ДОТЯНУТЬСЯ ДО МЕДВЕЖЬЕГО УГЛА

НЕСМОТРЯ НА УСИЛИЯ ДЕВЕЛОПЕРОВ ПО СОЗДАНИЮ КОМФОРТНОЙ СРЕДЫ НА ТЕРРИТОРИИ СВОИХ ЖИЛЫХ КОМПЛЕКСОВ, ВСЕ-ТАКИ ГЛАВНЫМ ФАКТОРОМ, ОПРЕДЕЛЯЮЩИМ ВЫБОР ПОКУПАТЕЛЯ, ЯВЛЯЕТСЯ НАЛИЧИЕ РАЗВИТОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ. СЕЙЧАС, КОГДА ДЕВЕЛОПЕРЫ ВСЕ АКТИВНЕЕ СМЕЩАЮТ СВОЕ ВНИМАНИЕ ИЗ ГОРОДСКОЙ ЧЕРТЫ НА ТЕРРИТОРИИ ЛЕНОБЛАСТИ, ПРИЛЕГАЮЩИЕ К ПЕТЕРБУРГУ, ВОПРОС РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТА СТАНОВИТСЯ ДЛЯ РЕГИОНАЛЬНЫХ ВЛАСТЕЙ И БИЗНЕС-СООБЩЕСТВА ЕЩЕ БОЛЕЕ АКТУАЛЬНЫМ. ОЛЕГ ПРИВАЛОВ



ЕВГЕНИЙ ПАВЛЕНКО

ЭКСПЕРТЫ НЕ ПЕРВЫЙ ГОД ТВЕРДЯТ О НЕОБХОДИМОСТИ УВЯЗКИ ГОРОДСКОГО ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО ПЛАНИРОВАНИЯ И ЗАСТРОЙКИ КОНКРЕТНЫХ ЗЕМЕЛЬНЫХ ПЯТЕН. ЭТО ПОЗВОЛИТ И ЗАСТРОЙЩИКАМ ЛУЧШЕ ПРОРАБАТЫВАТЬ СВОИ КОНЦЕПЦИИ ЗАСТРОЙКИ, И ГОРОДУ ПОНИМАТЬ, КАК БУДЕТ РАЗВИВАТЬСЯ МИКРОРАЙОН

Транспортная доступность как отдельных районов, так и центра агломерации, безусловно, важна и серьезно влияет на цену жилья. Разница в стоимости квадратного метра между локациями, где уже есть хорошие автомобильные дороги и сеть общественного транспорта, и «чистым полем» может доходить до 25–35%, подсчитал генеральный директор ООО «Город-спутник Южный» Сергей Хромов. С другой стороны, появление дорожных «благ цивилизации» в уже сложившихся районах способно поднять цены на жилье вверх на те же проценты, говорит он.

«Новые жилые районы не должны продумываться отдельно от инфраструктуры. Сначала находимо найти точку притяжения — то, почему людям будет интересно жить в локации. Это ядро и формирует рабочие места, что способствует серьезному сокращению маятниковой миграции, снижает нагрузку на транспортные сети. На следующем этапе прорабатывается сама транспортно-дорожная сеть, а затем — жилье и социальная инфраструктура»,— делится эксперт.

С ОПОЗДАНИЕМ Никита Фомичев, генеральный директор компании «УДС-Проект», рассуждая о том, какие есть возможности для развития транспортной сети, отмечает: «Если мы говорим о тенденциях развития транспортной инфраструктуры для комфорта его жителей, то мы должны сказать, что каких-то исключительно российских тенденций у нас нет. Надо признать, что мы идем с некоторым лагом запаздывания по сравнению с опытом европейских и крупных азиатских городов. Общемировые тенденции — это приоритет общественного транспорта, целенаправленное создание такой инфраструктуры, при которой перемещение на общественном транспорте комфортнее, чем на личном автомобиле. Европейские города идут по этому пути давно, и Петербург тоже делает успехи.

Методы пересаживания людей на общественный транспорт тоже понятны: создание определенных неудобств перемещения на автомобиле и создание преимуществ для пользователей общественного транспорта. То есть применительно к Петербургу это введение и постепенное расширение зоны платных парковок, создание перехватывающих парковок у крупных транспортных узлов, введение дополнительных маршрутов городского наземного транспорта.

Что касается привлечения инвесторов в развитие транспортной инфраструктуры, здесь я бы разделил инвесторов на два типа. Если мы говорим о классических инвесторах, которые вкладываются в транспортную инфраструктуру и именно с нее получают последующий доход, то пример такого успешно реализованного проекта — ЗСД. То есть это создание платных скоростных транспортных магистралей в городе, инвестиционная составляющая в них понятна. Второй тип — это проекты непосредственно транспортные, и в нашем городе таким примером является „Чижик". Оставляя за скобками инвестиционную составляющую, надо признать, что с реализацией этого проекта транспортное сообщения микрорайона Ржевка улучшилось в разы. Соответственно, увеличился и комфорт жителей микрорайона».

Также есть «инвесторы поневоле», добавляет эксперт: это застройщики жилья, для которых город придумал некий механизм, включающий транспортную составляющую. То есть инвестору в жилищное строительство предлагают построить и объекты транспортной инфраструктуры: в первую очередь дороги, которые затем станут дорогами общегородского пользования.

«С точки зрения стоимости жилья в зависимости от развития транспортной инфраструктуры, то здесь все очевидно: в доме, в который сложно добраться, квартиры будут стоить дешевле. И мы видим, как застройщики завлекают покупателей жилья наличием метро, даже если станция метро еще только планируется к строительству. С другой стороны, процесс не совсем линейный: все хотят жить в месте с хорошей транспортной доступностью, но никто не хочет наблюдать транспорт у себя под окнами. И когда мы проектируем дороги, мы сталкиваемся с подобными запросами: никто не хочет жить с видом на транспортную магистраль. К сожалению, сейчас это частая история. Например, когда идет освоение бывшего „серого пояса" или сначала строится жилой комплекс, а потом прокладывается дорога. С точки зрения повышения комфорта горожан необходим комплексный подход: должна быть увязка городского территориального планирования и застройки конкретных земельных пятен. Это позволит и застройщикам лучше прорабатывать свои концепции застройки, и городу понимать, как будет развиваться микрорайон»,— высказывается господин Фомичев.

Сегодня даже при строительстве масштабных проектов строительство дорожной инфраструктуры старается идти в ногу со строительством жилья. Однако если все большая часть социальных объектов в новых кварталах сегодня строится за счет инвесторов, то новые дороги, развязки, а тем более метро и запуск новых маршрутов общественного транспорта — это прерогатива государства, полагает Александр Кравцов, управляющий партнер ГК Fizika Development.

«В нашем регионе успешным опытом государственно-частного партнерства может считаться разве что Западный скоростной диаметр, где почти половина бюджета (более 100 млрд рублей) — это средства частных инвесторов и корпораций. Понятно, почему при выборе локации для застройки девелоперы обращают внимание и на перспективы развития транспортной инфраструктуры — особенно это актуально для приграничных районов города и ряда локаций в области. Уверен, в ближайшее время мы увидим значительный рост стоимости земли и недвижимости вдоль строительства КАД-2, так как еще вчера периферийные территории могут стать привлекательной локацией для жизни целого поколения семей»,— рассуждает господин Кравцов.

Игорь Кокорев, операционный директор департамента стратегического консалтинга Nikoliers, считает, что к наиболее значимым транспортным проектам, реализующимся в настоящее время в городе на деньги инвесторов, можно отнести скоростную автотрассу ШМСД/ВСР, а также трамвайную линию в Славянку. «Строительство этих объектов повысит рыночный потенциал для ряда территорий в зоне влияния этих объектов, однако влияние будет, вероятно, больше в постепенном увеличении объема спроса, чем в росте коммерческих условий напрямую»,— уверен он.

В ПОИСКАХ БЫСТРЫХ РЕШЕНИЙ Однако очевидно, что перечисленные проекты вряд ли помогут решить транспортную проблему в масштабах всего города. И девелоперы вынуждены искать более дешевые, но в то же время более быстрые пути решения проблем. Виталий Коробов, генеральный директор Element, говорит: «Наиболее приемлемый и относительно недорогой способ реновации транспортной инфраструктуры без глобальных изменений — тактовое движение электричек на основных направлениях, в том числе в область. И хотя бы частичная интеграция железнодорожного транспорта в городскую сеть, чтобы жители отдаленных районов — например, Ржевки и Ручьев, где нет метро,— могли бы активно пользоваться городской электричкой. Работы по этим направлениям уже начались: например, в мае тактовое движение запустили в Мельничный Ручей (планируется организовать в Токсово и Сестрорецк), а на схемах метро появилось указание места пересадки на железнодорожную ветку. Компенсировать отсутствие метро, к слову, могут и инициативы, подобные трамвайной сети „Чижик"».

Дмитрий Ефремов, начальник управления продуктового менеджмента и маркетинговых исследований компании «Главстрой Санкт-Петербург», говорит: «Наиболее существенно влияет на цены и на спрос наличие метро. Безусловно, уровень автомобилизации ощутимо вырос за последние годы, но поездка в центр города на собственном автомобиле в час пик по-прежнему занимает существенно больше времени, чем на метро. В Петербурге, даже находясь в самом удаленном районе, можно гарантированно доехать до центра за 30 минут, а за час — приехать с Парнаса в Купчино. Конечно, наиболее привлекательным является расположение ЖК в сравнительной близости от станции метро. Это означает пешеходную доступность не более 30 минут или около 10 минут на общественном транспорте. Если говорить о расстоянии, то это где-то до 2–2,5 км. Есть и более близкий радиус шаговой доступности, который составляет до 15 минут пешком, но таких объектов уже совсем немного».

Господин Ефремов напоминает, что, согласно Генплану, утвержденному в 2023 году, в Санкт-Петербурге до 2050 года планируют построить 120 новых станций метро. Их открытие непременно поспособствует увеличению цен на жилье в этих локациях. Однако строительство метро — длительный процесс. В ближайшее время заявлено открытие только трех новых станций: «Горный институт», «Путиловская» и «Юго-Западная». ■