

ПЕШЕХОДНЫЙ МОСТ В КИТАЕ

*Калиберов Андрей Кириллович, студент 3-го курса
кафедра «Мосты и тоннели»*

*Белорусский национальный технический университет, г. Минск
(Научный руководитель - Ходяков В.А., старший преподаватель)*

В результате быстрого роста городов, инфраструктура становится все более недоступной и неудобной для все большего и большего числа граждан. Железнодорожные пути разделяют мегаполис на две части, скоростные трассы становятся непреодолимым препятствием для диких животных, возросшая автомобилизация поставила на нет беспрепятственное передвижение маломобильных групп населения. В связи с этим перед проектировщиками и градостроителями встала задача сделать город доступнее для горожан, при этом не разрушив существующий ландшафт. К сожалению, природные красоты все чаще становятся беззащитны под натиском небоскребов и путями дорог. Тем самым города лишаются зелени и все больше становятся похожим на каменные джунгли. Поэтому так важно сохранить природный комплекс неизменным. С этой задачей прекрасно справились в Шэньчжэне. Строителям удалось не только гармонично вписать пешеходный мост в ландшафт, но и обеспечить безбарьерную среду. (Рис. 1).



Рисунок 1 – Пешеходный мост в Шэньчжэне

Мост стал переправой между шумным городом и горами, утопающими в зелени. Его местоположение располагает для тихих прогулок и уединения с природой. Общая длина моста 160м, ширина в 8 метров позволила разделить его на две части, которые удовлетворят потребности в активном и спокойном передвижении. Одна половина моста имеет холмистый профиль, позволяющий людям замедлить темп и насладиться красотами водной системы, а также рассмотреть пейзаж с разных высот. Вторая половина более спрямлена, что позволяет передвигаться на велосипеде или самокате или заниматься бегом. По замыслу архитектора изогнутая половина повторяет очертание холмов, а прямая поверхность воды. Чтобы облегчить возведение, были применены максимально простые формы и конструкции. Холмистая часть состоит из 8 опор на которых закреплены консольные балки длиной 4м, далее это все соединяется 15-22 метровыми балками. (Рис. 2).



Рисунок 2 – Профиль моста

Проектировщиками были применены ряд решений, позволяющих уменьшить стоимость проекта. К примеру, дабы избежать разрушение моста из-за соленой и влажной среды у моря, конструкции моста сделаны из монолитного железобетона, позволяющего отказаться от гидроизоляции. В качестве напольного покрытия была применена тротуарная плитка, являющаяся самым доступным решением и позволяющая произвести быстрый ремонт. Покрытие

велодорожки выполнено из цветного асфальтобетона, обеспечивающего тихую езду. Чтобы скомпенсировать температурное расширение, мост был разделен на части двумя деформационными швами, которые помогают конструкции свободно двигаться, не нарушая целостность чистового покрытия. В местах прохода температурных швов, перила моста имеют специальный зазор, позволяющий им свободно двигаться.

Благодаря грамотному проектированию мост прекрасно вписался в существующий ландшафт и стал хорошим дополнением к существующей инфраструктуре города.

Литература:

1. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.archdaily.com/950324/split-bridge-jane-z-studio?utm_source=feedbu