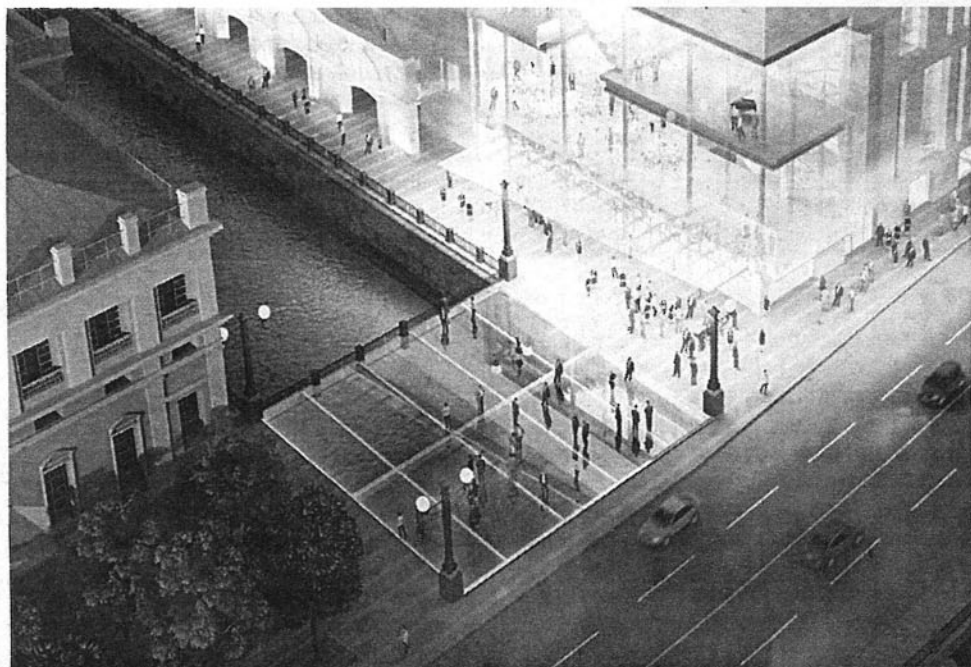


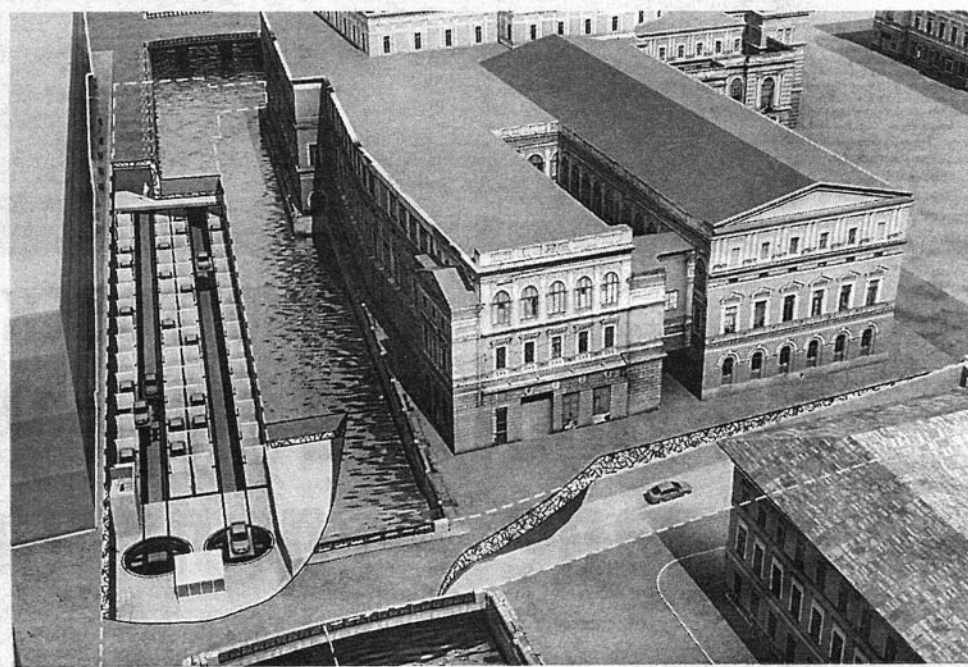
**Паркинг обещают сделать экологически безопасным — выхлопных газов от него не будет, поскольку машины на трехуровневую парковку будут доставляться с помощью поворотных лифтов при выключенном зажигании. Парковка рассчитана на 340 машин.**

# Мариинке предлагают подводную парковку

## АВТОСТОЯНКА ДЛЯ ТЕАТРАЛОВ МОЖЕТ ПОЯВИТЬСЯ ПОД КРЮКОВЫМ КАНАЛОМ



Мост Декабристов через Крюков канал предлагают расширить примыкающим стеклянным мостом — возникнет пешеходная площадь перед Второй сценой Мариинки.



Подводный трехуровневый паркинг пройдет в 17 метрах от стены старого Мариинского театра.

— В этом нет ничего сенсационного, — заверил «Вечерний Петербург» технический директор КБ высотных и подземных сооружений Кшиштоф Поморски. — Это даже не техническая проблема. Подводное строительство ничем от обычного подземного не отличается, опыт есть во всем мире. КБ ВиПС — генеральный проектировщик Второй сцены Мариинского театра, а также реконструкции и реставрации здания БДТ.

— НАШЕ БЮРО — проектный институт полного цикла, — поясняет Наталья Зельдина, руководитель службы информации КБ. — Его специалисты могут вести работы любого уровня сложности. К примеру, наш главный конструктор Николай Меркулов руководил в свое время работами по сооружению стартовых шахт на космодромах Байконура и Плесецка. С этих позиций о подводном паркинге под Крюковым каналом в КБ говорят как о не самом сложном проекте.

— Мы, как проектировщики, понимаем, что происходит в окрестностях Консерватории и сразу трех сцен Мариинского театра, — развивает идею Кшиштоф Поморски. — Здесь катастрофическая нехватка машиномест при абсолютной невозможности сооружения надземных паркингов: территория плотно застроена. А решать этот вопрос надо уже к 2012 году, когда начнет действовать Вторая сцена. Генеральный проектировщик предлагает использовать для пар-

кинга участок под каналом длиной 180, шириной 16 и глубиной 11 метров. Одна из стен паркинга уже готова — это подземная часть нового здания Мариинки. Отступ от фундамента старого здания намечен в 17 метров при нормативах безопасной дистанции 5 метров.

— Этот фундамент будет укрепляться

при последующей реконструкции старого здания, — призывает не беспокоиться за его судьбу Кшиштоф Поморски. — Логично бы было совместить по времени эту реконструкцию и сооружение парковки. Крюков канал на время строительства предлагается перегородить с двух сторон и осушить, откачав воду насосами.

— Этот канал глубиной 2 метра — вовсе не река. Он был проложен как транспортный коридор. В нем нет течений и жизни, никакого влияния на экологию откачка воды не окажет, — полагает технический директор КБ. Паркинг обещают сделать экологически безопасным — выхлопных газов от него не будет, поскольку машины на трех-

уровневую парковку будут доставляться с помощью поворотных лифтов при выключенном зажигании. Парковка рассчитана на 340 машин.

— Но это решит проблему только на 30 процентов. Мы полагаем, что неизбежно также сооружение двух подземных парковок на площади перед старым зданием. Вместе с той станцией метро, что запланирована на Театральной площади, они вместе решат проблему транспортного затора, который неизбежен, если одновременно сюда будут прибывать до 3 тысяч зрителей, — говорит Кшиштоф Поморски.

— Тема слабых грунтов, которой обычно оперируют противники подземных сооружений, во многом надуманна, — защищает он проект КБ. — Да, грунты у нас плохие. А это означает лишь то, что надо применять технологии именно для таких грунтов. Метро ведь в городе построили и строят, а могли бы сразу сказать, что оно опасно. Любое строительство опасно. Вот кран башенный — он тоже может упасть из-за ветра или ошибки человека наверху. Но это не означает, что ничего нельзя строить и следует оставаться жить в лачугах.

### МЕЖДУ ТЕМ

Идея сооружения общедоступных подземных паркингов в Петербурге рассматривается не первый год. Составлялась городская программа, рассчитанная до 2015 года. Она включала в себя организацию десятков подземных паркингов в центре города — и даже под Марсовым полем. Разрешения на изыскательские работы запрашивались для Конюшенной и Греческой площадей, Большой Конюшенной и Потемкинской улиц, в разработке были проекты подземных парковок под площадью Ленина у Финляндского вокзала и под Манежной площадью. Однако проекты не состоялись. Эксперты утверждают, что спорадическое возникновение подобных сооружений транспортную проблему города не облегчит, а только усугубит. Должно быть комплексное решение, генеральный план освоения подземного пространства — он в городе уже существовал. Об этом «Вечерний Петербург» расскажет в ближайших номерах.