**Постановление Правительства Санкт-Петербурга от 11.04.2017 № 257** «Об утверждении нормативов градостроительного проектирования Санкт-Петербурга» **вступило в силу 24.04.2017 г**.

Извлечения из Постановления № 257:

Таблица 2 Приложения к Постановлению содержит расчетные показатели плотности УЛИЧНО-ДОРОЖНОЙ СЕТИ для жилой зоны 1ЖД:

**Анализ плотности улично-дорожной сети** для кварталов

со сложившейся застройкой в границах функциональной зоны

с условным обозначением 1ЖД

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| N | Район Санкт-Петербурга | Территория | Плотность улично-дорожной сети, **км/кв. км** |
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| 1 | Выборгский | Территория, расположенная западнее пересечения Горского шоссе и железнодорожной ветки Выборгского направления, ограниченная Железнодорожной ул., Горским шоссе и границей жилой зоны | 9,93 |
| 2 | Красносельский | Территория, ограниченная Красносельским шоссе, Волхонским шоссе. Красной ул., Интернациональной ул., Российским бульв. | 13,65 |
| **3** | **Курортный** | **Территория, ограниченная Привольной ул., Отрадной ул., Солнечной ул.** | 14,34 |

Таблицу 2 предваряют п.п.2.2.1, 2.2.1.1:

2.2.1. Обоснование расчетных показателей обеспеченности и расчетных показателей доступности для объектов нормирования в области **автомобильных дорог регионального значения**

 2.2.1.1. Фактическая обеспеченность населения Санкт-Петербурга **автомобильными дорогами регионального значения**

Фактическая обеспеченность населения Санкт-Петербурга автомобильными дорогами регионального значения определяется на основании показателей, установленных государственной программой Санкт-Петербурга «Развитие транспортной системы Санкт-Петербурга» на 2015-2020 годы, утвержденной постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 30.06.2014 № 552:

протяженность **сети автомобильных дорог общего пользования регионального значения** в Санкт-Петербурге - 3333,88 км.

Таким образом, фактическая общая плотность **улично-дорожной сети** в Санкт-Петербурге составляет 2,3 км/кв. км.

В целях определения дифференцированного показателя плотности улично-дорожной сети при подготовке документации по планировке территории **проанализированы кварталы со сложившейся застройкой, характерные для различных функциональных зон**, а также подготавливаемая документация по планировке территории.

…

Таким образом, при определении фактической плотности улично-дорожной сети функциональные зоны объединены в следующие группы:

**кварталы со сложившейся застройкой в границах функциональной зоны с условным обозначением 1ЖД;**

кварталы со сложившейся застройкой в границах функциональных зон с условным обозначением 2ЖД, 3ЖД, Д, ДИ.

Плотность улично-дорожной сети в кварталах со сложившейся застройкой в производственных зонах не подвергалась анализу в связи со спецификой использования таких зон. Улично-дорожная сеть в кварталах со сложившейся застройкой в производственных зонах отвечает требованиям технологических процессов конкретных предприятий и не может быть принята как аналог.

Также из подсчета плотности улично-дорожной сети исключена функциональная зона с условным обозначением P, так как в границах такой зоны, как правило, действуют регламенты и ограничения на строительство, в том числе и улично-дорожной сети.

Границы **территорий, для которых производился расчет**, установлены по естественным и искусственным преградам (реки, автомобильные и железные дороги).

Плотность улично-дорожной сети квартала **рассчитывалась как отношение суммы длин автомобильных дорог регионального значения** в Санкт-Петербурге в границах квартала к площади квартала. При этом в сумму длин **включались длины автомобильных дорог регионального значения в Санкт-Петербурге, находящихся в границах квартала, и половины длин автомобильных дорог регионального значения в Санкт-Петербурге, ограничивающих (окаймляющих) квартал**, для которого производился расчет.

Длина отдельных автомобильных дорог регионального значения в Санкт-Петербурге взята на основании данных региональной информационной системы, содержащей сведения об объектах недвижимости и объектах землеустройства «Геоинформационная система Санкт-Петербурга», созданной постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 30.11.2009 № 1387. Численные показатели площадей кварталов и длин автомобильных дорог регионального значения в Санкт-Петербурге рассчитаны автоматически на основе трехмерной базовой модели местности Санкт-Петербурга.

…

**Анализ плотности улично-дорожной сети** для кварталов со сложившейся застройкой **(таблицы 2 - 3)** выполнен Санкт-Петербургским государственным бюджетным учреждением **«Центр транспортного планирования Санкт-Петербурга».**

2.2.1.2.1. Общая плотность улично-дорожной сети при подготовке проекта Генерального плана Санкт-Петербурга и(или) изменений в Генеральный план Санкт-Петербурга

Общая плотность **улично-дорожной сети** при подготовке проекта Генерального плана Санкт-Петербурга и(или) изменений в Генеральный план Санкт-Петербурга определяется отношением суммарной протяженности **автомобильных дорог регионального значения в Санкт-Петербурге** к площади территории Санкт-Петербурга.

…

2.2.1.2.3. При подготовке документации по планировке территории в районах индивидуального жилищного строительства и малоэтажной многоквартирной жилой застройки (функциональные зоны с условными обозначениями 1ЖД, 2ЖД) следует учитывать, что **в улично-дорожную сеть включаются только главные улицы и улицы местного значения в районах индивидуального жилищного строительства** и малоэтажной многоквартирной жилой застройки.

На последней из таблиц Приложения к Постановлению № 257 представлен Перечень категорий улиц и дорог, в соответствии с которым указанные в исковом заявлении девятнадцать улиц п.Белоостров могут быть отнесены к категориям под номером 1.6, 2.1, 2.2 (и не являются пешеходными улицами, а тем более, путями сообщения, не относящимися к улично-дорожной сети):

ПЕРЕЧЕНЬ

АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ РЕГИОНАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ

В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ, ВКЛЮЧАЯ УЛИЦЫ, ОБРАЗУЮЩИЕ

УЛИЧНО-ДОРОЖНУЮ СЕТЬ

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| N п/п | **Категория улиц и дорог** | **Функциональное назначение и основная характеристика улиц и дорог** |
| 1 | 2 | 3 |
| 1. Магистральная улично-дорожная сеть |
| 1.1 | Скоростные дороги | Обеспечивают межрегиональные связи в международных и национальных транспортных коридорах, скоростные связи Санкт-Петербурга в системе расселения, связи удаленных районов Санкт-Петербурга между собой и с центром Санкт-Петербурга. Проходят с полной изоляцией от прилегающей застройки и подключаются к сети магистральных улиц посредством транспортных развязок в разных уровнях, размещаемых на расстоянии не менее 2000 м друг от друга |
| 1.2 | Магистральные улицы городского значения непрерывного движения | Транспортная связь между жилыми, промышленными районами и центром Санкт-Петербурга, а также с другими магистральными улицами, городскими и внешними автомобильными дорогами. Создаются при планировочной невозможности организации скоростного движения. Пересечения с магистральными улицами регулируемого движения организуются посредством транспортных развязок в разных уровнях, размещаемых на расстоянии не менее 1000 м друг от друга |
| 1.3 | Магистральные улицы городского значения регулируемого движения I класса | Основные транспортные магистрали, связывающие центр Санкт-Петербурга с нецентральными районами и нецентральные районы между собой в обход центра Санкт-Петербурга. Требуется обеспечение приоритета движения основных (наиболее загруженных) направлений. Приоритет обеспечивается планировочными решениями, в стесненных условиях - средствами организации движения. Обеспечивают выход на внешние автомобильные дороги |
| 1.4 | Магистральные улицы городского значения регулируемого движения II класса | Дублируют магистральные улицы городского значения регулируемого движения I класса, обеспечивают связи районов Санкт-Петербурга между собой и с центром Санкт-Петербурга. Пересечения с магистральными улицами и дорогами, как правило, в одном уровне. Предназначены преимущественно для организации движения ГПТ |
| 1.5 | Магистральные улицы районного значения | Обеспечивают транспортную и пешеходную связи между жилыми районами, а также между жилыми и промышленными районами, общественными центрами, обеспечивают выходы на другие магистральные улицы |
| **1.6** | **Главные улицы в районах индивидуального жилищного строительства и малоэтажной многоквартирной жилой застройки** | **Осуществляют связь жилой и общественно-деловой зон в районах индивидуального жилищного строительства и малоэтажной многоквартирной жилой застройки. Имеют выход на магистральные улицы районного значения и магистральные улицы городского значения регулируемого движения** |
| **2. Улицы и дороги местного значения, основные проезды** |
| **2.1** | **Улицы в жилой застройке** | **Обеспечивают транспортные и пешеходные связи на территориях жилой застройки, выходы на магистральные улицы районного значения и магистральные улицы городского значения регулируемого движения** |
| **2.2** | **Улицы местного значения в районах индивидуального жилищного строительства и малоэтажной многоквартирной жилой застройки** | **Обслуживают связи внутри территории жилой и общественно-деловой зон районов индивидуального жилищного строительства и малоэтажной многоквартирной жилой застройки. Имеют выход на главную улицу или магистрали районного значения. Могут выходить на магистральные улицы городского значения регулируемого движения** |
| 2.3 | Улицы промышленных и коммунально-складских зон | Обеспечивают транспортные связи в пределах производственных и коммунально-складских зон. Имеют выход на магистральные улицы районного значения и магистральные улицы городского значения регулируемого движения |
| 2.4 | Пешеходные улицы | Обслуживают интенсивные пешеходные связи, в том числе внутри элемента планировочной структуры |

А также 3.Пути сообщения, **не относящиеся** к улично-дорожной сети:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 3.1 | Внутриквартальные проезды | Обеспечивают подъезды к отдельным земельным участкам внутри элемента планировочной структуры |
| 3.2 | Велосипедные дорожки | Обеспечивают проезд на велосипедах по свободным от других видов транспорта и пешеходного движения трассам |