



ИСТОРИЯ РАЗВИТИЯ СЕРОГО ПОЯСА САНКТ-ПЕТЕРБУРГА



Урбаника

- Исследование посвящено Серому поясу Санкт-Петербурга в целом, а не только его южной части, на которую у города есть некоторое количество концепций развития разной степени проработки. Особенностью исследования является анализ происходивших изменений с конца 80-х годов 20 века, когда серый пояс был окончательно сформирован, до современного его состояния.
- В исследовании приведен краткий обзор предыдущих исследований и собран образ возможностей территории согласно пресс-анализу. В исследовании рассмотрены различные варианты существующего развития территории, которая изначально имела промышленную специализацию. Проанализированы пути развития новых типологий застройки (жилой, общественно-деловой, смешанных форматов), выявлены территории, сохраняющие промышленную специализацию. Также в исследовании представлены выводы в части развития транспортной инфраструктуры и взаимодействия территорий с системой общественного транспорта.
- Описание методики исследования. Были определены границы и состояние застройки «Серого пояса» на 1987 год, далее проанализированы изменения к настоящему периоду. Часть данных были получены камеральным путем, часть с помощью полевого исследования.
- Сроки исследования - исследование проводилось в 2019-2020 годах.

- 1** обзор
 - 1.1. Определение понятия
 - 1.2. Обзор прессы
 - 1.3. Обзор исследований
 - 1.4. Выводы по блоку

- 2** 1987
 - 2.1. Состояние застройки на 1987 год
 - 2.2. Транспортная инфраструктура на 1987 год
 - 2.3. Генеральный план 1987 года
 - 2.4. Реализация Генерального плана 1987 года
 - 2.5. Выводы по блоку

- 3** 2019-2020
 - 3.1. Состояние застройки на 2019-2020 годы
 - 3.2. «Серый пояс» и транспортная инфраструктура
 - 3.3. «Серый пояс» и проекты развития транспортной инфраструктуры
 - 3.4. «Серый пояс» и система общественного транспорта (ОТ)
 - 3.5. Выявление действующих промышленных предприятий и их потенциала развития
 - 3.6. Развитие жилищного фонда
 - 3.7. Развитие общественно-деловой недвижимости
 - 3.8. Территории потенциального развития
 - 3.9. Загрязнение территорий
 - 3.10. Сохраняемый «Серый пояс»
 - 3.11. Утвержденные проекты планировок
 - 3.12. Выводы по блоку

- 4** ВЫВОД
КОМАНДА
КОНТАКТЫ

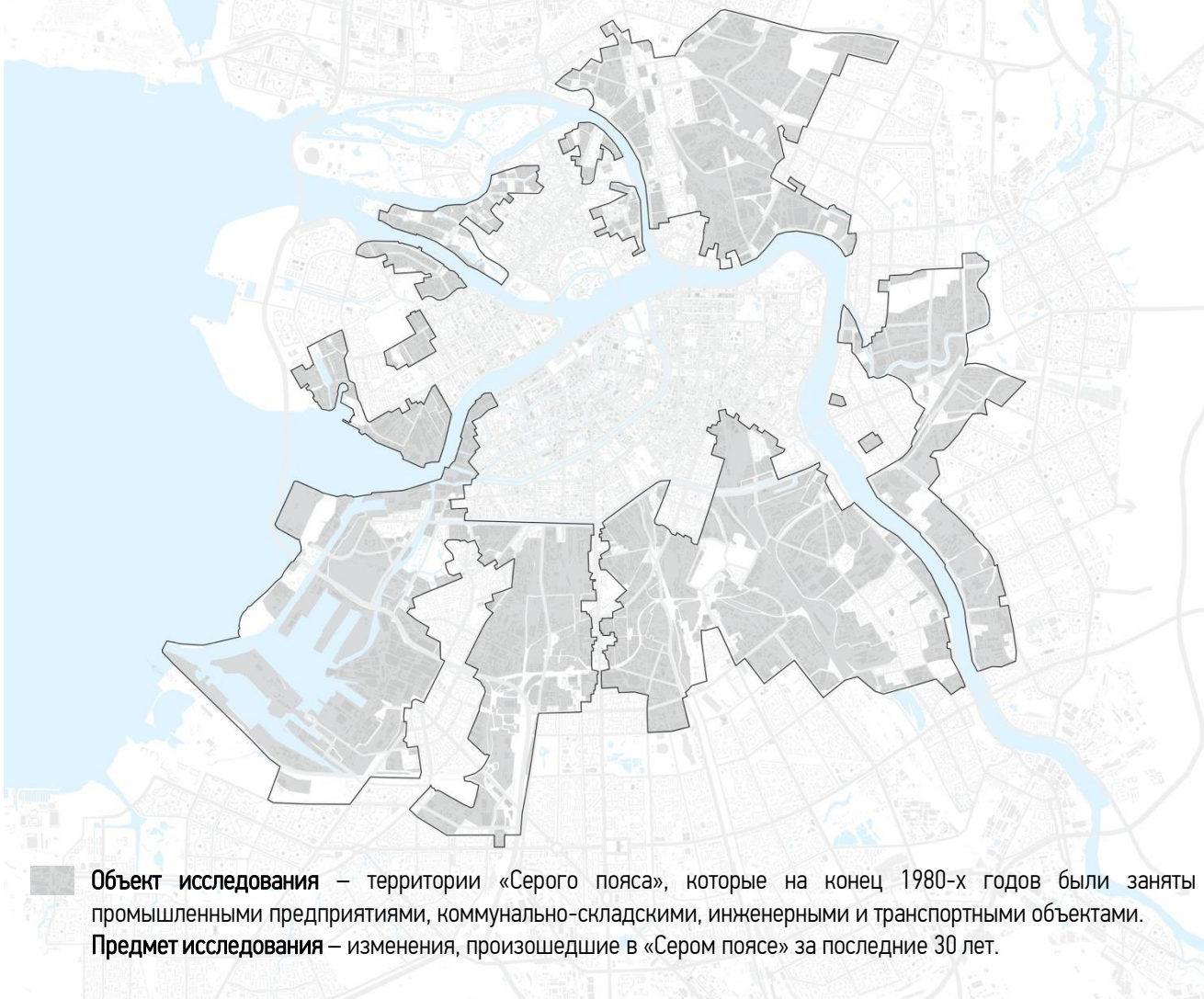
обзор

1

1.1 ОПРЕДЕЛЕНИЕ ПОНЯТИЯ

Что такое «Серый пояс»

«Серый пояс» Санкт-Петербурга – это набор исторических районов, окружающих центр города, обладающих схожей историей формирования и развития, схожим функциональным назначением территорий, общими проблемами. Этот пояс расположен между историческим центром и крупными «спальными» жилыми районами (возведёнными в эпоху индустриального домостроения после 1950-х годов.).



Объект исследования – территории «Серого пояса», которые на конец 1980-х годов были заняты промышленными предприятиями, коммунально-складскими, инженерными и транспортными объектами.

Предмет исследования – изменения, произошедшие в «Сером поясе» за последние 30 лет.

Краткая историческая справка

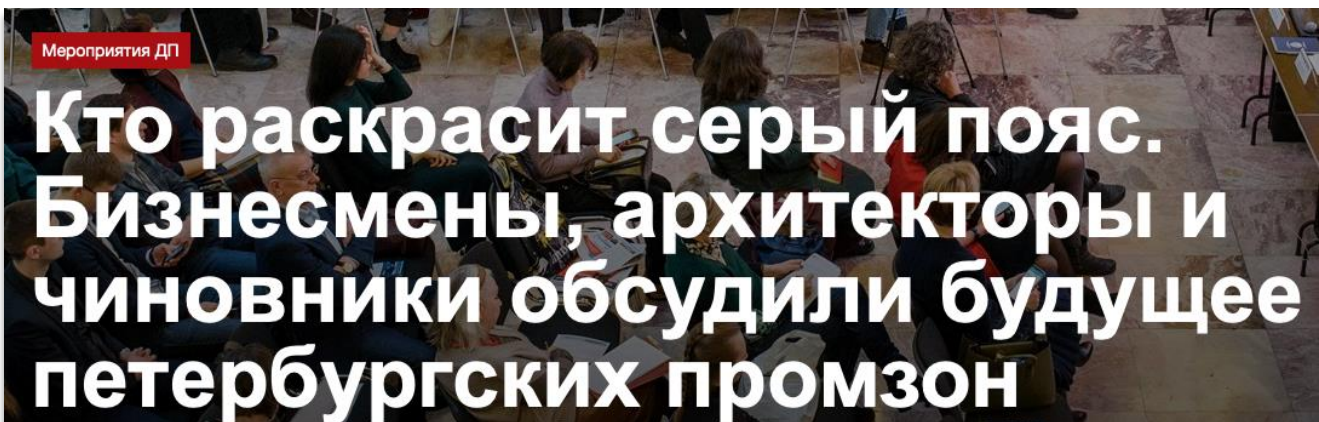
Начало активного освоения «Серого пояса» связано со становлением промышленности в Санкт-Петербурге в период с середины XIX века. Для строительства предприятий требовались свободные территории, транспортные коммуникации (речные, а затем ж/д) и водные ресурсы. Эти требования, а также низкие налоговые ставки привели к промышленному освоению территорий, расположенных за пределами границы города тех лет, преимущественно вдоль рек и каналов, а также вдоль основных дорог. Вокруг предприятий располагались жилые кварталы для рабочих.

Важное отличие районов «Серого пояса» – большинство из них не имеет регулярной планировки, так как строились они изначально без Генплана.

В 1930-1950-е годы часть районов «Серого пояса» прошли через серьёзные преобразования. Здесь строились образцовые жилые комплексы и общественно-деловые здания, появились целые жилые районы, упорядочивалась планировка, развивалась транспортная инфраструктура. Однако «Серый пояс» оставался поясом «городских окраин», и развитие каждого из его элементов шло своим путём.

Затем развитие «Серого пояса» практически затормозилось, когда Ленинград «перешагнул» через него в 1960-х. Тогда началось массовое строительство районов уже за пределами ранее освоенных территорий. С этого времени и до 1990-х годов «Серый Пояс» серьёзно не менялся.

Начиная с 1990-х годов здесь начинаются процессы стагнации, а затем и постепенный хаотичный редевелопмент. С одной стороны, промышленные предприятия закрываются или переезжают в более удалённые районы, ветшает жилой фонд. С другой стороны, на большинстве территорий продолжается экономическая деятельность, а затем начинается и строительство новых объектов.



Мероприятия ДП

Кто раскрасит серый пояс. Бизнесмены, архитекторы и чиновники обсудили будущее петербургских промзон

25.10.2017 09:01 Город Проект: В регионах

Дома вместо заводов

Петербургские застройщики начали осваивать "серый пояс"

Текст: Вера Черенева

Российская газета - Санкт-Петербург № 241(7407)

Полузаброшенные заводские территории, которые буквально опоясывают исторический центр Петербурга, в перспективе могут быть застроены жильем. Девелоперы проявляют интерес к этим землям, привлекательны эти локации и для потенциальных покупателей. Но до массового редевелопмента промышленных зон далеко, ведь на пути реализации проектов застройщики сталкиваются с большим количеством сложностей.

Лоскутное одеяло

Редевелопмент



"Индустриальные парки". Приложение №221 от 28.11.2017, стр. 16



Фото: Евгений Павленко / Коммерсантъ

"Серый" пояс (его еще называют "ржавым") — это около 130 тыс. га промзон в околице центральной части Петербурга. Переезду промышленных предприятий на современные площадки за чертой города мешают нехватка внятных планов развития города и психологическая неготовность к переменам.

Анна Смирнова

С.-Петербург, 08 авг 2019, 17:14 | 17 995 | Поделиться

В Петербурге нашли тысячи гектаров неосвоенной земли

ЭКСПЕРТИЗА САНКТ-ПЕТЕРБУРГ И ОБЛАСТЬ

Материалы подготовлены редакцией партнерских проектов РБК+.

«Через год-два старые резервы проектов в Ленобласти закончатся»

Генеральный директор АО «Ленстройтрест» Валерия Малышева - об особенностях реализации проектов жилого строительства в Ленинградской области и перспективах рынка.

Дом вместо завода. Кто и как застраивает «серый пояс» Петербурга

РЕШЕНИЯ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ И ОБЛАСТЬ

Материалы подготовлены редакцией партнерских проектов РБК+.

Все оттенки серого

Освоение «серого пояса» стало для девелоперов выгодной альтернативой застройке пригородных территорий.

Недвижимость

Надежда Фёдорова | Все статьи автора
30 сентября 2016, 19:00 | 2194

Стало известно, как изменится промышленный пояс Петербурга

Основные проблемы редевелопмента «Серого пояса», обсуждаемые публично:

- Отсутствие стратегии развития территории приводит к мозаичной застройке.
- Перенос промышленных предприятий означает снижение налоговых поступлений в бюджет города.
- Трудности в переговорном процессе из-за множества частных собственников.
- Несовершенство законодательства, регулирующего земельные отношения и пожарно-санитарную безопасность.
- Непрогнозируемое удорожание проекта редевелопмента территории, находящийся в «Сером поясе», в связи с отсутствием подробной информации о земельном участке.

«Серый пояс» - территория перспективного развития, с помощью которой можно решить проблему моноцентричности города и, как следствие, проблему ежедневной трудовой маятниковой миграции.

Возможности «Серого пояса», выделяемые в СМИ:

- «Серый пояс» может снять нагрузку с существующего транспортного каркаса, включающего в себя ЗСД и кольцевые магистрали, и улучшить связи между жилыми районами, огибая исторический центр.
- Развитие «Серого пояса» может привести к созданию новых объектов и центров притяжения, увеличению ресурсного и туристского потенциала территории, перераспределению рабочих мест.

Девелоперы отмечают, что наиболее перспективными территориями по застройке жилья на данный момент являются Петровский остров, Выборгская, Свердловская, Октябрьская набережные и левый берег Невы от Большеохтинского до Володарского моста.

Источники: РБК+, Фонтанка, Коммерсантъ, Эксперт, Деловой Петербург, телеканал «Санкт-Петербург», Российская газета

1.3 ОБЗОР ИССЛЕДОВАНИЙ И ПРОЕКТНЫХ ПРЕДЛОЖЕНИЙ



Команды студентов под руководством урбанистов, социологов, архитекторов и искусствоведа выделили базовые предложения по развитию территории вокруг Балтийского вокзала: точное развитие территории через создание новых центров притяжения; комплексное развитие территории через реализацию отдельных этапов, начиная от менее затратных и переходя к более инвестиционным; появление у территории нового бренда, формирование городской зоны отдыха и развлечений и создание района мебельного дизайна и производства (2012).



Архитектурное бюро **«Рождественка»** предлагает развивать городской и водный транспорт, создать обширные зеленые зоны, перепрофилировать промышленные территории с частичным сохранением производственных функций, использовать важные с архитектурной точки зрения здания в качестве новых точек роста и изменить функциональное зонирование этой территории (2016).



«Евгений Герасимов и партнеры», Сергей Чобан SPEECH, Tchoban Voss предлагают перенести в «Серый пояс» зоопарк и медицинские учреждения из центра города. Транспортную инфраструктуру территории предлагается усовершенствовать за счет соединения уже существующих улиц. Памятники промышленной архитектуры, стоящие вдоль Обводного канала, предлагается отвести под музеи (2016).



Архитектурным бюро **«Земцов, Кондаин и партнеры»** предусмотрено изменение транспортного и зеленого каркасов города, а также перераспределение рабочих мест. В южной части «Серого пояса» предлагается создание четырех новых центров в местах самых крупных будущих транспортных узлов, вокруг которых можно концентрировать целый ряд предприятий культуры, обслуживания, образования и другие (2016).



В проектом бюро **«Резерв»** считают, что «Серый пояс» должен взять на себя функцию обслуживания исторического ядра города, обеспечить возможность его работы и как культурного центра, и как полноценного жизненного пространства, а также стать образовательным каркасом (2016).



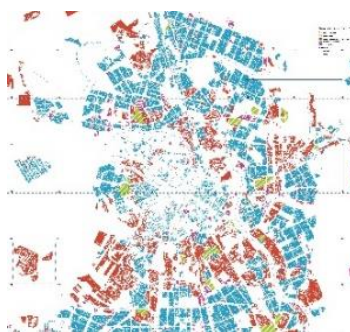
Проект **«Transborder Studio»** предполагает увеличение количества зеленых насаждений и сосредоточение роста «Серого пояса» вокруг существующих и планируемых станций метро (2016).



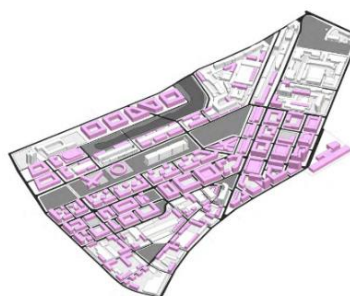
«Студия 44» предполагает создание пешеходных путей на месте неиспользуемых железнодорожных веток; главной городской магистралью «Серого пояса» может стать дорога вдоль южного железнодорожного полукольца (2016).



Архитектурное бюро **«MLA+»** предлагает разместить в «Сером поясе» центры притяжения общегородского значения, которые сделают эту территорию привлекательной для посещения широкого круга людей (2016).



Кроме исследований и проектов, которые проводят архитектурные бюро, вопросами преобразования «Серого пояса» регулярно занимаются преподаватели и студенты университетов (в СПбГАСУ проводится форум «Архитектурные сезоны», в МАРХИ – конференция «Наука, образование и экспериментальное проектирование» и др.). Также «Серый пояс» часто упоминается в дипломных работах и диссертациях, научные статьи по этой теме публикуют сотрудники комитета по градостроительству и архитектуре Петербурга, профессора и доценты ВУЗов, а также практикующие архитекторы.

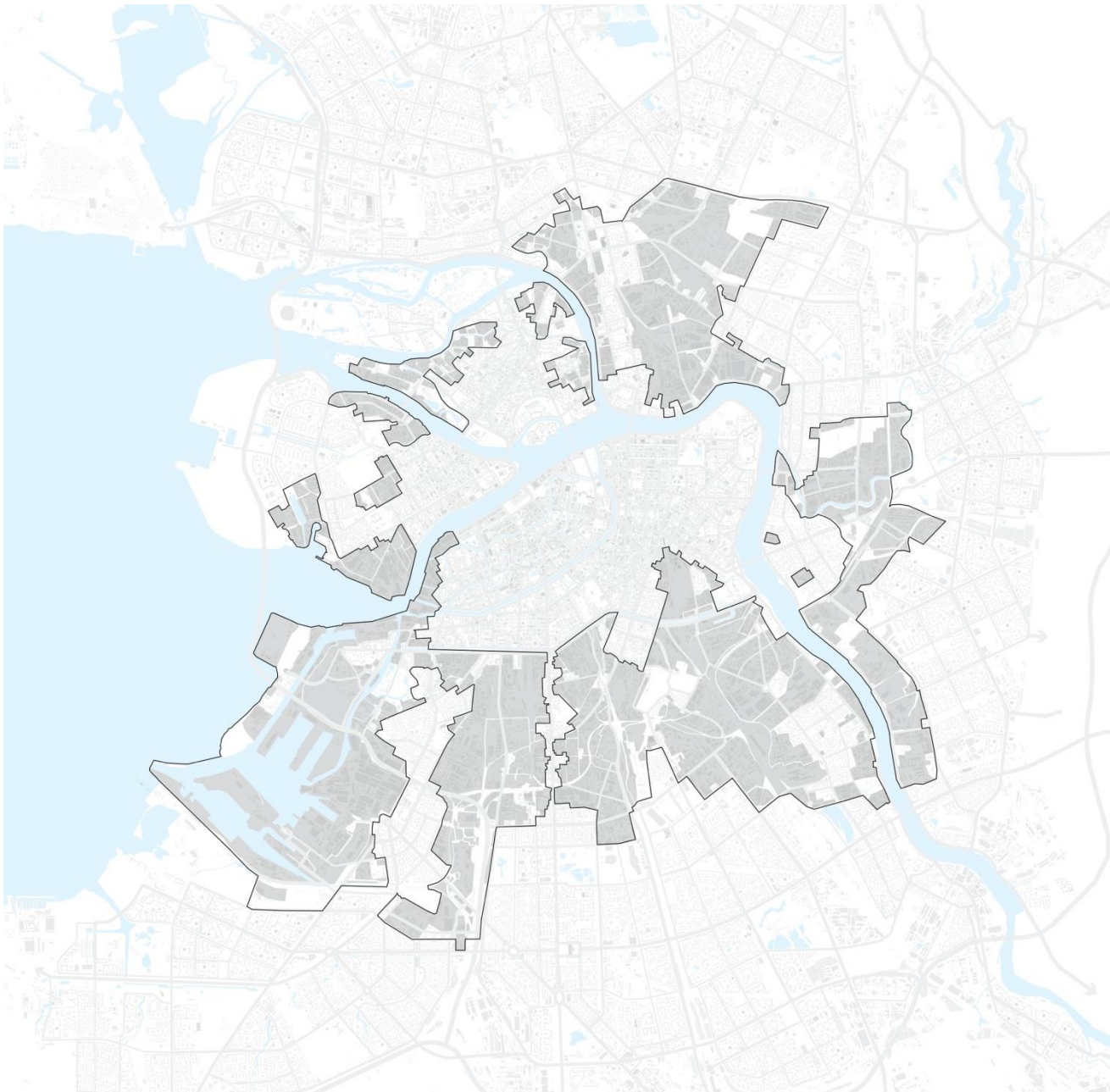


Архитектурное бюро **«MLA+»** отмечает, что «Серый пояс» изобилует памятниками архитектуры, а близость к центру накладывает на застройку нормативные ограничения в виде охранных зон и строгого высотного регламента. В MLA+ считают, что в «Сером поясе» надо исправлять несформированность городской структуры, инфраструктурные барьеры, санитарные ограничения, заброшенные и неэффективно используемые участки, а сохранять следует архитектурную идентичность, индустриальные артефакты, выходы к воде, экологически чистые производства (2018).



Институт территориального планирования **«Урбаника»** проводила детальный анализ транспортной и инженерной систем территории «Французского ковша», его истории и существующего развития, а также планируемых транспортных, инвестиционных и общественно-исследовательских проектов (2018).

1.4 ВЫВОДЫ ПО БЛОКУ

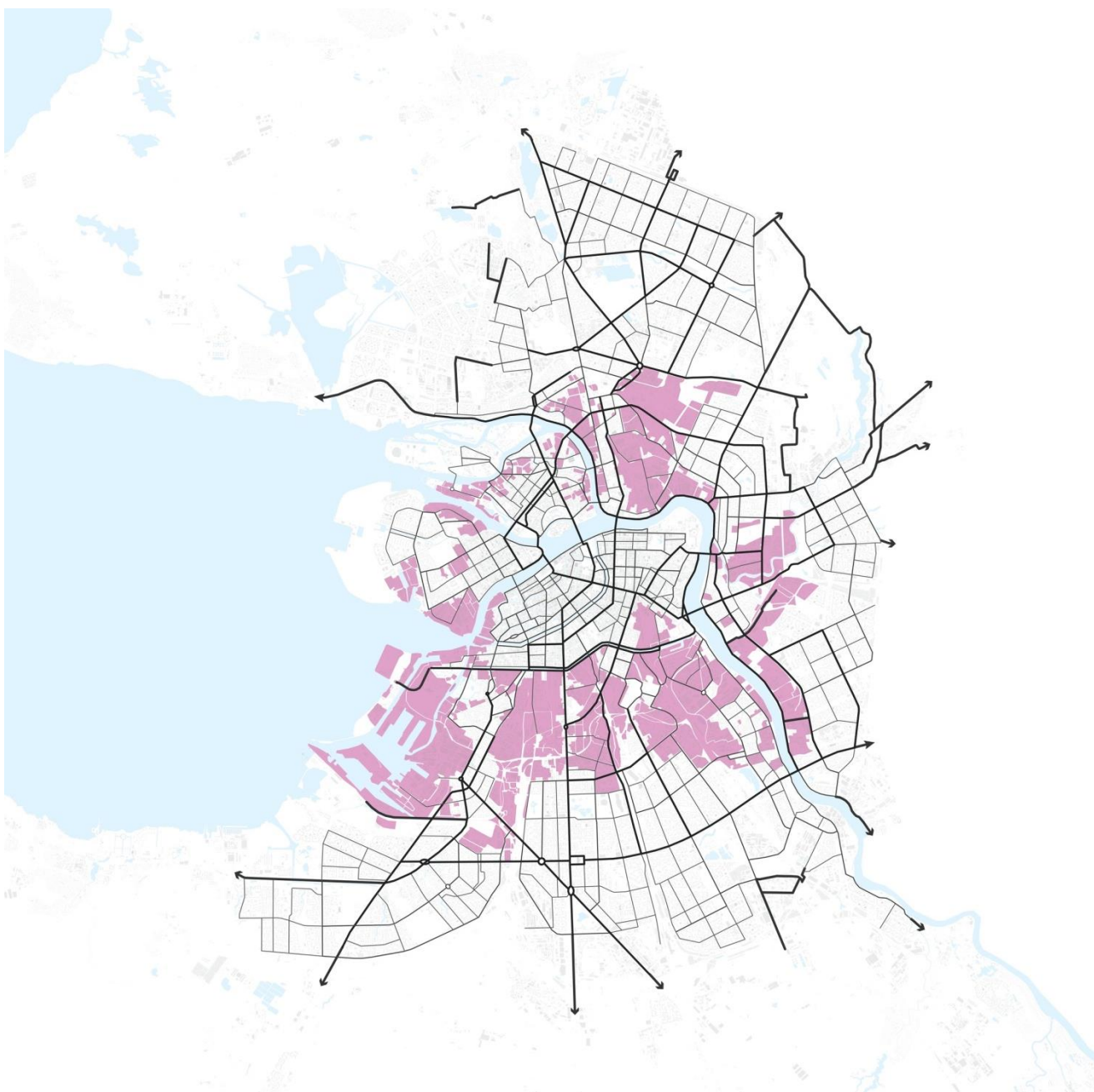


- Большинство районов «Серого пояса» не имеют регулярной планировки, так как изначально строились без ГенПлана.
- Часть районов «Серого пояса» прошла преобразования в 1930-1950 годы. Однако массовое строительство 1960-х велось уже за его пределами, в результате чего развитие «Серого пояса» затормозилось до 1990-х, когда здесь началась стагнация и постепенный хаотичный реновационный процесс. Системного решения развития «Серого пояса» до сих пор нет.
- «Серый пояс» сегодня – это, помимо работающих производств, огромные участки более не функционирующих промышленных зон и точечная застройка опустевших промышленных территорий.
- Жизнь в «Сером поясе» сконцентрирована вдоль крупных магистралей, при этом широтные развиты слабо, что ведет к территориальной разрозненности.
- Отсутствие комплексной стратегии развития «Серого пояса» влечет за собой проблемы для развития города, девелоперов и промышленных предприятий.
- Отдельные эксперты и группы исследователей предлагают создание в «Сером поясе» новых центров притяжения общегородского значения, возможно вынесение объектов из центра города. В проектах отмечается важность озеленения территории и усовершенствования транспортной инфраструктуры.
- В СМИ представители девелоперов отмечают, что проекты реновации в «Сером поясе» очень капиталоемкие на старте и долгие по срокам реализации. Кроме строительства жилых комплексов интерес девелоперов также направлен на реконструкцию существующих объектов – конторских корпусов бывших заводов, зданий НИИ. Наибольший потенциал жилищного строительства наблюдается в Выборгском районе.

1987

2

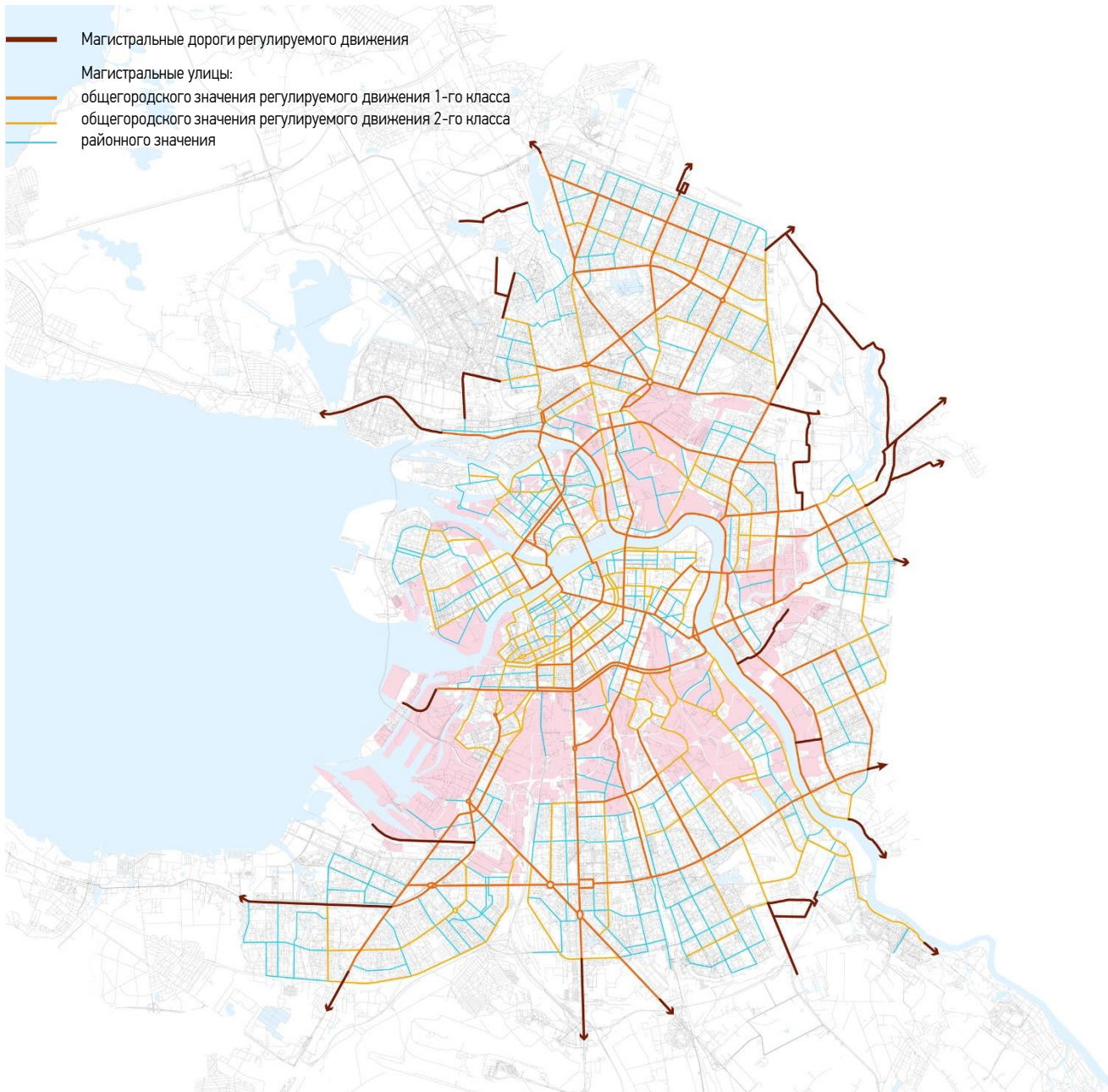
2.1 СОСТОЯНИЕ ЗАСТРОЙКИ НА 1987 ГОД. ПРОМЫШЛЕННЫЕ ЗОНЫ «СЕРОГО ПОЯСА»*



- На конец 1980-х годов «Серый пояс» занимал существенную часть территории города Ленинграда и превосходил по площади исторический центр.
- Наиболее крупный массив «Серого пояса» расположен к югу от Обводного канала в Кировском, Московском, Фрунзенском и Невском районах. Здесь производственные, коммунально-складские и транспортные объекты формируют практически сплошной массив с отдельными вкраплениями жилых кварталов.
- В Кировском и Невском районах территории «Серого пояса» тянутся «до конца» городской застройки (до Обухово и станции Предпортовая), смыкаясь с территорией, на которой впоследствии будет построен КАД и начнётся развиваться новый промышленный пояс. Однако в данном исследовании южной границей «Серого пояса» была признана Центральная дуговая магистраль – ЦДМ (Ленинский пр. – ул. Типанова – пр. Славы – Ивановская ул.), так как к югу от неё расположены территории с иной историей освоения и перспективами развития.
- Второй по значимости массив «Серого пояса» включает в себя Выборгскую Сторону, Полюстрово и Кушелевку.
- Отдельно расположен массив производственных и коммунально-складских территорий на правом берегу Невы: Октябрьская набережная, Большая и Малая Охта, Яблоновка.
- Немало производственных, коммунально-складских и транспортных объектов расположено на периферии Петроградской Стороны и Васильевского острова, а также в Центре (Адмиралтейские Верфи, район Московского вокзала).

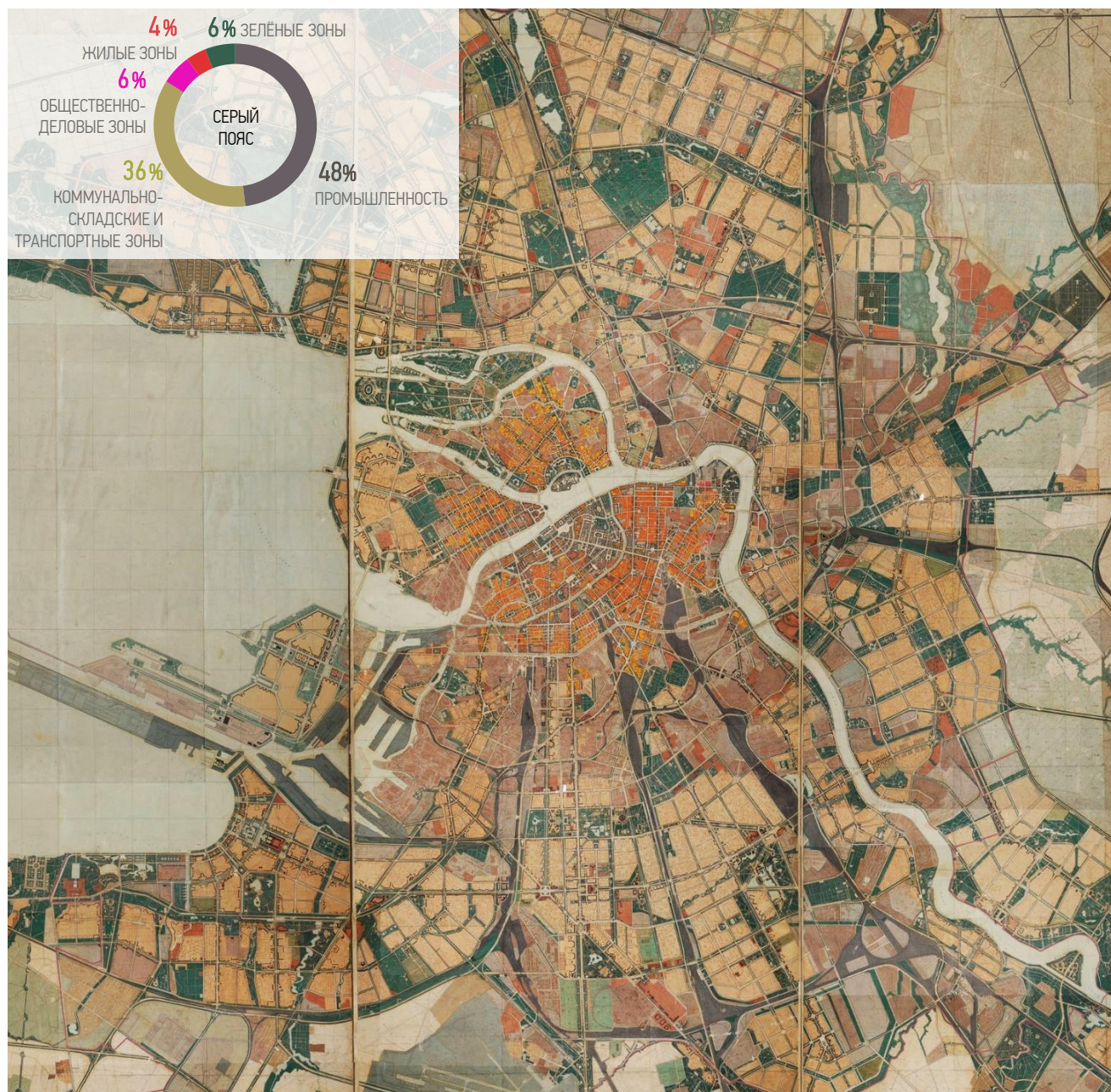
**Территории «Серого пояса», которые на конец 1980-х годов были заняты промышленными предприятиями, коммунально-складскими, инженерными и транспортными объектами.*

2.2 ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА НА 1987 ГОД



- К концу 1980-х годов «Серый пояс» оставался относительно неразвитым с точки зрения транспортной инфраструктуры.
- Через его территорию проходит ограниченное число «вылетных» магистралей, соединяющих Центр со «спальными» районами, однако технические характеристики этих магистралей часто не соответствуют их функции:
 - положительные примеры крупных проспектов: Московский, Витебский, Заневский, Пискаревский.
 - по другим направлениям именно в «Сером поясе» «вылетные» направления превращаются в «узкие» улицы с пониженной пропускной способностью: Старо-Петергофский пр., пр. Обуховской Обороны, Большой Сампсониевский и Лесной проспекты.
- На территории «Серого пояса» не была полностью построена ранее запланированная «Внутренняя дуговая магистраль» (ВДМ), а только отдельные её части (пр. Маршала Блюхера, пр. Энергетиков, Благодатная ул.).
- На единственной в южной части «Серого пояса» «дуговой» магистрали (набережные Обводного канала) имелись габаритные ограничения для движения грузового транспорта, и уже в те годы фиксировались транспортные заторы.
- Однако неразвитость автодорожной инфраструктуры не создавала значительных проблем для промпредприятий, так как в их снабжении существенную роль играл ж/д транспорт, подъездные пути имелись у большинства производств.
- Обслуживание территорий «Серого пояса» общественным транспортом, в целом, было удовлетворительным и организовано не хуже, чем в остальных районах города. Более того, маршрутная сеть наземного транспорта учитывала наиболее востребованные транспортные корреспонденции между жилыми районами и крупными производствами.

2.3 ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПЛАН 1987 ГОДА

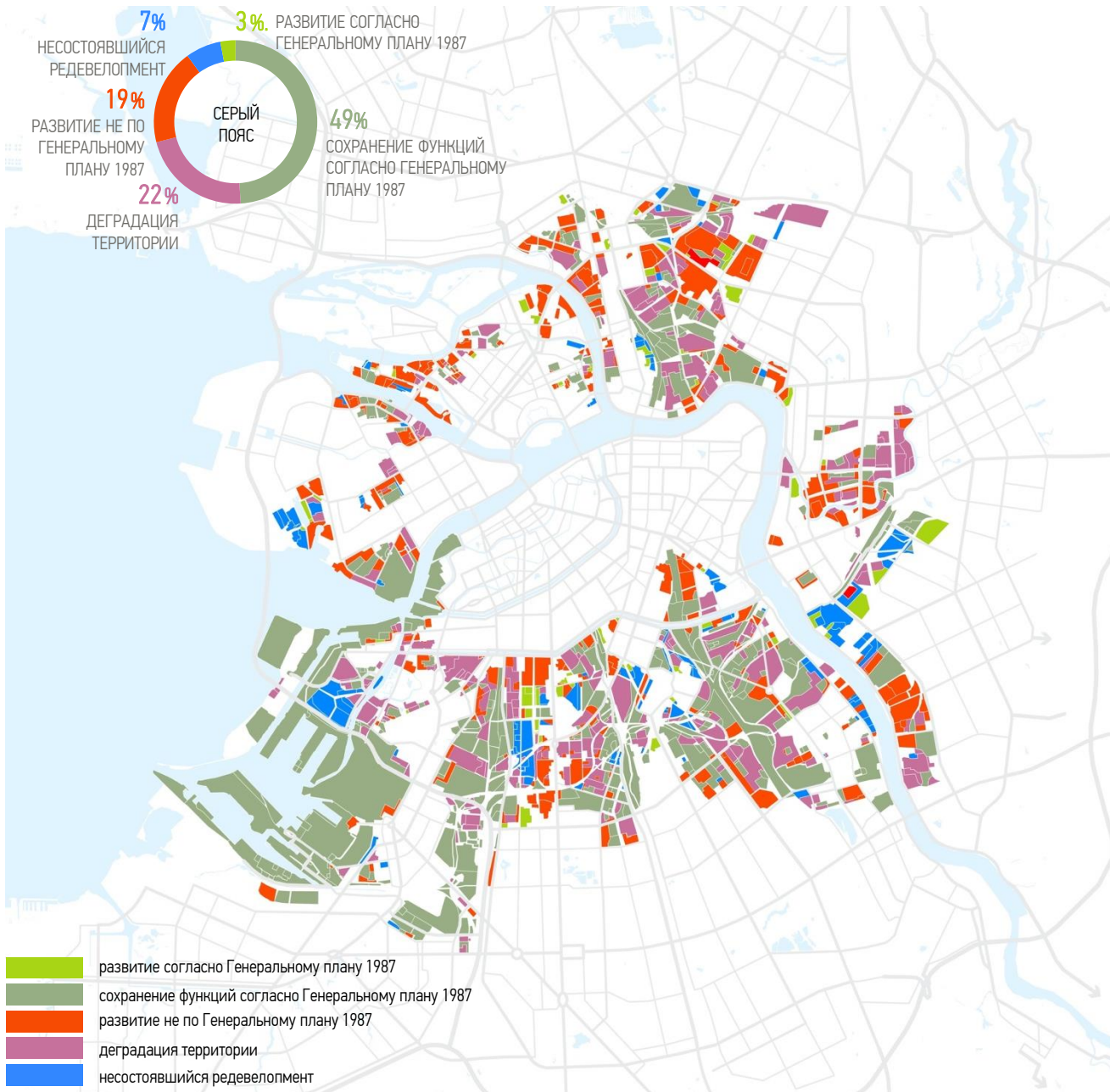


- Генеральный план 1987 года был последним общегородским градостроительным документом Ленинграда советского времени. Расчётный срок – 2005 год. Территория проектирования – Ленинград и вся Ленинградская область.
- Генплан 1987 закреплял приоритетность развития в городе научно-производственного и высокотехнологичного секторов экономики. Намечался вывод вредных и опасных производств и запрет строительства новых предприятий, требующих дополнительных трудовых ресурсов. Предполагалось массовое жилищное строительство и расширение границ застроенных территорий на периферии.
- В производственно-селитебном поясе (сегодня – «Серый пояс») было намечено сокращение численности рабочих мест до 700 тыс., а также снижение численности постоянного населения.
- Массовый реновация «Серого пояса» не планировался – 83% территорий должны были сохранить своё функциональное назначение: промышленные предприятия, коммунально-складские территории, транспортные и инженерные объекты.
- Только 17% территорий (которые на тот момент были заняты промышленными предприятиями, коммунально-складскими, инженерными и транспортными объектами) должны были существенно измениться:
 - 6% - должны были быть преобразованы в парки и зелёные зоны;
 - 6% - в общественно-деловую застройку;
 - 5% - в жилые кварталы.

Анализ произведён по материалам книги Санкт-Петербург в планах и картах. XX век., СПб., 2012 г.

На рисунке - фрагмент схемы: «Ленинград. Ленинградская область, Генеральный план развития. 1986-2005 гг. Основной чертёж. 1986 г.

2.4 РЕАЛИЗАЦИЯ ГЕНЕРАЛЬНОГО ПЛАНА 1987 ГОДА



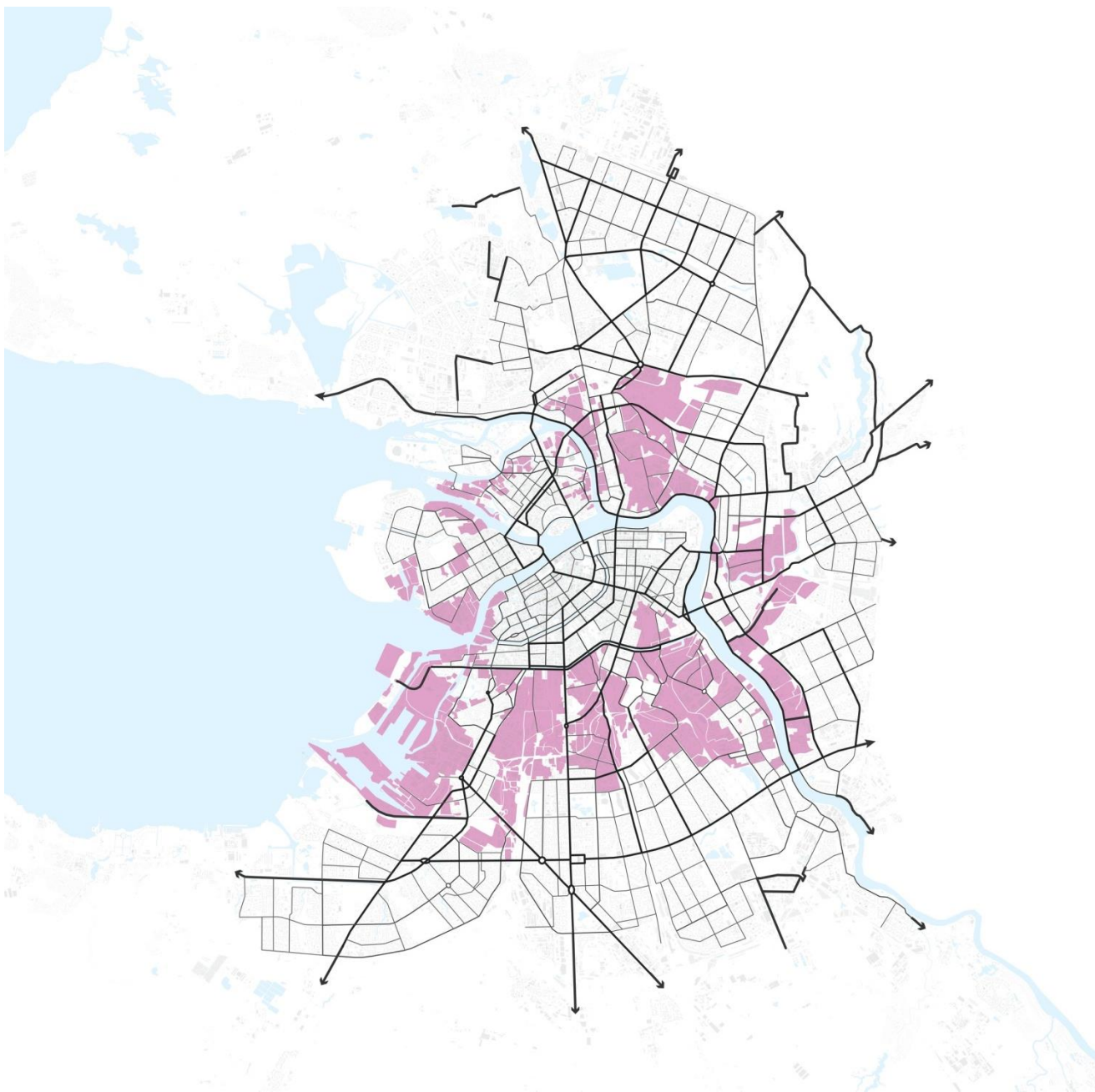
Для анализа уровня пространственной реализации Генплана 1987 проведено сравнение предлагавшегося функционального зонирования с существующим использованием территорий (2019-2020 Гг).

Выявлены следующие направления развития:

1. Сохранение функций территорий в соответствии с Генпланом.
2. Редевелопмент территорий в соответствии с Генпланом.
3. Территории, на которых планировавшийся редевелопмент не состоялся, и сохранено функциональное назначение аналогичное концу 1980-х годов.
4. Редевелопмент территорий, не запланированный в Генплане.
5. Дegradация функционального назначения территорий. В настоящее время такие территории заброшены или заняты «бывшими» предприятиями, территории которых сдаются в аренду организациям и частным лицам для осуществления различной деятельности: мелких производств, предоставления услуг, торговли, складирования товаров.

Выводы:

- Только половина территорий сохранила своё функциональное назначение, что существенно меньше планов конца 1980-х годов
- Произошёл редевелопмент 22% территорий «Серого пояса», что больше планировавшегося (17%).
- Только для 3% территорий редевелопмент соответствует решениям Генплана (при оценке по конкретным функциям).
- Не состоялся планировавшийся редевелопмент 7% территорий.
- Фактически в половине случаев редевелопмент происходил не там или не так, как он был запланирован.
- Произошедший редевелопмент выразился в развитии жилой и общественно-деловой функций. Площадь, занятая данными типами застройки, в два раза превысила планы.
- В результате редевелопмента не появилось ни одной зелёной зоны или парка (при плане 6%).
- Более 20% территорий утратили ранее имевшуюся функцию и, в том или ином виде, деградировали.



«Серый пояс» в 1987 году

- «Серый пояс» – обширная и сложная территория (крупнее исторического центра) с многими инфраструктурными и транспортными проблемами. К югу от центра – формирует единый пояс; к северу и востоку – разделён на фрагменты.
- Через «Серый пояс» проходят вылетные магистрали – как мощные проспекты, так и «старые» узкие улицы. Дуговые связи не достроены. Общественный транспорт работает неплохо, соответствует пассажиропотокам. Высока роль подъездных ж/д путей.

Планы развития «Серого пояса»

- Генплан 1987 – последний общегородской градостроительный документ Ленинграда. Основные приоритеты:
 - научно-производственный и высокотехнологичный секторы экономики;
 - вывод вредных и опасных производств;
 - запрет строительства новых предприятий, с большим числом занятых;
 - массовое жилищное строительство и расширение границ застроенных территорий на периферии.
- Массовый реновационный процесс «Серого пояса» не планировался:
 - 83% территорий должны были сохранить свои функции;
 - число рабочих мест и численность населения предполагалось немного сократить.

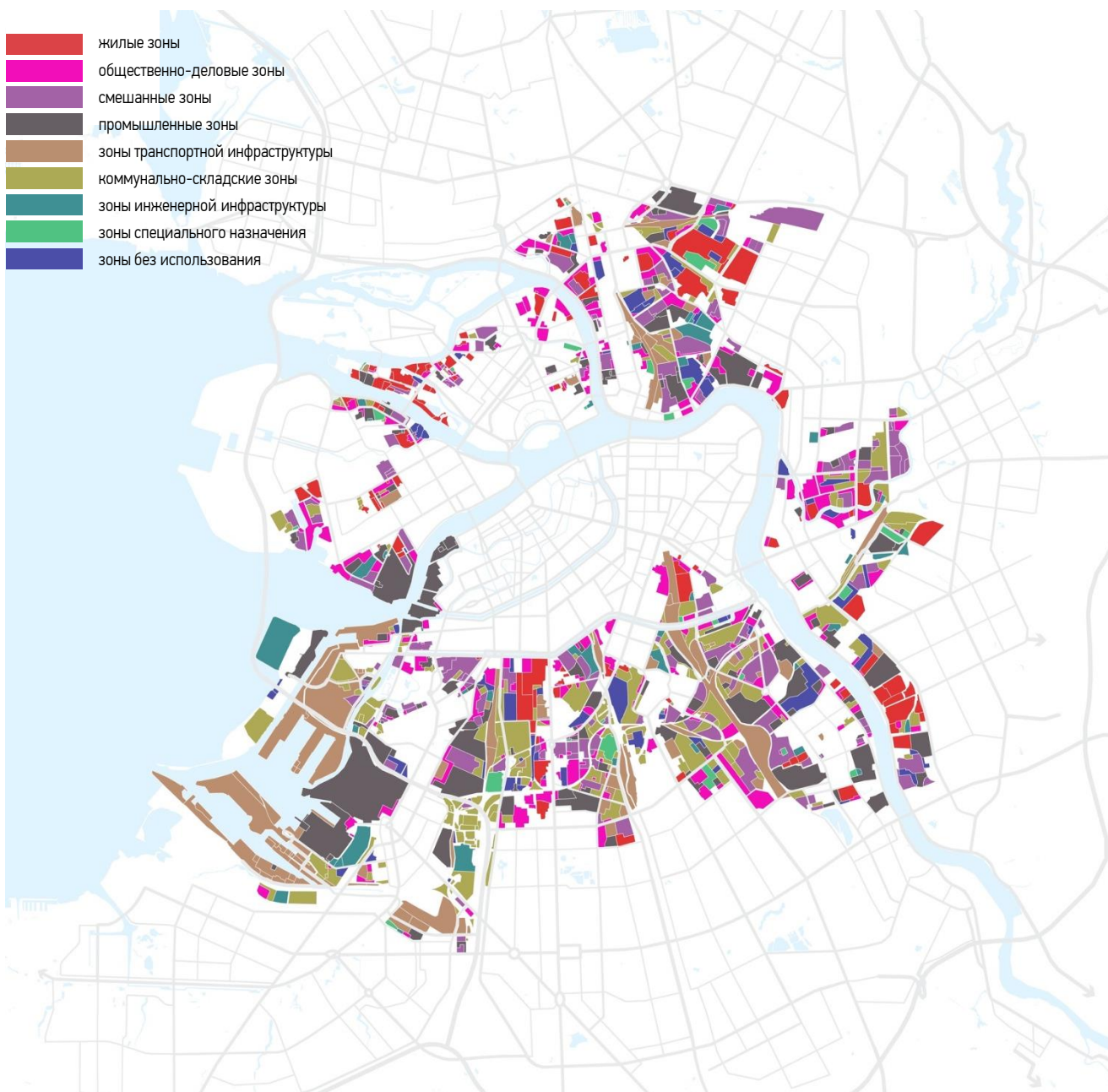
Реализация планов 1987 года

- На половине территорий преобразования шли не там или не так, как были запланированы.
- Только для 3% «Серого пояса» реновационный процесс соответствует решениям Генплана 1987.
- Реновационный процесс затронул больше территорий, чем планировалось.
- На бывших промышленных территориях возникли жилые и общественно-деловые кварталы (их площадь в два раза превысила планируемую).
- Не появилось ни одной зелёной зоны или парка (план 6%).
- Более 20% в том или ином виде деградировали.

2019-2020

3

3.1 СОСТОЯНИЕ ЗАСТРОЙКИ НА 2019-2020 ГОДЫ



Реновированные территории «Серого пояса»:

- Жилые зоны – территории, на которых строятся или введены в эксплуатацию и заселены новые жилые здания и комплексы.
- Общественно-деловые зоны – территории, где строятся или уже функционируют общественно-деловые или торговые объекты.

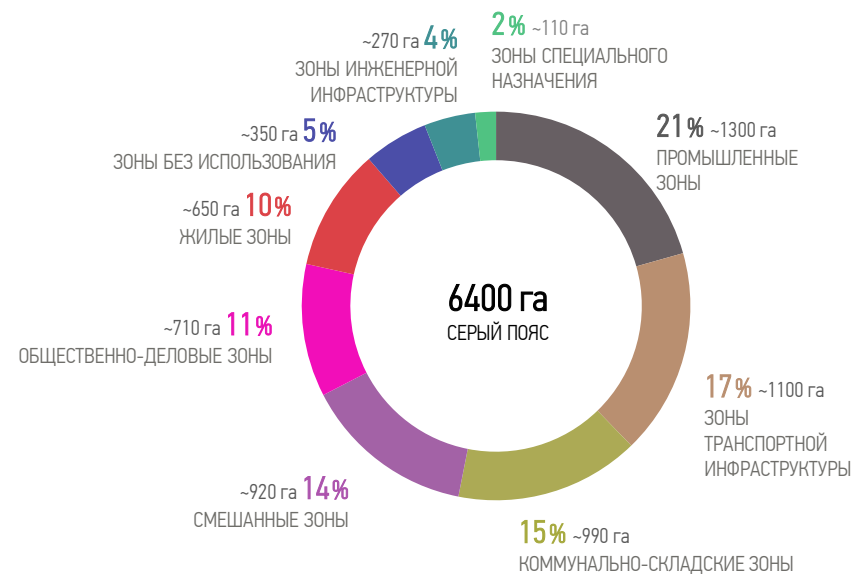
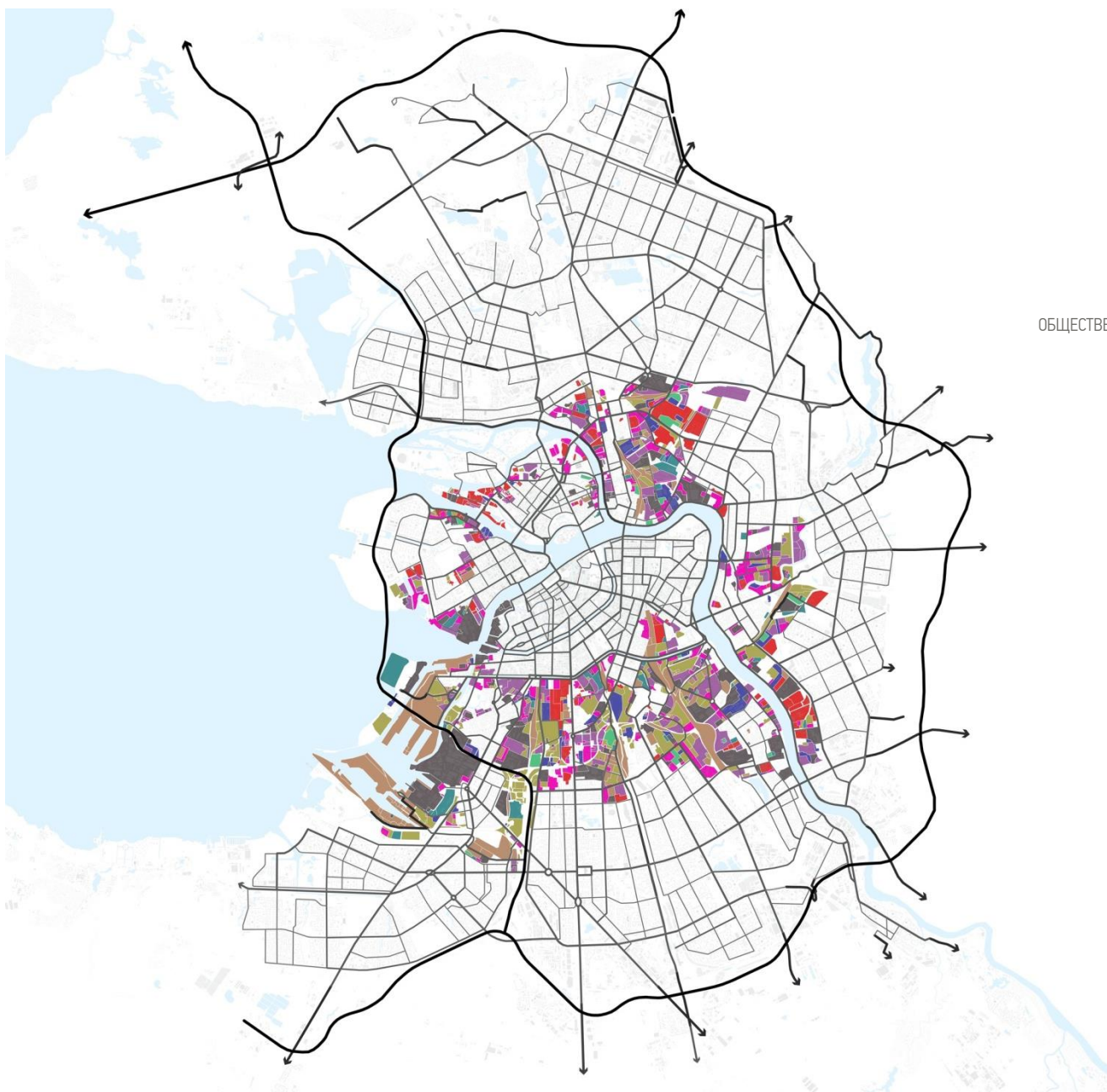
Территории потенциального развития «Серого пояса»:

- Смешанные зоны – территории промышленных предприятий, более не используемые для функционирования производственных мощностей. Территории или отдельные объекты сдаются в аренду организациям и частным лицам для осуществления различной деятельности: мелких производств, предоставления услуг, торговли, складирования товаров.
- Зоны без использования – территории, на которых на момент исследования не осуществляется хозяйственная деятельность. В отдельных случаях уже имеются проекты дальнейшей реновации таких территорий, но реальное строительство не начато.
- Коммунально-складские зоны – территории, занятые мелкими и крупными объектами логистики и складами, гаражными кооперативами, объектами городской коммунальной инфраструктуры (кроме крупных инженерных объектов).

Прочие территории «Серого пояса*»:

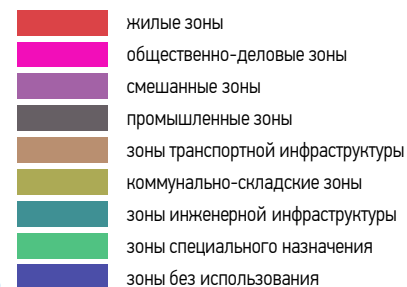
- Промышленные зоны – территории, занятые действующими производственными мощностями предприятий.
- Зоны транспортной инфраструктуры: пути и станции железной дороги, территории морского порта, объекты общественного транспорта (автобусные, троллейбусные и трамвайные парки и пр.), крупные автобазы и др.
- Зоны инженерной инфраструктуры – территории, занятые крупными объектами энергетики, водоснабжения и канализации, теплоснабжения и пр.
- Зоны специального назначения – территории объектов Министерства Обороны, МВД, МЧС и др.

3.1 СОСТОЯНИЕ ЗАСТРОЙКИ НА 2019-2020 ГОДА



На 2020 год

- ~20% территорий «Серого пояса» прошли через **редевелопмент** (они представляют собой жилые кварталы или общественно-деловую застройку);
- ~60% территорий **сохраняют** ту же **функцию**, что в конце 1980-х
- ~20% представляют собой нереновированную **смешанную застройку** или **неиспользуемые территории**.



3.2 «СЕРЫЙ ПОЯС» И АВТОДОРОЖНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА



За последние 30 лет автодорожная инфраструктура Санкт-Петербурга получила существенное развитие:

- построен скоростной внешний автодорожный каркас (КАД и ЗСД);
- завершено формирование Центральной дуговой магистрали (от Богатырского пр. в Приморском районе до Ленинского пр. на Юго-западе);
- появились новые выезды из города: Витебский пр., Софийская ул.;
- построена улично-дорожная сеть в новых районах.

В границах «Серого пояса» происходило только ограниченное развитие:

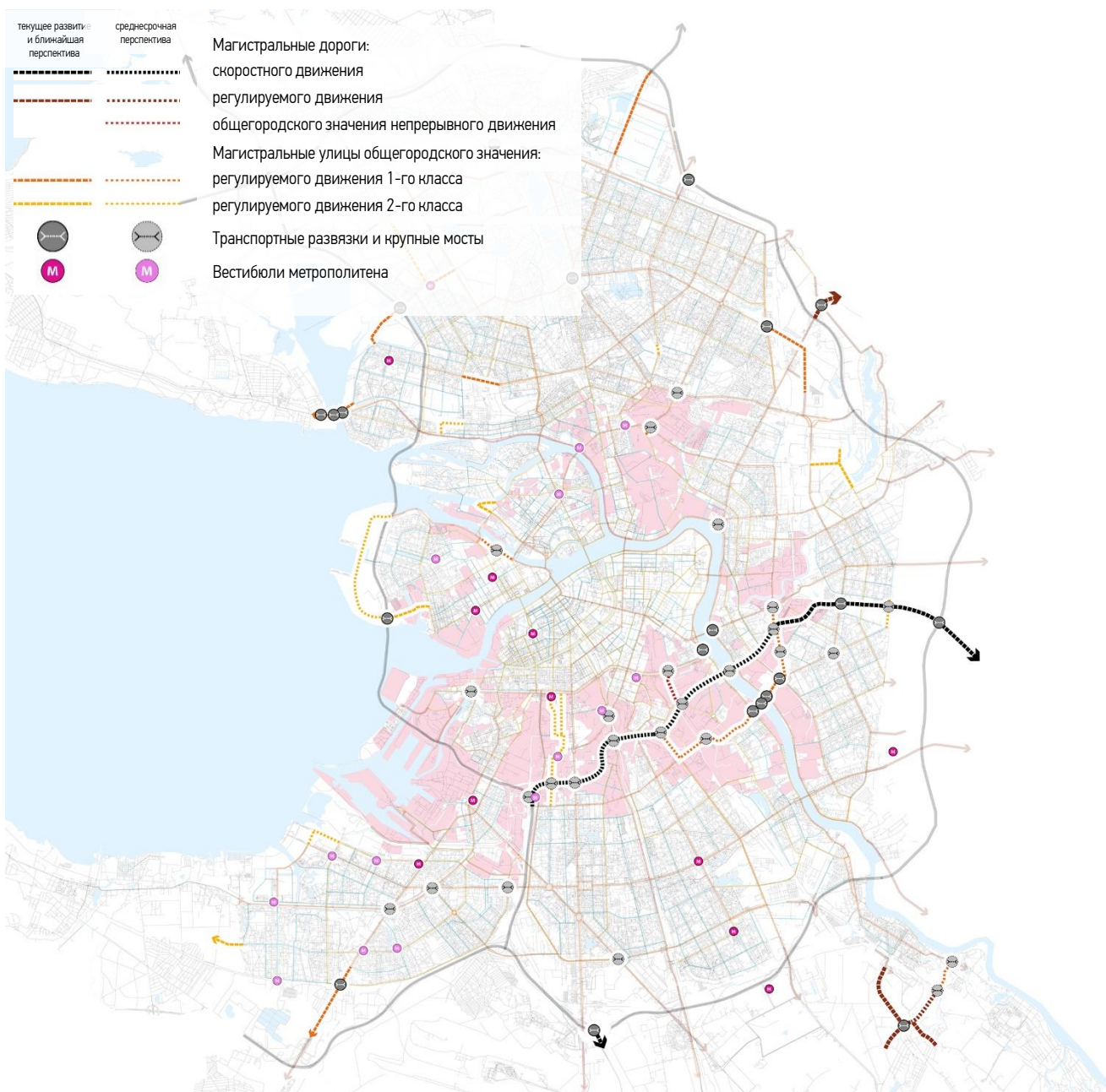
- построена новая «вылетная» магистраль – Митрофаньевское шоссе;
- организованы подъезды к морскому порту со стороны ЗСД;
- подключены к ЗСД периферийные территории Васильевского острова и Петроградской стороны;
- получила развитие магистраль правого берега Невы (от Октябрьской наб. до Приморского пр.), а также набережные Обводного канала;
- построено или реконструировано незначительное количество улиц в самом «Сером поясе».

Одновременно происходила постепенная ликвидация подъездных ж/д путей, ставшая следствием снижения спроса на ж/д перевозки со стороны предприятий.

Вывод – основное развитие УДС Петербурга происходило за пределами «Серого пояса». В результате:

- объём транзитных потоков в нём немного снизился;
- «пояс» по-прежнему является проблемным, так как не были реализованы многие проекты, которые должны были улучшить здесь транспортную ситуацию:
 - не реализованы проекты строительства дополнительных «вылетных магистралей» (Обуховская наб., Белевский пр., М-7, Орловский тоннель и др.);
 - не построены дуговые магистрали: «Внутренняя дуговая магистраль» (ВДМ), транспортный обход центра (ТОЦ) и др.

3.3 «СЕРЫЙ ПОЯС» И ПРОЕКТЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ



На схеме указаны транспортные проекты, реализация которых вероятно в ближайшие несколько лет и до 2030 года.

Наиболее важные из них:

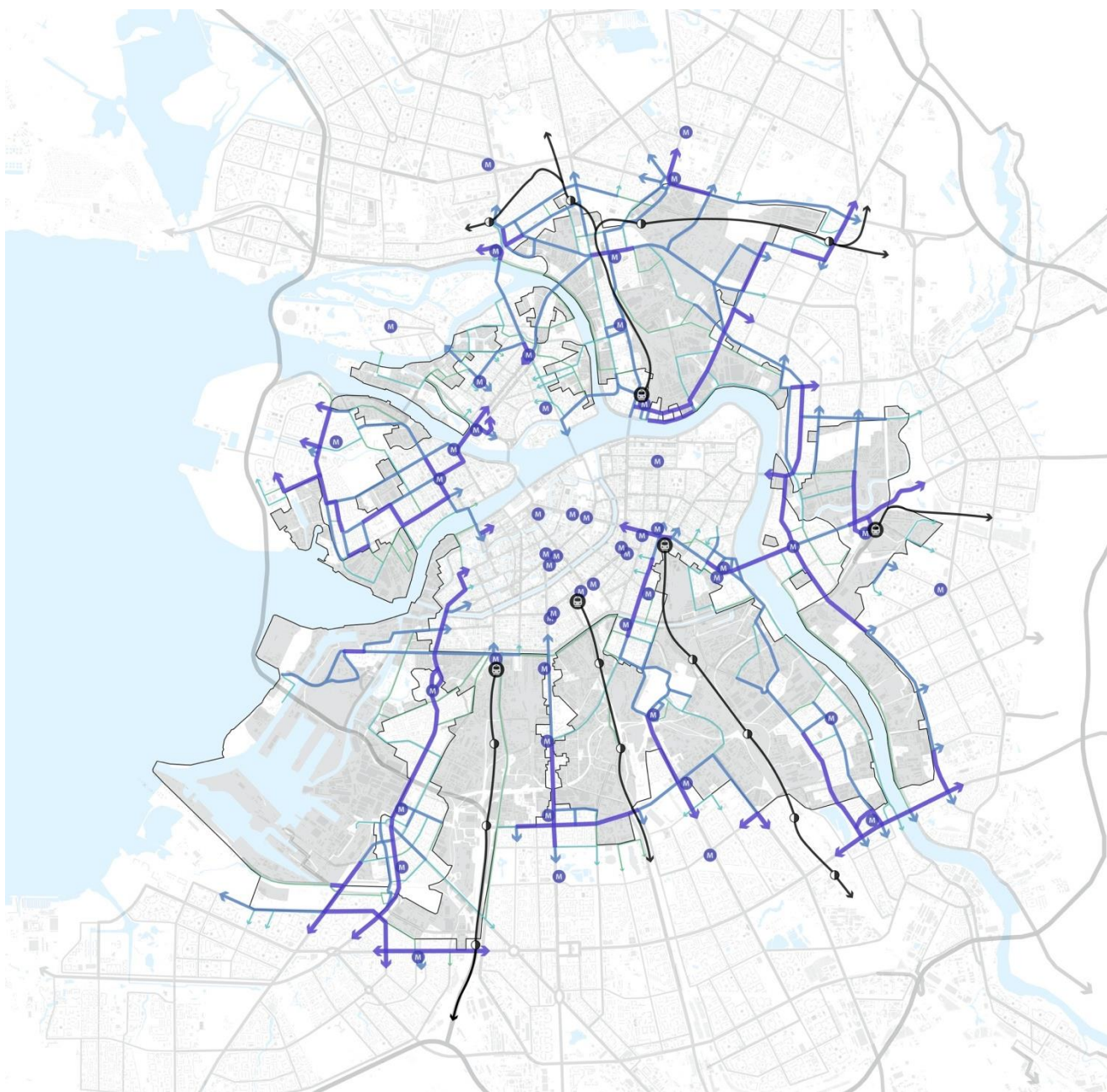
- Широкая магистраль скоростного движения, которая соединит ЗСД и КАД и пройдет непосредственно через рассматриваемую территорию. Однако эта скоростная магистраль будет полностью отделена от застройки, и потому лишь отчасти повысит её доступность и привлекательность.
- Достройка недостающих участков ВДМ (Внутренней дуговой магистрали), в том числе:
 - строительство Большого Смоленского моста через Неву и подъездов к нему;
 - соединение проспекта Невского района с улицей Салова;
 - строительство Союзного проспекта и его соединение с проспектом Энергетиков.
- Строительство новой УДС в Московском районе, где сегодня в границах Серого пояса ведётся активное жилищное строительство.
- Строительство второго съезда с ЗСД на Васильевский остров.
- Строительство нескольких дорожных развязок в составе существующих магистралей.
- Строительство станций метрополитена (не первоочередное):
 - 6-я линия (Красносельско-Калининской) от «Кировского завода» до «Обводного канала»;
 - перспективная Кольцевая линия от Васильевского острова до станции метро «Лесная».

Важно отметить, что большинство указанных планов относится скорее к среднесрочной перспективе и может быть реализовано к 2030 году. Опыт показывает, что реализация части мероприятий может быть перенесена и на более отдалённые сроки.

Вывод:

У города Санкт-Петербурга сегодня отсутствует понимание необходимости развития транспортной инфраструктуры «Серого пояса» в первоочередном порядке. Нет оснований ожидать резкого улучшения транспортной ситуации на этих территориях в ближайшее время.

3.4 «СЕРЫЙ ПОЯС» И СИСТЕМА ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА (ОТ)



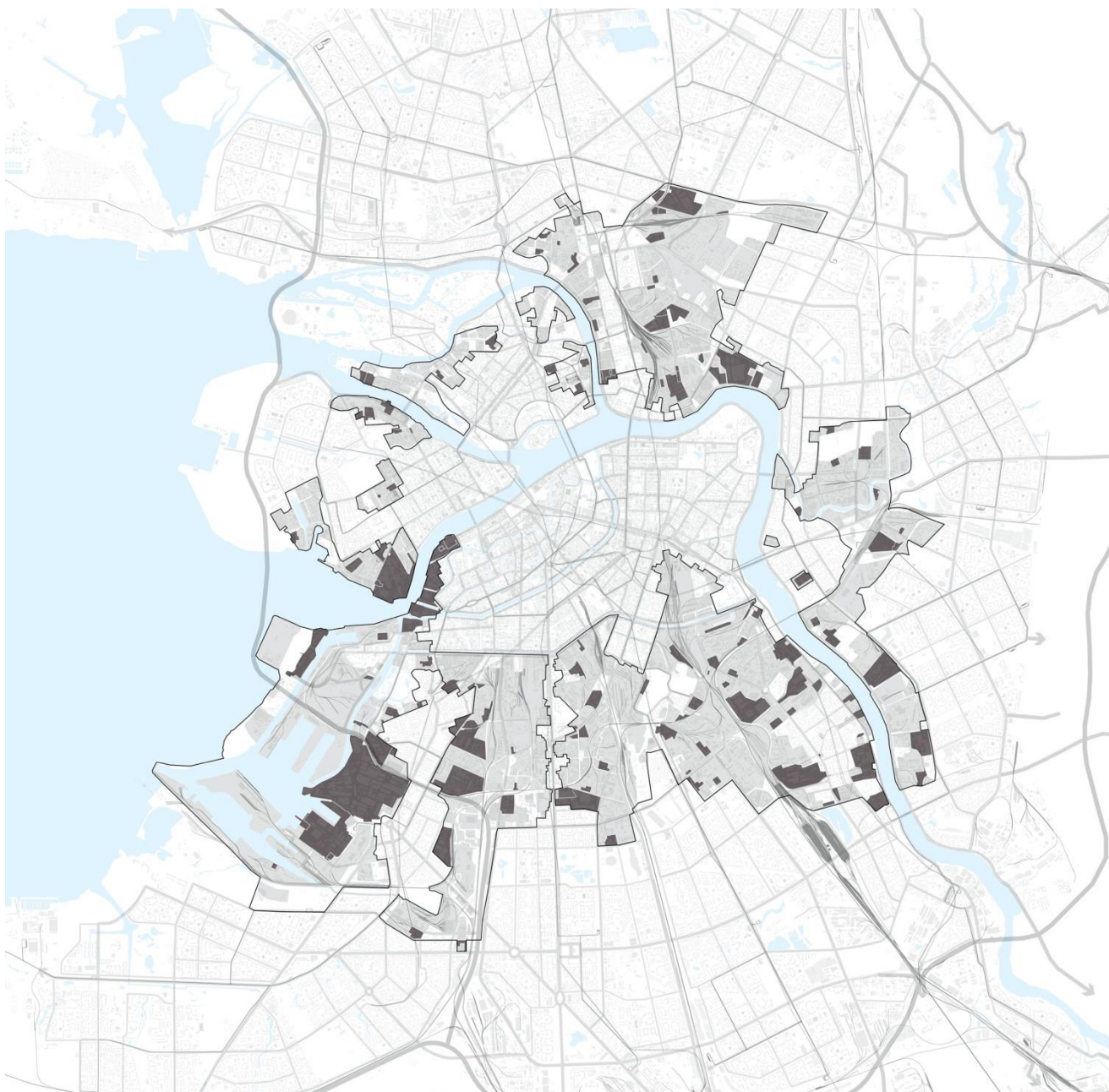
- Территории «Серого пояса» во многих случаях довольно слабо обслуживаются наземными видами общественного транспорта, количество станций метрополитена здесь также невелико.
- «Слабое обслуживание»:
 - удалённость объектов от ближайших остановок,
 - низкая плотность сети общественного транспорта,
 - малое число проходящих маршрутов.
- В ряде случаев целый район может обслуживаться 1-2 маршрутами, причём иногда только «коммерческими», при отсутствии «социальных».
- Обширные не обслуживаемые или слабо обслуживаемые территории в границах «Серого пояса»:
 - район Глухоозерского шоссе;
 - территории Московского района, удалённые от Московского проспекта (вдоль Витебского пр., Митрофаньевского шоссе);
 - территории вдоль Балтийского направления железной дороги;
 - территории вдоль Октябрьской набережной;
 - Территории к югу от Ладожского вокзала;
 - район Чугунной улицы;
 - некоторые другие.

Вывод:

- Низкий уровень развития общественного транспорта тормозит развитие множества территорий «Серого пояса», делая их недоступными или слабо доступными для значительного числа горожан, снижая их привлекательность для развития бизнеса.



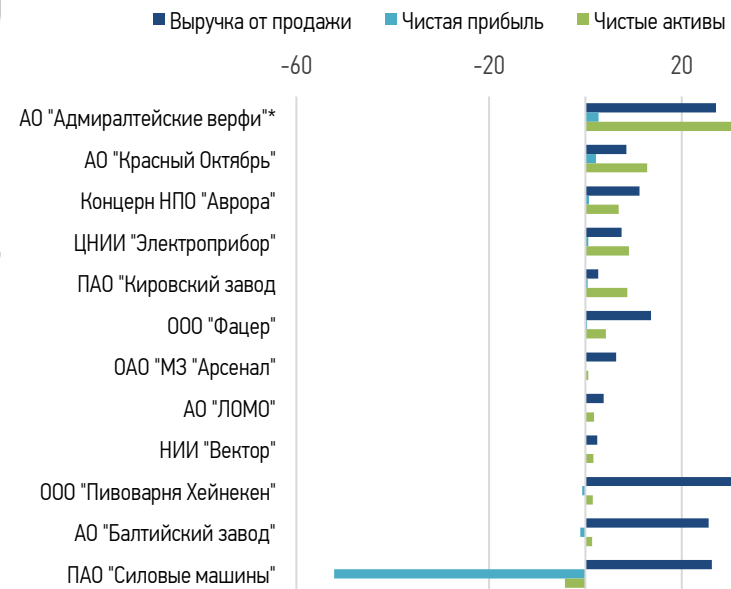
3.5 ВЫЯВЛЕНИЕ ДЕЙСТВУЮЩИХ ПРОМЫШЛЕННЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ И ИХ ПОТЕНЦИАЛА РАЗВИТИЯ



Промышленные предприятия с наибольшим числом рабочих мест, человек



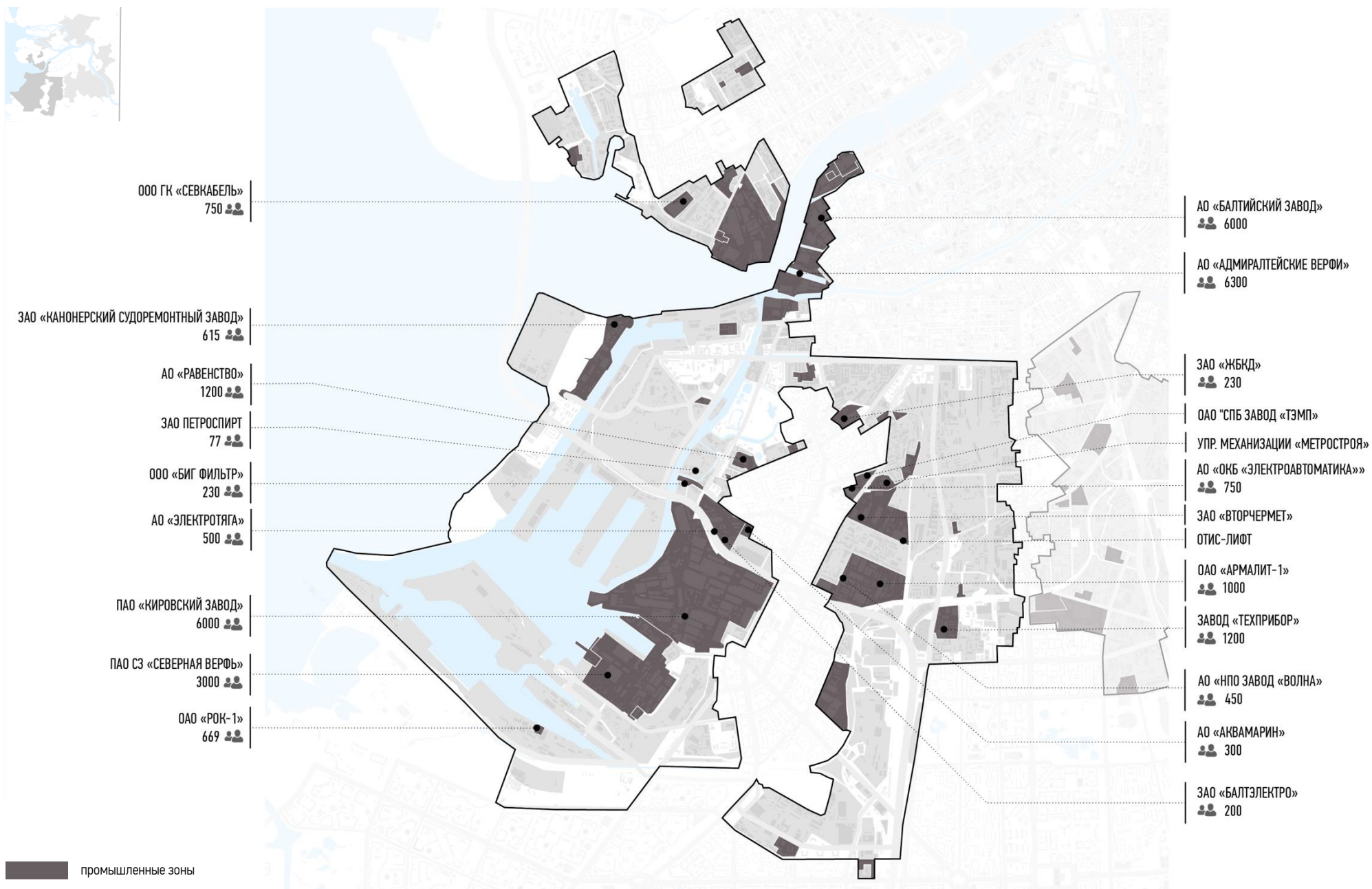
Финансовые показатели компаний с крупнейшими предприятиями в «Сером поясе» за 2018 г., млрд руб.



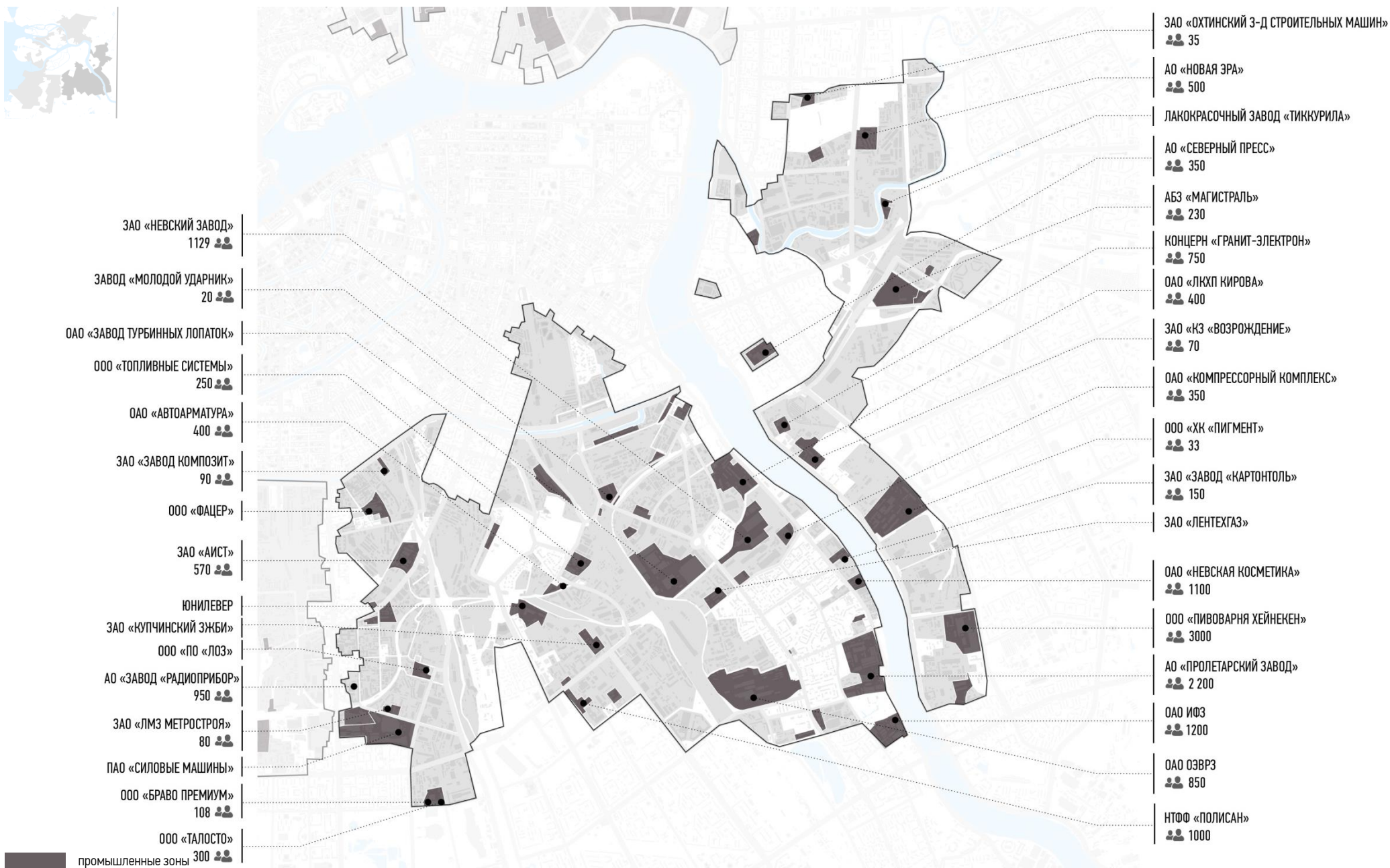
По данным СПАРК

*Данные приведены за 2017 г.

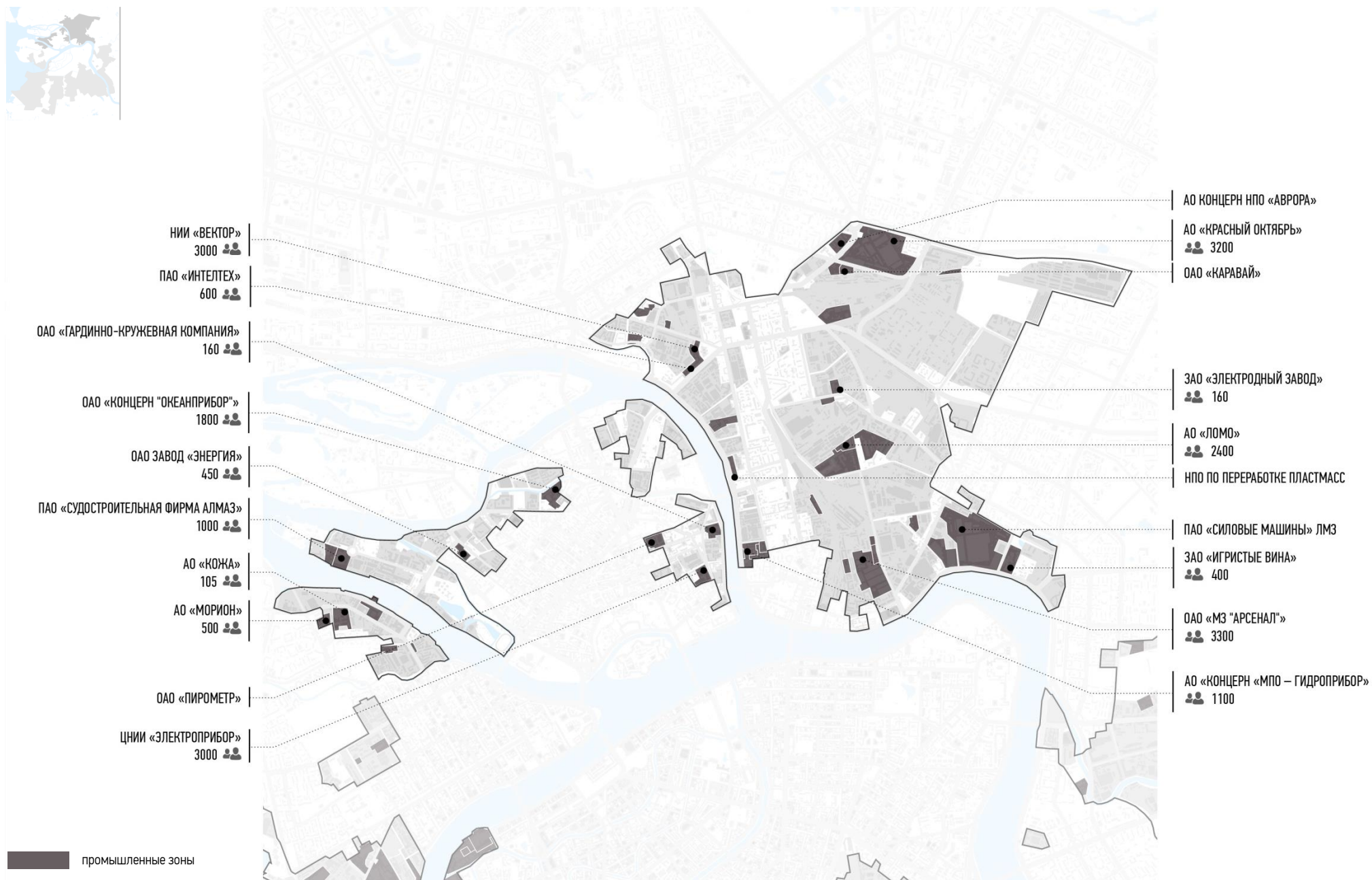
3.5 ВЫЯВЛЕНИЕ ДЕЙСТВУЮЩИХ ПРОМЫШЛЕННЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ И ИХ ПОТЕНЦИАЛА РАЗВИТИЯ



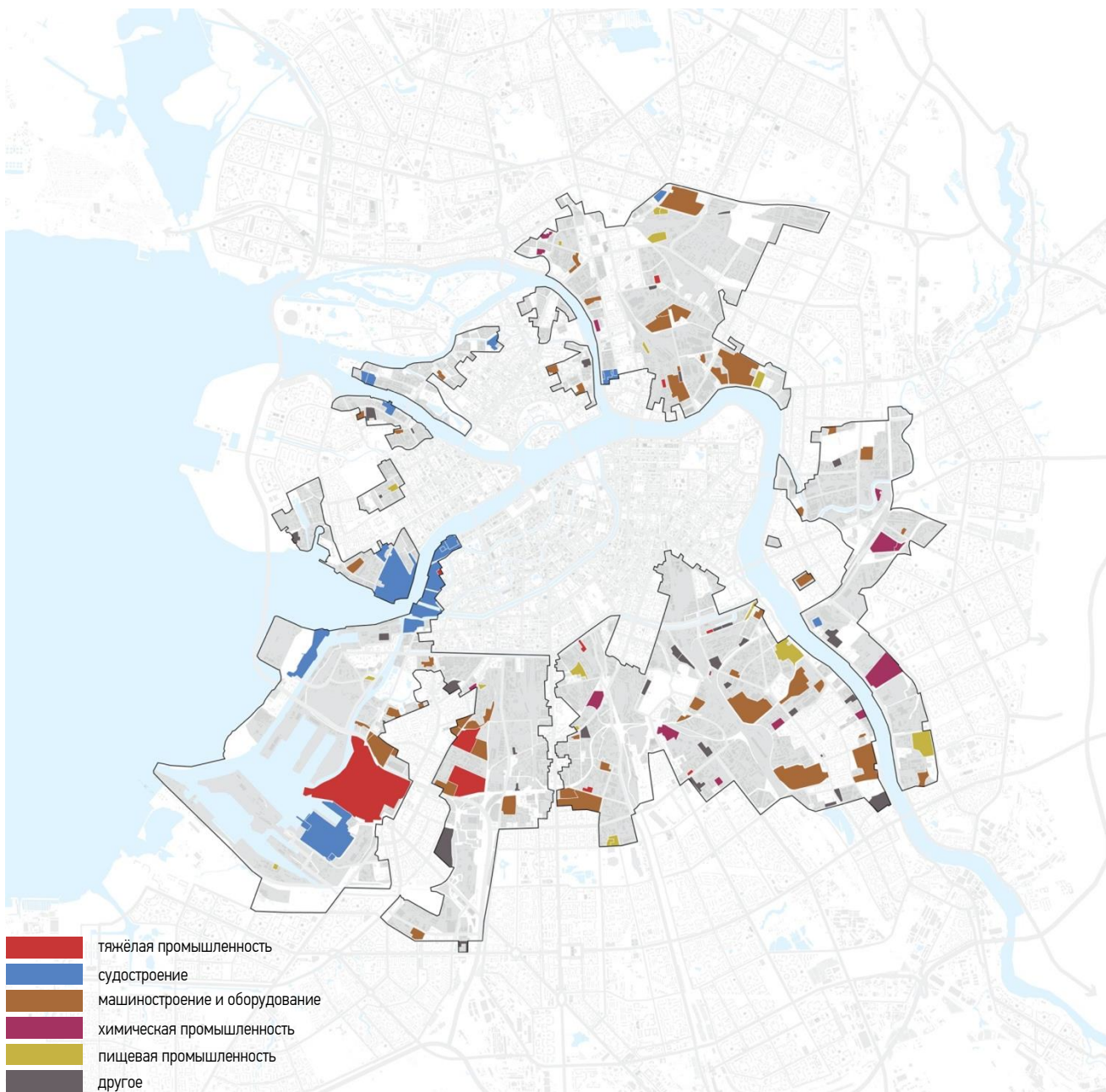
3.5 ВЫЯВЛЕНИЕ ДЕЙСТВУЮЩИХ ПРОМЫШЛЕННЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ И ИХ ПОТЕНЦИАЛА РАЗВИТИЯ



3.5 ВЫЯВЛЕНИЕ ДЕЙСТВУЮЩИХ ПРОМЫШЛЕННЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ И ИХ ПОТЕНЦИАЛА РАЗВИТИЯ



3.5 ВЫЯВЛЕНИЕ ДЕЙСТВУЮЩИХ ПРОМЫШЛЕННЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ И ИХ ПОТЕНЦИАЛА РАЗВИТИЯ



Наибольшее количество рабочих мест в промышленности на территории «Серого пояса» сконцентрировано:

- на двух берегах Большой Невы на Адмиралтейских верфях и Балтийском заводе (суммарно 12,3 тыс. чел.);
- в центре Кировского района на Кировском заводе и Северных верфях (суммарно 9,0 тыс. чел.) .

Расположение предприятий судостроения и судоремонта и сохранение их функционирования обусловлено наличием выхода к акваториям. В связи с этим такие предприятия находятся на западе города, на берегах Финского залива и рукавов реки Невы.

Судостроение является в Петербурге одной из приоритетных отраслей:

- АО «Адмиралтейские верфи» и ПАО СЗ «Северная верфь» проводят масштабную модернизацию своих производств;
- АО «Балтийский завод» планирует проведение модернизации в ближайшие годы.

Основные предприятия тяжёлой промышленности на территории «Серого пояса» сосредоточены в промзонах Кировского района. Сохранение данных площадок обусловлено соседством с действующим морским портом и судостроительными предприятиями, а также обширностью производственных территорий, что затрудняет запуск их редевелопмента.

Крупные машиностроительные заводы сохранились:

- в левобережной части Невского района;
- на севере пояса: Выборгская Сторона, район площади Мужества;
- в центральной части Кировского района.

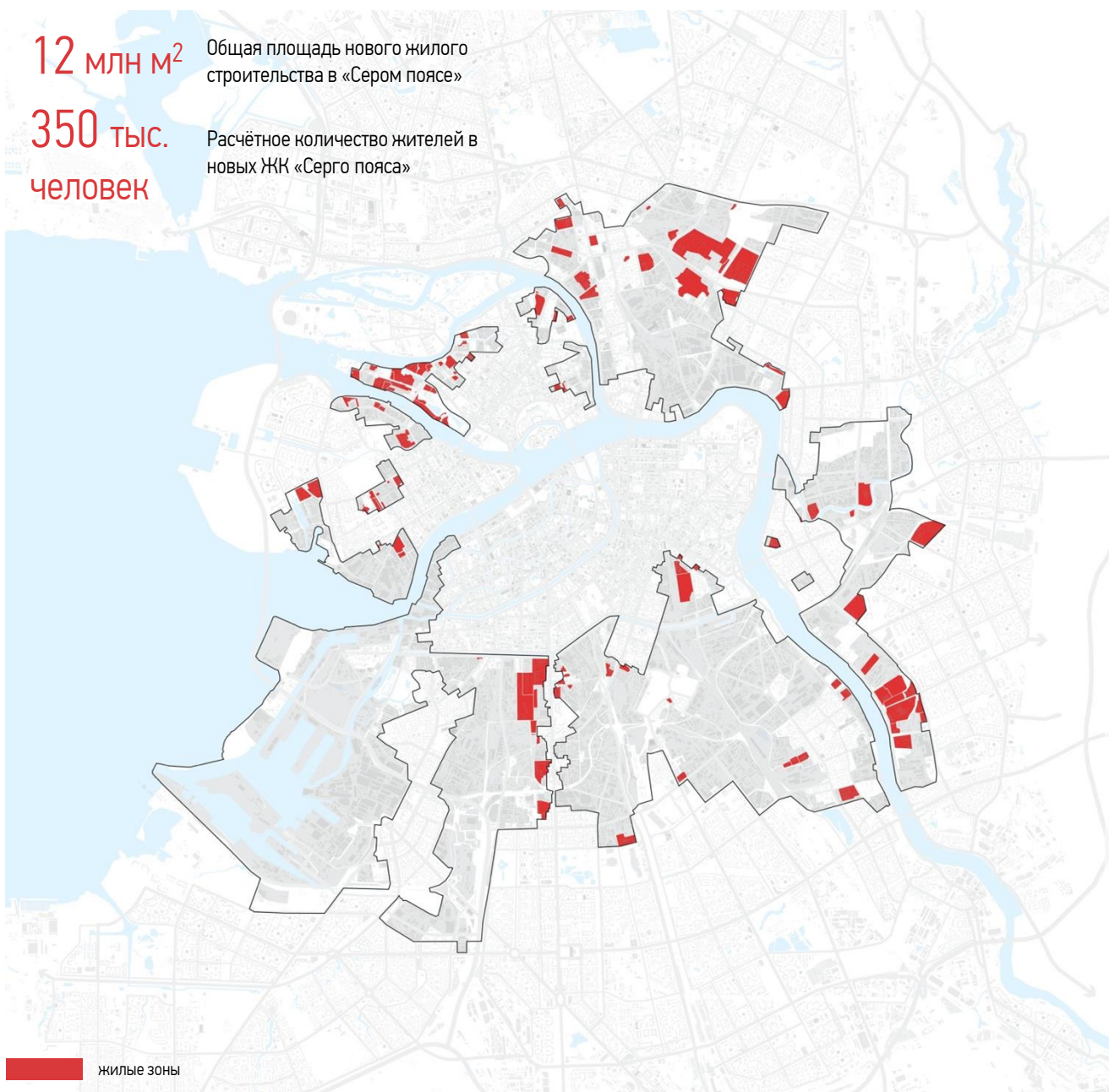
Отдельные предприятия проходят через модернизацию – например, АО «Пролетарский завод» в Невском районе. Сохранение функционирования таких предприятий обусловлено экономическими и историческими причинами, и в меньшей степени связано с территориальными факторами.

Предприятия прочих отраслей промышленности (приборостроение, химическая отрасль, пищевая отрасль) в границах «Серого пояса» не имеют привязки к определённому району. Сохранение их работы также мало обусловлено территориальными факторами.

Большие перспективы имеет активно развивающаяся в Санкт-Петербурге отрасль медицинских технологий и фармацевтики. Модернизацию в «Сером поясе» проходят «НТФФ «Полисан» и «Невская косметика».

Отдельные предприятия пищевой промышленности (ООО «Петрохолод» и ООО «Талосто») готовятся переехать из «Серого пояса».

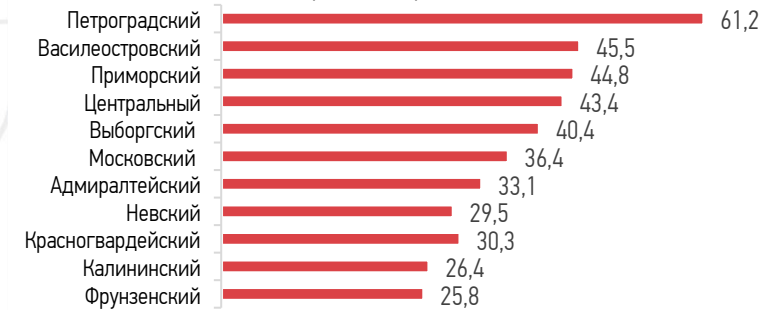
3.6 РАЗВИТИЕ ЖИЛИЩНОГО ФОНДА



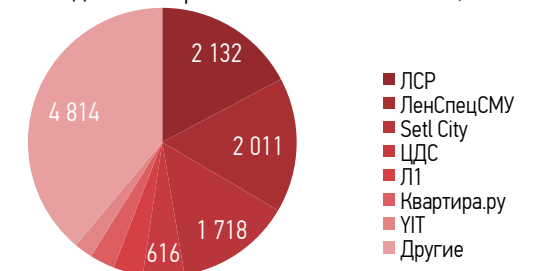
Общая площадь жилого строительства по административным районам, тыс. м²



Расчётная обеспеченность общей площадью жилой застройки по административным районам, м²/чел.



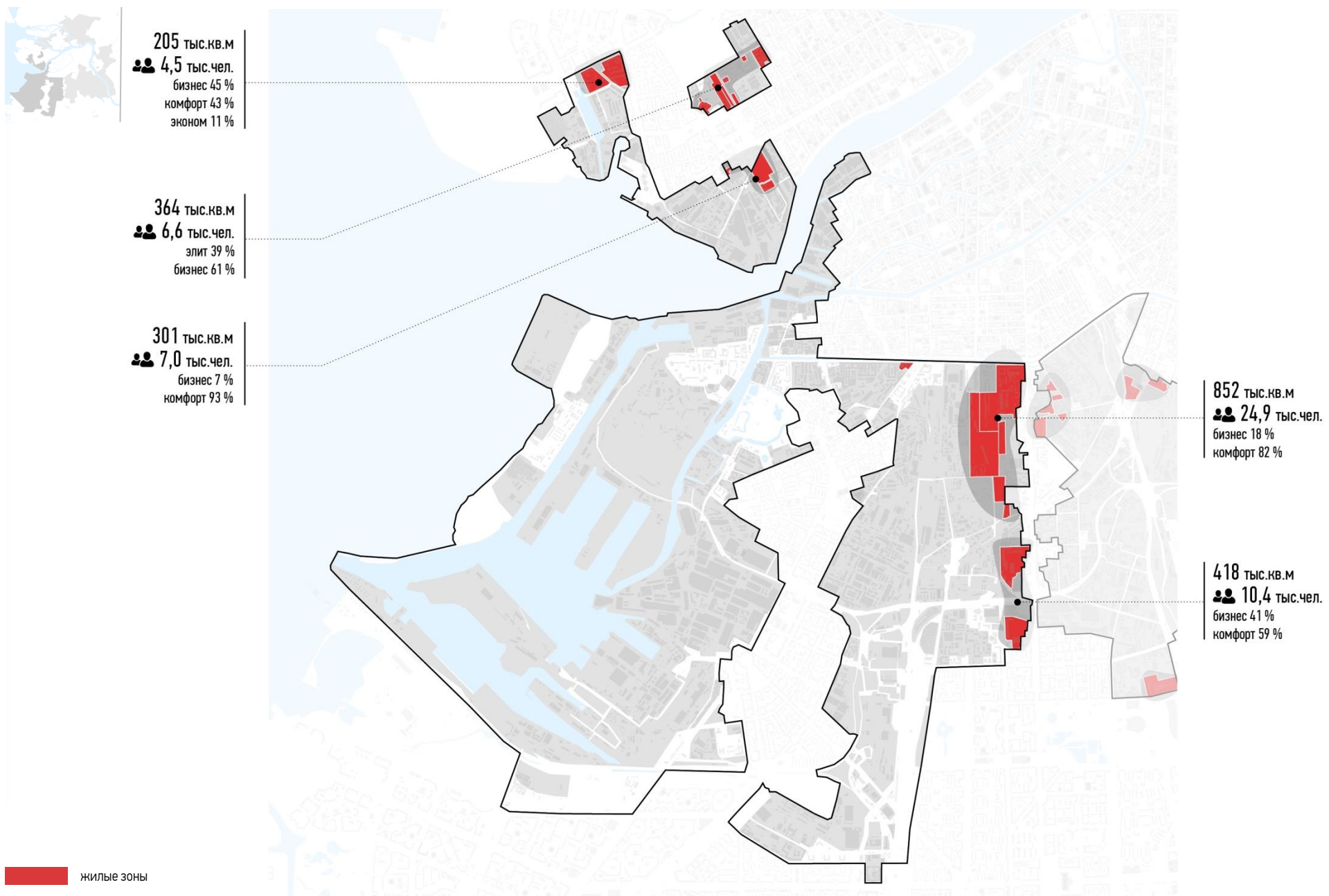
Ввод жилья строительными компаниями, тыс. м²



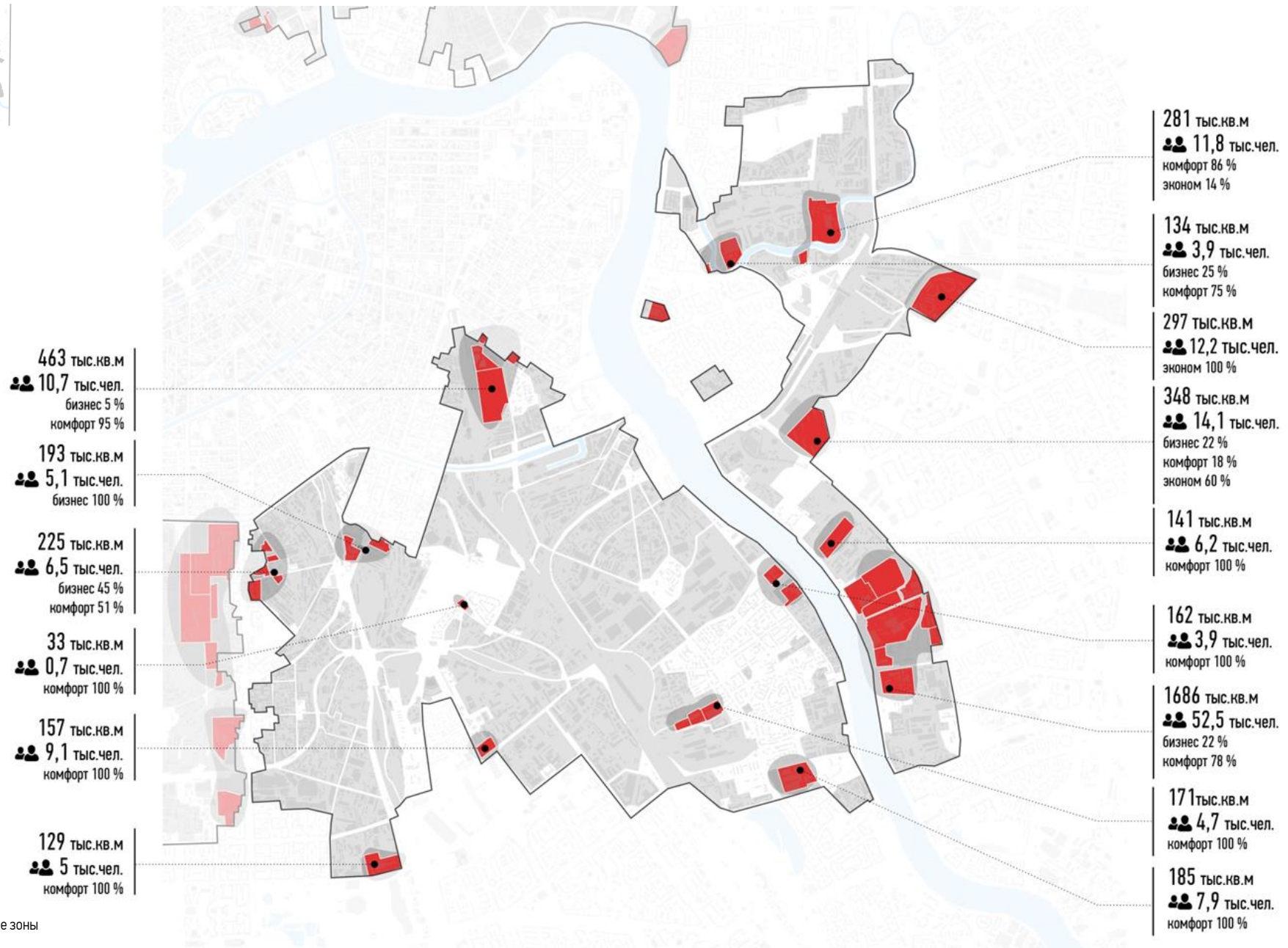
Более 50% жилой застройки «Серого пояса» приходится на Невский (24%), Калининский (16%) и Петроградский (15%) районы.

Почти половина жилых площадей построена ЛСП, ЛенСпецСМУ и Setl City. Наиболее просторное жильё строится в Петроградском районе.

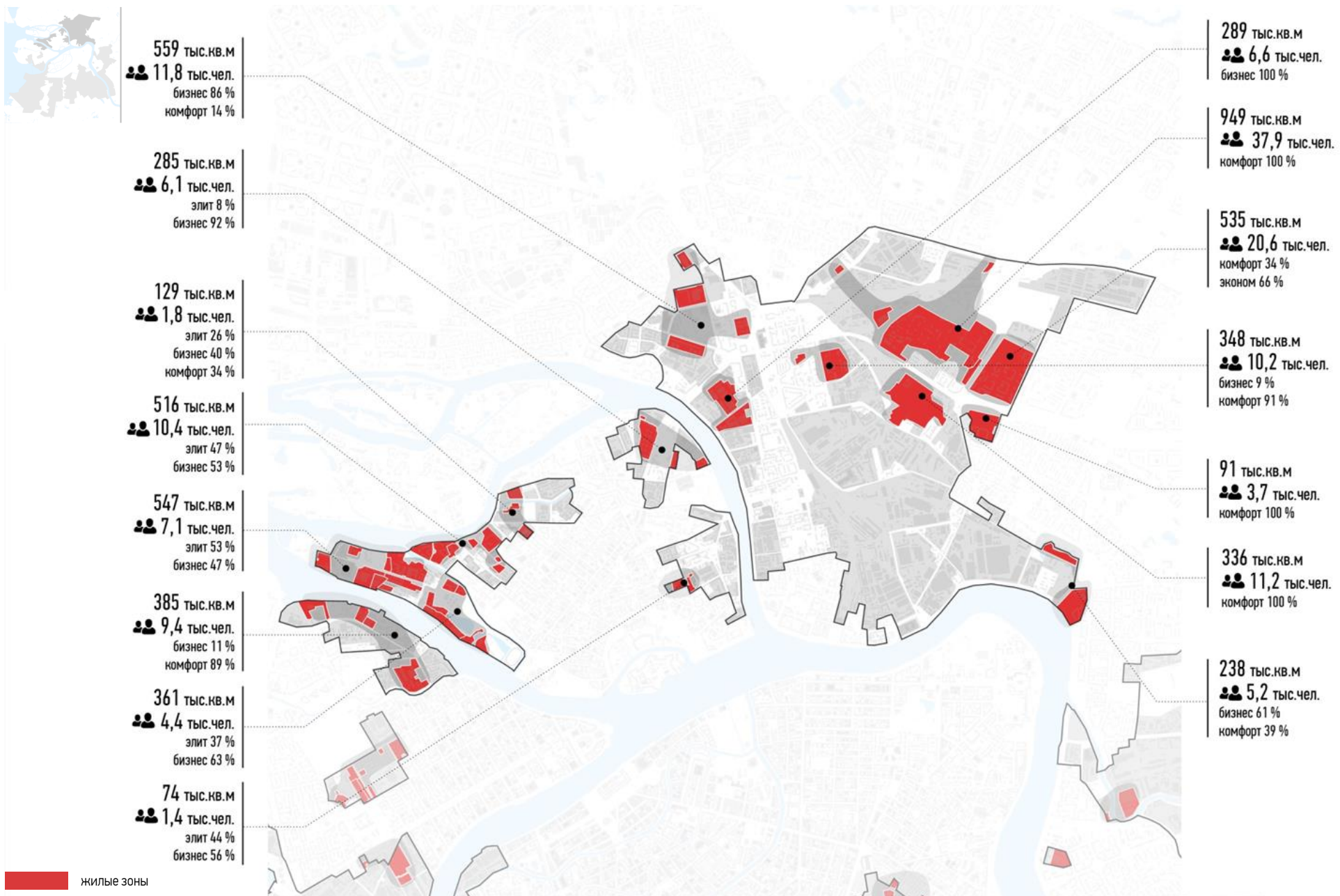
3.6 РАЗВИТИЕ ЖИЛИЩНОГО ФОНДА



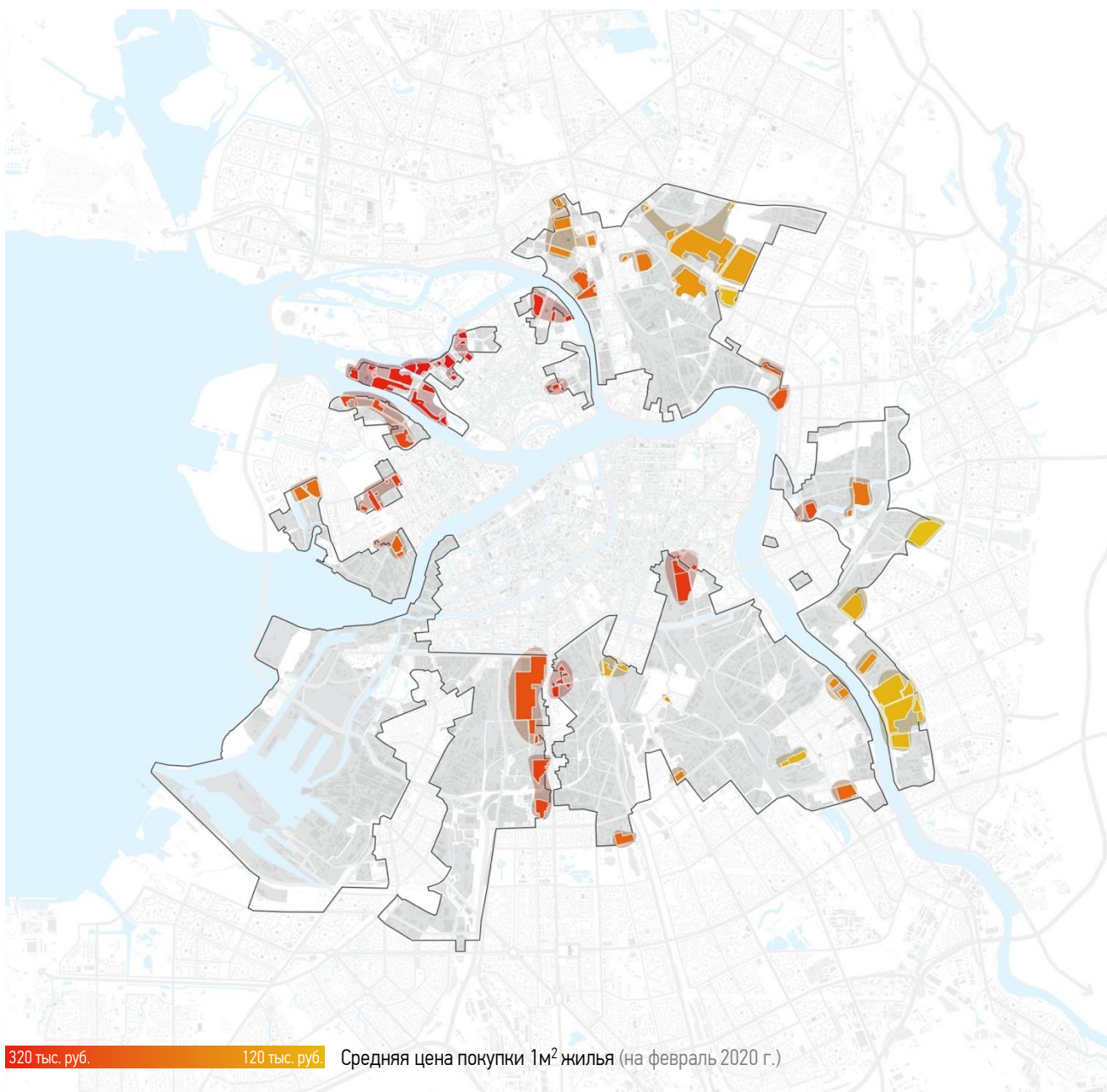
3.6 РАЗВИТИЕ ЖИЛИЩНОГО ФОНДА



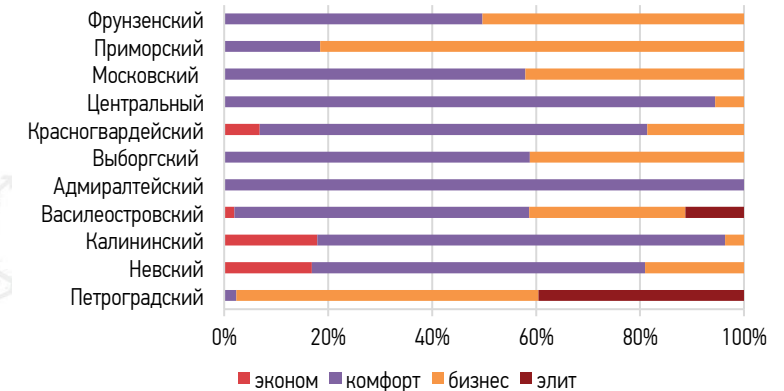
3.6 РАЗВИТИЕ ЖИЛИЩНОГО ФОНДА



3.6 РАЗВИТИЕ ЖИЛИЩНОГО ФОНДА



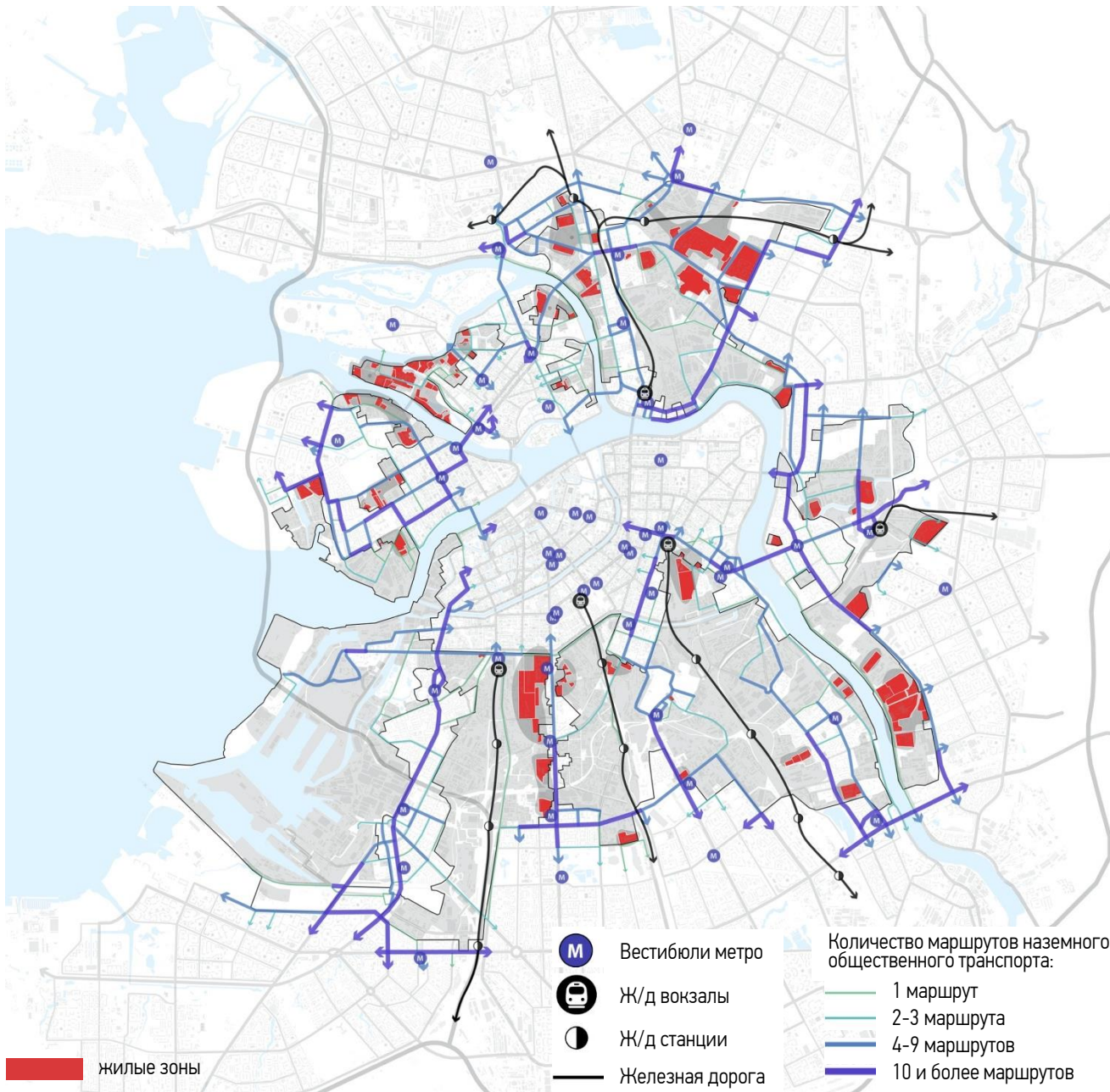
Распределение классов жилья по административным районам



- Большая часть ЖК, возведенных в «Сером поясе», относятся к бизнес- или комфорт-классу. Редко встречается как эконом- (до 20% в Калининском и Невском районах), так и элит-класс (исключение – Петроградский район, где «элитного» жилья возведено почти 40%).
- Самое дорогое новое жильё в «Сером поясе» расположено в Петроградском районе, где средняя цена 1 м² стремится к 300 тыс. руб., а в некоторых жилых комплексах достигает почти до 600 тыс. руб. (ЖК «One Trinity Place») при средней цене района в 210 тыс. руб. за за м².
- Высокие цены (до 200 тыс. руб. в среднем) распространены в Московском, Центральном и Василеостровском районах (средняя цена в районах – 154, 180 и 147 тыс. руб. соответственно), а также в привлекательных локациях Красногвардейского района (ЖК «Дом на излучине Невы», «Magnifika», «Тойве»), где средняя цена равна 116 тыс. руб.
- Наиболее доступное жильё в «Сером поясе» находится преимущественно в Невском и Калининском районах. Цена самого недорогого жилья в «Сером поясе» находится на уровне среднего по городу (около 130 тыс. руб. за м²).

Источники: Данные по ценам в новостройках предоставлены компанией ЦИАН, данные по средним ценам собраны из отчетов (за январь-февраль 2020 г.) «Мира квартир», «Piter-Realtor», «EMLS 24» и «Бюллетени недвижимости».

3.6 РАЗВИТИЕ ЖИЛИЩНОГО ФОНДА



Развитие жилищного фонда на территориях «Серого пояса» в большинстве случаев происходит в районах со слабым уровнем развития общественного транспорта.

Жилые комплексы часто возводятся в локациях, расположенных за пределами нормативных зон пешеходной доступности от остановок.

Развитие маршрутной сети «социального» общественного транспорта не успевает за вводом нового жилья, иногда по причине отсутствия соответствующих улиц.

Наиболее проблемные новые жилые районы и комплексы с точки зрения обеспеченности общественным транспортом:

- микрорайон «Царская Столица» за Московским вокзалом;
- ЖК «Галактика» в Московском районе;
- жилые комплексы вдоль Октябрьской набережной;
- жилые комплексы между проспектом Маршала Блюхера и Полюстровским проспектом;
- жилые комплексы между проспектом Маршала Блюхера и Бестужевской улицей.

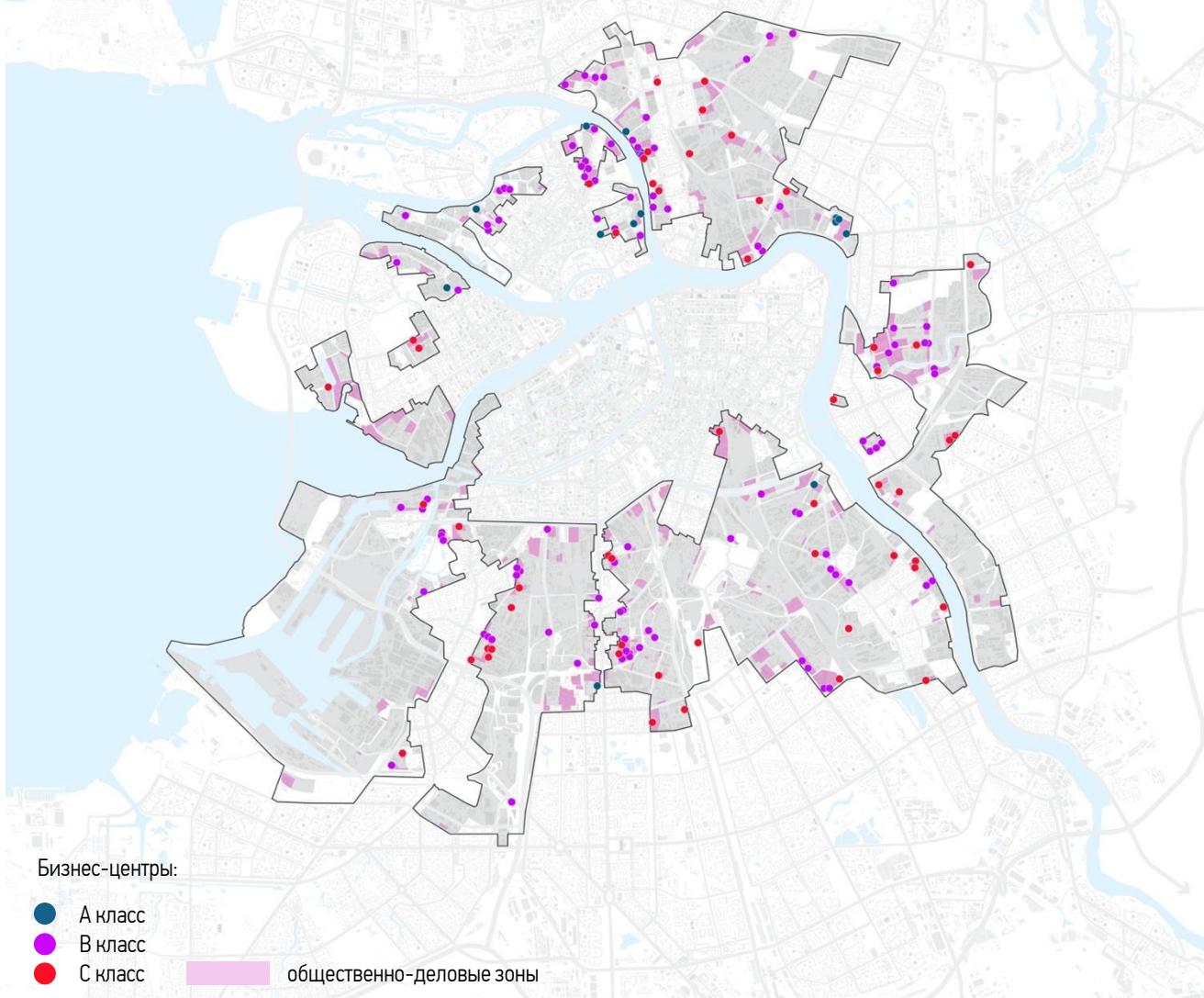
Отсутствие скорого решения проблем обслуживания общественным транспортом новых ЖК означает стимулирование нерационального (с точки зрения города) транспортного поведения новых жителей «Серого пояса».

Когда новые ЖК плохо обеспечены общественным транспортом, даже несмотря на их относительную близость к центру, новые жильцы вынуждены ежедневно пользоваться личным автомобилем.

Это идёт вразрез с городской транспортной политикой, нацеленной на снижение автомобилепользования, и будет дополнительно усугублять имеющиеся транспортные проблемы («пробки», дефицит парковки и пр.).

Бизнес-центры –

один из основных типов общественно-деловой недвижимости, получавший своё развитие на протяжении последних 30 лет.



САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

Общая площадь БЦ – 3,28 млн м²*
 Класс А – 1,07 млн м²
 Класс В – 2,22 млн м²

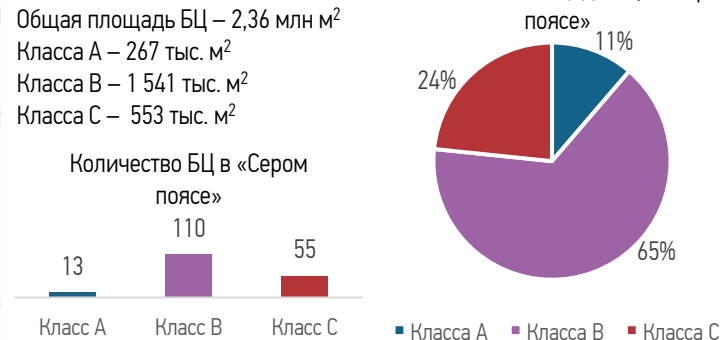
Общая площадь БЦ – 3,24 млн м²**
 Класс А – 1,34 млн м²
 Класс В – 1,9 млн м²

*Обзор Рынок Офисной Недвижимости Санкт-Петербург, I полугодие 2019 г., Knight Frank
 ** Офисная Недвижимость, Colliers International

СЕРЫЙ ПОЯС

Общая площадь БЦ – 2,36 млн м²
 Класс А – 267 тыс. м²
 Класс В – 1 541 тыс. м²
 Класс С – 553 тыс. м²

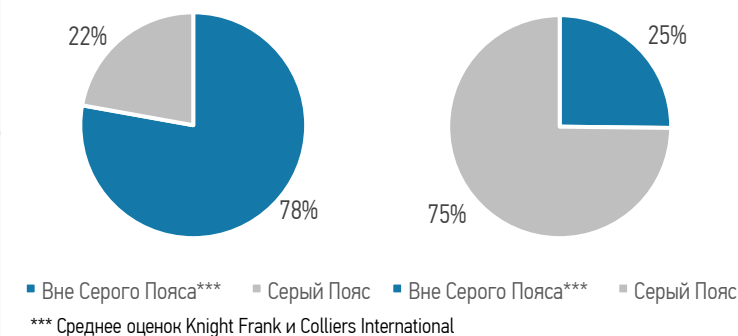
Соотношение площади БЦ в «Сером поясе»



ДОЛЯ БЦ «СЕРОГО ПОЯСА» СРЕДИ ВСЕХ БЦ ПЕТЕРБУРГА

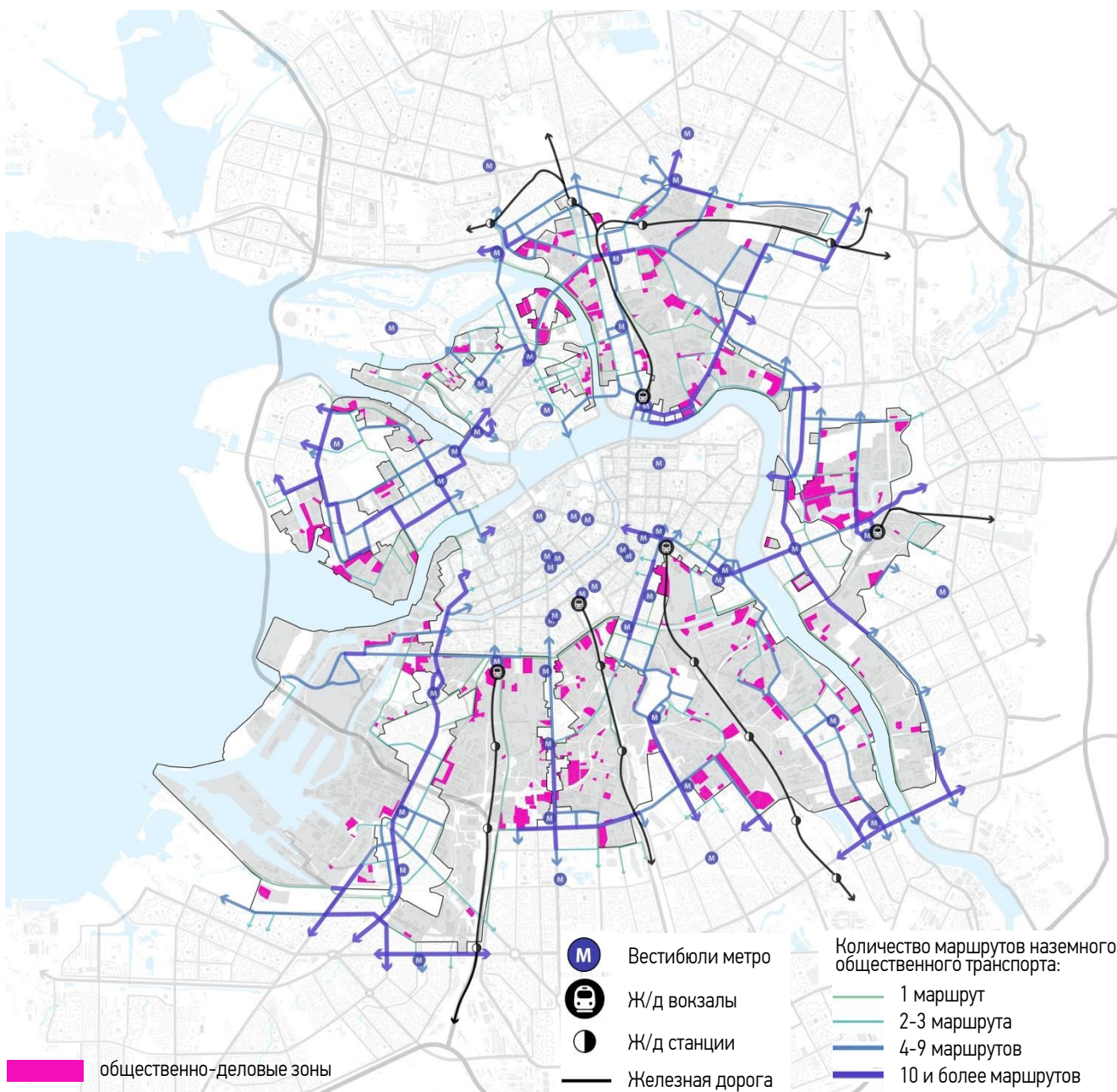
Класс А «Серого пояса» среди всех БЦ класса А

Класс В «Серого пояса» среди всех БЦ класса В



- В «Сером поясе» находится существенная часть БЦ Петербурга;
- Здесь преобладает застройка БЦ класса В (65% от всех БЦ на территории пояса);
- БЦ Класса А в «Сером поясе» меньше (порядка 11%), что составляет около 22% общей площади таких БЦ по городу;
- В «Сером поясе» расположены 75% петербургских БЦ Класса В.

3.7 РАЗВИТИЕ ОБЩЕСТВЕННО-ДЕЛОВОЙ НЕДВИЖИМОСТИ



В большинстве случаев появление общественно-деловой недвижимости как результата преобразования территорий «Серого пояса» наблюдается в пешеходной доступности от магистралей с интенсивным обслуживанием общественным транспортом, примеры:

- Кантемировская улица;
- проспект Медиков;
- Кондратьевский проспект;
- Лиговский проспект;
- улица Седова;
- Московский проспект.

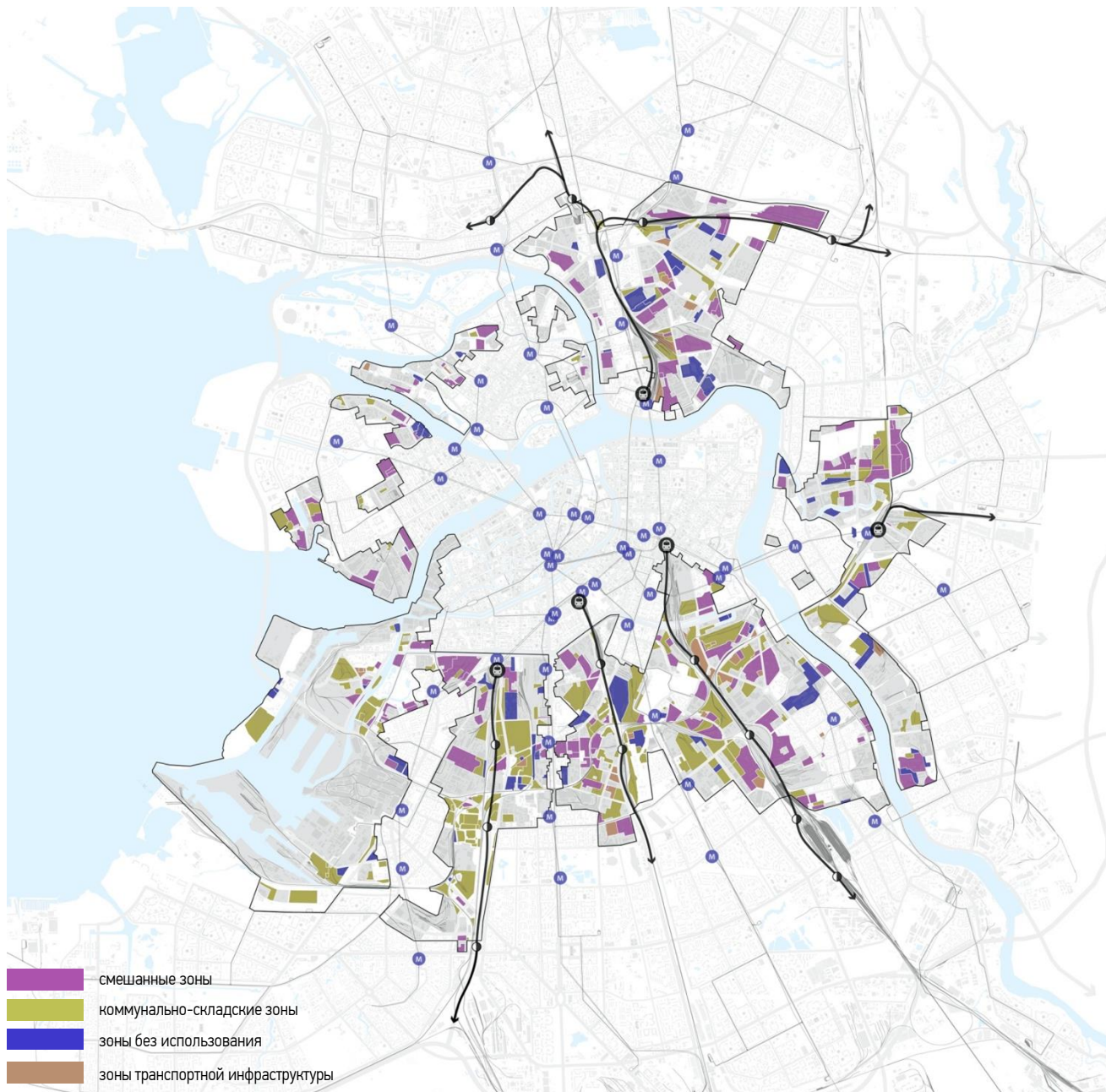
Обратные примеры относительно редки. В таком случае крупные объекты притяжения вынуждены организовывать собственные бесплатные маршруты-подвозки до станций метрополитена или до жилых районов (пример – ТРЦ «Охта Молл»).

Основное исключение – автосалоны и иные объекты, чьей целевой аудиторией являются автовладельцы. Такие объекты могут размещаться в зонах слабо обслуживаемых общественным транспортом.

Вывод:

Без адекватного развития общественного транспорта, дальнейшее преобразование территорий «Серого пояса» в зоны современной общественно-деловой застройки будет затруднено.

3.8 ТЕРРИТОРИИ ПОТЕНЦИАЛЬНОГО РАЗВИТИЯ

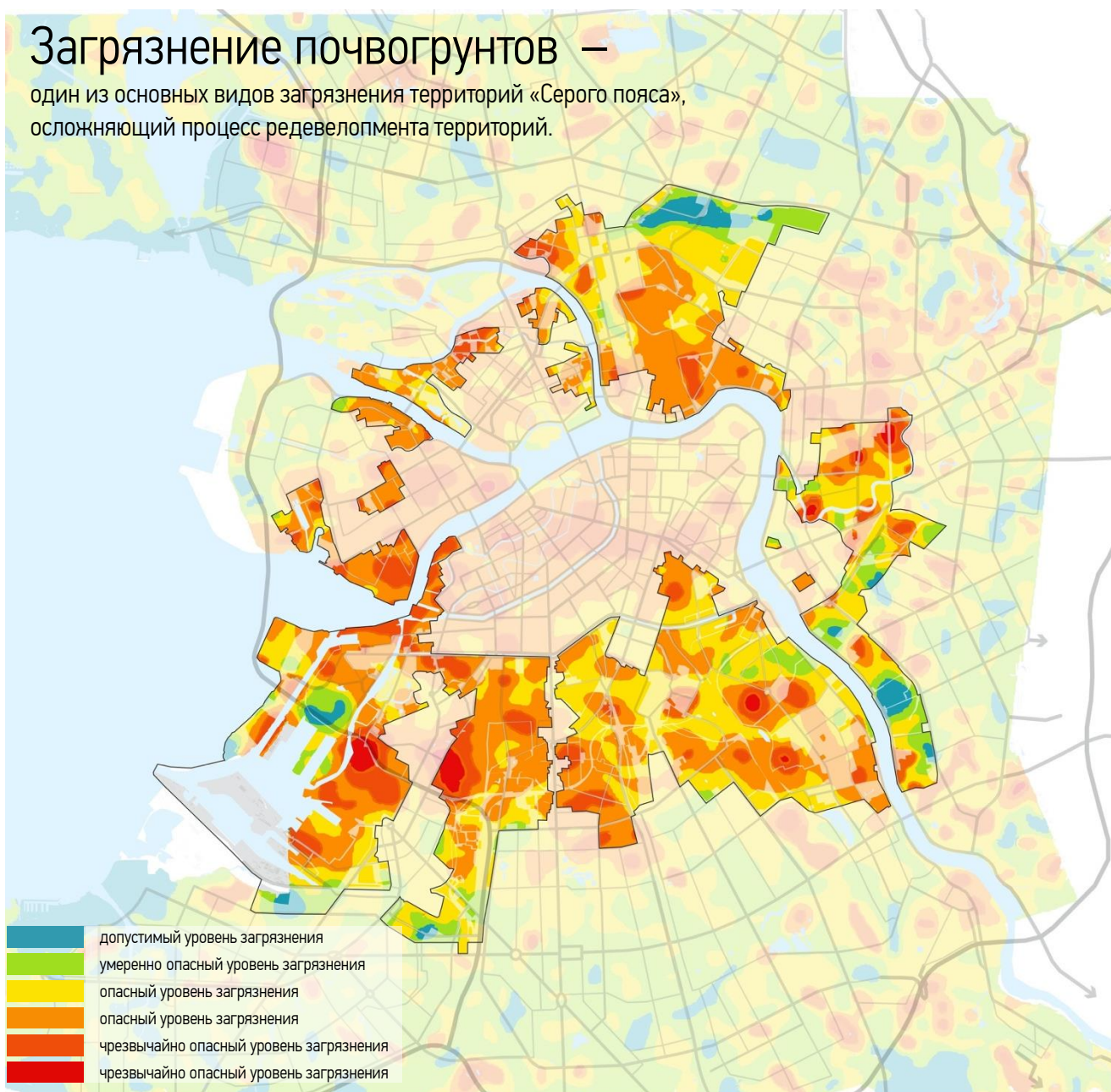


Среди исследуемых территорий порядка 35% составляет зоны, потенциально подходящие для дальнейшего редевелопмента.

- **Зоны без использования** – территории, на которых на момент исследования не осуществляется хозяйственная деятельность. В отдельных случаях уже имеются проекты дальнейшего редевелопмента таких территорий, но реальное строительство не начато.
- Наибольшая плотность территорий без использования характерна для «Серого пояса» в Московском, Калининском и Невском районах. Меньше всего территорий без использования находится в Василеостровском и Петроградском районах.
- Территории без использования – основной городской резерв для проведения редевелопмента. Чаще они всего соседствуют с коммунально-складскими и промышленными зонами.
- **Коммунально-складские зоны** – территории, занятые различными объектами логистики и складами, гаражными кооперативами, объектами городской коммунальной инфраструктуры (кроме крупных инженерных объектов).
- Особенно высокая концентрация коммунально-складских зон – на юге и на востоке города. Многие из них располагаются вдоль железных дорог.
- Редевелопмент таких зон может осуществляться первоначально, кроме тех случаев, когда речь идёт о крупных и современных объектах логистики (число таких объектов в границах Серого пояса составляет менее 10).
- Аналогичным образом могут быть использованы некоторые **зоны транспортной инфраструктуры**: товарные станции железной дороги, некрупные автобазы и иные территории, прямо не задействованные в жизнеобеспечении города.
- **Смешанные зоны** – территории «бывших» промпредприятий – сегодня здесь находятся мелкие производства, склады, объекты торговли, иногда офисные пространства.
- Такая застройка часто расположена внутри кварталов, ограниченных крупными транспортными магистралями, или вблизи станций метрополитена. Это свойство делает её важным ресурсом для дальнейшего редевелопмента.

Загрязнение почвогрунтов —

один из основных видов загрязнения территорий «Серого пояса», осложняющий процесс редевелопмента территорий.

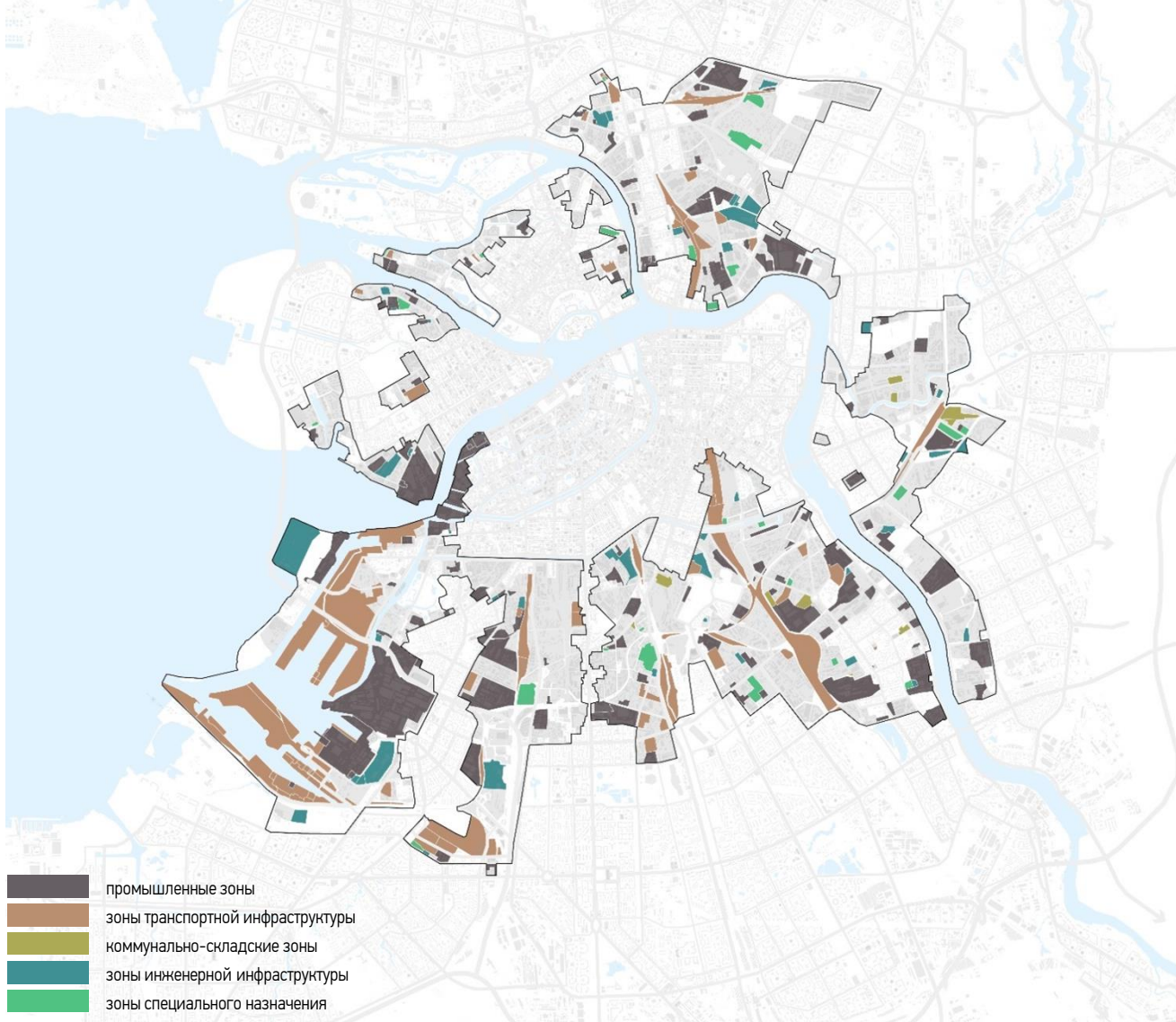


- Наибольшее количество загрязнений отмечается в «Сером поясе» в пределах Кировского и Московского районов. Также чрезвычайно опасные уровни загрязнения присутствуют на территории Красногвардейского района.
- Значительные чрезвычайно опасные очаги загрязнений наблюдаются на западе «Серого пояса». Основными их источниками являются сбросы в гидросферу и выбросы в атмосферу судостроительных заводов - «Адмиралтейские верфи», «Северная верфь», «Балтийский завод».
- Большое количество выбросов в атмосферу, а именно продуктов сжигания различных видов топлива, поставляет металлургическое производство (Кировский завод). Машиностроительные предприятия выбрасывают в атмосферу такие вредные вещества, как диоксид серы и оксид углерода, а также множество других вредных примесей. На карте видны полигоны красного цвета на месте заводов: АО «Армалит», «Силовые машины».
- Новые ЖК в границах «Серого пояса», которые построены или находятся на этапе строительства в местах, где ранее был зафиксирован опасный или чрезвычайно опасный уровень загрязнения почвогрунтов: «Палацио», «Ориенталь», «Омега Хаус», «Черная речка», «Магнифика», «Зималето», «Стрижи в Невском», «Статус у Парка Победы», «Московские Ворота», «Галактика», «Галактика Премиум», «Артквартал Аквилон», «Времена года» и др.
- Наименьший уровень загрязнения наблюдается на окраинах «Серого пояса» - обычно это территории, которые долгое время занимали складские объекты: в районе Пискаревки и Кушелевки, на месте Невского грузового района речного порта на Октябрьской набережной, в южной части Гутуевского острова.

Источник: Комитет по природопользованию, охране окружающей среды и обеспечению экологической безопасности

3.10 СОХРАНЯЕМЫЙ «СЕРЫЙ ПОЯС»

Подобные территории расположены по всему «Серому поясу», обычно не формируют ареалов. Больше всего их в Кировском районе, вдоль Московской железной дороги, у Ладожского вокзала, около станции Кушелевка, в южной части Калининского района.



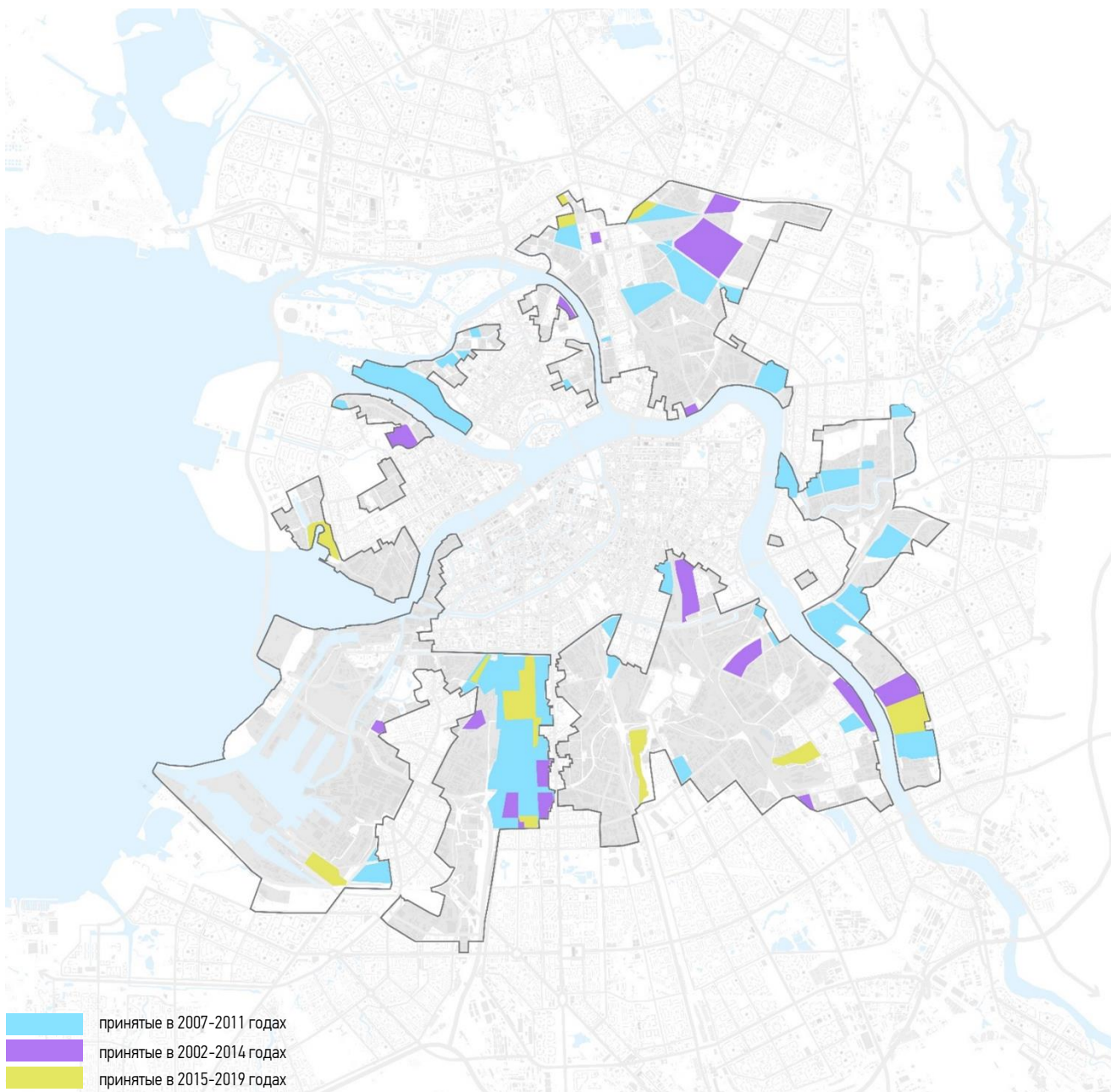
Далеко не все территории «Серого пояса» должны пройти через редевелопмент.

Не менее 30-40% исследуемых территорий и далее будут сохранять своё функциональное назначение.

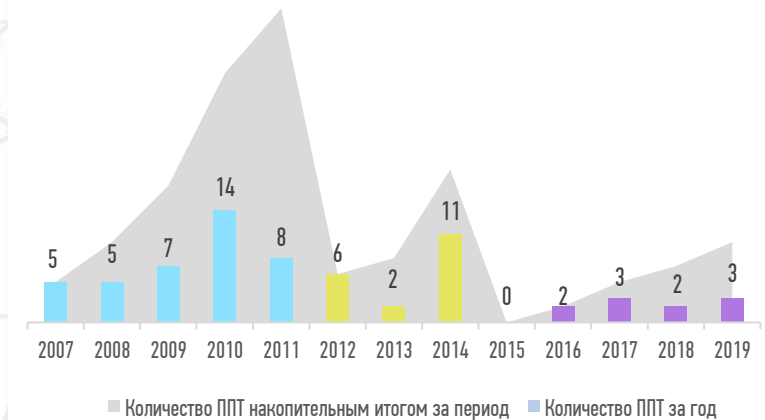
Проведение их редевелопмента нецелесообразно или затруднено по различным причинам.

- **Зоны инженерной инфраструктуры.** Крупные инженерные объекты рассредоточены по всему «Серому поясу». Они прямо участвуют в жизнеобеспечении города, и потому обычно их вынос за пределы территории невозможен, кроме редких отдельных случаев.
- **Зоны транспортной инфраструктуры.**
 - Внешний транспорт: морской порт, объекты железной дороги и пр. Вынос таких объектов иногда возможен, но требует всесторонних обоснований, чаще нецелесообразен и затруднён необходимостью принятия решений на федеральном уровне.
 - Городской транспорт: депо метро, парки общественного транспорта и иные схожие объекты (например, базы городской спецтехники), необходимые для нормального функционирования городской инфраструктуры.
- **Зоны специального назначения** – территории объектов Министерства обороны, МВД, МЧС и др. Редевелопмент таких территорий иногда возможен, но непредсказуем. Решения по таким территориям принимаются на федеральном уровне.
- **Промышленные зоны.** Часть успешных промышленных предприятий, расположенных в «Сером поясе», не имеют достаточных стимулов к переводу своих мощностей в другие места. Отдельные из них имеют особые требования к размещению – например, выход на судоходную акваторию для судостроительных предприятий.
- **Отдельные коммунально-складские зоны,** представленные современными логистическими или складскими комплексами, которые сами являются результатом редевелопмента последних лет (менее 10 ед. в границах территории исследования).

3.11 УТВЕРЖДЕННЫЕ ПРОЕКТЫ ПЛАНИРОВОК

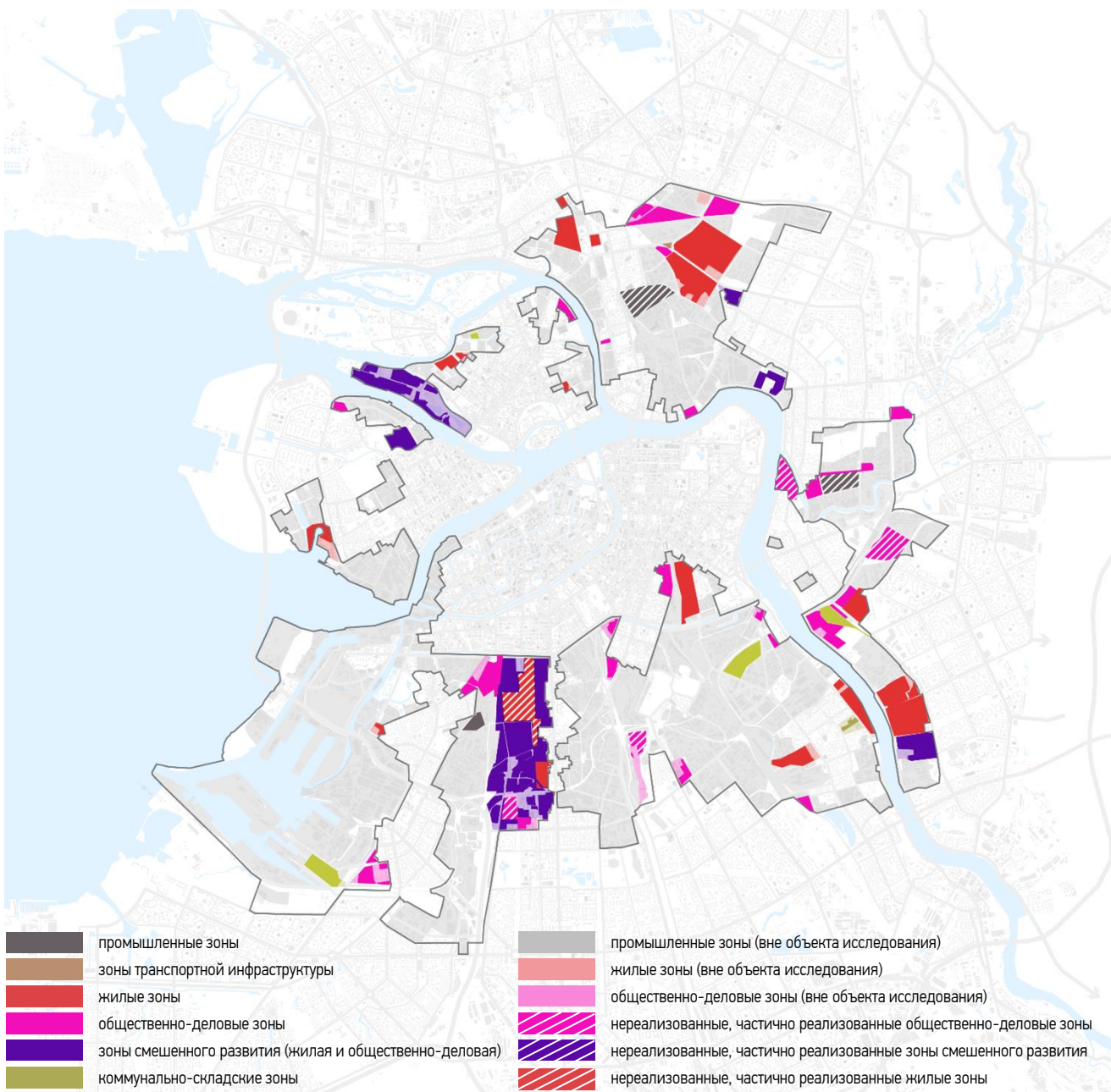


Проекты планировки территории «Серого пояса» утверждаются ежегодно, однако в последнее время их становится гораздо меньше, особенно в сравнении с прошлым десятилетием. Всего с 2007 года на в границах «Серого пояса» было утверждено 71 проект планировок территорий (ППТ).



- Наибольшее количество ППТ «Серого пояса» было создано за период 2007-2011 гг., было утверждено 39 проектов.
- За 2012-2014 гг. в переходный период градостроительной политики было утверждено 19 ППТ в границах «Серого пояса». В период смены главного архитектора за один год было утверждено ещё 11 проектов.
- В 2015 году для исследуемой территории не было утверждено ни одного проекта планировки.
- Затем, с 2015 по 2020 год, за 5 лет, было утверждено всего 10 проектов планировки.
- Можно признать, что основной вектор фактического развития «Серого пояса» был определен более 10 лет назад.

3.11 УТВЕРЖДЕННЫЕ ПРОЕКТЫ ПЛАНИРОВОК



В целом редевелопмент «Серого пояса» происходит преимущественно путём формирования новых общественно-деловых и жилых зон.

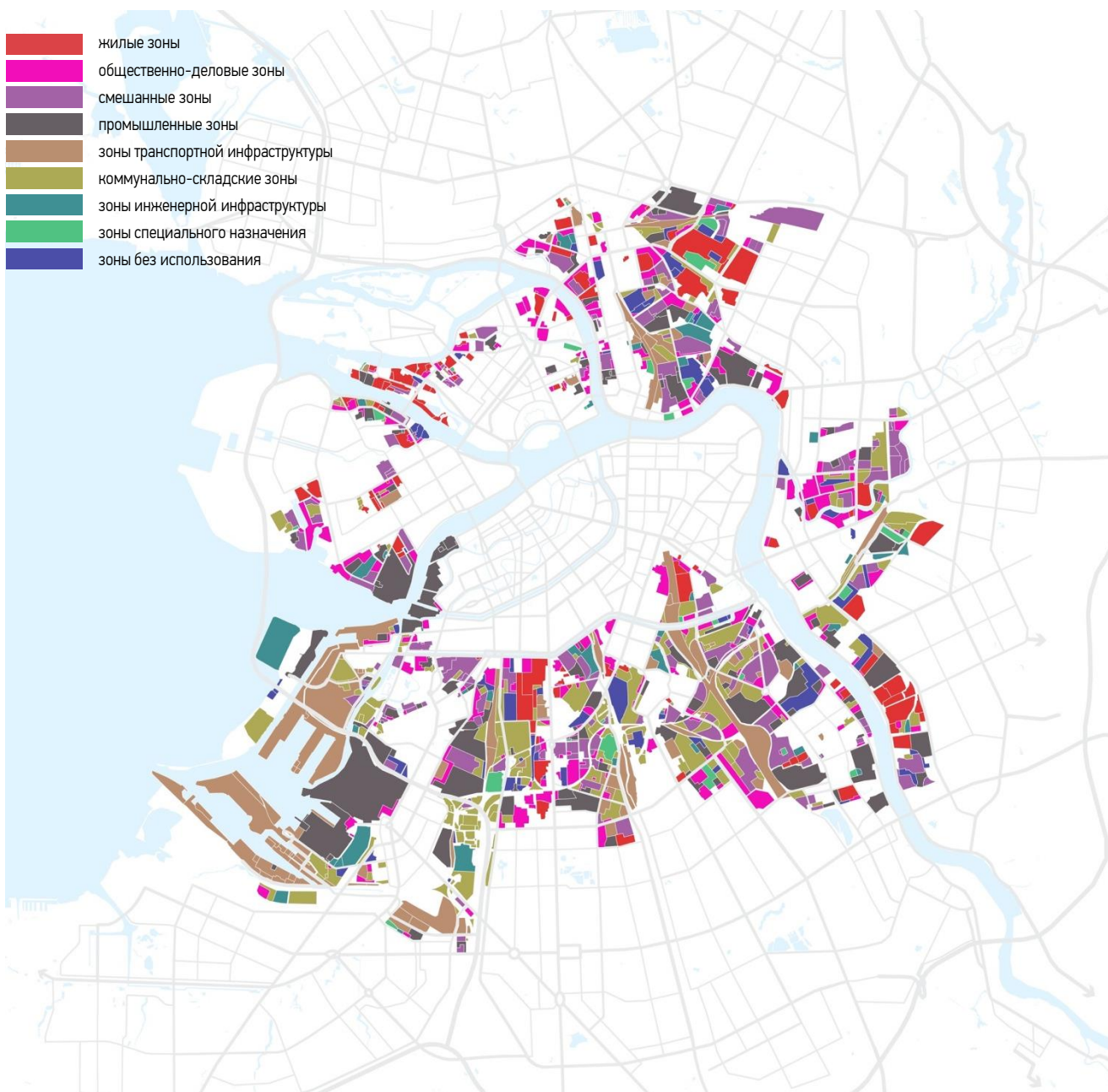
- С 2007 года построено или еще в процессе строительства 18 968 тыс. м².
- Наибольшую площадь застройки занимают проекты жилого назначения – 8310 тыс. м² (44% всех площадей ППТ).
- Среди всех проектов 7369 м² (39%) составляют проекты смешанного функционала, где общественно-деловая и жилая застройка представлена примерно в равных объемах.
- Под зданиями преимущественно общественно-делового назначения определено 3082 тыс. м² (16%).
- Только 1% ППТ (на 207 тыс. м²) сугубо обеспечивают сохранение производственных, складских или транспортных функций.



Около 10% от общего числа проектов, утвержденных в 2008-2017 гг., частично или полностью не реализованы. В том числе, не появились: гостиница, музейный и спортивный комплексы, трамвайный и бетонный заводы.

В 2008 года был составлен крупный проект на смешенное развитие 60 кварталов Московского района, но подробной проработке к 2020 г. было подвержено только 18 кварталов.

3.12 ВЫВОДЫ ПО БЛОКУ



- На текущий момент 20% территорий «Серого пояса» прошли через редевелопмент (жилые кварталы или общественно-деловая застройка), 60% территорий сохраняют ту же функцию, 20% представляют собой нереновированную смешанную застройку или неиспользуемые территории.
- Порядка 35% «Серого пояса» потенциально подходят для дальнейшего редевелопмента. Не менее 30-40% и далее будут сохранять своё функциональное назначение.
- Основное развитие УДС Петербурга и общественного транспорта происходило за пределами «Серого пояса», что значительно затрудняет его дальнейшее преобразование.
- Часть крупных промышленных предприятий не только не прекратила свою работу, но и проходит модернизацию. Однако заводы больше не формируют крупных промышленных ареалов (кроме Кировского района), и не являются лидерами занятости населения.
- В «Сером поясе» появились жилые массивы, обеспечивающие возможность проживания для 350 тысяч человек. Основной класс застройки – комфорт или бизнес.
- В «Сером поясе» находится существенная часть бизнес-центров Петербурга, три четверти всех БЦ класса В размещены именно здесь.
- Экологические проблемы осложняли и будут осложнять дальнейший редевелопмент «Серого пояса». Уровень загрязнений почвогрунтов в отдельных локациях оценивается как чрезвычайно опасный.
- Большинство утверждённых проектов планировки направлены на дальнейший редевелопмент территорий – строительство жилых и общественно-деловых кварталов.
- Число утвержденных проектов планировки на территории «Серого пояса» снизилось по сравнению с предыдущими годами.

ВЫВОД

4



- По итогам исследования мы понимаем, как изменился Серый пояс, и что он представляет из себя в настоящее время. А также, какие направления развития были реализованы и будут реализованы согласно принятым документам развития, какие территории пока остались нетронутыми крупными игроками и, возможно, представляют интерес для развития.
- В городе отсутствует стратегия работы с территориями «Серого пояса» и институты развития территории, в результате чего девелоперские проекты сложны, капиталоемки и долгосрочны. Тем не менее, преобразование старых промышленных территорий идет, но является локальным, мозаичным и несистемным.
- Фактически произошедшие изменения в «Сером поясе» радикально отличаются от планируемых Генеральным планом 1987 года.
- Преобладает жилая и общественно-деловая застройка, не создаются рекреационные зоны, отстает развитие УДС и общественного транспорта.
- Около трети территорий «Серого пояса» готовы для дальнейших преобразований. Порядка 30-40% зон значительное время останутся неоптимальными для редевелопмента.

Руководитель проекта	Евгения Арефьева
Главный архитектор проекта	Ирина Замотина
Координаторы проекта	Илья Резников, эксперт транспортного развития Юрий Константинов, аналитик
Архитектор	Андрей Жбанов
Инженер-картограф	Марина Протасовская
Стажеры-аналитики	Валерия Басова Никита Бортников Оксана Кусик Тимур Рамазанов Екатерина Силаева Ольга Станиславская Евгений Сухов Виктор Сергеев Антон Косполов



ООО «Институт территориального планирования «Урбаника»
Санкт-Петербург, ул. Разъезжая, д. 5, оф. 252
Телефон/факс: +7 (812) 418 -25 - 80
<http://www.urbanica.spb.ru>
<https://www.facebook.com/UrbanicalTP/>
E-mail: info@urbanica.spb.ru