

# ПРОБУЖДЕНИЕ «СПАЛЬНИКОВ» СЕГОДНЯ В СРЕДЕ ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОГО СООБЩЕСТВА ВСЕ БОЛЕЕ ПОПУЛЯРНОЙ СТАНОВИТСЯ ИДЕЯ СОЗДАНИЯ НЕ ПРОСТО ЖИЛЬЯ, А СВОЕГО РОДА СРЕДЫ ОБИТАНИЯ. ТО ЕСТЬ ИНИЦИАТОРЫ НОВЫХ ПРОЕКТОВ ПРОВОЗГЛАШАЮТ ПОПЫТКИ УЙТИ ОТ СОЗДАНИЯ СПАЛЬНЫХ РАЙОНОВ К КВАРТАЛАМ, ГДЕ ЧЕЛОВЕК ЧУВСТВОВАЛ БЫ СЕБЯ МАКСИМАЛЬНО КОМФОРТНО. НО РЕАЛИЗОВАТЬ НА ПРАКТИКЕ ТАКИЕ ПРОЕКТЫ НЕПРОСТО. ЕГОР МАЛАШИЧЕВ

Сегодня все больший процент жилья строится в рамках комплексного освоения территорий (КОТ) на окраинах города. Как опасаются эксперты, после реализации всех проектов городу грозит транспортный коллапс — маятниковые миграции населения этих новых районов будут перегружать транспортные коммуникации в часы пик. Для того чтобы этого избежать, необходимо создавать районы, во-первых обеспеченные рабочими местами, во-вторых — всей необходимой инфраструктурой для отдыха. Сегодня все чаще стали появляться проекты, которые, как заявляют девелоперы, отвечают принципам нового урбанизма. Города и районы, построенные в соответствии с этими принципами, — небольшие, компактные, здесь все необходимое жителям службы (магазины, бытовые услуги) находятся на пешеходном расстоянии от жилья. Новый урбанизм отдает предпочтение велосипеду и пешему хождению, а не автомобилю.

По пути создания мини-городов идут застройщики, возводящие жилье вдали от объектов инфраструктуры. В Петербурге и ближайших пригородах заявлено несколько проектов, которые обещают обеспечить жителей всем, что необходимо для комфортной жизни: медицинскими и образовательными учреждениями, магазинами, спортивными площадками и комплексами, кафе и даже библиотеками и кинотеатрами. Такие проекты также предполагают наличие благоустроенных зон для прогулок и отдыха.

«Среди заявленных крупных проектов с развитой инфраструктурой можно отметить „Золотые купола“ („Росстройинвест“) во Всеволожском районе, „IQ Гатчина“ и „Юттери“ вблизи от Колпино („Ленстройтрест“), „Юнтолово“ („Главстрой-СПб“) в Приморском районе и „Планетоград“ в Московском», — перечисляет Василий Довбня, директор департамента консалтинга компании Colliers International в Санкт-Петербурге.

Полина Яковлева, директор департамента жилой недвижимости NAI Весаг, отмечает: «К сожалению, мы существенно уступаем Западу в вопросах урбанизма: за рубежом каждый новый объект „вписывают“ в окружающую среду, обращая внимания на все детали, включая архитектурный облик зданий. Стоимость проектов комплексного освоения территорий не отличается от типовых построек, на стоимость квартиры влияют скорее локация и репутация застройщика».

Константин Ковалев, первый заместитель генерального директора ГК «Пионер», направление «Санкт-Петербург», полагает, что формирование комфортной среды не является чем-то дорогим, но есть области, на которые у ряда девелоперов фокус просто не направлен. «Если говорить об ошибках, то, например, ланд-



ВНУТРИ НОВЫХ КВАРТАЛОВ ДЕВЕЛОПЕРЫ СТРЕМЯТСЯ СДЕЛАТЬ БЫТ ЖИЛЬЦОВ МАКСИМАЛЬНО КОМФОРТНЫМ

шафтный дизайн, учитывая строительную последовательность, делается в последнюю очередь. При этом финансируется по остаточному принципу, когда уже нет бюджета. А иногда вообще считается, что это неважно. Более того, зачастую сами клиенты осознают, насколько важна комфортная среда вокруг жилого комплекса, уже постфактум, — говорит он. — Может быть, цена за квартиру в комплексах, где меньше внимания уделено комфортной среде ниже, но жить там менее комфортно. И только когда люди заезжают, они начинают понимать, насколько важны не только вид из окна и сама квартира, но также важные и места общего пользования, и входные группы, и двор, не говоря уже об объектах социальной инфраструктуры — школах, садах, магазинах. Все это, конечно, обязательно должно быть».

Сергей Степанов, директор по продажам компании «Строительный трест», рассказывает: «Одним из первичных принципов нового урбанизма считается наличие всех необходимых жителям служб на пешеходном расстоянии от жилья. Так, в одном из наших проектов запланировано строительство двух общеобразовательных школ на 550 учащихся каждая, четырех детских садов по 145–190 мест, фитнес-центра площадью 6 тыс. кв. м с бассейном, двух офисно-торговых зданий. Рядом с комплексом будет создана зона ритейла. При этом внутри квартала будет отдаваться предпочтение велосипеду и пешеходному движению, а не автомобилю, что также является одним

из принципов нового урбанизма. В новом квартале будет развита велосипедная сеть, внутренние дворы комплекса будут свободны от автомобилей, благодаря чему ежедневные прогулки детей будут проходить действительно на свежем воздухе и в безопасности».

Александр Лопатин, заместитель директора департамента продаж ИСГ «Таймс», считает, что по себестоимости кварталы, соответствующие концепции нового урбанизма, сопоставимы с обычными микрорайонами аналогичной этажности. «Но они неинтересны для застройщиков масштабных проектов КОТ: в нынешней ситуации комплексное освоение территорий ориентировано на создание массивов многоэтажек по типовым проектам — это массовое жилье, сочетающее минимально возможную цену с минимально приемлемым качеством жизни», — считает господин Лопатин.

Драйверами рынка недвижимости нового формата могут стать компании, реализующие отдельные проекты сегментов бизнес и комфорт по индивидуальным проектам: покупатели такого жилья покупают не квадратные метры, а образ и качество жизни, на повышение которых и нацелена концепция нового урбанизма.

Владислав Фадеев, руководитель отдела исследований компании JLL в Санкт-Петербурге, считает, что создание комфортной городской среды возможно только в случае тесной координации между девелопером и городскими властями. «Невозможно создать крупный проект, от-

вечающий принципам нового урбанизма, находящийся в отрыве от экономики города. Кроме того, для сбалансированного развития и минимизации маятниковой трудовой миграции из района необходимо развитие малого бизнеса непосредственно в самом районе», — говорит он.

«К сожалению, в настоящих условиях развитие сети общественного транспорта идет чрезмерно отстающими темпами. Поэтому даже в случае создания жилого массива со сбалансированной структурой, где объем жилых площадей грамотно дополнен коммерческими объектами, жители района все равно испытывают необходимость в личном автотранспорте, так как связки общественного транспорта с центром города недостаточно, а рабочих мест в самом районе не хватает», — отмечает господин Фадеев.

По его словам, стремление девелоперов создавать комфортную среду обитания в подавляющем большинстве случаев связано с максимальным удовлетворением целевой аудитории проекта. «Это, безусловно, выгодно с точки зрения текущей рыночной ситуации, так как позволяет точно оценить финансовую модель, но не всегда соответствует принципам нового урбанизма, когда в рамках одного микрорайона должны быть представлены дома различных ценовых сегментов. И пока не удовлетворен первичный спрос на жилье разных классов, строительство в рамках одного проекта принципиально различного жилья может быть и нецелесообразным», — резюмирует господин Фадеев. ■