



ВАЛЕРИЙ ГРИБАНОВ,
РЕДАКТОР GUIDE «НЕДВИЖИМОСТЬ»

ПРОДРАТЬСЯ ЧЕРЕЗ КАМЕННЫЕ ДЖУНГЛИ

Лет пятнадцать назад многие аналитики прогнозировали, что Петербург обязательно обзаведется малоэтажными предместьями, именно им отводилась роль новых спальных районов. Нарождающийся средний класс, по замыслу футуристов-аналитиков, на отдых должен был приезжать в пригороды, а утром — ехать в Петербург, в офисы. Вместо этого город окружила стена из 25-этажных джунглей, которые, как опасаются некоторые дальновидные эксперты, через 20–30 лет могут стать самым настоящим гетто.

Сегодня нередко в создавшемся положении винят застройщиков. Якобы это их жадность привела к тому, что жизнь на окраине города стала более «спальной», чем в Купчино — ведь могли же построить на границе с городом милые таунхаусы, одноэтажные домики с приусадебными участками. А предпочли бездушные бетонные громадины. По-моему, зря обвиняют девелоперов. Ведь застройщик — он прежде всего бизнесмен. Если есть спрос на такой товар, а высота жилья никак не регламентирована, то вполне логично на участке построить как можно больше этажей, просто потому что это выгоднее. А если б даже и нашелся бизнесмен-романтик, решившийся на возведение коттеджного поселка на самой границе с городом, усилия его бы оказались напрасны — его локальный пригородный рай оказался бы в окружении ада высоток. Ни себе радости, ни жильцам.

В Америке одноэтажные пригороды появились, когда рынок жилья был насыщен и у людей был выбор — жить в отдельной квартире в многоэтажном доме в загазованном городе или в своем доме с участком в спокойном пригороде. В Петербурге для нескольких сотен тысяч горожан выбор иной — жить в пятикомнатной коммуналке с единственным санузлом или в Девятикино в студии — но своей. К тому же массовый исход за город у американцев был подкреплен отличными автострадами — по ним добраться до условного Сити можно было в пределах одного часа. В Петербурге же проблема транспортной доступности удаленных жилых массивов по-прежнему не решена.

Поэтому прогнозы пятнадцатилетней давности остаются актуальными: рано или поздно рынок насытится, да и дороги, может, научатся строить. Тогда и у нас появятся свои малоэтажные предместья. Главное, чтобы кольцо высоток вокруг города не стало слишком широким, а то через эту полосу будет слишком уж долго ехать.

КОЛОНКА РЕДАКТОРА

МАГИСТРАЛИ ПЫТАЮТСЯ УВЯЗАТЬ С РАЗВИТИЕМ ГОРОДА

В ПЕТЕРБУРГЕ И ПРИГОРОДАХ УЖЕ МНОГО ЛЕТ НАБЛЮДАЕТСЯ ОТСТАВАНИЕ ТЕМПОВ ОСВОЕНИЯ НОВЫХ ТЕРРИТОРИЙ ОТ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ. ДЛЯ ВЫРАВНИВАНИЯ СИТУАЦИИ ПОНАДОБИТСЯ ПОТРАТИТЬ СОТНИ МИЛЛИАРДОВ РУБЛЕЙ В РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ. ПРИЧЕМ, КАК ГОВОРЯТ АНАЛИТИКИ, ВВОД НОВЫХ ЭЛЕМЕНТОВ ИНФРАСТРУКТУРЫ НУЖНО ПРАВИЛЬНО СПЛАНИРОВАТЬ, ИБО НЕ РЕДКО БЫВАЕТ, ЧТО ВВОД РАЗВЯЗКИ СОЗДАЕТ ПРОБЛЕМЫ НА УЖЕ СУЩЕСТВУЮЩИХ УЧАСТКАХ МАГИСТРАЛЕЙ.

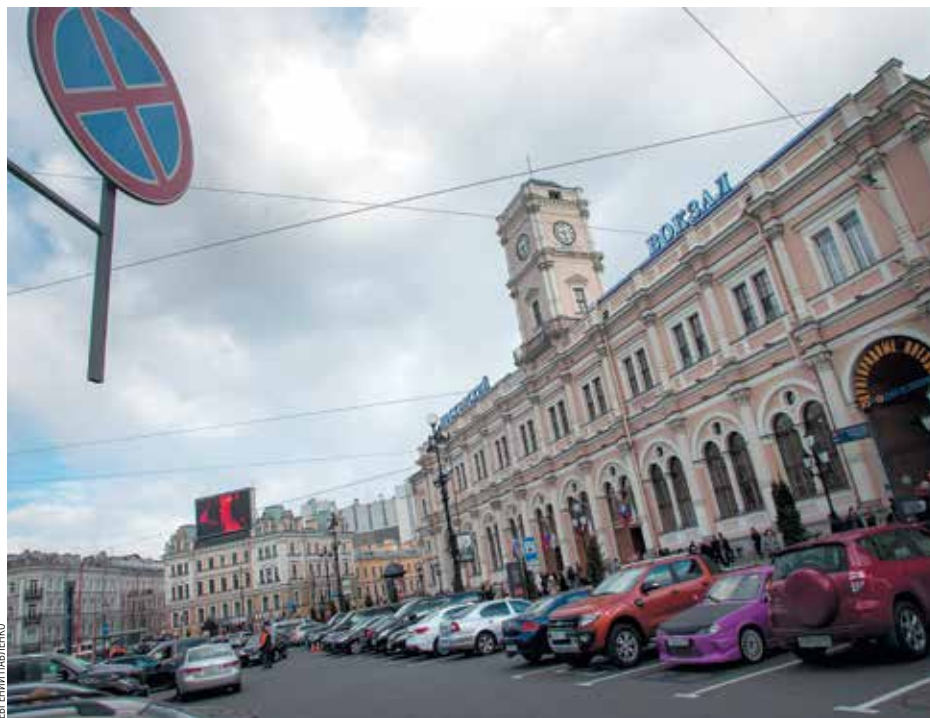
ДЕНИС КОЖИН

Большинство новых районов массовой жилой застройки Санкт-Петербурга и пригородов имеют связи с крупными транспортными магистралями и вообще располагаются сравнительно недалеко от сложившихся районов массовой жилой застройки. Но проблемы возникают из-за несоответствия пропускной способности магистралей потребностям новых районов. Другая причина — высокий уровень приоритета у жителей новых территорий личных автомобилей, что, в свою очередь, снижает и эффективность общественного транспорта, поскольку такие районы сравнительно редко обеспечены качественным, современным и удобным рельсовым общественным транспортом.

ТРИ УРОВНЯ СЛОЖНОСТИ Чтобы решить эту проблему, городские власти планируют строительство 60 транспортно-пересадочных узлов (ТПУ). По замыслу чиновников, горожане будут приезжать на пересадочный узел на собственном транспорте, а с него уже пересаживаться на общественный. Узлы будут трех типов — международные (аэропорт, вокзалы, пассажирский порт), междугородные и пригородные (их планируется вписать в станции метро «Балтийская», «Удельная», «Рыбацкое», «Старая Деревня», «Шушары», «Купчино») и городские, их планируется установить у большинства петербургских станций метрополитена, они будут обслуживать только городской транспорт. Проекты по трем из ТПУ уже, как говорят в Смольном, разработаны, первым из них планируется создать ТПУ в Девятикино с объемом инвестиций 37 млрд рублей. В этот ТПУ, по плану, войдут междугородний и международный автовокзалы, метро, железнодорожная станция, автостоянка, досуговые и развлекательные объекты. А общая стоимость программы по созданию сети ТПУ в городе оценивается в 400 млрд рублей.

Игорь Кокорев, руководитель отдела стратегического консалтинга Knight Frank St. Petersburg, говорит: «Пример станции метро „Девятикино“ интересен тем, что фактически транспортный узел советского периода уже работает как ТПУ, но нуждается в развитии и реконструкции».

Николай Вечер, вице-президент GVA Sawyer, отмечает, что к необходимости строительства ТПУ подталкивает сам рынок: «В последнее время на первый план,



ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ ПРОГРАММЫ ПО СОЗДАНИЮ СЕТИ ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫХ УЗЛОВ В ГОРОДЕ ОЦЕНИВАЕТСЯ В 400 МЛРД РУБЛЕЙ

если говорить о жилье, выходит качество городской среды, поскольку люди осознали, что живут они не в квартире, а в окружающем пространстве, частью которого является квартира. Поэтому все более популярной становится застройка по типу „город в городе“, где учитываются и благоустройство территории, и открытые общественные пространства (вспомним, как преобразилась площадь на пересечении Московского и Ленинского проспектов у станции метро „Московская“, когда вокруг невыразительного памятника Ленину там несколько лет назад появился комплекс фонтанов). Искусственные реки и озера, благоустройство оставшихся лесных массивов, набережные, марин, уличные арт-объекты — вот то, что востребовано сейчас и будет востребовано в ближайшем будущем».

Дмитрий Михалев, руководитель службы по работе с госорганами компании «СПб Реновация», констатирует, что полноценных ТПУ в Петербурге на сегодняшний момент нет. «Есть места — вокзалы, аэропорт Пулково, где пересекается несколько видов транспорта, но они не связаны между собой в достаточной степени:

требуются долгие и неудобные переходы, отсутствует единая система оплаты. Из тех ТПУ, которые планируется создать в ближайшие годы, наиболее полезные городу будут располагаться рядом с кварталом „Балтийская жемчужина“, в Рыбацком, на Парнасе», — говорит он.

ПРАКТИКА ОТСТАЕТ ОТ ТЕОРИИ

Иван Плотников, генеральный директор компании Rutoll, отмечает, что создание транспортной инфраструктуры является ключевым моментом при развитии любых территорий. «В идеале ее появление должно опережать создание других объектов (жилых, промышленных зданий). Но часто происходит наоборот. Например, сначала строятся жилые районы, а затем уже прорабатывается их транспортная схема. Ярким примером является один из жилых кварталов на севере Приморского района. Его жители несколько лет после заселения в свои квартиры ждали появления в комплексе нормальных дорог. К счастью, сейчас подобные примеры в Петербурге встречаются все реже», — говорит господин Плотников.

ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА