

# Независимый урбанистический форум 2022

При поддержке: Точка кипения - Санкт-Петербург, Технопарк ЛЕНПОЛИГРАФМАШ, АНО «Центр компетенций Ленинградской области», Ассоциация «Пошли-поехали», СПб ГКУ "Городской центр управления парковками Санкт-Петербурга", АНО «Дирекция по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области»

23 сентября 2022, Точка Кипения, Ленполиграфмаш  
Санкт-Петербург, пр. Медиков, д.3

Запись трансляции и материалы

[urbanconf.ru](http://urbanconf.ru)

[vk.com/urbanconf](https://vk.com/urbanconf)

**Резолюция конференции**

## **Секция «Средства индивидуальной мобильности в транспортной системе Санкт-Петербурга и Ленинградской области»**

Запись докладов и выступлений секции: [https://vk.com/wall-213219441\\_23](https://vk.com/wall-213219441_23)

### **Эксперты дискуссии**

Русских А. В., депутат Законодательного собрания Ленинградской области, руководитель проекта Вело 47

Павлов Ю.П., дирекция по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области

Атаев П.Г., директор по развитию ООО «Дорнадзор»

Соловьёва В. В, исполнительный директор ООО «ОТСлаб»

Пономарева О.В., советник по маркетингу, развитию и ESG ГК "АБЗ-1"

Горбатовский А. А., к.т.н., руководитель направления по взаимодействию с государственными органами ООО «Газпромнефть — битумные материалы»

### **Модератор**

Герман Мойжес, исполнительный директор Северо-Западной ассоциации развития велосипедной и пешеходной инфраструктуры «Пошли-поехали»

## Ключевые тезисы

1. Городам и территориям нужны комплексные стратегии развития велотранспортных систем и инфраструктуры для движения средств индивидуальной мобильности (СИМ) (планирование, системность и т.д.).
2. Для обеспечения устойчивого развития велотранспортных систем и инфраструктуры СИМ, материалы по обоснованию бюджетных расходов должны содержать расчёты экономических эффектов, которые будут достигнуты посредством развития инфраструктуры и числа активных пользователей средств индивидуальной мобильности в структуре транспортных коммуникаций.
3. Использование новых технологий и материалов обособления объектов велотранспортной инфраструктуры в пилотных проектах показывают хорошие результаты по направлениям повышения видимости, безопасности, используемости и т.д. К числу материалов, находящихся применение, необходимо отнести такие материалы как цветные асфальто-бетонные материалы и цветные защитные покрытия для велосипедных и пешеходных элементов дорог и благоустройства.
4. Включение инфраструктуры средств индивидуальной мобильности в КСОДД, ПОДД, ПКРТИ территорий как элементов транспортной модели позволяет на этапе проектирования создавать более эффективные транспортные системы при меньшем плановом расходе бюджетных средств, в том числе за счёт организации мультимодальных транспортных систем.
5. Велосипеды, электросамокаты и другие средства индивидуальной мобильности являются эффективным средством, в том числе, средне-магистрального передвижения между населенными пунктами и смежными территориями при наличии инфраструктуры. Например: Светогорск – Иматра, Невский район Санкт-Петербурга – Кудрово, Всеволожск – Янино и т.п.
6. Создание единых (комплексных) стратегий развития велоинфраструктуры на уровне транспортной системы агломерации Санкт-Петербурга и Ленинградской области требует межрегионального, межрайонного, межмуниципального координирования. В качестве операторов, координаторов межтерриториальных проектов развития велотранспортной системы могут рассматриваться Дирекция по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области, Вело 47, профильные экспертные объединения.

## На основании материалов и дискуссии сформированы следующие рекомендации:

1. Применять и внедрять положения «Велоруководства»: <https://velorukovodstvo.ru/>
2. Включать в экономические модели стратегий территориального развития эффекты, планируемые к получению от развития объектов велотранспортной инфраструктуры
3. Внедрять инновационные материалы, в том числе от производителей, находящихся на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, в практику обустройства и строительства объектов вело-пешеходной инфраструктуры
4. Учитывать инфраструктуру, необходимую для движения средств индивидуальной мобильности, в комплексных схемах организации дорожного движения и проектах организации дорожного движения территорий, а также в программы комплексного развития транспортной инфраструктуры

5. Проводить мероприятия по развитию транспортной связности, в том числе межрегиональной, с учётом потребностей жителей в велотранспортной инфраструктуре, а также в инфраструктуре для движения иных средств индивидуальной мобильности
6. Привлекать экспертные сообщества и профильные организации для проектирования межтерриториальных велотранспортных систем

## **Секция «Комплексные подходы к развитию городской среды»**

Запись докладов и выступлений секции: [https://vk.com/wall-213219441\\_25](https://vk.com/wall-213219441_25)

### **Эксперты дискуссии**

Кудинов Д. А., дизайнер среды, депутат МО «Заневское городское поселение» Ленинградской области

Лапкина А. С., начальник отдела городских технологий и исследований АНО «Центр компетенций Ленинградской области»

Калинина В. В., заместитель генерального директора АО «Институт «Стройпроект»

Антонов А. С., инженер-аналитик института дизайна и урбанистики Университета ИТМО

Галактионова А. А., старший преподаватель кафедры Градостроительства СПбГАСУ

Капустин В. А., автор проекта «Экокластер «Колтушские высоты»

### **Модератор**

Ирина Павлова, автор и руководитель проектов развития городской среды и стратегий озеленения территорий

### **Ключевые тезисы**

1. Существующая практика градостроительного планирования не учитывает в полной мере запрос жителей на благоприятную среду. Правила благоустройства и санитарного содержания территорий также эту потребность не покрывают. Одно из возможных решений: определение систем ценностей территорий и их включение в нормативную документацию на уровне территориального управления. Например, исследование системы ценностей может стать необходимым разделом правил благоустройства и санитарного содержания территории.
2. Правила благоустройства и дизайн-код муниципальных образований могут и должны содержать стандарты оформления и размещения объектов, облик и состояние которых оказывают непосредственное влияние на качество городской среды:
  - а. Стандарты оформления и размещения информационных конструкций на фасадах зданий и прилегающих к ним территориях;

- b. Стандарты оформления навигационных элементов в городской среде с учетом брендинга города;
- c. Стандарты оформления элементов фасадов зданий;
- d. Стандарты оформления и размещения элементов городской среды, включая требования и рекомендации к элементам благоустройства и их размещению:
  - отдельно стоящие рекламные конструкции;
  - элементы улично-дорожной инфраструктуры;
  - городская мебель и объекты;
  - нестационарные торговые объекты;
  - летние террасы;
  - остановки общественного транспорта;
  - и др.

На уровне субъектов Российской Федерации могут быть сформированы единые требования и методические рекомендации к обеспечению благоприятной городской среды в части применения и разработки правил благоустройства и санитарного содержания территорий.

- 3. Цифровые методы определения индекса качества городской среды могут давать актуальные аналитические данные о состоянии объектов и территорий, а также являются инструментом для принятия управленческих решений.
- 4. Исследование индивидуальной транспортной логистики жителей Санкт-Петербурга показывает отсутствие корреляции между районом проживания и территорией регулярного посещения. Интенсивность и удалённость транспортных коммуникаций индивидуальна. Транспортная доступность территорий имеет приоритет первой необходимости.  
Методика исследования пригодна для масштабирования и применения на других территориях, в том числе на больших данных.
- 5. Гражданские инициативы по экологическим, туристическим, культурным направлениям развития могут стать точками роста территорий, объединённых общими смыслами, в том числе с включением участков различного административного подчинения в единый мастер-план.

**На основании материалов и дискуссии сформированы следующие рекомендации:**

- 1. Включать в перечень необходимых мероприятий при разработке (корректировке) правил благоустройства и санитарного содержания антропологические и ценностные исследования территорий
- 2. Проводить комплексную работу по включению в структуру правил благоустройства и санитарного содержания территорий требований и визуально-графических дополнений к ним (в том числе дизайн-коды) по направлениям группам объектов, определяющих облик и качество городской среды
- 3. Привлекать исследовательские центры и высшие учебные заведения к анализу городской среды, в том числе посредством целевой грантовой поддержки и публикации открытых данных
- 4. Рассмотреть проект «Экокластер «Колтушские высоты» в качестве пилотного для отработки инструментов исследования территории и принятия управленческих решений

по её развитию. Оказать содействие по формированию комплексного мастер-плана объединяющего экологический, культурный и туристический потенциал развития территории проекта.

## **Секция «Лучшие практики реализации проектов благоустройства общественных пространств с активным вовлечением жителей»**

Запись докладов и выступлений секции: [https://vk.com/wall-213219441\\_26](https://vk.com/wall-213219441_26)

### **Эксперты дискуссии**

Швец П.Е., Глава муниципального образования №72, Санкт-Петербург

Григоренко М. В., зам. директора АНО «Центр компетенций Ленинградской области»

Петросян В.А., Студия средового проектирования «Design Unit 4»

Шкуропат В.А., координатор Общественного движения "За берег"

### **Модератор**

Кудинов Дмитрий Алексеевич, дизайнер среды, депутат МО «Заневское городское поселение» Ленинградской области

### **Ключевые тезисы**

1. Работы по благоустройству, спроектированные без учёта пользовательского опыта, не решают в полной мере задачу обеспечения жителей территории качественными общественными пространствами.
2. Системная работа по вовлечению жителей в выбор территорий, подлежащих благоустройству, формирование требований к проекту, утверждение проектов благоустройства, позволяет создавать фундаментальные условия для развития общественных пространств и повышения качества жизни населения. Региональные центры компетенций являются эффективными операторами вовлечения жителей на уровнях местного, регионального и федерального управления процессами благоустройства.
3. Локальные проекты благоустройства, созданные по инициативе жителей, которые при этом были вовлечены во все этапы реализации, выполняются с учётом максимального перечня требований и становятся точками притяжения не только для жителей соседних домов, но и для жителей всех территорий в пределах пешеходной и транспортной доступности.
4. Современные методы дистанционного вовлечения жителей в практическое благоустройство дают возможность участия в принятии решений большому числу заинтересованных лиц, а также позволяют применять методы автоматизированного анализа и генерировать актуальные наборы данных для разработки проектов благоустройства.

5. В случае «низовых» инициатив благоустройства, пренебрежение со стороны органов управления к социальному запросу приводит к снижению качества проектов и увеличивает риски неприятия жителями принятых проектных решений. Локальные лидеры мнений могут становиться эффективными посредниками между заинтересованными лицами и органами управления, помогая реализовывать лучшие практики вовлечения жителей в благоустройство на основе принципов добрососедства.

**На основании материалов и дискуссии сформированы следующие рекомендации:**

1. Выстраивать работу по определению социального запроса на благоустройство и вовлечение жителей в соответствии с современными требованиями к качеству городской среды, методическими рекомендациями органов государственной власти Российской Федерации, опытом региональных центров компетенций
2. Изучать и перенимать опыт лучших практик благоустройства общественных пространств на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области, а также других регионов
3. До старта процедур по благоустройству общественных пространств проводить установочные обсуждения с жителями сложившейся проблематики территории, при участии опытных экспертов
4. Применять дистанционные методы вовлечения, в том числе с упором на гео-данные, (например, на основе таких сервисов как mesto.io и аналогичных инструментов)
5. Привлекать к вовлечению в благоустройство лидеров мнений и экспертные сообщества на профессиональной (оплачиваемой) и/или некоммерческой основе
6. Включать в практику благоустройства координацию с сообществами маломобильных групп населения, а также с экспертами по направлению доступной среды, в том числе исполнительные органы государственной власти регионального уровня, являющихся операторами карт доступности социальных объектов