

ТУМАННОЕ БУДУЩЕЕ ПОДЗЕМНОГО ДЕВЕЛОПМЕНТА

В МИРЕ СУЩЕСТВУЕТ НЕМАЛО СПОСОБОВ РАЗВИТИЯ ГОРОДСКИХ ТЕРРИТОРИЙ: МОЖНО ПОСТОЯННО ПРИСОЕДИНЯТЬ К РАСТУЩИМ МЕГАПОЛИСАМ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ЗЕМЛИ СОСЕДНИХ РЕГИОНОВ, МОЖНО ОСВАИВАТЬ ПРОМЫШЛЕННЫЕ ЗОНЫ ИЛИ РЕКОНСТРУИРОВАТЬ УСТАРЕВШЕЕ ЖИЛЬЕ, СТАВИТЬ НОВЫЕ РЕКОРДЫ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ НЕБОСКРЕБОВ, ОДНАКО В ПОСЛЕДНИЕ ГОДЫ НАМЕТИЛАСЬ ДРУГАЯ ТЕНДЕНЦИЯ — ОСВОЕНИЕ ПОДЗЕМНЫХ ПРОСТРАНСТВ. ТАТЬЯНА ДЯТЕЛ

Мировой опыт использования больших подземных территорий из года в год становится все более успешным. Россия же по ряду причин пока не успевает за этой тенденцией.

В мире ежегодно тратятся баснословные суммы на строительство подземных объектов, к которым относятся не только метро или коллекторы для очистки стоков, но и театры, библиотеки и бассейны. Безусловным лидером в этом направлении является Канада. В Монреале под землю вынесено около 12 млн кв. м подземных сооружений. В Торонто — около 6 млн кв. м. В этих городах большая часть инфраструктуры, состоящей из торговых центров, банков, станций метро, ресторанов, библиотек и прочих сооружений, связана между собой подземными переходами.

Сейчас многие европейские страны, чтобы облегчить транспортную ситуацию в перегруженных транспортном городах, уводят под землю целые магистрали. Так, в Мадриде бывшее шоссе М30 вынесено под землю, а на его месте местные власти разместили обширную парковую и рекреационную зону.

В Бостоне под землю убрали магистраль «Центральная артерия» (Big Dig), предварительно расширив ее с шести до восьми-десяти полос по основной протяженности и до четырнадцати полос на северном выходе из города. В общей сложности проект обошелся в рекордную для США сумму — \$15 млрд. В Париже уже несколько лет работает разветвленный подземный двухуровневый тоннель «Дюплекс А86» стоимостью €2,2 млрд. Проект полностью построен на средства инвестора.

Среди азиатских стран безусловным лидером подземного строительства является Япония. В Токио под землей находится огромный токийский противопожарный коллектор, включающий в себя бункеры высотой до 72 метров. В общей сложности на возведение этого объекта было потрачено более \$2 млрд. В центре города расположен целый квартал подземных магазинов «Яесу».

В Куала-Лумпуре находится десятикилометровый многоцелевой тоннель SMART (Stormwater Management and Road Tunnel): в обычной ситуации по нему едут автомобили, а во время наводнений, которые в столице Малайзии происходят регулярно, тоннель заполняется водой. Его строительство обошлось в \$514 млн.

В России подобных масштабных проектов пока нет. И если в Москве хотя бы начинают появляться пилотные концепты освоения подземного пространства, то в Петербурге в этом направлении работы не ведутся вовсе.



В РОССИИ МАСШТАБНЫХ ПРОЕКТОВ ПО ОСВОЕНИЮ ПОДЗЕМНОГО ПРОСТРАНСТВА ПОКА НЕТ. ВСЕ, НА ЧТО РЕШАЮТСЯ ИНВЕСТИРЫ, — ЭТО СОЗДАНИЕ ПОДЗЕМНЫХ ПАРКИНГОВ

Российским лидером по развитию подземных пространств безусловно можно считать Москву, где уже существует несколько реализованных проектов. В том числе ТЦ «Охотный ряд», который уходит в андеграунд на глубину 18 метров.

В конце прошлого года власти Москвы заявили о масштабных планах по строительству 43 подземных улиц для пешеходов. Разработкой проекта сейчас занимается мастерская № 22 НИИПИ Генплана. Предполагается, что сначала будут построены 11 пилотных улиц. В частности, планируется освоить пространства возле станций метро «Университет», «Сокольники», «Савеловская», «Комсомольская», «Курская» и «Третьяковская». В планах — опустить под землю объекты социнфраструктуры, учреждения культуры и спорта, а также парки. Стоимость проекта пока не называется.

Проблемами на пути развития рынка подземного девелопмента в России, по мнению директора департамента оценки NAI Vear в Санкт-Петербурге Александра Филиппова, являются устаревшая техническая документация сетей и отсутствие единого плана освоения подземного пространства.

С ним согласен директор по развитию Astera в альянсе с BNP Paribas Real Estate Александр Веселов. «Городу необходима 3D-модель, которая бы содержала информацию о типах грунтов в разных районах города, проложенных инженерных сетях. Сейчас работы по освоению подземного пространства ведутся зачастую практически вслепую», — отмечает он.

В Петербурге сегодня в основном строятся лишь объекты, прилегающие к жилым домам и торговым центрам, в основном это подземные паркинги.

«В Петербурге стало появляться все больше подземных объектов в жилых домах и торговых центрах. Самыми крупными и яркими примерами бесспорно являются ТРЦ «Галерея» и «Стокман», расположенные прямо в центре города. Помимо торговых объектов, практически каждый новый проект, строящийся в центре города, должен иметь парковку, а из-за нехватки земельных ресурсов девелоперам приходится строить их под землей», — рассуждает господин Филиппов.

«Наиболее масштабными подземными проектами, которые были заявлены за последние годы, был проект торгового центра с парковкой под площадью Восстания и проект многофункционального комплекса «Театральный» компании Ruric, где изначально предполагалось строительство шести подземных этажей с углублением на 15 метров», — комментирует ситуацию руководитель отдела исследований компании JLL в Санкт-Петербурге Владислав Фадеев. — При этом еще до начала реализации проект был пересмотрен, количество подземных уровней сокращено до одного — для паркинга. Однако оба проекта так и остались на бумаге и вряд ли будут реализованы».

Еще одним препятствием, по мнению экспертов, являются сложные грунты Петербурга, которые не дают девелоперам возможность уйти со своими проектами под землю.

«Каждый город имеет свои особенности с точки зрения природного ландшафта, и в Санкт-Петербурге подземное строительство обходится гораздо дороже, чем в Москве, из-за расположения в болотистой местности», — считает господин Филиппов из NAI Vear.

«Неудачный опыт, полученный при строительстве второй сцены Мариинского те-

тра, где глубина подземного строительства составляла более 11 метров, показал все сложности, связанные с осадкой грунтов при максимальном использовании подземного пространства», — подчеркивает Владислав Фадеев.

Еще одной причиной отставания Петербурга является тот факт, что подземное строительство крайне затратно. Считается, что его себестоимость растет пропорционально глубине. «Освоение пространства под землей, особенно если речь идет об уровне „минус два этажа“ и ниже, оказывается чрезмерно дорогим для коммерческих объектов. Для адекватных сроков окупаемости таких объектов уровень арендных ставок в них должен значительно превышать рыночный, что делает реализацию подобных проектов нецелесообразной. Перспективы подземного строительства остаются весьма сомнительными», — рассуждает господин Фадеев из JLL.

Однако генеральный директор Объединения подземных строителей и проектировщиков Сергей Алпатов утверждает, что современные технологии уже давно позволяют преодолеть эту проблему. «Неоправданно высокая стоимость подземного строительства — это стереотип. В мире применяются технологии, позволяющие существенно снизить стоимость работ. Следует принимать во внимание стоимость высвобождаемых земель и размер инвестиций, которые город может получить за счет освоения данных территорий. Чем крупнее многофункциональный подземный комплекс, тем дешевле его строительство на единицу площади, а за счет энергоэффективности подземных сооружений эксплуатационные расходы зачастую значительно ниже, чем у построек на поверхности», — утверждает господин Алпатов. При этом следует учитывать и не прямые выгоды, такие как улучшение транспортной и экологической обстановки мегаполиса, создание комфортных условий проживания для горожан, считает он.

Инвесторов, скорее всего, могут привлечь традиционные объекты коммерческой недвижимости — торговые комплексы и бизнес-центры. Появляться они должны в зонах с жестким дефицитом земли, мощными пешеходными и транспортными потоками, то есть ближе к центру города — только в этом случае можно будет говорить о прибыльности строительства, отмечают эксперты. Строить же обычные паркинги в историческом центре дело малоприбыльное, к тому же хаотичное расположение подземных автостоянок может привести к тому, что город в будущем не сможет реализовать необходимые инфраструктурные проекты, поскольку наиболее удобные подземные участки будут уже заняты. ■

СТАТИСТИЧЕСКИЕ СЛУЖБЫ ОТПЕЧАТАНЫ В ГОСУДАРСТВЕННОМ УЧРЕЖДЕНИИ «ДЕПАРТАМЕНТ СТАТИСТИКИ И ЭКОНОМИКИ» АДМИНИСТРАЦИИ ГОРОДА САНКТ-ПЕТЕРБУРГА, ЛИНИЯ, Д. 60, ЛИТ. А, ПОМЕЩЕНИЕ №1. ЗАКАЗ № 14-0000229