

Пока же Петербург отстает не только от европейских показателей оснащенности жилых территорий транспортной инфраструктурой, но и от столицы.

Евгений Богданов, основатель и директор по развитию финского проектного бюро Rumpi, подсчитал: чтобы догнать Москву по уровню развития метрополитена, в Петербурге нужно построить еще около 30 станций метро. «Также для быстрого доступа в пригороды стоит развивать легкорельсовый транспорт, объединяя его с сетью метрополитена, как это делается во всем мире. Такие методы позволяют жителям пригородов не менять вид транспорта по дороге на работу. Сейчас же многим из них приходится сначала использовать электричку, а потом еще добираться на метро», — рассуждает эксперт.

ВЫШЕ НА ТРЕТЬ Как говорят эксперты, наличие транспортной инфраструктуры существенно влияет на цены на недвижимость.

Дмитрий Михалев считает, что при развитии транспортных коммуникаций рост цен может составить и до 30%.

Евгений Богданов, впрочем, полагает, что разная транспортная инфраструктура влияет на цену жилья по-разному: «Самый главный фактор, который влияет на цену недвижимости массового сегмента, — это пешая доступность от метро. Если объект находится, например, в пяти минутах от него, то цена будет выше на 15% по сравнению со стоимостью аналогичной квартиры вдалеке от подземки. И доступность личным транспортом уже никак не повлияет на цену».

Роман Мирошников, исполнительный директор ЗАО «Ойкумена», также отмечает, что наличие или планирование к постройке станции метро рядом со строящимся объектом значительно повышает стоимость квадратного метра в нем — на 10–20%.

Арсений Васильев, генеральный директор ГК «Унисто Петросталь», уверен,

что главная локация, которая давно ждет станций метрополитена, — это Красносельский район: «Только несколько лет назад стали здесь появляться современные торговые комплексы, и то только благодаря строительной активности китайского инвестора. Такая же ситуация в микрорайоне Ржевка в Красногвардейском районе, которую спасают разве что вылетная магистраль Индустриальный проспект и близость КАД. И таких территорий в городе немало».

Впрочем, Николай Вечер полагает, что практически все районы массовой жилищной застройки своим слабым местом имеют транспортную доступность, которая катастрофически отстает в развитии. «Районы Девяткино, Кудрово, Шушар и другие спасают только маршрутки. Но не только районы современных массовых новостроек практически отрезаны от городской системы общественного транспорта, но и уже сложившиеся. Например, от конечной станции метро „Проспект Ветеранов“, самой загруженной станции городского метрополитена, до района Сосновой Поляны маршрутка едет около 45 минут, а ведь этот весьма массовый спальный район был застроен еще в конце 1970-х — в начале 1980-х годов. В 1990-е и 2000-е годы не было построено ни одной станции метро, и лишь в последние годы появилось несколько станций в центре Петербурга, а в районах новой застройки — ничего. Причем планы строительства метрополитена недавно поменялись: основное внимание будет уделено станциям, обслуживающим чемпионат мира по футболу, который продлится месяц. А горожане, прожившие всю свою жизнь в Петербурге, опять останутся ни с чем. Вывод — городская система общественного транспорта катастрофически отстает в своем развитии от жилья», — сообщает он.

Но эксперты отмечают, что, помимо транспортных развязок, новым районам нужны детские сады, школы, больницы.

«Также нужна развитая сфера услуг, поэтому очень важно в новых ЖК проектировать помещения под основные пользующиеся повседневным спросом виды бизнеса: банки, магазины шаговой доступности, салоны красоты, частные детские развивающие центры, фитнес-залы, кафе и рестораны», — говорит господин Мирошников.

Арсений Васильев, тем не менее, указывает на то, что транспортная доступность — один из главных показателей, который включается в понятие «местоположение»: «Как известно, согласно классическим канонам, класс жилого комплекса, а соответственно и его цена, определяется тремя основными факторами: местоположение, местоположение, местоположение. Другими словами, от того, насколько удобно и комфортно можно от дома добраться до других районов и центра города, зависят основные рыночные характеристики жилья. К крупным транспортным узлам начинает подтягиваться коммерция, появляются торговые комплексы, строятся офисные здания. Спрос на жилье еще больше возрастает, и процесс заходит на второй круг. Разница в цене между аналогичными жилыми комплексами, расположенными, например, на юго-западе (Красносельский район) и северо-западе (Приморский район) может достигать до 15–17%».

Евгений Богданов полагает, что если говорить о городе в целом, то Петербургу нужны дополнительные места приложения труда. «Сейчас люди ездят из спальных районов в центр на работу, а обратной „миграции“ по этому же признаку нет. Структурно стратегическая схема развития города должна учитывать такие „миграционные“ потоки и предусматривать создание рабочих мест в спальных районах. Новые населенные пункты также должны строиться вокруг мест приложения труда, например, рядом с крупными торговыми зонами, объектами промышленности. Это имеет принципиальное зна-

чение в градостроительстве», — говорит эксперт.

НОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ Иван Плотников указывает на то, что для автолюбителей есть два пути перемещения с одного конца города на другой: либо по КАД, либо через исторический центр. В ближайшее время, после запуска центрального участка Западного скоростного диаметра, появится третий. «Ввод всех участков ЗСД в эксплуатацию значительно упростит передвижение по городу. В целом автомагистрали — это наиболее удобный для автолюбителей вариант перемещения по мегаполису. На данный момент городские власти выбрали именно этот вектор развития транспортной инфраструктуры Петербурга. Сейчас в процессе проработки находится проект платной трассы с мостом в створе улиц Фаянсовая и Зольная, так называемая „Восточная хорда“. Он значительно улучшит транспортное сообщение южных и восточных районов города. Петербург имеет сложную форму, и создание таких транспортных объектов позволит значительно улучшить его логистику», — рассуждает эксперт.

Впрочем, некоторые аналитики указывают на то, что введение одного элемента может привести к проблемам на уже существующих. Денис Жуков, председатель совета директоров «СВП Групп», говорит, что, по расчетам специалистов, после ввода муринская развязка затормозит движение по КАД на ближайших участках на 10–15 км в час, а бугровская развязка после ввода снизит скорость движения на подъездах к ней до 40 км в час. «В ближайшее время остро встанет вопрос развития второй КАД — по трассе А120. Через пять-семь лет КАД превратится во внутреннюю дорогу петербургской агломерации, как следствие — массовой жилищной и деловой застройки, поэтому потребуются строительство новых съездов», — резюмирует господин Жуков. ■

«СУБУРБИИ» ЗАМЕНИЛИ «МУРАВЕЙНИКАМИ» ОКОЛО ДЕСЯТИ ЛЕТ НАЗАД ДЕВЕЛОПЕРЫ АКТИВНО ОБСУЖДАЛИ ВОЗМОЖНОСТЬ ПОЯВЛЕНИЯ В ПЕТЕРБУРГЕ МАЛОЭТАЖНЫХ ПРИГОРОДОВ ПО ПРИМЕРУ АМЕРИКАНСКИХ «СУБУРБИЙ». ОДНАКО ВМЕСТО МАЛОЭТАЖЕК НА ГРАНИЦЕ С ГОРОДОМ ВЫРОСЛИ 25-ЭТАЖНЫЕ «МУРАВЕЙНИКИ». ЕСТЬ ЛИ СЕГОДНЯ ВОЗМОЖНОСТЬ ПОЯВЛЕНИЯ КОТТЕДЖНЫХ ПРЕДМЕСТИЙ В ПЕТЕРБУРГЕ, А ГЛАВНОЕ — НУЖНЫ ЛИ ОНИ ГОРОДУ, ВЫЯСНЯЛ КОРРЕСПОНДЕНТ GUIDE «НЕДВИЖИМОСТЬ» ОЛЕГ ПРИВАЛОВ.

Как говорят аналитики, сами по себе малоэтажные комплексы имеют несколько преимуществ. Во-первых, это невысокая плотность населения и добрососедская атмосфера. Небольшое количество квартир на достаточно большой территории обеспечивает комфорт и уют проживания. Во-вторых, это продуманная архитектура и концепция. Малоэтажный комплекс предоставляет архитекторам больше возможностей сделать оригинальный проект, объединив в единую концепцию внешний облик фасадов, мест общего пользования и дизайн придомовой территории. Важно

и то, что малоэтажный проект можно реализовать там, где по каким-то причинам, например, из-за локации или из-за ограничений по высотности, нельзя построить высотное здание.

«ХРОМОЕ» РЕГУЛИРОВАНИЕ Как считают эксперты, в России подобный вид жилья плохо приживается как из-за высокой стоимости покупки и платежей за ЖКХ и налогов, так и из-за неразвитой инфраструктуры. При этом в стране «хромает» регулирование в области малоэтажной застройки. Например, в США

часто местными законами запрещено строить уродующие внешний вид высокие заборы, лучше планируется дорожная инфраструктура.

Но главная проблема в том, что на границах с Петербургом, землях Ленобласти, примыкающих к КАД, девелоперы предпочитали строить не коттеджи, а высотки — «выход» с квадратного метра земли получался гораздо выше.

Тимур Нигматуллин, финансовый аналитик ГК «Финам», вспоминает, что властями некоторое время назад декларировалось, что цель по объему ввода

малоэтажных объектов жилой недвижимости составляет 40% от общего объема жилья. По его подсчетам, на текущий момент в Петербурге доля в объемах ввода не превышает 10%, тогда как ранее она достигала 15%. «Сказываются дефицит подходящих участков и сложная экономическая конъюнктура. Так, объекты в городской черте относятся к элитной недвижимости с соответствующим ценовым позиционированием. Для Петербурга это соответствует в среднем 90–125 тыс. рублей за квадратный метр площади, в области цены на 10–25% ниже. → 18