



ОБЩЕСТВЕННЫЕ ПРОСТРАНСТВА ДОЛЖНЫ СТИМУЛИРОВАТЬ ДЛИТЕЛЬНОЕ ПРЕБЫВАНИЕ И ОБЕСПЕЧИВАТЬ РАЗЛИЧНЫЕ ФОРМЫ АКТИВНОСТИ ЛЮДЕЙ

15 → Александр Ольховский, вице-президент банка ВТБ, рассуждает: «По сути, общественные пространства — это все, что не находится в частной собственности (дворы, улицы, площади, парки). На первый взгляд, таких территорий в Петербурге достаточно. Но, подсчитывая количество, никогда не стоит забывать о качестве. Большинство городских пространств, открытых для доступа всем желающим, сегодня не обеспечены необходимой инфраструктурой, например, не обустроено более половины набережных. Кроме того, город развивается и застраивается новыми жилыми районами, соответственно, нуждается в еще более интенсивном формировании публичных пространств, иначе нельзя будет говорить о комфортной среде. Выделение обширных территорий под парки или площади в условиях плотной застройки не всегда возможно. Поэтому за рубежом в последние годы стали развивать общественные пространства в торговых и деловых центрах. В России мы также видим этот тренд. При этом территории,

застроенные бизнес-центрами, как правило, имеют очень высокую плотность и обычно не могут использоваться для отдыха на свежем воздухе. Однако есть и другие примеры, когда девелоперы создают не только объекты, но и среду. Прекрасным элементом качественной среды могут быть площади, которые «работают» не только на внутренние задачи реализуемого проекта, но и могут использоваться для различных мероприятий, в том числе и городского масштаба. В Петербурге эта идея реализована в рамках административно-делового квартала «Невская ратуша». Пока мы делаем первые шаги и смотрим на реакцию горожан, но в перспективе планируем превратить Ратушную площадь в полноценную зону с культурной, образовательной и социальной программой».

Петербург живет насыщенной культурной жизнью, ежедневно в городе проходят мероприятия на различных площадках — от кофеен и книжных магазинов до парков и заброшенных заводов в промышленных зонах. Организаторы подбирают места,

исходя из специфики события, необходимой атмосферы, запланированного количества участников. Как говорят эксперты, не все площадки обладают транспортной доступностью и соответствуют нормам безопасности. Поэтому важно формировать новые пространства, отвечающие всем критериям проведения качественных событий. «В этом плане Ратушная площадь может восприниматься как пилотный проект, успешная реализация которого станет прецедентом и повлечет за собой тиражирование формата другими деловыми площадками Петербурга», — рассказал господин Ольховский.

Евгений Богданов, генеральный директор финского проектного бюро Rumpu, говорит, что стоимость восстановления разрушенных парков может достигать десятков и даже сотен миллионов рублей, в зависимости от того или иного объекта. «Цена создания комфортной инфраструктуры всегда будет зависеть также от объема необходимых работ. Так, например, расчистка территории, установка малых архитектурных форм и уличных тренаже-

ров может стоить всего миллионы рублей, но при этом делать территорию парка существенно комфортнее», — говорит он.

Андрей Лушников, инвестор общественного пространства «Бенуа 1890», считает, что стоимость создания комфортной инфраструктуры в парках должна начинаться с ремонта и благоустройства этих зеленых зон. «К примеру, на благоустройство сада Бенуа площадью 10 га требуется около 70 млн рублей. В масштабах города цифра небольшая, а наша задача — показать, что этот сад действительно нужен людям», — говорит он.

«Ближайший к нам московский опыт показывает, что парки и общественные зоны могут приносить прибыль за счет инфраструктуры — ресторанных зон, развлечений. Но и затратная часть тут высока — уборка, охрана. Пока неясен механизм управления парками в форме государственно-частного партнерства, непонятны правила игры. Здесь предстоит идти рука об руку и бизнесменам, и правительству, и экспертам по созданию общественных пространств. Отдельно от этого сложного механизма только получение прибыли мы не рассматриваем», — отмечает господин Лушников.

Николай Пашков считает, что общественные пространства и парки могут приносить прибыль. «Например, парк по нашему законодательству можно сдать в аренду частной компании, которая будет им управлять, но это не лучший вариант, поскольку так место станет недоступным для части населения. Лучше стимулировать экономические активности, например, открывать летние и зимние кафе — не факт, что прибыль от них будет полностью окупать проект, но, по крайней мере, уменьшит размер дотаций из городского бюджета», — говорит он.

Екатерина Антарева согласна: «Сама по себе общественная зона и парк может приносить прибыль за счет размещения сопутствующих коммерческих организаций, таких как предприятия общепита, объекты развлекательной и спортивной инфраструктуры. Также встречается модель взимания платы за вход, которая позволяет получать определенную прибыль».

А господин Богданов считает, что прибыль от создания парковых и общественных зон, как правило, очень низкая. «Такие проекты практически всегда являются государственными и проносят «прибыль» государству в лице здорового населения», — резюмирует он. ■

## ПУСТИТЬ В АРТЕРИИ СРЕДСТВА ИНВЕСТИТОРОВ

### СОСТОЯНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ГОРОДА — СВОЕГО РОДА ИНДИКАТОР СОЦИАЛЬНОГО И ЭКОНОМИЧЕСКОГО ЗДОРОВЬЯ ГОРОДА. ВЛАСТИ ПЕТЕРБУРГА В ПОСЛЕДНИЕ ГОДЫ ПЫТАЮТСЯ ПРИВЛЕЧЬ В ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПРОЕКТЫ ЧАСТНЫХ ИНВЕСТИТОРОВ, ПОНИМАЯ, ЧТО СЕГОДНЯ ГОРОДУ ТРЕБУЕТСЯ КАЧЕСТВЕННЫЙ ПРОРЫВ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ ДОРОГ И ТРАНСПОРТНЫХ АРТЕРИЙ. ДЕНИС КОЖИН

Вопросы развития транспортной инфраструктуры актуальны для любого города, даже небольшого. С развитием экономики работоспособное и активное население любого города вынуждено каждый день

передвигаться на значительные расстояния, используя транспорт для перемещения между местом проживания и работой, для посещения образовательных учреждений, учреждений здравоохранения,

мест досуга и отдыха (театров, музеев, парков, развлекательных комплексов), для поездок к друзьям.

Транспортная инфраструктура выполняет функцию связи между человеком и

теми местами города, которые тот посещает. Согласно общепринятому взгляду на инфраструктуру, ее развитие в идеале должно соответствовать уровню развития остальных функций территории. → 20