

ОБЩЕСТВЕННАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ  
«САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЙ СОЮЗ УЧЁНЫХ»  
ST. PETERSBURG ASSOCIATION OF SCIENTISTS AND SCHOLARS (SPASS)

Санкт-Петербург, 199034, Россия, Университетская наб., дом 5, офис 300  
Телефон/факс: (812)328-41-24; E-mail: info@spass-sci.ru; сайт: www.spass-sci.ru  
ИНН/КПП: 7801019670/780101001

Исх. № 12-04/23 от 25 апреля 2023 г.

Руководителю  
Администрации Президента  
Российской Федерации  
**А.Э. Вайно**  
103132, г.Москва,  
ул. Ильинка, д.23/16, п.11

**Глубокоуважаемый Антон Эдуардович!**

Санкт-Петербургский союз ученых (СПбСУ) обращается к Вам для положительного разрешения вопроса о сохранении исторического здания, неразрывно связанного с памятью человека, имя которого является легендой блокадного Ленинграда – поэтессы Ольги Федоровны Берггольц. Речь идет о здании 117-й трудовой школы на проспекте Обуховской Обороны, д.54, в которой училась Ольга Берггольц.

Мы полагаем что проект строительства моста должен быть немедленно переработан в целях обеспечения сохранения здания.

Просим Вас обратить особое внимание на ситуацию, сложившуюся в Санкт-Петербурге вокруг реализации проекта строительства Большого Смоленского моста, и не позволить разрушить историческое здание 117-й трудовой школы, в которой училась муза блокадного Ленинграда Ольга Федоровна Берггольц.

Просим Вас не пересылать наше обращение руководителям администрации Санкт-Петербурга, так как позиция руководства города по этому вопросу уже неоднократно обозначена.

Надеемся на Ваше деятельное участие в положительном решении этого вопроса.

*Приложения.*

1. Обращение СПбСУ против сноса исторических зданий, на 4 л.
2. Презентация, на 28 л.

С уважением,

Председатель Правления СПбСУ,  
доктор физико-математических наук

А.Л. Тимковский

Председатель Совета по образованию СПбСУ,  
кандидат педагогических наук

Е.М. Плюснина

Исполнитель: Щеброва Светлана Яковлевна,  
зам. председателя Совета по образованию СПбСУ,  
кандидат культурологии, 89627055962 [bersek1991@yandex.ru](mailto:bersek1991@yandex.ru)

**Обращение  
Санкт-Петербургского союза ученых  
против сноса исторических зданий**

Настоящее обращение продиктовано невозможностью на уровне Санкт-Петербурга добиться положительного разрешения вопроса о сохранении исторического здания, неразрывно связанного с памятью человека, имя которого является легендой блокадного Ленинграда – поэтессы Ольги Федоровны Берггольц, «мадонны блокадного города». Речь идет о здании 117-й трудовой школы на проспекте Обуховской Обороны, д. 54, в которой училась Ольга Берггольц.

Данное здание, а также еще 7 исторических зданий, находящихся в том же квартале, «приговорены» к сносу администрацией Санкт-Петербурга ради строительства Большого Смоленского моста. При этом чиновники, как мантру, повторяют, что альтернативы этому проекту нет, а здание школы не имеет исторической ценности, поскольку утратило свой облик.

Указанное утверждение является ложным и, очевидно, продиктовано необходимостью выполнить поставленную задачу – подобрать нужные аргументы для беспрепятственной реализации строительного проекта.

Школа Ольги Берггольц, вопреки позиции городского КГИОП и руководства города, полностью сохранила свой исторический облик, что может быть подтверждено сопоставлением нынешнего внешнего вида здания и фотографиями 30-х годов 20 столетия.

Возмутителен вывод городских властей о том, что изменение проектных решений по строительству Большого Смоленского моста через Неву в створе Большого Смоленского проспекта не представляется возможным, поскольку альтернатива этому решению отсутствует. Альтернативные предложения есть, и есть соответствующее техническое обоснование, однако городские власти не замечают то, что противоречит их установкам.

Так, в настоящее время экспертом Института дизайна и урбанистики Университета ИТМО, ведущим транспортным инженером компании OTS Lab Дмитрием Барановым подготовлена обстоятельная презентация (прилагается к настоящему обращению), где убедительно обосновывается техническая возможность такой корректировки проекта по сооружению Большого Смоленского моста, которая не потребует осуществления сноса исторического здания 117-й трудовой школы.

Необходимо отметить, что еще в ноябре 2021 года градозащитники в ходе заседания Совета по сохранению культурного наследия при Правительстве Санкт-Петербурга представили альтернативные предложения по реализации проекта строительства Большого Смоленского моста (с устройством Т-образного регулируемого перекрестка), однако восприняты они не были.

И здесь неизбежно возникает вопрос о приоритетах администрации Санкт-Петербурга, что для нее важнее – сохранение исторической памяти о символах ленинградской Блокады – таких, как Ольга Берггольц, или реализация очередного строительного проекта, пусть даже в ущерб исторической памяти?

Неужели для петербургских чиновников до сих пор не очевидно, что сохранение культурного кода ленинградцев-петербуржцев возможно лишь при условии бережного отношения к сакральным для чтящего память о Блокаде символам и объектам, и технические решения должны работать на сбережение нашего культурно-исторического наследия, а не противостоять ему.

Подобные действия администрации города, пренебрегающей исторической памятью о жизни и деятельности символических для блокадного Ленинграда людей, вызывают особенное неприятие и недоумение на фоне искреннего патриотического подъема в нашем обществе, роста уважения и гордости за героев Великой Отечественной войны, стойкость и мужество которых позволили одолеть фашизм.

К сожалению, Санкт-Петербург, культурная столица России, по воле чиновников и бизнесменов, продолжает терять свое наследие, превращая нас в «иванов, не помнящих родства»... Только в 2022 году мы уже утратили здание Манежа лейб-гвардии Финляндского полка, Дом Шагина в историческом центре Петербурга, Торговые бани Екимовой (Круглова)...

Не оспаривая необходимость реализации важных для развития города проектов, убеждены, что такие проекты не могут быть воплощены за счет уничтожения объектов, имеющих непреходящую историческую ценность.

Просим Вас обратить особое внимание на ситуацию, сложившуюся в Санкт-Петербурге вокруг реализации проекта строительства Большого Смоленского моста, и не позволить разрушить историческое здание 117-й трудовой школы, в которой училась муза блокадного Ленинграда Ольга Федоровна Берггольц.

Просим Вас не пересылать наше обращение руководителям администрации Санкт-Петербурга, так как позиция руководства города по этому вопросу уже неоднократно обозначена.

Мы полагаем что проект строительства моста должен быть немедленно переработан в целях обеспечения сохранения здания.



**Транспортная развязка  
моста в створе Большого  
Смоленского пр. на левом берегу  
р. Невы  
Предложения по оптимизации решений**

2023



**ПОШЛИ  
ПОЕХАЛИ**

# Проблемы текущего проекта

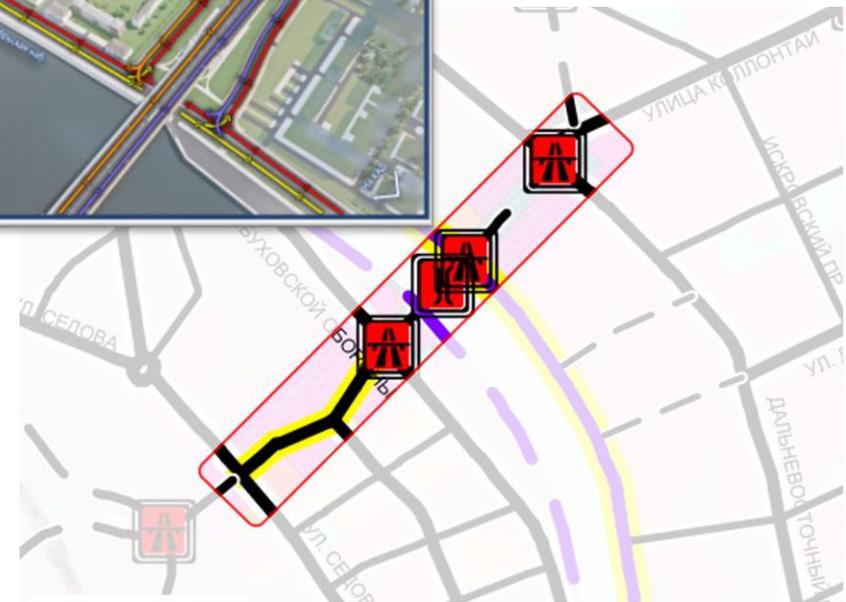
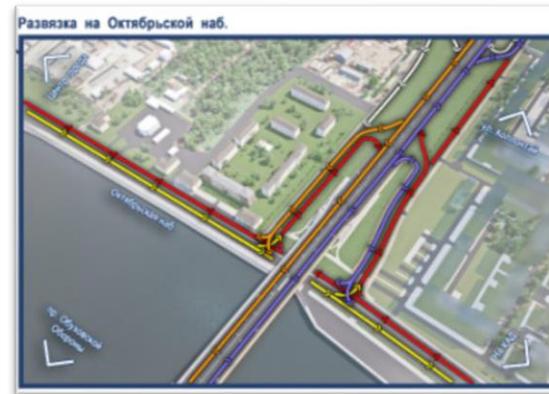
- Текущий проект имеет целый ряд недостатков, связанных с применением необоснованных решений, ориентацией на автомобильный транспорт и пренебрежением другими аспектами
- Схема развязки «клеверный лист» является устаревшей и нерациональной в городских условиях



# Проблемы текущего проекта

## 1. Несоответствие генеральному плану

- Согласно Генеральному плану Большой Смоленский мост, пр. Обуховской Обороны – магистральные улицы общегородского значения **регулируемого движения** (а по проекту движение **непрерывное**)
- На магистрали непрерывного движения – Октябрьской наб. – проектом предусмотрены **регулируемые пересечения**
- Дублёр пр. Обуховской обороны (Перевозная наб.) **не учитывается вовсе**



сущ.	реконстр.	планир.	
			магистральная дорога скоростного движения
			магистральная улица общегородского значения непрерывного движения
			магистральная улица общегородского значения регулируемого движения
			магистральная улица районного значения
			мостовое сооружение
			транспортная развязка в разных уровнях

# Проблемы текущего проекта

## 2. Несоответствие градостроительным нормам

- В соответствии с табл. 5.12 СП 396.1325800.2018 пересечения магистральных улиц общегородского значения регулируемого движения устраиваются **в одном уровне**, либо в виде транспортной развязки:
  - 3-го класса (с движением в непрерывном режиме не по всем из пересекающихся направлений движения), принимая расчетные скорости, допустимые для категорий пересекаемых улиц/дорог;
  - 4-го класса (пересечения без устройства съездов), принимая расчетные скорости, допустимые для категорий пересекаемых улиц/дорог.
- С учетом стесненных условий **допустимо применять развязку 4 класса (без съездов)**

Категории пересекающихся магистральных улиц и дорог		Магистральные городские дороги		Магистральные улицы общегородского значения			Магистральные улицы районного значения
		1-го класса	2-го класса	1-го класса	2-го класса	3-го класса	
Магистральные городские дороги	1-го класса	ТР-1кл <sup>1)</sup> , ТР-2кл <sup>2)</sup>	ТР-3кл <sup>3)</sup> , ТР-4кл <sup>4)</sup>	ТР-1кл, ТР-2кл	ТР-3кл, ТР-4кл	ТР-3кл, ТР-4кл	ТР-3кл, ТР-4кл
	2-го класса	ТР-3кл, ТР-4кл	Пересечение в одном уровне или ТР-3кл, ТР-4кл	ТР-3кл, ТР-4кл	Пересечение в одном уровне или ТР-3кл, ТР-4кл	Пересечение в одном уровне	Пересечение в одном уровне
Магистральные улицы общегородского значения	1-го класса	ТР-1кл, ТР-2кл	ТР-3кл, ТР-4кл	ТР-1кл, ТР-2кл	ТР-3кл, ТР-4кл	ТР-3кл, ТР-4кл	ТР-3кл, ТР-4кл
	2-го класса	ТР-3кл, ТР-4кл	Пересечение в одном уровне или ТР-3кл, ТР-4кл	ТР-3кл, ТР-4кл	Пересечение в одном уровне или ТР-3кл, ТР-4кл	Пересечение в одном уровне или ТР-4кл	Пересечение в одном уровне
	3-го класса	ТР-2кл, ТР-3кл, ТР-4кл	Пересечение в одном уровне	ТР-3кл, ТР-4кл	Пересечение в одном уровне или ТР-4кл	Пересечение в одном уровне или ТР-4кл	Пересечение в одном уровне
Магистральные улицы районного значения		ТР-3кл, ТР-4кл	Пересечение в одном уровне	ТР-3кл, ТР-4кл	Пересечение в одном уровне	Пересечение в одном уровне	Пересечение в одном уровне

Пр. Обуховской Обороны (класс не установлен)

Большой Смоленский мост (2-й класс)

1) ТР-1кл - транспортная развязка 1-го класса.  
 2) ТР-2кл - транспортная развязка 2-го класса.  
 3) ТР-3кл - транспортная развязка 3-го класса.  
 4) ТР-4кл - транспортная развязка 4-го класса.  
 Примечание - При проектировании пересечений в разных уровнях всегда следует устраивать развязки максимально высокого класса из допустимых для категорий пересекаемых улиц/дорог. В стесненных условиях, при соответствующем технико-экономическом обосновании, допускается устраивать транспортные развязки более низких классов из допустимых для категорий пересекаемых улиц/дорог.

# Проблемы текущего проекта

## 3. Несамодостаточность объекта

- Мост полноценно выполняет свою функцию только в составе дуговой магистрали
- Путепровод, соединяющий Невский район с Фрунзенским, строить пока не планируется
- Без него мост лишь соединит берега Невы в пределах Невского района и не будет работать в полную силу

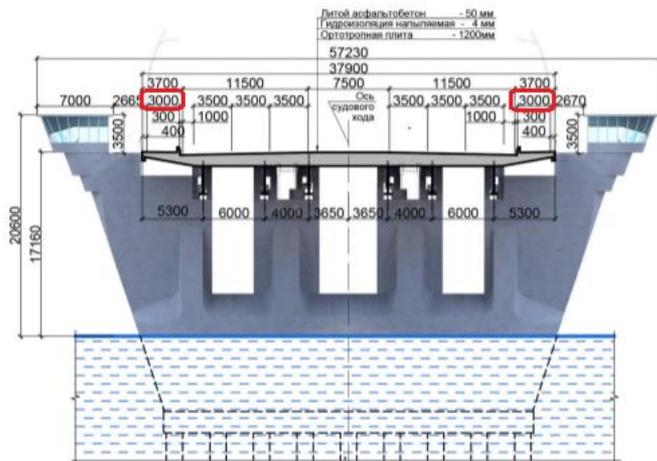


# Проблемы текущего проекта

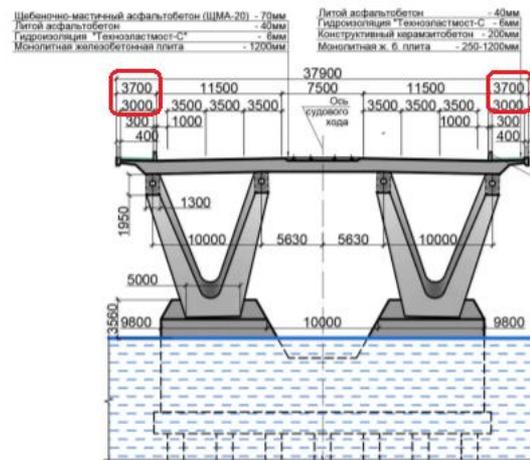
## 4. Дисбаланс пространства

- Решение поперечного профиля моста направлено на пропуск максимального количества автотранспорта, **для пешеходного и велосипедного движения выделяется минимум пространства** (тротуар лишь с одной стороны, на другой стороне вместо него – велодорожка)
- Как показывает практика, фактически движение пешеходов и велосипедистов будет происходить **по обеим сторонам моста**

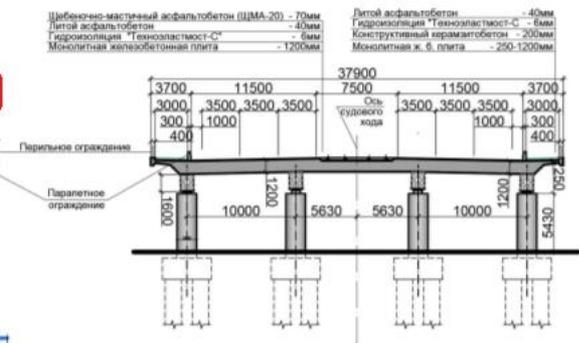
Сечение 1-1



Сечение 2-2



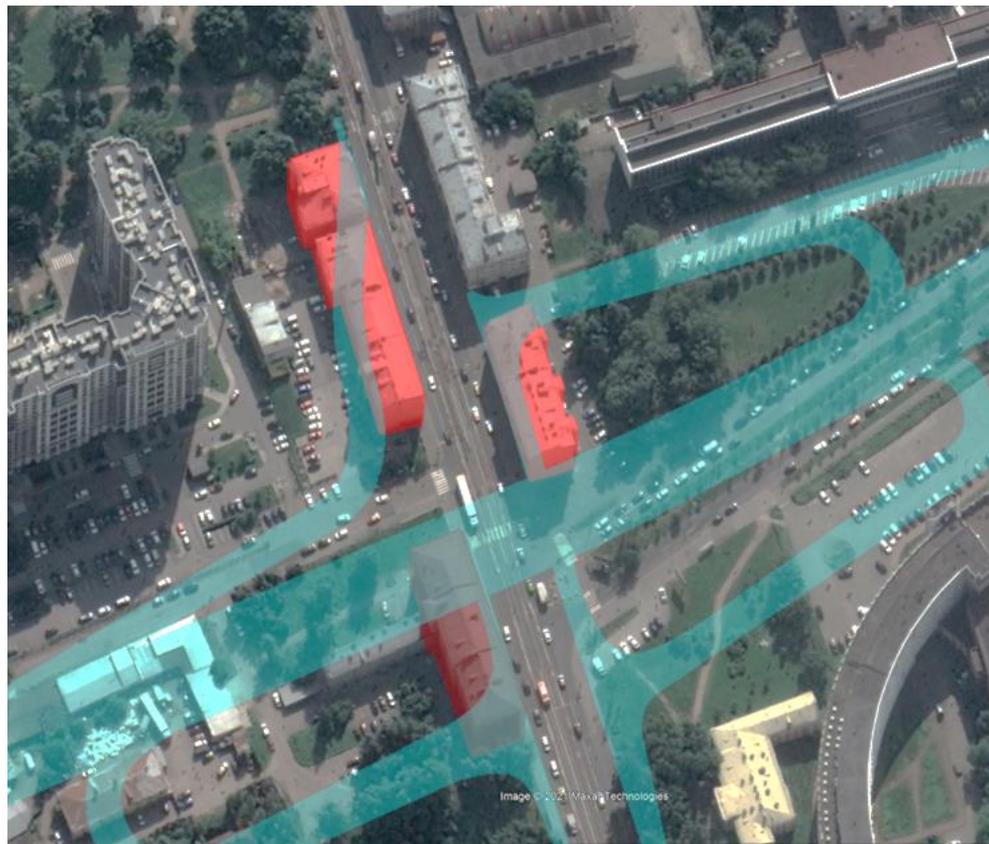
Сечение 3-3



# Проблемы текущего проекта

## 5. Снос исторических зданий

- Для реализации проекта требуется снос зданий, формирующих историческую среду, что **противоречит действующему законодательству**
- Снос некоторых зданий связан лишь с организацией плавных примыканий и переходно-скоростных полос, применение которых **не обосновано**



# Проблемы текущего проекта

## 6. Неэффективное использование пространства

- Развязка занимает **неоправданно большую территорию**
- Пространство между съездами **невозможно эффективно использовать**
- Неиспользуемое пространство создаёт **неблагоприятный социально-психологический климат**
- Развязка **создаёт разрыв в городской ткани**



# Проблемы текущего проекта

## 7. Нарушение пешеходной связности

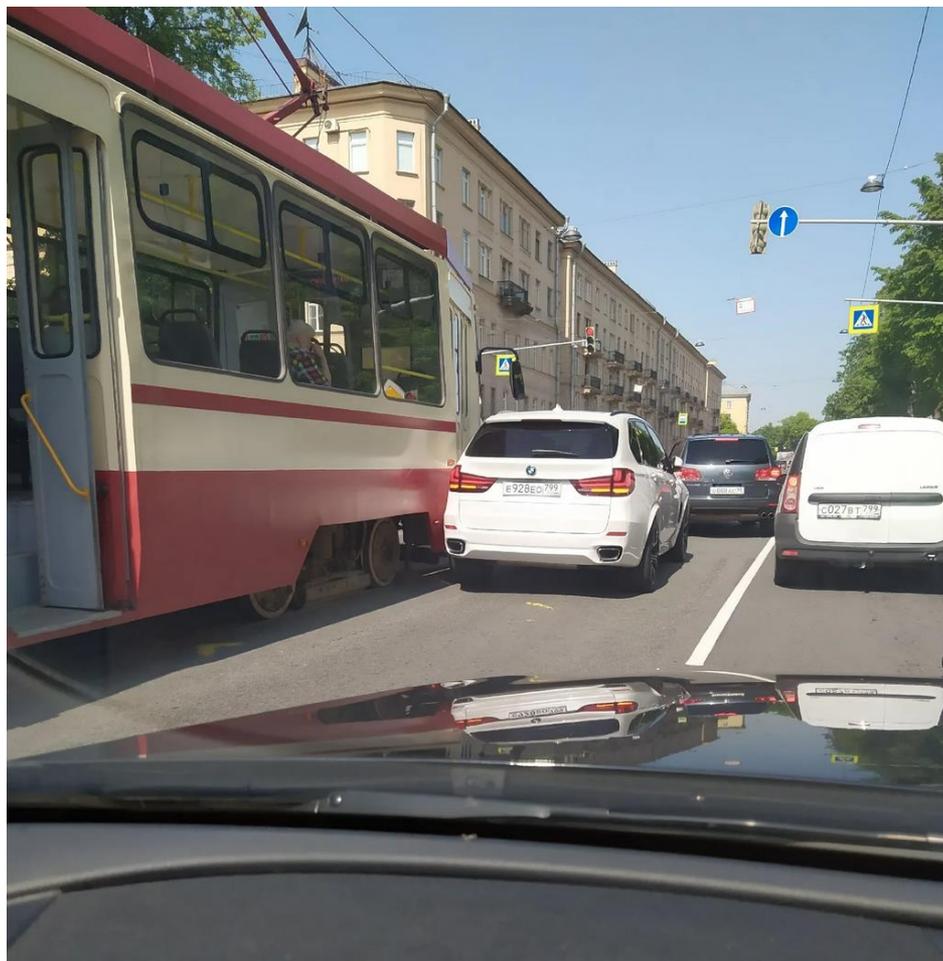
- Организация съездов с непрерывным движением требует **отнесения пешеходных переходов от примыканий**
- Пешеходные связи вдоль пр. Обуховской обороны **удлиняются и усложняются**
- Удлинение провоцирует пешеходов **перебегать дорогу** вне переходов



# Проблемы текущего проекта

## 8. Опасные остановки трамвая

- Остановки с высадкой пассажиров на проезжую часть **опасны для пассажиров и недоступны для маломобильных групп**
- В проекте **модернизация остановок не предполагается**



# Проблемы текущего проекта

## 9. Отсутствие левого поворота

- Левый поворот с Большого Смоленского пр. на пр. Обуховской Обороны проектом **не предусмотрен**
- Такой маневр очень востребован, в результате водители будут **массово разворачиваться** на пр. Обуховской Обороны, блокируя движение



# Проблемы текущего проекта

## 10. Отсутствие связи трамвайных линий

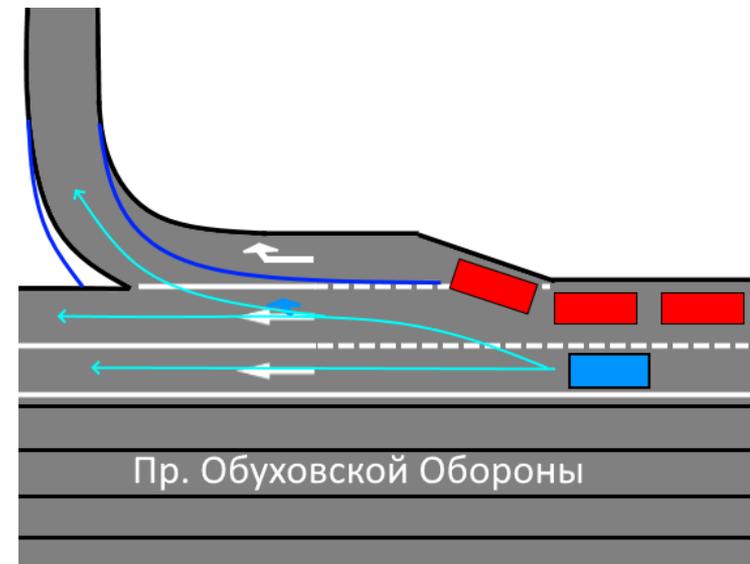
- Трамвайная линия, проходящая по мосту, **не имеет связи с** существующей трамвайной линией по пр. Обуховской Обороны
- Пересадка между маршрутами общественного транспорта, проходящими по мосту и по пр. Обуховской Обороны **не предусмотрена**



# Проблемы текущего проекта

## 11. Неэффективность переходно-скоростной полосы

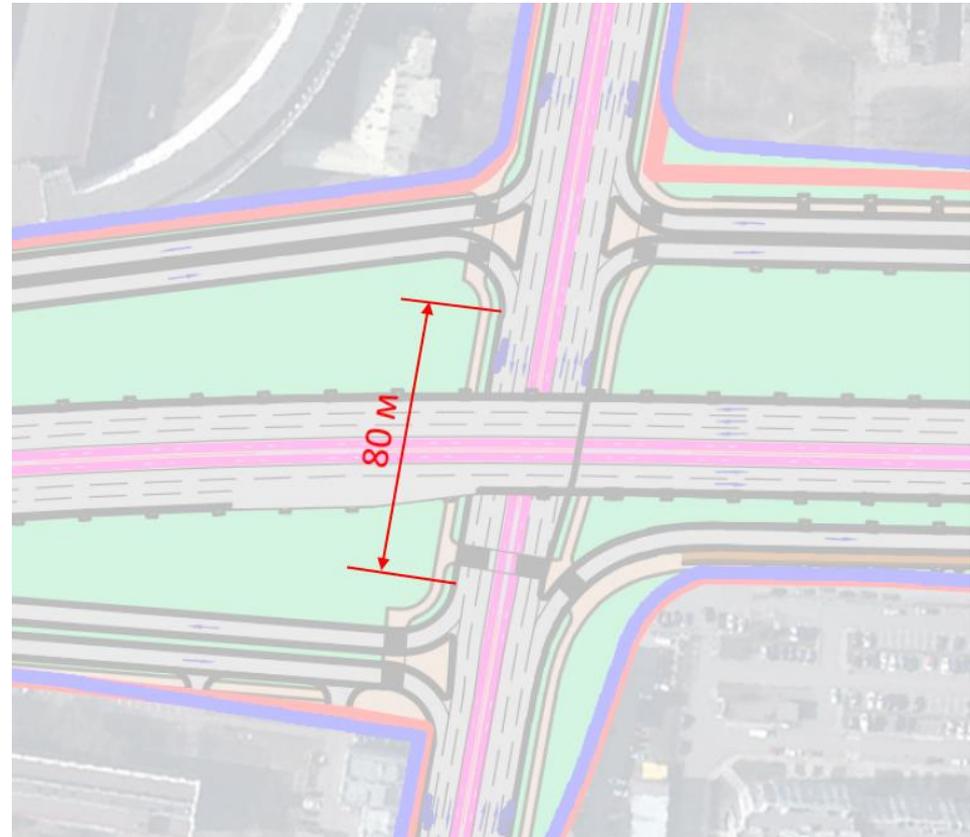
- В условиях разрешенной парковки на проезжей части уширение проезжей части для устройства переходно-скоростной полосы **избыточно**
- При разрешенной парковке переходно-скоростная полоса может быть устроена без уширения проезжей части, **за счет разрыва парковочной полосы**



# Проблемы текущего проекта

## 12. Короткий участок переплетения

- Согласно п. 5.9.13 СП 396.1325800.2018 длину участков переплетения следует назначать в соответствии с расчетом, но не менее:
  - **200 м** при расчетной скорости 80 км/ч (разрешенной – 60 км/ч);
  - **100 м** при расчетной скорости 60 км/ч (разрешенной – 40 км/ч).
- По проекту длина переплетения составляет **80 м**



# Предлагаемые решения

## Ограничения

- Радикальная **переработка** проекта на текущей стадии крайне **нежелательна**
- Близость фарватера к берегу, размеры судового габарита и нормативные требования к продольным уклонам **исключают организацию пересечения в одном уровне**
- Наличие **исторической застройки** и стеснённые градостроительные условия
- Необходимость **сохранения пропускной способности**, соответствующей расчётным значениям интенсивности движения



# Предлагаемые решения

## Реорганизация съездов

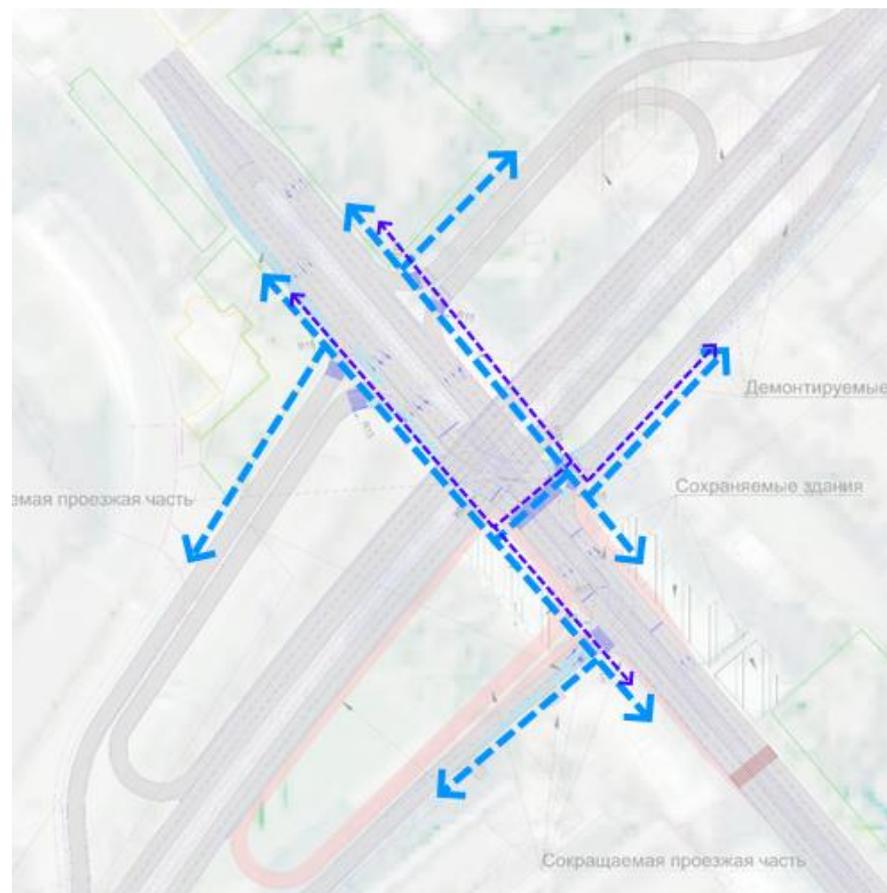
- Отказ от переходно-скоростной полосы
- Добавление левого поворота с Большого Смоленского пр. на пр. Обуховской обороны
- Замена левоповоротного съезда на регулируемый перекресток с левоповоротными полосами



# Предлагаемые решения

## Пешеходная и велосипедная инфраструктура

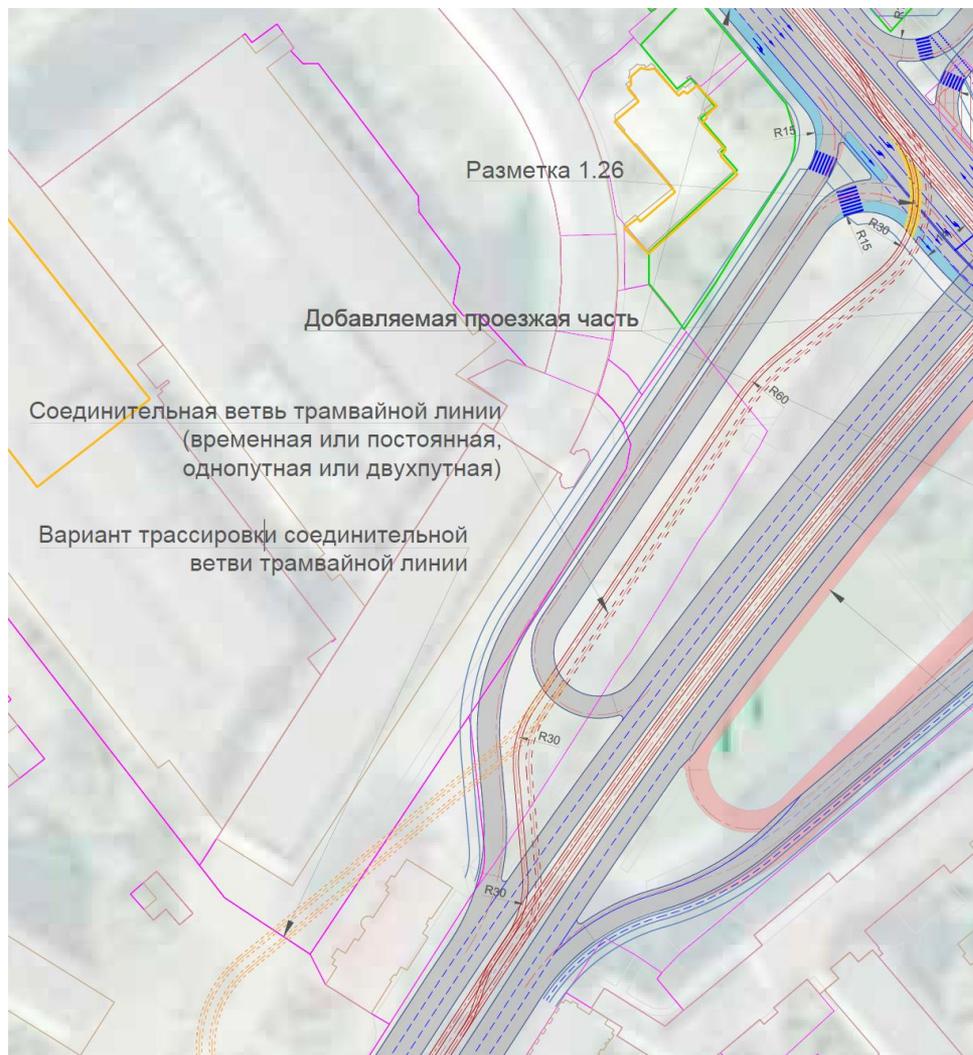
- Прямая связность пешеходных и велосипедных маршрутов
- Пешеходный переход через пр. Обуховской Обороны, не влияющий на пропускную способность



# Предлагаемые решения

## Связь трамвайных линий

- Существует возможность добавления однопутной соединительной ветки, либо полноценной двухпутной линии, связывающей мост с пр. Обуховской Обороны



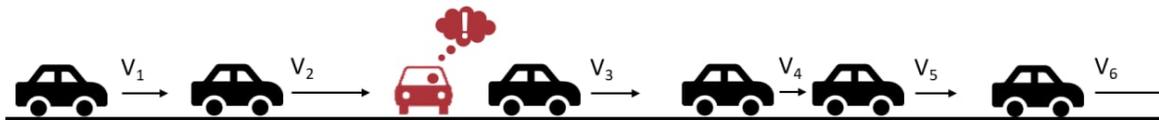


# Предлагаемые решения

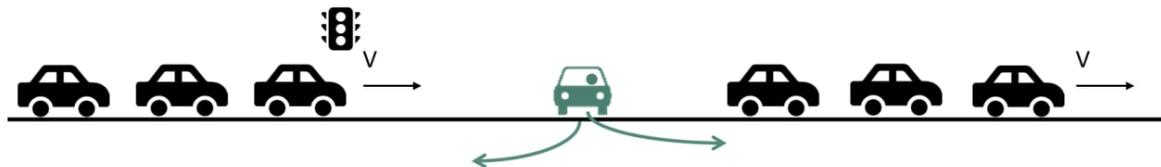
## Светофорное регулирование

- Соответствие категориям улиц
- Дозирование и управление потоком
- Более компактные примыкания без переходно-скоростных полос
- Организация пешеходных переходов в одном уровне
- Безопасный доступ к прилегающим территориям и парковкам

- Непрерывное движение



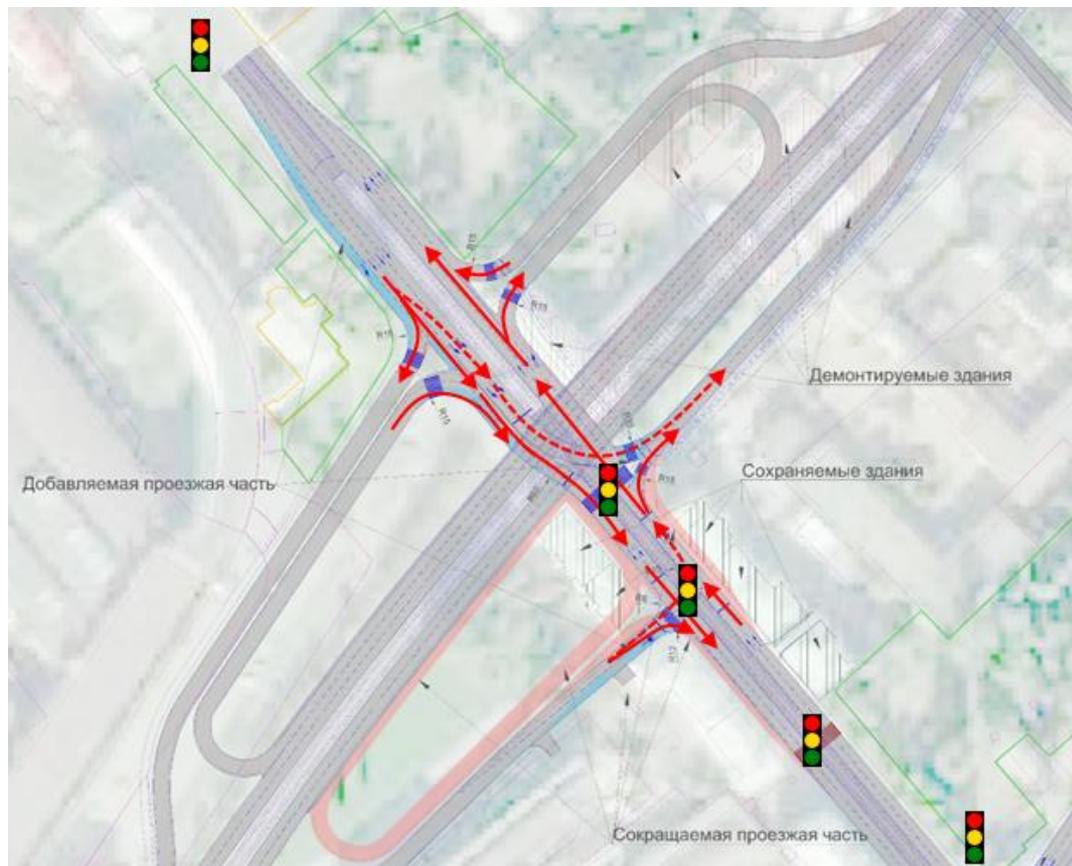
- Регулируемое движение



# Предлагаемые решения

## Светофорное регулирование

- Организация светофорного регулирования позволяет:
  - отказаться от петлевого левоповоротного съезда с пр. Обуховской Обороны на мост (заменить на регулируемый левоповоротный маневр) и устранить переплетение потоков
  - дополнительно предусмотреть левый поворот с Большого Смоленского пр. на пр. Обуховской Обороны
  - улучшить пешеходную связность



# Предлагаемые решения

## Светофорное регулирование

- Регулируемое пересечение позволяет организовать цикл из двух фаз
- В первую фазу осуществляется движение в прямом направлении



# Предлагаемые решения

## Светофорное регулирование

- Во вторую фазу осуществляются поворотные маневры



# Предлагаемые решения

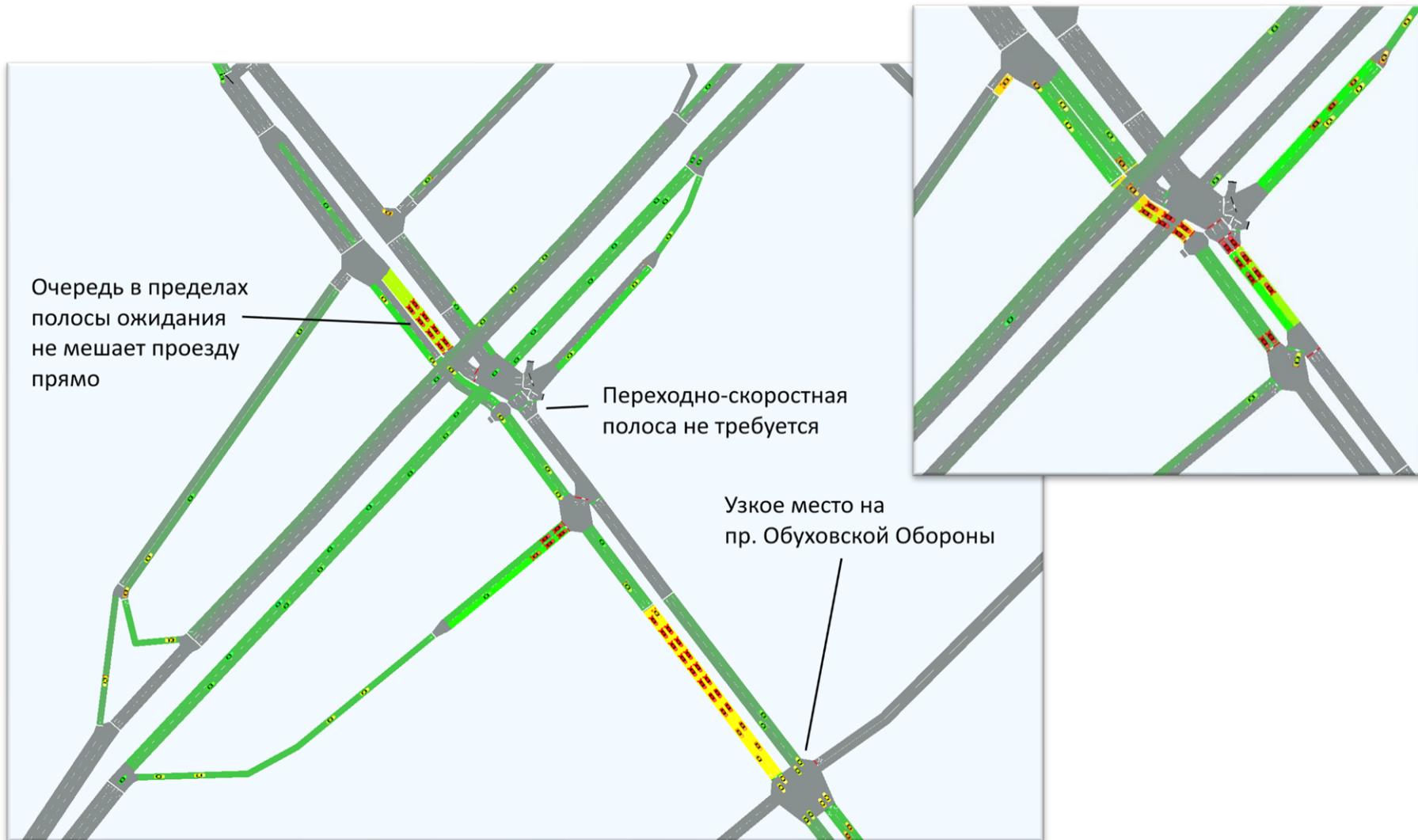
## Светофорное регулирование

- Во избежание накопления транспортных средств может применяться дополнительная подфаза
- Полная структура цикла определяется расчетом



# Предлагаемые решения

## Имитационная модель



# Предлагаемые решения

## Результаты

- **Повышение связности** пешеходных и велосипедных путей;
- Повышение безопасности и доступности **общественного транспорта**;
- **Улучшение баланса** транспортных и иных функций;
- **Оптимизация пространства**, используемого для развязки;
- **Отсутствие необходимости сноса** исторической застройки, кроме двух зданий непосредственно в створе моста;
- Применение **светофорного регулирования движения** на пр. Обуховской Обороны в соответствии с категорией улицы;
- Сохранение проектной **пропускной способности**;
- Обеспечение **всех направлений движения**;
- Максимальное **сохранение планировочных решений** текущего проекта.

**Спасибо за внимание!**



Дмитрий Баранов  
ведущий транспортный инженер,  
эксперт  
e-mail: [baranov@poshlipoehali.ru](mailto:baranov@poshlipoehali.ru)

Город в движении  
[t.me/city\\_in\\_motion](https://t.me/city_in_motion)

Ассоциация «Пошли-поехали»  
[poshlipoehali.ru](http://poshlipoehali.ru)



**ПОШЛИ  
ПОЕХАЛИ**