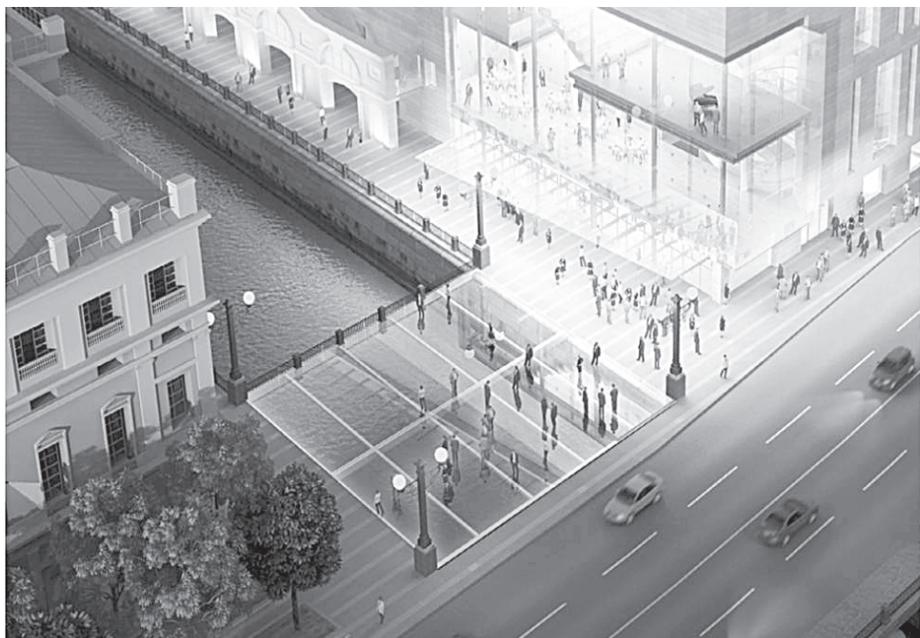


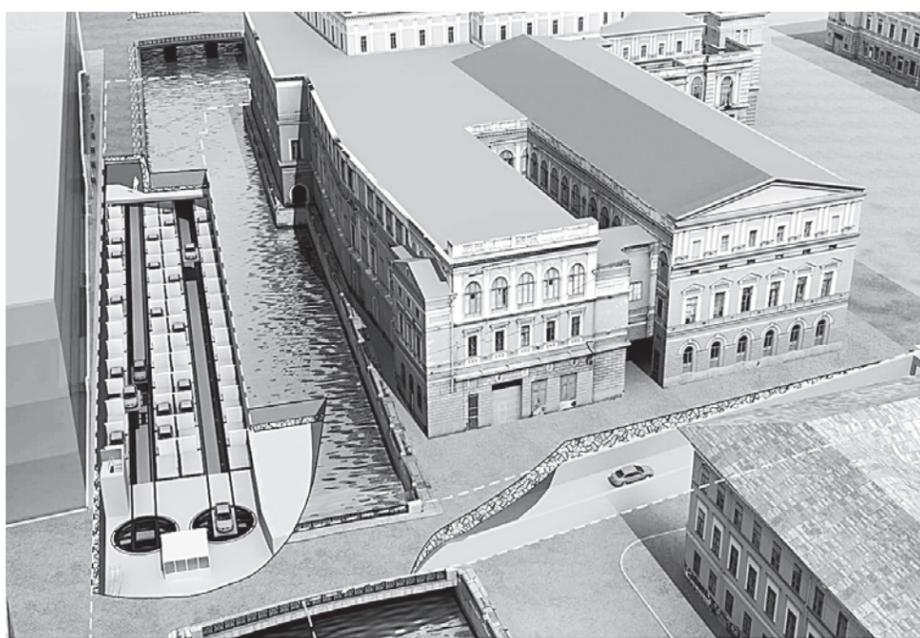
Паркинг обещают сделать экологически безопасным — выхлопных газов от него не будет, поскольку машины на трехуровневую парковку будут доставляться с помощью поворотных лифтов при выключенном зажигании. Парковка рассчитана на 340 машин.

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.

— 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 и ПС — генеральный проектировщик торой 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 было бы 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 лагунах.

Алла РЕПИНА
Эскизы КБ ВулС

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.

ВНИМАНИЕ!

Уважаемые читатели!

1 сентября началась основная ПОДПИСКА на газету «Вечерний Петербург» на 1-е полугодие 2011 года

Рады сообщить вам, что цены на подписку не увеличились, а в почтовых отделениях для ВЕТЕРАНОВ ВОЙНЫ, ИНВАЛИДОВ 1-й и 2-й ГРУПП — СПЕЦИАЛЬНЫЕ ЛЬГОТНЫЕ ЦЕНЫ

Время работы отдела распространения газеты: 11.00 — 18.00 (суббота, воскресенье — выходные).
Телефон для справок (812) 334-35-57.
Наш адрес: улица Мира, дом 34.
Проезд: ст. метро «Горьковская», «Петроградская», трамвай № 40 до Большой Монетной улицы.

СТОИМОСТЬ ПОДПИСКА НА 6 МЕСЯЦЕВ

Организации, осуществляющие подписку	Индекс 54980 (основной выпуск с пн. по пт.)		Индекс 54981 (пятничный выпуск)	
	до адресата	до востр.	до адресата	до востр.
МАП (почтовые отделения)	712,14 руб.	675,36 руб.	377,7 руб.	363,72 руб.
Льготная подписка в почтовых отделениях для ветеранов войны, инвалидов 1-й и 2-й групп				
МАП (почтовые отделения)	610,26 руб.	583,26 руб.	338,76 руб.	328,5 руб.
ПОДПИСКА В РЕДАКЦИИ				
Редакция газеты	675 руб.	645 руб.	354 руб.	342 руб.