

этом фактически в 2019 году было выполнено благоустройство 30 общественных пространств. «Значение целевого показателя превышает планируемое более чем в четыре раза», — отмечают в комитете по благоустройству, добавляя, что плановое значение показателя на 2020 год составляет 12 общественных пространств.

Шестым показателем является количество благоустроенных дворовых территорий. Плановое значение показателя на 2019 год составляет 203 дворовых территории, фактически были выполнены работы по благоустройству 500 дворовых территорий. «Значение целевого показателя превышает планируемое более чем в два раза. Плановое значение показателя на 2020 год составляет 208 дворовых территорий», — объясняют в Смольном. И, наконец, седьмой показатель — это доля граждан, принявших участие в решении вопросов развития городской среды от общего количества граждан в возрасте от 14 лет. «В 2019 году число граждан в возрасте старше 14 лет, принявших участие в решении соответствующих вопросов, составило около 430 тыс. человек (9%). Показатель выполнен», — сообщили в городской администрации.

Вместе с тем, учитывая ситуацию, вызванную новой коронавирусной инфекцией, объем финансирования регионального проекта на 2020 год из бюджета Петербурга сокращен на 70% и составляет 1,03 млрд рублей.

«В связи с этим в настоящее время в паспорт вносятся необходимые изменения для актуализации его финансовой части», — отмечают в комитете по благоустройству. Пока что объем финансирования регионального проекта на 2020 год составляет 2,07 млрд рублей, из которых из бюджета Санкт-Петербурга будет направлено 1,03 млрд, из бюджета внутригородских муниципальных образований — 1,04 млрд. При этом Петербург не является получателем субсидий из федерального бюджета на поддержку государственных программ субъектов РФ и муниципальных программ формирования современной городской среды, добавляют в ведомстве.

На сегодняшний день удалось достигнуть взаимодействия исполнительных органов государственной власти Петербурга и жителей при реализации регионального проекта, что позволило комплексно подойти к благоустройству территорий города, говорят в комитете по благоустройству, уточняя, что риски недостижения показателей регионального проекта отсутствуют. Что касается планов на следующий год, то объем финансирования регионального проекта из бюджета Санкт-Петербурга в 2021 год составит 1,5 млрд рублей. «Его участниками запланировано благоустройство 225 объектов, в том числе 12 общественных пространств и 213 дворовых территорий», — уточняют в Смольном.

РАЗУМНАЯ ИНИЦИАТИВА

Развитием городской среды должны заниматься власти с помощью специализированных научных институтов, считает петербургский парламентарий Павел Иткин. «Сегодня городская среда — это область на стыке урбанистики, IT, логистики, экологии и защиты культурного наследия. Чиновники, бизнес и местные жители могут вносить предложения и проекты, но идеи должны дорабатываться командами многопрофильных специалистов. Только научный подход к развитию городской среды улучшит ситуацию», — считает он.

По словам депутата, задачи властей — взять на себя координацию информации между жителями, чиновниками и профильными специалистами, готовить соответствующую законодательную базу и обеспечить финансовую сторону вопроса. При этом во власти должны быть кадры, способные собрать профильную команду ученых, оценить результат работы, принять окончательное решение.

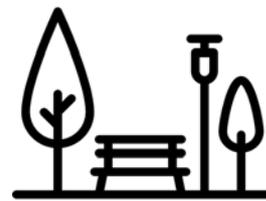
«Второе, что тормозит развитие города, — это человеческий фактор. Не все новшества городской среды приживаются одинаково успешно. Яркий пример — это велодорожки, которые используются для парковок авто, для прогулок с колясками. Городская среда должна подстраиваться под нужды жителей Петербурга, а не под лекала европейских городов или Москвы», — уверен господин Иткин.

Ксения Титова считает, что важно, не от кого исходит инициатива в развитии городской среды, а насколько ответственно она рассматривается другими участниками процесса, так как современные практики проектирования городских пространств всегда содержат множественные мероприятия по вовлечению в процесс всех заинтересованных сторон — жителей, местный бизнес, экспертное сообщество и органы власти.

«Мы видим много примеров появления настоящего талантливых и актуальных проектов благодаря проведению международных конкурсов. На их площадке как опытные, так и молодые бюро имеют возможность проявить себя в решении сложных городских задач, повысить свои компетенции за счет работы в консорциумах. Масштабный открытый конкурс — это инструмент привлечения тысяч специалистов и получения большого количества идей. Сразу решаются две задачи: проект получает возможность выбрать лучшие концепции, а профессиональное сообщество — приобрести сильные команды урбанистов», — говорит госпожа Титова.

Инициатива по развитию городской среды должна исходить прежде всего от городских властей и ими же контролироваться, уверена Ольга Смоленская: любая сторонняя инициатива, от кого бы она ни исходила, будет проигнорирована, если в этом не заинтересован город.

Объем финансирования регионального проекта «Формирование комфортной городской среды» из бюджета Санкт-Петербурга, млрд руб.



1,03 на 2020 год
1,50 на 2021 год (проект)

Источник: комитет по благоустройству администрации Санкт-Петербурга

«В 2016 году был примечательный случай, когда городские власти организовали архитектурный конкурс на проект благоустройства территории Большой Морской улицы. Тема получила широкий резонанс, участвовало множество архитектурных бюро, была организована выставка со взглядом работ конкурсантов. В декабре был подведен итог и выбран финалист, которому было предложено доработать проект до конца месяца. В результате все закончилось тишиной, и проект так и не был реализован к чемпионату мира по футболу 2018 года, как это изначально планировалось», — напоминает архитектор.

ТРАНСПОРТНЫЕ СВЯЗИ

Для развития в Петербурге общественного транспорта как одного из элементов качественной городской среды следует исходить из того, что такой транспорт должен быть комфортнее личного, говорит Ксения Титова: если на автобусе будет быстрее и не менее комфортно, чем на авто, доехать до центра, больше людей согласится пересесть на общественный транспорт. Остановки общественного транспорта должны располагаться в зоне пешей доступности от основных потоков пользователей территории. Эффективная альтернатива общественному транспорту — городская микромобильность, которая включает велосипеды, самокаты, соловилы, скейтборды и другие средства передвижения.

«Чем больше у человека альтернативных способов добраться из точки А в точку Б, тем выше вероятность, что он откажется от личного транспорта в пользу других вариантов. Развитие территорий должно базироваться на анализе потенциальной транспортно-пешеходной активности. Этот показатель отражает востребованность определенного сегмента улично-дорожной сети и, соответственно, возможную эффективность от развития прилегающих к нему пространств», — отмечает госпожа Титова.

Транспортная система Петербурга требует серьезного комплексного развития, начиная от расширения транспортной сети как наземного, так и подземного транспорта и заканчивая вопросами доступного и удобного информирования населения о работе всех видов транспорта, подчеркивает Ольга Смоленская: электронные табло, различные приложения с расписанием маршрутов и отслеживанием движения транспорта.

Роман Курзнер, генеральный директор компании, специализирующейся на решении задач в сфере развития и управления градостроительными проектами, указывает, что одной из главных задач в части развития общественного транспорта Петербурга является формирование удобных транспортно-пересадочных узлов разных масштабов: от пунктов международных и междугородних пересадок до локальной смены вида внутригородского транспорта. При этом все системы общественного транспорта (автобусы, трамваи, троллейбусы), а также железнодорожный транспорт необходимо связать в единую сеть, добавляет он.

Индекс качества городской среды

| | | | | | |
|--|-----|-----------------|--|-----|-------------|
| | 283 | Москва | | 181 | Красноярск |
| | 243 | Санкт-Петербург | | 168 | Пермь |
| | 201 | Казань | | 164 | Воронеж |
| | 193 | Ростов-на-Дону | | 159 | Самара |
| | 193 | Нижний Новгород | | 159 | Волгоград |
| | 188 | Екатеринбург | | 158 | Новосибирск |
| | 182 | Уфа | | 106 | Омск |

Источник: Индекс формируется Министерством строительства и жилищно-коммунального хозяйства РФ. Результаты формирования Индекса используются в реализации положений указа президента Российской Федерации от 7 мая 2018 года № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года», национального проекта «Жилье и городская среда», в том числе для определения размера субсидии из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации на поддержку государственных программ субъектов Российской Федерации и муниципальных программ формирования современной городской среды