

АЛЕКСАНДР ПЕТРОСЯН

ТРАНСПОРТНЫЙ ВОПРОС ЯВЛЯЕТСЯ ОДНИМ ИЗ ВАЖНЕЙШИХ ДЛЯ НОВЫХ ОБЪЕКТОВ И РАЙОНОВ ПРИТЯЖЕНИЯ ПОТОКОВ ВНЕ ЦЕНТРА

рически сложившемуся Лондонскому Сити, и общественно-деловой центр „Москва-Сити“. В Москве, кстати, в настоящее время планируется создание около десяти новых точек полицентрического развития, некоторые из них (например, Южный Порт в Нагатинском затоне) смогут стать альтернативой району „Москва-Сити“»,— замечает господин Александров. По его словам, наиболее впечатляющий из последних мировых проектов создания нового сити — это проект «Нью Мурабба» в столице Саудовской Аравии Эр-Рияде, предполагающий формирование иммерсивной городской среды внутри гигантского куба размером 400 x 400 x 400 м. «Санкт-Петербург как центр агломерации с населением более 7 млн человек, безусловно, нуждается в современных районах высокоплотной многофункциональной общественно-деловой и жилой застройки. В настоящее время деловой центр в Петербурге не сформирован, а размыт в пределах исторического центра, где существуют жесткие ограничения на новую застройку, и отдельных периферийных локаций»,— говорит господин Александров. Он считает, что район «Лахта-центра» не является оптимальным для формирования сити, так как в нем практически отсутствуют участки, пригодные под застройку, а создание новых намывных территорий ограничено по соображениям экологии Невской губы Финского залива и в любом случае обошлось бы весьма дорого.

«Наиболее перспективная территория для формирования петербургского сити, по мнению наших экспертов,— это район Морского порта Санкт-Петербурга, в первую очередь — северная часть Гутуевского острова. В изменившихся геополитических условиях роль Санкт-Петербурга как транспортного хаба в Европу практически сошла на нет, о чем свидетельствует резкое снижение в 2022 году грузооборота портовых контейнерных терминалов. Принимая во внимание недозагруженность портов Бронка, Усть-Луга и Приморск, это дает прекрасную возможность актуализировать тему редевелопмента Морского порта Санкт-Петербурга с потенциалом градостроительного развития не менее 5 млн кв. м общественно-деловой и жилой застройки»,— высказывает неожиданные идеи господин Александров.

Также очень интересной локацией для формирования ядра полицентричности агломерационного значения является, по его мнению, территория на границе Санкт-Петербурга и Ленинградской области в районе ТРК «Мега Дыбенко», где на базе проектируемой станции метрополитена может быть реализован проект транзитно-ориентированного девелопмента многофункциональной застройки.

Екатерина Мовсесян, генеральный директор компании КРОС, рассуждая о мировом опыте отмечает, что в Западной Европе есть примеры двух разных подходов к городскому развитию. «Есть опыт Парижа, который сделал ставку на привлечение деловой активности на окраины и в новые районы. По замыслу они должны были стать новыми центрами занятости, а не просто „спальниками“. И есть пример Лондона, который „перезапускал“ старые районы за счет реновации промышленных зданий и развития промзон. В обоих подходах есть свои плюсы и минусы, но задача децентрализации в целом постепенно решается. В Петербурге же концепция развития окраинных районов и пригородов еще в 2013 году обсуждалась на уровне экспертов и городских структур. Сегодня город и так полицентричен (нет условного сити как единственного делового центра), но нужно работать над инфраструктурой районов и реновации части из них. Необходимость единого бизнес-квартала для Петербурга неочевидна. Более выигрышной стратегией выглядит формирование на окраинах собственных центров культуры и отдыха, которые дали бы толчок для местного малого бизнеса»,— говорит она.

Александр Моторин, коммерческий директор компании «Сателлит Девелопмент», считает, что в Петербурге уже складывается несколько точек развития: исторически самые престижные локации для офисов сосредоточены в зоне «золотого треугольника», но малые объемы нового строительства в центре и сложности при реконструкции исторических зданий привели к расширению офисных локаций.

«Сейчас Петроградская сторона не менее престижна, чем окрестности Невского проспекта, также после строительства ЗСД большой потенциал развития получил Васильевский остров. Кроме того, офисный кластер сложился вокруг зоны аэропорта Пулково, вдоль Пулковского шоссе и Московского проспекта. Это направление также будет развиваться, в том числе за счет активности нового „Экспофорума“. Обладает перспективами Выборгская сторона: вдоль набережных расположен значительный „серый“ пояс, который уже частично используется под офисы разного класса, реновация промышленных предприятий приведет к развитию этого района. Поэтому полицентризм уже характерен для города, в дальнейшем может произойти кластеризация, когда в определенной локации будут собираться офисы компаний из близких сегментов бизнеса»,— делится господин Моторин.

Сергей Хромов, генеральный директор ООО «Город-спутник „Южный“», считает, что Петербург будет вынужден пойти по пути распределенной модели развития. «Это общемировой тренд развития мегаполисов, которым тесно в собственных границах. Процессы деурбанизации шли весь XX век. Яркие примеры создания сети спутников мы видим в Пекине и Гонконге, где в рамках мегаполисов созданы независимые центры деловой и развлекательной активности. Это понятная экстенсивная стратегия при дефиците земельного ресурса в историческом центре и его ближайшем окружении. Основной движущей силой чаще всего является релокация крупных промышленных предприятий на периферию. Вслед за этим экономическим драйвером, как правило, уходит большая часть обслуживающих предприятий смежных отраслей, а на новом месте происходит подъем рынка жилой и коммерческой недвижимости»,— говорит господин Хромов.

Петербургский полицентризм пока отстает от общемирового тренда, отмечает он. Сказываются существующие бюджетные ограничения, «скованность» границами другого субъекта РФ и жесткое градостроительное законодательство. При этом альтернативные для исторического центра точки роста в агломерации есть, уверен эксперт. «Сколько их будет рядом с городом — не столь существенно, важно на примере двух-трех экономически и инфраструктурно автономных территорий понять, что эта модель работает и она эффективна»,— указывает господин Хромов.

Наиболее перспективным сценарием реализации альтернативных центров, на его взгляд, будут проекты самостоятельных градостроительных единиц, с созданием мест приложения труда. Это могут быть крупные предприятия, технико-внедренческие экономические зоны, социальные объекты или даже крупный инвестиционный проект в сфере развлечений или рекреации. Некий «якорь», который будет являться альтернативным центром притяжения и снимет проблему ежедневной маятниковой миграции и инфраструктурного дефицита, резюмирует господин Хромов. ■