучшения качества оказываемых услуг, эффективного развития портовой инфраструктуры, внедрения системы предварительного информирования и механизма единого окна, создания портово-промышленных зон в зоне тяготения морских портов и др.

Морской порт Усть-Луга сохранит лидирующие позиции в Балтийском бассейне по объему перевалки грузов. Прирост его грузооборота прогнозируется за счет развития терминалов по перевалке нефти и нефтепродуктов, сжиженного природного газа, генеральных, контейнерных, навалочных и накатных грузов.

В структуре грузооборота морского порта Приморск прогнозируется увеличение доли нефтепродуктов и снижение доли перевалки сырой нефти.

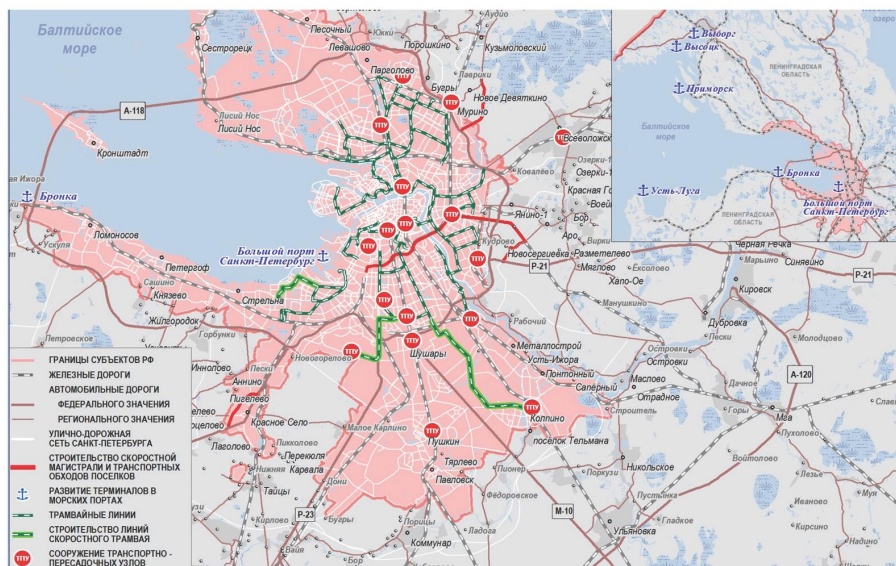
Развитие Большого порта Санкт-Петербург планируется за счет модернизации существующих мощностей и развития новых портовых районов (Бронка, Кронштадт, Ломоносов), увеличения доли высокотехнологичных и экологически чистых грузов. Рост грузооборота порта потребует развития тыловых терминалов для переноса максимально возможного объема грузовых операций за границы портовых территорий.

В порту Высоцк предусмотрено строительство морского терминала по производству, хранению и отгрузке сжиженного природного газа в районе КС «Портовая» мощностью 1,8 млн т в год.

Для обеспечения эффективного взаимодействия всех участников процесса транспортировки грузов предусматривается создание в морских портах информационно-управляющих логистических центров.

С целью развития инфраструктуры для морских пассажирских перевозок планируется реконструировать Морской вокзал в Санкт-Петербурге. Для стимулирования международного яхтенного





Проекты развития транспортной инфраструктуры, реализация которых планируется на основе механизмов ГЧП

туризма будут созданы обустроенные стоянки для маломерного флота.

### Внутренний водный транспорт

Развитие ВВТ предполагает увеличение пропускной способности Волго-Балтийского водного пути, развитие инфраструктуры для обеспечения пассажирских перевозок, обновление транспортного флота, создание новых типов судов и специализированных портовых мощностей, организацию маршрутных перевозок с гарантированным временем доставки грузов, развитие яхтенного туризма и др.

В Стратегии предусматривается реализация следующих крупных проектов развития внутреннего водного транспорта:

- реконструкция сооружений Верхне-Свирского шлюза в рамках реализации комплексного проекта реконструкции Волго-Балтийского водного пути;
- реконструкция Волховского шлюза в рамках реализации комплексного проекта реконструкции Волго-Балтийского водного пути;
- модернизация береговых производственных объектов и сооружений при проведении реконструкции сооружений Верхне-Свирского шлюза и Волховского шлюза;
- строительство нового комплекса речного вокзала в акватории реки Невы в районе Рыбачьей заводи и на прилегающей к ней территории в Невском районе Санкт-Петербурга для обслуживания пассажиров и приема круизных речных судов;
- строительство речных причалов в Пассажирам порту для обеспечения

перевозок круизных туристов в Санкт-Петербурге, прибывающих в город на морских судах;

- создание объектов базирования и обслуживания маломерного флота для стимулирования развития въездного яхтенного туризма.

Для увеличения доли ВВТ в обслуживании грузопотоков Большого порта Санкт-Петербург потребуется создание нового типа грузовых судов с уменьшенным надводным габаритом. Прекращение грузоперевозок с автомобильного на водный транспорт частично освободит автомобильные дороги, будет способствовать увеличению их пропускной способности, уменьшению разрушения дорожного покрытия большегрузными автомобилями и снижению затрат на ремонт и реконструкцию дорожной сети.

### Железнодорожный транспорт

К приоритетным направлениям развития железнодорожного транспорта относятся развитие инфраструктуры для грузовых и пассажирских перевозок в дальнем и пригородном сообщении, организация внутригородского железнодорожного движения, приобретение современного пассажирского подвижного состава и др. [9]

В числе конкретных проектов следует указать на следующие:

- строительство высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва — Санкт-Петербург;
- сооружение северо-восточного железнодорожного обхода Санкт-Петербурга для вывода транзитного движения за границы городской застройки;

- организация внутригородского движения по Северному полукольцу, включая связи с Балтийским направлением Санкт-Петербургского железнодорожного узла;

- организация маятникового движения поездов на связях Приозерского и Ириновского направлений с Московским и Витебским направлениями;

- повышение эффективности использования железнодорожной инфраструктуры на территории Санкт-Петербурга за счет оптимизации сортировочной работы с минимизацией размеров движения грузовых поездов на связях с сортировочными станциями Санкт-Петербургской городской агломерации, выноса погрузо-выгрузочных операций из центральной части Санкт-Петербурга и др.

### Автомобильные дороги

Развитие дорожной сети предусматривается за счет создания системы автомагистралей и скоростных автомобильных дорог, строительства второго автодорожного обхода Санкт-Петербурга и обходов крупных населенных пунктов Ленинградской области, сооружения путепроводов, мостов, развязок и пешеходных переходов в разных уровнях и др.

Среди наиболее значимых проектов нужно назвать следующие:

- завершение строительства скоростной платной автомобильной дороги М-11 Москва — Санкт-Петербург;
- строительство Восточного скоростного диаметра — широтной магистрали с мостом через Неву в створе улиц Фаянсовая и Зольная до магистрали Р-21 «Кола» (реализация проекта планируется на основе использования механизмов ГЧП);
- формирование Южной широтной магистрали;
- строительство и реконструкция автомобильной дороги Псков — Гдов — Сланцы — Кингисепп — Краколье;
- строительство автодорожных обходов городов Сертолово, Гатчина, Сосновый Бор и др.

Также необходимо указать на мероприятия по повышению уровня организации и безопасности дорожного движения за счет ликвидации участков концентрации ДТП на автомобильных дорогах общего пользования, строительства и реконструкции светофорных объектов, внедрения интеллектуальных транспортных систем и др. Кроме того,



необходимы меры по повышению эффективности дорожного хозяйства, в том числе создание системы планирования дорожной деятельности, основанной на проектировании жизненного цикла автомобильных дорог, а также переход к системе долгосрочных контрактов, ориентированных на достижение и непрерывное поддержание подрядными организациями заданных показателей транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог.

В части финансирования проектов требуется привлечение внебюджетных средств для строительства и содержания платных дорожных объектов, в том числе за счет долгосрочных займов на финансовом рынке, сбора доходов от использования придорожных полос и полос отвода автомобильных дорог, применения инвестиционных и концессионных схем реализации проектов, а также выпуска специальных облигационных займов на эти цели.

### Автомобильный транспорт

К приоритетным направлениям развития автомобильного транспорта и инфраструктуры для его обслуживания относятся следующие:

- создание системы допуска грузовых автомобилей для работы на территории Санкт-Петербурга, ограниченной КАД, ведение мониторинга возрастных, весовых и экологических параметров грузовых автотранспортных средств, организация контроля за их движением по дорожной сети города;
- развитие паркового пространства, строительство перехватывающих парковок и парковок для грузового автомобильного транспорта;
- развитие таксомоторных перевозок и организованных стоянок такси, отмеченных специальными знаками, во всех районах Санкт-Петербурга, у вокзалов и станций метрополитена, а также в городах Ленинградской области;
- создание системы предварительного электронного бронирования очереди для пересечения автотранспортными средствами государственной границы РФ, обустройство удобных зон ожидания возле МАПП, оборудованных необходимым сервисом;
- внедрение процедуры электронного таможенного декларирования товаров и транспортных средств, ввозимых на таможенную территорию Евразийского экономического союза автомобильным транспортом;

- обеспечение поэтапного перехода автомобильного транспорта на использование газомоторного топлива, создание сети АГНКС и КриоАЗС для заправки автотранспортных средств;

- повышение безопасности движения автотранспорта и транспортной безопасности на объектах автомобильного транспорта;
- снижение негативного влияния автомобильного транспорта на состояние окружающей среды;
- повышение уровня профессиональной подготовки специалистов для работы на автомобильном транспорте, развитие научного потенциала отрасли, стимулирование внедрения инноваций для повышения производительности и безопасности автомобильных перевозок.

В рамках задачи по формированию системы управления грузовой логистикой предусматривается реализация следующих мероприятий: создание системы допуска грузовых автомобилей для работы на территории Санкт-Петербурга, ограниченной КАД, ведение мониторинга возрастных, весовых и экологических параметров грузовых автотранспортных средств, организация контроля за их движением по дорожной сети города; оснащение парка грузовых автомобилей навигационными системами ГЛОНАСС; строительство парковок для грузового автомобильного транспорта.

В целях обеспечения контроля и проведения мониторинга движения грузового автотранспорта по территории Санкт-Петербурга потребуется создание автоматизированной навигационно-информационной системы, осуществляющей централизованный сбор телематической информации о движении транспортных средств, оснащенных оборудованием ГЛОНАСС. Данная система предназначена для автоматизации процессов контроля за соблюдением ограничений движения грузового автотранспорта на территории Санкт-Петербурга на основе данных GPS/ГЛОНАСС-треков его движения, в том числе:

- для формирования маршрутов движения грузовых автотранспортных средств с учетом пунктов погрузки/разгрузки;
- контроля движения грузового автотранспорта по территории Санкт-Петербурга;
- контроля движения грузового автотранспорта по участкам улично-дорожной сети, не входящим в грузовой каркас Санкт-Петербурга;

- контроля межрейсовой стоянки грузового автотранспорта.

В рамках задачи по повышению привлекательности пассажирского транспорта общего пользования для населения и стимулирования его использования вместо легковых автомобилей при поездках по городу предусматривается строительство перехватывающих парковок с увеличением их суммарной емкости до 7800 маш.-мест к 2030 г.

В целях повышения конкурентоспособности международных транспортных коридоров, проходящих по территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, за счет сокращения продолжительности оформления и государственного контроля на международных автомобильных пунктах пропуска предусматриваются следующие мероприятия: создание системы предварительного электронного бронирования очереди для пересечения автотранспортными средствами государственной границы РФ; обустройство удобных зон ожидания возле МАПП, оборудованных необходимыми сервисами; внедрение процедуры электронного таможенного декларирования товаров и транспортных средств, ввозимых на таможенную территорию Евразийского экономического союза автомобильным транспортом.

В настоящее время в Санкт-Петербурге насчитывается 643,6 тыс. (32 % от общего количества) автотранспортных средств, произведенных более 10 лет назад, а в Ленинградской области — 358,9 тыс. ед. (49 %). Для стимулирования владельцев автотранспортных средств к замене амортизированных автомобилей на новые, помимо различных мер по обмену и утилизации старой техники с последующей покупкой новых автотранспортных средств, предусматривающих компенсации за переработку и систему «трейд-ин», необходимо принять Постановление Правительства РФ, устанавливающее срок эксплуатации транспортных средств с определением порядка вывода из эксплуатации и обновления физически устаревших и отработавших нормативный срок службы транспортных средств, не обеспечивающих необходимую эксплуатационную надежность.

### Воздушный транспорт и аэропортовая инфраструктура

Дальнейшее развитие воздушного транспорта и аэропортовой инфраструктуры на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области пред-



полагает формирование авиационного хаба на базе аэропорта «Пулково» за счет расширения маршрутной сети, увеличения трансферных перевозок и количества стыковочных рейсов, привлечения пассажирских и грузовых авиоперевозчиков, увеличения пассажиропотоков за счет введения 72-часового безвизового режима для зарубежных граждан, развития инфраструктуры для авиации общего назначения и др.

Предполагается, что к 2039 г. пропускная способность аэропорта «Пулково» составит не менее 35 миллионов пассажиров в год. В настоящее время прорабатываются вопросы целесообразности создания специальной приаэропортовой зоны «Пулково» с особым режимом хозяйствования. Резидентами зоны могут стать предприятия высокотехнологичных отраслей, а также компании, предоставляющие транспортные, логистические, туристические, гостиничные, финансовые услуги. Также на территории приаэропортовой зоны целесообразно строительство нового автоматизированного почтового центра для обработки внутренних и международных почтовых отправок с учетом их значительного роста за счет развития интернет-торговли.

### Городской и пригородный пассажирский транспорт

В сфере городского и пригородного пассажирского транспорта предусматривается ускорение темпов развития скоростных внеуличных видов пассажирского транспорта (метрополитена и легкорельсового пассажирского транспорта), развитие трамвайной и троллейбусной сетей, обновление парка подвижного состава, его оснащение современными информационно-коммуникационными системами и глобальной навигационной системой ГЛОНАСС, комплексная информатизация транспортной системы, строительство новых автобусных вокзалов и транспортно-пересадочных узлов и др.

Перечислим наиболее крупные мероприятия, предусматривающие развитие городского и пригородного пассажирского транспорта в Санкт-Петербурге и Ленинградской области:

- строительство новых линий, депо и станций метрополитена и обновление парка вагонов подвижным составом с высокими показателями энергоэффективности;

- строительство линий легкого рельсового пассажирского транспорта, в частности до аэропорта «Пулково», от перспективной станции метрополитена «Южное» до г. Колпино, от микрорайона «Балтийская жемчужина» до станции «Кировский завод» («Путиловская») и др.;

- реализация концессионного проекта «Создание, реконструкция и эксплуатация трамвайной сети в Красногвардейском районе Санкт-Петербурга»;

- строительство новой трамвайной линии в составе проекта по сооружению нового Большого Смоленского моста через реку Неву в створе ул. Коллонтай и Большого Смоленского пр. и др.

Кроме того, для решения задач повышения привлекательности пассажирского транспорта общего пользования предусматривается реализация таких мероприятий, как оснащение остановок наземного транспорта электронными табло, расширение оплаты проезда едиными электронными билетами, организация выделенных полос и приоритетного проезда, создание комплексной информационной системы управления и контроля за предоставлением транспортных услуг и др.

В рамках решения задачи по обеспечению снижения негативного влияния транспорта на состояние окружающей среды предусматривается закупка подвижного состава с улучшенными экологическими параметрами, работающего на альтернативных видах топлива, развитие сети заправочных станций для газомоторных автомототранспортных средств и электрозаправочных станций для электрического автомобильного транспорта.

В целом реализация комплекса мероприятий, предусмотренных в Стратегии, по строительству и реконструкции автомобильных и железных дорог, развитию морских портов и аэропортов, созданию терминально-логистических комплексов, модернизации объектов внутреннего водного транспорта, сооружению новых вокзалов и транспортно-пересадочных узлов, позволит не только развить транспортную инфраструктуру и улучшить качество работы транспортной системы региона, но и обеспечить рост экономического и инвестиционного потенциала Санкт-Петербурга и Ленинградской области, повышение их туристической привлекательности, а также увеличение налоговых поступлений в бюджетную систему страны. ■

### Литература

1. Стратегия экономического и социального развития Санкт-Петербурга на период до 2030 года (утв. постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 13.05.2014 г. № 355).
2. Стратегия социально-экономического развития Ленинградской области до 2030 года (утв. областным законом от 08.08.2016 г. № 76-оз).
3. Прогноз социально-экономического развития Ленинградской области на период до 2030 года (утв. постановлением правительства Ленинградской обл. от 18.09.2015 г. № 360).
4. Схема территориального планирования Ленинградской области (утв. постановлением правительства Ленинградской обл. от 29.12.2012 г. № 460).
5. Государственная программа Санкт-Петербурга «Развитие транспортной системы Санкт-Петербурга» на 2015-2020 годы» (утв. постановлением правительства Санкт-Петербурга от 30.06.2014 г. № 552).
6. Программа развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2020 года (утв. решением Координационного совета по развитию транспортной системы г. Санкт-Петербурга и Ленинградской обл., (п. 1 разд. I протокола от 27.11.2015 г. № 80).
7. Государственная программа Ленинградской области «Развитие автомобильных дорог Ленинградской области» (утв. постановлением правительства Ленинградской обл. от 14.11.2013 г. № 397).
8. Подпрограмма «Совершенствование транспортного обслуживания населения Ленинградской области на 2014-2020 годы» в составе Государственной программы Ленинградской области «Обеспечение устойчивого функционирования и развития коммунальной и инженерной инфраструктуры и повышение энергоэффективности в Ленинградской области» (утв. постановлением правительства Ленинградской обл. от 14.11.2013 г. № 400).
9. Генеральная схема развития железнодорожного узла транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области (утв. решением Координационного совета по развитию транспортной системы г. Санкт-Петербурга и Ленинградской обл., п. 1 разд. IX протокола от 27.11.2015 г. № 80).