



ЗСД КАК НОВЫЙ ЭТАП В РАЗВИТИИ ГОРОДА

ДО ПОСЛЕДНЕГО МОМЕНТА СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГИ ЧЕРЕЗ НЕВСКУЮ ГУБУ ИМЕЛО В ГЛАЗАХ ГОРОЖАН СЛЕГКА ФАНТАСТИЧЕСКИЙ ОТТЕНОК. НИЧЕГО ПОДОБНОГО ДО СЕГО ДНЯ В ПЕТЕРБУРГЕ НЕ БЫЛО, А ПРЕДСТАВИТЬ СЕБЕ ТО, ЧЕГО РАНЬШЕ НИКОГДА НЕ БЫЛО, ВСЕГДА НЕПРОСТО.

Для авторов проекта Западного скоростного диаметра почти два года, минувшие с того момента, как был определен инвестор центрального участка (консорциум «Магистраль северной столицы»), стали периодом и ожидания, и напряженной работы одновременно.

Впечатлениями, связанными с началом строительства центрального участка ЗСД, мы попросили поделиться заместителя технического директора ЗАО «Институт «Стройпроект» Татьяну КУЗНЕЦОВУ, под руководством которой ведется проектирование магистрали.

– Татьяна Юрьевна, чем запомнится работа по центральному участку в течение последних двух лет?

– Огромным количеством встреч, переговоров с подрядчиком – турецко-итальянской компанией Astaldi – IC Içtaş («Астальди Ичташ»), самым детальным обсуждением проекта. Кое-что в проекте по результатам этих согласований пришлось изменить. Наконец, обеим сторонам нужно было понять некоторые моменты принципиального характера, выработать единый профессиональный язык.

– Каковы ощущения от первого этапа взаимодействия с подрядчиком?

– Замечательная культура работы с документацией, с чертежами. Это настоящий европейский уровень профессионализма. Ну и, разумеется, нельзя не отдать долж-

ное уверенности подрядчика в своих силах. Сама постановка задачи, которую он взялся выполнить, – строительство 11,7 км сложнейших сооружений за 36 месяцев – говорит за себя.

Интересным оказался ряд предложений Astaldi – IC Içtaş. Например, использование сталежелезобетонных конструкций вместо монолитного железобетона на мосту через Петровский фарватер. Здесь нужно отметить, что «Стройпроект» уже давно «исповедует» максимально широкое применение именно этого материала для пролетных строений, но в нашей стране такая идея не всегда находит понимание. Причем оппоненты обычно ссылаются на европейскую практику. На самом же деле Европа за последнее десятилетие, в основном, перешла на сталежелезобетон, что и подтвердилось в нашем общении с Astaldi – IC Içtaş и приглашенной подрядчиком французской фирмой-консультантом Setec. В результате до 90% пролетных строений центрального участка ЗСД выполнены из сталежелезобетона.

– В чем еще изменился проект?

– Уже упомянутый мост через Петровский фарватер в целом получил новое конструктивное решение: вместо предполагавшейся изначально экстрадозной системы будет применена вантовая. При этом, конечно, полностью меняется и архитектурное решение моста. Теперь это – изящное, ажурное сооружение, удивительным образом гармонирующее с устьем Большой Невки, «гением» этого



Т. Кузнецова

места, до сих пор не утратившим окончательно, несмотря на стремительно растущую в последние десятилетия застройку, своей дачной, пригородной атмосферы. Небольшая корректировка коснулась и облика моста через Корабельный фарватер. Наклонные пилоны, имитирующие разведенный пролет моста (один из наиболее узнаваемых образов Северной столицы), получили чуть более вертикальное положение, а сам мост в целом стал более легким, светлым.

– Раз уж мы заговорили об архитектуре центрального участка, то как бы вы оценили роль ЗСД с точки зрения формирования морского фасада Санкт-Петербурга?

– Фактически это новый этап в архитектурном развитии нашего прекрасного города. Когда мы привычно восхищаемся Петербургом, мы подразумеваем великолепные ансамбли его исторического центра. Ну а морской фасад до сего момента был не самой красивой стороной морской столицы России. Раньше это был пустынный берег, теперь здесь, за исключением зоны Морского порта, стоят коробки многоэтажных домов,



из-за которых едва выглядывают купола и шпили «настоящего», «того самого» Петербурга. Мосты и эстакады центрального участка ЗСД должны стать прелюдией той симфонии мостов, которая сложилась в исторической части города. В этом я вижу важную эстетическую миссию нашей магистрали. И именно поэтому мы столь серьезно подошли к архитектурной части проекта. Остается пожелать, чтобы планируемая застройка на новых намывных территориях подхватила и продолжила этот импульс. Петербург действительно заслуживает иного, нежели нынешний, морского фасада.

– Как будет проводиться монтаж двухъярусных сооружений – подхода к Морскому каналу и мосту через него? Ведь это едва ли не самая сложная часть всего ЗСД...

– Это и в самом деле сложнейшая задача, однако, в данном случае на нас уже работает удачный опыт монтажа двухъярусных ферм на второй очереди, между пр. Стачек и Екатерингофкой.

Подрядчик предложил монтаж методом продольной надвигки. Для нас это стало своего рода уроком. Мы планировали монтаж навесным способом, считая

продольную надвигку в этих условиях трудно применимой. Однако подрядчик, смог предложить решения, которые позволяют использовать такую технологию на этом участке.

– В последнее время СМИ иногда будоражат публику материалами о том, что новые мосты в Петербурге уже не актуальны, и вместо них нужно строить какие-то удивительно дешевые тоннели. Этот тоннельный энтузиазм не обошел стороной и тему строительства центрального участка ЗСД. Как бы вы это прокомментировали?

– Сложно комментировать то, что не до конца понимаешь. Например, какие именно интересы преследуют авторы таких публикаций или их заказчики. Возможно, за этим стоит искренняя убежденность в перспективности тоннелей как средства решения транспортных проблем мегаполиса, а может, как говорится, – «ничего личного, только бизнес». Целесообразность строительства тоннеля должна оцениваться объективно по каждому отдельному случаю. Иногда, очевидно, тоннель действительно будет иметь важные преимущества, хотя при

любом способе строительства он будет стоить дороже моста, также как и более дорогой будет его эксплуатация: тоннель нуждается в сложной системе вентиляции, в надежной противопожарной системе, он требует постоянного контроля, а также больших энергозатрат.

Что касается ЗСД, то сегодня говорить о тоннелях, которые заменили бы на этом объекте мосты, уже нет никакого смысла. Концепция ЗСД обсуждалась с 1990-х годов, проект разрабатывался с 2004 года и прошел огромное количество согласований и корректировок, на сегодня значительная часть магистрали уже построена, началась строительство центрального участка... В этой ситуации сама постановка вопроса: «а почему мы тут строим мосты?» вызывает недоумение.

Нельзя всерьез воспринимать предложения, реализация которых потребует остановки уже наполовину выполненного проекта. Для города, которому ЗСД необходим, как воздух, это стало бы поистине транспортной катастрофой. А как быть с уже построенными дорогостоящими сооружениями на южном и северном берегах Невской Губы, включая уникальные двухъярусные фермы в районе Екатерингофки? Ведь там сейчас просто нет места для размещения входов в тоннель.

Впрочем, спорить с теми, кто ратует за строительство тоннеля вместо мостов ЗСД, – дело неблагодарное. Нет конкретного альтернативного проекта, в воздухе витает одна абстрактная идея. Каким способом предлагается строить тоннель? Если речь идет о щитовой проходке, то это очень дорогостоящая технология. Вспомним хотя бы несостоявшийся проект Орловского тоннеля. Способ погружных секций менее затратен (хотя и он существенно дороже, чем строительство мостов), но несет колоссальную угрозу экосистеме Невской губы...

Завершая эту тему, хотелось бы напомнить, что при разработке проектной документации рассматривались различные варианты и тоннельных пересечений акватории. По результатам сравнения тоннельных и мостовых вариантов, совместно с городскими властями были приняты именно те решения, которые реализуются в настоящее время. И мы уверены, что это правильные, обоснованные решения. Это не только вопрос стоимости. Это еще и безопасность, это и эстетическая составляющая, о чем мы уже говорили выше. Петербург называют городом мостов, и существующее решение по центральному участку ЗСД достойно продолжает эту традицию.

Подготовила
Лилиана Глазова