

Будущий Петербург

2012
2013

**ЗАПРОС НА ИЗМЕНЕНИЯ.
СТРАХИ. НАДЕЖДЫ. ПЛАНЫ**



СБЕРБАНК

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР



100-летний опыт

с 1912 года

- В 2012 году ЮИТ отметил свое 100-летие — вековой опыт работы в сфере строительства.
- Концерн прошел путь развития от локальной финской строительной компании до международной корпорации с широким спектром услуг.
- ЮИТ в Санкт-Петербурге одна из лидирующих компаний на рынке жилья.
- Сегодня ЮИТ — это качество и надежность, европейские технологии, стремление к дальнейшему росту и освоению нового.




Подробнее
о столетии YIT

Реклама



703-44-44

Центральный офис продаж
Приморский пр., 54

 КУЛЬТУРА ФИНСКОГО
СТРОИТЕЛЬСТВА

YITDOM.RU



Будущий Петербург

Общественный запрос выходит на сцену 2

Трансформация города. Западный опыт в российской реальности

Трансформация города: частная инициатива города берет	4
Ян Гейл жалеет о том дне, когда заговорил о велосипедах	8
«Нам нужны не инвесторы, а работодатели»	11
Великое градостроительное безмолвие	12
Так кто же оплатит будущее?	16
«Приоритетные направления надо финансировать — при любой конъюнктуре, пусть даже на заемные средства»	18
Агломерация лучше объединения	20
«Большая Москва» как ментальный прорыв	22
Стратегию не надо придумывать — она уже есть	24

«Серый пояс» — территория будущего

Последний дар моей Изоры	30
Как булка без изюма	32
От «серого пояса» — к «лоскутному одеялу»	35
Бомба замедленного действия, или драйвер городской экономики	38
А если подойти по-новому?	40

Транспорт: не говорить, а строить

Город не может развиваться быстрее, чем его транспорт	52
«Приоритет общественного транспорта нужно подкрепить финансово и научно»	56
«Велосипед похож на морскую свинку»	60

Поговорим о главном: исторический центр и его реновация

Фантом года: капремонт вместо развития	66
Эпоха капремонта: закономерность, которая была реализована	68
«Роль государства — в том, чтобы организовать площадку для переговоров»	70

Оргкомитет проекта «Будущий Петербург»: Елена Кром, Евгений Зинин
Медиахолдинг РБК (Петербург)
197198, Санкт-Петербург, ул. Блохина, д. 9, оф. 513А.
тел. (812) 458-8951, 611-1022
e-mail: ekrom@rbc.ru



Общественный запрос выходит на сцену

Только в рамках проекта «Будущий Петербург» мы провели порядка 15 дискуссий (круглых столов, конференций, форумов) в течение 2012 года. И еще несколько десятков мероприятий, посвященных развитию Петербурга, его стратегии, программам и проектам, успешно прошли на других площадках. В порядке самоиронии хочется спросить: как же мы умудрились так долго и увлекательно говорить о том, чего нет? Нет стратегии города — по заказу петербургского правительства пишется новое техзадание на ее разработку, но это настолько не первая попытка за последние несколько лет, что вряд ли она будет последней и успешной. Громкая история с разработкой программы сохранения исторического центра Петербурга, которая тянула на 4 триллиона рублей, тоже пока завершилась пшиком: не будет триллионов и не будет, соответственно, ничего масштабного (или наоборот: не породили масштабного замысла — не будет триллионов) — ограничимся капремонтом зданий на некоторых центральных территориях (см. статью «Фантом года» на стр. 66). Проекты развития есть, но частью остановлены, частью приостановлены, частью — в стадии судебных разбирательств. Груда токсичного грунта, запыленного снегом, на месте «Набережной Европы» служит отличной иллюстрацией механизмов реализации амбициозных проектов в Петербурге 2010-х годов. И программ также. И концепций. И стратегий.

Конечно, если постараться, можно вспомнить десяток замыслов, осуществленных в последние годы, например в транспортной сфере: КАД, полудостроенный ЗСД, реконструкция Пироговской



набережной, Американские мосты, несколько важных развязок и путепроводов. Это неплохо — в стране, где главная федеральная трасса (Москва — Петербург) слегка уступает по качеству проселочной дороге в Провансе. Мы прилично смотримся на общем фоне. Но, как утверждают наши эксперты в разделе «Транспорт» (стр. 52–60), недострой в сравнении с Генпланом и программами развития последних сорока лет составляет то ли 140, то ли 170 километров дорог, а дефицитом станций метро в пору детей на ночь пугать. Если программные документы реализуются процентов на десять, то зачем их вообще составлять? Понятно, что, встав утром с постели, вы сделаете пару каких-либо дел. Для нескольких каких-то дел ни стратегий, ни даже стратегических планов не нужно.

На этом критический пафос вступления я завершаю: да, с точки зрения действий,

успехов у сегодняшнего Петербурга так мало, что они не стоят потраченных на них разговоров. Тем не менее, на наш взгляд, Петербург переживает очень важный период своего — именно развития.

До сих пор монополия на развитие принадлежала исполнительной власти. Она задавала и темп, и содержание изменений. Придумывала программы — забывала о них. И в общем это всем казалось справедливым — до 2012 года. Впервые так явно и громко представители разных общественных групп — бизнесмены, городские активисты, архитекторы, студенты — заявили, пользуясь выражением одного из героев интервью в альманахе, что в Петербурге — не кризис, а застой, и стоять на месте — уже хватит (см. стр. 18). Более того, неприязнь к стагнации сблизила недавних непримиримых противников — в частности девелоперы и градозащитники уже обсуждают общие про-

граммные документы. Не все и не во всех случаях обсуждают, но диалог начался — это большая, колоссальная перемена.

Говоря коротко, она заключается в том, что разрозненные профессиональные и социальные группы осознали себя городским сообществом. Это не означает слезливой дружбы и всеобщего согласия — будут конфликты интересов и позиций, что необходимо. Но если есть общество — значит, у него есть потребности и запросы. Их нужно формулировать, осмысливать. Это важно: становясь стороной развития, общество отвечает за качество своих предложений — ведь они могут быть реализованы. Поэтому мы считаем, что дискуссии 2012 года имеют прямое отношение к будущему, и часть из них, представили вашему вниманию в этом альманахе.

*Елена Кром,
руководитель проекта
«Будущий Петербург»*

ТРАНСФОРМАЦИЯ ГОРОДА. ЗАПАДНЫЙ ОПЫТ В РОССИЙСКОЙ РЕАЛЬНОСТИ

ОБЩЕСТВЕННАЯ
ДИСКУССИЯ

ТРАНСПОРТНЫЙ
КОЛЛАПС

ДЕГРАДАЦИЯ
ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОЙ
ШКОЛЫ

ЛЕНИНГРАДСКАЯ
АГЛОМЕРАЦИЯ

БУДУЩИЙ
ПЕТЕРБУРГ

БОЛЬШАЯ
МОСКВА

SMART
CITIES

LIVEABLE
CITIES

ВЕЛОСИПЕДИСТЫ
И ПЕШЕХОДЫ

ЗАПРОС НА ИЗМЕНЕНИЯ.
СТРАХИ. НАДЕЖДЫ. ПЛАНЫ

Трансформация города: частная инициатива города берет

Цели у нас европейские, а путь к ним — самобытный

Осенью 2012 года медиахолдинг РБК совместно с широким пулом партнеров провел ежегодный форум «Будущий Петербург», уже четвертый по счету. Само по себе важно, что дискуссия городского сообщества, посвященная развитию Петербурга, инициированная и поддержанная «снизу», идет четыре года подряд, и интерес к ней не ослабевает. В этот раз съезд петербуржцев посетили, к тому же, звездные западные урбанисты и участники масштабных программ городского развития.



Иностранные спикеры рассказали о том, как менялись крупные города Запада в конце XX — начале XXI века и как достигались компромиссы между разными группами городских сообществ. Некоторые из этих выступлений представлены на страницах альманаха. Петербургские эксперты комментировали доклады коллег, скорее, грустно: мол, страшно далеки мы пока от этой прекрасной реальности. Но если взглянуть на перечень задач Петербурга, которые думающие горожане считают главными (см. стр. 22-26), можно утверждать, что прогрессивный опыт не пропал втуне. На ментальном уровне

не он уже применен. Видение современного комфортного города — Петербурга будущего — сформировано в сознании элит и в целом, и в частности. Это европейский город по духу и качеству (среды, инфраструктур, пространства, жилья), но он обладает выраженной питерской «самостью». Стремление достичь именно такого состояния города — это мотор для реформ, и есть надежда, что не долго он будет работать на холостом ходу.

Комфортные, безопасные и решительные

Датский архитектор и урбанист Ян Гейл рассказал о гуманистическом пово-

роде в городском развитии. По его убеждению, нужно перестать рассматривать город как место для машин и обратиться к человеку — к тому, как он движется в городском пространстве и чего хочет от города. Степень гуманности среды становится основой для ранжирования городов. Например, в рейтинге городов мира с наивысшим качеством жизни, подготовленном международным агентством Mercer в 2011 году, Вена заняла первое место, Цюрих и Окленд — второе и третье, родной Гейлу Копенгаген оказался на почетном девятом месте. В аналогичном рейтинге 2012 года, представленном издательством Monocle, Копенгаген значится уже в тройке лидеров, следуя за Цюрихом и Хельсинки и опережая Вену, попавшую на четвертое место.

По мнению Гейла, это результат усилий Копенгагена в модернизации городской среды. Датская столица организует новые публичные пространства и создает приоритетные условия для передвижения по городу детей и велосипедистов. В презен-

тации Гейла эти две группы горожан существуют слитно. «Каждый велосипед может взять одного, двух, трех детей — и делает это!» — констатирует урбанист. Купить велосипед с коляской можно и в Петербурге, но немногие отважатся возить в нем по городским дорогам своих наследников.

Самую большую трансформацию за всю свою историю переживает и Хельсинки. Одновременно реализуются десять крупных проектов редевелопмента, затрагивающих разные районы города, от исторического центра до окраин. Часть из них стали следствием переноса из центра столицы двух грузовых портов, осуществленного в 2008 году. Порядка 250 га привлекательной прибрежной территории было освобождено под редевелопмент. «Проекты, которые завершатся во второй и третьей декадах XXI века, сформируют примерно 4,5 млн м² жилой площади и почти 2,5 млн м² площадей с деловой функцией, сообщил директор Университета дизайна Хельсинки Кари Халинен. — Преобразо-





СБЕРБАНК

Всегда рядом

РЕКЛАМА

НОВЫЙ УРОВЕНЬ
ВАШЕГО
БИЗНЕСА
ВСЕГО ЗА
3 ДНЯ

КРЕДИТ
БЕЗ ЗАЛОГА



**КРЕДИТ «ДОВЕРИЕ»
ДЛЯ МАЛОГО БИЗНЕСА**



8 800 555 55 30
(звонки по России – бесплатно)



www.sberbank.ru

КРЕДИТНАЯ ПРОГРАММА ДЕЙСТВУЕТ ДЛЯ СОБСТВЕННИКОВ/СУБЪЕКТОВ МАЛОГО БИЗНЕСА С ГОДОВОЙ ВЫРУЧКОЙ НЕ БОЛЕЕ 60 МЛН РУБЛЕЙ. БАНК НЕ ГАРАНТИРУЕТ УВЕЛИЧЕНИЯ БИЗНЕСА ПРИ ПОЛЬЗОВАНИИ КРЕДИТОМ. СРОК РАССМОТРЕНИЯ ЗАЯВКИ НА КРЕДИТ НЕ ПРЕВЫШАЕТ 3 РАБОЧИХ ДНЕЙ С МОМЕНТА ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ КЛИЕНТОМ ПОЛНОГО ПАКЕТА ДОКУМЕНТОВ. СУЩЕСТВУЕТ ТЕРРИТОРИАЛЬНОЕ ОГРАНИЧЕНИЕ ПО ВЫДАЧЕ КРЕДИТОВ. ПОДРОБНУЮ ИНФОРМАЦИЮ ОБ УСЛОВИЯХ КРЕДИТОВАНИЯ И ДОКУМЕНТАХ, НЕОБХОДИМЫХ ДЛЯ ПОЛУЧЕНИЯ КРЕДИТА, ВЫ МОЖЕТЕ ПОЛУЧИТЬ В ОТДЕЛЕНИЯХ БАНКА, ОБСЛУЖИВАЮЩИХ ЮРИДИЧЕСКИХ ЛИЦ И ИНДИВИДУАЛЬНЫХ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЕЙ, ПО ТЕЛЕФОНУ КОНТАКТНОГО ЦЕНТРА ИЛИ НА САЙТЕ БАНКА. ОАО «СБЕРБАНК РОССИИ». ГЕНЕРАЛЬНАЯ ЛИЦЕНЗИЯ БАНКА РОССИИ № 1481 ОТ 08.08.12.

вания обеспечат новые дома для 100 тыс. жителей и дадут рабочие места десяткам тысяч людей».

Реализуя проекты редевелопмента в портовой зоне, Хельсинки демонстрирует новые градостроительные подходы. Например, район Каласатама, создаваемый у воды в исторической части столицы, должен стать частью кластера науки, искусств и бизнеса. При его планировании проявлено и уважение к публичным пространствам — создается 5 км общественной набережной, — и стремление разнообразить жилую застройку. «Будут представлены разные типы жилых зданий: многоквартирные дома, «зеленые» малоэтажные дома, плавучие дома, городские виллы с террасами и т.д.», — рассказал Кари Халинен. Строительство кварталов XXI века на месте промышленных зон, объектов портовой или железнодорожной инфраструктуры — общеевропейский тренд. «В последние 20 лет промышленные функции отошли на второй план, и многие индустриальные территории стали необжитыми, неухоженными и криминальными, — рассказал Арманд Крузе, ру-



ководитель департамента стратегического управления Риги. — Сейчас город разрабатывает стратегию развития этих территорий».

«Серый» промышленно-селитебный пояс вокруг исторического центра города так велик, что туда можно вместить экологически чистые заводы, пешеходные набережные, жилые кварталы, музеи, парки, детские сады, и еще останется свободное место. Эти преобразования могли бы стать программой века для Петербурга, тем более что редевелопмент только одной из «серых» территорий, по опыту западных городов, занимает несколько десятилетий. Упомянутый проект строительства района Каласатамы в Хельсинки

стартовал в 2009 году, а завершиться должен в 2035-м. Однако пока перспектива появления в Петербурге территорий XXI века отодвинулась еще на год: в 2012 году никаких заметных действий по преобразованию «серого» пояса предпринято не было.

Сложно, зато демократично

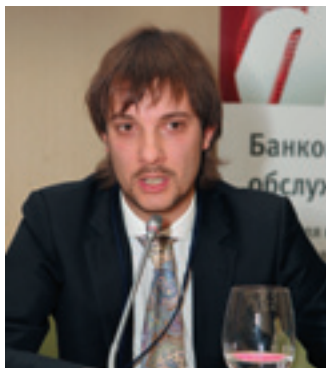
Французский урбанист Николя Бушо, выступая на форуме «Будущий Петербург», заметил, что городу потребуются не менее пяти лет с начала преобразований, чтобы добиться видимых позитивных изменений. Но, как выразился недавно президент РЖД Владимир Якунин, «у нас самобытные критерии собственной успешности». За последние двадцать лет

городская среда в Петербурге не стала ни современной, ни комфортной, ни безопасной; мы далеки от лидирующих мест в рейтингах ведущих городов по любым критериям. У нас очень самобытный темп изменений.

В большинстве случаев в мировой практике драйвером развития города выступает региональная власть: она предлагает направление реформ и вовлекает общественные институты в диалог о том, как лучше эти реформы осуществлять, а также убеждает консервативные группы горожан в целесообразности новых проектов. В сегодняшней Северной столице, как показали обсуждения на форуме «Будущий Петербург» и на других дискуссионных площадках, драйвером развития выступает городское общество: его представители формируют повестку изменений, приглашают региональную власть к диалогу и убеждают ее консервативных представителей в целесообразности новых проектов. Эта модель сложнее, зато она надежно вовлекает «низы» в процессы развития города.

*Елена Кром,
руководитель проекта
«Будущий Петербург»*

Мобилизация жителей и ее последствия



Александр Цыпкин, директор по связям с общественностью компании «Мегафон Северо-Запад»:

— Качество инфраструктуры — критически важный

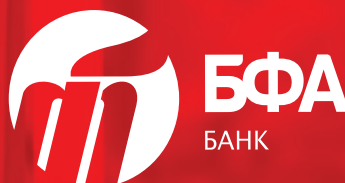
показатель развития любого города, причем первоочередное значение в современном мире имеет инфраструктура коммуникаций. Постоянный доступ к высокоскоростному интернету меняет города и социумы. Полностью устраняются барьеры — между компанией и потребителем, между властью и обществом. Любой человек в одну секунду может стать средством массовой информации и даже телеканалом, если у него есть доступ к мобильному интернету, работающему на очень высоких скоростях. Чувствуя

преимущества новых социальных практик, люди предъявляют к уровню сетевой связи быстрорастущие требования. Важно, чтобы технологические возможности, существующие в городе, заметно не отставали от этих требований. И можно утверждать, что с этой точки зрения Петербург — один из самых прогрессивных городов мира. Сеть мобильного интернета четвертого поколения доступна только 2% мирового населения, а в России — уже 30%, из которых заметная доля — жители Северной столицы. Важно не терять темп.

Дальнейшее развитие технологий, повышение уровня доступности и скорости интернета окажет принципиальное влияние на ключевые сферы жизни Петербурга, включая сферу управления городом. Жители смогут сообщать о любой проблеме правительству в режиме онлайн. И игнорировать это будет невозможно! Когда какой-либо ролик просмотрит тысячи человек в течение суток, то не получится не заметить проблему, в этом ролике задокументированную. Фактически возникнет прямая демократия.

КРЕДИТОВАНИЕ ДЕВЕЛОПЕРОВ

Финансирование
крупного
бизнеса



Кредитование застройщиков жилой недвижимости

Специальные условия:

- выгодные условия кредитной линии
- короткие сроки рассмотрения кредитной заявки
- размер кредита до 60% от общей суммы затрат на строительство
- аккредитация объекта по ипотечным программам Банка БФА



bfa.ru

Реклама. ОАО «Банк БФА». Лицензия ЦБ РФ № 3038 от 13.06.2007.

(812) 458 54 54
(495) 662 63 63

Ян Гейл жалеет о том дне, когда заговорил о велосипедах



Интервью всемирно известного урбаниста о том, что такое город для людей и как его таким сделать

Датский урбанист и архитектор Ян Гейл — специалист по очеловечиванию городов. Там, где раньше стояли многокилометровые автомобильные пробки, его стараниями появляются толпы пешеходов. Десятки городов во всем мире стали удобнее благодаря исследованиям и проектам его бюро. Последний успех Гейла — Манхеттен, следующим вполне может оказаться Москва. В ноябре мэтр приехал в Северную столицу России, чтобы выступить на форуме «Будущий Петербург». После форума Ян Гейл дал интервью portalу «Петербург 3.0», в котором опроверг миф о том, будто он — борец за права велосипедистов, и объяснил, почему не стоит бояться зимы.

— Вы архитектор по образованию. Вы когда-то занимались не урбанистическими, а архитектурными проектами? Ну, просто здание вы когда-нибудь проектировали?

— Да. Но вообще-то профессия архитектора довольно универсальна, тебя просто учат определенному методу работы, а потом ты можешь довольно широко его применять. Я начал свою карьеру с того, что строил социальное жилье в Гренландии для инуитов. И потом какое-то время я занимался восстановлением средневековых церквей: интерьеров, органов, алтарей. И только потом я занялся урбанистическими проектами, в частности — закрыл Бродвей для автомобильного движения.

— Что общего между восстановлением церквей и урбанистикой?

— Не могу сказать, что тут много общего. Однако образование архитектора учит тебя творчески подходить к решению задач, связанных с объектами в пространстве. Этими объектами могут в равной степени оказаться и нож для сыра, и городской парк. В том и другом случае ты должен для начала понять, какие тут есть проблемы, выбрать те из них, которые кажутся тебе наиболее важными, а потом найти для них оптимальное реше-

ние. Трюк в том, что ты никогда и никому не сможешь доказать, что именно такое решение — лучшее. Так что архитектура — это не искусство строить дома, это искусство находить такие вот

«Велосипеды могут быть, но могут и не быть. В отчете, который мы делаем для Москвы, мы вообще их не упоминаем»

решения. Я еще когда-то занимался дизайном светильников.

— Вы становитесь все более и более популярны в России, в определенных кругах во всяком случае. При этом, когда в России говорят Ян Гейл, подразумевают велосипед.

— Я уже пожалел о том дне, когда заговорил о велосипедах. Я вообще-то не самый большой поклонник этого средства передвижения. Моя работа касается людей, и велосипедисты для меня просто разновидность людей. Они преступники, они нарушают все правила и законы, и, тем не менее, они люди. Что-то вроде быстрых пешеходов. Я не концентрируюсь на велосипедах — это чертovsky транспортные дела. Меня интересует город как место, где люди встречаются и общаются. Я думаю о том,

как создавать демократичные общественные пространства, которые были бы доступны всем абсолютно. Важно, чтобы в публичных местах вы могли бы сталкиваться с разными представителями общества. Иначе люди будут знать только тех своих сограждан, которых показывают по телевизору. А по телевизору показывают в основном тех, кто сделал что-то плохое. В общем, велосипеды могут быть, но могут и не быть. В отчете, который мы делаем для Москвы, мы вообще их не упоминаем.

— Что вы делаете для Москвы? У вас уже есть какая-то основная идея?

— Вы думаете, я вам вот что-то расскажу? Мы хотим представить в Москве, что называется, сразу весь пакет — с обозначенными проблемами, потенциалом и предложенными решениями. Если я скажу — давайте избавимся от парковок в Москве, и вы завтра это опубликуете, например, с заголовком «Ян Гейл предлагает избавиться от парковок в Москве», меня с позором навсегда изгонят из города. Мне бы этого не хотелось. Я могу сказать, что в Москве мы будем работать отчасти на политическом уровне, разрабатывая стратегию на будущее. В первую очередь, мы хотим создать у политиков видение

того, как развивать город. И только потом можно переходить к техническому уровню — что делать с улицами, площадями и так далее.

— И все-таки, в целом — Москва такой же город, как и десятки других, в которых вы работали, или он требует какого-то специального подхода? Насколько вы оптимистичны в отношении Москвы — вы думаете, там можно что-то реально изменить в течение ближайших лет?

— Давайте начнем с последнего вопроса. Я говорил сегодня на форуме, что изменения в городах невозможны без политической воли и лидеров, которые готовы ее реализовать. И то и другое я вижу сейчас в Москве. Я знаю, что бывший президент Медведев говорил о том, что российские го-

«В Нью-Йорке мы ничего особенно не предлагали. Мы их слушали, у них самих была масса идей»

рода должны стать лучше, что нынешнее качество среды в них — позор для нации. Они должны стать привлекательными и для туристов, и для проведения конференций, и для бизнеса. И о том, что люди в провинции не должны думать про столицу что-то вроде «боже, какой

бардак», а должны воспринимать ее как место для реализации амбиций. И я думаю, что Медведев был абсолютно прав в том, что города не станут конкурентоспособными сами собой. Я думаю, что Собянина назначили, возможно, специально для того, чтобы улучшать качество жизни в Москве.

— *Несколько лет назад вы начали работать в Нью-Йорке. Как тамошние власти реализовывали предложенные вами планы?*

— Это было, в общем-то, поразительно — на каждой улице практически было заметно, как что-то изменилось, причем очень быстро. Главный залог их успеха состоял в том, что они делали простые дешевые вещи. Например, просто отгораживали пластиковыми стендами кусок улицы под общественное пространство, какое-нибудь летнее кафе. И только через какое-то время они делали то же самое более основательно. Они меняли все буквально за одну ночь. Откровенно говоря, я не был в Нью-Йорке уже несколько лет, но многие мои знакомые, возвращаясь оттуда, говорили о том, что город разительно изменился.

— *Что именно вы предлагали Нью-Йорку?*

— Мы ничего особенно не предлагали. Мы их слушали, у них самих была масса идей. От нас они хотели получить исследование того, как функционирует город. И мы пришли к выводу, что ресурсы многих мест в городе недоиспользованы — что там могло бы быть больше людей, больше веселья, если хотите. Они сами сказали, что хотят город, в котором было бы много велосипедистов и более широкие и удобные тротуары, больше общественных городских пространств.

— *Что значит городские общественные пространства — это что-то особенное?*

Скажем, парк не является городским общественным пространством, потому что это место, куда человек отправляется, желая как раз таки покинуть городскую среду. А мы хотим создавать именно места, где можно делать те вещи, которые люди привыкли делать в городе — то есть выпить чашку кофе, пройтись по магазинам, встретиться с другими людьми. И городские общественные пространства должны функционировать круглый год, а не только в хорошую погоду.



— *Эти места должны быть под крышей?*

— Нет, совсем нет. Наоборот, у людей все больше потребности в свежем воздухе, солнце. Людям нравится находиться на улице.

— *В Петербурге мы тоже любим свежий воздух, но у нас тут довольно холодно зимой.*

— В Норвегии в этом отношении нашли какие-то разумные решения — обогреваемые беседки и навесы, где сравнительно тепло круглый год. У них там горелки и пледы, так что они, закутавшись, могут сидеть там даже

зимой. Норвежцы вообще эксперты в создании общественных мест на улице, которые функционировали бы 12 месяцев в году.

— *Вы много путешествуете и много работаете в разных городах. Наверное, вы отчасти смотрите на город как врач на пациента. Скажите, чем, с вашей профессиональной точки зрения, разные города отличаются друг от друга? И как складываются ваши впечатления о городах — то есть, как вы ставите диагноз?*

ный климат, фантастический совершенно. Моя жена говорила про канадцев, что можно подумать, будто все они итальянцы, которых насильно в Канаду переселили. Они застроили все свои города стеклянными пузырями таким образом, что они всегда могут находиться в тепле, и у них нет больше зимы. Правда, тут есть побочный эффект — лета у них тоже нет. Проводя свои исследования, мы выяснили, что у них, действительно, в году есть 40–60 дней, когда погода очень плохая, а в остальное время она вполне приемлемая и даже хорошая. А еще мы выяснили, что дней, пригодных для катания на велосипеде, у них больше, чем в Копенгагене. И когда вы мне говорите, что в Петербурге плохой климат, мне хочется вам ответить: подумайте о тех прекрасных днях, что случаются здесь в течение года.

У вас восхитительное лето с белыми ночами, а когда оно заканчивается, у вас еще довольно долго стоит вполне сносная погода, ну вот как сейчас, например. И только потом у вас начинаются те ужасные дни, о которых все вы любите тут говорить. Сделайте свой город удобным для лучших дней в году, и тогда и в худшие он станет много лучше. А то получится как у канадцев. Они отстроили города под землей и тем самым уничтожили весну, лето и осень — и все из-за сорока дней в году. Теперь они жалеют об этом и пытаются что-то исправить.

— *В жарких странах борются с жарой?*

— В Австралии, например, спасаются большим количеством тентов и зелени. Еще мы работали в Средней Азии — там на полу можно не только есть, там пол охлаждается. Они подводят под него морскую воду и таким образом охлаждают все помещение примерно градусов на восемь.

Один мой знакомый профессор говорил, что ты можешь адекватно воспринимать любой город только в течение четырех дней. Первые три дня после приезда и в день отъезда — только в этот период у тебя сохраняется свежий взгляд. С другой стороны, есть много мест, где я проводил довольно значительное время. Я год с семьей прожил в Канаде, я долгое время жил в Австралии, в Америке в Беркли и в Великобритании в Шотландии. Особенно для меня была интересна Канада. Они там все время жаловались на суровые зимы, а мне вот казалось, что у них прекрас-

— Вы занимаетесь архитектурой уже больше пятидесяти лет — как изменились города за это время?

— Это как раз то, о чем я пишу свои книги, эти самые перемены. В шестидесятых, когда я начинал работать, мир стремительно двигался к каким-то целям, а сейчас выяснилось, что эти цели вовсе не подразумевали создание хороших мест для жизни, так что нам приходится менять парадигму. И моя книга «Города для людей» — она как раз о смене парадигмы, о том, что от модернизма и технократии мы должны прийти к вопросам качества жизни людей, здоровья и так далее. Это то, что меняется, и мне удалось внести свой скромный вклад в эти перемены, и это, конечно, удивительное чувство — видеть результаты своей работы в такой долгой перспективе.

— Как вы думаете, как изменятся города через еще пятьдесят лет?

— Я думаю, что главные проблемы сейчас сконцентрированы не в наших городах, а в странах третьего мира. Мы сейчас идем от семи миллиардов населения к девяти

«Сделайте свой город удобным для лучших дней в году, и тогда и в худшие он станет много лучше. А иначе получится как у канадцев»

миллиардам, и большинство из этих двух миллиардов будут жить в городах третьего мира: в Мумбае, Хошимине, Лагосе, Куала-Лумпуре, Дакке... И, на мой взгляд, вызов состоит в том, чтобы не дать этим людям быть задавленными капитализмом, технократией, богатыми людьми, которые займут большую часть пространства. Там тоже должен быть найден баланс, позволяющий людям гулять и встречаться на улице. Я знаю, что очень интересные вещи в этом направлении делаются в Куритибе в Бразилии, в Боготе в Колумбии.

— Сейчас в мире все больше и больше строят экогорода. Что вы о них думаете?

— Они такие зеленые, что не могут не вызывать позавидных. Они так много думают о зелени, что забывают обо всем остальном. Зеленые города редко напоминают место, где хочется жить. Находясь в неудобном доме, человек едва ли утешится тем,

что вокруг много травы и деревьев. «Зеленые» фрики напоминают мне велосипедных фриков — и те и другие могут думать только о чем-то одном, а для создания полноценной среды необходим разносторонний подход. Фанатики всегда меня пугают. Я не устаю говорить о том, что мало создать просто здоровый город, или город без преступности, или город, где много зелени. Нужно думать обо всем сразу.

— Есть какой-то критерий хорошего города?

— Знаете, как-то во Вьетнаме одна женщина, посмотрев на фотографии Копенгагена, спросила меня: «У вас сейчас, наверное, бейби-бум?» На самом деле, рождаемость у нас низкая, мы стареющая нация — но детей на улице действительно много. Вот это, наверное, и есть критерий хорошего города. Покажите мне, чем занимаются в городе старики и дети, и я скажу, насколько он благоприятен для жизни.

— Вы чем-то, кроме архитектуры, занимаетесь?

— Я в течение тридцати пяти лет играл традиционную джазовую музыку. У нас в группе всего семь человек, среди которых мой брат, два моих сводных брата и даже наш семейный доктор. Это называется большой квинтет. У нас никогда нет времени на репетиции, мы делаем это для развлечения. К сожалению, большинство людей, для которых мы играли, уже умерли. Традиционный джаз — это музыка, понятная определенному поколению, и этих людей осталось не так много, и они уже не танцуют, но мы все еще играем.

Другое мое любимое занятие — это внуки. У меня их семь, старший недавно пошел учиться, а младшему всего два года. Мне нравится наблюдать, как они растут. Мы, конечно, стараемся быть хорошими бабушкой и дедушкой, показать им мир, берем с собой на каникулы, приглашаем к себе в гости и невероятно их балуем. И это — прекрасное времяпрепровождение.

Беседовала Мария Элькина



«Нам нужны не инвесторы, а работодатели»

Доклад Армандса Крузе* на форуме «Будущий Петербург»

Рига — одна из наиболее значимых и стратегически важных метрополий Северной Европы. Население Риги составляет 650 000 жителей, однако экономически город значительно превышает свои границы: расширяющаяся в последнее время агломерация сейчас уже фактически граничит с Эстонией и Литвой. В агломерации Риги проживает 1 млн 170 тыс. жителей. Большая часть жителей агломерации работает в Риге, поэтому вызов, стоящий сегодня перед столицей Латвии, заключается в том, чтобы планировать развитие города, не забывая о возможностях и потребностях жителей всей агломерации.



В результате стратегии развития, действующей в данный момент, Рига оказалась децентрализованной — районы активной застройки располагаются на карте города как отдельно стоящие «островки», изолированные друг от друга. Как оказалось на практике, для такой децентрализации города не было никакого экономического обоснования, более того, именно она фактически явилась причиной стагнации и закрытия многих проектов. Поэтому на данный момент разрабатывается новая стратегия развития Риги, и в перспективе мы видим более компактную модель города. Мы планируем, что в течение ближайших семи лет будут активно развиваться существующий центр города, территория развития науки и инноваций на левом берегу Даугавы рядом с Латвийской национальной библиотекой и территория района «Скан-

сте» как нового финансового центра. Также предусматривается развитие более отдаленных территорий, таких как рекреационная зона «Межапарк» и новое «индустриальное сердце» Риги в районе улицы Гранита. Расскажу чуть подробнее о двух наиболее крупных из этих проектов.

Территория «Скансте» — ближайшая к историческому центру Риги малозастроенная окрестность. Ее ценность в национальном масштабе связана с возможностью создания в центре Латвии многофункционального делового района, успешно объединяющего качественную среду обитания и наличие значимых столичных бизнес-функций. В настоящий момент здесь расположены центральные банковские офисы, медицинские учреждения, большая мультифункциональная арена на 11000 мест. Но главный целевой результат развития этого района — многочисленные рабочие места, которые должны здесь появиться. Кроме того, разработчик данной территории планирует строительство 100 новых квартир ежегодно, что также важно для города.

Более отдаленный район улицы Гранита спланирован как приоритетная территория для развития производства ресурсоемких отраслей, где предприятиям необходимы электроэнергия, вода, большие земельные участ-

ки. На первых этапах в этом районе будет сконцентрировано около 38 тыс. работников, а впоследствии создано еще от 5 до 24 тыс. совершенно новых рабочих мест. Сейчас город активно инвестирует средства в создание инженерной инфраструктуры в этом районе, строительство улиц и улучшение движения общественного транспорта.

Но число новых неосвоенных территорий, как район Гранита, не так велико. Мы считаем, что в рамках принципов устойчивого развития и экономного использования городской земли целесообразно делать ставку на реновацию депрессивных территорий. Дело в том, что еще во времена царской России Рига была крупным индустриальным центром, наряду с Санкт-Петербургом и Варшавой. Тем не менее в последние 20 лет ориентиры экономического развития города изменились: промышленность отошла на второй план, и современная Рига представляет из себя, с одной стороны, типичный город-музей, с другой — транзитный город-порт. При этом территории, занятые раньше промышленными предприятиями, деградируют, и этому процессу два десятилетия никто не противостоял.

При разработке новой стратегии развития города мы идентифицировали деградированные территории и объекты. К таким территориям относятся как заброшенные предприятия, неспособные функционировать, так и загрязненные и засоренные территории, трущобы и незаконченные постройки. В планах города — ревитализация всех этих районов.

Удачным примером такого проекта стала ревитализация

территории недалеко от центрального рынка и бывшего портового склада, носящая название «Спикери». В результате сотрудничества городских властей и заинтересованного в преобразовании собственника территории вместо неухоженной и криминальной среды создается прекрасный творческий квартал со своим концертным залом, выставочными площадями, музеем кукол, кафе и другими объектами.

Ряд проектов ревитализации создавались вместе с участниками обучающей программы «Создай Ригу!», экспертами междисциплинарных команд, ландшафтными архитекторами, архитектурными мастерскими, с учетом особенностей местной среды. Многие предложения формулируют сами жители. Чтобы развивать диалог с обществом, мы решили продлить процесс разработки новой стратегии, вовлекая в него жителей. Городское самоуправление в этом случае обеспечивает платформу для дискуссий и берет на себя реализацию разработанных идей.

В заключение отмечу, что, разрабатывая стратегию городского развития, мы определили самый важный приоритет — создание новых рабочих мест. Нам нужны не инвесторы, приобретающие дома и квартиры, нам нужны работодатели. Именно поэтому город оказывает помощь предпринимателям и в создании новых производственных площадок, и в формировании территорий для креативных индустрий, и в обеспечение города необходимой технологической, транспортной и социальной инфраструктурой. И эти задачи актуальны не только для Риги, но для всех современных городов, в том числе Петербурга.

* Армандс Крузе — руководитель стратегического управления Департамента городского развития города Рига

Великое градостроительное безмолвие

Российские градостроители не формулируют современные подходы, а лишь предлагают чуть улучшенные советские решения.

Высокий уровень градостроительной школы — залог успешного преобразования городского пространства и среды, и наоборот. Градостроительство в России бессистемно и даже более примитивно, чем во времена СССР. Такого единодушного мнения специалистов, участвовавших в круглом столе «Новое градпланирование в России» в рамках четвертого Ежегодного форума «Будущий Петербург». Важнейшей причиной такого положения дел эксперты назвали слабое участие общества в градостроительном планировании. Преодолеть этот барьер можно, если найти общий язык между профессионалами и простыми горожанами. Некоторые участники круглого стола такой язык, похоже, нашли.

Upgrade Страны Советов

С профессиональной точки зрения никакого градостроительного планирования в России нет — ни нового, ни даже старого. Есть лишь его имитация. Так формулирует общее мнение профессионалов Юрий Перелыгин, генеральный директор института «Ленгипрогор». Задача градпланирования — формирование городской среды, выполняемое по определенным профессиональным канонам. В России же градостроительство ведется бессистемно, хаотично, без соблюдения градостроительных правил. «Надо создавать капитализируемую городскую среду, а не уплотнительную застройку в интересах девелоперов, как происходит сейчас», — говорит Перелыгин. По его словам, градостроительная наука не востребована и поэтому стремительно деградирует. Из нее уходят специалисты. За последние 20 лет институт «Ленгипрогор» потерял множество (из 900 человек осталось 300). Они уходят, главным образом, в строительство, где заработки выше в несколько раз.

Результатом игнорирования мнения профессиональных градостроителей, по мнению Перелыгина, стали в том числе и грандиозные, стратегические ошибки. Так,

вместо того чтобы сосредоточиться на развитии порта в Усть-Луге, правительство России решило строить нефтеналивные порты в Приморске и Высоцке, хотя делать этого было нельзя, ведь Карельский перешеек — рекреационная зона. Другой глобальной ошибкой Перелыгин называет проект Большой Москвы: «Это дилетантское решение». Поддержавший Перелыгина вице-президент Союза архитекторов России Максим Перов заметил: единственная польза от этого проекта заключается в том, что его очевидная несостоятельность стала катализатором дискуссии о важности про-

микрорайонное планирование. Классический пример — петербургское Купчино. Такими «купчинными» застроена вся страна, что порождает экологическую катастрофу в городах». Главная беда, по его мнению, в том, что градостроители не в состоянии сформулировать современный подход, а предлагают лишь слегка улучшенные советские решения. Здоровые идеи иногда возникают, но градостроительное сообщество их не отстаивает.

Новые имитации

«Советское градостроение сформировалось в условиях секретности — все документы имели гриф ДСП. По этой причине советская градостроительная школа никогда не учитывала интересы общества», — утверждает Карпов. Принцип сохранился и сейчас. Ссылаясь на это обстоятельство, Максим Перов основную вину возлагает все же на власти, которые заказывают градостроителям исключительно «купчино». Как бы то ни было, все согласны с тем, что введен-

ные планы поселений не учитывают реальные потребности населения», — уверена сотрудник «РосНИПИУрбанистики» Евгения Колесова. «Генеральный план должен быть работающим документом, а его превратили в формальный набор схоластических норм, которые не устраивают всех, даже девелоперов, в чьих интересах он, как правило, и создается. И потому его нарушают все», — сетует Юрий Перелыгин.

Антиобщественный, антигуманный, антиконституционный документ

Еще большие претензии специалисты предъявляют главному градостроительному документу — Градостроительному кодексу РФ. Ранее в своем интервью portalу «Петербург 3.0» главный градостроитель Научно-исследовательского и проектного центра Генерального плана Санкт-Петербурга Юрий Бакей так сформулировал основную претензию: «Градкод направлен не на градорегулирование, а на дележ территории РФ — чтобы сформировать земельный кадастр, произвести оценку участков и взимать налоги. Государство считает, что сначала надо решить эту задачу (а она до сих пор не решена) и только потом приступить к регулированию градостроительного процесса. Исходя из этой позиции Градкод сконструировали таким образом, что мы сейчас вынуждены больше заниматься земельно-юридическими вопросами, чем градостроительством. Я считаю такую позицию ошибочной — оттягивая градорегулирование, мы загоняем проблему градостроительства в тупик, из которого потом очень трудно будет выбираться».

Юрий Перелыгин: «Надо создавать капитализируемую городскую среду, а не уплотнительную застройку в интересах девелоперов, как происходит сейчас»

фессионального градостроительного планирования.

По словам директора центра экспертиз ЭКОМ Александра Карпова, мы живем в эпоху «великого градостроительного безмолвия». Однако, считает Карпов, в этом отчасти виноваты сами градостроители: «Старая градостроительная школа не вписывается в современную жизнь. Она ориентирована на кошмарное

новые в законодательство общественные слушания лишь имитируют учет интересов общества. Да и проводят их на конечных этапах разработки документов.

Результатом игнорирования градостроительной науки стала профессиональная несостоятельность всех основных градостроительных документов, уверены участники круглого стола. «Генеральные



4G МОДЕМ ЗДЕСЬ,
ЧТОБЫ ТЫ НЕ ЖДАЛ

www.megafon.ru
8 800 550 05 00



МЕГАФОН
Будущее зависит от тебя

Его коллеги высказываются еще резче. «Градкодекс разрушает городскую среду», — утверждает Юрий Перелыгин. «Градкодекс — антиобщественный, антигуманный, даже антиконституционный документ, — уверен Максим Перов. — Он защищает интересы только девелоперов — в целях предпродажной подготовки земельных участков. Интересы общества не учитываются».

Юрий Бакей: «Градостроительный кодекс направлен не на регулирование градостроительных процессов, а на дележ территории РФ»

Участники дискуссии отмечали и другие дефекты законодательства — в частности, противоречивость законов. Например, нормативные акты о противопожарной безопасности «не бьются» с законодательством об охране культурного наследия. «Мы или нарушаем противопожарный закон, или разрушаем памятник, — утверждает Максим Перов. — Помимо прочего, это делает невозможным строгий контроль градостроительной деятельности. В результате его практически нет вовсе. Даже прокуратура предпочитает не вмешиваться. Отсюда и хаос».

Путь к спасению

Единственный выход из сложившейся ситуации участники дискуссии видят в привлечении широких слоев общества к участию в градостроительном планировании. Интересно, что такую позицию поддерживают даже некоторые предприниматели. Любопытную историю в связи с этим рассказал на круглом столе заместитель генерального директора «Института территориального планирования «Урбаника» Федор Коньков. Группа компаний «ИСТ» решила модернизировать городскую среду Тихвина (интерес «ИСТ» объясняется тем, что компания построила в городе один из крупнейших в Европе вагоностроительных заводов, с объемом инвестиций порядка 30 млрд рублей

и проектной численностью работников более 4 тыс. человек. — В.Г.). Однако, по словам Конькова, возникла проблема — городские власти захотели воспользоваться этой инициативой, чтобы спихнуть на компанию всю ответственность за развитие города. «Они хотят, чтобы компания стала градообразующим субъектом. Но «ИСТ» выступает против навязанной ему роли, понимая, что это

плохо кончится и для компании, и для города», — говорит Коньков. Компания решила привлечь на свою сторону общественность, убеждая горожан, что рискованно замыкать всю социальную и инженерную инфраструктуру на одно предприятие.

И тут оказалось, что договориться с населением непросто. «Документы градостроительного планирования непонятны и неинтересны не только простым горожанам, но даже активистам», — сетует Коньков. Серьезность проблемы отсутствия общего языка с гражданами признает Александр Карпов: «Общего языка нет. Есть только формальный юридический язык Градкодекса — абстрактный и устаревший».

В связи с этим весьма поучителен опыт столицы Латвии. Как рассказал на дискуссии руководитель стратегического управления Департамента городского развития Риги Армандс Крузе, проблемы его города очень похожи на петербургские — те же старые промзоны, нуждающиеся в редевелопменте, та же хаотическая застройка, продолжавшаяся до последнего времени, то же слабое участие населения в градостроительном планировании. В какой-то момент департамент решил привлечь население к участию в разработке городской стратегии разви-

тия. Для этого он начал проводить широкое общественное обсуждение своих планов — но не на этапе разработки документов, а гораздо раньше — при формулировании основных задач, приоритетов.

«Мы стали выяснять, каким общество видит город? Предложили выбрать конкретные проекты. В результате пять проектов были приняты к финансированию», — рассказал Армандс Крузе. По его словам, в ходе обсуждения выяснилось, что простым людям трудно формулировать свое представление на профессиональном градостроительном языке. «Но люди требовали, чтобы мы их выслушивали и обязательно как-то учитывали их пожелания. И тогда мы сами стали переводить эти пожелания на профессиональный язык, — говорит Крузе. — Мы очень усложнили себе жизнь, но эта работа оказалась продуктивной для всех участников. Помимо

Александр Карпов: «Старая градостроительная школа не вписывается в современную жизнь. Она ориентирована на кошмарное микрорайонное планирование, классический пример которого — петербургское Купчино»

прочего, мы, чиновники среднего уровня, поняли, что нам надо быть не разработчиками, а посредниками между населением и властью, принимающей решения».

«В такой роли нам стало гораздо легче отстаивать свою позицию перед нашими начальниками, — продолжает представитель Риги. — Мы говорили им, что предлагаем реализовать не наши умозрительные конструкции, а конкретные требования населения. В условиях выборности власти это очень сильный аргумент». Основываясь на своем опыте, Армандс Крузе сформулировал рекомендацию: «Главное — чтобы чиновники научились слушать граждан и не ленились переводить их требования на профессиональный

язык. Тогда народ поймет, что он может влиять на процессы, и его заинтересованность вырастет».

Гул одобрения был ему ответом

Судя по реакции на выступление Армандса Крузе, участники круглого стола увидели в его предложении рецепт консолидации российского общества. «Профессиональный язык — это реальность. Без него не обойтись. А чтобы найти контакт с гражданами, надо переводить их требования на профессиональный язык. Как и сказал коллега из Риги», — порадовался озвученным рекомендациям Юрий Перелыгин. Александр Карпов заявил, что он давно уже этим занимается — учит всех желающих профессионально оформлять свои градостроительные претензии. «Это очень правильно — привлекать население на начальном этапе разра-

ботки планов», — поддержала другое предложение рижанина Евгения Колесова.

Александр Карпов добавил оптимизма: «Ситуация в Петербурге меняется. Пополняются ряды частных собственников земельных участков. Они кровно заинтересованы в качественном законодательстве, спрос на которое таким образом растет. И эта заинтересованность уже дает плоды — растет число выигранных судов по нарушениям Генплана. Если мы сумеем формулировать интересы всех слоев общества на градостроительном языке, то власть не сможет нам противостоять».

Гул одобрения был ему ответом.

Владимир Грязневич

1992—2012.
Мир изменился.
Нам доверяют неизменно



**СОВРЕМЕННЫЕ ИНЖЕНЕРНЫЕ СИСТЕМЫ
ТЕХНОЛОГИИ ИНФОРМАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ
ЭКСПЛУАТАЦИЯ И СЕРВИСНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ**

**СЕГОДНЯ В АКТИВЕ «КОНФИДЕНТА»
БОЛЕЕ 2500 ОБЪЕКТОВ РАЗЛИЧНОГО
НАЗНАЧЕНИЯ В РОССИИ
И БЛИЖНЕМ ЗАРУБЕЖЬЕ**

192029, Россия,
Санкт-Петербург,
пр. Обуховской Обороны, д. 51, лит. К
Тел./факс: (812) 325-10-37
e-mail: hotline@confident.spb.ru

Так кто же оплатит будущее?

Высокий уровень риска в петербургской строительной отрасли создает угрозу для проектов развития

Городское развитие требует денег. Хотя на Западе драйвером — в том числе финансовым — прогресса является государство, ни один крупный проект, меняющий город, не обходится без солидной доли частных денег. В сегодняшнем Петербурге, с одной стороны, весьма скромны инвестиционные возможности бюджета, с другой стороны — не слишком привлекательны условия для частного инвестирования. Какова же перспектива проектов, формирующих современный Петербург? Есть ли смысл обсуждать красивые идеи западных урбанистов или к петербургской реальности они не применимы по банальной причине безденежья? Эти вопросы стали темой дискуссии «Кто оплатит будущее? Инвестиции в девелопмент в условиях неопределенности», прошедшей в рамках IV Форума «Будущий Петербург».

Риск, доходность и неопределенность

Соотношение риск/доходность должно быть привлекательным, чтобы в Петербург приходили необходимые инвестиции для реализации крупных проектов. Но уровень доходности в ближайшее время вряд ли повысится, скорее, будет падать. Таким образом, добиться решения поставленной выше задачи можно лишь снижая уровень риска вложений. Это требует принятия принципиальных решений на уровне государства, впрочем, девелоперы также могут поспособствовать изменению уровня риска. Такие выводы можно сделать по результатам состоявшейся дискуссии.

Между тем неопределенность для бизнеса — это неопределенность для города в целом. Где и какими темпами будет развиваться жилищное строительство в обозримые годы? Какие категории населения смогут приобретать жилье в Петербурге и, следовательно, каким будет человеческий капитал города? Ответы на эти вопросы лежат в области городского стратегического планирования, о котором немало говорится в последнее время, но именно — что говорится. Пока полу-

чается, что основное бремя ответственности не только за экономику того или иного процесса, но и за развитие мегаполиса лежит на предпринимателях.

О роли государства

Участники дискуссии выделили два уровня неопределенности. Первый — глобальная неопределенность, связанная с текущим мировым кризисом; девелопмент закономерно переживает подъемы и спады вместе

Институциональные инвесторы, включая иностранные фонды, на петербургском рынке сейчас практически не представлены. Зарубежные инвесторы не воспринимают отечественную недвижимость в качестве привлекательного объекта вложений

со всей экономикой. Второго уровня — неопределенность внутри страны, в первую очередь, в политике властей, как на федеральном, так и на региональном уровне. Причем неопределенность второго уровня для девелоперов представляется более существенной. «Для того чтобы оценить риски, нужно ответить на три вопроса: «что плохого может произойти?», «когда это может случиться?», «какие могут быть последствия?», — формулирует Надежда Калаш-

никова, директор по развитию строительной компании Л1. — В принципе, неопределенность первого уровня — счетная, то есть мы можем определить, как скажется на экономике проекта реализация тех или иных сценариев. Неопределенность второго порядка пока анализу не поддается».

Изменение политики властей уже приводит к приостановке и даже к полному отказу от реализации крупных девелоперских проектов. Участники рынка хотят иметь ответы на ключевые вопросы: реализации какого типа проектов городские власти дают «зеленый свет», будет ли бюджет участвовать в строительстве транспортной и инженерной инфраструктуры и т.п. «Если государство не будет участвовать в финансировании подготовки территорий, например, в форме государственно-частного

неопределенности на рынке, — прокомментировал ситуацию Олег Еремин. — Вместо одного вопроса появился другой — как будет строиться система возведения и передачи социальных объектов? Пока схема работы не отработана, участники рынка будут сталкиваться с множеством новых проблем и задач». «Для застройщиков необходимость строить объекты социальной инфраструктуры означает снижение рентабельности и увеличение налоговой нагрузки, — резюмирует Еремин. — Несомненно, новые условия работы несут в себе повышение стоимости квадратного метра для конечного потребителя».

А заместитель генерального директора УК «Эталон» (Etalon Group) Кирилл Вязовский добавляет: «Судя по последним действиям и заявлениям властей, на самом высоком уровне, похоже, принято решение зарегулировать массовое жилищное строительство в Москве и Петербурге так, чтобы не стимулировать отток жителей из других регионов». Таким образом, полагает Вязовский, доступного жилья в общепринятом понимании в российских столицах не будет.

В то же время альтернативой могло бы стать массовое строительство арендного жилья, считают эксперты. Четкая позиция государства плюс механизмы ГЧП могли бы снизить риски и увеличить доходность проектов за счет снижения себестоимости строительства, что привлекло бы девелоперов в эту сферу. Но пока заниматься этим сегментом невыгодно. «Целесообразнее отдать предпочтение складской или

партнерства (ГЧП), девелоперы не смогут обеспечить приемлемую стоимость квадратного метра», — сказал в ходе дискуссии на форуме первый вице-президент ГК «Балтрос» Олег Еремин.

К слову, уже после завершения форума стало известно, что город принял решение полностью переложить на девелоперов строительство социальных объектов — школ и детских садов — в районах нового жилищного строительства. «Это решение не сильно снизило степень

торговой недвижимости и обеспечить доходность более 10% годовых, в то время как отдача от арендного жилья — 5–6%», — напоминает генеральный директор «Knight Frank Санкт-Петербург» Николай Пашков.

Тяжело девелоперское бремя

«В данный момент финансирование девелоперских проектов распределяется примерно так: треть — собственные средства девелопера, треть — кредитные средства, треть — средства покупателей, в том числе ипотечные», — характеризует ситуацию генеральный директор ООО «Леонтьевский Мыс» Игорь Оноков. — К такой схеме мы пришли сравнительно недавно. В кризис доля покупателя

ненормальна, — продолжает Игорь Оноков. — Там доля девелопера в финансировании проекта высока ровно настолько, насколько банку необходимо покрыть риски на первоначальной стадии проекта, а далее в залог идет земля».

Эксперты констатировали, что институциональные инвесторы, включая иностранные фонды, на петербургском рынке сейчас практически не представлены. «Зарубежные инвесторы не воспринимают отечественную недвижимость в качестве привлекательного объекта для вложений», — категоричен Николай Пашков. В качестве исключения, подтверждающего правило, участники дискуссии отметили скандинавские инве-

территории практически нет средств западных фондов, институциональных инвесторов, банков, показывает, что они, соотнося доходы и риски, считают это соотношение неприемлемым». По мнению Ольховского, российские банки солидарны с западными коллегами, но у них просто нет

расти далее. Это вопрос условий работы на рынке, который должен решать не девелопмент, а государство».

«Те риски, которые сегодня существуют, должны быть существенно понижены, — соглашается Александр Ольховский. — Сидеть и ждать, пока это произойдет само

Нужно добиваться снижения рисков девелоперских проектов путем закрепления жестких обязательств со стороны государства

альтернатив. «Наши банки вынуждены финансировать российскую недвижимость по тем или иным причинам, будь это административные аспекты либо невозможность размещать денежные средства под адекватную доходность другим способом», — обобщил Ольховский.

Впрочем, заместитель начальника управления по работе с клиентами Банка БФА Роман Максимов готов поспорить. «Текущий уровень риска при реализации девелоперских проектов в Петербурге следует оценить как средний либо ниже среднего», — считает он.

Кое-что зависит и от нас

«Основная особенность российского рынка заключается в астрономической дороговизне денег, — утверждает Игорь Оноков. — Условия рынка (меняющиеся правила, непрозрачность, бюрократия) таковы, что деньги не входят в Россию. У нас в стране цены уже выше, чем за рубежом, и будут

собой, невозможно. Нужно, как минимум, об этом говорить, а еще лучше добиваться снижения рисков благодаря жестким обязательствам со стороны государства. В противном случае мы так и будем сидеть в рамках своего маленького мирка и платить за неприемлемые риски; платить больше, чем должны бы».

Кирилл Вязовский, в свою очередь, уверен в том, что и девелоперы могут, хоть частично, но понизить уровень риска самостоятельно. «Мы должны развиваться, — призывает он, — для того чтобы быть удобными для инвесторов. Надо переводить учет в стандарты МСФО, иметь совершенно прозрачную структуру владения, раскрывать всех финальных бенефициаров, создать грамотную и понятную для внешнего мира структуру. Просто так деньги никто не даст — чтобы этого добиться, нужно каждый день заниматься тяжелой кропотливой работой».

Борис Федоров

Заниматься сегментом арендного жилья инвесторам невыгодно. Целесообразнее отдать предпочтение складской или торговой недвижимости, которая обеспечивает бизнесу доходность более 10% годовых

и банка снизилась совокупно до 30%, то есть две трети проектного финансирования приходилось на девелопера. В этом и была основная причина заморозки проектов: не в том, что они стали дорогие, а в том, что доля девелопера в финансировании была слишком велика».

«Сейчас, с точки зрения российского рынка, финансирование девелоперских проектов более или менее нормальное. С точки зрения западного рынка эта схема

стиции, в частности со стороны YIT и NCC. Впрочем, председатель совета партнеров адвокатского бюро «S&K Вертикаль» Любовь Дуйко напомнила и о негативном опыте: скандинавский инвестиционный фонд Ruric вынужден распродавать активы в Петербурге.

«У иностранных корпораций хорошо поставлен риск-менеджмент, — рассуждает вице-президент Гильдии управляющих и девелоперов Александр Ольховский. — И то, что на нашей



«Приоритетные направления надо финансировать — при любой конъюнктуре, пусть даже на заемные средства»

Исполнительный директор ОДЦ «Охта» Александр Бобков рассуждает о механизмах развития города в небогатые времена

Являясь постоянным участником дискуссий проекта «Будущий Петербург», девелопер Александр Бобков не в первый раз оценивает итоги прошедшего года с точки зрения развития города. Как и год назад, он констатирует, что давно ожидаемого прорыва Петербург не совершил. Тем не менее, 2012 год, по его мнению, прошел не напрасно: основные проблемы, препятствующие развитию, были осознаны и зафиксированы — если не большинством горожан, то большинством экспертов, представляющих разные профессиональные и общественные группы. В этом смысле проблемы тоже могут быть общественным достоянием — общее их понимание становится фундаментом для дальнейшей совместной работы.

— Вы давно говорили о том, что регулярный секвестр адресных инвестиционных программ (АИП) города — одна из главных петербургских бед. Но в этом году беда произошла по объективным причинам: доходы бюджета Петербурга заметно снизились. Можно ли рассчитывать не только на масштабную АИП, но в принципе на развитие в период, когда город — беден? Кто его оплатит?

— Моя позиция не изменилась: не экономить надо, а стараться больше зарабатывать. И те мероприятия, которые потенциально обеспечат развитие и в будущем прибавку к бюджету, должны быть поставлены в приоритет. Мировой опыт показывает, что в самые небогатые периоды жизни регионы всегда работают на перспективу — над строительством инфраструктуры, созданием условий для бизнеса. Даже если это делается в долг, то всегда окупается в будущем. Для малого бизнеса никаких дополнительных особых условий создавать не надо, у них самая большая беда —

информированность. Если бы они просто больше знали, то гораздо активнее обеспечивали бы Петербург своими товарами и услугами. Они сами ищут неудовлетворенную потребность и начинают ее потихоньку удовлетворять. Пытаясь этому процессу помочь «сверху», особенно избирательно, можно только ему помешать. А вот большие проекты, к сожалению, нуждаются в поддержке города.

— Политической или финансовой?

— Это связанные вещи. Деньги — пожалуй самая чувствительная и быстро перемещаемая субстанция в мире. Если условия работы будут привлекательными, понятными и стабильными, то средства придут. Сегодня не совсем понятно, что и куда движется в Петербурге, поэтому инвесторы застыли, пытаются угадать направление. Если это направление определит и четко объявит главный субъект в городе, тогда и остальные подстроятся. Пока же почти все в Петербурге удовлетворяют



только аврально возникающие проблемы и потребности. Действий на перспективу я не вижу.

Возвращаясь к адресной инвестиционной программе (АИП), она действительно решается проще всего остальных в бюджете, поскольку сразу не затрагивает конкретных субъектов. Не было моста или развязки или коллектора 30 лет, ну и еще пару лет подождет. АИПы служат неким демпфером, балластом, который первый приносит в жертву ухудшающейся экономической конъюнктуре. Я уверен, что в небогатые времена нужно особенно четко определить направление главного удара, чтобы не размазывать тонким слоем ограниченные ресурсы. Таких направлений может

быть несколько, но уж точно не все существующие или желаемые. И вот эти несколько направлений необходимо в адресных инвестиционных программах защитить и финансировать независимо от сиюминутной экономической ситуации, вплоть до заимствований. Если отложить тот или иной проект, то, во-первых, он за это время подорожает, во-вторых, пока мы его откладываем, его эффектом никто не пользуется. Из опасений, что не хватит денег, мы зачастую вообще не начинаем крупные проекты. Мол, давайтеждемся лучших времен, а они никак не наступают, даже при неплохой экономической конъюнктуре.

— Где же она неплохая, когда кризис?

— Какой кризис, если цены на нефть и газ зашкаливают, металлы и прочее наше «всё» стоит очень прилично? Соответственно, компании и граждане зарабатывают деньги и активно их тратят: потребление-то растёт двузначными цифрами. И по продуктам питания, и по промтоварам — мы видим постоянный прирост объема реализации. Мы уже не первый год конкурируем с Германией за статус крупнейшего рынка продаж

вых стартов — несоразмерно мало. Пройдет время, и мы остро почувствуем, что вместо ранее запланированных 200 домов заложено только 40–50. Это будут объективные проблемы, поскольку объем продовольствия в магазинах можно быстро нарастить, просто увеличив поставки — и потребитель не успеет почувствовать, и цена не изменится. Но спрос на квартиры так быстро удовлетворить не получится, и если будет

все больше денег — просто неумолимо стареет ранее созданное. Если говорить о зданиях или объектах инфраструктуры, то в первые годы они требуют единицы процентов на поддержание, потом десятки процентов, а потом уже затраты на обслуживание сопоставимы с инвестициями в замену. Так что пока мы раздумываем, куда двигаться, мы тратим суммы, абсолютно сопоставимые с инвестициями в движение.

ятий будут загружены, даже ничего не продавая за пределы города — все будет съедаться, выпиваться и прокапываться на месте.

Размер регионального рынка и ежедневный объем потребления в Петербурге велики. У нас есть все предпосылки для того, чтобы именно здесь, для удовлетворения такого спроса, строилось и работало множество современных предприятий. Но мы не видим оче-



новых автомобилей. Жилье петербуржцы по-прежнему покупают еще на стадии котлована.

Кризис — это когда стоят заброшенные новые жилые дома с отделкой, а там паутина, потому что никто не может себе позволить их приобрести. Кризис — когда хлебобулочные изделия сметают с полок, а реализация мяса и колбас падает. Когда зарплату не платят по полгода — это кризис. А сейчас применительно к Петербургу можно говорить не о кризисе, а скорее об элементах застоя. Нарушаются естественные жизненные циклы отраслей — в том числе, строительства — поскольку тормозится инвестиционный процесс. Начатые инвестиционные проекты завершаются, а но-

провал в объемах ввода жилья, а конъюнктура не измениться, то цены непременно поднимутся. Город будет еще чуть менее привлекательными, потому что станет — на какой-то период — заметно дорогим.

Неприятность таких проблем еще и в том, что в текущем моменте их острота сглажена. Чуть меньше активности в той, другой, третьей области — это же не трагедия. Это кажущаяся стабильность.

Но мнение о том, что стабильность не требует энергии и ресурсов, — большое заблуждение. Мы тратим 70–75% городского бюджета на то, чтобы просто постоять. Поскольку нового создается мало, то на поддержание жизни города приходится тратить

— Все-таки в каком направлении вы предлагаете двигаться?

— По большому счету, в любом. Начали автомобильный кластер строить — и хорошо, но не довели до значимых результатов. Потому что самое интересное в автомобильном кластере — не флагманы, которых все видят, а сотни контрагентов этих флагманов. Они в основном и дают рабочие места, налоги, технологическое развитие. Но эти контрагенты едут к нам неохотно. Начали заниматься фармацевтикой — построили две фабрики. А должно быть на порядок больше. В Петербурге, в силу его масштабов и, к сожалению, высокого темпа старения населения, необходимо столько медикоментов, что десятки предпри-

реди из желающих работать в Петербурге — во многом, в силу не очень комфортных условий для работы и жизни. Вообще, задача любой городской власти — прежде всего, формировать и поддерживать конкурентоспособность территории проживания; делать эту территорию привлекательной, безопасной, комфортной, перспективной и — понятной. Поэтому у меня нет однозначного ответа, в какую сторону развиваться городу — поддержку практически любое направление, которое сочтет осмысленным большинство думающих об этом людей. Но не принимать решений о направлениях движения, чтобы и дальше было стабильно и непонятно — с этим трудно согласиться.

Беседовала Елена Кром

Агломерация лучше объединения

Развитие петербургской агломерации — гораздо более приятный для всех сюжет, нежели политически окрашенная идея слияния города и области

Тема объединения Петербурга с Ленобластью, много лет волновавшая чиновников обоих регионов и особенно болезненно воспринимавшаяся областными руководителями, в 2012 году в значительной степени (хотя и не полностью) трансформировалась в гораздо более приятный для всех сюжет — агломерацию Петербурга и граничащих с ним поселений Ленобласти.

Если объединение Петербурга и области — это политика, то агломерация — естественное явление. Несколько упрощая, можно сказать, что под агломерацией понимают концентрацию географически близких поселений, между которыми устанавливаются тесные экономические, социальные и культурные связи. Практически все приграничные (а в некоторых местах даже и не имеющие формальных границ с Петербургом) поселения Ленобласти все больше приобретают черты городских пригородов. Это, в первую очередь, Бугры, Девяткино, Мурино, Всеволожск, Колтуши, Кудрово и т.д. Большинство жителей таких поселков работает в Петербурге и, соответственно, каждый день ездит в город на работу и обратно. Это перегружает приграничную транспортную инфраструктуру и сам транспорт как города, так и области. Нередко пригородные поселения области используют петербургские энергетические сети (электрические, водопроводные, канализационные). Не рассчитанные на дополнительную нагрузку, они «захлебываются». В некоторых случаях расположенные вблизи городских парков и лесов областные предприятия нарушают экологический режим «зеленой зоны» Петербурга.

Прецедент ползучего присоединения

Все эти обстоятельства создают проблемы как городу, так и области. Их бы не было, если бы координация усилий властей по развитию своих регионов учитывала потребности приграничной агломерации. Однако, хотя какая-то координация существует — в части садоводств, например, или пригородных пассажирских перевозок — проблем агломерации она практически не затрагивает. От этого больше всего страдают жители приграничных поселков Ленобласти. Не видя адекватной реакции властей на свои проблемы, они начали переходить к радикальным действиям.

Жители двух приграничных поселков — Новогорелово и Песочный — принудили власти Ленобласти согласиться на присоединение своих поселений к Петербургу (городские власти не возражали). Процедура присоединения завершилась 20 июня 2012 года, когда петербургский ЗакС ратифицировал соглашение губернаторов Петербурга и Ленобласти. Присоединение было оформлено как «уточнение границ», по закону не требующее проведения референдума (в обоих субъектах Федерации) и утверждения Советом Федерации.

Таким образом был создан прецедент. Появился механизм присоединения к городу близлежащих территорий — в обход громоздкой конституционной процедуры изменения границ субъектов РФ. Этот механизм реализует естественные агломерационные тенденции — территории объединяются не по прихоти властителей, а в силу единства интересов живущих рядом людей. Такое объединение естественно и потому прочно. Но оно создает политически опасную для властей Ленобласти тенденцию — «ползучего» присоединения к Петербургу наиболее перспективных в экономическом отношении областных территорий. Осознание этого обстоятельства, наряду с постоянными жалобами населения и волеизъявлением федерального центра (Минрегион поручил Петербургу и Ленобласти создать единую схему комплексного развития территорий), подтолкнуло областные власти к созданию новых механизмов координации с правительством города.

У Петербурга есть свои зоны наладить координацию с Ленобластью. В результате в середине ноября решением правительств обоих регионов был образован рабочий орган — Координационный совет Петербурга и Ленобласти.

Быка за рога: транспорт и мусор

На первом же заседании Координационного совета (КС) 7 декабря был принят целый ряд конкретных решений.

Как сообщил вице-губернатор Санкт-Петербурга

Сергей Козырев, правительства соседних регионов договорились о том, что КС определит перечень приоритетных объектов транспортной инфраструктуры, которые необходимо построить в ближайшие 5–10 лет. Эти объекты должны ликвидировать «бутылочные горлышки» на границе города и области. Было решено поручить подготовку перечня профильным комитетам (включая КГА) Петербурга и области.

При этом Козырев заявил о целесообразности учета предложений региона — соседа в проекте Комплексной транспортной схемы Санкт-Петербурга, подготовка которой завершается в данный момент. В этой связи вице-губернатор Ленобласти Дмитрий Ялов сообщил о желании решить совместно целый ряд вопросов по стыковке автодорожной сети. Другой областной вице-губернатор Георгий Богачев пояснил, что его регион заинтересован, в частности, в двух проектах на границе с Петербургом. Первый касается создания крупного транспортного пересадочного узла в Девяткино. «Этот узел играет ключевую роль в организации транспортного сообщения Петербурга и области», — отметил Богачев. По его словам, Ленобласть намерена осуществлять этот проект силами частного инвестора. «Земельные участки у инвестора имеются, желание и деньги — тоже», — утверждает вице-губернатор. Он пояснил участникам совещания, что проект предусматривает строительство в Девяткино

междугородного и международного (для сообщения с Финляндией) автовокзала, перехватывающей автомобильной парковки, а также железнодорожного вокзала и вертолетной площадки.

Также правительство Ленобласти, по словам вице-губернатора, заинтересовано в строительстве нового выхода из Санкт-Петербурга: автомобильной дороги от КАД в обход населенных пунктов Мурино и Новое Девяткино с выходом на существующую автомобильную дорогу «Санкт-Петербург — Малукса». Как утверждает Богачев, оба проекта включены в программу развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленобласти до 2020 года. «Эти проекты технологически связаны и позволяют комплексно решить вопрос транспортного обеспечения примыкающих к городу территорий с активно развивающимся строительством», — подчеркнул вице-губернатор. Заинтересованные ведомства должны подготовить предложения по порядку совместного финансирования строительства дорог и объектов транспортной инфраструктуры на границах города и области.

Члены КС также отметили необходимость координации усилий в вопросе обращения

с бытовыми и промышленными отходами. Решили создать общий план транспортировки и размещения отходов в прилегающих к городу муниципальных районах Ленобласти. Кроме того — в кратчайшие сроки согласовать планы строительства комплексов по переработке, которые могли бы принимать твердые бытовые отходы из города и сопредельных районов области.

Агломерация требует большего

Однако совместными инфраструктурными проектами потребности агломерации далеко не исчерпываются. Необходимо делать следующие шаги, обусловленные многообразием связей и взаимных интересов внутри агломерации.

Эта тема в течение 2012 года активно обсуждалась на серии дискуссий в рамках проекта «Будущий Петербург». В феврале на круглом столе проекта — «Петербургский генплан: итоги и новые задачи» — архитектор Игорь Матвеев обосновал тезис о настоятельной необходимости учесть потребности агломерации в ходе начавшейся корректировки Генплана Петербурга. В апреле в СПбГУ в рамках дискуссии «Ленинградская агломерация: общая экономика при сохранении административных границ» обсуждались вопросы формирования обще-

го индустриального пояса, экономического сотрудничества регионов и конкуренции в борьбе за инвесторов. Участники круглого стола также говорили о регулировании миграционных потоков с учетом ресурсов Ленинградской области и Санкт-Петербурга.

В середине ноября проблемы агломерации обсудили чиновники, бизнесмены и эксперты в рамках круглого стола «Ленинградская область и Санкт-Петербург: координация действий для взаимного выигрыша». Вице-губернатор Ленобласти Дмитрий Ялов заявил, что транспортную проблему агломерации невозможно решить без «стыковки места проживания и места приложения труда». «Если массы людей будут постоянно ездить на работу из одного субъекта в другой, никакое строительство дорог транспортную проблему не решит, — уверен Ялов. — Поэтому один из приоритетов, который мы закладываем в концепцию социально-экономического развития, — строительство офисной, торговой недвижимости и индустриальных парков на территории Ленобласти. Чтобы люди, которые приобретают жилье в Ленобласти, могли работать недалеко от мест проживания. Задача — добиться того, чтобы миграционные потоки хотя бы не росли».

Кроме того, Дмитрий Ялов рассказал, что Минрегион поручил властям обоих регионов заняться в 2013 году разработкой единой схемы комплексного развития территорий области и города. При этом, по его мнению, в схему «должны быть заложены планы по принципиальным позициям: строительства, размещения новых производств, уточнения категории земель. Очень важен приоритет застройки там, где жилые объекты сочетаются с индустриальной застройкой». Девелоперы считают этот документ крайне важным, однако, по их мнению, его подготовка займет несколько лет. Чтобы развитие агломерации на это время не остановилось, Координационному совету следовало бы согласовать свои оперативные планы по обустройству приграничных территорий.

Судя по заявлениям властей обоих регионов, да и по их поступкам, они действительно заинтересованы в гармоничном развитии приграничной агломерации. К тому же многолетняя конфронтация «соседних» губернаторов всем надоела. Так что в следующем году, можно надеяться, процесс официального признания петербургской агломерации и ее потребностей продолжится.

Владимир Грязневич



Юрий Перелыгин, генеральный директор института «Ленгипрогор»:

— Когда федеральные власти поручили регионам создать единую схему развития территорий Петербурга и Ленобласти, то едва ли они отдавали себе отчет, насколько серьезное приняли решение. Сейчас главный архитектор является своего рода толмачом, который объясняет губернатору, что такое архитектура. Он

находится на пятом после губернатора уровне власти. В советское время главный архитектор был вторым человеком в городе. Градостроительные решения — стратегические по сути. Поэтому они нередко вступают в конфликт с оперативной ситуацией, которой в основном и вынуждена заниматься исполнительная власть. А тому же бизнесу необходимо четкое понимание того, как будут идти дела в среднесрочной пер-

спективе пяти — десяти лет. Получается, что мы в разных лагах времени проектируем территории по-разному, и возникают естественные конфликты долгосрочных целей с краткосрочными. До сих пор мы выживали и всерьез не занимались стратегией. То, что жизнь заставила нас заняться, наконец, долгосрочным планированием, не означает, что мы сейчас сделаем хорошую совместную схему территориального планирования.

«Большая Москва» как ментальный прорыв

Доклад Максима Перова* на форуме «Будущий Петербург»

Проект «Большая Москва», с одной стороны, очень сложный и спорный, с другой — очень нужный, жизненно важный для нас. Прежде всего потому, что он воплощает в себе потребность в ментальном прорыве, необходимость принципиально нового понимания городского пространства и жизненной среды мегаполиса. Границы Москвы изменяются, принимают иные, непривычные для нас очертания, и вполне очевидно, что это требует расширения границ и нашего сознания, способности мыслить по-другому.

В целом текущая ситуация в Москве во многом похожа на ситуацию, в которой осуществлялся проект Большого Лондона, начатый в 1927 году. Если у англичан потребность в управляемом развитии агломерации была уже тогда, то мы только сейчас проходим эту стадию. Продолжая сравнение этих двух грандиозных градостроительных проектов, скажу о том, что стало наиболее важным шагом в тот момент для столицы Соединенного Королевства и что должно стать таковым для Москвы. Самое главное, чтобы целостный образ города, будь то Большой Лондон или Большая Москва, был сформирован в сознании элиты. Иными словами, необходимо, чтобы те вещи, которые неоднократно звучали в экспертном сообществе относительно развития Москвы, теперь были осознаны людьми, принимающими решения и воплощающими их.

Конкурс «Большая Москва», целью которого является выбор оптимальной концепции развития московской агломерации, несмотря на то что еще не завершился, уже дал нам несколько ценных поводов для размышления. Первый из них — это разрушение мифа, что Москва — радиально кольцевой город, и его архитектурное, транспортное

и прочее развитие определяется именно этой характеристикой. Да, радиальность Москвы нельзя отрицать, но при этом город не является кольцевым. Кольца не замкнуты, не достроены, и именно в этой ра-



зорванности городской ткани кроются основные сложности современной Москвы.

Второй повод для дискуссии — достигла ли Москва постиндустриальной фазы развития? Про большинство мегаполисов мира говорится, что они эту стадию прошли, поэтому перед ними стоит вопрос — куда двигаться дальше, каким будет следующий виток развития и эффективная для него стратегия? Но для Москвы актуален

все-таки не этот вопрос, поскольку город еще даже не решил к постиндустриальной экономике. И то, что показал конкурс, — он зафиксировал стадию начала перехода к этому типу экономики и соответствующей городской среде. Такое начало подразумевает в первую очередь необходимость приступить к редевелопменту промышленных территорий. Соответственно, один из главных путей развития Большой Москвы — это изменение функций и облика бывших промзон, представля-

исходит из-за отсутствия нужных политических решений. Одним из них могло бы стать снижение плотности населения в городе, которое достижимо в том числе за счет создания принципиально другой транспортной схемы. В 1970-е годы с похожей ситуацией столкнулся Лос-Анджелес. Он два десятилетия очень хаотично развивался, что сказалось на качестве городской среды в негативную сторону. В результате преобразований город превратился в гигантский хай-вей, что позволило ему органично играть роль делового и логистического центра. Это решение настраивается и для Москвы.

Из интересных выводов курса можно отметить и то, что сегодня мэрией Москвы обсуждается разработка мастер-плана города. Очевидно, что здесь мастер-план рассматривается как недостающее звено между градопланированием и инвестиционным проектированием. Важно сказать, что если данная идея получит развитие, это существенно изменит ситуацию для девелопмента, потому что наличие мастер-плана предполагает взаимные обязательства города и бизнеса, и, соответственно, ответственность за их выполнение с обеих сторон.

Также мы рассматриваем механизм совместного территориального планирования Москвы и Московской области, и соответствующий проект будет принят в ближайшее время. Конечно, у него есть родовые недостатки, но, тем не менее, появление такого механизма — это первый шаг к формированию реальной агломерации.

Подготовила
Елена Смирнова

* Максим Перов — вице-президент Союза архитекторов России



*Мы создаем гармонию
пространства, экономики и человека*

АйБи ГРУПП – вертикально интегрированный холдинг, которому по плечу самые сложные проекты девелопмента, строительства и коммерциализации объектов недвижимости.

Мы предлагаем своим клиентам:

- полный пакет услуг «От идеи до воплощения»;
- разработка концепций развития и бизнес-планов;
- сопровождение сделок купли-продажи земельных участков, объектов коммерческой недвижимости;
- поиск покупателей, инвесторов, привлечение финансирования;
- подбор арендаторов;
- управление объектами недвижимости;
- повышение доходности объектов и их предпродажная подготовка;
- формирование объектов коммерческой недвижимости;
- профессиональная эксплуатация систем жизнеобеспечения здания;
- оптимизация эксплуатационных расходов;
- оформление правоустанавливающих документов;
- независимая оценка.

- Оперативное управление
- Стратегический консалтинг
- Брокеридж коммерческой недвижимости
- Строительный контроль
- Эксплуатация



АйБи ГРУПП
ГРУППА КОМПАНИЙ

*Пригласительная
состояния...*

Стратегию не надо придумывать — она уже есть

Участники проекта «Будущий Петербург» сформулировали главные задачи города

Дискуссии, проходившие в течение 2012 года на многочисленных конференциях и форумах с участием представителей петербургского бизнеса, позволили сделать как минимум три важных вывода. Во-первых, запрос на изменения в предпринимательской среде сформирован: все убеждены, что Петербург нуждается в гораздо более активном развитии, чем сейчас. Во-вторых, сформировано и представление об основных направлениях развития или, другими словами, главных задачах Петербурга — как стратегических, так и тактических. В этом смысле попытки городской власти разработать стратегические документы с нуля и самостоятельно, предпринимаемые с завидной регулярностью, выглядят несколько странно: основное содержание стратегии сложилось в сознании активных горожан, к которым не в последнюю очередь относятся представители бизнеса. В-третьих, стратегия, основанная на сформированных «снизу» представлениях получит дружную поддержку: накопленное стремление двигаться вперед ищет выхода. Представленные ниже ответы участников дискуссий проекта «Будущий Петербург» на вопрос о главных, на их взгляд, задачах города — одна из ярких иллюстраций к этим выводам.

Институт градостроительства и стратегический мастер-план

Вице-президент НП «Гильдия управляющих и девелоперов», советник губернатора Санкт-Петербурга Вячеслав Семененко:

— Санкт-Петербургу и другим современным российским мегаполисам необходимо сегодня решать целый комплекс задач, направленных на формирование комфортной среды проживания. Это и создание дополнительных транспортных магистралей, и строительство доступного жилья, и проектирование новых общественных пространств. Все это невозможно без изменения сложившегося облика городов, без наличия последовательной, комплексной градостроительной концепции развития.

Сегодня такой концепции нет. Существующий подход к градостроительству в основ-



Вячеслав Семененко

ном опирается на советскую школу. Это неплохая школа, но для создания в нашем городе среды высокого качества ее недостаточно. Санкт-Петербург остро нуждается в современных школах урбанистики, которые выпускали бы специалистов по девелопменту и по вопросам развития и функционирования городов. Создание такого Института градостроительства, урбанистики возможно

на базе Гильдии управляющих и девелоперов или с ее участием. Также необходим стратегический документ нового типа — стратегический мастер-план. Юридически такого термина не существует, однако сначала Пермь, Томск, а теперь и Москва разрабатывают подобные документы с привлечением ведущих мировых специалистов. Стратегический мастер-план позволит получить перспективное видение развития города, определит основные пространственные параметры, показатели и принципы развития. Этот документ должен стать инструментом консолидации бизнеса, власти и горожан.

Из срочных тактических вопросов Петербургу необходимо решать те, что связаны с гармоничным развитием новых территорий. Стихийная застройка окраин, отсутствие единой качественной городской среды порождает многочисленные проблемы для всех вовлеченных сторон. Город получает незапланированные обязательства по созданию социальной инфраструктуры и проблемы с транспортным обеспечением, решение которых зачастую превышает возможности бюджета. У девелоперов снижается капитализация проектов, расположенных в неблагоустроенной среде. Жители вновь освоенных территорий оказываются в некомфортных условиях.

Даже примитивная интернет-демократия может быть полезна
Начальник аналитического отдела Банка БФА Денис Демин:

— Основным направлением усилий правительства и горожан должно стать развитие городской среды, улучшение качества жизни и благодаря этому постепенное повышение качества населения города. При этом власти, включая муниципальные, могут концентрироваться на экстенсивном развитии (обновлении инфраструктуры и ЖКХ, благоустройства, реновации жилого фонда), а частный сектор — на интенсивном развитии, то есть смысловом наполнении городской среды, будь то создание креативных территорий или формирование потребительских профилей различных районов центра города.



Денис Демин

Задача властей, прежде всего, состоит в создании условий, при которых естественный спрос горожан на типы и уровень инфраструктурных и прочих благ будет эффективно выявляться, консолидироваться и удовлетворяться в решениях, инициируемых таким образом «снизу» и поддерживаемых «сверху». Основная проблема города сейчас состоит не в дефиците бюд-

жета или плохом состоянии ЖКХ, а в том, что власти, да и активные группы общественности, имеют весьма скудное представление о потребностях и проблемах горожан и подменяют эти потребности своими субъективными взглядами. В случае сохранения этой ситуации диалог о развитии города и дальше будет сводиться к перетягиванию каната между условными узкими группами — «власть», «девелоперы», «градозащитники» и т.д. Интересам горожанина в этой системе места может и не найтись, как не находилось места до сих пор.

Даже примитивные механизмы интернет-демократии могут быть полезны для городских властей, если они действительно нацелены на решение проблем, волнующих жителей города. Модель такого механизма — сайт-рейтинг проблем и задач города, а также идей по их решению, предлагаемых аудиторией и оцениваемых ей же. Если такого рода «перманентный соцопрос» будет сопровождаться реальными шагами правительства по решению наиболее популярных задач, городские власти не только получают программу конкретных действий, но и смогут значительно улучшить свой имидж среди горожан, осуществляя эту программу.

Баланс охраны и эффективного использования
Заместитель генерального директора Megapolis Property Management Роман Иваницкий:

— Сегодня Петербург является самым масштабным объектом в Списке Всемирного наследия ЮНЕСКО. Архитекторы с мировым именем, создавая ансамбль улиц, переулков, мостов и площадей, соотносили с общим замыслом архитектуру каждого здания; стро-

го следили за тем, чтобы его внешний вид гармонировал с другими фасадами в общей застройке. Такая система строительства придала городу его неповторимый облик. И сегодня первоочередная задача — максимально сохранить эту уникальность.

Однако, по нашим оценкам, редевелопмент исторического центра Петербурга идет не такими активными темпами, как мог бы развиваться город. Инвесторы неохотно вкладываются в здания, имеющие историческую ценность. Это дорого и требует многочисленных согласований, следовательно, окупаемость проектов, связанных с реконструкцией зданий, затягивается на срок от 8 лет и больше. А инвесторы хотят получить быструю отдачу от своих вложений, что тоже понятно: высокие ставки по кредитам (на уровне 15% годовых) и инфляция 8–12% в год не позволяют делать



Роман Иваницкий

вложения на длительный период времени.

Наш опыт показывает, что всегда можно найти баланс между задачами охраны архитектурного наследия и эффективным использованием зданий. Выступая за сохранение исторического наследия, мы бы хотели рассчитывать на сотрудничество бизнеса и городских властей. На-

пример, это может быть снижение арендной ставки, налоговой нагрузки, программа софинансирования объекта. В противном случае такие проекты очень медленно и сложно окупаются, инвесторы не хотят в них вкладываться, а уникальные памятники архитектуры остаются в плачевном состоянии, и с каждым годом ситуация все более удручающая. Если с фасада многие (и то далеко не все) здания еще сохранили свою красоту, то внутри и со стороны дворов картины открываются в большинстве своем совсем печальные.

К сожалению, на сегодня в Петербурге нет программ, которые бы стимулировали деятельность девелоперов в историческом центре. Арендная ставка по ним очень высока, а с учетом затрат на ремонтно-реставрационные работы сроки окупаемости проектов увеличиваются в разы, либо девелоперы должны сдать после реставрации эти объекты арендаторам по ставкам выше рыночных, на которые вряд ли удастся найти желающих. Чтобы выйти из такого тупика, городу нужно снизить арендную ставку до уровня рентабельности проекта (посчитать этот уровень не сложно — все данные есть).

В Москве начала работу программа «Метр за рубль», которая предполагает передачу в аренду особняков и исторических зданий на условиях проведения реставрации за счет арендатора в течение пяти лет. После окончания реставрации, которую должно одобрить Москомнаследие, арендатор платит льготную ставку аренды — рубль за метр в год в течение всего оставшегося срока аренды (соответственно, если аренда на 49 лет, то 44 года). Такая программа может быть интересна и Петербургу — как один из возможных ва-

риантов сотрудничества бизнеса и города.

Промышленность, основанная на высоких технологиях
Управляющий партнер Холдинга «АйБи ГРУПП», вице-президент Гильдии управляющих и девелоперов Сергей Игонин:

— Судьба нашего города, перспективы его развития — это, наверное, одна из самых обсуждаемых тем последнего времени. Много говорим о сохранении центра, пространственном развитии. О Северной столице как о столице культурной. И мало — о столице промышленной.

А ведь Петербург XIX века — Ленинград XX века таковой и являлся. Именно развитая, передовая промышленность давала мощный толчок к развитию интеллектуальной, культурной жизни и других преимуществ города. Путиловский, Обухов-



Сергей Игонин

ский, Металлический, Балтийский заводы, «Арсенал», «Сименс и Гальске», Завод Выборгской заставы и многие-многие другие составляли гордость и фундамент Санкт-Петербурга. Многое изменилось за последние 30 лет, и даже развал промышленности мы приняли за естественный процесс — стали думать, что мы уже живем в постиндустриальном мире. А в 2008 году

стало ясно, что в последний кризис больше всего пострадали страны, думающие именно так. Информационные технологии помогают, а не замещают материальное производство. Пока человек материален, он будет жить в материальном мире.

Пришло время всерьез задуматься о том, что будет основой нашего будущего процветания. На последнем инвестиционном форуме PROEstate в сентябре 2012 года много говорилось об умных, креативных городах; городах, борющихся за людей, за приток перспективных жителей. И наши английские коллеги констатировали, что самый привлекательный фактор для современного города — наличие рабочих мест. Пока — об этом говорит статистика, свидетельствующая о миграционном приросте населения, — мы достаточно успешны в соревновании за людей. Это при том, что мы находимся на 60-й параллели, а это не самое удобное место для жизни. И люди едут не за красотами нашего города. Но что будет завтра?

Считаю, что статус финансовой столицы нам не грозит. А вот развитие мощной промышленной базы с высокой долей добавленной стоимости, основанной на новейших технологиях, использующей весь ранее накопленный опыт, сохранившийся потенциал НИИ и вузов Петербурга, — это задача и достоянная, и достижимая. За примерами для подражания далеко ходить не надо — ВВП Финляндии в 3 раза выше, чем объединенный ВРП Санкт-Петербурга и Ленинградской области, при сравнимой численности населения: 5,5 млн у них против 6,5 млн у нас. Кстати, еще одна задача, которую считаю нужным решить к 2020 году, — объединение Петербурга и области. Это решение даст синергетический эффект для обоих ис-

кусственно разделенных регионов.

Велосипедный, зеленый, чистый город с переправами через Неву

Управляющий партнер Холдинга «АйБи ГРУПП», вице-президент Гильдии управляющих и девелоперов Юрий Борисов:

— Петербург-2020 — это город молодежи и туристов. Эти две группы объединяет много общего: любознательность, динамичность, общительность, желание гармонично развиваться, быть в центре событий,



Юрий Борисов

участвовать в фестивалях и праздниках. Вузы и наука Петербурга должны создать престижные учебные и рабочие места. Однако для конкуренции с другими городами мира этого мало. Требуется реализовать целый ряд программ, в том числе следующие: «Пешеходный и велосипедный Петербург», «Экологичный общественный транспорт», «Коммуникативный и креативный Петербург», «Чистый и светлый город», «Тоннели и мосты через Неву», «Подземный Петербург», «Зеленый Петербург».

Ну и, конечно, к 2020 году город просто обязан решить транспортные проблемы, в широком коридоре — от границы с Финляндией до границ Москвы, включая аэропорт и морской вокзал.

Вынос предприятий из центра, транспортный каркас, аэропорт

Генеральный директор ЗАО «ЮИТ Санкт-Петербург», полномочный представитель Гильдии управляющих и девелоперов в Санкт-Петербурге и Ленинградской области Михаил Возиянов:

— Требуется комплексное предложение по развитию исторической части Петербурга, включая промышленные территории (на сегодня «серый пояс» занимает более 40% центра города). Не менее нужна стратегия



Михаил Возиянов

развития транспортно-логистического комплекса. В принципе, любые действия по развитию городской среды важно начинать с разработки стратегии города, иначе можно неэффективно потратить большие ресурсы.

В целом развитие городу необходимо. В том числе необходимо развитие строительного рынка. В Петербурге востребованы качественные и комфортные жилые дома, их не хватает. Ежегодно рынком, людьми востребовано 2,5–3 млн м². жилья, соответственно, новое строительство в этом объеме относится к приоритетным задачам. Также важно не забывать о формировании транспортного каркаса Петербурга и важно завершить строительство нового

терминала аэропорта, так как этот проект является стратегическим. Необходимо вынести промышленные объекты из старого «серого пояса» за пределы Санкт-Петербурга и преобразовать значительные по площади городские территории.

Поддержка НИИ, малого бизнеса и качества жизни приезжих

Генеральный директор страховой группы «Капитал-полис» Алексей Кузнецов:

— Во-первых, Санкт-Петербург всегда развивался



Алексей Кузнецов

как научно-производственный центр. Здесь было большое количество научно-исследовательских институтов, проектных бюро, была развита промышленность. Поэтому вектор, связанный с развитием кластеров автомобилестроения, фармацевтики, современных технологий, я считаю правильным. Хочется, чтобы больше внимания уделялось среднему и малому бизнесу. На сегодня это одна из проблемных точек — малый бизнес менее активно развивается в Петербурге, чем во многих других регионах России.

Во-вторых, Петербург — крупнейший на Северо-Западе транспортный узел. Необходимо улучшать транспортную инфраструктуру, увеличивать коли-



НОВЫЕ ПЕРСПЕКТИВЫ КЛАССИКИ

www.mgpls.net

Москва,
Пресненский Вал, 14
+ 7 (495) 363-95-06

Санкт-Петербург,
Конногвардейский бульвар, 4
+ 7 (812) 337-68-60

чество и качество складов и терминалов в промзонах. Если КАД и ЗСД будут работать в полную силу, то это на какое-то время решит транспортные проблемы. Но проблемы с парковками будут только обостряться. Я хорошо помню, что в 1990-х годах в Хельсинки парковочных мест остро не хватало, но за 10 лет, путем осуществления программы строительства подземных паркингов, город решил эту проблему практически полностью. Понятно, что в Петербурге другие условия, сложные грунты, но найти решение этой проблемы необходимо.

В-третьих, Санкт-Петербург — красивейший город, не уступающий Парижу или Венеции. В бюджете этих городов значительную долю составляют доходы от туризма. И если с культурным наследием у нас все хорошо, то с другими факторами привлекательности Петербурга как туристического центра пока не очень.

Кроме того, необходимо улучшать качество жилья. По-прежнему многие горожане живут в коммуналках или домах с истекшим сроком службы. Город нуждается в рабочих мозгах и руках — значит, необходимо строить жилье для приезжих. На смену ведомственному жилью при крупных предприятиях пришли подвалы и бытовки.

Город для людей плюс европейская практика сотрудничества

Генеральный директор НСС Жилищное строительство (Россия) Юусо Хиетанен:

— По моим представлениям, первоочередной задачей города должно стать развитие транспортной инфраструктуры. Санкт-Петербург — европейская столица России и крупный мегаполис, поэтому логично

предложить для него модель трансформации, примененную густонаселенными деловыми и культурными центрами Европы. Освобождение сердца города от автомобильного трафика будет способствовать улучшению и ускорению работы общественного транспорта, который, помимо прочего, является более *environmentally friendly*, чем личный. Я думаю, изменения под девизом: «Город для людей, а не машин», — правильное направление. Важно развивать велодвижение, особенно в центре. У петербуржцев уже есть опыт



Юусо Хиетанен

использования бесплатных велосипедов для перемещения по городу — вспомним, например, сентябрьский проект Freebike. Выделение велосипедных полос — это и шаг в сторону здоровой культуры отдыха, и реальная альтернатива городскому и личному автотранспорту. Устройство более частых станций метро будет также способствовать развитию Петербурга — и как туристического центра, и как города, благоприятного для проживания. Этой последней цели послужит также увеличение площади общественных пространств и создание локальных рабочих мест в проектах комплексного освоения территорий (в том числе в бывших промышленных зонах). Вообще, не стоит забывать, что город должен

удовлетворять потребностям разных групп населения, в том числе и по возрастному признаку: выбор в пользу кварталов с одной функцией не соответствует практикам жизни талантливых и предприимчивых молодых людей. Также и консервация центра, отсутствие там новых инвестиционных проектов порождает усиление социальной неоднородности и разрастание депрессивных территорий.

В реализации колоссального потенциала Петербурга должны помочь различные схемы открытого сотрудничества с бизнесом. Можно обратиться к практике европейских стран, где принцип государственно-частного партнерства применяется в самых разных градостроительных и инфраструктурных проектах. При условии тесного взаимодействия горожан, представителей власти и бизнеса город станет одним из лучших в мире. У него есть для этого все возможности.

Условия развития — преемственность и компромисс

Исполнительный вице-президент НП «Гильдия управляющих и девелоперов» Павел Гончаров:

— Говоря о развитии такого крупного мегаполиса, как Петербург, нельзя выделить одно или два направления, которые стоит развивать, равно как и называть те, которые практически не требуют внимания. В числе приоритетных задач, требующих решения в ближайшей перспективе, — целый ряд сложных накопившихся проблем. Во-первых, это преобразование депрессивных городских районов. На их территориях необходимо создавать общественные пространства, вокруг которых, в свою очередь, развивались бы качественно новые объекты в сфере недвижимости. Как показы-

вает мировая практика, организация таких проектов вовсе не обязательно требует многомиллиардных затрат. Второй пункт — реновация центральных районов. Безусловно, центр Петербурга достоин особого статуса. Подход к его развитию должен быть изменен, а нормы, регулирующие строительство в условиях исторической среды, должны отличаться от тех, что применяются в новых районах. Только в этом случае у нас появится возможность реализовать амбициозные планы, в том числе и в части расселения ветхого жилья.



Павел Гончаров

Нужно аккумулировать накопленный в мире передовой опыт в сфере градостроительства и, что сложнее, активно его применять. Для этого необходимо создать в Петербурге эффективную общественную структуру, которая поможет достижению компромисса между всеми заинтересованными сторонами, как при решении масштабных вопросов, так и при реализации отдельных проектов. Наконец, нельзя не отметить условие развития, которое неоднократно было озвучено в ходе дискуссий 2012 года. Я имею в виду последовательность действий и преемственность решений власти. К сожалению пока — недавние заявления городской администрации это доказали — мы этого не достигли.

СЕРЫЙ ПОЯС- ТЕРРИТОРИЯ БУДУЩЕГО



ЗАПРОС НА ИЗМЕНЕНИЯ
СТРАХИ. НАДЕЖДЫ. ПЛАНЫ

Последний дар моей Изоры

«Вот яд, последний дар моей Изоры/Осмынадцать лет ношу его с собою», — проговорил в известной критической ситуации пушкинский Сальери. «Серый», промышленный пояс Петербурга, безусловно, и дар, и яд. Мы носим его как обузу уже несколько десятилетий и, стоит признать, до сих пор не знаем, как же им распорядиться.

Земли под бывшими и действующими (но в основном все-таки бывшими) заводами и фабриками, железнодорожными путями и депо, опустевшими казармами и т.д. и т.п. составляют около трети городского пространства. Часть промзон, разумеется, обречены еще долго таковыми и оставаться. Но другая часть (излюбленный пример — Обводный канал, порт и далее почти весь южный берег Невской губы, именно о них сегодня разговор) буквально просится: ну сделайте из нас что-нибудь интересное, казовое.

И когда в тысячный раз заходит речь о дефиците земли в Петербурге, о бесчисленных трудностях, с которыми сталкивается девелопер, который хочет развивать проекты в старой части города, невольно воскликнешь — так вот же оно, пространство! Вот она, земля обетованная, где есть все, что девелоперская душа пожелает — и близость к центру, и виды на воду, и обаяние старины, и огромная, по сравнению с центром, свобода от скреп, догматов и предрассудков «петербургского» архитектурного стиля.

Обаяние улиц по обоим берегам Обводного открываешь для себя, как Америку, случайно. Вы часто гуляете по Обводному? Вопрос риторический. А в порту большинство горожан просто-напросто не бывали. А ведь там отдыхает душа, изнуренная совершенство-

ми «блистательного Петербурга», там ослабевает авторитаризм сплошной застройки, и наш строгий город как бы перестает быть похож на самого себя. Ненавязчивая, но иногда прекрасная старина — иной квартал вполне себе составил бы архитектурную славу областному центру. Сквозные зеленые дворы, тишина, доброжелательные (как минимум друг к другу) аборигены. Умеренный внутриквартальный трафик. Затрапезные автомастерские, шиномонтажи буквально ждут, когда их куда-нибудь выдворят. И тут же, вдруг — приют инвестиций, современное производство, неожиданно опрятное. Храмы, магазины и рюмочные — все есть, все в шаговой доступности. А сколько пространства для нового?

Гуманное, вполне комфортное захолустье. Парадиз в представлении гостя форума «Будущий Петербург», именитого датчанина Яна Гейла. Здесь есть что сохранить, есть с чем без особых колебаний расстаться. Словом, здесь можно развернуться. И, кажется, только застарелая дурная репутация (на бессмертный мотив «на Лиговке малину накрыли мусора») да капризы собственников земли сдерживают приток строителей и их клиентов...

Но парадиз этот — в опасности. Более того, опасностей много. Одна — просто запустение и постепенное разрушение. И она вполне реальна. Так, не понаслыш-

ке знающий нашу строительную практику человек, подумав, сказал мне: «Слушай, а зачем возиться с этой рухлядью и ее хозяевами, ведь новую землю дешевле намыть в заливе».

Другие риски, напротив, связаны с прагматическим, а-ля рюс освоением. Это и отсутствие комплексных решений, раздергивание территории на отдельные проекты, чересполосица «элитных» кварталов, промзон, транспортных развязок и просто пустырей. Как ни странно, сокрушительно может повлиять логичное, казалось бы, сохранение исторической функции Обводного канала, то бишь превращение его в транспортный коридор, в автобан, рядом с которым мало кому захочется жить и даже работать. (Впрочем, русский покупатель недвижимости бывает на удивление неприхотлив. Шум и прах торной дороги, например, многих совершенно не пугают — стабильные продажи квартир неподалеку от транспортных развязок наглядное тому подтверждение. А стеклопакет на что?)

Но все-таки главная проблема, которая касается не только «серого пояса», но и других городских кварталов (просто он, этот пояс, в силу своей запущенности и дурной славы у горожан, особенно уязвим), — это отсутствие идей. И, кстати, тот студенческий архитектурный форсайт, описание которого вы найдете на страницах альманаха, это только подтверждает. Согласитесь, если очистить варианты применения «серого пояса» от маркетинговой шелухи, то у нас останется три основных — если не жилье, по возможности

дорогое, то офисные центры, под какими бы псевдонимами они ни скрывались (например, вошедшие в массовый оборот креативные пространства). Ну, и торговля, само собой. В этих трех соснах и блуждает (как правило, по виртуальным велосипедным дорожкам) местная девелоперская и архитектурная мысль. И конечно, в наши трудные времена этих трех идей недостаточно, чтобы сдвинуть гору. Реальных стимулов для освоения «серого пояса» просто нет. А ведь здесь, в сущности, можно построить новый город, новый Петербург, которого нам так не хватает, который спас бы от разрушения город прошлого...

Не сомневаюсь, что на этом месте серьезный, освещенный читатель подумал — очередное блабла-бла, утопия. Я не буду спорить. Более того, я настаиваю, что утопия — это как раз то, что нам сегодня нужно. И «серый пояс» — это как раз то пространство, где утопия — лучше плана. Неспособность наша мыслить иначе, как очень рационально, приземленно — несомненно, беда, которую мы ошибочно принимаем за достижение эпохи нового русского капитализма.

Так или иначе, внутри Петербурга сохранился фантастический, если внимательно к нему присмотреться, резерв для развития. Если в XXI веке в Петербурге будет построено что-то по-настоящему масштабное, то именно здесь. Каприз судьбы, недоумие, скупость превратили яд в дар божий. Это иррационально. И этому надо соответствовать.

Федор Гаврилов

Шведский строительный концерн



НСС Жилищное строительство (Россия)
Санкт-Петербург, Невский пр., 114-116А, 9-й этаж
Отдел продаж: +7 (812) 329-7272
www.nccr.ru

Как булка без изюма

Генеральный директор компании Peterland Юрий Зарецкий рассказывает о состоянии промышленных зон города и о малозаметных успехах в их преобразовании.



Петербургская консалтинговая компания Peterland подробно изучила состояние промышленных зон в Санкт-Петербурге. Всего их около 60, из них 27 представляют наибольший интерес. Эти территории занимают порядка 6 тыс. гектаров вблизи центра города, и решениями правительства Петербурга они предназначены под редевелопмент (остальные расположены на окраинах и должны развиваться по прямому, то есть промышленному, назначению). Преобразования в центрально расположенных промзонах идут — в разных объемах и с разной скоростью. О том, как это происходит, мы спросили у генерального директора Peterland Юрия Зарецкого.

— Петербургские промзоны будут полностью освобождены от промышленности?

— Нет. Некоторые промышленные предприятия останутся, хотя сами промзоны как территории компактного расположения близких по профилю промышленных предприятий и соответствующей инфраструктуры будут ликвидированы. Насколько мне известно, единых для всего города критериев сохранения предприятий не существует — каждый случай рассматривался отдельно. Впрочем, общий подход понятен — вблизи

центра не должно быть особо вредных предприятий, крупных заводов, тяжелого машиностроения. Но сама промышленность в центральных районах останется — по крайней мере до 2025 года. Об этом свидетельствует Генеральный план, предусматривающий промышленную функцию для многих земельных участков в центральных районах. Более того, среди поправок в Генплан, которые сейчас рассматривает специальная комиссия, существует довольно много предложений вернуть промышленную функцию некоторым территориям, функциональное назначение которых было в 2005 и 2008 годах (когда составлялся и корректировался Генплан) изменено на непромышленное. Видимо, собственники предприятий, расположенных на этих территориях, считают, что их компании имеют хорошие перспективы, и не хотят уходить.

— Насколько сильно сохраняющиеся предприятия меняют концепцию редевелопмента конкретной промзоны? Ведь понятно, к примеру, что комплексное освоение терри-

тории в этом случае осуществить уже невозможно...

— Никак не меняют. Но совсем по другой причине. Просто менять нечего — никаких концепций редевелопмента промзон за редкими исключениями не существует. Никто этим не занимается. В том числе и власти.

— Но ведь сам редевелопмент идет? Это что, стихийный процесс?

«Концепция преобразования промзон отсутствует, готовность государства к участию в редевелопменте оставляет желать лучшего, а финансовое участие близко к нулю»

— В основном, да, стихийный. Инициаторами практически всегда выступают девелоперы. Они «выковыривают изюм из булки» — застраивают, обычно жильем, наиболее привлекательные участки в промзонах. Причем делают это бессистемно. Просто пытаются извлечь максимальную прибыль в каждом конкретном случае. О системном развитии территорий промзон никто не думает, в том числе власти, которые отстранились от участия в этом процессе.

Хотя в мировой практике

все это делается совершенно иначе. Государство разрабатывает стратегию преобразования конкретной промзоны. Затем принимается соответствующая программа и план преобразований. Часть расходов власти берут на себя. Обычно это подготовка новой территории (создание инженерной, дорожной инфраструктуры) для размещения выводимых предприятий, строительство социальных объектов (школ, детских

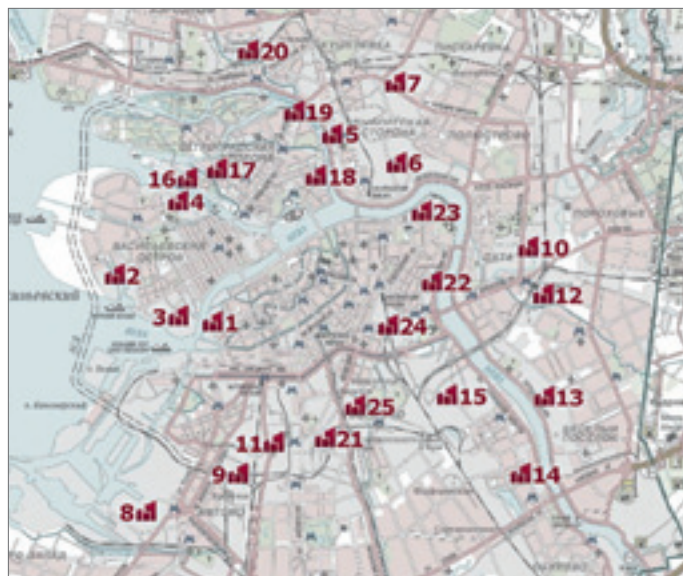
и т.п.). Иногда — временные льготы таким предприятиям.

У нас все, как всегда, идет не по мировым канонам: концепция преобразования промзон отсутствует, готовность государства к участию в редевелопменте оставляет желать лучшего, а финансовое участие близко к нулю.

— Но ведь 30 промзон на окраинах города, предназначенных для развития, как раз и призваны обеспечить площадки для предприятий, выводимых из центра?

— По идее, да. Но для этого почти ничего не делается. В них работают существующие предприятия, а новые площадки готовятся очень медленно. Для них, как правило, нет лимитов (согласия монополистов на предоставление новым объектам электричества, воды, газа, тепла в нужных потребителям объемах. — **СПб3.0**), не развивается инженерная и транспортная инфраструктура, да зачастую нет даже и нормально оформленных документов на землю. Но без всего этого размещать там новые предприятия невозможно.

— Неужели у властей нет ни-



Карта промзон Петербурга. Источник: исследование Peterland

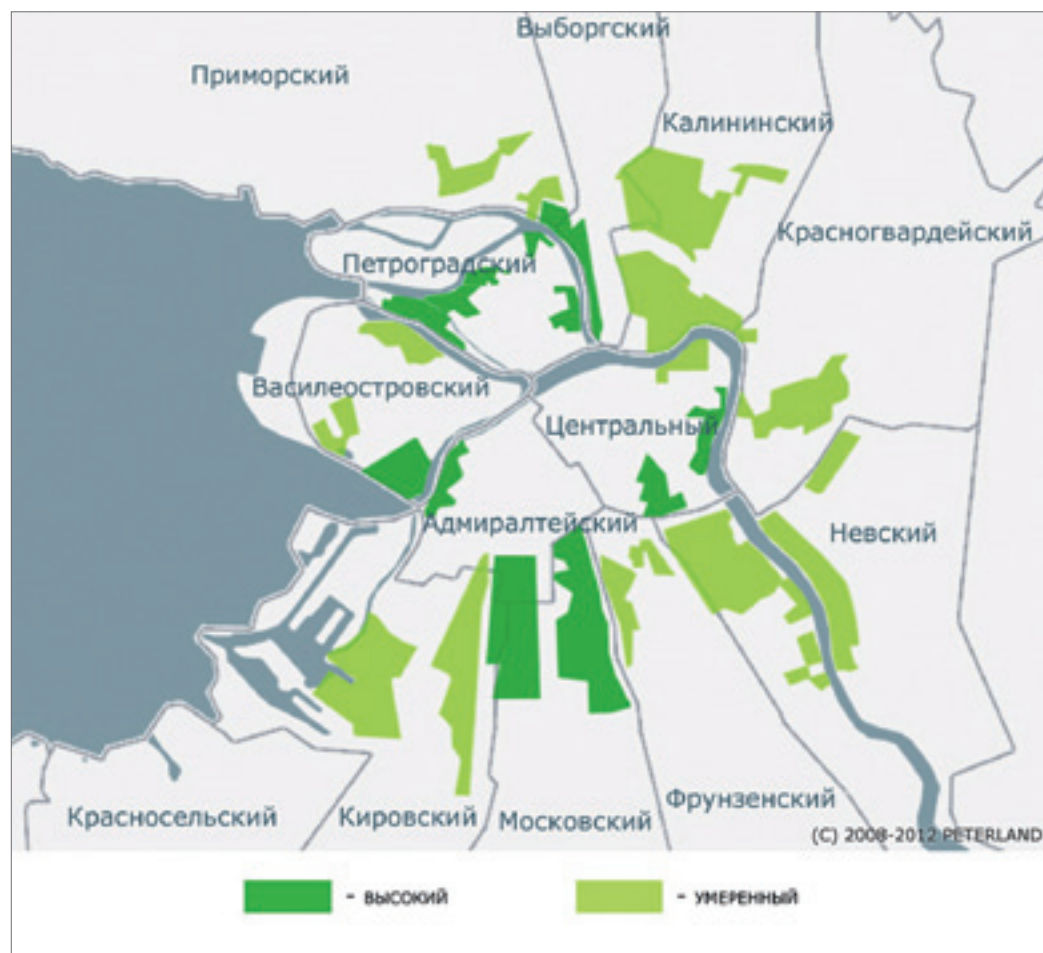
какого представления о желаемом характере преобразований в зонах?

— Почему же нет. Есть. Оно определяется функциональным зонированием отдельных земельных участков (в границах каждой зоны), зафиксированным в Генплане. Возьмем, к примеру, большую промзону «Стеклянный городок» в Невском районе (между проспектом Обуховской Обороны, Обводным каналом и Московской железной дорогой). Сейчас она вся заполнена промышленными предприятиями. Но к 2025 году, по Генплану, основная часть территории должна использоваться под деловую функцию (офисные здания, бизнес-центры), объекты инженерной инфраструктуры. И лишь небольшая часть территории по-прежнему будет занята промышленностью. Жилье в этой зоне вообще не предусмотрено. Как и во многих других зонах, даже расположенных на набережных, привлекательных для жилищного строительства. Например, в Выборгской промзоне на Пироговской и Выборгской набережных. По этой причине девелоперы такие зоны не любят.

— А какова вообще степень преобразования промзон — по сравнению с Генпланом?

«Девелоперы выковыривают изюм из булки — бессистемно застраивают наиболее привлекательные участки в промзонах. И то, что девелоперы хаотично понастроят, создаст городу дополнительные проблемы — транспортные, инженерные, социальные»

— Для разных зон она разная. Мы проследили ситуацию по районам. Лидирует Петроградский район. Там уже преобразовано порядка 24% территорий промзон. Это промзоны «Леонтьевский мыс», «Петровская коса», «Петроградская набережная». А вот в Кировском и Фрунзенском районах —



Инвестиционный потенциал промзон. Источник: исследование Peterland

всего 2%. Активное преобразование ведется лишь в 6–7 зонах. В 13 — умеренное. В остальных редевелопмент находится лишь в начальной стадии. В целом по городу преобразовано около 500 га или 8–10% от возможного.

Поскольку никто никогда подобных исследований

не проводил, то проследить динамику происходящих в промзонах процессов пока не представляется возможным. Вот, мы скоро закончим полную инвентаризацию промзон (изготовление их паспортов), и тогда сможем отслеживать изменения во всех зонах. Впрочем, по тем зонам, где у нас уже есть пол-

ная информация, динамику зафиксируем через год-два.

— Каковы главные факторы торможения преобразований в промзонах, которые вы обнаружили при исследовании?

— Мы выделили семь основных. В разных случаях на первое место выходят разные факторы. Но для большинства промзон главным фактором торможения сегодня является низкая инвестиционная привлекательность зоны.

— Вы сами оцениваете инвестиционную привлекательность промзон?

— Конечно. Основными критериями являются локация, определенное Генпланом зонирование (какие функции разрешены при новом освоении территорий; наиболее привлекательна для девелоперов — жилая). Также — инженерная обеспеченность, то есть степень разрушения инженерии и ее

пригодность для будущего функционального использования — ведь зачастую промышленная инженерия, энерголимиты малоприспособлены для деловой и жилой функции. Очень важна готовность собственников участков и зданий освободить территорию. Чем больше собственников, готовых к репрофилированию, тем выше инвестиционная привлекательность зоны.

Какие еще факторы торможения наиболее важны?

Наличие в зоне предприятий, которые модернизировали свое оборудование и технологии, успешно работают и потому не хотят никуда уезжать — даже если по формальным критериям было бы выгоднее, к примеру, построить всю территорию жильем.

Некоторые предприятия в принципе не против переехать. Но не могут этого сделать из-за обязательств

по долгосрочным заказам. Такая ситуация имеет место, например, в зонах «Балтийский завод» и «Адмиралтейские верфи». Хотя инвестиционная привлекательность этих зон, по нашим оценкам, весьма высока (главным образом из-за чрезвычайно выгодной локации), загруженность предприятий заказами на много лет вперед не позволяет их преобразовывать.

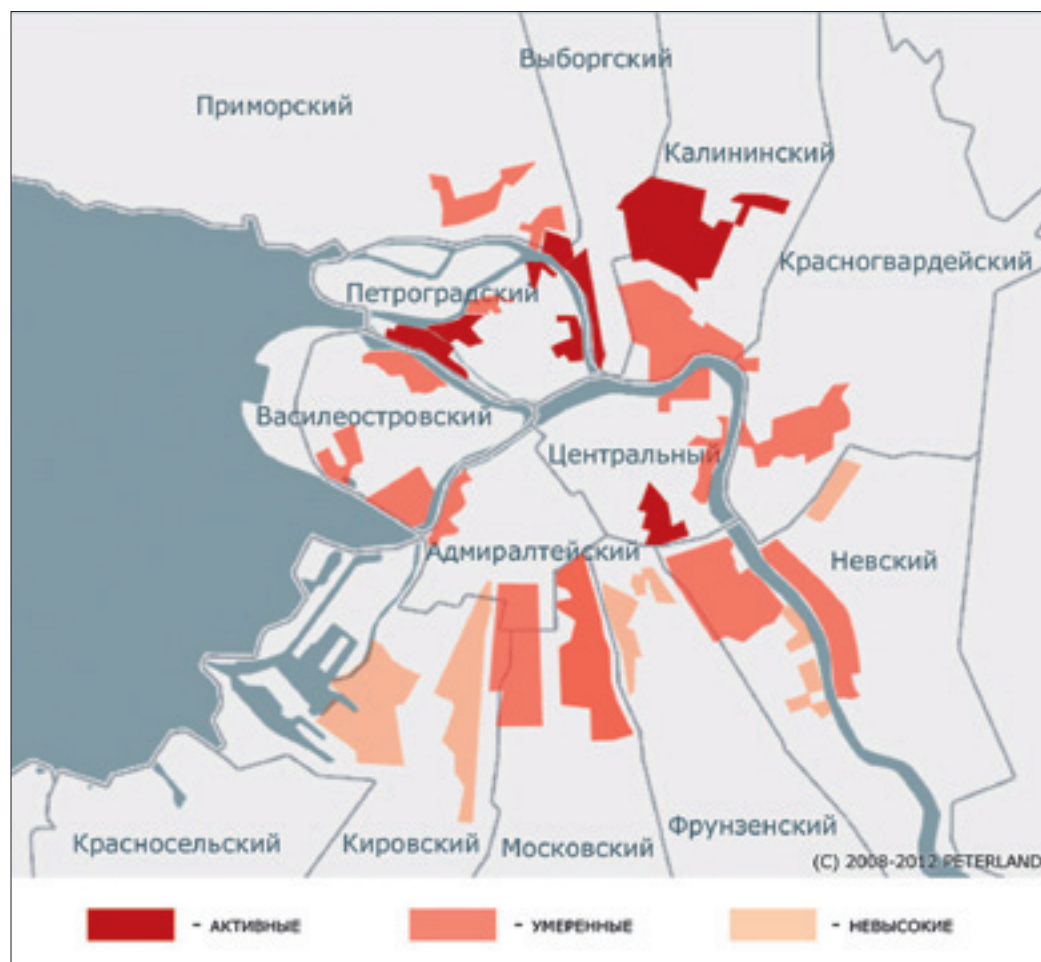
Хотя успешно работающих предприятий на территориях промзон довольно много, нельзя утверждать, что они больше всего тормозят преобразования. Потому что лишь в редких случаях они занимают большие территории. Как правило, их можно просто исключить из схемы редевелопмента и заняться преобразованием остальной территории промзоны.

В целом можно утверждать, что быстрее других развиваются те зоны, где при хорошей локации (вблизи центра города) доля жилой функции, по Генплану, наибольшая. А также такие зоны, где девелоперам удалось относительно легко договориться с собственниками о перепрофилировании территорий. Разумеется, чем больше собственников в зоне, тем выше вероятность того, что со всеми договориться не удастся. Тогда для преобразования будет доступна лишь часть территории промзоны. Для многих инвестиционно привлекательных зон невозможность договориться с соб-

«В промзонах на окраинах города зачастую нет даже нормально оформленных документов на землю. Поэтому невозможно размещать там новые предприятия»

ственниками является главным фактором торможения.

Это общий подход. Конечно, бывают исключения — как по темпам преобразований, так и по их характеру. Это относится главным образом к зонам, которыми власти занимаются непосредствен-



Активность процесса редевелопмента промзон. Источник: исследование Peterland

но. Например, большую часть зоны «Московская товарная» занял ТРК «Галерея», а не жилье. Или «Измайловская перспектива», которую власти стараются преобразовать уже много лет. Там прогресс довольно большой, правда, в основном бумажный — проделана большая подготовительная работа, что, конечно, крайне важно. Но формально доля преобразованных территорий пока невелика.

— Есть ли промзоны, которые преобразуются в формате КОТ — комплексного освоения территорий?

— Есть, но очень мало. Хотя это, конечно, самый прогрессивный формат. Он реализуется в промзоне «Измайловская перспектива» (ее территория

очень большая и там развивается несколько проектов КОТ: «Вагонмаш», «Петмол», «Галактика»). Другие примеры КОТ — это «Петровский остров» и «Московская товарная».

— Насколько важна роль государства для ускорения преобразований в промзонах?

— Очень важна. Государство могло бы создать предприятиям мощные стимулы для переезда. Прежде всего — подготовка площадок в развивающихся промзонах на окраинах для перебазирования в них предприятий из центра. Именно отсутствие таких подготовленных площадок во многих случаях тормозит вывод промышленности из центра. Государство могло бы разработать целую систему экономических стимулов, в том числе и налоговых. Кроме того, в тех случаях, когда на территории оста-

ются отдельные предприятия, вокруг них можно было образовать зеленые зоны, которых так не хватает городу. За такими буферными зонами можно было бы строить и жилье.

Отсутствие у государства системного подхода к этой проблеме, нежелание разрабатывать концепции преобразования промзон и участвовать в их реализации сильно тормозит их редевелопмент. Если нынешняя пассивная позиция властей Петербурга сохранится, то через несколько лет девелоперы окончательно снимут все сливки и уйдут. И редевелопмент промзон остановится на долгие годы. А то, что девелоперы хаотично понастроят, создаст городу дополнительные проблемы — транспортные, инженерные, социальные.

Беседовал
Владимир Грязневич

От «серого пояса» — к «лоскутному одеялу»

Правительство города, самоустранившись от лидерства в процессе редевелопмента промышленных территорий, рискует через несколько лет получить вокруг центра негармоничную и некомфортную застройку

Все большие города с долгой историей рано или поздно сталкиваются с одной и той же проблемой — с необходимостью освобождать наиболее дорогие земли от промышленной застройки. Эту задачу успешно решили Лондон, Роттердам, Хельсинки, Гамбург. У Санкт-Петербурга пока не получается: не хватает политической воли, заинтересованности инвесторов и экономических рычагов, которые подтолкнули бы собственников предприятий к переезду из центра на окраины.

Долгая история

«Серый пояс» вокруг исторического центра Петербурга сложился еще в конце XIX — начале XX века. Аналогичным образом росли большинство европейских городов: с годами бывшие промышленные окраины оказывались окруженными новыми районами. Но в Европе процесс вытеснения заводов и фабрик на периферию начался десятилетия назад вследствие повышения цен на землю в центре мегаполисов. В советском Ленинграде вопрос стоимости земли, равно как и эффективности производства, не стоял вообще. В итоге промышленные территории заняли значительную часть Санкт-Петербурга. «Если в среднем европейском городе промышленные предприятия занимают около 10% центральной части, то в Санкт-Петербурге на «серый пояс» приходится более 40%», — отмечает заместитель руководителя департамента оценки Института проблем предпринимательства (ИПП) Алексей Шаскольский.

Вопрос освобождения центральных районов от промышленности актуален для Санкт-Петербурга более 30 лет: еще в советские времена в Генеральном плане развития города был предусмотрен вывод около 100 заводов в Ленинградскую область. В постперестроечный период тема последовательно поднималась при мэре Анатолии Собчаке и губернаторе Владимире Яковлеве. Данный вопрос даже был возведен в ранг приоритетных в Генплане

Алексей Шаскольский:
«По моим подсчетам, при нынешних темпах решения проблемы редевелопмента она будет актуальна в Петербурге 300–400 ближайших лет»

1986 — 2005 годов. Но за этот период ни одно предприятие не было выведено за пределы центра с участием города.

От разговоров к делу попытались перейти только в 2004 году при губернаторе Валентине Матвиенко, которая объявила освобождение центра города от промышленных производств одной из ключевых задач. Была принята региональная программа развития территорий промышленного, общественно-делового и складского назначения. Смольный утвердил 14 программ развития крупных промышленных зон, среди которых Металлострой, Шуша-

ры, Белоостров, Ржевка, Лахта и другие. На обустройство новых промзон были выделены существенные бюджетные средства. Правительством было решено, что в центральной части Санкт-Петербурга должны остаться судостроение, точная механика и оптика, энергетическое машиностроение — то есть наукоемкое производство, не создающее экологических нагрузок. Предполагалось, что к 2015 году на окраины переедут не менее половины предприятий.

Не случилось. Позитивные примеры передислокации (а не закрытия) предприятий можно пересчитать по пальцам: это компании «Петмол», Первая мебельная фабрика, грузовой двор Московской товарной и несколько других. «По моим подсчетам, при нынешних темпах решения проблемы редевелопмента она будет актуальна у нас еще примерно лет 300–400», — предупреждает Алексей Шаскольский.

Без главного рычага

Преобразование больших территорий — процесс многотрудный, длительный и трудоемкий. В общих чертах во всех европейских городах он протекал по одну и тому же сценарию: инициатором перемен становится город, который, обозначив стратегическое направление, уже на этапе разработки концепции проекта консолидирует все заинтересованные стороны. Зачастую к поискам лучших решений привлекаются также международные эксперты. Когда вырисовывается общий абрис новой город-

ской территории, приступают к тактической части: к поиску источников финансирования, расчету темпов движения к намеченным целям и законодательному закреплению принятых решений.

Справедливости ради стоит отметить, что администрации европейских городов находятся в некотором смысле в лучшем положении, чем правительство Санкт-Петербурга. Как правило, земли, занятые заводами или портовыми мощностями, в Европе остаются в муниципальной собственности, что дает возможность городу достаточно безболезненно обеспечить свое финансовое участие в проектах редевелопмента территорий. Так, Гамбург продал инвесторам землю, где располагался старый торговый порт, за 1,5 млрд евро. Этого хватило на строительство новых портовых мощностей на окраине и частично — на инженерную подготовку высвободившегося участка, на котором девелоперы достраивают престижный жилой и деловой район Хафен-Сити.

Петербург лишен такого сильного рычага: практически вся земля «серого пояса» принадлежит самим предприятиям, а значит, власти не могут ни выселить их волевым решением, ни профинансировать переезд за счет продажи территории. Некоторые участки находятся в федеральной собственности или в собственности монополистов (например, земля РЖД у Московского вокзала), и вопрос об их дальнейшем использовании переносит-

ся в плоскость политических переговоров города с собственниками. В случае заинтересованности могучих землевладельцев в более эффективном использовании своих участков производства успешно передислоцируются из центра на окраины. После того как грузовой двор Октябрьской железной дороги был перенесен в Шушары, промзона Московская-товарная оказалась очень привлекательной для девелоперов. Также без особых проблем перебрался в новые корпуса на окраине ФГУП «Российский научный центр «Прикладная химия». И хотя собственник изменил свои намерения, отказавшись от строительства на Петроградской стороне жилого комплекса «Набережная Европы» с Театром танца Бориса Эйфмана в пользу размещения на освободившейся площадке Верховного и Высшего арбитражного суда РФ, в любом случае — опасного химического института в центре Петербурга больше нет.

Теоретически город мог бы стимулировать перенос предприятий из центра, выделяя им компенсацию из средств бюджета в расчете на повышение эффективности использования промышленных территорий и на увеличение в перспективе налоговых отчислений. Но экономическая целесообразность таких затрат неочевидна. «Мы считали бюджетную эффективность для Московской-товарной. Если там будет построен современный деловой квартал, то близость к Московскому вокзалу обеспечит ему загрузку и оживленную деловую жизнь, а это значит — дополнительные поступления в бюджет, возникающие вследствие реализации проекта, такие как налоги на недвижимость, на доходы юридических лиц, физических лиц», — рассказывает Алексей Шаскольский. Но, по его словам, на 80% освобождаемых промышленностью земель строится жилье, а значит — выигрыш города по налогам оказывается минимальным.

Тем не менее инструменты содействия редевелопменту могут быть найдены. Например, создание режима благоприятствования «переселенцам» за счет снижения налогов, арендных ставок на землю. Или предоставление финансовых гарантий города для привлечения льготных банковских кредитов на оплату переезда. Или, наконец, создание инженерно подготовленных территорий в тех местах, где город хотел бы видеть промышленность. Впрочем, вместо «пряника» можно включить «кнут»: если ощутимо повысить налоги за землю в самых привлекательных местах или запретить въезд грузовикам в центр города, то предприятия, расположенные в «сером поясе», быстро почувствуют себя дискомфортно. Но, учитывая, что промышленность формирует до четверти доходной части городского бюджета, варианты выдавливания производств на окраины кажутся сомнительными.

Переезд — почти пожар

В июне 2004 года петербургский комитет по экономике сообщил, что о желании переместиться на окраину заявили почти 100 предприятий. То есть именно столько, сколько планировалось передислоцировать в течение десяти лет. Но вскоре ряды желающих резко поредели. Как выяснилось, переезд — крайне дорогое удовольствие, и продажа земельного участка покрывает не более 30–40% затрат собственника. По расчетам ИПП, даже в центре города невозможно выручить более 200 евро за квадратный метр земли, равно как и купить инженерно подготовленную территорию на окраине дешевле, чем за 100 евро за квадратный метр. Разницы явно недостаточно для демонтажа, переезда и монтажа оборудования на новом месте, тем более что в большинстве случаев переезд объединяют с полной модернизацией изношенных мощностей. «Как только промышленник пытается переба-

зировать предприятие — демонтировать оборудование, перевезти его, заново смонтировать, сохранить персонал и так далее — проект становится настолько дорогим, что реализовать его только силами частных интересантов становится невозможно», — утверждает исполнительный директор ОДЦ «Охта» Александр Бобков. «На новом месте мы построили совершенно новое производство, с нуля», — подтвердил генеральный директор «Первой мебельной фабрики» Александр Шестаков. По этой же схеме перебирается с площадок на Кантемировском и Белоостровском проспекте заводах «Климов»:

Олег Барков:
«Промышленник, который говорит, что переедет легко, чаще всего не заботится о будущем предприятия. Он готов закрыть завод, получить деньги за земельный участок, уволить работников — и все»

до конца 2013 года в Шушарово будут построены административно-конструкторский и производственный корпуса, которые оснастят новым оборудованием.

На такой крайне болезненный и затратный шаг, как переезд, предприятие может решиться только в трех случаях. Во-первых, если оно уже лежит «на боку» и не собирается всерьез бороться за место на рынке. «Я веду много переговоров с промышленниками», — отметил генеральный директор «Ханса СПб Девелопмент» Олег Барков, — и установил закономерность: тот, кто говорит, что переедет легко, чаще всего не заботится о будущем предприятия. Он готов закрыть завод, получить деньги за земельный участок, уволить работников — и все». Во-вторых, если работа в пределах «се-

рого пояса» становится неэффективной. Как рассказывала на одном из круглых столов заместитель генерального директора компании «ЛОМО» Марина Зверева, состояние сетей и коммуникаций на занимаемом заводом участке таково, что не обеспечивает не только эффективного развития, но даже не позволяет полноценно работать. Впрочем, пока ЛОМО остается на прежней площадке.

Наконец третий, и главный внутренний мотив, срывающий фабрики и заводы с насиженных мест, — невозможность дальнейшего развития в пределах существующей территории. Именно этот фактор, а не принятие городской программы подтолкнул в свое время к переезду и «Петмол», и Первую мебельную фабрику. Заводу «Климов» было невозможно заниматься разработкой инновационных авиационных двигателей на устаревшем оборудовании. «Адмиралтейские верфи» также подошли к пределу своего развития, из-за чего собственники приняли решение о переносе мощностей в Кронштадт (правда, недавно в СМИ появились слухи, что проект может быть заморожен).

Почти все истории переезда и создания на новом месте современных мощностей имеют одну общую деталь — предприятию было куда ехать. Тем же, кто не имеет своего «пятна» в пригороде Петербурга, деваться некуда. «Очень многие предприятия хотя бы переехали, и многие уже подготовили соответствующие инвестиционные проекты. Но сроки и стоимость переезда в сложившихся сегодня условиях почти невозможно определить», — заявил исполнительный вице-президент Союза промышленников и предпринимателей Санкт-Петербурга Николай Ковалев.

Поедатели изюма

«На сегодня процесс редевелопмента не идет по пути передислокации предпри-

ятий. Он идет по пути скупки долей предприятий, находящихся в сложном финансовом положении», — утверждает заместитель директора Jones Lang La Salle Сергей Федоров. Таким образом высвобождаются промзоны на Пироговской, Выборгской набережных, на Петровском острове, на территории «Измайловской перспективы». Решающую роль играет девелопер, выбирающий наиболее интересные и легко высвобождаемые участки. «Сегодня все проекты в «сером поясе» — это проекты частных девелоперов, — констатировал Пашков. — Развиваются только территории с явным коммерческим потенциалом, который есть далеко не у каждой промзоны».

Хотя, по меткому выражению Алексея Шаскольского, частный бизнес «выел уже весь изюм из булки», перспективные участки в «сером поясе» еще имеются. Компания Peterland проанализировала, какие из 27 подлежащих редевелопменту промышленных зон могут рассчитывать на внимание инвестора. Оценка проводилась по четырем критериям: маркетинговая

привлекательность локации, функциональное зонирование территории, инженерная инфраструктура и готовность предприятия освободить место. В результате получилась картина идеального «пятна». Оно должно располагаться на набережной в одном из центральных районов (Адмиралтейский, Василеостровский, Центральный, Петроградский) и предназначаться под жилую застройку, которая на сегодняшний день является наиболее выгодной для девелопера. Идеально, если территория принадлежит обанкротившемуся предприятию или производству, которое уже перенесло мощности на новое место. В крайнем случае здание может быть распродано нескольким мелким собственникам: как правило, с ними можно договориться и для их скромных малых бизнесов легко найти места в подготовленных промышленных парках. Но вот ввязываться в проект в начале процесса переезда желающих немного. По словам вице-президента, управляющего директора Банка ВТБ Александра Ольховского, передислокация занимает до пяти лет. Если готовности собственника

нет, то история может затянуться до бесконечности.

По оценке компании Peterland, привлекательными для частного бизнеса являются не более трети промзон в центре города, или около 2 тысяч га. При этом хорошие «пятна» расположены весьма разрозненно, что ведет к точечному редевелопменту «серого пояса». «Надо понимать, что «серый пояс» — это не сумма промышленных зон, — выразил эту мысль заместитель генерального директора ЗАО «Петербургский НИПИград» Михаил Петрович, — это территория вокруг центра города». С необходимостью комплексного планирования преобразований согласны и сами застройщики. «С точки зрения города правильнее, когда редевелопмент проводится на большом пятне как проект комплексного развития территории. Иначе город становится похож на лоскутное одеяло. «Серый пояс» не должен застраиваться только жильем, так как в этом случае в центре города ничего не останется — мы получим спальный район», — считает Игорь Оноков.

Получается, что, несмотря на особенности и сложности петербургской ситуации, от апробированного европейцами рецепта не уйти. В качестве отправной точки необходима долгосрочная стратегия развития города, в которой было бы четко определено, какая роль отводится промышленным производствам в будущем Санкт-Петербурга. Концептуальные представления о перспективах «серого пояса» необходимо сформулировать и закрепить в Генплане 2015 года. По мнению Александра Ольховского, к задачам первого этапа относится также консолидация территорий, раздробленных между огромным количеством собственников. «Нужно определить оптимальный размер территории, которая может находиться в руках одного девелопера», — считает он. После чего развивать каждую промзону в соответствии со стратегическим планом, если мы не хотим через несколько лет увидеть вокруг центра Санкт-Петербурга «лоскутный пояс» — негармоничный, некомфортный, очередную градостроительную ошибку.

Елена Денисенко

Не менее двух лет на оформление бумаг



Любовь Дуйко, адвокат, председатель совета партнеров Адвокатского бюро «S&K Вертикаль»:

— Юридические трудности, возникающие у инвесторов и девелоперов при освоении территорий «серого пояса», были и остаются значительными. В первую очередь эти трудности выливаются в длительные сроки оформ-

ления и согласования разрешительной и проектной документации.

Ключевое значение имеет то, соответствует ли новое назначение объекта (торговое, административное, иное) зонированию данной территории в соответствии с Генпланом и Правилами землепользования и застройки. Если не соответствует — то все возможные действия необходимо отложить до момента внесения изменений в данные акты. Понятно, что это процесс небыстрый и слабо прогнозируемый. Даже если новое использование территории соответствует Генплану, реализация проекта может занять длительное время. Вопрос о получении раз-

решительной документации увязан и с разработкой проекта планировки территории. Если кто-то выполнил его до нашего инвестора, необходимо убедиться, что ППТ не создает ему препятствий к реализации инвестпроекта. Если же проект еще не разработан, то, скорее всего, заказывать его придется самому инвестору. Получение же полноценной разрешительной документации будет возможно лишь после утверждения ППТ городскими властями.

Если в реализации проекта заинтересованы власти (например, установлена и официально признана социальная значимость проекта), то, возможно, разрешительная документация будет оформ-

ляться оперативно, однако, уверена, что все равно процесс займет не менее двух лет. Естественно, будет иметь значение и своевременное финансирование проекта со стороны девелопера и выполнение взятых на себя обязательств перед городом (инвестиционные условия), в тех случаях, когда задействована городская собственность. Больших финансовых и временных затрат, как правило, потребуют юридически «неочищенные» объекты, по которым девелоперу, помимо основных вопросов, придется решать еще и вопросы с собственниками/арендаторами. Также нельзя забывать проблемы с техническими условиями, которые в ряде случаев могут стать серьезным камнем преткновения.

Бомба замедленного действия, или драйвер городской экономики

Ускоренное развитие промышленного пояса — безальтернативный механизм борьбы с дальнейшим экстенсивным ростом Санкт-Петербургской агломерации

Сразу отмечу, я считаю промышленный, так называемый «серый пояс» Санкт-Петербурга, одним из важнейших ресурсов не только градостроительного, но и социально-экономического развития нашего города на ближайшие 15 лет. Речь идет не обо всех индустриальных территориях Петербурга, а именно о поясе промышленных предприятий дореволюционной постройки. Во всем мире решение проблемы деградирующих промышленных зон является базовым вопросом в повестке деятельности городских властей, девелоперов, городского сообщества. Это происходит потому, что такого рода территории не могут жить без изменения их доминирующей функции — в центре современного мегаполиса традиционная промышленность обречена. При этом существует жесткая развилка: территория либо трансформируется в сторону деградации, создавая бомбу замедленного действия для города в целом, либо для нее находят экономические ниши, становящиеся локомотивами всей городской экономики.



Какую роль сейчас играет «серый пояс» в Петербурге? К сожалению, большинство выполняемых им функций имеет негативную окраску. Так, являясь транспортным и средовым «барьером», разделяющим районы массовой типовой застройки и исторический центр Петербурга, «серый пояс» формирует пространство для дешевых функций — склады, жилье для трудовых мигрантов, оптовые базы, ремонтные мастерские, офисы класса С и ниже... Бесспорно, бум на рынке недвижимости последнего десятилетия не прошел мимо рассматриваемых промзон — есть даже единичные успешные проекты коммерческого реновации.

Однако факты говорят о том, что точечные проекты не формируют цельного процесса позитивных трансформаций и интеграции в город «серого пояса». Законсервированная структура промышленных территорий исторической части северной столицы остается одной из причин транспортного и инженерного кризиса нашего мегаполиса, является криминогенной зоной при практически полном отсутствии общественных пространств. То есть это пространство — реципиент, который эксплуатирует внутренние ресурсы Петербурга, очень мало отдавая ему взамен.

Ответу на вопросы, какие ограничения необходимо преодолеть и какие идеи

могут стать основой «перезапуска» процессов реновации в «сером поясе», был посвящен проект, стартовавший этой осенью в рамках форума «Будущий Петербург» — форсайт «Сколько оттенков у серого». В процесс обсуждения и концептуального проектирования были включены не только девелоперы и молодые архитекторы, но и урбанисты, специалисты по инженерным и транспортным инфраструктурам, социологи, бизнес-консультанты, экологи. Это само по себе уже важная новация для отечественных дискуссионных площадок, обычно являющихся «закрытыми цеховыми клубами». При этом все предложения переводились на язык градостроительных концепций, что существенно расширяет возможности их дальнейшего использования.

Предварительные итоги проведенной работы позволяют не только сформировать четкий перечень ограничений,

консервирующих застарелые проблемы «серого пояса», но и выработать предложения по возможным моделям действий разных заинтересованных городских развития, в том числе городских властей.

Первое, что необходимо отметить, — это достижение консенсуса по общей целевой модели развития «серого пояса» Петербурга. Ускоренное развитие данной территории — безальтернативный механизм борьбы с дальнейшим экстенсивным ростом Санкт-Петербургской агломерации. Ситуация, когда ежегодно не менее 100 гектаров новых территорий в Петербурге и области застраиваются жилыми многоэтажками, представляет собой не меньший риск, чем сохранение в центре территорий индустриальной депрессии. Микрорайоны типового многоэтажного жилья повсеместно рано или поздно превращаются в гетто, за исключением случаев, когда развитие идет в условиях жесткого дефицита земли,

Петербург — одна из промышленных столиц начала XX века, является обладателем уникального ресурса, являющегося не только туристическим ресурсом, но и уникальным предметом дизайна и, соответственно, ресурсом для маркетинга компаний

как в Сингапуре или Гонконге. Доводы о том, что сложившаяся схема жилищного строительства является единственным способом решения проблемы дефицита жилья, не соответствует действительности, так как с 2007 года коэффициент доступности жилой недвижимости в нашем городе стал только выше — то есть для среднестатистического горожанина покупка жилья стала только более сложной проблемой. Таким образом, именно территория «серого пояса» является хорошей площадкой для применения по-настоящему инновационных и не типичных для нашего города решений в планировке и архитектуре, реставрации, инженерном и транспортном обеспечении, озеленении, организационном проектировании и так далее.

Второй тезис заключается в том, что основным механизмом развития территорий «серого пояса» является активация там новых экономи-

Исходя из этого в рамках проведенной работы был сформирован ответ на вопрос — какие действия городских властей необходимы для интенсивного развития позитивных социально-экономических процессов в «сером поясе»? Отмечу ряд таких действий:

- Готовность к долгосрочной модерации переговорных процессов. Возможность для достижения взаимовыгодных компромиссов есть даже в рамках территорий, где имеются несколько десятков собственников. В международной практике существуют технологии активации участия, когда роль государства крайне важна в качестве гаранта взаимных обязательств. В ситуации с уже имеющимися девелоперскими проектами, в значительной части которых возможно создание конкурентоспособных общественных пространств за счет самих инвесторов,

Территория «серого пояса» является хорошей площадкой для применения по-настоящему инновационных и не типичных для нашего города решений в планировке и архитектуре, реставрации, инженерном и транспортном обеспечении, озеленении, организационном проектировании

ческих функций. Появление таких функций связано с нетрадиционными для нашего города и страны формами девелопмента. На примере территории завода «Красный треугольник» было установлено, что существует целый ряд площадей, либо вообще не вовлеченных в экономическую деятельность, либо серьезно недокапитализированных. При этом в городе уже действует ряд малых и средних бизнесов, которые могли бы использовать данные пространства на коммерческих основаниях с условием незначительного вложения в их ремонт. Однако процессы «нового экономического развития» «серого пояса» серьезно затруднены отсутствием государственной поддержки.

переговорные процессы могут быть еще проще.

- Изменение традиционных моделей благоустройства территории и строительства объектов транспортной инфраструктуры. Например, проведенный детальный анализ ситуации в районе Балтийского вокзала показал, что в рамках уже заявленных на 2013–2016 годы городских бюджетных ассигнований можно реализовать более перспективный вариант реконструкции Обводного канала, решающий не только задачу автомобильного транзита.

- Реализация части бюджетных проектов по поддержке малого бизнеса, иннова-

Являясь транспортным и средовым «барьером», разделяющим районы массовой типовой застройки и исторический центр Петербурга, «серый пояс» формирует пространство для дешевых функций — склады, жилье для трудовых мигрантов, оптовые базы, ремонтные мастерские, офисы класса С и ниже

ций, образования в формате создания современных общественных пространств. Стоимость их организации и строительства во многих случаях не выше, чем традиционные строительные проекты на новых территориях.

- Установление приоритизации застройки именно в зоне «серого пояса» близ исторического центра. Если хотя бы 30% нового жилищного и делового строительства в границах Санкт-Петербурга осуществлять в зоне «серого пояса», то можно рассчитывать на принципиально другое качество синергетического эффекта для экономики города. Но для более активного участия частного капитала город должен обеспечить снижение издержек для работы на этой территории по следующим направлениям: проведение всех согласований в рамках «одного окна», компенсация части издержек на рекультивацию, посредничество в переговорах с компаниями — естественными монополистами, гарантии для получения долгосрочного кредитного финансирования под цели реализации наиболее социально и экономически перспективных проектов. При этом жилая застройка должна занимать не более 50% реновируемых территорий. Кроме уже упомянутых общественных пространств необходимо обеспечить развитие гостиничных функций уровня 2–3*. Свое место должна занять и «индустрия», не предусматривающая вредного экологического влияния — речь идет

не только о создании инновационных производств, но и о развитии предприятий, производящих, например, мелкотоварную, но уникальную продукцию.

- Формирование системы охраны промышленного наследия. Петербург — одна из промышленных столиц начала XX века, является обладателем уникального ресурса, являющегося не только туристическим ресурсом, но и уникальным предметом дизайна и, соответственно, ресурсом для маркетинга компаний. При этом важно отметить, что без интеграции процесса охраны и девелопмента предмет охраны эффективно сохранен быть не может.

Работа в рамках форума «Будущий Петербург» будет продолжена. Приоритетами станут расширение профессионального состава общегородской переговорной площадки, создание «территориальных переговорных площадок» для наиболее перспективных зон развития в рамках «серого пояса». Будет продолжена работа по созданию градостроительных концептов развития отдельных узлов, в большей степени сфокусированных на альтернативные средовые и инфраструктурные решения. Будут проработаны критерии выбора проектов, которым целесообразно оказывать государственную поддержку.

Антон Финогенов,
генеральный директор
Института «Урбаника»,
соорганизатор форсайта
«Серый пояс — сколько
оттенков у серого»

А если подойти по-новому?

Форсайт «Сколько оттенков у серого» — попытка коллективного планирования территорий

Архитектурный форсайт «Сколько оттенков у серого» — уникальный эксперимент, проведенный осенью 2012 года в рамках форума «Будущий Петербург». Задача форсайта лишь отчасти состояла в попытке осмыслить возможные дальнейшие пути развития территорий «серого пояса» Санкт-Петербурга, и в частности Обводного канала. Главное, что попытались сделать организаторы и участники, — это найти принципиально новый для Петербурга подход к планированию территорий.

Для многих очевидно, что применяемые в России практики городского планирования и реализации проектов развития территорий (см. в частности статью «Великое градостроительное безмолвие» на стр. 12) не дают удовлетворительных результатов. Основных причин две. Первая состоит в том, что город развивается точеч-

но: одна компания получает участок земли и застраивает его таким образом, чтобы извлечь из него максимум прибыли. То, что происходит за пределами этого участка, девелопера волновать не может и не должно. В результате город развивается хаотично. Даже добросовестно, но по одиночке действующие девелоперы про-

сто не в состоянии оценивать и прогнозировать ситуацию в масштабах города. Вторая причина — в том, что градостроительное планирование и тем более архитектура до сих пор воспринимаются как деятельность, пограничная между техническим проектированием и творческим рисованием. Проекты планируются отдельно от экономических и социальных условий в городе, районе, квартале.

Форсайт «Сколько оттенков у серого?» — попытка предложить новые решения этих проблем. В качестве территории для проектирования был выбран обширный участок радиусом в километр

вокруг Балтийского вокзала. Участники четырех архитектурных мастерских, сформированных специально для этого проекта, должны были предложить решения по развитию не отдельно взятых объектов на территории, но всего участка с учетом реальных ограничений и возможностей, а также реализуемых на территории девелоперских проектов и планов города по созданию транспортной и инженерной инфраструктуры.

Руководство мастерскими взял на себя не один архитектор, как это часто бывает, а группа экспертов. Каждый из них давал



1760

Первоначально канал был прорыт в 1769—1780 по проекту инженера Л. Л. Карбонье между рекой Екатерингофкой и Литовским каналом.

1805

По указу Александра I. В 1805 инженером И. К. Герардом начата прокладка восточного участка Обводного канала, углублено и расширено существующее русло.

1816

Строительство продолжено в 1816—1833 годах под руководством инженеров П. П. Базена и Б. П. Э. Клапейрона. К 30-м годам XIX века Обводный канал стал южной границей города.

1833

25 октября 1833 г. Обводный канал был открыт для судоходства. Он представлял сложное гидротехническое сооружение с земляными откосами, укрепленными шпунтовым рядом и булыжной бермой.

1930

В 1930-е гг. на месте мастерских по ремонту вагонов и паровозов Варшавского вокзала был построен Завод подъемно-транспортного оборудования. Появились заводы «Металлист» и Молочный комбинат № 1 на территории скотопригонного двора. Рядом с ними строились клубы, дачные сады, школы, жилые дома. Новой доминантой в панораме Обводного канала стало здание Фрунзенского универмага (1934–38, арх. Е. И. Катоняк, Л. С. Катоняк). В тот же период значительная часть деревянных мостов через Обводный канал заменена на современные, начались работы по расширению и архитектурному оформлению берегов с возведением каменных подпорных стен.

1935

По Обводному каналу проходит первое судно.

1960

В 1960–70-х гг. на набережных было возведено несколько жилых и производственных зданий-«коробок». В 1960-е годы руководство Ленинграда думало, либо засыпать его, либо благоустроить. «Красный Треугольник» — самый крупный промышленный комплекс Обводного. Завод, основанный еще в 1860 году, полтора века считался обувным монополистом, в советские времена он выпускал 80 млн пар резиновой обуви в год.

для работы вводные, касающиеся его профессиональной области. Кроме того, к работе привлекались и другие профессионалы, которые помогали командам в тех вопросах, где руководители мастерских не были в достаточной степени компетентны. Таким образом, самое важное, что хотели продемонстрировать организаторы проекта, — это необходимость и плодотворность междисциплинарного подхода к планированию городских пространств.

Перед командами стояла задача предложить основную идею развития территории, ключевые объекты, которые стали бы центрами ее развития, а также обозначить этапы реализации предлагаемого проекта. За месяц работы только одна неделя ушла непосредственно на проектирование — три четверти

времени были потрачены на то, чтобы сформулировать идеи, скорректировать их таким образом, чтобы они учитывали как можно большее количество факторов. Тем не менее представленные на форуме «Будущий Петербург» и на страницах этого альманаха четыре проекта лишь промежуточный этап работы мастерских. Очевидно, что для рождения на свет жизнеспособных проектов предстоит еще многое сделать.

«Мембрана» — проект мастерской № 1

Авторский коллектив: Виктория Долгушева, Арина Лурье, Варвара Чувашева, Евгений Черепяхин, Юлия Фомина

Идея проекта. Слово «мембрана» применительно к данному пространству имеет несколько значений: общая упорядоченная ткань

пространства территории, преобразователь сред.

Механизм мембраны. Реорганизация территории будет происходить из нескольких опорных точек, так называемых «точек развития», которые будут распространены по территории для повышения привлекательности среды. Формирование мембраны будет происходить путем постепенного развития «точек роста», соединения преобразованной территории в единую общую материю.

Ключевые объекты: «Красный треугольник»

Первоочередной и основной «точкой роста» мы предполагаем территорию завода «Красный треугольник». На данной территории будет располагаться так называемый «Креативный супермаркет».

Что это? В данном случае это набор креативных пространств, насыщенных дизайнерскими, архитектурными мастерскими, театральными пространствами, выставочными павильонами, собственно креативными людьми, способными изменять пространство своим присутствием, ремедиацию среды в культурном, эстетическом плане. Привлечение людей творческих профессий на территорию «Красного треугольника» происходит за счет введения понижающего коэффициента на аренду плату для видов деятельности, которые обозначены как целевые для данного объекта.

Этапы развития:

- 0–5 лет — Создание муниципального частного общественного партнерства, создание пространства

▼ Мастерская No 1. Мембрана. История



1990

Многие предприятия и Заводы вдоль Обводного канала закрыты, заброшены.

2002

В мае 2002-го решением арбитражного суда предприятие «Красный треугольник» было признано банкротом.

2005

В 2005 году принято решение считать Обводный ценным историческим объектом, выдающимся памятником инженерной мысли.

2013

Уникальность «Варшавского экспресса» состоит в том, что комплекс разместился в историческом сложившемся центре города, в реконструированном здании одного из старейших вокзалов России - Варшавском вокзале. Сохранение архитектурного памятника в его исторической достоверности подразумевает акцент на эстетике и конструктивной мощи, - именно этими особенностями определяется внешний облик комплекса, который реконструируется по проекту итальянского архитектора Дж. Бартоли. В планировке и внутреннем дизайне был использован опыт возведения современных многофункциональных центров, но все новаторские идеи гармонично вписаны в исторические интерьеры здания.

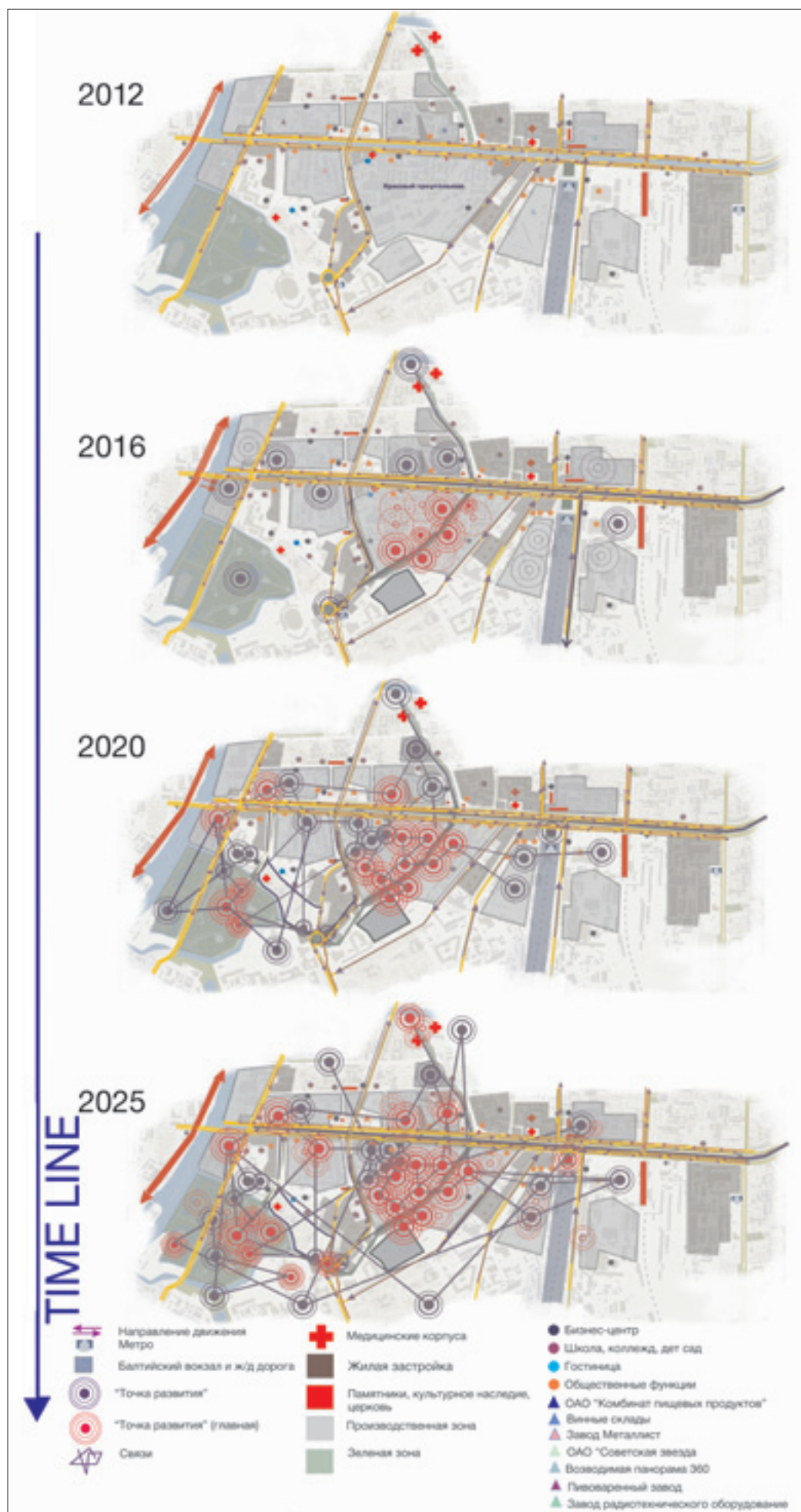
«Красного треугольника», очистка и подготовка Обводного канала, инженерная подготовка, реорганизация системы транспорта, начало строительства новой объездной. Появление точек роста на промышленных заводах. Появление связи улицы Циолковского и «Красного треугольника».

- 5–10 лет — развитие территории в учебные центры, развитие точек роста. Преобразование Обводного канала в общественное пространство. Сокращение потока движения. Продолжение улицы Циолковского до метро «Нарвская». Связи между точками роста.
- 10–20 лет — дальнейшее развитие точек, появление новых связей.

Энергия связей — проект мастерской № 2

Авторский коллектив: Александр Алексеев, Анна Кукушкина, Дарья Агурьянова, Ирина Козлова, Илья Кудряшов

Идея проекта. Территория выполняет функцию важного городского транзитного и пересадочного узла: юго-запад — центр, город — порт, метро — пригородные поезда. Вместе с тем она создает разрыв в городской ткани между тяготеющими к центру и старому Петербургу кварталами Красноармейских улиц и жилыми районами юга города, формировавшимися с 1930-х гг. В этом масштабе большое значение приобретает развитие связей с прилегающими территориями и размещение здесь функций и типов среды, которых не хватает у «соседей» (рекреационная функция для кварталов на север от Обводного канала; культурная функция для южных районов и т. п.).



▲ Мастерская No 1. Мембрана. Развитие во времени

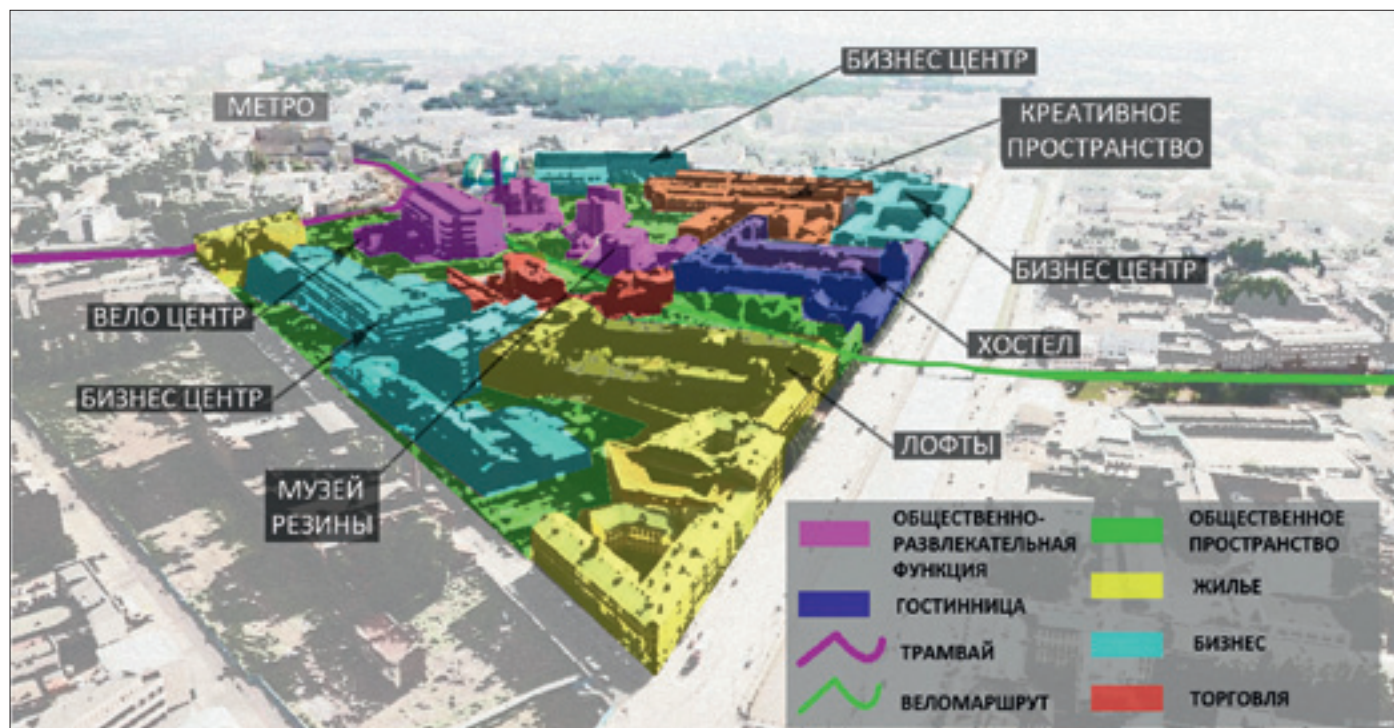
Ключевые объекты:

- От Балтийского вокзала к «Варшавскому экспрессу»: транспорт + торговля
- Реконструкция Измайловских провиантских складов под гостиницу
- «Красный треугольник»: уникальное пространство и мультифункциональный кластер
- Территория рядом с трамвайным парком: в центре событий

Мастерская No 2. Энергия связей. Функциональное зонирование территории завода «Красный треугольник»



▲ Мастерская No 2. Энергия связей. Редевелопмент завода «Красный треугольник». Эскиз



▼ Мастерская No 2. Энергия связей. Вид с высоты птичьего полета



Этапы развития:

1 этап. Минимальное вмешательство — максимальный эффект. Реализация наименее затратных проектов

- Веломаршрут Новая Голландия — «Красный треугольник»; создание в «Красном треугольнике» велосипедного магазина и сервиса; привлечение велосипедного движения для популяризации маршрута и его конечной точки.
- Начало работы по благоустройству «Красного треугольника»; обеспечение удобного доступа на территорию с разных сторон и сквозного прохода.
- Создание маршрута развлекательного состава от «Красного треугольника»; строительство пешеходного моста.
- Размещение объектов, подчеркивающих идентичность места.
- Создание фестивальной площадки и рынка.
- Начало создания парка с подвижными арт-объектами на железнодорожных путях.



▲ Мастерская No.2. Энергия связей. Перспективы развития велосипедной инфраструктуры

- Программы стимулирования выкупа зданий под создание в них новых форматов недвижимости в аренду.

2 этап. Новые люди — новые возможности

- Начало заселения новых жилых комплексов по соседству.
- Начало создания новой улично-дорожной сети

(пробивка Киевской улицы); формирование системы площадей.

- Изменение схемы движения по Обводному каналу.
- Преобразование пространства вокруг магазина «Лента».
- Развитие территории перед Балтийским вокзалом, создание пешеходной зоны от Балтийского вокзала до «Варшавского экспресса» с добав-

лением новых торговых площадей вдоль нее.

- Перенос железнодорожного музея.
- Строительство терминала аэроэкспресса.
- Дальнейшее развитие зеленой зоны вдоль путей к «Варшавскому экспрессу» — в соответствии с будущей планировкой района.
- Развитие рекреационной функции на пеше-



▲ Мастерская No.2. Энергия связей. Перспективы развития велосипедной инфраструктуры

ЭЛИТНЫЕ ДОМА в центре Петербурга

Смольный парк

Смольная набережная, улица Смольного



- ~ Квартал, утопающий в зелени
- ~ Рядом со Смольным собором
- ~ Панорамные виды из окон на Неву и собор
- ~ I очередь в собственности

Парадный квартал

Кирочная ул., Парадная ул., Виленский пер., ул. Радищева



- ~ Первый фешенебельный квартал в центре Петербурга
- ~ I очередь в собственности
- ~ II очередь введена в эксплуатацию

Дом у Таврического сада

ул. Радищева, 39



- ~ Избранная локация
- ~ Статусная среда, благодаря расположению рядом с «Парадным кварталом»

Дом на Дворянской улице

ул. Куйбышева, 13



- ~ Рядом с Петропавловской крепостью
- ~ Небольшой камерный дом
- ~ Уютный благоустроенный дворик



Гений места

ПРОДАЖА КВАРТИР И ОФИСОВ В ЦЕНТРЕ ПЕТЕРБУРГА

ЦЕНТР ПРОДАЖ

Санкт-Петербург, ул. Кирочная, д. 39

ОФИС ПРОДАЖ

Санкт-Петербург, ул. Казанская, д. 36

Проектные декларации на сайте www.6888888.ru.

ОАО "СКВ СПб" Свидетельство №0010.02-2009 – 7803048130-С-003 от 26.01.12.

ходном мосту. Формирование новой зоны развития вокруг пешеходного моста.

- Начало строительства линии трамвая через территорию.

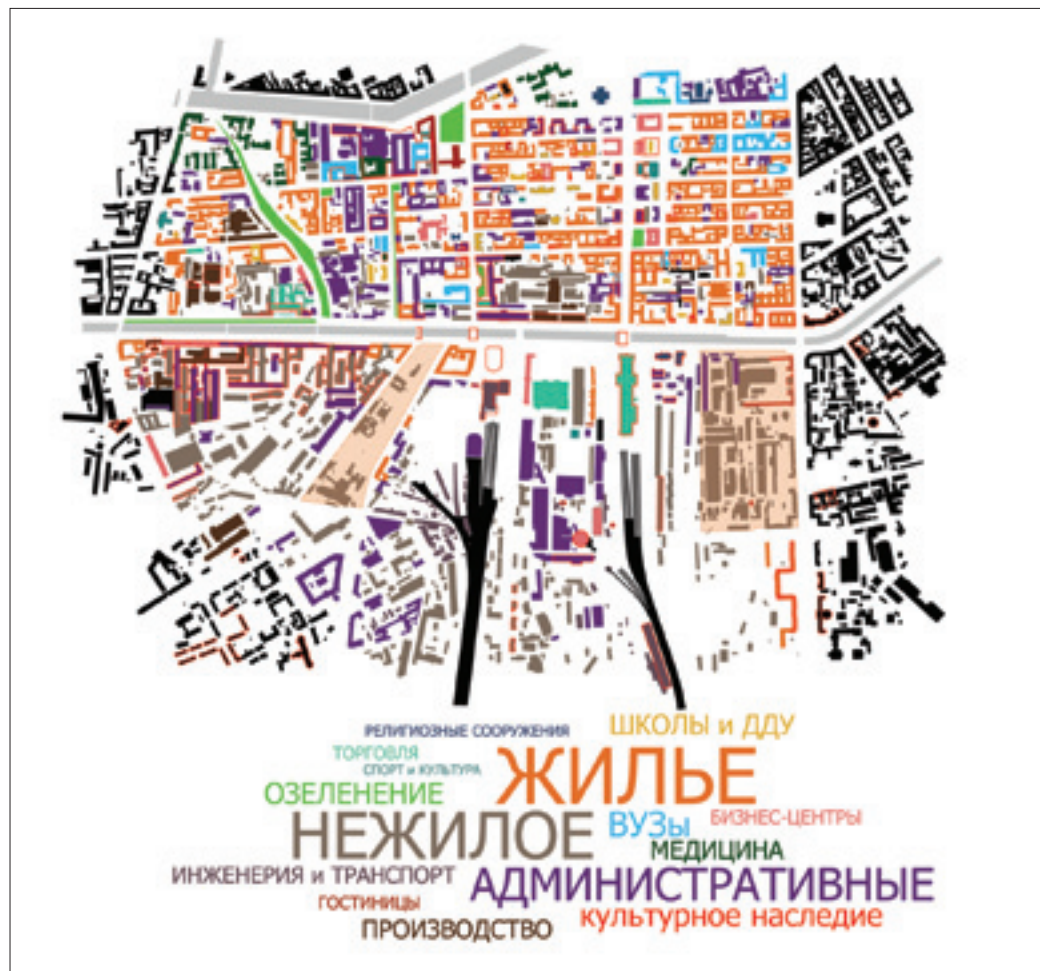
3 этап. Укрепление связей и активное освоение территории

- Реализация девелоперских проектов более крупного масштаба.
- Строительство Новоизмайловского проспекта и других улиц.
- Начало строительства жилья в районе «Измайловской перспективы».
- Развитие сети велодорожек и пешеходных зон, отделенных от основных транспортных магистралей.
- Ревелопмент трамвайного парка.

RARA STRUCTURA. Пористая структура городского пространства — проект мастерской №3

Авторский коллектив: Парсаданова Наталья, Абоимова Анна, Пчеленок Павел, Шведа Юлия

Идея проекта. Развитие территории происходит через создание общественных пространств (узлы сети) — в качестве точек социально-экономического роста. По-



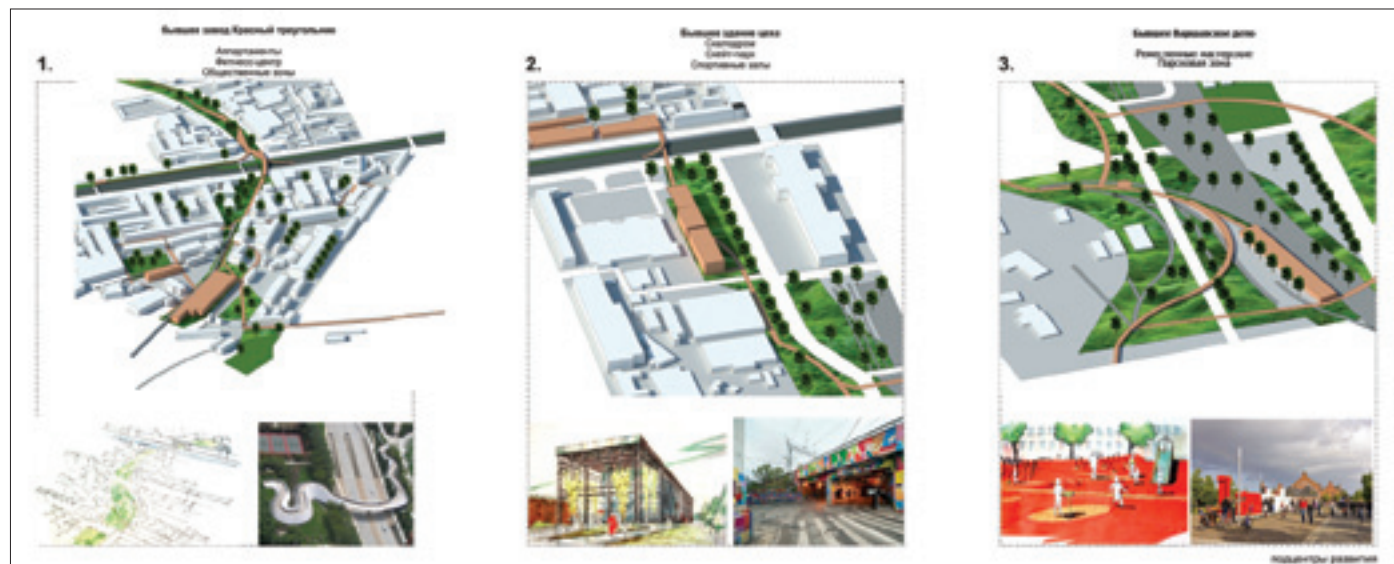
▲ Мастерская No.3. RARA STRUCTURA. Пористая структура городского пространства. Функциональное зонирование территории

степенно формируется сеть общественных пространств, которая распространяется по всему «серому поясу», делает его проницаемым для пешеходов и общественного транспорта, наполняет необходимыми функциями и превращает в комфортную среду для жизни, работы и отдыха.

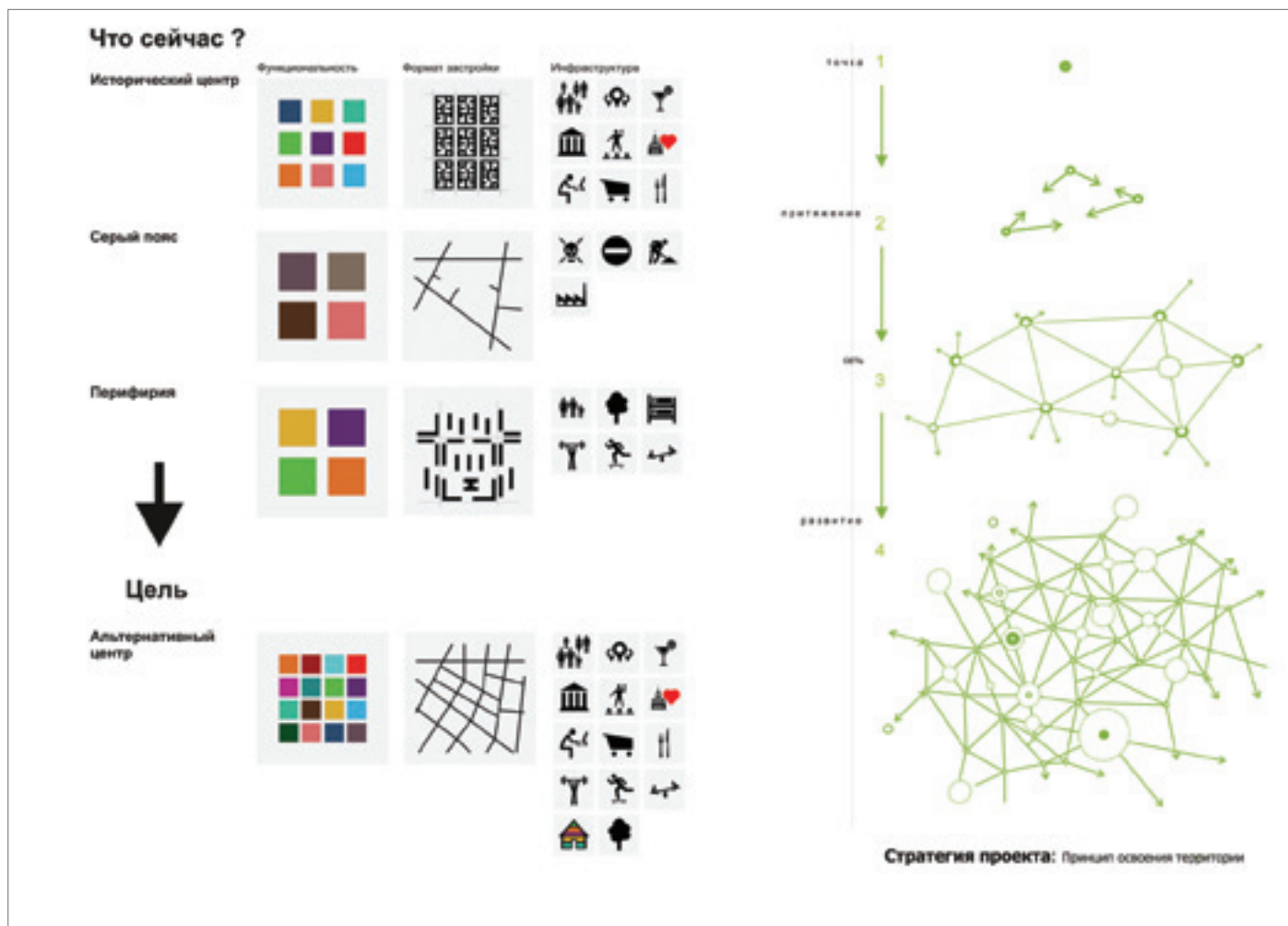
Ключевые объекты:

- Реконструкция бульвара на улице Циолковского, вывод его на новый многофункциональный пешеходный мост через Обводный канал и продолжение в виде общественной зоны на территории завода «Красный треугольник».

- Остовы испытательного цеха, расположенного на набережной Обводного канала, 118, литера П. Здесь будет многофункциональный спортивный центр, где разместятся скалодром, скейт-парк, спортивные залы, общественная зона с небольшим парком, кафе и магазинами.



▲ Мастерская No.3. RARA STRUCTURA. Пористая структура городского пространства. Центры развития



▲ Мастерская No.3. RARA STRUCTURA. Пористая структура городского пространства. Стратегия проекта



▲ Мастерская No.3. RARA STRUCTURA. Пористая структура городского пространства. Объекты на территории

- Развитие территории на «Красном треугольнике» рядом с существующей фотостудией и реконструкция бывшего бункерного склада сажи, корпус 35, в апартаменты с фитнес-центром.
- Здание бывшего Варшавского депо и бывшие железнодорожные пути. Развитие парка на пространстве железнодорожных путей, создание современной комфортной парковой зоны. Посреди парка в здании бывшего Варшавского депо разместятся частные ремесленные мастерские, такие как кузнечные, столярные, швейные и т.д.

Этапы развития:

- создание общественных пространств и их преобразование малыми средствами (с помощью фиторе медиации, малыми архитектурными формами и т.д.);

примерный срок реализации — 1 год;

- проведение на общественных пространствах разных событий, привлечение людей малыми средствами (проведение ярмарок, концертов, пикников, общественных праздников и т.д.); примерный срок реализации — 1 год;
- создание либо реконструкция объектов в таком общественном пространстве (примерный срок реализации — 3 года);
- развитие общественных пространств в узлах сети, постепенное объединение их в единую сеть (примерный срок реализации — 5 лет);
- создание вдоль линий сети новых объектов, реконструкция старых (5 лет — ...);
- насыщение среды новыми объектами и распространение сети по всей «серой зоне»; (процесс может длиться сколько угодно долго).

Проницаемость — проект мастерской № 4

Авторский коллектив: Марина Цай, Мария Зимина, Екатерина Кондрашова, Виталий Канаев, Антон Алещев

Идея проекта: проект «Проницаемость» направлен на развитие доступности территории «серого пояса» для горожан, то есть на интеграцию территории «серого пояса» на ментальном уровне в существующую систему городских ориентиров, и на функциональном уровне — в образ жизни, схемы передвижения и времяпрепровождения горожан. Для этого важно: а) создать общий каркас территории, который задаст единый характер среды для будущих проектов застройки; б) привлечь инвестиции для создания новых центров развития территории.

Ключевые объекты:

- Территория заброшенных исторических корпу-

сов завода «Красный треугольник» развивается как зона стратегического развития городского значения. Предлагаемая функция — «Мебельный квартал», центр дизайна и мебельного производства.

- Территория вокруг Балтийского вокзала развивается в качестве «Южных городских ворот».

Этапы развития:

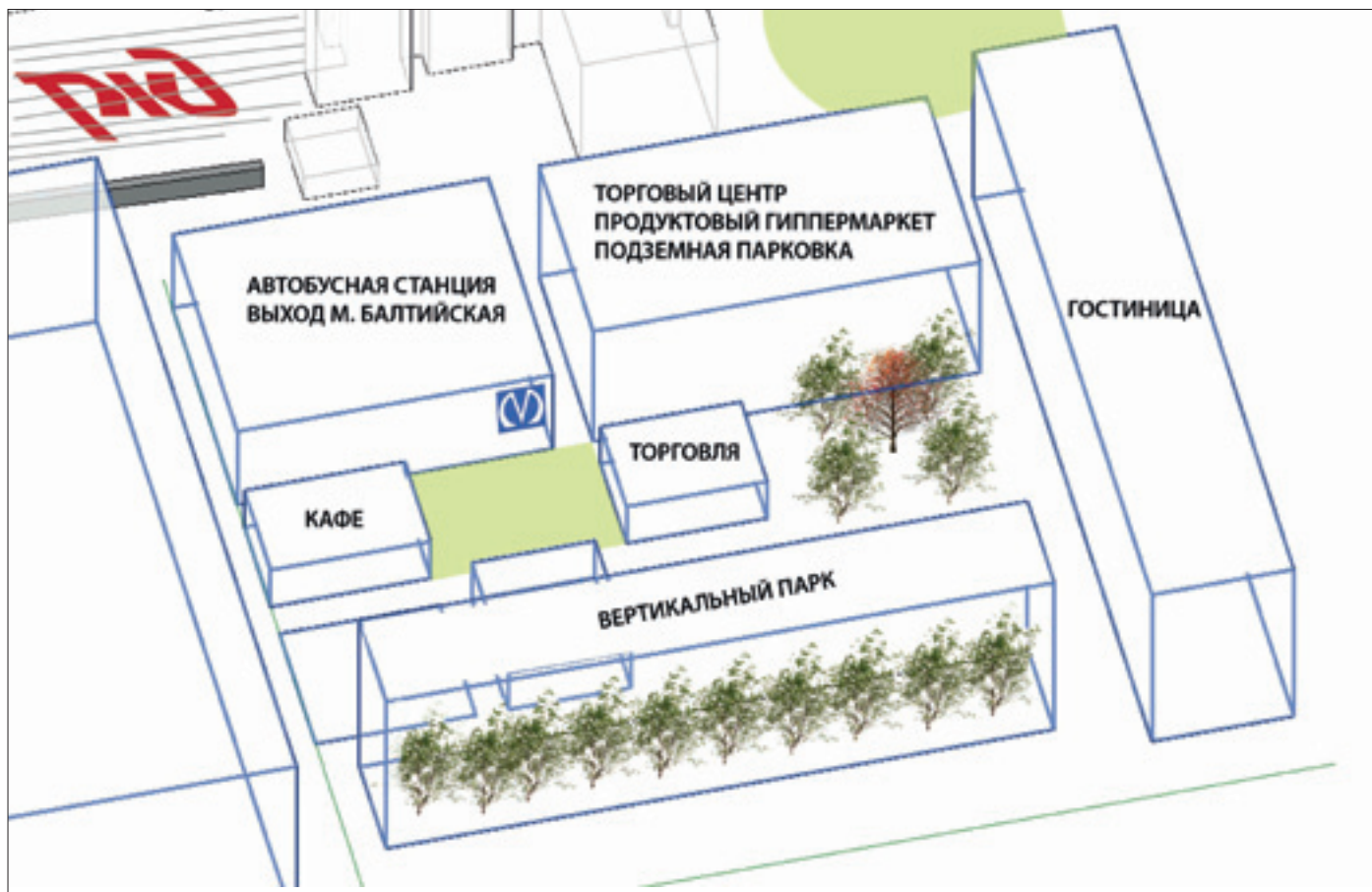
1 этап: 1–3 год

Позиционирование и продвижение территории как привлекательной для перспективного развития активной деятельности для горожан (включение в ментальную карту города) через реализацию инициативных временных проектов в сфере: культуры, транспортной инфраструктуры и т.д.

2 этап: 4–5 год

Включение смысловых частей проектов по развитию территории в общегородские

▼ Мастерская No.4. Проницаемость. План развития Балтийского вокзала



программы. Закрепление на месте: переход от событийной деятельности к постоянной. Привлечение бизнеса из смежных сфер к успешным проектам на постоянной основе.

Реализация городских программ и проектов в сфере транспорта (по увеличению доступности территорий общественным транспортом) и культуры (включение в общегородской контекст). Привлечение крупных инвесторов для строительства жилья.

Привлечение крупных инвесторов для строительства жилья и финансирования проектов благоустройства прилегающих территорий. Реализация городских программ по строительству дополнительной социальной инфраструктуры.

Форум «Будущий Петербург» благодарит за сотрудничество Институт живописи, скульптуры и архитектуры им. Репина, в частности ректора института Семена Михайловского и декана факультета архитектуры Николая Селюкова. Также форум выражает признательность руководителю института «Урбаника» Антону Финогенову, директору Центра независимых социологических исследований Олегу Паченкову, руководителю НКО «Свободные пространства» Михаилу Климовскому, архитектору бюро «urban:lab» Данияру Юсупову, архитектору, руководителю архитектурной мастерской «Студия 0618» Федору Опарину. Проект состоялся благодаря их активному участию.

Работы четырех архитектурных мастерских оценивало авторитетное жюри. Его представители — датский архитектор Ян Гейл и петербургский архитектурный критик Алексей Лепорк во время презентации работ, состоявшейся на форуме «Будущий Петербург», высказывались доброжелательно, но критично.



Архитектор Ян Гейл: *«Мы рисуем круги вокруг территории, чтобы понять, как она влияет на город в целом. В ваших проектах я этого влияния не увидел»*

— Прежде всего, я хотел бы сказать, что я действительно поражен тем, какое количество работы было проделано и как было налажено общение и внутри команд, и с экспертами. Я думаю, что участники этих мастерских многому научились в ходе работы. На мой взгляд, во всех проектах есть много интересных идей и очень большой потенциал. Но я лучше скажу о том, чего я в проектах не увидел.

У меня создается впечатление, что предложенное решение — очень точечное, подходящее только для «серого пояса». Не был затронут уровень выше — уровень города. Команды не показали, как можно сделать лучше не только сам «серый пояс», но как, благодаря этим преобразованиям, можно улучшить центр города, как можно улучшить окраины, то есть ситуацию в Петербурге в целом.

В нашем бюро мы используем такой метод: рисуем круги, обозначая расстояния вокруг территории — 500м, 1км, 1,5км, 2км. Для меня очень

важной вещью было и остается сравнение масштабов. Кроме того, мне представляется, что необходимо определить ценность каждого промышленного объекта. Надо посмотреть, к каким зданиям нужно подойти с особым уважением — тщательно их реставрировать, о каких зданиях нужно позаботиться, а какие можно просто снести.

С точки зрения транспортных коммуникаций, стоит помнить и о тех объектах, которые, может быть, расположены за пределами «серого пояса», но с ними должна быть связана та зона, которую вы развиваете. В некоторых презентациях предложены проекты велодорожек, пешеходных дорожек, трамвайных линий, но не хватает объединения этого, то есть общих улиц, где были бы представлены все виды передвижения, включая автомобиль.

Потом, в одной из презентаций была показана картинка, в которой предлагается немножко пожертвовать каналом, для того чтобы организовать там парк. Вот этого стоит избегать, потому что в центре города и так не хватает воды, не хватает природы. И, наконец, последний мой комментарий касается тех возможностей, которые стоило бы использовать. Работая с такой большой территорией, нужно задаваться следующим вопросом: чего в Петербурге еще нет и что можно сделать на этой территории нового для Санкт-Петербурга? Я посмотрел внимательно на эту территорию, как вы ее представили, и мне кажется, что нужно использовать эту возможность для того, чтобы сделать город как можно более зеленым.

Мне кажется, что представленные проекты в качестве пилотных могли бы быть очень кстати для города.

Архитектурный критик Алексей Лепорк: *«Мне нравится идея маленьких шагов — тогда тот, кто посмотрит на проект преобразования, не испугается»*

— Я этот район хорошо себе представляю. Что меня больше всего удивило в этих проектах — это то, что я не увидел в них связи с реальностью, некоего размышления над реальной ситуацией. Я согласен с тем, что можно прекрасно преобразовывать старые индустриальные зоны. Однако это не просто проект преобразования индустриальной зоны. На самом деле, вся эта зона расположена вдоль ключевой транспортной артерии, от которой никуда не уйти.

Меня удивила такая простая вещь: все четыре команды говорят о том, что нужно найти абстрактные точки, из которых мы будем проектировать. Между тем там есть вполне конкретные точки, куда все сходится и откуда все расходится — это станция метро «Балтийская» и собственно Балтийский вокзал. Я понимаю страстное желание поместить на «Красном треугольнике» мебельную фабрику, однако фабрика на «Красном треугольнике» не может быть источником развития района. Развитие может быть центробежным или центростремительным, но заданный центр уже есть.

Везде практически упоминается велосипед. Однако сейчас на набережной Обводного канала представить себе велосипед трудно. Я бы задал такой простой вопрос: а что сделано в проектах для пешеходов? Если бы участники внимательно изучили на-

бережную Обводного канала, то обнаружили бы вдоль нее шесть магазинов резиновой обуви — вообще магазины резиновой обуви там нужны.

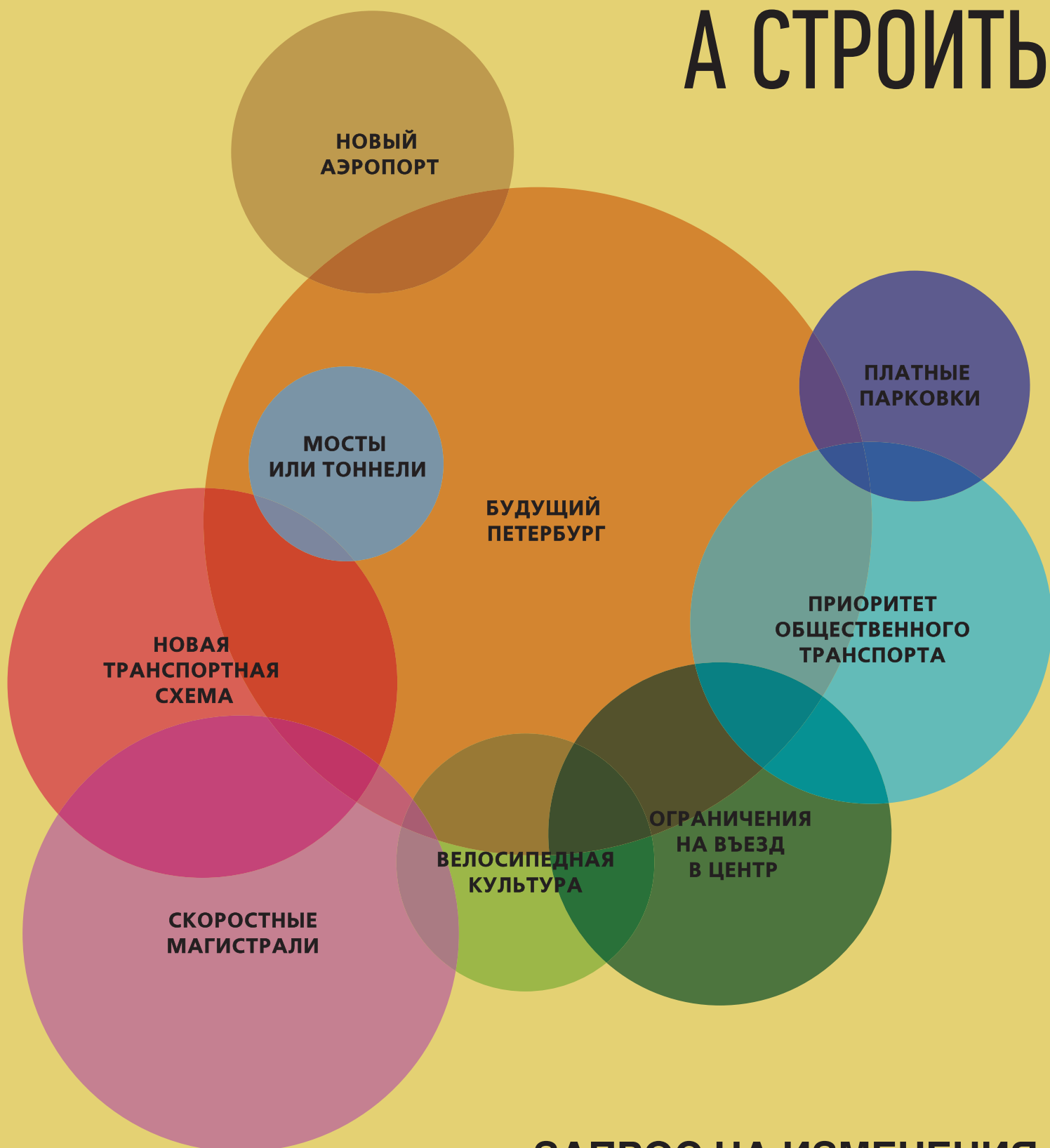


Тем не менее в проекте «Энергия связей» содержалась масса здоровых идей. Предложенный командой прогулочный железнодорожный путь — блестящая совершенно идея, единственное, что разумного было предложено для пешеходов из всех проектов. И потом верная совершенно мысль — создать связь с Митрофаньевским шоссе. Нужно было еще придумать, как установить связь для пешехода, выходящего с Балтийского вокзала, с противоположным берегом канала.

Аэроэкспресс, который команда предложила в качестве четвертого этапа, мог бы вообще стать главным стимулом развития этого района. В связи с этим я бы вспомнил Paddington в Лондоне, который стал развиваться после того, как появился Paddington express.

У участников команды много ярких мыслей, фантазии. Если эту фантазию наложить на любовь к местности — будь то любовь к зданиям, к людям — то есть шанс, что получится жизнеспособный проект. Мне нравится в проекте «Энергия связей» идея того, что начинать нужно с маленьких шагов — и тогда тот, кто посмотрит на этот проект, не испугается.

ТРАНСПОРТ: НЕ ГОВОРИТЬ, А СТРОИТЬ



ЗАПРОС НА ИЗМЕНЕНИЯ.
СТРАХИ. НАДЕЖДЫ. ПЛАНЫ

Город не может развиваться быстрее, чем его транспорт

Недоразвитая транспортная инфраструктура стала серьезной проблемой для Петербурга

«Достаточен ли сегодняшний темп развития транспортной инфраструктуры в Петербурге?» — такой вопрос задавали журналисты ведущим экспертам в рамках начатого медиахолдингом РБК исследования «Приоритетные транспортные решения для Петербурга: 2013 — 2023». Практически все профессионалы в ответ на этот вопрос сказали уверенное «нет». Тем временем «ни один город не может развиваться быстрее, чем развивается его транспорт», напомнила Елена Ногова, заместитель генерального директора Санкт-Петербургского института транспортных систем, формулу знаменитого французского урбаниста Ле Корбюзье. Транспортная проблема существенно снижает качество жизни петербуржцев и тормозит развитие целых индустрий: жилого строительства, торговли, туризма. Ее решение требует больших интеллектуальных и финансовых затрат — на них придется пойти.

Четыреста километров недостроя

«Самые необходимые транспортные решения для Петербурга были заложены еще в Генеральном плане 1986 года, с их реализацией мы критически опоздали, теперь они все нужны одновременно, и в равной степени приоритетны», — утверждает замгенерального директора Института территориального развития Владимир Аврутин. Главный архитектор Научно-исследовательского и проектного центра Генерального плана Санкт-Петербурга Юрий Бакей оценивает текущую транспортную ситуацию в городе как проблемную, что связано, по его словам, с низкими темпами строительства новых объектов транспортной инфраструктуры. Отставание по сравнению с потребностью, обозначенной в Генплане, составляет минимум четыреста километров непостроенной улично-дорожной сети и около сотни внеуличных (подземных и надземных) пешеходных переходов, так-

же до сих пор отсутствующих, — говорит Юрий Бакей. «Ликвидировать этот недострой — задача первостепенной важности», — считает он.

Накопленный за десятилетия «недостроя» дефицит

объектов инфраструктуры — первая причина непростой обстановки на дорогах города, отмечает генеральный директор Центра транспортного планирования Санкт-Петербурга Рубен Тертерян. Вторая причина, по его словам, — автомобилизация: ее темп заметно ускорился в Северной столице как раз в начале века. Совпадение двух важных факторов во времени приводит к тому, что «через несколько лет, если не принять необходимые меры, транспортная ситуация в Петербурге может стать критической», — считает Рубен Тертерян. «Ориентируясь на города-аналоги, нетрудно сделать вывод, что уровень автомобилизации в Петербурге продолжит возрастать, — подхватывает его мысль генеральный директор консалтингового холдинга МКД Юрий Воропаев. — По оценкам, к 2020 году

Ликвидировать пробки в Петербурге путем борьбы с личным автотранспортом, а не с дефицитом инфраструктурных объектов, — все равно что отбирать еду у активного подростка

количество автомобилей на тысячу жителей в сравнении с 2005 годом в городе практически удвоится».

Запретительные меры, имеющие целью сбить автомобилизацию, как высокую температуру, в данный момент не дадут существенного эффекта либо вовсе будут бесполезны. В Европе к ограничениям приступили в конце периода насыщения спроса на машины, который длился



Экспресс в Пулков-3



Фаянсовая-Зольная (широтная магистраль)

20–30 лет, а в российском обществе этот период только начался. Существует такой показатель, как «неснижаемый уровень пользования личным автомобилем», составляющий в развитых экономиках 40–45% населения. В Петербурге он еще не достигнут, то есть никакой высокой темпера-

Целесообразно построить линию легкорельсового трамвая в Пулков-3 и продолжить ее до новых кварталов, спроектированных на юге Петербурга

туры нет — есть здоровый аппетит растущего организма. В этом смысле ликвидировать пробки путем борьбы с личным автотранспортным, а не с дефицитом инфраструктурных объектов, — все равно что отбирать еду у активного подростка. Очевидно, он заболит или побьет родителей.

Жизнь добавила задач

Если с точки зрения объема необходимой инфраструкту-

ры ситуация за последние двадцать лет почти не изменилась — грубо говоря, и вчера, и сегодня надо много строить, — то перечень приоритетных решений подлежит корректировке, считают эксперты. «Действующая схема развития улично-дорожной сети Петербурга была разработана до 2015 года, но ее выполнить нереально — она рассчитана на финансирование по 50 млрд рублей в год, — говорит Елена Ногова. — Здравая оценка финансовых возможностей города заставляет нас очень серьезно подойти к определению первоочередных мероприятий». То же можно сказать о программах развития общественного транспорта. «На-

пример, за последние 10 лет было разработано три схемы развития городского метрополитена, и все предполагали очень серьезное финансирование, — продолжает Елена Ногова. — Последняя схема 2011 года имела два варианта финансирования — 16 и 30 млрд рублей в год, но сегодня очевидно, что даже более скромный вариант выполнить не получится».

По ее словам, кроме недостатка средств, необходимость корректировки программ реконструкции и строительства транспортной инфраструктуры диктуется развитием самого Петербурга. «В нем появляются новые объекты, на-

чиная с «Лахта-Центра», о котором в то время, когда делали действующий Генплан или отраслевую схему развития улично-дорожной сети, никто и не слышал, и заканчивая новыми объектами на юге города», — отмечает эксперт. Главный новый объект на юге — аз-

Важнейший для города проект — строительство станций метро в продолжение Невско-Василеостровской и Правобережно-Лахтинской линий, а также создание новой линии — Красносельско-Калининской

ропорт «Пулково-3», запуск которого должен состояться в декабре 2013 года. По проекту новый терминал будет принимать около 17 млн пассажиров в год с возможностью дальнейшего увеличения пропускной способности до 25 млн пассажиров. Городская транспортная инфраструктура к этим срокам

Уровень автомобилизации — число легковых автомобилей на 1000 человек населения



по данным консалтингового холдинга МКД

и этим объемам прибывающих гостей явно не готова. «Дорога к новому аэропорту даже не запроектирована, и я живо представляю потоки людей, которые уже через год пойдут с чемоданами через поле», — обозначает проблему директор компании «Конфидент» Петр Кузнецов.

Как считает Елена Ногова, Пулково-3 увеличивает нагрузку на транспортную сеть города не сам по себе, а в сочетании с крупными девелоперскими проектами — такими как город-спутник Южный. «Необходимо думать, как связывать развивающиеся территории юга города с центром», — отмечает она. Сильные транспортные связи Петербурга и Ленобласти, с учетом возросшего числа ежедневных трудовых и сезонных «дачных» миграций жителей, тоже надо формировать срочно.

Метро, магистрали, мосты и другие приоритеты

Решить давно назревшие проблемы вкупе с новыми можно, только сделав рывок — осуществить в ближайшие годы целый ряд приоритетных проектов. По мнению Юрия Бакея, необходимо завершить трассу непрерывного движения по правому

Плотность улично-дорожной сети/км на км²



По данным НИПИ ТРТИ

берегу Невы, построить переправы через Неву в створе Пискаревского проспекта и в створе улицы Коллонтай (Большой Смоленский мост), а также вылетную магистраль №7 (от КАД до Арсенальной набережной) и мосты на Васильевский остров, как с юга (Ново-Адмиралтейский мост), так и с севера (Серный мост). Правый берег Невы и Васильевский остров уже являются зонами транспортного бедствия, а юг города к этому стремится. Поэтому, по мнению Юрия Бакея, среди первоочередных задач — строительство и реконструкция новых транспортных объектов в районе будущего города Южный.

Елена Ногова считает, что на юге нужно построить давно запланированные развязки в «болевых точках» (это прежде всего перекрестки Дунайского с Московским проспектом и с Пулковским

шоссе) и обеспечивать транспортную доступность Пулково-3, «ЭкспоФорума», других новых объектов. «Необходимо вернуться к идее создания линии легкого трамвая в Пулково с ее продолжением в строящиеся кварталы на юге», — говорит она. Кстати, и правому берегу мог бы помочь легкорельсовый транспорт. «На мой взгляд, целесообразно построить ветку ЛРТ из Кировского района до улицы Коллонтай на правом берегу Невы», — говорит Елена Ногова.

Рубен Тертерян считает важнейшими проектами строительство станций метро в продолжение Невско-Василеостровской (станции «Новокрестовская» и «Улица Савушкина»), Правобережно-Лактинской (станции «Театральная», «Большой проспект», «Шкиперская») линий, а также строительство новой линии — Красносель-

ско-Калининской (от станции «Казаковская» до «Полустровской»). Второй приоритет, по его словам, — два моста через Неву: один между Арсенальной улицей и Пискаревским проспектом, второй — в створе Большого Смоленского проспекта. На третье место эксперт ставит развитие улично-дорожной сети на подходах к ЗСД, который должен стать первой внутригородской скоростной магистралью.

Но вскоре приоритеты можно будет определить точнее, говорит Рубен Тертерян. Как он поясняет, Центр транспортного планирования по заданию правительства Петербурга сейчас разрабатывает программу развития транспортной инфраструктуры города, в которую проекты включаются на основе целой системы объективных критериев, в том числе расчетов социально-экономических эффектов от строительства того или иного объекта. Поскольку инженерные расчеты не отменяют необходимости общественного обсуждения, журналистское исследование приоритетов развития транспортной сферы Петербурга продолжится.

Елена Кром

Иллюстрации: Леонид Беляев



Дунайский пр./Пулковское шоссе (путепровод)

Жизнь в стиле RbI

ВИДЫ, КОТОРЫЕ
ВДОХНОВЛЯЮТ

Вид из квартиры

10
этаж

Архитектор: Рикардо Бофилл (Испания)

- Богатая инфраструктура дома
- Квартиры от 40 кв.м до 200 кв.м
- Благоустроенный двор — терраса
- Подземный отапливаемый паркинг
- Эксклюзивный дизайн холлов
- Коммерческие помещения от 30 до 1200 кв.м



АЛЕКСАНДРИЯ

ЭЛИТНЫЙ ЖИЛОЙ КОМПЛЕКС
НОВГОРОДСКАЯ УЛ. 23

«Александрия» —
элитный жилой комплекс
в центре Петербурга,
обращенный фасадом
к Смольному собору.

ДОМ ПОСТРОЕН !

ВИДЫ, КОТОРЫЕ
ВДОХНОВЛЯЮТ

Вид из квартиры

9
этаж

- Квартиры с видом на Петропавловскую крепость
- Исторический центр (500 м от м. «Горьковская»)
- Квартиры с террасами и мансардами
- Двухуровневый паркинг с лифтом
- Охраняемый внутренний двор
- Возможность свободной планировки
- Коммерческие помещения от 32 до 349 кв.м

Собрание

ДОМ БЛАГОРОДНЫХ СЕМЕЙСТВ
Большая Посадская, 12

Дом благородных семейств
«Собрание» — здесь
создается история,
рождаются традиции,
строится будущее, которое из
этих стен уверенно шагает в
большую жизнь.

«Приоритет общественного транспорта нужно подкрепить финансово и научно»

Разговор о том, как улучшить ситуацию на петербургских дорогах и предотвратить новые проблемы

На рубеже 2012 и 2013 годов Санкт-Петербург в авральном (как принято) режиме разрабатывает Комплексную транспортную схему. Она включает все приоритетные, по мнению участников этой работы, проекты и решения в транспортной сфере города. Заместитель генерального директора Санкт-Петербургского института транспортных систем Елена Ногова, вошедшая в команду разработчиков, надеется, что новая схема отразит новый уровень понимания проблемы. По ее убеждению, только строительством магистралей и развязок ситуацию на дорогах кардинально не улучшить — надо серьезно заниматься общественным транспортом.

«Выбор шел между важностью и стоимостью»

— Как соотносится новая Комплексная транспортная схема и предыдущие программы Петербурга в области транспортного планирования? Над ними тоже работали серьезные люди, предлагали эффективные решения.

— Комплексную транспортную схему (КТС) Петербург не разрабатывал уже, наверное, лет тридцать, но в нулевые годы был сформирован целый ряд отраслевых схем. Это Генеральная схема развития улично-дорожной сети (УДС), схемы развития метрополитена, наземного пассажирского транспорта, инфраструктуры пригородного и междугородного автомобильного транспорта. Разработчики были разные, сами схемы разрабатывались в разное время и в деталях могут друг другу противоречить. Что касается нашего института, то он отвечает в КТС за раздел «Пассажирский транспорт». Думаю, что серьезное внимание к этому направлению — одно из важнейших отличий нового документа от прежних. Он призван стать более современным, хотя те несколько месяцев, которые сейчас выделены на подготовку КТС, означают очередную спешку,

в которой всегда найдется место неточностям и ошибкам.

— Действующая Генеральная схема развития УДС требует радикального пересмотра? В чем ее основные недостатки?

— Схему развития улично-дорожной сети Петербурга требуется скорректировать. Ее основной недостаток — несоответствие сегодняшним возможностям городского бюджета. Документ верстался в докризисный период и был рассчитан на финансирование по 50 млрд в год. Поэтому нужна новая схема, рассчитанная на реалистичные объемы финансирования и с четким определением приоритетных проектов.

Впрочем, корректировка связана не только с финансовым аспектом. Ведь город продолжает развиваться, в нем появляются новые проекты, выходят на первый план другие задачи. Возьмем хотя бы «Лахта-центр», о котором при разработке действующего Генплана и отраслевых схем никто и не слышал, или город-спутник Южный.

— Сколько проектов было запланировано к реализации в действующей Схеме

развития УДС и какие из них реализованы?

— Предполагалось осуществить до 2015 года более 150 разных по масштабу проектов: от Западного скоростного диаметра (ЗСД) до локальных пешеходных переходов. Из реализованного хочу отметить ЗСД и ряд подключений к нему дорог и улиц, реконструкцию Приморского проспекта, Митрофаньевское шоссе, тоннель под Литейным мостом, путепровод на Коломяжском проспекте. Наконец, буквально только что сдана развязка на Планерной улице. Откровенно говоря, это не такой уж маленький список, если сравнивать с тем, что происходило в 1990-е годы, когда практически ничего не вводилось в строй, и даже в сравнении с 1980-ми годами.

— Почему именно эти проекты реализованы, притом что очень многие приоритеты так и остались на бумаге? Какими критериями руководствовался город, выбирая между «строить» и «отказаться»?

— Полагаю, что выбор шел между важностью и стоимостью. С одной стороны, хотелось что-то важное реализовать, и ЗСД здесь — вне конкуренции. Это действительно ключевой по значимости проект. С другой стороны, есть очень нужные городу объекты, но они крайне дороги в реализации. Речь идет, например, о магистрали в створе Фаянсовой и Зольной ул. (т.н. Фаянсово-Зольная широтная магистраль. — **Ред.**) — к ее стро-

ительству много лет не могут приступить. Впрочем, не исключено, что проектировать эту магистраль все же начнут в ближайшее время.

— Если говорить о ЗСД, то многие специалисты отмечают: с его достройкой могут возникнуть серьезные проблемы.

— Ситуация действительно непростая. Проблемы могут возникнуть с центральным участком ЗСД, так как два высоководных моста через Неву — технически очень сложные сооружения. У меня тоже есть опасения, что после достройки северного и южного, более простых участков ЗСД произойдет торможение работ.

«Переходов через Неву однозначно не хватает»

— Очень долго и вхолостую занимались Орловским тоннелем. Проектные работы сделали, средства потратили, а результата нет. Нужен был этот тоннель городу?

— Переходов через Неву городу, однозначно, не хватает. Но за те деньги, которые собирались вложить в Орловский тоннель, можно построить два-три моста через реку.

Кстати, если говорить о мостах, то в Генплане и в действующей Схеме развития УДС прописан, но не реализован проект Арсенального моста. Буквально в последний год заговорили об альтернативе — Феодосийском мосте. В принципе Арсенальный (или Феодосийский) мост городу нужен, но сначала надо тщательно рассмотреть

вопрос его подключения к дорожной сети. Иначе город рискует попасть в неудобную ситуацию — аналогичную той, что произошла с мостом через остров Серный.

С 2004 года твердили о строительстве этого моста и одновременно — о достройке наб. Макарова. Предполагалось, что мост обеспечит еще одну связь Петроградской стороны с ЗСД через Васильевский остров. И вдруг оказалось, что достроить набережную Макарова невозможно, так как этому мешает судостроительный завод «Алмаз» — через его территорию набережную не проложить. Единственный выход в сложившейся ситуации — делать съезд на Уральскую улицу, совсем не приспособленную для такого плотного автомобильного трафика. И там транспорт сразу же встанет в пробке. Возникает вопрос, а нужно ли спешно тратить 9 млрд рублей? Все ли последствия продуманы и просчитаны?

— Какова ваша позиция относительно Новоадмиралтейского моста? Этот проект пока сняли с повестки дня.

— Уверена, что затраты на возведение Новоадмиралтейского моста оправданы, но только в одном случае — если на него удастся положить трамвайные пути. Тогда появится связь между Василеостровским и Адмиралтейским районами с очень высокой проездной способностью.

Однако трамвайное движение не было предусмотрено проектом, что, как мне кажется, является свидетельством традиционной недооценки роли общественного транспорта. Так, к примеру, еще в 2008 году при разработке Комплексной схемы организации движения мы предложили создать более 100 км полос для общественного транспорта, но ничего не было согласовано. Поэтому сегодня выделенные полосы есть только на Нев-

ском, Лиговском проспектах и на Большом проспекте Петроградской стороны.

Впрочем, пусть медленно, но приходит понимание того, что строительством только УДС ситуацию не исправить. Надо серьезно заниматься общественным транспортом.

«С сегодняшней скоростью будем строить метро 140 лет»

— В чем выражается это новое понимание?

— Год с небольшим назад Петербург принял Транспортную стратегию, и в ней впервые



отмечено, что общественный транспорт имеет более высокий приоритет, чем развитие дорожной сети. Теперь этот приоритет необходимо подкрепить финансированием и плановой научной поддержкой. Пока этой стороной проектирования в городе почти никто не занимается.

— Идеальный вид общественного городского транспорта — метрополитен, но одновременно он самый капиталоемкий.

— Метрополитен, действительно, идеальный общественный транспорт для мегаполисов, но в Северной столице он развит недостаточно. К примеру, в Петербурге 65 станций метро, а в Париже и Берлине — при сопоставимой численности населения — по 200 станций. В Вашингтоне и Кельне — 1 млн жителей и столько же станций, сколько в Петербур-

ге. Мы отстаем от других стран в разы! Минимум 200 станций метро необходимы Петербургу, но при нынешней скорости строительства — 1 станция в год — на достижение минимума уйдет 140 лет.

Очень хороший помощник метро — трамвай или легкорельсовый транспорт (ЛРТ). Если говорить о затратах, то стоимость прокладки 1 километра метро — 4 млрд рублей, а запуск современного трамвая на выделенной полосе обходится в 10 раз дешевле. При этом трамвай провозит в половину меньше пассажиров, чем метро,

со скоростью в полтора раза ниже. Для сравнения, автобус провозит в 10 раз меньше пассажиров, чем метро. То есть надо, исходя из имеющихся средств, развивать метро и дополнять его за счет строительства современных трамвайных путей. В тех же районах, где метро просто нет — на Ржевке, Охте, во всем Красносельском районе — трамвай незаменим.

— Как вы оцениваете износ инфраструктуры наземного общественного транспорта?

— Если говорить о состоянии основных фондов трамвайных и автобусных парков, то их средний возраст составляет порядка 40–50 лет. Высокий моральный и физический износ приводит к тому, что себестоимость содержания трамваев очень высока. Ситуация с подвижным составом не лучше: новые трамваи

и троллейбусы пополняют парки недопустимо медленно.

Как спасти юг и север и почему обречен Васильевский остров

— В последнее время много говорят о комплексной реконструкции Обводного канала — проекте стоимостью под 100 млрд рублей. Ваша оценка его целесообразности?

— Считаю, что дорогостоящая комплексная реконструкция Обводного не нужна. На самом Обводном канале особых проблем нет — он достаточно широк, ну а многострадальные куски набережной под Американскими мостами, надеюсь, достроят в следующем году (первоначально планировалось открыть в 2010 году).

Что нужно действительно делать, так это срочно достраивать на западе и на юге участки набережных для подключения Обводного канала к ЗСД: на улице Степана Разина и на проспекте Обуховской Обороны соответственно. Нарботки по этим двум подключениям были, но, скорее всего, проекты придется пересматривать. Если отказаться от Комплексной реконструкции и ограничиться только названными участками, то вместо 100 млрд рублей затраты составят порядка 20–30 млрд.

— Ваш прогноз развития ситуации с транспортным обеспечением на юге города?

— На юге Петербурга реализуется множество проектов развития территорий и строительства жилых кварталов — не на одну сотню жителей. Этим людям будет необходимо как-то выезжать в центр. Ведь, покупая квартиру на окраине, вы, как правило, остаетесь работать в центре города. Чтобы устранить проблемные точки на пересечении Пулковского шоссе с Дунайским проспектом, а также Московского проспекта с Дунайским, совершенно необходимо построить там развязки.

Эти развязки есть в планах, и, надеюсь, в корректируемой Схеме развития УДС их строительство сохранится как первоочередной проект.

Что касается района аэропорта «Пулково», где реализуется инвестиционный проект, направленный на существенное увеличение пассажиропотока, а также открывается новый конгрессно-выставочный центр «ЭкспоФорум», то ничего другого кроме общественного транспорта там не придумаешь. На мой взгляд, необходимо вернуться к идее ЛРТ в Пулково с продолжением этой линии в строящиеся кварталы на юге. Только не стоит выводить линию легкорельсового транспорта на Бухарестскую улицу и тянуть ее до Московского вокзала. Достаточно довести до ближайшей станции метро — «Московской» или «Звездной».

Кстати, не такая критическая, как на юге, но очень похожая ситуация складывается в восточной части Колпино. Там, с одной стороны, появляются новые промышленные зоны, с другой — идут реновация и новое строительство. Линию трамвая нужно подключить к метро «Рыбацкое».

Из того, что могло бы очень серьезно помочь городу, но пока никак не запланировано — строительство ветки ЛРТ от проспекта Маршала Говорова до ул. Коллонтай. Она могла бы пройти в том числе по еще не построенному, но присутствующему в городских генпланах и транспортных схемах последних сорока лет Большому Смоленскому мосту, а также магистрали в створе Фаянсовой и Зольной. Сегодня мы затрачиваем час времени, чтобы добраться по проспекту Славы из Кировского до Невского района, а могли бы добираться за 30 минут!

— В северной части города, как и на юге, множатся жилищные проекты. В какой

инфраструктуре есть особая нужда?

— На севере надо вести метро в Приморском районе как минимум за Комендантский проспект — и не только потому, что там уже построено и будет дальше строиться много жилья. Также важно, что именно там есть возможность построить депо метрополитена. Увы, пока что вагоны петербургского метро вынуждены стоять на перегонах между станциями.

Также из важных проектов — развязка на пересечении Пискаревского проспекта и улицы Непокоренных. У нее хорошие перспективы — проектные работы уже проведены. Кроме того, предполагается продление Суздальского проспекта. Давно назрела необходимость сделать развязку на Светлановской площади — скорее всего, это должен быть тоннель. Еще одна большая проблема для севера — отсутствующие путепроводы через железнодорожные пути. Из них первоочередной — на Поклонногорской ул.

— Если продолжить разговор о районах с критической транспортной ситуацией, то к чему готовиться жителям Васильевского острова после закрытия Дворцового моста на реконструкцию?

— Для василеостровцев ситуация останется критической даже после завершения реконструкции Дворцового моста. Ничего другого, как приспособливаться, — смешая, например, время поездок, — пока не придумаешь. Низкая транспортная доступность района уже привела к тому, что объявления «Ищу офис. В.О. не предлагать» появляются все чаще. Вполне естественно, что начатые проекты по развитию территорий на Васильевском острове тормозятся, новые идеи не предлагаются.

Васильевскому острову остро нужна еще одна связь с Адмиралтейским районом.



В идеале — это тоннель. Но чтобы понять, где его строить, нужно проводить очень серьезные предпроектные проработки. Конечно, ЗСД частично решит проблему, но он пропускает в час в обе стороны 12–15 тыс. автомобилей. При этом только на намыве планируется построить офисы на 80 тыс. человек.

«На город навалился ком проблем»

— Почему городу не удается развивать дорожную сеть с опережением, не дожидаясь возникновения проблем?

— Так происходит по нескольким причинам. Во-первых, укоренилась позиция: проблема возникнет — как-нибудь справимся. Во-вторых, можно понять психологию чиновников. Большинство инфраструктурных проектов — длительные, а отвечающие за их реализацию люди остаются на своем посту в среднем 4–5 лет. Если реализацию проекта чиновник не может записать себе в актив, то мотивация теряется. В-третьих, сейчас на город навалился ком проблем со зданиями, сетями, ранее проложенными дорогами. Это потому, что Ленинград активно развивался после войны, и в настоящее время все разом подошло к моральному и физическому износу. Заниматься надо всем и сразу. Денег объективно не хватает, даже если вывести за скобки случаи их нецелевого использования.

Знаете, в каком регионе страны хорошо развивается инфраструктура? В Татарстане. Там сохранилась система, в которой чиновники меняются очень редко. Может быть, это плохо в целом, но хорошо для инфраструктурных проектов: за 10–15 лет службы чиновник гарантированно становится специалистом, заинтересованным в их реализации.

— Как правило, следом за КТС всегда разрабатывалась Комплексная схема организации дорожного движения (КСОД) — значимый документ.

— Организация дорожного движения позволяет задействовать имеющиеся резервы, но помогает только в случае, если улицы не загружены на 100%. В Петербурге ситуация такова, что сначала надо сформировать резерв, то есть пересадить людей на общественный транспорт.

Честно говоря, не уверена, что вслед за новой КТС появится новая КСОД. Последнюю КСОД заказывали в 2008 году, но она не была принята на уровне закона, так как грянул кризис, а реализация таких программ требует средств. Тем не менее многие ее положения в той или иной степени реализованы и, наверное, на ближайшие годы этого задела хватит.

Беседовал Виктор Цукер

Организаторы:



Министерство
регионального развития
Российской Федерации



Правительство
Санкт-Петербурга



объединяя лидеров
рынка недвижимости

РЕКЛАМА



PROESTATE®

Точка притяжения

СЕНТЯБРЬ 2013

Международный инвестиционный
форум по недвижимости

+7 (495) 280 07 31

WWW.PROESTATE.RU

+7 (812) 640 60 70

«Велосипед похож на морскую свинку»

Интервью директора ЦНСИ Олега Паченкова о вариантах развития велосипедной инфраструктуры в Петербурге

Судя по статистике продаж велосипедов, армия их владельцев в крупных городах России скоро будет исчисляться миллионами. Может показаться, что, например, Петербург по темпам велосипедизации уверенно нагоняет своих ближайших соседей в Скандинавии. Однако внешняя сторона, как это часто бывает, не отражает объективной картины. Как заметил директор Центра независимых социологических исследований Олег Паченков, велосипедист в сознании большинства жителей города подобен «морской свинке, которая не имеет отношения ни к морю, ни к свиньям». Этот факт не только подтвержден юридически, но и зафиксирован в сознании людей. Что и мешает велосипеду превратиться в альтернативный вид транспорта. В беседе с журналистом портала «Петербург 3.0» Олег Паченков поделился своими соображениями о том, как преодолеть этот стереотип и, самое главное, как его учитывать в проектировании велосипедной инфраструктуры.

— В Петербурге разработаны две концепции развития велосипедной инфраструктуры. Вы соавтор одной из них. Расскажите в общих чертах, в чем принципиальное различие концепций?

— Принципиальное отличие касается подхода к проектированию велоинфраструктуры. Эксперты московского НИИАТ, подготовившие концепцию для петербургского правительства, плотно работали с экспертным сообществом, в частности с «Вело-Питером». Тех, кто состоит в этом обществе, можно считать почти профессиональными велосипедистами. В большинстве своем это люди, пользующиеся велосипедом много лет и ездящие на десятки километров. Для них велосипед — транспорт, переходящий в хобби. А мы больше ориентировались на, так сказать, обычных пользователей.

— А как именно это отражается в концепции?

— НИИАТ спроектировал дорожки, которые ведут на выезд из города. Это то, что я бы стал делать в последнюю

очередь. Если мы хотим превратить велосипед в транспорт (а я вижу цель именно в этом), то зачем начинать с проектирования велодорожек за город?

— Становлюсь на позицию скептика. Многие считают, что в нашем климате любая концепция развития велосипеда как вида транспорта лишена смысла. Соответственно, инфраструктура

«Логика в России простая: «У нас все засрано, поэтому давайте ничего трогать не будем, а то испачкаемся». Грязь — это не природное явление, с ней можно бороться»

для перемещения на велосипеде по городу не будет востребована.

— Я не согласен. Потому что есть другие города мира, совсем рядом есть город, где питерцы проводят все свои праздники, выходные и т.д. Наш почти «пригород» —



Хельсинки. Климат там очень похож на петербургский.

— Но у нас, извините, грязь.

— А грязь — это что, климат?

— Не климат, но тоже реальность, которую сложно игнорировать. И на этот факт, кстати, ссылаются некоторые представители городской власти.

— Показательный пример того, что принято называть «русской ментальностью». Логика в России простая: «У нас все засрано, поэтому давайте ничего трогать не будем, а то испачкаемся». Грязь — это не природное явление, с ней можно бороться. Логика ведь может быть и другой — надо стремиться сделать чище, вместо того чтобы не прокладывать велодорожки, ссылаясь на грязь.

— То есть вы говорите о необходимости так называемого комплексного подхода к проблеме.

— Совершенно верно. Возвращаясь к сравнению концепций, отмечу, что мы говорим не о «прокладывании велодорожек». Мы говорим о создании велосипедной инфраструктуры в городе. А велоинфраструктура — это не только дорожки, это часть транспортной системы города. Фактически речь идет о другом подходе к организации пространства и другом образе жизни. И тут уместно вернуться к разговору о том, для кого проектировать велосипедную инфраструктуру и как ее проектировать.

Жизнь непонятого субъекта

— Мы говорили о том, что эксперты НИИАТ делали свой проект в расчете

на полупрофессионалов, а вы? На какую аудиторию вы ориентировались?

— Я бы сказал, что это люди, которые уже пользуются велосипедом в рекреационных целях и постепенно начинают этот формат расширять

действовать нужно иначе. Не надо проектировать сразу весь город. Надо идти от локальных потребностей людей — от квартала, от района, муниципального образования. Надо понаблюдать профессионально за образом жизни людей —

в городских парках и между парками. И это довольно логично, потому что велосипедом сегодня пользуются в основном в рекреационных целях. Парк — это то место, куда люди ездят уже сегодня. И людям было бы удобно чувствовать себя в безопас-

брать часть пространства у автомобилей или у пешеходов?

Я бы через «слэш» ставил все эти варианты. Именно поэтому я говорю про необходимость исследования, а не про то, что нужно сесть



в сторону использования велосипеда как транспорта.

— И как это должно учитываться при проектировании велоинфраструктуры?

— НИИАТ привлек профессиональных проектировщиков-транспортников, которые проектируют автодороги, и они продолжили велодорожки вдоль автомобильных трасс. На мой взгляд,

куда они сегодня ходят и ездят и на чем, на какие расстояния, какие маршруты наиболее популярны и проч. С людьми нужно разговаривать. Почему они пошли в эту точку? Почему не в другую? Иначе говоря, надо понять их образ жизни. И «вплести» в их повседневную жизнь велосипед так, чтобы он сделал ее проще и лучше.

Об образе жизни

— От многих европейских городов Петербург отличается, в том числе и масштабом. Как это влияет на использование велосипеда? Нужно ли, например, обязательно ездить с окраин в центр? Или больше востребованы какие-то локальные перемещения?

— Наши исследования показывают, что на первое место люди ставят дорожки

ности не только в парке, но и по дороге в парк. С этого можно начинать. Затем — локальные дорожки внутри кварталов и микрорайонов. Затем можно связывать между собой микрорайоны, районы и окраины с центром. Идти нужно не от абстрактных и умозрительных предположений людей о том, куда они «возможно, хотели бы ездить», а от их повседневных потребностей, в которые велосипед мог бы встроиться (типа магазин, метро, поликлиника, школа, детский сад и т.п.). Но самим людям это может и не прийти сегодня в голову, потому что они пока используют велосипед иначе.

— Петербург — город с хроническим дефицитом пространства. При проектировании велодорожек неизбежен вопрос о том, где взять для них место. Ото-

в каком-то проектом бюро и придумать общую для всех случаев идею — отрезать только у дорог или только у тротуаров. Для каждой территории должно быть свое решение. Где-то можно отрезать от тротуара, потому что им никто не пользуется, где-то достаточно нарисовать разметку на дороге, потому что там машин мало по факту. Такой подход, кстати, самый дешевый. К тому же надо учитывать и тот факт, что велосипедист пока — как морская свинка, которая ни к морю, ни к свиньям отношения не имеет. Это какой-то непонятный субъект, юридически никак не обозначенный. И это — колоссальная проблема. Потому что пока это нигде не закреплено, никакие чиновники не пойдут на то, чтобы это внедрять в жизнь. Ведь к ним в любой момент придут из прокуратуры и спросят: «На каком основании?»

Велоинфраструктура — это не только дорожки, это часть транспортной системы города. Фактически речь идет о другом подходе к организации пространства и другом образе жизни

— Как, на ваш взгляд, нужно действовать с учетом юридической неопределенности?

— Юридический вопрос нужно решать параллельно. Именно поэтому я считаю, что на первом этапе нужно исходить из имеющегося, а не выделять на велоинфраструктуру какие-то колоссальные бюджеты. И строить сотни километров дорожек через весь город. Я недавно был в Москве на мероприятии, посвященном развитию велосипедной инфраструктуры — Москва начала обсуждать эту тему раньше и находится на шаг впереди. И там люди говорили ровно то же самое — не надо гордиться огородом, выдумывать какие-то колоссальные бюджеты... Достаточно зафиксировать объективно существующий факт — выяснить, где люди реально ездят, и зафиксировать право этих людей там находиться, например, при помощи знаков и разметки, что дешево. Потому что сегодня велосипедисты за собой такого права не ощущают. И остальные участники движения не видят за ними такого права. Что препятствует использованию велосипеда как транспорта. Это символический аспект, который мы часто недооцениваем.

Не мужик, если не на тачке

— Хотелось бы продолжить разговор о социальном портрете российского велосипедиста. Кто это такой, каковы его главные черты?

— Какого-то определенного портрета нет, но есть одно очень интересное наблюдение. Велосипедом пользуются очень многие — это и молодежь 15–25 лет, и люди старшего возраста — своего рода энтузиасты советской закалки. Но при этом наблюдается провал в возрастной группе 30–40 лет. Эта

Если потребность людей использовать велосипед становится очевидной, то власть рано или поздно отреагирует

«провисающая» возрастная группа только начинает приобщаться к велосипеду. Но достаточно активно.

— 30–40 лет — это солидный человек. Как раз тот, кто активно пользуется автомобилем. Есть мнение, что в России автомобиль — не просто транспорт, а символ благополучия. Поэтому, говорят скептики, велосипед серьезной альтернативой автомобилю быть не может.

— Внедрение велосипедной культуры — длительный процесс. Изменить сознание людей быстро нельзя. Построить дорожки можно сравнительно быстро, а заставить людей иначе смотреть на жизнь — это гораздо дольше. Но, после того как мы построим дорожки, на них начнут появляться люди, по-

том их примеру последуют другие. И так далее.

Если автомобиль — это символ статуса, значит, нужно внедрять другие стили жизни, и мы уже сейчас наблюдаем этот процесс. Могу вам сказать как социолог, что диверсификация стилей жизни в России началась еще 10 лет назад. В 90-е все было очень просто — существовало не больше 2–3 стилей жизни. Первый — малиновый пиджак, цепь на шее, крутая тачка. Уровнем ниже — спортивный костюм, цепь чуть потоньше и тоже тачка, но «восьмерка», а не «мерин». Ну, если ты в костюме и в Москве — значит, ты чиновник. Все остальные — лохи. Все было понятно со стилями. А потом стали проникать стили западного общества, где их в разы больше. Где можно ездить на велосипеде, который стоит дороже, чем твоя машина. Я жил в Берлине несколько лет в районе, который сейчас один из самых дорогих. Там живет немецкий «креативный класс». Вот у нас считается, что ты не мужик, если не на тачке. А там этот «мужик», который ходит в костюме за несколько тысяч евро, ездит на работу на велосипеде, который стоит дороже, чем некоторые машины российских «мужиков». Потому что стиль жизни такой, потому что он ответственный гражданин, он понимает, что экология важна, что парковки не дают создавать скверы, где могли бы гулять

его дети, что вредны выхлопные газы и т.д. — и «мужиком», а точнее уважаемым гражданином, его делает это отношение, а не тачка.

— Честно говоря, с трудом могу себе представить, что российские граждане станут всерьез думать об экологии и по этой причине начнут пересаживаться с автомобилей на велосипеды.

— Когда удовлетворен базовый уровень потребностей людей, когда человек не озабочен тем, что он завтра будет есть, тогда он начинает думать о вещах более высокого уровня. Ему становится важна и экология, в которой живут его дети, и то, сколько минут он потратит на дорогу до работы. Такие люди постепенно появляются и у нас. В Москве, например, насчитали 3,5 млн владельцев велосипедов, в Питере — 1,5 млн. Это же население очень крупного города! В принципе, власть, как ни крути, тоже реагирует на какие-то очевидные вещи. Если потребность людей использовать велосипед становится очевидной, то власть рано или поздно отреагирует. Наша задача — подготовить разумные и эффективные шаги, которые должны быть предприняты, когда это решение созреет. И эти шаги должны опираться на понимание образа жизни горожан и конкретных территорий, а не на абстрактные схемы.

Беседовал
Аркадий Поддубный

Долги надо платить



Генеральный директор ГУП «Ленгипроинжпроект» Виталий Зенцов:

— В первую очередь необходима достройка дорог всех уровней, которые были предусмотрены генеральными планами, но до них так и не дошли руки в последние 25 лет. Это примерно 270–300 ки-

лометров дорожной сети: магистрали, улицы, внутрирайонные дороги; вены, артерии и капилляры городского «организма». Без них жить нельзя. О некоторых проектах, спланированных на Юго-Западе, Ржевке-Пороховых, Комендантском аэродроме, озере Долгом и во многих других частях Петербурга уже успели за-

быть за давностью лет, а районы без них страдают. Есть важные и нужные новые проекты, но долги надо платить.

Необходимо усиление метрополитена как одной из основных транспортных систем Петербурга. Однако не совсем так, как нарисовано в последней версии

Политика не заменит строительства



Рубен Тертерян, генеральный директор ГУ «Центр транспортного планирования Санкт-Петербурга»:

— Транспортную ситуацию в Петербурге я считаю проблемной, причем через несколько лет она может стать критической. Причина этого — недостаточные темпы реконструкции и строительства объектов транспортной инфраструктуры. Не думаю, что особенности планировочной структуры улично-дорожной сети Петербурга, дефицит важных элементов инфраструктуры (магистралей, переправ через водные препятствия и железнодорожные пути, линий и станций метро и т.д.) можно компенсировать только мерами транспортной политики ограничительного характера.

Действительно, многие европейские города пришли к выводу о необходимости ограничения пользования личным автомобилем. В Европе при планировании парковочного пространства жилых территорий уже нередко закладывают меньшее, чем раньше, количество машино-мест. Но не стоит забывать, что Европа и США давно прошли период насыщения спроса на автомобили, который длился 30–50 лет и закончился в 1980-х годах. Поэтому в западных странах ограничительные меры, если они эффективно спланированы и осуществлены, бывают действенными — до известного предела. Существует так называемый «неснижаемый уровень пользования автомобилем» — как бы ни были жестки ограничения и комфортен общественный пассажирский транспорт, 35–45% населения продолжает ездить на личной машине. Сейчас Европа приблизилась к тому, чтобы порядка 40% горожан регулярно использовали общественный транспорт, в то время как 60% используют транспорт индивидуальный.

В российских городах и в частности в Петербурге ситуация обратная: порядка 70% населения пока передвигается на общественном транспорте, и мы

двигаемся к «неснижаемому» уровню пользования автомобилем снизу вверх, в то время как европейские города стремятся к нему сверху вниз.

Иными словами, высокий темп автомобилизации, который наблюдается сейчас в Петербурге, не является чем-то болезненным: он естественен для начального этапа удовлетворения спроса на личные машины. Как правило, в этот период автомобиль приобретает наиболее экономически активная часть горожан, совершающая по 4–5 поездок в день, связанных с деловой и культурно-бытовой необходимостью. Если мы не обеспечим им место на дороге, у нас, конечно, будет транспортный коллапс.

Бесспорно, общественный транспорт нужно развивать в приоритетном порядке. Однако без завершения планов строительства опорной сети магистралей, повышения плотности улично-дорожной сети на развиваемых территориях, затруднительно обеспечить такое развитие: на городских улицах нет места ни для выделенных полос общественного транспорта, ни для дополнительного числа трамваев, троллейбусов, автобусов. Метрополитен является самым

эффективным видом городского массового транспорта, не загружающим улично-дорожную сеть, но он очень дорог. Даже города, где плотность станций метро в несколько раз выше, чем в Петербурге, вынуждены активно использовать также и наземный транспорт.

Организационные меры транспортной политики (развитие АСУДД, развитие системы платных парковок, улучшение работы общественного транспорта, в том числе посредством организации выделенных полос и т.д.) в петербургских условиях могут улучшить транспортную ситуацию, ускорить движение и создать для него комфортные условия. Однако их реализация в условиях недостаточной плотности улично-дорожной сети и перегруженности значительной части магистралей трафиком не позволит нам достигнуть максимального эффекта.

Считаю создание системы платных парковок остро необходимой и назревшей мерой, но пока только в историческом центре, и только в комплексе с продуманным, просчитанным строительством недостающей транспортной инфраструктуры и усилением работы общественного транспорта.

программы развития метро, она слишком фантастична. Программа нуждается в корректуре, реальном взгляде. Есть районы, где совсем нет метро, туда нужно тянуть линии — это в том числе разгрузит центр и снизит давление на другие виды транспорта. Легкорельсовый транспорт вместо метро — сомнительное решение.

Когда в мегаполисе такой низкий уровень развития метро, как в Петербурге, его уже ничем не компенсировать — только дотраивать. Но нужно и помогать метро — обеспечивать подвоз людей к станциям, в том числе из пригородов, в том числе и скоростными трамваями. Метро плюс железная дорога плюс трамвай —

это система общественного транспорта большой провозной способности. Кстати, в Петербурге — 300 км железнодорожных путей, по которым провозят только 1,5% городского пассажиропотока.

Грамотные меры транспортной политики, бесспорно, отчасти заменяют строи-

тельство инфраструктуры. Продуманная маршрутная сеть, просчитанные схемы движения, интеллектуальные системы управления дорожным движением, а не просто светофорами — все это может увеличить пропускную способность транспортной системы города, ускорить движение на 20%!

Приоритетные транспортные решения, по мнению экспертов проекта «Будущий Петербург»

Медиахолдинг РБК в рамках проекта «Будущий Петербург» проводит исследование «Приоритетные транспортные решения для Петербурга: 2013 — 2023». Эта работа направлена на выявление наиболее значимых и эффективных решений в сфере развития транспортной инфраструктуры Петербурга на ближайшие 10 лет. Исследование проводится методом углубленных интервью на основе опросного листа, 30 ведущих экспертов Петербурга, имеющих опыт и знания в транспортной и смежных отраслях. Экспертам предлагается назвать приоритетные, по их мнению, транспортные проекты, которые необходимо реализовать в Петербурге; аргументировать эту необходимость, назвать сопутствующие мероприятия, и так далее. Мнения профессионалов, естественно, разнятся, но при этом есть такие проекты, которые практически все эксперты включают в список приоритетов. Приводим некоторые из транспортных «хит-листов», составленных участниками исследования.

Приоритетные транспортные решения, по мнению Станислава Попова — председателя Комитета по транспорту Санкт-Петербурга:

1. Ограничение или взимание платы за въезд в центр города на личном автомобиле.
2. Введение платной парковки и видеофиксации нарушений автомобилистов. Ужесточение ответственности и наказания автомобилистов за нарушения.
3. Создание сети выделенных полос для общественного транспорта.
4. Строительство новых станций метрополитена.

5. Линии скоростного трамвая в Сертолово, Всеволожск, Красное Село, в аэропорт «Пулково» до города Южный.
6. Новая развязка на Пироговской набережной на съезде с Сампсониевского моста.
7. Строительство путепровода Дунайский проспект/ Пулковское шоссе.
8. Продолжение Софийской улицы до Московского шоссе.
9. Продолжение Суздальского проспекта.
10. Реконструкция Дворцового моста.

Приоритетные транспортные решения, по мнению Владимира Аврутина — заместителя генерального директора Института территориального развития:

1. Взвешенная градостроительная политика.
2. Редевелопмент «серого пояса» или увеличение его проницаемости для транспортных путей (плотность улично-дорожной сети в «сером поясе» — в 3–4 раза ниже, чем в остальном Петербурге).
3. Организация скоростного движения на всех набережных Невы.
4. Строительство ЗСД с подключениями к улично-дорожной сети (Обводный канал, набережная Макарова).
5. Кольцевая магистраль вокруг центра города.
6. Широкая магистраль Фаянсовая-Зольная.
7. Организация внутригородского железнодорожного сообщения.
8. Мост через остров Серный.
9. Строительство развязки Пискаревский проспект/проспект Непокоренных.

10. Строительство второй кольцевой дороги вокруг Санкт-Петербурга совместно с Ленинградской областью.

Приоритетные транспортные решения, по мнению Елены Ноговой — заместителя генерального директора Санкт-Петербургского института транспортных систем:

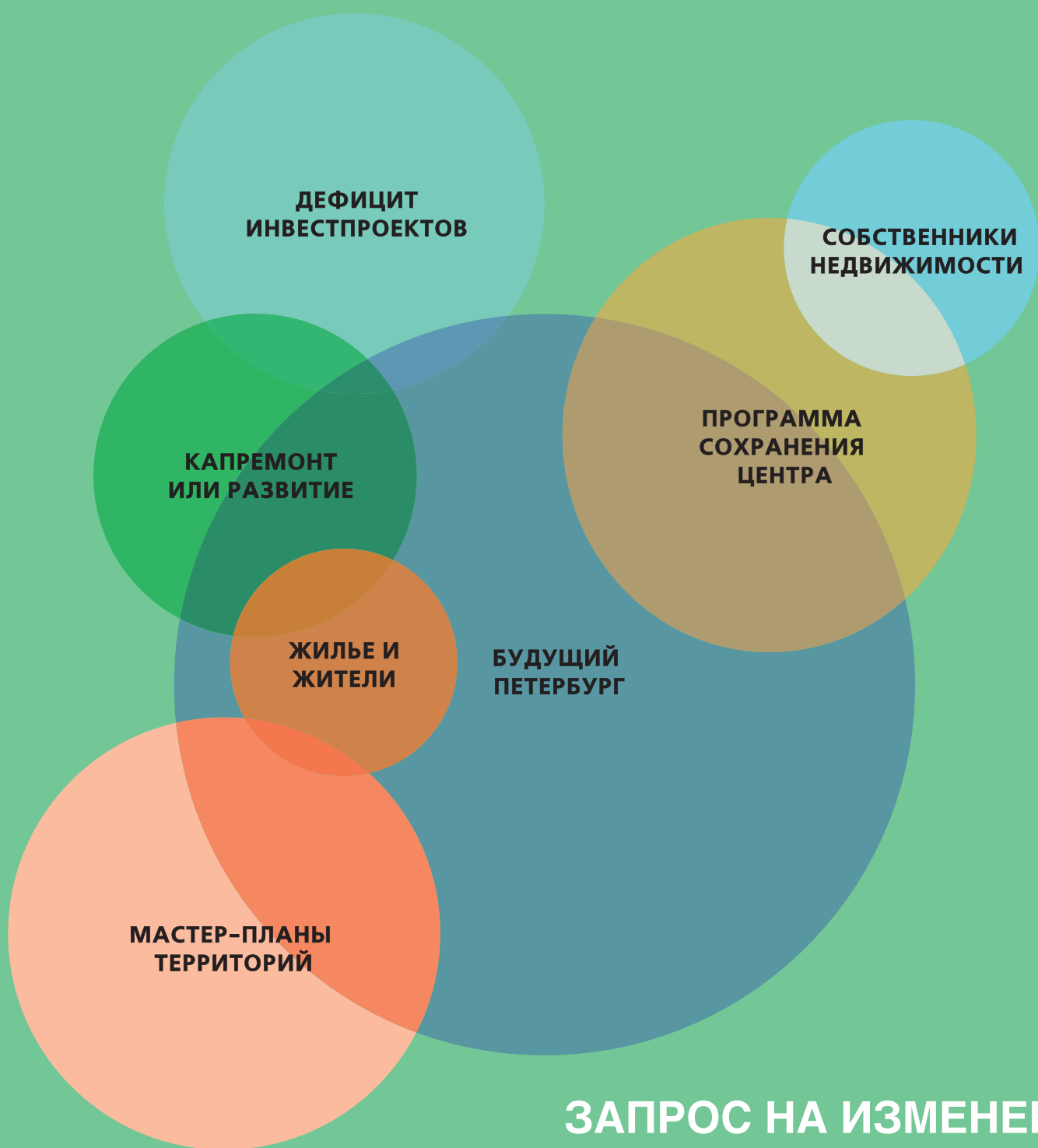
1. Строительство станций метро «Театральная» — «Большой проспект».
2. Строительство метро Красносельско-Калининской линии.
3. Мост в створе Фаянсовой — Зольной улиц.
4. Мост через остров Серный, со строительством подходов.
5. Линия ЛРТ (легкорельсового транспорта) в Пулково до новых строящихся кварталов.
6. Линия ЛРТ в Колпино.
7. Феодосийский или Арсенальный мост.
8. Пешеходные зоны в центре города.
9. Станция метро «Шуваловский проспект».
10. Развитие метро Фрунзенского радиуса.
11. Система мер для туристов: единая тарифная политика на маршрутном пассажирском транспорте (с туристской картой), система транспортной информации, система ночных маршрутов пассажирского транспорта, единая диспетчерская служба такси с единой тарификацией, платные парковки в центре города с возможностью бронирования мест.

Приоритетные транспортные решения, по мнению Александра Солодкого — заведующего кафе-

дрой транспортных систем Санкт-Петербургского государственного архитектурно-строительного университета:

1. ЗСД с подключениями к улично-дорожной сети.
2. Широкая магистраль Фаянсовая-Зольная, с мостом.
3. Строительство западной и восточной оконечностей Обводного канала с подключением к ЗСД и набережным Невы.
4. Мост через остров Серный.
5. Продление набережной Макарова до ЗСД.
6. Завершение реконструкции Пироговской набережной и Приморского проспекта, формирование скоростной магистрали.
7. Строительство подземных пешеходных переходов у загруженных станций метро («Проспект Просвещения», «Пионерская» и др.).
8. Строительство «неполных развязок» для пропуска движения в наиболее загруженных узлах в системе внутригородских опорных магистралей.
9. Строительство развязки Пискаревский проспект/Проспект Непокоренных.
10. Широкая магистраль Большой Смоленский — Коллонтай, с мостом в створе Большой Смоленской улицы.
11. Линия ЛРТ или железнодорожный экспресс в Пулково.

ПОГОВОРИМ О ГЛАВНОМ: ИСТОРИЧЕСКИЙ ЦЕНТР И ЕГО РЕНОВАЦИЯ



ЗАПРОС НА ИЗМЕНЕНИЯ.
СТРАХИ. НАДЕЖДЫ. ПЛАНЫ

Фантом года: капремонт вместо развития

Похоже, власти Петербурга отказались от намерения развивать территории пилотных кварталов «Конюшенная» и «Северная Коломна — Новая Голландия» и решили ограничиться капремонтом. Впрочем, угроза культурному наследию остается.

Программа сохранения исторического центра Петербурга, на осуществление которой в какой-то момент городская власть рассчитывала привлечь 3–4 триллиона рублей, представлялась самым значимым событием 2012 года с далеко идущими последствиями. Ведь ничего ценнее, чем исторический центр, у петербуржцев нет. Страшно подумать — причем в прямом смысле, — что можно в нем сделать на триллионы рублей. При этом подготовленные в рамках разработки программы проекты развития пилотных кварталов не без основания воспринимались общественностью как модель, по которой в будущем будет преобразован исторический центр в целом. Поэтому к этим проектам было приковано внимание экспертного сообщества. Вопросов у экспертов возникало немало. Сомнения высказывались, в частности, членами Совета по сохранению культурного наследия при правительстве Петербурга.

Тревога экспертов вполне понятна. В конце ноября 2012 года городское правительство выпустило постановление «О программе «Целевая программа Санкт-Петербурга «Сохранение и развитие территорий «Конюшенная» и «Северная Коломна — Новая Голландия», находящихся в историческом центре Санкт-Петербурга, на 2013–2018 годы» (далее — Программа) с подробным перечнем конкретных действий и выделяемых из бюджета внушительных сумм. Однако самого

градостроительного проекта развития этих территорий общественность так и не увидела.

Работа архитектурной мастерской «Студия 44», ставшая одним из победителей объявленного Смольным

Без проектов планировки территорий и градостроительных проектов Программа превращается по сути в обычную программу капремонта объектов, расположенных на пилотных территориях

конкурса на разработку концепции развития пилотных территорий, никакого официального статуса не получила, хотя энергичный и влиятельный Никита Явейн презентует свою работу на совещаниях по историческому центру. Идеи Явейна (развитие дворовых пространств, превращение Галерной и Миллионной в пешеходные зоны и т.д.) весьма симпатичны и поддержаны профессиональным сообществом, но никакого реального воплощения не имеют — в Программе о них не говорится ни слова и, соответственно, никаких денег на их осуществление не предусмотрено. Более того, в Приложении 3 (перечень мероприятий по «озеленению и созданию территорий комфортного движения пешеходов») лишь один пункт 2.9 посвящен созданию пешеходной улицы. И это не Галерная и не Миллионная, а всего лишь скромный Минский переулок, идущий вдоль будущей второй сцены Мариинского театра. И все. Похоже, Никита Явейн с его идеями пока отдыхает.

Не существуют (поскольку не прошли общественные слушания) и проекты планировки территорий. Но без них Программа превращается по сути в обычный план по капремонту объектов, расположенных на пилотных территориях, — мостов, дорог, инженерных коммуникаций, скверов и т.п. Это впечатление усиливает включение в Программу проектов реконструкции Сенной пло-

щадина и строительства подстанции 110 кВ «Московская товарная», никакого отношения к пилотным территориям не имеющих. В то же время ни о каком развитии территорий и реконструкции исторических объектов (зданий, площадей, улиц, мостов и т.п.) в Программе даже не упоминается (реконструкция предусмотрена только для неисторических объектов).

Собственно зданиям (всяким, не только историческим) и прилегающим территориям посвящен подраздел

2 раздела 7 Целевой программы. В нем перечислен ВЕСЬ набор мероприятий, необходимых для подготовки и реализации градостроительного проекта (включая подготовку проектов планировки пилотных территорий) — начиная от предварительного (визуального) обследования зданий и за-

канчивая капремонтом и реконструкцией объектов недвижимости. Но, видимо, только неисторических. Потому что об объектах культурного наследия на территориях «Конюшенная» и «Северная Коломна — Новая Голландия» говорится отдельно в пункте 2.5. И речь идет не о реконструкции, а о «приспособлении для современного использования».

То есть само «приспособление для современного использования» исторических зданий не может начаться ранее 2015 года. А возможно, начнется и позже, поскольку согласно пункту 2.3 раз-

Само «приспособление для современного использования» исторических зданий не может начаться ранее 2015 года. А возможно, начнется и позже

дела 7, подготовка проектов планировки пилотных кварталов должна завершиться только в 2015 году. Потом им еще придется проходить процедуру утверждения, включающую общественные слушания. И только после этого, согласно Градкодексу, может быть утвержден сам строительный проект.

дела 7, подготовка проектов планировки пилотных кварталов должна завершиться только в 2015 году. Потом им еще придется проходить процедуру утверждения, включающую общественные слушания. И только после этого, согласно Градкодексу, может быть утвержден сам строительный проект.

Что касается реставрации исторических объектов, отсутствие упоминания о которой вызвало особую озабоченность членов совета, то, скорее всего, она появится в проектах «приспособления» зданий — в 2014 году. Так что члены совета по наследию зря волнуются — по крайней мере еще два года исторические здания никто не тронет и есть время добиться от властей градостроительных проектов развития пилотных территорий и их общественного обсуждения. Впрочем, если такие проекты вообще появятся — судя по некоторым признакам, этого может и не произойти.

Во-первых, никакого упоминания о таких проектах ни в самом Постановлении, ни в Программе, включая пять ее приложений, не содержится. Во-вторых, в разделе 3 Программы «Цели и задачи Программы» говорится, что ее целью является «сохранение объектов культурного наследия». Первой

из задач указано «комплексное сохранение архитектурного облика исторического центра», третьей задачей — «восстановление и сохранение исторического архитектурно-художественного облика мостов и набережных в историческом центре».

О «модернизации и развитии» говорится только в отношении инженерной и коммунальной инфраструктур — в таком контексте не упоминаются даже рекреационные зоны (следовательно, даже их будут лишь восстанавливать и сохранять). А в-третьих, единственное упоминание о частных инвестиционных проектах относится лишь к трем объектам, перечисленным в Приложении 5. Это «восстановление ... с приспособлением под современное использование» в качестве гостиниц федеральных объектов культурного наследия «Казармы Павловского полка» и «Колонное ведомство», а также «восстановление»

с «приспособлением» путем «создания важного многофункционального комплекса, значимого для жителей Санкт-Петербурга» объекта «Ансамбль «Новая Голландия». На все это, как сказано в разделе 2 Программы, планируется привлечь 17,9 млрд рублей внебюджетных средств.

Два слова о переселении жителей из домов в зоне пилотных проектов — этот процесс тоже у многих вызывает тревогу. Обеспечению переселения посвящен пункт 2.4 раздела 7. В нем прямо говорится о создании (путем реконструкции и строительства) на восьми конкретно указанных территориях маневренного фонда для переселения граждан «на время проведения капитального ремонта или реконструкции». То есть ни о каком выселении на постоянное жительство речь не идет.

Согласно приведенной выше формулировке пункта 3 По-

становления проекты реконструкции территорий и зданий для маневренного фонда так же, как и для объектов культурного наследия пилотных кварталов, будут подготовлены лишь к концу 2014 года. А финансирование строительства и реконструкции начнется лишь в 2015 году. Закончатся работы, согласно плану, к 2018 году, когда, видимо, и начнется само переселение. Как все будет происходить, по каким нормам, кого и в какие зоны маневренного фонда отправят, а по каким правилам вернут обратно, какие, наконец, конкретные дома будут расселять — тайна сия велика. Известно лишь, что домов будет примерно половина от общего количества. Видимо, все это будет подготовлено к началу расселения. Так что время для того, что мы называем общественным обсуждением и, соответственно, для корректировки планов, есть и тут.

Владимир Грязневич



Эпоха капремонта: закономерность, которая была реализована

Доклад архитектора Ксении Шарлыгиной на конференции «Программа сохранения центра: поговорим о главном»

Проходившее в течение всего 2012 года обсуждение Программы сохранения исторического центра Санкт-Петербурга, особенности ее планирования и потенциальный территориальный размах заставили многих вспомнить об эпохе капитального ремонта, которую переживал город в семидесятых — восьмидесятых годах прошлого века. Для кого-то эти воспоминания болезненны: еще не забыты значительные культурные утраты, которыми сопровождался процесс советского капремонта. С другой стороны, нельзя не признать, что качество жизни в отремонтированных домах и кварталах существенно улучшалось, что и сегодня сказывается, например, на рыночной цене приватизированных квартир.

О подзабытых сегодня приоритетах и принципах программы комплексного капитального ремонта рассказала на конференции «Программа сохранения центра: поговорим о главном», проходившей в рамках форума «Будущий Петербург», главный архитектор института «ЛенжилНИИпроект» Ксения Шарлыгина — активная участница реконструкции исторического центра Ленинграда.

Национализация имела катастрофические последствия

Большая часть старой части города — это жилые дома разного уровня, достоинства, комфорта и даже назначения, например, среди них было довольно много особняков. Но в основном это были доходные жилые дома. Хочу обратить ваше внимание, что национализация собственности, произошедшая после 1917 года, в самом тяжелом отношении оставила именно жилой фонд. Так, Дворянское собрание превратилось в Большой зал Филармонии. Можно назвать много других общественных зданий, которые изменили свою функцию, но находились в ведении достаточно подготовленных людей и в большей или меньшей степени поддерживались государством. Что же касается жилого фонда, то национализация имела для него просто

катастрофические последствия.

Следующим шагом после национализации (и одновременно с ней) стал раздел больших квартир в центральной части города. Шла стихийная перепланировка, которая превратила большие квартиры лицевых корпусов в коммунальные. Понятие «хозяин дома» исчезло в принципе. Я помню немало заинтересованных, старающихся что-то сделать управдомов и завхозов, но возможности у них были нулевые, и поэтому разрушение фонда шло очень быстро. Этому способствовал период разрухи, когда очень большой процент жилья стоял пустой. Мы также хорошо помним, что такое блокада. Словом, в послевоенный период город пришел к понижению, что дома разрушаются и надо что-то делать.

Но резкое изменение произошло только в конце 1950-х — начале 1960-х годов; благодарить за это надо хрущевскую застройку. Ведь между 1917 годом и серединой пятидесятых в городе было построено мизерное количество жилых домов. Чтобы по-настоящему отремонтировать старый дом, его, как правило, надо расселить. И вот в эпоху Хрущева такая возможность появилась: дома начали расселять, и начался процесс капитального ремонта. Постепенно он выстраивался в целую систему, которая была предметом гордости Ленинграда и образцом для многих других городов. К нам постоянно приезжали люди, которые занимались жилищным хозяйством в Прибалтике, Минске, Киеве и т.д.

Тройственный союз во имя капремонта

Тогда был изобретен термин «комплексный капитальный ремонт» (мы называли его ККР). Был один заказчик — город, один проектировщик — институт «ЛенжилНИИпроект», один подрядчик — Управление капитального ремонта. Эта тройственная система была очень хорошо отработана, и она все время совершенствовалась. Мы понимаем, что отсутствие конкуренции — это минус, это торможение процесса. Вместе с тем сегодня я с сожалением отмечаю, что нашему обществу до восприятия достоинств конкуренции еще предстоит дорасти. На сегодняшний день в той системе, которая у нас сегодня

сложилась, на том уровне материальных возможностей и самостоятельности наших граждан она скорее связана с утратами, чем с приобретениями новых возможностей.

По-настоящему комплексный капитальный ремонт происходил в городе примерно с 1960 по 1985 год, примерно 60–70 домов ежегодно. Мы подсчитали, что к 1985 году примерно треть старых жилых зданий прошла эту процедуру. Я неизбежно начинаю хвастаться и прошу за это извинения, но ни один дом, прошедший комплексный капитальный ремонт, не потребовал затем нового вмешательства. Все эти дома сегодня существуют, функционируют и являются опорными домами в центральной части города.

Сразу началась процедура выбора домов. Какой дом ставить? В течение первых лет нашей деятельности было примерно так: тех, кто громче кричит. Более активные жильцы добивались, чтобы их дом ставили на капитальный ремонт. Они знали, что при этом выигрывают, потому что обратное заселение было процессом достаточно распространенным, дома приводили в порядок, на месте квартир, которые были результатом стихийной коммунальной перепланировки, появлялись хорошие квартиры.

Прощай, коммунальный быт

Чуть подробнее про обратное заселение. Наш институт на-

ходил в состоянии постоянной борьбы (деловой и доброзелательной, но борьбы) с жилищными системами города, потому что мы понимали, что центр города по составу семей очень сильно отличается от города в целом. Согласно многолетней статистике, средняя численность семей в городе практически не менялась — 2,5 человека. А в центре это было 2,1 или 2,2. Поэтому мы все время добивались разрешения делать как можно больше однокомнатных квартир. Как вы понимаете, в те времена за этим следили очень внимательно и нас очень ограничивали по сокращению жилой площади. Понятно, общая площадь почти не сокращается, сокращается жилая площадь, и приходится отселять большее число людей. Тем не менее особенно в последние годы мы доказали достоинство этого направления и процент однокомнатных квартир составлял очень большую величину.

Квартиры после капитального ремонта — хорошие квартиры. А ведь в домах после стихийной перепланировки кухни были оборудованы в коридорах, в темных помещениях и т.д. ванны были далеко не всюду, а дворцовые корпуса изначально не имели ванных комнат. После капитального ремонта все квартиры получали светлые и достаточно просторные кухни и санитарные узлы, как правило, раздельные. Одним словом, это были хорошие квартиры, отчасти поэтому немножко менялся социальный состав. У каждого зампреда райисполкома в правом ящике стола лежали планы домов, которые выходят из капитального ремонта, и списки чиновников и заслуженных людей, которые стремились получить квартиры в домах после капитального ремонта.

Но существовало правило: если ваша комната или комнаты, в которых вы живете, после капитального ремонта сохраняются, то вы имеете

юридическое право вернуться в эту квартиру. В этом случае вы заселяетесь на маневренный фонд и живете там два, три, иногда четыре года, а затем возвращаетесь в свою квартиру. Кстати, маневренный фонд был тоже очень недурен по тем временам и большой процент переселенных на маневренный фонд хотели там остаться.

Воспоминание о будущем

Позволю себе чуть подробнее остановиться на нынешнем состоянии старого фонда. Чтобы понять, какие дома надо ремонтировать в первую очередь, в конце семидесятых — начале восьмиде-



сятых годов было проведено сплошное обследование жилого фонда. Именно сплошное. Позднее проводились повторные обследования, охватывавшие меньшее количество зданий, выборочные. Эти материалы лежат в архиве нашего института.

Следуя методике, которая была тщательно разработана в нашем институте, жилищники обошли каждый дом, прошли по всем этажам, чердакам, подвалам. Продолжалось обследование около трех лет. В итоге мы получили если не моментальную, то компактную по времени «фотографию» состояния жилищного фонда. В итоге жилой фонд был разделен на четыре категории. Самая первая — самая

плохая, потому и планирование капитального ремонта шло по линии «давайте сначала первую категорию». Идеологическая сторона обследования была такая: все дома центральной части города должны полностью пройти капитальный ремонт.

Сейчас мы снова говорим о сохранении исторического центра города. Здания продолжают разрушаться, периодически возникают аварийные ситуации. Возникают не так часто, как правило, в результате какого-то воздействия, и тем не менее. Мы считаем, первое, что нужно сделать, занимаясь истори-

ческого центра, которой мы дорожим. Эта проблема очень горячо обсуждалась, и я постоянно была объектом обвинения в том смысле, что мы губим старый город.

Сейчас я не боюсь выступить так же, как мы выступали тогда. Мне кажется, что этот процесс, традиционный для города, был неизбежен. Вообще говоря, петербургские дома радикально перестраивались с момента их возникновения. Пожалуй, ни один город в мире не перестраивался так активно и так постоянно. Да, с моей точки зрения, мы многое утрачиваем. Да, перепланировка, конечно, была несовместима с сохранением отделки домов, кроме парадных лестниц, которые стремились по возможности сохранить. И я не считаю, что это была ошибка. Мне кажется, что это закономерность. Мне кажется, что по существу сохранение исторического центра — это сохранение открытых пространств, улиц. Не только интерьеры, но и фасады, и объемы зданий в очень большом проценте случаев менялись. И мне кажется, что мы шли в этом смысле правильным путем. Исторический центр — это музей, без всякого сомнения. Но это музей, экспонаты которого являются одновременно объектами жизнедеятельности людей.

Это касается и функций здания. В те годы, о которых я рассказывала, изменение функции с жилой на нежилую рассматривалось как тяжелое преступление против города. Сейчас, вы знаете, такой переход очень облегчен. Наверное, этот процесс тоже естественен, и он будет продолжаться до тех пор, пока в нем есть потребность. В принципе, мне грустно, когда я еду по Невскому и вижу «мертвые» дома, огни в окнах не горят. Но это скорее ностальгическое чувство. Есть закономерности, которые реализуются.

ческим центром, — это снова провести сплошное обследование здания. Мы выступали с этим предложением всюду, где только было возможно, и пока не имеем положительного ответа. Это нужно делать немедленно, потому что, вообще говоря, город не знает — ни сколько у него домов, ни в каком они состоянии.

О балансе приобретений и утрат

В процессе комплексного капитального ремонта, конечно, были и потери. С одной стороны, появлялись комфортабельные квартиры. С другой, терялись, например, элементы интерьеров, и многие задавались вопросом — насколько сохранялась аура исторического здания, исто-

Подготовил
Григорий Мизинчиков

«Роль государства — в том, чтобы организовать площадку для переговоров»

Директор Центра экспертиз ЭКОМ Александр Карпов оценивает итоги дискуссий о перспективах исторического центра Петербурга

Одна из ключевых задач дискуссии, которая ведется сейчас по поводу городской программы сохранения исторического центра Петербурга, — правильно определить роль государства в еще не начавшихся, но, видимо, неизбежных изменениях городской среды. Такую точку зрения высказал директор Центра экспертиз ЭКОМ Александр Карпов. По его мнению, согласование зачастую противоречивых интересов разных участников процесса — и есть главная задача городской власти. «Роль государства не в том, чтобы принимать какие-то решения, а в том, чтобы организовать площадку для переговоров», — уверен эксперт.

— Главный итог дискуссий о программе сохранения центра — понимание того, что самые важные вопросы в этой программе не были затронуты. Я бы выделил несколько тем, которым в разговорах о развитии центральных городских территорий уделяется незаслуженно мало внимания. Одна из них — экономика этих территорий. Мы сейчас плохо понимаем, сколько денег производит та или иная территория — для людей, для городского, федерального и местного бюджетов. Соответственно, мы не знаем, будет ли она приносить больше, если вложить в нее, скажем, еще миллион. Программу сохранения центра надо рассматривать как инвестиционную программу. Эта территория должна быть сконструирована таким образом, чтобы в будущем она генерировала финансовый поток, пополняющий бюджет города. Причем генерировать его она должна постоянно. Речь не идет о разовых доходах от продажи земли и зданий.

Второе «белое пятно» — экология. Вопросы экологической стратегии в связи с развитием территорий не рассматриваются в принципе. Центр города воспринимается как груда камней. Камни должны быть такие или сякие — старые

или новые, бетон и стекло или кирпичная кладка. А вот что у нас происходит, например, с Невой — никто не задумывается. Каким образом формируется качество воздуха — тоже неясно. Что происходит с подземными водами и водотоками — об этом тоже ничего не говорится. Таким образом, можно констатировать: экологической стратегии (города и центра) на сегодня нет. То, что сегодня выдается за экологическую стратегию, — не более чем обоснование тех мероприятий, которые соответствующий комитет решил провести.

Еще один важный неизученный аспект — демографические сценарии развития преобразуемых территорий. Никакой качественной статистики на сей счет нет. Нет представления о том, как живут и планируют жить люди, каков будет объем спроса на то жилье, которое появится в ходе развития территорий. Сейчас картина радикальным образом меняется по сравнению с тем, что было 30 лет назад. У людей меняются потребности, и вполне возможно, что те квартиры, которые там построят, люди уже через 10 лет будут не в состоянии содержать. С одной стороны, программа рассчитывается на 10–15 лет, а с другой — мы совершенно не представля-

ем, какие требования будут предъявляться к жилью через 10 лет.

Впрочем, кое-что можно сказать уже сейчас. Я уверен, что если жилой фонд в центральной части будет государственностью, то мы исторический центр потеряем. Потому что государство не будет успевать принимать все необходимые решения. И население (то есть люди, которые живут в центре) все время будет воевать с государством как с собственником. Это туликовая стратегия.

Развивать или сохранять? Это проблема, которая в отличие от перечисленных выше, обсуждается постоянно. И единственный итог обсуждения — что оно всем надоело. Мне кажется, это надуманная проблема. Могу предположить, что она возникла во многом потому, что есть целое поколение архитекторов, которым негде развернуться. У них нет площадки, на которой они могли бы себя проявить. Они всячески продавливают эту тему, говорят, что центр не допустимо консервировать, нужно развивать и пр. и пр.

Все, что мы можем делать в историческом центре сейчас, — назначить разные правила использования тех или иных открытых пространств, которые уже созданы. Какую-то улицу мы должны и можем назначить магистралью городского значения, какая-то будет магистралью районного значения. Исходя из этого должны появиться разные правила: что мы можем, а чего не можем делать на этих улицах. Включая и правила исполь-



зования недвижимости, выходящей на эту улицу.

Резюмируя, замечу, что нам предстоит сделать очень большую работу, чтобы вся существенная информация о состоянии исторического центра стала доступной, понятной и используемой всеми участниками процесса. В том числе собственниками квартир, собственниками домов, собственниками коммерческих объектов недвижимости. Это очень важно.

И последнее. Важно понимать, что у собственников — зачастую совершенно разные интересы. И они не способны самостоятельно между собой договориться. Поэтому роль государства не в том, чтобы принимать какие-то решения, а в том, чтобы организовать площадку для переговоров. Пока этого, к сожалению, не происходит. Представьте ситуацию: один квартал, и на него готовится два или три проекта планировки — каждый собственник делает что-то свое. Поэтому мы сейчас должны будем пройти этот сложный этап — выработать организационно-методические подходы. Потому что иначе — война, и ничего сделать невозможно.



ул. Достоевского, д. 44, корпус Е
8 921 386 02 22

Благодарим партнеров Форума «Будущий Петербург»

Партнеры форума

Генеральный
партнер проекта



**Высшая
школа менеджмента**
Санкт-Петербургского
государственного университета

Телекоммуникационный
партнер проекта



Финансовый
партнер проекта



Российская академия
художеств



Информационные партнеры



Генеральный
коммуникационный партнер



Синхронный перевод
обеспечивает компания
«Синтегрус»

журнал форума



Официальные участники форума

ООО «Институт проблем предпринимательства»

тел. + 7 (812) 703 40 41
191119, Санкт-Петербург,
ул. Марата, д. 92
www.ipp.spb.ru
a.shaskolsky@ipp.spb.ru

Opensport

ООО «ОУПЕНСПОРТ»

Комплексное благоустройство дворовых территорий

Санкт-Петербург,
3-й Рыбацкий проезд, д.3
ст.м. «Рыбацкое»,
Тел.: (812) 370-77-61,
326-6999
Факс: 326-6999
www.opensport.pro
opensport@pvg.ru

S.A.Ricci – Санкт-Петербург

консалтинг в сфере недвижимости

+7 (812) 740-60-20
197022, Санкт-Петербург, ул. Льва Толстого, д. 9, БЦ «Толстой Сквер», оф. 401
www.ricci.ru; spb@ricci.ru

ЗАО ПЕТРОФЛОРА/ PETROFLORA Ltd

Посадочный материал для озеленения. Рас-
тения, луковицы, саженцы, семена, химия,
удобрения

192102 Санкт-Петербург,
Касимовская ул., д. 5
Тел. 7 (812) 3093903
www.petroflora.ru
info@petroflora.ru

«Город 22»

Исследования по прогнозированию развития городской среды и разработка урбанистических программ на основе мультидисциплинарного подхода с привлечением независимых экспертов и консультантов.

9131300,
Лиговский пр., 43-45
www.gorod22.com
gorod22@me.com

Инновационный Центр ЭкоДевелопмента «Ecoestate»

ЭкоДевелопмент недвижимости и территорий, социальный ЭкоДевелопмент, эко-интернет-проекты, консалтинг
+7 (812) 327-08-27

Санкт-Петербург,
Московский пр., 206, оф.1
www.ecoestate.tv
info@ecoestate.tv

РОО «Общество любителей финской ходьбы»

Социальная политика, медицинская профилактика, развитие социально-оздоровительной физической активности в городе, здоровое городское планирование, развитие активного гражданского общества

196634
Санкт-Петербург,
п.Шушары (Детскоелский),
Центральная ул., 17А
Тел./факс:
8 (812) 452 5888, 459 7618
olmilovi@mail.ru
www.finhodba.ru
<http://nordwalk.ning.com>

Корпорация

«Адвекс.Недвижимость»

Все услуги на рынке недвижимости с 1993 года: вторичная недвижимость, новые квартиры, загородная недвижимость, зарубежная недвижимость, ипотека, жилищные сертификаты

+7(812)322-52-00
191123, Санкт-Петербург,
Фурштатская ул., д. 43
www.advecs.com
site@advecs.com

ICG

Квалифицированное консультирование в области устройства внутренних инженерных систем зданий и сооружений

Санкт-Петербург,
Новорожская ул., д. 4, лит. А.
БЦ «Собрание»

Контакт:

+7(812) 676-77-15
+7(921) 966-86-99

ООО «Митра Агентство»

Агентство недвижимости

Тел.: 327-45-28, 612-33-44
4-я Красноармейская, д. 4
<http://www.mitra.su/>,
nfo@mitra.su,
antmitra@mail.ru



Петербург 3.0

Прогрессивный городской интернет-журнал

ДВЕРИ БУДУЩЕГО
ОТВОРЯЮТСЯ НЕ ВНУТРЬ,
А ИЗНУТРИ

WWW.SPVB30.RU



Эффективные решения для управления финансами



Комплексное обслуживание

Широкий спектр банковских услуг
и индивидуальный подход – оптимальное
решение для Ваших повседневных
бизнес-задач.