

УДК 725.87:624

П.П.Пирожок (6 курс, каф. ГТС), М.Ю.Кононова, д.т.н., проф.

О СОСТОЯНИИ ПРИЧАЛЬНЫХ СООРУЖЕНИЙ ДЛЯ ПРОГУЛОЧНЫХ СУДОВ НА РЕКАХ И КАНАЛАХ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА

Цель исследования – сопоставление существующей ситуации и рекомендаций Государственной инспекции по маломерным судам по Обеспеченности Санкт-Петербургского водного туризма причальными сооружениями и использованию прогулочно-экскурсионных судов.

В наш город с каждым годом приезжает все больше и больше туристов желающих его осмотреть. Поневоле встает вопрос об организации экскурсий по Санкт-Петербургу. Петербург считается Северной Венецией, и каждый турист стремится за свое время пребывания в городе хотя бы раз прокатится по рекам и каналам города. Наряду с традиционными видами экскурсий (пешие, на автобусах) устраивают и водные экскурсии.

Пешие экскурсии очень утомительны, так как город очень большой. Минус автобусных экскурсий в том, что периодически можно застревать в пробках, сидеть в автобусе в жару не очень приятно. В связи с этим очень привлекательны водные экскурсии, можно добраться до любого экскурсионно-привлекательного места, к тому же водный транспорт экологически чище.

За 2004 год в городе перевезено около 1,2-1,3 миллиона человек, существует порядка 80 причалов и более 150 судов. В связи с этим есть необходимость повышения качества и безопасности экскурсионного обслуживания. Нужно обеспечить комфортное пребывание туристов в Санкт-Петербурге.

Увлекательное водное путешествие начинается с понтона. Спустившись на него и приобретя билет, человек, садится в прогулочное судно и, ожидая пока оно заполнится, вдруг поднимает глаза и видит то, на что не обращал внимание еще несколько минут назад: город с воды.

Понтон предназначен для формирования плавучего причала для швартовки маломерных судов, посадки и высадки пассажиров, производства грузовых операций пассажирского флота. Его с успехом применяют при изготовлении водных сооружений: технических конструкций, плавучих заправок, кафе, магазинов, дач и других объектов. С помощью понтонов можно формировать плавучие причалы различной длины и конфигурации на реках и озерах с благоприятными условиями на акватории. Количество и расположение понтонов при формировании причала зависит от заданной формы и нагрузок на плавучий причал.

Секции соединяются между собой через настил при помощи специальных приспособлений, обеспечивающих надежность креплений секций между собой. Настил сборной конструкции изготавливается из хвойных пород древесины, пропитанных олифой. Корпус понтона сделан по форме параллелепипеда с плоской палубой и вертикальными бортами. Достаточная прочность и небольшой вес обеспечивается за счет монолитности в конструкции понтона. В корпус понтона встроены транспортировочные, подъемные и

соединительные узлы, выполненные из металлических элементов. Непотопляемость понтона обеспечивается за счет одного «сухого» отсека заполненного водонепроницаемым пенопластом.

Современный вид понтонов обусловлен, главным образом, краткосрочностью аренды, она осуществляется на один год. В следующем году владельцам катеров и водных трамвайчиков необходимо повторное оформление всех документов. Основные материальные фонды в виде причальных сооружений требуют постоянных затрат и издержек, которые не хотят брать на себя владельцы судов, как следствие нет улучшения и облагораживания причальных сооружений. В данный момент учтены только видимые и первоочередные требования по технике безопасности и комфорту клиентов-пассажиров на судах и причальных сооружениях, есть минимальная защита набережной. Отсутствует геоэкологическая защищенность окружающей среды, так же нет удобных и легализованных парковок на набережных в радиусе обслуживания понтонов. Так же на понтонах или рядом с ними нет туалетов. Зачастую отсутствуют спасательные круги, огнетушители, даже урны для мусора. Рядом с причальными комплексами нет маслоуловителей.

Альтернативой существующим металлическим понтонам с деревянным настилом, может быть бетонный. Он более прочный и долговечный, у него постоянная высота возвышения, не зависящая от колебаний уровня воды. Такой понтон дороже, поэтому пока не применяется на реках и каналах города.

Предложения по созданию причальных комплексов:

Эксплуатируемые причальные комплексы должны отвечать современным требованиям по технике безопасности, надежности, геоэкологии, комфортности. Соответствовать ТСН и СНиП. В Государственной инспекции по маломерным судам есть «Требования к плавучим причалам для стоянки маломерных судов» СПб, 2000г., и это единственный документ, предписывающий функциональные и прочностные требования, его в будущем необходимо доработать. Внешний вид понтонов разрабатывается в Российской Академии Художеств (РАХФ).

Особенности возведения гидротехнических сооружений в северной строительноклиматической зоне:

- проект организации строительства и проект производства работ должны учитывать, что к моменту ледохода конструкция сооружения должна без повреждений воспринять ледовые нагрузки;
- при необходимости на стадии строительства должны быть предусмотрены специальные меры, обеспечивающие сохранность недостроенных конструкций от воздействия ледовых нагрузок.

В настоящее время пока нет необходимости разрабатывать и внедрять принципиально новые причальные сооружения, а целесообразно привести в надлежащий вид существующие:

- покрышки от колес машин, используемые как отбойник, заменить на сплошную резиновую полосу;
- установить пожарные щиты;
- каждый понтон снабдить как минимум двумя спасательными кругами;
- установить лестницу, по которой из воды можно было бы выбраться на понтон;
- установить рядом с понтонами мусорозадерживающие устройства; устройства по задержке и утилизации нефтепродуктов;
- на понтоне и рядом, на набережной установить урны;
- каждый понтон осветить.

Сохраняется потребность в составлении планов по периодичности уборки территории вокруг и чистки дна около понтона, с учетом особенности нашего климата. В настоящее время для

обслуживания прогулочных судов в городе количество причальных сооружений можно считать достаточным.