№152 27/09/2010 «Деловой Петербург» www.dp.ru

Редактор: Максим Васюков тел. +7 (812) 334 5956

Построил бы паркинг даже под Эрмитажем

Интервью Генпроектировщик второй сцены Мариинского театра Кшиштоф Поморски о том, что без подземного строительства Петербург рано или поздно умрет

● Почему, по вашему мнению, подземное строительство необходимо Петербургу?

— Подземное строительство сегодня — единственный способ решить многие проблемы такого города, как Петербург, в первую очередь транспортные, инженерные, инфраструктурные, потому что земельные ресурсы для обычного строительства уже практически исчерпаны. Для того чтобы в городе было удобно жить, нужно создавать хорошие условия, повышать комфорт жизни.

● Что значит «высокий комфорт жизни»?

— Один из важных показателей — сколько времени требуется человеку, чтобы добраться до работы. Если дом и работа петербуржца находятся не в одном районе, то горожане фактически живут в машине, так как тратят на дорогу 3–4 часа ежедневно. Это «сидячая тюрьма», даже хуже!

Считается, если средняя скорость транспорта в городе меньше 20 км/ч, значит, город стоит. Все мировые города, которые имеют такой показатель, вкладывают все возможные средства в улучшение транспортной ситуации.

Сеул, например, гордится тем, что планирует в ближайшее время увеличить этот показатель с 24 до 32 км/ч. А в Петербурге средняя скорость транспортного потока всего 16 км/ч!

Я довольно близко живу от офиса — 7 км. Ночью доезжаю за 12 минут, днем за час. Бывает, когда я еду со строительной площадки второй сцены Мариинского театра, моя средняя скорость составляет 8 км/ч.

Сегодня в городе ощущается нехватка высококлассных специалистов в наукоемких отраслях производства.

Такие специалисты востребованы во всем мире, и в сегодняшнем открытом информационном пространстве они могут сравнивать и оценивать, как живут люди в других городах или странах, и выбирать, где им лучше, комфортнее жить и работать. Если город не обеспечивает комфорта жизни, мы теряем людей, а значит, наша экономика не развивается.

● Почему тогда вы не работаете в более комфортных условиях, например, в той же Европе?

— Мне здесь работается очень хорошо, я люблю Петербург, ценю его красоту и культуру, у меня исключительно интересная работа и уникальные проекты. Но мне уже 52 года, я могу сказать, что нашел себя, а молодым людям, которые в начале пути, немаловажен жизненный комфорт, который может им дать какой-либо европейский город.

● Что вы предлагаете для решения транспортной проблемы при условии сохранения исторических архитектурных памятников?

— Для этого можно было бы пересесть на велосипеды, это существенно облегчило бы всем жизнь, вот только климат у нас не тот, мы не в Париже и не в Голландии! Мировой тренд сегодня — отдать поверхность земли людям, пешеходам, а транспорт загнать под землю. Ликвидировать пробки, сделать туннели, подземные развязки и паркинги. Вот, например, Торонто — там построили целый подземный город протяженностью около 20 км. В нем расположены бизнес-центры, гостиницы, магазины, театры. Там же расположены остановки общественного транспорта и стоянки для личных автомобилей. На улице минус 20°С, а люди, приехавшие на работу, могут в костюме пройти под землей до своего офиса, сделать покупки, вечером пойти в театр, ресторан. Мадрид убрал под землю транспортные развязки в центре, а город, между прочим, постарше Петербурга. Под Парижем, Лондоном построены протяженные автотранспортные туннели. Если мы не пойдем по этому пути, мы превратимся в подобие Венеции. Да, там красиво, но, если вы посетите Венецию, например, в октябре, увидите абсолютно пустой город, нежилые здания, пустые окна. Люди не живут в Венеции, это музей. Вы же не хотите, чтобы и из Петербурга уехали все жители, а последний «выключил свет»?

Петербург имеет самую большую в мире охранную зону объектов культурного наследия. У нас охраняется все — от Эрмитажа до курятника. Если в этой зоне не будет жизни — не будет бизнеса, магазинов, кафе, ресторанов, государство не найдет столько денег, чтобы это существовало. И никакие туристы не помогут. Город должен жить, должен развиваться.

● Если я правильно понимаю, вы за строительство «Охта Центра»?

— Я за «Охта Центр», потому что жизнь не стоит на месте. Молодым людям нужны современные технологии и современная архитектура, высокоскоростные магистрали, чтобы иметь свободу передвижения. А у нас даже на природу летом выехать трудно, потому что 3 часа будешь стоять на выезде из города.

Петербург — третий по величине город в Европе. Еще в 1970-х годах прошлого века был разработан генплан территориального развития города с учетом освоения подземного пространства. В разработке этого плана принимали участие специалисты крупнейших проектных институтов страны. Была проведена очень большая и качественная работа. Генплан был принят, но приступить к его реализации не успели из-за политических и экономических событий, которые начали происходить в стране. Сегодня реализовать тот план уже невозможно, потому что за эти годы строительство, в том числе и подземное, шло без учета планирования развития транспортной инфраструктуры. Частный бизнес застроил основные опорные точки, через которые должны проходить подземные или надземные логистические развязки. Сегодня там стоят торговые центры и жилые кварталы. Частный бизнес имеет свои права и интересы, и их не обойти. Но строить под зданиями можно, только надо строить очень глубоко.

● Насколько дороже подземное строительство по сравнению с наземным?

— Да, это дорого. Но не дороже денег! Для освоения подземного пространства нет никаких объективных проблем. Освоение подземного пространства, в том числе и под исторической частью города, возможно. Какие сложности, Мариинку-2 ведь практически построили? А метро, которое проходит под историческими улицами? Надо поставить задачу и ее решать — считать и строить. Когда мне говорят, что российские технологии отсталые, я спрашиваю: «А кто в космос летает?» У нас есть все технологии, кафедра тоннелей и метрополитенов ПГУПС, «Ленметрогипротранс», вот там есть все технологии. Есть КБ ВиПС. Чего у нас нет — спросим у коллег или в Москве.

● А что целесообразнее для Петербурга — подземные парковки, подводные или паркинги на эксплуатируемой кровле?

— Парковки на крышах домов в условиях петербургского климата создадут проблемы с очисткой кровель от снега, к тому же лифты, поднимающие автомобили на много этажей вверх, довольно дороги. Но в новых домах для жильцов таким образом можно решать вопрос с парковкой. А в центре, в деловых кварталах? В исторической части необходимо строить паркинги за историческими фасадами или под землей, но это можно делать только в рамках комплексной программы, после тщательной проработки генплана. Иначе можно не решить проблему, а создать новую — такие паркинги могут закрыть возможность для дальнейшего строительства подземных магистралей, тоннелей, развязок. Этот вопрос надо решать комплексно. Во всем мире многоярусные наземные перекрестки уже в прошлом. Потому что эстакады на уровне 3-4-го этажа — это некрасиво, их ликвидируют и спускают под землю. И нам нужно идти тем же путем.

А строительство паркингов под водой ничуть не сложнее, а то и проще, чем под землей. Пожалуй, дешевле, потому что воду не надо вывозить.

● Если это дешевле, почему такие паркинги еще не строят?

— Ну, во-первых, очень сложно согласовать такое строительство, вода принадлежит другому ведомству. Во-вторых, нужно освоить, отработать новую технологию. Строительство одного такого паркинга без перспективы строительства большого их количества нецелесообразно. Хотя в Америке подводные парковки под руслами рек давно уже существуют.

● Почему не строится такой же паркинг, например, под Мариинкой-2?

— Мы разработали проект паркинга для второй сцены Мариинского театра под Крюковым каналом.

Канал всего 2 метра, у него очень медленное течение, на время строительства его можно перекрыть, а потом снова воду пустить.

Никакими ГОСТами и СНиПами такое решение, конечно, не описано, но не нужно думать стандартно, нужно просто думать.

● Как вы считаете, нужны ли Петербургу новые мосты?

— С какой стороны смотреть? Для автомобилистов — да, нужны. Для судоходства — нет, категорически нет. По такой полноводной реке, как Нева, корабли и сейчас уже проходят на пределах своих маневренных возможностей, еще один мост — и они просто не будут успевать лавировать между их опорами! Судоходство остановится.

Кроме того, летом, в период навигации, город разделен на части. Разведенные мосты — это красиво, конечно, но бывает и опасно — скорая, пожарные... Поэтому для решения транспортной проблемы городу нужно минимум три-четыре подводных туннеля. И еще два-три туннеля, пересекающих центр города. Если их построить на глубине 50–80 метров, как метро, то строительство не повлияет на историческую застройку.

● А под Эрмитажем построить паркинг возможно?

— В конце XIX века инженеры были озабочены очень сложным вопросом — бурное развитие гужевого транспорта привело к тому, что улицы больших городов оказались завалены навозом. Вопрос его уборки и утилизации перестал быть актуальным с изобретением автомобиля.

Проблему парковки транспорта, возникшую через 100 лет, глобально решит какой-нибудь талантливый инженер. Но, если мне поставят задачу строительства подземного паркинга под Дворцовой площадью, я ее решу.

Наталья Вершинина
natalia.vershinina@dp.ru

Кшиштоф Поморски

● Гражданин Польши, родился в 1958 г., инженер по образованию.

● С 2001 г. работает в России. С 2008 г. в должности технического директора группы ВиПС занимается проектом второй сцены Мариинского театра.

Группа ВиПс

● Головная структура — ОАО «КБ высотных и подземных сооружений» — создана в 2006 г. Один из лидеров российского рынка проектирования.

● Группа является уже третьим по счету генпроектировщиком Мариинки-2.