

СТРОИТЕЛИ СМОТРЯТ ВГЛУБЬ

В ИСТОРИЧЕСКОМ ЦЕНТРЕ ПЕТЕРБУРГА ПРАКТИЧЕСКИ НЕ ОСТАЛОСЬ СВОБОДНЫХ ТЕРРИТОРИЙ ПОД НОВЫЕ ОБЪЕКТЫ СОЦИАЛЬНОЙ, ТРАНСПОРТНОЙ И КОММЕРЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ. КАК ПОЛАГАЮТ ЭКСПЕРТЫ, У ДЕВЕЛОПЕРОВ НЕ ОСТАЕТСЯ ИНОГО ВЫХОДА, КАК «УХОДИТЬ ПОД ЗЕМЛЮ». НО ЭКСПЕРТЫ УКАЗЫВАЮТ НА ТО, ЧТО ГОРОД ВОЗВЕДЕН НА НЕСКОЛЬКИХ БОЛОТИСТЫХ ОСТРОВАХ И ЗАТРАТЫ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ПОДЗЕМНЫХ ОБЪЕКТОВ БУДУТ ВНУШИТЕЛЬНЫМИ. ВАЛЕРИЙ ГРИБАНОВ

Под землей размещают тоннели транспортных магистралей, дублирующие перегруженные транспортом городские улицы, транспортные развязки, паркинги, объекты торгового, развлекательного, коммунально-бытового и другого назначения и прочие инженерные сооружения. Но в Петербурге, несмотря на экономию городских территорий и необходимость разгрузки наземных городских магистралей, освоение подземного пространства идет крайне медленно. Основные работы подземного строительства связаны с развитием метрополитена, небольшого числа подземных паркингов и пешеходных переходов.

«Это объясняется сложными инженерно-геологическими условиями города, недостаточностью опыта проектирования, строительства и эксплуатации подземных сооружений, а также отсутствием общей концепции комплексного освоения подземного пространства. Крупные проекты освоения подземного пространства в Петербурге, как правило, касаются именно центра города. Все они пока носят теоретический характер, хотя и имеют шансы быть реализованными», — считает генеральный директор ООО «Дудергофский проект» Василий Вовк.

Сдерживают развитие подземного строительства слабая законодательная база и нехватка бюджетных средств. Еще не до конца проработаны документы, регламентирующие градостроительное освоение подземного пространства. «К сожалению, не разработан и формат государственно-частного партнерства при создании подземных сооружений. Девелоперы до конца не знают своих прав и обязанностей при освоении земных недр, поэтому не могут просчитать реальные расходы на реализацию проекта и, соответственно, принять решение об инвестировании денег в проект», — рассуждает господин Вовк.

ИЗДЕРЖИ СОЦИАЛЬНОГО ХАРАКТЕРА Около десяти лет назад в городе появился проект строительства подзем-

ного торгового центра на площади Восстания, но дальше концепции проекта дело не пошло. Эксперты сомневаются, что подобные проекты могут быть экономически целесообразны. Подземное строительство относится к высшему классу сложности, оно очень дорогостоящее и трудозатратное. «Не думаю, что в Северной столице будут пользоваться большой популярностью подземные торговые центры, места общепита или общественные пространства. Люди и так находятся много времени в общественном транспорте и подземке в течение дня, чтобы проводить свое свободное время, прогуливаясь „под землей“, а не наслаждаться красотой города. Для центра актуальнее строительство подземных паркингов и пешеходных переходов, чтобы решить транспортную проблему, а на периферии города еще хватает земельных пятен под застройку», — полагает господин Вовк.

Владислав Фадеев, руководитель отдела исследований компании JLL в Санкт-Петербурге, впрочем, считает, что в центре города, под площадью Восстания, проект мог бы генерировать достаточную доходность для окупаемости вложений инвестора в его создание, хотя признает, что подобное строительство привело бы к таким издержкам для населения, которые и оценить невозможно.

Кайл Патчинг, коммерческий директор направления гражданского строительства компании Step, согласен с такой точкой зрения: «Если мы говорим о создании подземного пространства (паркинга или торгового центра) где-нибудь в центре города, скажем, под площадью Восстания, или об объекте, который свяжет между собой потоки с нескольких центральных станций метро, то смею предположить, что даже серьезные вложения могут окупиться довольно быстро. Аналогичные проекты на менее загруженных направлениях могут быть и не столь успешными».

Ольга Шарыгина, управляющий директор департамента управления активами NAI Vear, отмечает: «Что касается под-



ПОДЗЕМНОЕ ПРОСТРАНСТВО ПЕТЕРБУРГА ПОКА ОСВАИВАЕТСЯ ТОЛЬКО ПРИ СТРОИТЕЛЬСТВЕ МЕТРО

земных торговых центров, то в качестве успешного примера можно привести Нью-Йорк, где многие торговые помещения в центре города зарыты в землю на глубину пяти-шести этажей. В появлении аналогичных объектов в Петербурге в ближайшее время я не верю в первую очередь потому, что это требует колоссальных затрат на геологию, изыскания, согласование проектов». Она полагает, что в Петербурге для строительства торговых центров пока еще есть земельные участки на поверхности, стоимость которых намного ниже.

Николай Пашков, генеральный директор Knight Frank St. Petersburg, добавляет: «В подавляющем большинстве случаев подземные пространства в Петербурге — это паркинги, построенные в силу существующих нормативов по обеспечению парковочными местами и в силу требований рынка, поскольку объект без паркинга просто не будет востребован. Однако надо понимать, что такие подземные паркинги для застройщиков — это не прибыль, а обременение, в лучшем случае они самокупаются. Какие-либо иные виды подземных пространств не развиваются по понятным причинам: строить под землей в Петербурге, особенно в центре, очень дорого из-за сложных грунтов и окружающих исторических зданий, которые нужно укреплять, чтобы они не съехали в котлован».

Василий Довбня, директор департамента консалтинга компании Colliers International в Санкт-Петербурге, уверен, что использование подземного пространства зачастую сопряжено с различными рисками как экономического характера (существенное удорожание проекта, влияющее на его эффективную экономику), так и строительного (необходимость дополнительного укрепления собственно здания, риски повреждения соседних домов, что особенно актуально для исторического центра). «Однако говорить о том, что осваивать подземное пространство не стоит, было бы лишним. Международный строительный опыт показывает, что со-

временные технологии строительства в состоянии справиться со строительными рисками», — уверен он.

ПРОБЛЕМА С СЕТЯМИ Арсений Васильев, генеральный директор ГК «Унисто Петросталь», помимо сложной городской геологии и непредсказуемости влияния подземных проектов на историческую застройку, обращает внимание и на проблему инженерных сетей: «По ним отсутствует достоверная информация. Кроме того, стоимость их реконструкции или выноса высока, отсутствуют инженерные коридоры для их выноса». Между тем создавать условия для освоения подземных пространств необходимо, считает эксперт. «Стесненность существующей исторической застройки, недостаток зеленых зон, серьезные транспортные проблемы вряд ли найдут свое решение без использования подземных пространств. Разговор о средней стоимости освоения — намного больший допуск, нежели разговор о „средней температуре по больнице“. Разговор о необходимости — безальтернативен», — полагает господин Васильев.

Николай Антонов, генеральный директор УК Profmap, подсчитал, что стоимость подземных площадей в Петербурге выше стоимости надземных в два-три раза. «Для строительства подобных пространств приходится применять сложные технологии, поэтому затраты колоссальные (особенно если речь идет о центре города). Окупаемость — около 14 лет, это невыгодно, — уверен специалист. — Например, что касается подземного паркинга, то есть смысл строить парковку под землей, если только нет возможности построить наземную, которая обойдется значительно дешевле. Но в некоторых проектах, расположенных в центральных районах, без этой опции не обойтись (например, как в случае с ТРЦ „Галерея“ и ТЦ „Стокманн“), и приходится тратить на строительство подземных площадей, несмотря на то, что экономика проекта от этого страдает». ■