ЗСД: ВОДНЫЙ СКОРОСТНОЙ ДИАМЕТР

Мосты – неотъемлемая часть архитектурной панорамы Северной столицы, красотой и изяществом которых петербуржцы гордятся по праву. Со строительством центрального участка Западного скоростного диаметра количество мостов в Санкт-Петербурге, в том числе и уникальных, увеличится.

О ходе подготовки к строительству центрального участка ЗСД и планируемых сооружениях рассказывает заместитель технического директора ЗАО «Институт «Стройпроект» Татьяна Кузнецова.

Расскажите о процессе планирования строительства IV и V очереди Западного скоростного диаметра.

Сейчас можно говорить о том, что Центральный участок ЗСД является самым сложным и ответственным как для Института «Стройпроект», его проектирующего, так и для строителей. Ответственным, потому что транспортные сооружения, располагающиеся в акватории Невской губы, а также по западной кромке Васильевского острова? является неотъемлемой частью формирования морского фасада Петербурга.

В чем заключается основная сложность?

В том, что значительная часть трассы проходит по воде. Начинаясь на Гутуевском острове, трасса ЗСД пересекает Морской ганал и главные фарватеры Невы по уникальным двухъярусным мостам и мостам вантовых систем, а под устьем Смоленки проходит по транспортному тоннелю, поэтому с технической точки зрения участок является самым сложным на трассе ЗСД.

С чем связан выбор маршрута для прохождения четвертого и пятого участков ЗСД?

Эти этапы строительства являются центральным участком 46-километровой магистрали скоростного движения, которая проходит от Южного участка КАД до транспортной развязки в районе поселка Белоостров с включением в автодорогу Е-18 «Скандинавия». Южный участок уже введен в эксплуатацию, завершается строительство Северного участка.

– Трасса определена с учетом различных условий, в том числе уже имеющихся и строящихся магистралей, и будет пересекать город по направлению с юга на север. География ее прохождения также связана с основными задачами ЗСД:

• обеспечение связи южной, западной и северной зон города, минуя исторический центр, что позволит снизить нагрузку на мосты и улично-дорожную сеть центральной части города, сократить задержки транспорта, повысить безопасность движения, сохранить памятники культуры и архитектуры, значительно улучшить экологическую ситуацию;

• создание современной транспортной системы города за счет обеспечения связи основных портовых, железнодорожных, воздушных, автомобильных узлов города, строящихся терминалов и логистических центров между собой для оптимизации транспортных потоков и повышения эффективности перевозок.

Основная застройка трассы планируется на воде. Какие технические сооружения, в том числе высокотехнологические, будут возводиться в связи с этим?

Все планируемые сооружения по-своему уникальны и интересны. Южной границей участка строительства основного хода является крайняя опора моста через реку Екатерингофку. Далее трасса по эстакаде подходит к мосту через Морской ка-

нал. Ввиду крайне стесненных условий прохождения трассы по территории порта, а также в районе жилой застройки Канонерского острова, для данного участка принято расположение магистрали в двух уровнях: правое направление (с юга на север) – в верхнем уровне, левое (с севера на юг) – в нижнем.

Морской канал трасса пересекает высоким мостом с пролетными строениями в виде двухъярусных ферм, обеспечивающими судоходный габарит высотой 52 м. Длина пролета над Морским каналом – 168 м.

Через Корабельный фарватер предусмотрено сооружение второго в городе вантового моста. Тип и продольная схема моста – вантовый двухпилонный мост по схеме 150+320+150 м. Грани пилонов со стороны береговых пролетов имеют наклон в сторону русла, символизируя крылья разводных мостов Санкт-Петербурга. Это будут своеобразные новые «морские ворота» города. Разводные мосты – один из красивейших символов Санкт-Петербурга, таким образом, идея нового вантового моста органично вливается в контекст Петербургской архитектуры.

На пересечении с Петровским фарватером, в устье рек Малой Невы и Малой Невки, предусмотрено строительство железобетонного моста экстрадозной системы пролетом 220 м. Далее, огибая Крестовский остров, участок мостовыми сооружениями пересекает устье рек Средней Невки и Большой Невки с обеспечением судоходного габарита над Елагиным фарватером.

– Маршрут IV и Vй очереди будет прокладываться вдоль территории Васильевского острова...

– Трасса ЗСД проходит по кромке Васильевского острова, по границе новых намывных территорий, кроме того, проезжая часть находится ниже отметки уровня земли на 5 м. Это решение было принято, чтобы сохранить вид с Васильевского острова на Финский залив. И на мой взгляд, не менее важен и вид на Васильевский остров со стороны Финского залива.

Разработка проекта транспортных сооружений Западного скоростного диаметра, располагающихся в акватории Невской губы, а также по западной кромке Васильевского острова, является неотъемлемой частью формирования морского фасада Петербурга.

На мой взгляд, основной доминантой нового лица города является проектируемый масштабный терминал для крупных пассажирских судов на намывных землях. Лидирующая архитектура облика морского фасада города с ее ярко выраженной идеологией экспансии в море подчинена стремлению придать городу парадный вид Северной столицы со стороны Финского залива.

Основная идея проектируемых на данном участке транспортных сооружений ЗСД –продемонстрировать приходящим судам наземную транспортную обеспеченность связи портового терминала с центром города, подключение к сети федеральных автомобильных дорог, мосты в данном случае являются именно той связующей нитью, которая организует городское и морское пространство. Важное значение при этом имеет выбор силуэта мостов, который для сохранения художественного единства с ансамблем «Морского фасада Санкт-Петербурга» должен решаться современно и динамично, но в то же время обеспечивать контраст элементов. В нашем случае этот контраст обеспечивает неординарная, «эпатажная» застройка и доминирующие в силуэте взлетающие от Васильевского острова линии мостов.

– Кстати, о доминантах. ЗАКС города планирует вновь рассмотреть законопроект о допустимой высоте возводимых в городе сооружений…

– Проект ЗСД находится за границами объединенной охранной зоны памятников истории и культуры, в зоне регулирования застройки и хозяйственной деятельности третьего типа, поэтому высота пилонов его мостов вряд ли будет пересмотрена.

Беседовал Евгений Бжезински

ТРОЙ ПРОЕКТ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ
ИНЖЕНЕРНАЯ ГРУППА
www.stpr.ru