

14 Освоение подземного пространства позволит сохранить облик центра и создать необходимые городу новые объекты

15 Сложные геологические условия Петербурга требуют новых решений и технологий, в том числе и из зарубежного опыта

Цветные тематические страницы №13–16 являются составной частью газеты «Коммерсантъ». Зарегистрировано в Роскомнадзоре ПИ № ФС 77-64424 31 декабря 2015 года. Распространяются только в составе газеты. Подписчики получают цветные тематические страницы: «Дом», «Телеком», «Банк», «Страхование», «Лизинг», «Стиль» и другие.

Развитие метрополитена должно идти комплексно и управляться централизованно. Однако этому процессу мешает разрыв между стадиями разработки проектов планировки, экспертизы проектов, строительства и эксплуатации. Для того чтобы решить этот вопрос, необходимо, чтобы в Генеральном плане развития города было учтено освоение подземного пространства.

## Связать стадии воедино

— комплексный подход —

В «Метрострое» настаивают, что планировка территорий, разработка и экспертиза проектов, строительство и эксплуатация должны идти последовательно и неотрывно. При стабильном финансировании была практика, при которой по одному титулу происходило проектирование, по второму — освоение площадки, по третьему — основные работы, а на четвертом уже проходит сдача объекта. То есть фактически был отлажен процесс непрерывного строительства. «Чтобы обеспечить ежегодный пуск новых станций этих параллельных циклов должно быть несколько. Но сейчас есть сложности уже на этапе резервирования площадок под строительство», — отмечают в «Метрострое».

«Одна из основных проблем — именно отсутствие градостроительной схемы развития метрополитена и непроведение экспертизы проектных решений в оперативном режиме», — считает директор направления «Сопровождение строительных проектов» группы компаний SRG Елена Самсонова.

### Имущественные вопросы

По мнению специалистов, планирование освоения новых площадок для строительства новых станций должно вестись в соответствии с Генеральным планом. В первой его редакции были зарезервированы земли под строительство станций метро. Постоянные корректировки же главного градостроительного документа города привели к тому, что этот процесс был сведен к определению свободных пятен для освоения и возможной продажи, в том числе тех, на которых ранее планировалось открытие новых станций подземки.

Если в Генеральном плане будут учтены потребности в освоении подземного пространства, то удастся избежать проблем с выделением территорий и имущественных споров с собственниками участков. Именно эти проблемы зачастую и становятся причинами, по которым затягивается старт создания новых станций метрополитена. В качестве примера приводится строительство вестибюля станции «Адмиралтейской». Сложности возникли с расселением домов, которые находились на участке, на



Специалисты настаивают, что необходим отдельный раздел Генерального плана об освоении подземного пространства, который позволит резервировать площадки под размещение объектов подземного строительства

котором предполагалось возведение новой станции. В результате работы пришлось отложить на длительный период из-за того, что выяснилось, что в одной из квартир оказалось прописано около ста человек. Такие ситуации можно решить только через административный ресурс. В «Метрострое» полагают, что причина такого положения дел — отсутствие согласованных действий между соответствующими комитетами городского правительства и общей информационной базы по земельным ресурсам. В мировой практике строительство метро-

политена часто рассматривается в качестве приоритета — и подобных ситуаций удастся избежать. К примеру, в Китае на освобождение территории, которая запланирована под строительство метро, выделяется не более двух недель. Это возможно благодаря тому, что земля является собственностью государства. «Нельзя однозначно утверждать, что это исключительно верный подход, однако сам принцип и расстановка приоритетов с точки зрения развития города вполне имеют право на жизнь. Речь идет не об ущемлении прав, а об общем подходе к поиску точек соприкосновения населения и властей», — подчеркивают в «Метрострое». Конечно, землю можно отвести в судебном порядке. Но это также займет не менее пяти лет.

### С учетом подземного потенциала

Специалисты настаивают, что необходим отдельный раздел Генерального плана об освоении подземного пространства, который позволит резервировать площадки под размещение объектов подземного строительства. В документе должны быть учтены как будущие вестибюли, так и другие сооружения городского значения.

Генеральный директор СРО А «Подземдорстрой» Сергей Аппатов напоминает, что часто говорят о том, что в Генплане города 1979 года было учтено комплексное освоение подземного пространства, в том числе автомобильные и железнодорожные тоннели. В частности, предполагалось, что будут соединены Московский и Филяндский вокзалы. Кроме того, были отмечены планы по

созданию социально-культурных и других объектов. «Для того чтобы в Петербурге появились подземные объекты, необходимо разработать долгосрочный план освоения подземного пространства. У нас же сегодня в градостроительном плане нет раздела о комплексном развитии недр. Чтобы он появился, необходимо издать городской закон, который бы изменил правила формирования Генерального плана. Дальше без комплексного освоения подземного пространства город развиваться не может, особенно это касается центральной части, которая охраняется ЮНЕСКО. Мы должны уводить транспортные тоннели, автостоянки, инженерную инфраструктуру под землю, а на их месте создавать зеленые насаждения или другие культурно-бытовые проекты», — считает эксперт. В качестве одной из основных проблем он называет отсутствие единого органа для ведения диалога.

Несогласованность в этапах проектирования и строительства подземки мешает привлечению частных инвестиций по схеме государственно-частного партнерства (ГЧП). Институт ГЧП при строительстве метро в качестве альтернативного источника финансирования активно обсуждается. Но пока распространенной практикой это еще не стало. Примером можно считать строительство наземных вестибюлей с коммерческими площадками, к примеру, торговыми или офисными центрами. По мнению экспертов, такое сотрудничество имеет перспективы для развития. «Инвестору можно было бы предложить площади взамен на вложения в строительство, к примеру, наклонного хода и эскалатора. Для бюджета это была бы существенная экономия, которая позволила бы направить дополнительные средства на строительство перегонов. Важно только показать бизнесу эффективность от такого сотрудничества. Но в условиях, когда речи не идет о выделенных земельных участках, делать это весьма затруднительно», — отмечают в «Метрострое».

В следующем году в Петербурге должен быть принят новый Генеральный план, но теперь сроки перенесены на 2021 год. Ранее вице-губернатор города Игорь Албин пояснил, что новая редакция на следующие 30 лет пока еще не готова, в связи с чем пока будет действовать предыдущая версия.

Марина Акатова

## В ожидании плановых показателей

— перспективы —

Темпы строительства метро в Петербурге не соответствуют потребностям города. Этот вопрос в последние месяцы обсуждается очень активно в связи с заявлениями властей города. В «Метрострое» уверяют, что готовы строить интенсивнее, однако для этого необходимы политическая воля и стабильное финансирование, которых пока нет.

Скорость развития метрополитена в Петербурге не отвечает растущим потребностям города. Северная столица сильно отстает от Москвы, в которой подземке активно помогают финансовые ресурсы и административная поддержка (например, на возведение кольцевой линии и пересадочных узлов выделяются средства из федерального бюджета, кроме того, существенные деньги направляются из городского бюджета). Помогает столице и более отлаженный процесс. По словам экспертов, Москве удалось создать единый цикл, в котором есть перспективные объекты, проводится подготовка территорий, разрабатывается проектная документация, ведется экспертиза.

При этом метро является основным видом общественного транспорта, развитие которого должно осуществляться в приоритетном режиме. По словам генерального директора СРО А «Подземдорстрой» Сергея Аппатова, город сегодня развитием метрополитена практически не занимается. «Мы сильно от всех отстали и не развиваемся. Что такое 69 станций для Петербурга? В этом году были запущены две станции к чемпионату мира по футболу, в следующем мы можем рассчитывать максимум на три. Но

самое главное, что нет перспектив развития», — сетует эксперт.

До конца 2018 года в Петербурге планировали в общей сложности запустить пять новых станций, но заработали только две — «Беговая» и «Новокрестовская». Они, кстати, стали единственными станциями, открытыми в городе за последние пять лет. Для сравнения, в Москве количество новых станций в десять раз больше. В заявленных планах городского правительства обозначалось, что в ближайшие 30 лет будет открыто до 50 новых станций. Ранее президент Высшей школы экономики в Санкт-Петербурге Александр Ходячек в качестве причин отставания называл приостановку федерального финансирования, сокращение городского бюджета, низкое качество проектной документации и невозможность в полном объеме привлекать главного подрядчика — компанию «Метрострой».

### Со взглядом в будущее

По мнению Сергея Аппатова, в нынешних условиях планирование происходит некачественно и на очень короткий период времени, потому что нет постановки конкретной задачи от заказчика. Для того чтобы изменить ситуацию, городское правительство должно обозначить те или иные плановые показатели. Это может быть шаговая доступность станций, нагрузка по пассажиропотоку, количество километров метро на квадратный километр площади города или другие ориентиры, на основе которых будет составляться техническое задание. Проектный институт же, в свою очередь, смог бы оценить, сколько новых станций регулярно должно строиться для достижения поставленной цели. При этом

планирование должно происходить на более длительный период — на 30–50 лет вперед. Сейчас же перспектива обозначается максимум на три года. Столько примерно времени необходимо для проектирования одной станции метро. К этому прибавляется необходимость решения вопроса с предоставлением площадок, покупка земли, вынос коммуникаций, подготовка к строительным работам. При таком производственном цикле строительство менее чем на 30 лет малоэффективно. Кроме того, по мнению Сергея Аппатова, необходимо в целом менять подход к проектированию объектов подземного пространства. Развитие должно происходить комплексно. В «Метрострое» отмечают, что мешает планомерному строительству метро отсутствие преемственности у власти. «Когда происходит смена руководителей, незамедлительно следует „переворачивание“ программы. А она должна быть четкой, узаконенной, выполненной в комплексном варианте с привязкой всех подземных сооружений. И это должно быть долгосрочной, которая обязана исполняться каждой переходящей властью. Планирование должно быть постоянным», — говорят в «Метрострое», добавляя, что существующие мощности позволяют строить быстрее и больше, чем это происходит сейчас. Начиная с 1995 года компания постоянно накапливает опыт и технологические решения. При нормальном планировании все задачи можно выполнять не только в срок, но и с его опережением. Отвечая на этот комментарий, ранее генеральный директор группы компаний «Геореконструкция», координатор Петербургской экспертно-консультативной комиссии по основаниям,

фундаментам и подземным сооружениям Алексей Шашкин заявил, что сложившаяся ситуация говорит об ошибках в планировании и в финансировании.

### Радиус пунктиром

Фрунзенский радиус в последние месяцы является едва ли не самым обсуждаемым инфраструктурным проектом. Этой осенью Смольный заявил, что может разорвать контракт с компанией «Метрострой» и найти нового подрядчика для строительства станций Фрунзенского радиуса. Речь идет о станциях «Проспект Славы», «Дунайская», «Шушары». Объявленная причина — затягивание сроков сдачи. Параллельно с этим городское правительство планирует увеличить свою долю в «Метрострое» более чем до 50%. Также город думает в направлении развития конкуренции в сфере метрополитена. Хотя намерения города выглядят противоречивыми. С одной стороны, он усиливает свой «Метрострой», а с другой стороны — планирует лишить его проектов. В «Метрострое» к сложившейся ситуации относятся с недоумением. Что касается Фрунзенского радиуса, то еще на этапе проведения тендера по выбору генподрядчика на строительные работы город снизил стоимость, утвержденную Главгосэкспертизой, на 30%. При этом заказчик нарушил все нормы и правила ведения государственно-го заказа, утверждают метрополитен. В результате в определенный момент деньги закончились, и город был вынужден изыскивать дополнительные средства для приведения цены контракта к изначально утвержденной. На это потребовалось около трех лет, в результате деньги появились на бумаге за два

месяца до окончания сроков строительства. Как утверждают в «Метрострое», высокая степень готовности Фрунзенского радиуса позволила сдать его на год раньше — в декабре 2017-го. Теперь же, по словам чиновников, станции «Проспект Славы», «Дунайская», «Шушары» смогут ввести только в мае 2019 года.

Строительство метро должно вестись планомерно, безостановочно и

комплексно. Ситуация с Фрунзенским радиусом наглядно продемонстрировала, что сбои в финансировании и долгая бюрократическая волокита приводят к негативным последствиям и для заказчика, и для строителя, и для самого объекта, а в конечном счете — для жителей города, годами ожидающих от

крытия новых станций.

Виктор Кононенко



Ситуация с Фрунзенским радиусом наглядно продемонстрировала, что сбои в финансировании и долгая бюрократическая волокита приводят к негативным последствиям и для заказчика, и для строителя, а в конечном счете — для жителей города