

А.Е. ГОРЮНОВ, гл. архитектор, В.С. СЕМЕНОВ, гл. инженер проекта,
И.И. СОЛОДОВНИКОВА, гл. специалист по связям с общественностью (АО «Институт «Стройпроект»)

ЯХТЕННЫЙ МОСТ – САМЫЙ ВЫСОКИЙ И САМЫЙ ПРОТЯЖЕННЫЙ ПЕШЕХОДНЫЙ МОСТ ПЕТЕРБУРГА



Мост, соединивший Крестовский остров и Приморский район, можно было бы смело назвать «Мостом болельщиков», ведь он возводился в рамках подготовки города к Кубку конфедераций 2017 г. и чемпионату мира по футболу в 2018 г. и должен стать основным элементом транспортной инфраструктуры мундиала. Но молва уже дала ему неофициальное название – Яхтенный.

Пешеходная переправа в створе Яхтенной улицы стала самой высокой и самой длинной в Петербурге. Ее длина составляет 997 метров, самая высокая точка моста расположена на проезжей части, ее высота составляет 19 метров. По мосту можно примерно за двадцать минут дойти из парка 300-летия Санкт-Петербурга до стадиона «Санкт-Петербург Арена». Яхтенный стал 427-м мостом Петербурга и одним из восьми ключевых объектов, возведенных по требованию FIFA в рамках подготовки к ЧМ-2018.

История проекта

В 2012 г. Комитет по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга поставил проектировщикам задачу создать экономичный пешеходный мост, который соединит южный берег Приморского района в створе Яхтенной улицы с Крестовским островом и обеспечит удобный доступ зрителей к новому футбольному стадиону.

По словам главного инженера проекта АО «Институт «Стройпроект» В.С. Семенова, вариантов проектных решений нового моста было несколько. Так, в 2012 г. проектировщики разработали вариант разводного моста. При таком решении работоспособность Елагинского фарватера была бы обеспечена, но могли возникнуть большие сложности из-за графика разводки. Елагинский фарватер – популярная водная трасса, по нему проходит боль-

шое количество яхт из различных клубов. Необходимо было изобрести некий универсальный график или (а такие предложения действительно были) перевести мост в «режим шлагбаума» – чтобы владельцы яхт могли разводиться пролеты с помощью личных пультов-брелоков.

Разработана была еще одна версия проекта, в соответствии с которой, по обе стороны фарватера планировалось возвести коммерческие строения для магазинов, ресторанов и кафе. В данном случае мост становился двухъярусным, и проект уже сложно было отнести к разряду экономичных. Был еще один вариант моста с платным проездом из Приморского района через Крестовский остров на Петроградскую сторону и от туда на Васильевский остров. Инвестор готов был построить за свои средства мост в обмен на долгосрочную аренду, но и этот вариант не был принят.

В 2014 г. в результате тщательных архитектурных и технических проработок «Стройпроект» предложил собственный вариант неразводного моста с судоходным габаритом 16x60 м. Такая высота позволяла беспрепятственно пропускать яхты и катера, а сам мост получался дешевле, сокращались сроки строительства. Именно этот проект был утвержден и принят к реализации. В октябре 2015 г. был заключен государственный контракт с Дирекцией транспортного строительства на разработку рабочей документации.





Технические параметры мостового перехода:

- общая длина участка строительства – 940 м;
- длина моста – 490 м;
- схема разбивки на пролеты: 39+42+42+45+57+69+57+39+3х33 м;
- ширина проезжей части 9 м, рассчитана на две полосы движения;
- ширина велодорожки 3,5 м (со стороны Ушаковского моста);
- ширина тротуара – 2,25 м (со стороны Финского залива);
- пролетное строение моста – сталежелезобетонное, с двумя главными балками коробчатого сечения переменной высоты от 1,56 м в пролете до 3,6 м над промежуточными опорами;
- железобетонная плита проезжей части толщиной 200 мм устроена по верху металлоконструкций;
- опоры монолитные индивидуальной конструкции, оголовки опор V-образной формы;
- ширина пролетного строения составила 16,29–17,1 м;
- насыпи подходов к мосту с двух сторон высотой от 1 до 6 метров выполнены в виде монолитных железобетонных подпорных стен, облицованных гранитом;
- длина подпорных стен на подходах к сооружению – 89,97 м (на левом берегу) и 90,55 м (на правом берегу);
- смотровые площадки устроены в центральной части моста за счет уширения тротуара.

Архитектурные решения

Архитектурное решение разработано в контексте существующего городского ландшафта. Планировочное решение



Большое внимание Институт «Стройпроект» уделяет архитектурным решениям искусственных сооружений. Метод работы проектировщиков отличает вдумчивый подход и внимательное отношение к окружающей среде, умение искать и находить новые, нестандартные проектные решения. Масштаб и сложность этих решений различные, но каждое – результат совместного инженерного и архитектурного творчества. С точки зрения эстетики все транспортные сооружения, возведенные по проектам Института, имеют собственный архитектурный облик. Примерами могут служить и А-образные, имитирующие въездные ворота пилоны транспортной развязки на КАД в районе ст. Горская, запоминающийся, стройный силуэт Большого Обуховского моста, оригинальный, выразительный дизайн Лазаревского моста, узнаваемый и динамичный образ трассы ЗСД, решенный в едином ключе.

трассы моста – в рамках генплана и с учетом градостроительной ситуации. Мост плавной линией связывает две доминанты: купол аквапарка «Питер Лэнд» на правом берегу реки Малой Невки и карильон арки-звонницы на Крестовском острове. Лаконичными очертаниями Яхтенный наследует традиции петербургских мостов, хотя и отличается необычными пропорциями. Он узкий и высокий, у него легкие опоры, крутой подъем и спуск. Габарит моста по высоте такой же, что и у проходящей рядом эстакады Западного скоростного диаметра (ЗСД), – 16 м. Опоры визуально переключаются с опорами трассы ЗСД. Экстерьер моста решен в светлых тонах: пролетные строения светло-серых оттенков, перила и карнизы – белые, что дополнительно делает силуэт моста невесомым.

По мнению главного архитектора АО «Институт «Стройпроект» А.Е. Горюнова, задуманный проектировщиками образ моста состоялся. Яхтенный мост настолько органично вписался в обновленный городской пейзаж, что

кажется его неотъемлемой составляющей.

«Эта часть города за последние 10 лет изменилась кардинально, – рассказывает А.Е. Горюнов. – В 2003 г. открыт парк 300-летия Санкт-Петербурга, в 2005 г. стартовал проект организации намывных территорий на Васильевском острове, тогда же начались проектирование и строительство ЗСД, реконструкция и строительство стадиона, башня Газпрома получила новое место в Лахте, сформировалась современная многоэтажная застройка. И вот сейчас картина дополнилась элегантно пешеходным мостом. Изменившийся ландшафт приобрел совершенно новое качество. Большое количество горожан приезжает сюда отдохнуть и полюбоваться видами Финского залива. Со смотровых площадок открываются видовые панорамы Васильевского острова, стадиона, Морского вокзала. Здесь на фоне больших кораблей и водных просторов любят фотографироваться петербуржцы и гости города».

Формирование пешеходных, велосипедных и транспортных потоков

Новый транспортно-пешеходный мост через реку Большую Невку в полной мере отвечает всем современным технологическим требованиям. В основном мост предназначен для движения пешеходов и велосипедистов, при этом рассчитан на максимальную автомобильную нагрузку вплоть до проезда грузовых фур. При проведении массовых спортивных и культурных мероприятий на новом стадионе мост обеспечивает пропуск до 24 тысяч человек в час. Эту основную функцию уже протестировали болельщики на матчах Кубка конфедераций FIFA – матчи на стадионе посетили более 145 тысяч человек. В обычные дни на мосту устанавливают дорожные блокираторы, препятствующие заезду транспорта на пешеходную зону. При необходимости блокираторы убирают для обеспечения проезда служебного транспорта (машины скорой помощи, пожарные, патрульно-постовые и т.п.). Ввод Яхтенного в эксплуатацию существенно улучшил связь районов города.

Цветной асфальт и художественная подсветка

На Яхтенном мосту уложено покрытие с использованием разноцветного асфальта. Так, пешеходный тротуар исполнен в синем цвете (асфальт синего цвета применяется в Петербурге впервые), велосипедная дорожка – в красном, а центральная пешеходная зона – в классическом цвете асфальта.

Художественную подсветку моста запроектировали специалисты ЗАО «Петербургские сети», выбрав стиль заливающего освещения в тепло-белых тонах. Около 670 высокоэффективных светодиодных светильников и прожек-



торов освещают пролетные строения и опоры моста. Своевременное включение архитектурно-художественной подсветки и наружного освещения происходит с помощью автоматизированной системы управления наружным освещением.

Подарок городу

Особая заслуга в успешной реализации проекта принадлежит Ассоциации «Открытое пространство». Строительство моста в створе Яхтенной улицы осуществлялось за счет средств компаний – членов Ассоциации. Среди них пять крупнейших дорожно-строительных компаний Петербурга: ОАО «Метрострой», ЗАО «Пилон» – генеральный подрядчик, «АБЗ-Дорстрой», ЗАО «ВАД», ЗАО «ПО «Возрождение».

Следует отметить, что за 27-летнюю историю специалисты АО «Институт «Стройпроект» выполнили более 800 проектов искусственных сооружений (мосты, путепроводы, эстакады, тоннели) протяженностью более 200 км, в том числе в Санкт-Петербурге ~110 искусственных сооружений протяженностью более 60 км. Знаковыми объектами в Санкт-Петербурге стали реконструкция больших и малых исторических мостов в центре города, строительство Большого Обуховского моста через р. Неву в составе Кольцевой автодороги и первой в России платной внутригородской магистрали скоростного движения Западный скоростной диаметр с уникальными мостовыми сооружениями в акватории Финского залива.





27 мая 2017 года состоялось торжественное открытие моста, приуроченное ко Дню рождения Санкт-Петербурга. В церемонии открытия приняли участие губернатор Санкт-Петербурга Георгий Полтавченко, заместитель министра спорта РФ Павел Новиков, послы чемпионата мира по футболу, руководители проектных и строительных организаций, известные актеры и певцы.

Справа от моста, со стороны Яхтенной улицы, будет установлен памятный знак. Уже есть эскизный проект – на нем изображены волна и мяч, будут перечислены коллективы, причастные к проектированию и строительству моста.

На сегодняшний день в Северной столице по проекту Института «Стройпроект» строится вантовый мост через Малую Неву в районе острова Серный. Согласно схеме организации движения на улично-дорожной сети города, в период проведения матчей ЧМ-2018 этот объект станет одним из основных сооружений, по которому будут проходить маршруты команд и официальных делегаций FIFA.

Начата работа на еще одном знаковом объекте в Петербурге: «Широтная магистраль скоростного движения с мостом через реку Неву в створе улиц Фаянсовая и Зольная». Разработано градостроительное обоснование на строительство трассы, заключен контракт с Комитетом по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга на разработку проекта планировки территории этого объекта.



Проект разработан Инженерной группой «Стройпроект».

Авторы проекта:

- АО «Институт «Стройпроект»: Ю.Б. Девичинский, В.С. Семенов, А.Е. Горюнов, А.А. Скрицкий, А.Н. Гунчев, М.С. Петрунин, Л.А. Кудрявцева, И.Г. Боярун, В.В. Калинина, В.В. Акулов.
- ЗАО «Петербургские сети»: Т.А. Алтунина, Н.В. Афимин.
- ЗАО «Институт «Трансэкопроект»: М.С. Петров.
- ООО «Институт «Транспортные интеллектуальные системы»: О.А. Чухарев, М.Г. Писаренко.