

Варшавская перспектива
скрыта во мраке несбывшихся надежд и горячих споров
Лев БЕРЕЗКИН

В Петербурге состоялся «круглый стол» на тему будущего территории Варшавского вокзала. Обсуждение было первым, но наверняка не последним. Освоение бывшей железнодорожной станции, когда-то «окна в Европу», только начинается. Конфликтных ситуаций впереди немало.

Причиной нынешних тревожений стали первые сносы построек на полузаброшенной территории за вокзальным зданием. Известно, что этот участок готовят под застройку многоэтажным жилым комплексом «Галактика». Бизнесмены успокаивают публику: сносим лишь сараи из силикатного кирпича советского времени, решения по всем историческим зданиям будут приниматься только после проведения историко-культурной экспертизы.



Действительно, она заказана специалистам ВООПИиК и должна быть готова через месяц. На данной территории находятся десять выявленных объектов культурного наследия, еще столько же исторических зданий разной степени сохранности. Некоторые давно сняты с кадастрового учета и по бумагам не существуют.

По каждому объекту экспертиза будет рекомендовать на утверждение КГИОП отдельное решение. Сейчас обещано одно: техническое состояние не повлияет на определение ценности построек. Выявленное культурное наследие, скорее всего, будет рекомендовано в список региональных памятников. В драматичной судьбе Варшавского вокзала и его окружения сошлись самые острые конфликты нашего времени. Прежде всего желание разных бизнесов (дело не в конкретных именах, а в психологии) заработать на том месте, на котором нельзя этого делать. Как нельзя строить супермаркет на Дворцовой площади.



Чтобы объяснить такую позицию, необходимо хотя бы бегло пролистать историю этого места. Осенью 2013 года исполнится 160 лет с момента открытия железнодорожного сообщения до Гатчины. Через семь лет появилось нынешнее здание Варшавского вокзала, а еще через три началось регулярное движение до Варшавы. Оно стало «окном в Европу» образца XIX века. Еще в перестроечные годы отсюда отправлялись беспересадочные вагоны до Парижа.

Но в конце XX века стало ясно, что движение поездов с Варшавского вокзала прекратится. В 1998 году появляется идея «Измайловской перспективы» – комплексного освоения 476 га между Московским проспектом, Обводным каналом, Балтийской веткой железной дороги и Благодатной улицей. С жилыми высотками, офисными небоскребами и

прочими атрибутами мегаполиса. Вспомнили и давнюю идею советских генпланов соединить Измайловский и Новоизмайловский проспекты, с той разницей, что на здание самого вокзала теперь не покушались.

В отличие от советских времен надо было бы учесть, что на пути новой трассы находятся три исторических кладбища – Митрофаньевские православное и лютеранское и Громовское старообрядческое. Они занимают примерно 48 га, там похоронены порядка 400 тысяч человек. Этот скандал проявится во всю общественную силу позднее. На рубеже веков внимание было привлечено к зданию самого Варшавского вокзала.

По словам Маргариты Штиглиц, самого авторитетного специалиста по петербургской промышленной архитектуре, это был первый в России вокзал с «глубоким» дебаркадером, который позволял поезду максимально приблизиться к набережной Обводного канала. Западный двор с гостиницей предназначался для прибытия, восточный, с царскими покоем, – для отправления пассажиров.

В 2001 году после закрытия движения поездов на путях разместился Музей железнодорожной техники, само здание несколько лет пустовало. Именно тогда появилась идея создать на Варшавском вокзале музей современного искусства по примеру вокзала Орсе в Париже. Предполагалось использовать освобожденную от рельсов территорию для парка скульптур и другой музейной активности. Старые паровозы и вагоны не только не помешали бы, наоборот, стали бы «фишкой» для этого места. Но когда оценили стоимость проекта – порядка 30 млн долларов, поняли, что таких денег не найти.

Идея умерла, в 2006 году на вокзале открылся ТРК «Варшавский экспресс». Безусловный плюс, что здание отреставрировано и сохраняется, но исчез «гений места». Подобных торгово-развлекательных комплексов в городе с десятком, будет еще больше.

Чтобы не противоречить идее ТРК, пятиметровый памятник Ленину работы известного советского скульптора Николая Томского увезли в загородные реставрационные мастерские Музея городской скульптуры. В ноябре 2012 года его установили во дворе кафедры анатомии Университета им. Лесгафта. «Красный ректор» Владимир Таймазов избавил музей и прошлого собственника – РЖД – от мемориальных забот.

Вернемся к «Измайловской перспективе». В нулевые годы проект продолжал активно обсуждаться, ему было посвящено специальное заседание градсовета. Когда грянул мировой экономический кризис, перспективы у «Перспективы» стали очень туманными. Скорее всего, каждый собственник будет действовать по своему бизнес-плану. Тем не менее, по источникам, не будут вноситься никакие существенные изменения в ген-план Петербурга в ходе предстоящих в 2013 году корректировок. Остается пробивка магистралей по территории кладбищ. Единственное, что пока удалось добиться их защитникам, это расширение площади зеленых зон для памятных знаков с одного до пяти гектаров, что их категорически не устраивает.

Защитники кладбищ добиваются обсуждения этого вопроса на Совете по культурному наследию при городском правительстве и предлагают пустить трассу на месте бывшего железнодорожного полотна.

Вряд ли это предложение вызовет восторг собственников земли. На середину февраля на Градостроительном совете намечено обсуждение концепции застройки территории за Варшавским вокзалом. Ее готовит «Студия 44» Никиты Явейна. Известно, что в этом

проекте предполагается перенос Музея железнодорожной техники на территорию Балтийской ветки. Это означает, что бывшие пути будут застраиваться.

Концепция обещает максимально возможное сохранение исторических объектов. Чтобы поворотный круг не оказался среди жилых домов, предложено перенести его ближе к музею. Это создает юридическую коллизию: по закону, любой памятник является недвижимым имуществом, но представители ВООПИиК уверены, что проблема решаема.

Отвлечемся от имущественных и юридических вопросов. Поговорим об этике. В центре города оказался большой участок земли, занятый кладбищами и промзонами. Общественные интересы требуют сохранения первых и ликвидацию последних. Напрашивается идея большого зеленого парка по примеру Central Park в Нью-Йорке. Он занимает площадь 340 га и является таким же символом города, как статуя Свободы или небоскреб Empire State Building. Кто не был в этом парке, тот не был в Нью-Йорке. Его называют легкими Манхэттена и любые разговоры про «чуть подзастроить – земли-то сколько» встречают жесткую реакцию общественности.

Точно такими же легкими мог бы стать для южной части Петербурга новый Измайловский парк. Город будет расти вширь и вверх, большой парк ему необходим.

Экспресс-комментарий

Каким вам видится будущее этой территории?

Валентина ОРЛОВА, председатель правления Всемирного клуба петербуржцев:
– Территория Варшавского вокзала такова, что там все здания если не памятники архитектуры, то знаковые места для культуры и истории. Я была бы «за», если бы там разбили сад или парк, а возведение многоэтажек мне не кажется верным решением.

Как горожанка, я всегда за то, чтобы важные для истории и памяти места не трогали. Вот и пространство Варшавского вокзала не надо менять. Хотя это вовсе не значит, что оно должно стоять и разрушаться.

Наталья СИВОХИНА, активист общественного движения «Живой город»:
– Конечно, было бы хорошо, если бы проект сделали в гармонии с местом, с уважением к истории, но у нас эта практика не принята. Когда мы говорим «комплекс зданий Варшавского вокзала», мы представляем именно комплекс, а не какие-то отдельные постройки. Но, к сожалению, все складывается так, что комплекс может остаться только словом.

Ситуация пока довольно грустная. Большая часть комплекса, не считая зданий самого вокзала и тех помещений, что стоят вдоль Обводного канала, не попадает под закон об охране исторических памятников. Сейчас проводится экспертиза, возможно, ее результаты что-то изменят. Проблема в том, что владельцы участков на территории комплекса уже могут начинать те или иные строительные работы.

Аля Деконская, председатель Адмиралтейского районного отделения Петербургского отделения ВООПИиК:
– Комплекс-муравейник невозможен на этом месте. Будет нарушен архитектурный ансамбль, пропадут доминанты. Понятно, что строительство в любом случае будет, но

нужно искать оптимальное решение. Можно сделать малоэтажную застройку в псевдоготическом стиле. Здания, которые входят в комплекс Варшавского вокзала, строились на века. Многие здания в отличном состоянии. Если их снести, то потом уже будет не восстановить.

И, конечно, музей хорошо бы оставить здесь. И так уже говорят не «Варшавский вокзал», а «Варшавский экспресс». Без паровозов здание совсем потеряет ценность. И что с ним будет дальше, вообще неизвестно. Уже сейчас это просто коробка, внутри все переделано.

И еще один вопрос: как будут решаться транспортные проблемы, когда заселят предполагаемые многоэтажки? Ведь ясно, что большинство людей станут ездить в центр на машинах. Куда они будут выезжать? На Обводном канале и так постоянные пробки.