



Карта-схема  
3-й очереди  
(Северного  
участка)  
ЗСД

Мария Троицкая

## ЗСД: СЛАГАЕМЫЕ ЗАВЕРШЕННОГО ОБРАЗА

2 августа состоялось открытие Северного участка Западного скоростного диаметра в Санкт-Петербурге. В торжественной церемонии приняли участие Президент РФ Владимир Путин, министр транспорта Максим Соколов и губернатор Санкт-Петербурга Георгий Полтавченко. Магистраль проектной протяженностью 47 км, начинаясь в южной части города от развязки с Кольцевой автодорогой и трассы Е18, следует в район Морского порта, затем продолжается в сторону Васильевского острова и выходит на трассу Е-18 «Скандинавия», является стратегическим инвестиционным проектом. Первая очередь Южного участка ЗСД была готова уже пять лет назад. Однако полностью доступным для движения от КАД до наб. реки Екатерингофки данный отрезок скоростного диаметра стал в октябре прошлого года.

Что касается Северного участка, то при числе полос от двух до четырех в каждом направлении его длина составляет 26,4 км. Кроме того, в его составе построены четыре развязки — в районах Приморского и Богатырского проспектов, а также Кольцевой дороги и трассы Е18. В окончательном виде Западный скоростной диаметр обеспечит кратчайший выход на КАД и в курортную зону Петербурга, позволит разгрузить Приморское и Выборгское шоссе.

Поздравляя строителей с удачным завершением очередного этапа работ по воплощению этого стратегически важного инвестиционного проекта, Владимир Путин подчеркнул значимость ЗСД для города и всего Северо-Запада страны. Новая дорога, по мнению президента, во многом определит будущее развитие Петербурга как крупного транспортного узла мирового уровня. В свою очередь, глава Минтранса РФ поблагодарил проектировщиков только что сданного участка в лице гендиректора института «Стройпроект» Алексея Журбина за творческий

подход к делу, а подрядчиков — за умелое воплощение их замыслов.

Уже после того, как по случаю окончания этого строительства отзвучали все положенные «фанфары», а с 3 августа для автомобилистов официально открылось движение по Северному участку, мы воспользовались возможностью задать несколько вопросов профессионального свойства Андрею Горюнову, главному архитектору ЗАО «Институт «Стройпроект». Естественно, что обсуждалась, главным образом, эстетическая составляющая реализованных решений, хотя в тесной и неизбежной для такого рода проектов увязке с технической стороной дела.

— Андрей Евгеньевич, как на ваш профессиональный взгляд, может ли художественная выразительность в инженерном сооружении достигаться исключительно с помощью конструктивных элементов? Или все-таки его архитектурные достоинства начинают проявляться только в результате дополнительной декоративной обработки?



— Однозначно ответить на этот вопрос невозможно. Имеются, как минимум, три принципиально разных подхода к проектированию современного транспортного объекта. Один из них — это когда сооружение строится в прямой утилитарной зависимости от инженерных расчетов. Главное, соблюсти заданные нагрузки, обеспечить необходимые сечения и оптимальные пролеты, гарантируя минимально возможные затраты на строительство. В результате: задание выполнено, транспорт по сооружению идет, объект исправно выполняет свою функцию. Но, будет ли объект хорош с эстетической точки зрения сказать трудно.

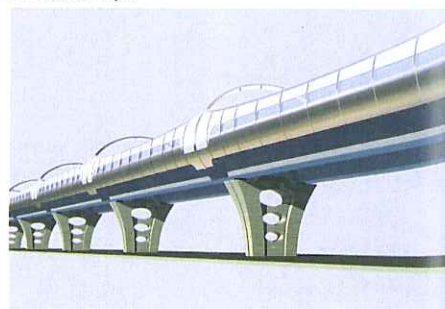
Второй подход тоже основан на конструировании в строгом соответствии с нормами. Однако, затем для придания объекту художественной выразительности он насыщается некими скульптурными группами на устоях, индивидуальными фонарями и перилами с применением чугунного художественного литья, декоративными облицовочными элементами, которые, например, закрывают типовые подферменники и опорные части сооружения. Объект получается дорогой и все как бы понимают — «потому что красиво!»

Третий подход — прямо с первых стадий проект может совместно прорабатываться инженерами, архитекторами и дизайнерами. При такой организации дела конструктивные элементы заранее осмысливаются с точки зрения формы, пропорций и соотношения размеров. Пролеты назначаются сомасштабно с высотой расположения сооружения, а все его части завязываются в единую композицию, и каждый функциональный элемент, включая опоры освещения, карнизы, перила, шумозащиту, включается в этот ансамбль, начинают «работать» на его общее визуальное-эстетическое восприятие.

— Вы, судя по тому, как это было сказано, являетесь приверженцем вот этого самого «третьего пути»...

— Безусловно. К тому же придерживаюсь точки зрения, что архитектурная составляющая в нашей сфере не менее существенна, чем, допустим, при проектировании жилых, общественных, производственных зданий и их комплексов. И там, и здесь решения напрямую зависят от правильности генерального плана, прорисовки конструктивных элементов и узлов с учетом их пропорций, формы, функции и тектоники. Тем более что, к примеру, такие транспортные объекты, как мосты, всегда играли важнейшую градообразующую роль. Естественно, что на полученный результат влияют не только чувство вкуса, сте-

Предварительные проектные версии интерьеров и экстерьера 3-й очереди Западного скоростного диаметра





Вверху: готовый объект (фотофиксация на 2 августа 2013 г.). Справа и сверху вниз его проектные визуализации: вид с проезжей части; шумозащитные панели Velox, вид со стороны дороги; общий вид эстакады; вид на пересечение трассы ЗСД с Камышовоу ул.

пень одаренности и опытность автора, но также материалы и технологии, которые применяются при строительстве.

— **Говоря о недавно сданном участке, можно ли его позиционировать не только как фрагмент важнейшей для города магистрали, но и как самостоятельный архитектурный образ? А если это так, то в каких чертах это проявляется наиболее отчетливо?**

— Вычленять каким-то образом Северный участок из общего контекста задачи, решавшейся применительно ко всему Западному скоростному диаметру, все же не стоит. Напротив, мы искали такой образ ЗСД, который будет восприниматься не как «собирабельный», а как единый, узнаваемый и во многом отличный от других транспортных сооружений. Большая заслуга в этом, кстати, принадлежит и нашему дизайнеру Андрею Андреевичу Скрицкому. Все мы понимали, что общность формы и стиля должна была ощущаться на всем протяжении трассы, и третий участок исключением из этой концептуальной установки стать никак не мог. Скоростная дорога функционирует уже почти три года. Въезжая на нее в любом месте, и водители и пассажиры, думаю, сразу видят и понимают, что они на трассе ЗСД.

— **Какими особенностями этот проект отличается от предыдущих аналогичных разработок? На чем пришлось сосредоточить особые усилия и внимание?**

— Основное отличие состоит в организационных моментах. Если в случае с КАД «Стройпро-

ект» разрабатывал не всю магистраль, а ее отдельные отрезки, хотя в полной мере курировал ИССО и архитектурные решения, то здесь уже выступает генеральным проектировщиком. В результате институт имеет возможность активно влиять на весь процесс проектирования. Напомним также, что эта трасса является первой платной в Санкт-Петербурге и одной из немногих коммерческих дорог в стране. Заказчик данной работы — ОАО «ЗСД» — проявляет повышенную заинтересованность в архитектурном качестве этого объекта, в КГА она также находится на постоянном контроле.

— **Довольны ли Вы строительным качеством реализации своих с коллегами замыслов?**

— В целом — да, как и тем, что такие объекты вообще строятся и используются в городской инфраструктуре. Однако остаются определенные вопросы к качеству изготовления конструкций, монтажа, детализовки. Впрочем, многое из этого связано с технологическими сложностями, которые в процессе проектирования, бывает, еще до конца не проработаны. Вот эти специфические моменты, конечно же, придется учитывать в будущих работах. Есть, помимо этого, претензии к системе экспертизы и процедурам согласования проектов. Они у нас настолько несовершенны, что, бывает, на пути преодоления различного рода бюрократических барьеров архитектурное качество объекта значительно растрачивается. Проблема существует, но, уверен, что рано или поздно профессиональному сообществу проектировщиков с ней тоже удастся разобраться.



Президент России Владимир Путин на торжественной церемонии открытия Северного участка ЗСД

