

ГОРОД

ПЕРСПЕКТИВЫ

Мало подземелья!

Реконструкция эспланады позволит в буквальном смысле придать Перми глубину

Наблюдая за градостроительными баталиями, ведущимиися вокруг изменений в Генеральном плане Перми, всё время ловишь себя на мысли, что Пермь и пермяки ещё не доросли до градостроительных реалий современной Европы. Почему-то никому не приходит в голову мысль, что современный город растёт не только вверх и вширь, но и вглубь, и это новое для Перми градостроительное измерение могло бы решить множество городских проблем. Есть блестящие примеры успешно-го освоения подземных пространств, которые резко повышают комфорт, безопасность и коммерческую эффективность города.

Все согласны, что эспланаду как огромное общественное про странство, каким далеко не каждый город может похвастать, необходимо сохранить. Но в то же время все точно так же едини во мнении, что с эспланадой «надо что то делать». Огромное пространство от улицы Борчанинова до здания Законодательного собрания никак не желает становиться любимым городским парком.

Ещё одна важнейшая функция эспланады — быть площадкой для фестивального города летом и ледового зимой. Но это всего лишь одна треть эспланады и всего два месяца в году. При этом все, кто бывает в фестивальных городках, а особенно те, кто там работает, знают, с каким количеством неудобств связано их размещение: мгновенно возникают пробки на улицах Ленина и Петропавловской, поскольку вся обочина заставлена припаркованными в несколько рядов машинами, а на самой эспланаде — давка у дверей малочисленных и не особо удобных туалетов.

Реконструкция эспланады — вопрос назревший и очень многоаспектный: здесь и необходимость насыщения этого пространства жизнью на протяжении всего года, и создание условий для посетителей фестивальных городков, и ликвидация пробок. Четвёртый год продолжжающаяся реконструкция площади перед Театром-Театром (там, где на месте сне- сённого фонтана теперь красуется позор-

ное асфальтовое пятно) доказывает, что на городские власти надежд мало: чтобы парк на эспланаде развивался, нужен инвестор, а у инвестора должна быть коммерческая заинтересованность.

Получается жёсткое противоречие. Сохранить эспланаду для больших праздников и гуляющих граждан, но в то же время сделать её коммерчески привлекательной для инвесторов... Вроде бы, невозможно? Но градостроительные решения XXI, да и XX века полны решений подобных дилемм.

Пространство европейского города по определению очень плотно и полно ограничений: там блюют исторические центры, зелёные зоны и прочие «места силы» так, что Перми не снилось. И в то же время строят новые транспортные узлы, торговые центры, парковки, кинотеатры и даже бассейны прямо там, где эти самые «места силы» расположены. Но в другом измерении — подземном.

Если гипотетический инвестор возьмётся благоустроить эспланаду, а свой коммерческий интерес реализует в виде подземного торгово-сервисного комплекса, то противоречия не будет. Проекты такие уже есть, и не один, работали над ними и пермские архитекторы. Более того, ныне утверждённый генплан Перми уже предусматривает строительство под эспланадой автопарковки. Вынашивают власти и идею строительства там же, под землёй, нового филармонического концертного зала с хорошей акустикой. Было

бы совсем неплохо, если бы этот зал был выстроен не за бюджетные средства, ну, или хотя бы не только за бюджетные.

Как это сделать «по уму», изобретать не надо, тому есть уже множество примеров.

Самый, наверное, известный — площадь Карлсплатц в Мюнхене. Все, кто идёт от вокзала к Мариенплатц и на торговую улицу Нойхаузерштрассе, неизбежно пересекают эту площадь, причём не поверху, где расположен огромный фонтан, а под землёй, проходя через множество магазинчиков и кафе, слыша гул нескольких линий метро и электричек. Центральную городскую площадь превратили в мощный транспортный узел и торговый центр ещё в 1960-е годы. Сегодня, любясь игривым фонтаном от ворот Карлстор, трудно представить, какая жизнь кипит буквально под ногами.

Мощный, исторически оправданный, абсолютно классический пример того, как подземное строительство даёт новую жизнь пустынному и заброшенному участку города, — это Les Halles (Ле Аль), знаменитый подземно-надземный комплекс в Париже. Сегодня это грандиозное сооружение, четыре этажа которого уходят вглубь на 17,5 м, является крупнейшим в мире по пассажиропотоку городским транспортным узлом: здесь пересекаются пять линий метрополитена и три линии скоростной электрички RER, а количество пассажиров достигает сотен тысяч человек в день. Но всего полвека назад это пространство совсем недалеко от Лувра было форменной городской клоакой, пустырём.

Les Halles — то самое «Чрево Парижа», знаменитый рынок, описанный Эмилем Золя. Рынок — рассадник преступности и антисанитарии — был полностью ликвидирован в 1960-е годы. На его месте возник стихийный городской парк, который тут же заполонили хиппи. В 1970 году началось строительство комплекса, в который, кроме крупнейшего в мире транспортного узла и торговых точек вошли кинотеатры, театр, концертный зал консерватории, детская школа искусств, несколько музеев и бассейн. А автопарковка там аж семиуроневная! На поверхности земли над комплексом находится парк с прозрачными куполами, через которые свет проникает внутрь и передаётся на все подземные уровни с помощью хиткой системы зеркал, так что на подземных этажах там светло, причём свет — естественный, дневной.

Комплекс назвали «Форум Ле Аль». Парижане не сразу его приняли. «Чрево Парижа прошили железными кишками, и они воняют», — писали газеты. Демонтаж рыночных павильонов, которые были архитектурными памятниками, стал настоящей трагедией для жителей первого округа. Однако павильоны не разрушили, а перенесли на окраину города. Рядом с Les Halles, в часовне, появилась драматичная фреска, которая запечатлела демонтаж крытого рынка в 1962 году.

Спустя годы «Форум Ле Аль» стал одной из достопримечательностей Парижа, его удобство очевидно и всеми благодарно принимается. Однако в самом ближайшем будущем ему предстоит ещё

расцвести: в 2011 году прошёл конкурс проектов реконструкции Les Halles, в котором приняли участие множество архитектурных гениев, а победителем стал Жан Нувель, и реконструкция уже началась. Она коснётся только наземной части, поскольку под землёй и так всё хорошо. Парижане уже не негодуют по поводу изменения привычного ландшафта: проект был одобрен всенародно. Комплекс накроют гигантским стеклянным листом площадью 14 тыс. кв. м, общественное пространство организуют таким образом, чтобы облегчить движение прохожим, появится больше свободного места, будут построены кафе и благоустроены сады площадью 4,3 га. Появится совершенно новый ландшафтный дизайн. Стоимость работ — 760 млн евро, срок их окончания — 2016 год.

Существуют и менее масштабные, но не менее остроумные способы использования подземного пространства. Например, Барселона, которая ещё 15 лет назад считалась городом, в котором в принципе невозможно припарковаться на улице, стала недавно городом, где нет проблем с парковками. Просто все они — подземные. Так, на Paseo de Gracia наземную улицу дублирует подземная, специально построенная для того, чтобы автомобилисты могли оставить машину на любом отрезке этой популярной улицы.

Есть интересные примеры подземного строительства и на постсоветском пространстве. Например, Охотный ряд в Москве или площадь Независимости в Минске.

Главная площадь белорусской столицы, на которой расположено здание правительства и проводятся военные парады, в то же время является огромным торговым центром, паркингом и транспортным узлом: торговый центр «Столица» уходит вглубь на три яруса, а паркинг на 500 автомобилей — на четыре яруса. Здесь же расположена и станция метро. Единственный признак того, что под поверхностью площади есть жизнь, — это стеклянные купола: считается хорошим тоном, если в подземные пространства проникает дневной свет. Подобная «фишка» могла бы быть и на пермской эспланаде, причём купол не обязателен: остекление может быть или плоским, или совмещённым с фонтаном, как это сделано в Вашингтоне, на Молле, рядом с Национальной галереей.

Реконструкция площади Независимости прошла в 2002–2006 годах, при этом коснулась не только подземелья, но и надземной части: была изменена схема движения транспорта, благодаря чему появилась зона отдыха с парком и светомузыкальным фонтаном. Считается, что реконструированная площадь — самый красивый участок городского пространства во всей Беларуси: проектировщикам удалось добиться удивительной гармонии классической советской застройки и ландшафтных новшеств.

Последний пример очень подходит для Перми: подобным образом можно было бы реконструировать не только эспланаду, но и Октябрьскую площадь. Особенно трогает за живое фонтан, который на эспланаде обязательно должен быть.



Так выглядит эспланада в Перми сегодня