ГОРОД-СПУТНИК, А НЕ РАЙОН-СПАЛЬНИК

G: Всего проект предполагает возведение около 4 млн кв. м жилья. Как будете реализовывать такой значительный объем?

С. Х.: Понятно, что на первом этапе объемы будут не слишком высокие, среднерыночные, потому что локацию необходимо «раскрутить». Мы уверены в качестве предложения, однако не исключаем применения разных инструментов для поддержки спроса. Наше преимущество состоит в комплексном подходе к развитию территории и созданию комфортной среды. Как будет выглядеть Южный через десять лет, уже понятно. Достаточно взять генплан и концепцию проекта и посмотреть, что появится на территории. Это очень важно для покупателя, это наша сильная сторона.

G: Повышенная ключевая ставка и отмена льготной ипотеки охлаждают спрос на жилье. Что делают застройщики в такой ситуации?

С. Х.: Сложившаяся на рынке ситуация подталкивает застройщиков, банки и других участников рынка к альтернативным решениям, направленным как минимум на сохранение спроса, а как максимум — на его увеличение. Предлагаются эксклюзивные варианты покупки жилья: рассрочки, отсрочки, пониженные ставки.

G: Не превратится ли Южный в обычный спальный район?

С. Х.: Таких рисков нет. Как я говорил, в проекте заложено все, что нужно для комфортной жизни: места работы и учебы рядом с жилыми кварталами, внутриквартальная инфраструктура, даже велосипедные дорожки уже запроектированы. Низкая плотность застройки и обширные зоны рекреаций делают средовые характеристики принципиально иными, чем в существующих спальных районах.

Раньше проекты комплексного освоения не предусматривали создания какой-то инфраструктуры, кроме жилья. А концепция Южного, сформированная еще в 2013 году, уже предполагала возведение полномасштабного района с коммерческими, промышленными, досуговыми и социальными объектами. Мы заинтересованы, чтобы Южный был городом молодежи, еще одним центром развития Петербурга. Все южное направление — главный вектор города на десятилетия вперед, альтернативы нет.

G: Поедет ли к вам молодежь? Насколько логично создавать кампусы с нуля на периферии?

С. Х.: Кампусы формируют студенческую жизнь. А решение ИТМО и Санкт-Петербургского государственного педиатрического медицинского университета выйти на периферию для создания передовых образовательных площадок с новыми техническими возможностями — оптимальный вариант для развития вузов. В центре Петербурга просто нет такого пула земли. А существующие здания ограничены охранным статусом и не подходят для современного функционала.



ООО «ГОРОД-СПУТНИК «ЮЖНЫЙ»

ПЛОЩАДЬ ПЕРВОЙ ОЧЕРЕДИ ЖИЛОГО ПРОЕКТА БУДЕТ СОСТАВЛЯТЬ 46 ТЫС. КВ. М ПРОДАВАЕМОЙ НЕДВИЖИМОСТИ

На мой взгляд, плюсы, которые дает создание кампуса на периферии, очевидны, а мировой опыт подтверждает правильность идеи. Ученые, аспиранты и магистранты хотят жить не в общежитиях, а в квартирах, и кампус в новом районе предоставляет такую возможность. Кроме того, это не отменяет возможности приехать в центр города, погрузиться в его историю и культуру. Дорога на электричке из Южного до центра города займет около получаса. Время в пути будет сокращаться, в планы города входит интенсивное развитие и улучшение транспортной доступности районов вблизи Пулково.

G: В первое время общественность была сильно напугана масштабом проекта и потенциальными проблемами: появление гигантского «спальника», осушенные реки и болота и т. д. Как сейчас воспринимается проект?

С. Х.: Мы выстроили конструктивный диалог с жителями Пушкинского района и поселка Лесное. Действительно, у людей были обоснованные опасения, что рядом появится «многоэтажный монстр». Но когда были представлены концепция и архитектурно-градостроительный облик города, стало понятно, что мы не собираемся создавать очередной депрессивный район. Это сняло напряжение, особенно когда в подтверждение наших слов начал строиться кампус ИТМО.

G: К каким компромиссам с градозащитниками вы пришли?

С. Х.: Местные жители выступали против застройки Кондакопшинского болота, утверждая, что это приведет к нарушению водного баланса парков Пушкина и Павловска. Мы привлекли экспертов, чтобы доказать, что это не так, и выиграли все суды. Однако от застройки спорной территории решено было отказаться, создав на этом месте рекреационную зону. Всего под парки и зоны отдыха отведено более 25% площади, такого нет ни в одном известном мне городском проекте комплексного освоения. Разногласия были устранены, хотя это и потребовало дополнительных затрат.



ООО «ГОРОД-СПУТНИК «ЮЖНЫЙ»

В НАСТОЯЩЕЕ ВРЕМЯ ПРОЕКТНАЯ ДОКУМЕНТАЦИЯ ПЕРВОЙ ОЧЕРЕДИ ПРОШЛА ЭКСПЕРТИЗУ

G: Сколько отводится площадей под коммерческую застройку и промпроизводства?

С. Х.: Земли промышленного назначения занимают 157 га, деловая застройка — 258 га. Часть площадей приходится на технологическую долину ИТМО Хайпарка. В собственности компании остаются примыкающие к Южному 900 га в области. По мере застройки петербургской площадки эта территория будет вовлекаться в оборот. Здесь может появиться пригородный район со средне- и малоэтажной застройкой.

G: Решит ли Южный проблему маятниковой миграции?

С. Х.: Эта задача вряд ли выполнима полностью. Петербург — город, в котором районы напоминают сообщающиеся сосуды. Маятниковая миграция все равно будет, вопрос в ее масштабе. Безусловно, часть людей будет жить и работать в Южном, отправляясь отдохнуть в центр. Кто-то будет ездить на работу в другие районы, кто-то — приезжать на работу в Южный.

ТРАНСПОРТНАЯ ДОСТУПНОСТЬ

G: Как будет обеспечиваться транспортная доступность?

С. Х.: Уже сейчас добраться до Южного можно несколькими способами: на автомобиле по Киевскому шоссе, на электричках (на территории расположены две станции железнодорожной ветки Балтийский вокзал — Гатчина) и автобусами. Проект обеспечен транспортной инфраструктурой на пять-семь лет вперед. Мы ведем переговоры с ОАО РЖД об увеличении тактового движения поездов. Параллельно с жильем будут строиться межквартальные и городские дороги.

По мере увеличения числа жителей появятся новые виды транспорта. В новый Генплан Петербурга заложены проект легкорельсового транспорта и строительство ветки метро к Южному. В отличие от центра, где из-за плотной застройки приходится уходить под землю, здесь есть техническая возможность построить наземное метро, что позволит существенно снизить затраты.

G: Несколько лет назад вы предлагали построить метро по концессии. Сейчас готовы на это?

С. Х.: Мы ждем решения городского правительства, которое должно определить экономический механизм реализации проекта, его модель. Многое будет зависеть от того, будет ли метро строиться по концессии. Возможно, город готов субсидировать проект или непосредственно участвовать в строительстве. Без понимания этих моментов об интересе к проекту говорить преждевременно.

G: Помимо города-спутника, планируете ли вы в перспективе заниматься новыми проектами?

С. Х.: Пока для новых проектов не хватает времени, ведь проект города-спутника Южный — очень масштабный и на его реализацию брошены сейчас все силы. ■