

# Новый подземный пешеходный переход в г. Сочи

Первые объекты в г. Сочи, входящие в план реконструкции города к олимпийским играм 2014 г.

Проект подземного пешеходного перехода под ул. Егорова в районе главного входа в парк «Ривьера» разработан по заказу Упрдоркубань и является первым объектом строительства по президентской олимпийской программе.

Технические решения по строительству пешеходных переходов приняты на основании анализа данных по площадке строительства проектной организацией ООО «Сочитранстонтельпроект», расположенной в г. Сочи. Сложность проекта состояла в том, что перекрытие автомобильного движения по ул. Егорова не представлялось возможным, т.к. она является частью федеральной трассы «Джубга–Сочи».

Длина подземного пешеходного перехода по наружным граням лестничных сходов составляет 42,5 м, ширина проходов в свету принята в соответствии с техническим заданием на проектирование и составляет в осях  $4,5 \times 2 = 9,0$  м, в свету  $4 \times 2 = 8,0$  м. Высота пешеходного перехода 3,0 м. Сейсмичность района строительства 9 баллов.

В плане подземный переход находится на прямой. Выход из перехода к парку «Ривьера», исходя из градостроительных условий, определен под углом в 90 градусов к оси перехода. Выход из подземного перехода со стороны реки Сочи осуществляется в створе с существующим пешеходным мостом. Продольный профиль подземного перехода определен из учета минимизации перепадов подземных коммуникаций, минимального объема работ в «окна» (с 12 часов ночи до 6 часов утра) по разработке котлованов и обеспечения организованного стока воды от пешеходного перехода в сторону реки Сочи. Продольный уклон составляет 0,5%; глубина заложения от проезжей части улицы до верха перекрытия – 2,92 м.

В виду того, что улица Егорова является дорогой федерального значения с интенсивным движением и возможность ее

полного или частичного перекрытия для ведения строительно-монтажных работ и устройства стройплощадки отсутствует, принято решение проводить работы поэтапно на 3-х участках.

1 участок – пересечение улицы Егорова (тоннельный участок);

2 участок – сооружение припортальной части перехода, подпорных стен и лестниц со стороны реки Сочи;

3 участок – сооружение припортальной части, входного портала и лестницы со стороны парка «Ривьера».

Работы по строительству подземного перехода включают в себя комплекс подготовительных работ и комплекс работ основного периода строительства, а также комплекс ликвидационных работ.

До начала всех видов работ по строительству перехода необходимо произвести перенос всех существующих подземных электрических коммуникаций. Проходящая по тротуару со стороны набережной р. Сочи кабельная связь и соединяющий колодец не переносятся.

Л.П. Глазунов, инженер  
ООО «Сочитранстонтельпроект»,  
аспирант кафедры  
«Мосты и транспортные сооружения»  
Саратовского государственного  
технического университета,  
[mts@forpost.ru](mailto:mts@forpost.ru)

## Основные конструктивные решения

Внутреннее поперечное сечение монолитной 2-х очковой железобетонной обделки принято прямоугольным с пролетами перекрытия 4,0 м.

Расчетная схема представлена в виде рамной конструкции разных конфигураций (однопролетных, двухпролетных, замкнутых и незамкнутых). Толщина железобетонных конструкций перекрытия, стен и лотка равна 40 см.

Несущие конструкции запроектированы с учетом нагрузки от вышележащих слоев засыпки перекрытия подземного перехода, временных нагрузок, а также сейсмичности района строительства.

Припортальные стены, конструкции лестничных маршей и площадок запроектированы в виде массивных конструкций из железобетона и сборных бетонных блоков.



Внутреннее оформление перехода



В конструкции пешеходного перехода предусматривается устройство поперечных деформационных швов на входе и выходе из тоннеля.

Расчеты обделок пешеходного тоннеля выполнялись в соответствии с требованиями СНиП 32-04-97 на основное и особое сочетание нагрузок.

В основном сочетании учитывается собственный вес несущих конструкций, вес вышележащей толщи грунта над несущими конструкциями и временные нагрузки А-11 и НК-80.

В особом сочетании в соответствии со СНиП II-7-81\* учитывается сейсмичность 9 баллов.

#### Основные архитектурные решения

Подземный переход у главного входа в парк «Ривьера» концептуально продолжает и развивает направление пересечения реки Сочи пешеходным мостом.

Устройство подземного перехода по указанному направлению позволяет пешеходам безопасно пересечь улицу Егорова и попасть в парк «Ривьера». Лестничные марши, гармонично обнимающие речной портал, позволяют пешеходам попасть на противоположную часть улицы Егорова и продолжить движение в сторону Мамайки на автомобиле или другом виде транспорта.

Парковый выход из подземного перехода в районе лестничного марша перекрыт

легким перекрытием из металлопроката и сотового поликарбоната, ассоциирующим с легким вестибюлем-павильоном. Это сооружение, кроме архитектурной нагрузки несет еще и функциональную – защищает лестничный спуск от осадков.

Облицовка подземного перехода предусматривает применение плитки из природного камня мягких теплых тонов.

Внутренне обустройство подземного перехода предусматривает расположение арочных сводов между колоннами и стенками из арматурных каркасов с нанесением набрызга бетона с последующим покрытием штукатуркой в продольном и поперечном направлении. Кроме того, колонны оформляются декоративными деталями в соответствии с проектом из цементно-песчаного раствора, согласно паспорту отделки.

Облицовка порталов осуществляется с использованием естественного (дикого) камня известняковых пород различных оттенков – от светло желтого до коричневого с округлой геометрией облицовки, мягко украшающей прямоугольность основных конструкций.

Благодаря этому переходу будет осуществлена безопасная развязка пассажирского и транспортного потоков, что приведет к увеличению скорости транспортного потока и это значительно улучшит обстановку на дорогах г. Сочи, т.к. ул. Егорова является центральной улицей города.

### ЕВГЕНИЙ МОСКВИЧЕВ ПРИНЯЛ УЧАСТИЕ В ПАРЛАМЕНТСКИХ СЛУШАНИЯХ

13 февраля заместитель Министра транспорта РФ Евгений Москвичев принял участие в парламентских слушаниях в Государственной Думе Федерального Собрания РФ и выступил с докладом «Проблемы законодательного обеспечения безопасности дорожного движения и повышения эффективности дорожно-транспортной инфраструктуры». Евгений Москвичев отметил, что с учетом роста автомобилизации российских городов необходимо пересмотреть всю стратегию их развития с точки зрения организации движения транспорта и пешеходов. «За последнее десятилетие парк автотранспортных средств увеличился более чем в два раза, а протяженность городских улиц и дорог – всего на 4,5 %», – подчеркнул замминистра. Основной причиной ДТП на российских дорогах является нарушение водителями скоростного режима: из 100 пострадавших в ДТП на федеральных трассах 19 человек погибает. «Министерство транспорта намерено до 2012 года осуществить комплекс мер, направленных на снижение аварийности на российских автодорогах. В частности, продолжить

внедрение системы видеоконтроля и фиксации скорости движения на автодорогах. Видеоконтроль поможет снизить количество ДТП в 1,5-2 раза», – отметил Евгений Москвичев. Замминистра подчеркнул, что эффективность организации дорожного движения напрямую зависит от полноты и качества ее нормативного регулирования. Причиной высокого уровня аварийности при перевозках пассажиров для собственных нужд юридических лиц и индивидуальных предпринимателей является недостаточный уровень государственного регулирования автотранспортной деятельности. При продолжающемся росте количества ДТП на автомобильном транспорте, в которых ежегодно погибают более 34 тыс. человек и более 270 тыс. – получают ранения, сегодня необходимо вернуться к государственному регулированию допуска к перевозкам. Особо пристального внимания требуют перевозки автобусами школьников. «Государственный контроль над этим видом деятельности необходим и должен подлежать лицензированию», отметил Евгений Москвичев.