ЕЛЕНА ФЕДОТОВА,
РЕДАКТОР GUIDE «ТЕРРИТОРИЯ КОМФОРТА»

ОТ «АРТА» К СТАРТАПАМ

Говорить о территории комфорта промозглой петербургской осенью трудно. Фрукты-овощи из молодых да ранних превращаются в вялые и водянистые вместе со своими нитратами и пестицидами, золото осени становится тусклым и жухлым, дни короче, а ночи, как известно, длиннее. И как раз в эту пору наступает время еды. Такая складывается городская традиция. Теперь в Петербурге уже два-три ресторанных фестиваля и осенняя ярмарка. И это, понятно, не предел. Ресторанный рынок — чуть ли не самый быстроразвивающийся в городе. Разноформатные заведения открываются тут и там, и в тренде теперь не просто русская кухня, а северная, и еще тоньше — петербургская. Приправленная Серебряным веком, модерном и карело-финскими мотивами. Это, понятно, не каждому ресторану по плечу. Локальные продукты, фермерские поставки; ладожский сиг, строганина из оленины с моченой брусникой, соленые грузди, облепиховый крем… Одни эти слова уже звучат вкусно. В моде — икра от Русского икорного дома, который весьма стремительно себя продвигает. «Икорный бар» в гранд-отеле «Европа» даже устроил завораживающее шоу с извлечением черной икры из громадной рыбины, что могли проделать сами гости почти голыми руками. Кстати, осетры, оказывается, живут сто лет. Как слоны. Понятно, что икру получают из молодых особей, но продолжительность рыбьей жизни впечатляет.

Но не хлебом единым, как говорится. Осень, по традиции, богата событиями культурной жизни, как принято ее называть. Выставки, Дягилевский фестиваль, экзотические концерты, вроде иранского «Ушедший караван»,— тоже «пища» для гурманов. И кирпичик для территории душевного комфорта. Даже городские креативные пространства занялись активной деятельностью — Новая Голландия, например. А лофт-проект «Этажи» затеял и вовсе глобальное переформатирование. От искусства там переходят к стартапам, «чтобы поддержать проекты инициативных предпринимателей». Жаль, конечно. Искусство тоже требует предпринимательства. Но это удается пока немногим.

ФОТО НА ОБЛОЖКЕ: ЕВГЕНИЙ ПАВЛЕНКО

↑
КОЛОНКА РЕДАКТОРА

ПОДЗЕМНЫЙ РЕСУРС

ВОЗМОЖНОСТИ НОВОГО СТРОИТЕЛЬСТВА В ЧЕРТЕ ПЕТЕРБУРГА ДАЖЕ НА СВОБОДНЫХ ПЯТНАХ ОГРАНИЧЕНЫ: ВЫСОТНЫЙ РЕГЛАМЕНТ И ОХРАННЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ ЗАЖИМАЮТ ДЕВЕЛОПЕРОВ В ДОСТАТОЧНО УЗКИЕ РАМКИ. ОДНИМ ИЗ СПОСОБОВ РАСШИРИТЬ ПЛОЩАДЬ НОВОГО ОБЪЕКТА ЯВЛЯЕТСЯ ПОДЗЕМНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО. ВАЛЕРИЙ ГРИБАНОВ

Председатель совета ассоциации СРО «Центр развития строительства» (ОНП «Главсоюз») Алексей Пышкин отмечает, что стоимость подземных работ в разы превышает стоимость наземных. Тем не менее ввиду нехватки площадей подземное строительство становится все популярнее во многих развитых странах.

ПЛАНАМ СОРОК ЛЕТ «В Ленинграде еще в 1970-х годах разрабатывались уникальные проекты подземного пространства, среди которых подземные трамваи под Литейным и дублирующий тоннель под Невским, и, возможно, если бы они были построены тогда, сегодня у города не было бы таких проблем с автомобильными пробками»,— сокрушается господин Пышкин. По его словам, многие специалисты возлагали большие надежды на воплощение подземных проектов в Петербурге с введением рыночной экономики, однако инвесторы и по сей день предпочитают вкладывать средства лишь в строительство подземных гаражей (наиболее известные проекты в Северной столице — подземные паркинги под универмагами Stockmann и «Галерея»). Разумеется, это во многом помогает разгрузить исторический центр города, однако, по мнению экспертов, сегодня ему жизненно необходима программа пересечения крупных магистралей на разных уровнях, подземных тоннелей, съездов с мостов. «А это уже строительство городской инфраструктуры, куда вкладывать свои средства захочет не каждый. На сегодняшний день подземное освоение Петербурга идет очень медленно и точечно. Понятно, что это огромные средства, и зачастую власть и инвесторы не могут быстро определить потенциал и выгоду того или иного проекта. Между тем в старой Европе подземные коммуникации давно и с успехом используются. Например, в Гамбурге под Эльбой было построено три подземных тоннеля и работает всего один разводной мост. Под центральной площадью Стокгольма был организован целый подземный город с магазинами, кафе и стоянками. Некоторые петербургские эксперты уверены, что по этому же принципу можно создать полноценное жизненное пространство под площадью Восстания»,— полагает господин Пышкин.

ВЫТАЩИТЬ ИЗ БОЛОТА Александр Кириятских, руководитель проектов девелопмента и развития территорий Becar Asset Management Group, обращает внимание на то, что Петербург для подземного строительства — не самое приятное место, так как подземные грунты достаточно болотистые. «В самом городе интересных объектов, требующих внимания, не так много. На мой взгляд, стоит отметить большой подземный переход между станциями метро „Спортивная-1“ и „Спортивная-2“. Это примерно 57 метров подземного пространства, где пешеходный переход организован под Невой. Из различных примеров, которые знакомы нам из закрытых источников,— это огромное количество бункеров и подземных сооружений военно-стратегического назначения. Практически под каждым предприятием есть подобные сооружения, они очень технически сложные и интересные, но об этом не все знают. Например, существующий бункер у завода ЛМЗ, площадь которого составляет 500 кв. м, оснащен автономной системой для обеспечения жизнедеятельности»,— рассказывает он.

Стоимость строительства подземных сооружений очень сильно зависит от того, каким методом оно ведется — открытым или закрытым. Если это открытый способ, то стоимость может начинаться от 42 тыс. рублей за квадратный метр. «Если обратиться к практике подземного строительства в центре города, то в проекте многофункционального центра на площади Восстания с подземным паркингом в 2012 году квадратный метр стоил 115 тыс. рублей, сейчас эта сумма может составить 250 тыс. рублей. Так как в Петербурге стоимость подземного строительства является достаточно высокой, логично, что оно не так развито, как в Европе. В том же Хельсинки подземное пространство, например в скалах, используют достаточно широко, потому что оно не требует усилений конструкций. Например, автобусный вокзал, который находится в центре города: в подземном пространстве есть и торговый центр, и гостиница, и непосредственно сами автобусные площадки»,— рассказал господин Кириятских.

СМЕЛЫЕ ПРОЕКТЫ Впрочем, в схожих по условиям с Петербургом городах готовятся и гораздо более смелые проекты. В скором времени в Амстердаме начнется реализация проекта подземного города, который в столице Нидерландов обсуждается довольно давно. Проект называется AMFORA и расшифровывается как «Альтернативное мультифункциональное подземное пространство Амстердама» (Alternative MultiFunctionele Ondergrondse Ruimte Amsterdam).

Как сообщает портал «Подземный эксперт», в основе проекта, предложенного архитектурным бюро Zwarts & Jansma, лежит идея голландской инженерной компании Strukton. Авторы проекта предложили построить под каналами в историческом центре города почти 50 км тоннелей. Внутри должны располагаться парковочные места, спортивные и развлекательные заведения, для функционирования которых не требуется солнечный свет.

Благодаря реализации проекта поток автомобилей и общественного транспорта, съезжающих с кольцевой дороги, будет перенаправляться на подземный уровень. Это позволит разгрузить дороги в центре столицы. Жители и гости города будут добираться до центра Амстердама под землей, используя многоэтажную систему тоннелей. По пути будут располагаться супермаркеты, кинотеатры, плавательные бассейны и другие учреждения, призванные оживить подземное пространство. За счет продуманного дизайна в подземных сооружениях будет создана комфортная обстановка, в которой приятно провести время.

«Это яркий пример того, как освоение подземного пространства будет способствовать улучшению условий для экономического развития исторической части города»,— считает руководитель центра аналитики ГК «Доверие» Дмитрий Крутов.

ПРОБЛЕМА В ПРАВОВОЙ БАЗЕ Несовершенство нормативно-правовой и законодательной базы является одной из ключевых проблем, связанных с подземным строительством в Петербурге. В октябре в городе состоялся Всероссийский форум по подземному строительству, где эксперты отрасли в очередной раз говорили о проблемах, связанных с подготовкой и согласованием проектной документации. Все это не позволяет осуществлять комплексное проектирование подземных объектов и получать их согласование в короткие сроки.

«Говоря о подземном строительстве, мы в первую очередь имеем в виду объекты транспортной инфраструктуры: метрополитен, пешеходные и транспортные тоннели, парковки. Один из наиболее ярких примеров таких объектов в нашем городе, не связанных с метрополитеном,— это площадь Труда. Она представляет собой общественное пространство, сохранившее в качестве достопримечательности исторический коллектор, с зонами под аренду, некоторые из них остаются невостребованными. На территории атриума расположены магазины, кафе и салон красоты»,— рассказал Дмитрий Крутов.

По его словам, на примере строительства парковочных мест можно отметить, что стоимость подземного паркинга на 30–40% выше аналогичной парковки над землей. Стоимость возведения такой стоянки составляет от $1,5–2,5 тыс. за квадратный метр, а надземная оборудованная площадка — $800–900.

Но чаще девелоперы предпочитают не углубляться в почву, максимум закладывая в проект паркинг или подземный этаж. Ася Левнева, заместитель директора департамента по маркетингу и продажам ЗАО «Балтийская жемчужина», говорит: «В России традиционно в подземных помещениях жилых домов устраиваются кладовки или паркинги, иногда магазины, кафе или другие объекты инфраструктуры. В Китае подземные помещения в домах элитного класса иногда используют для устройства саун, винных погребов, кинотеатров или зимних садов. В жилых высотных домах комфорт-класса подземное пространство китайские девелоперы обустраивают под спортивные залы, бассейны или помещения для настольного тенниса, который очень популярен у населения страны». ■