



Лучше запустить карасей...

История эта началась давно. Тогда Киевсовет, не без участия «народного мэра» Александра Омельченко, принял решение выбрать трамвай на правом берегу выше набережной Днепра. Сказано — сделано, и к пришествию на Банковую Виктора Ющенко от трамвайного сообщения между Бессарабкой и железнодорожной вокзалом, Бессарабкой и Демеевской остались одни рельсы да трамвайный парк им. Т. Шевченко...

Planus grandiozus

Так бы, «великими планами», назвали древние римляне то, что происходило дальше. Именно древним римлянам, построившим Колизей, решила уподобиться компания «Т.М.М.», запроектировавшая на месте трампарка на площади в 4,8 га постройку 36-этажного, 25-этажного, трех 23-этажных и трех 18-этажных зданий. За их постройку, как поведал журнал Commercial Property (№10 (38) от 10.2006 г.), взялась инвестиционно-девелоперская компания ALACOR совместно с украинской компанией «Реле-Инвест», которая выкупила этот проект и землю и стала заказчиком строительства «многофункционального комплекса по ул. Антоновича (Горького), 52—54».

Проект разрабатывался на конкурсной основе, и в конкурсе, организованном мэрией, участвовало 5 организаций. То есть то, что должно было «заколизеиться», было не одним волевым решением «народного мэра», а «плодом коллективного разума», и «киевсоветовских гласных», и киевских архитекторов.

стые расчеты показывают, что воду надо будет подавать под давлением более 10 атмосфер, которое не выдержит ни один пожарный шланг!

Проектировщики заверили, что для их детища будут составлены новые технические нормы(!), а для тушения пожара на крыше здания установят специальный бак, постоянно наполненный водой. На крыше планировалось вывести и вентиляционные трубы из «суперпаркинга», в котором предполагалось размещать более 2000 автомашин. Была названа и ориентировочная стоимость строительства — 180 млн. грн.

Зачем Киеву Колизей?

Примерно так высказывались члены градсовета. Николай Жариков, народный архитектор Украины: «Конструкция грамотная, интересная. Но таких высоток в центре Киева быть не должно. Тем более что эта убогость пейзажа, вид на Батьеву гору. Проект надо кардинально пересмотреть, оставить не более 12 этажей».

Народный архитектор Украины Валентин Ежов: «Зачем эксперименты с высотками в центре города? Их уже не поймаешь, и они навсегда испортят его лицо. Рядом со стадионом также стоит 16-этажная гостиница «Спорт». Предлагаемый комплекс должен иметь не более 16 этажей».

Подводя итоги обсуждения, Василий Присяжнюк, тогда — главный архитектор Киева, предложил проект переработать, дабы уменьшить этажность и отделить офисную часть комплекса от жилой. Но отметил как его положительную черту наличие емкого подземного паркинга. На том градсовет и порешил...

В одно ухо решение градсовета «Реле-инвесту» вошло...

...а в другое вышло. Так можно было судить о действиях застройщиков, вывесивших с началом

строительства в 2007 г. рекламный щит через дорогу от 2-го корпуса Института электросварки на ул. Физкультурной. В этом может убедиться каждый, кто тот щит прочитает, а также, кто будет идти в «Фокстрот» на ул. Горького, 50 и через дверь проходной, оставшейся от разобранного в 2010 г. четырехэтажного здания админкорпуса трампарка, посмотрит на стоящий в помещении макет предполагавшегося «Колизея». В головном здании комплекса — более 30 этажей. В целом же такой громадины Киев еще не знал, не видал! Хотя я и писал о его «принятых к исполнению тактико-технических характеристиках» в «Ужкене» №458 от 14.04.2009, напоминая: общая полезная площадь — 440 824 м². Этажность — от 4 до 31 этажа, в которых должно быть 14 однокомнатных, 323 двухкомнатных, 427 трехкомнатных, 174 четырехкомнатных, 67 пятикомнатных, и 6 семикомнатных(!) квартир.

Стройка завертелась с размахом. Сначала снесли все, что хоть как-то напоминало о трамвайном парке. Все производственные и складские помещения, не говоря уже о множестве деревьев. Затем по периметру будущего монстра, на глубину более 20 м, начали укладывать стены будущего паркинга, сплошной цементно-арматурный «подземный забор». В 2008 г. его, одновременно вынимая и вывозя в неизвестном направлении грунт из середины «паркинга», почти закончили. Но, как известно, в том году грянул кризис, и стройка забуксовала. Сначала исчезли могучие самосвалы и бетономешалки, потом начали разбирать бытовые помещения. Ныне из 4 осталось только одно. Наверное, для охраны. Должен же кто-то охранять беславно загубленную общественную землю, ставшую полигоном для удовлетворения чьих-то непомерных честолюбивных претензий!

«Стропила» ныне «не гудят», их вообще нет. Огромная яма площадью примерно 2 га и глубиной в три метра быстро наполнилась водой. Она нигде не девается, ибо все ее «пути ухода» перекрыты «стенами паркинга». Образовалось интересное озеро с тремя островами, глубиной метров до полутора. В

нем поселились утки, спокойно выводящие здесь потомство. Там, где таковые селятся, вполне возможно и появление рыбы, ибо ее икру в перьях утки переносят повсеместно. Знакомые сотрудники ИЭС им. Е. Патона уверяют меня, что своими глазами неоднократно видели ранним летним утром расхаживавшие по воде на середине озера круги. Такие оставляет играющая на рассвете рыба. В 2011 г. на озере обосновались три пары крякв и две пары лысух. Берега его заросли тростником, из не выкорчеванных пенечков уничтоженных деревьев поднялась двухметровая поросль. Природа, в отличие от прогревших «девелоперов», работает с пользой для Киева...

«Реле» и ИЭС

Три года назад я писал, что в ИЭС им. Е. Патона забили тревогу: кое-где в зданиях института появились трещины. Связались с «Реле-инвестом», те заключили договор с Институтом строительного производства, который установил наблюдение за поведением грунтов. Но в кризисные времена «девелоперам» стало не до геологических изысканий, и ныне за возможными трещинами и промоинами не следит никто, кроме самих патоновцев. Хотя ныне руководители ИЭС даже не знают, с кем можно разговаривать: все бывшие «контактеры» пропали, да и телефоны бывшей «девелоперской фирмы» не отвечают. Правда, в прошлом году «Реле» обратилось в ИЭС с просьбой впустить на 17-й этаж 4-го «патоновского» корпуса некоего англичанина. Он, как рассказал мне главный строитель института Борис Житницкий, сопровождавший намечавшегося фирмой в кредитории обладателя фунтов стерлингов, долго обозревал и «трамвайный пруд», и Киев с высоты птичьего полета, часто приговаривая yes и good, но ни каких-то обязательств не дал, ни даже своей визитки не оставил.

В 2011 г. «Реле» поставила наос и около недели откачивала из «трампрада» воду в Лыбедь. Откачали до дна, утки улетели, но карасей на дне не оказалось. А затем пошли дожди, и пруд вновь принял крылатых постояльцев. Во время «еврокомпания-2011», когда ремонтировали близлежащие «Олимпийскому» стадиону улицы, было снесено вполне приличное четырехэтажное здание админкорпуса трампарка и автозаправка. Да еще навели красоту на полуки-

лометровый забор. И все. Больше никаких работ на территории не состоявшегося «Колизея» не ведется. И узнать, что и как, не у кого: даже в относительно благополучном 2009 г. тогдашний замдиректора «Реле» Игорь Бумажников не захотел со мной встретиться, а теперь телефоны вообще не отвечают. Похоже, «девелоперство» закончилось.

Мысли вслух

У инженеров есть примета: если с самого начала осуществление проекта идет через пень-колоду, если постоянно выползают разные непредвиденные обстоятельства — «бобики», если создаваемое изделие с самого начала «не смотрится», то ничего путного из запроектированного не получится. Нужно от затаи или как можно быстрее отказаться, или все переделать, чтобы изделие радовало глаза. В полной мере это правило можно отнести и к «Колизею на Лыбеди», и вообще к району, ограниченному ул. Красноармейской, Федорова, Горького, Боженко, Физкультурной.

Уже сегодня, после строительства громадного комплекса сразу за школой КГБ, бывшая просторная светлая улица превратилась в подобие тюремного двора. А тут еще на заборе за Театром оперетты появилось изображение вновь намечаемой «реконструкции» Троицкой пл., с очередной высоткой напротив гостиницы «Спорт». Если ко всему этому «великолепию» добавится когда-нибудь еще и «Колизей», который повиснет и над Красноармейской, и над Антоновича (Горького), то уж точно в этом районе «небо будет в клеточку».

Теперь прикинем, какие в этом районе будут пробки, если к подземному гаражу на более чем 1000 авто возле стадиона добавится еще и паркинг на 2030 машин через квартал. Любому паркингу свойственен феномен стартерного аккумулятора: заряжается постоянно, долго, малым током, а разряд должен обеспечиваться током возможно большим и в нужное время. Прикинем: за какое время смогут покинуть паркинги все 3000 машин после, скажем, футбольного матча, если на выезд каждой уйдет по 10 сек.? От стадиона — за 10 000 сек. (почти за 3 часа), а от «Колизея» — за четверть суток. Это при условии, что авто будут вылетать из паркингов, как пчелы из улья, разлетаясь кто куда. Но та-

кое может быть только в неограниченном трехмерном пространстве. А ведь в городе для движения пространство двумерное, параметра «высота» нет, а основных улиц в данном районе три: Боженко, Горького и Красноармейская, да и те с перекрестками примерно через 100 м. Потому последние машины после футбольных матчей покинут паркинги, наверное, под утро. При условии, что не будет столкновений на выезде и авто не станут парковаться еще и на улицах. Так нужен ли такой емкий паркинг под «Колизеем»?

После такого примера будет понятна еще и опасность появившейся недавно в умах «киевсоветовских думцев» идеи чуть ли не под всеми улицами в районе Крещатика устроить сплошные подземные паркинги. Почему-то никто из «отцов города» не может виртуально представить вместо воздушной атаки 11 сентября на Нью-Йоркский торговый центр подземную атаку на подобные центры через многосотметные подземные гаражи. А ведь и такое вполне возможно! Надо только поставить нужное количество заминированных авто в нужное место. Всякий, кто хоть немного знаком с сопроматом и «интегралом Мора», такое как для «Колизея», так и для других объектов определит за полчаса. А за час — и для всего Крещатика...

Так нужен ли «Колизей» при Лыбеди? Большинство патоновцев, на чьих глазах происходит «девелоперство в трампарке», говорят однозначно: нет! Увидевшие, как по пруду плавают утки, а на рассвете легкий бриз поднимает рябь и колыхает прибрежный тростник, в один голос предлагают вместо «Грандиозуса» устроить парк отдыха. Естественно, с прудом или бассейном: ведь заложенные на многометровую глубину «стены паркинга» ни разобрать, ни вытащить уже невозможно. Зимой был бы отличный каток. Настоящий, со стометровыми дорожками, а не эти пародии, которые устраиваются в центре Киева «в тазиках». Ну а для полноты ощущений можно было бы в «трампруд» уже сейчас запустить карасей и во время Евро не только продавать вмя, но и давать удочку. Чтобы все, кто сюда придет, увидели и рассказали всей Европе, что у киевских денегных мешков и «девелоперов» есть не только всеобъемлющая жадность, но и нормальное логически-изобретательное мышление.

Виктор НОВИЦКИЙ