

НА ПОЛНОЙ СКОРОСТИ

ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА — ОДИН ИЗ КЛЮЧЕВЫХ ФАКТОРОВ УСПЕШНОГО ПРОВЕДЕНИЯ ИГР 2014 ГОДА И ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ ВСЕГО ЮЖНОГО РЕГИОНА. ДЛЯ ВЫБОРА ОПТИМАЛЬНЫХ ТЕХНИЧЕСКИХ РЕШЕНИЙ И ПАРАМЕТРОВ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ ОРГКОМИТЕТ «СОЧИ 2014» РАЗРАБОТАЛ ТРАНСПОРТНУЮ МОДЕЛЬ, СОГЛАСНО КОТОРОЙ ОСНОВУ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА ВО ВРЕМЯ ИГР СОСТАВИТ КОМФОРТНЫЙ, БЕЗОПАСНЫЙ СКОРОСТНОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ТРАНСПОРТ.

ЮРИЙ СКОРОХОДОВ

ВСЕ ДЛЯ ОЛИМПИАДЫ Без новых железных дорог олимпийское строительство невозможно: к возводимым ледовым дворцам, гостиницам, вокзалам, тоннелям и дорогам нужно подвозить стройматериалы. Поэтому как только Сочи объявили столицей Олимпиады-2014, компания «Российские железные дороги» приступила к проектированию новых объектов железнодорожной инфраструктуры. И эти проекты стали приоритетом ОАО РЖД: на сегодняшний день железнодорожники реализуют шесть олимпийских проектов, которые имеют исключительную важность в рамках подготовки транспортной инфраструктуры города Сочи к зимним Играм 2014 года.

ГРУЗОВЫЕ ДВОРЫ Первым проектом РЖД в Сочи стало строительство железнодорожных грузовых дворов Имеретинской низменности «Сочинский» и «Россельхозакадемия». Строительство осуществлялось за счет средств ОАО РЖД, стоимость объекта составила 3,7 млрд рублей. Это первый олимпийский объект из всей Правительственной Программы строительства олимпийских объектов, который сдан в эксплуатацию в полном объеме еще в 2009 году. Суммарная мощность грузовых дворов — 15 млн тонн в год. Первый двор мощностью 11 млн тонн в год, или 448 вагонов в сутки, предназначен для нерудных материалов, таких как щебень, песок и инертные материалы. Грузовой двор номер два мощностью 3,7 млн тонн в год, или 170 вагонов в сутки, предназначен для приема контейнеров, конструкций и цемента.

ПО ВТОРОМУ ПУТИ Второй проект — строительство железной дороги от Туапсе до Адлера. Сегодня по этому участку Северо-Кавказской железной дороги поступает значительная часть строительных грузов. Чтобы своевременно обеспечить возрастающие потребности строителей, ведется укладка двухпутных вставок. То есть строятся вторые пути, позволяющие увеличить пропускную способность. Поступающий по участку Туапсе—Адлер грузопоток перерабатывается на двух грузовых дворах, упомянутых выше.

Как сообщают в компании, дорога готова на 61%. В 2008–2010 годах построены двухпутные вставки на участках Мацеста—Хоста (4,1 км), Хоста—Адлер (4,5 км), Шепси—Водопадный (1,7 км). В первой половине 2011 года планируется ввести в эксплуатацию вторые пути на трех перегонах — Дагомыс—Сочи, Сочи—Мацеста, Якорная Щель—Лео общей длиной 7,2 км. Во второй половине года будут построены и введены в эксплуатацию вторые пути на участках Лазаревское—Чемитоквадже (4,5 км), Туапсе—Шепси (3 км), Водопадный—Лазаревское (6 км).

Инвестиции в реализацию проекта «Усиление инфраструктуры железнодорожной линии Туапсе—Адлер» за четыре месяца 2011 года составили около 780 млн рублей. Планируется, что во время Зимних игр-2014 на участке Туапсе—Адлер будет проходить 127 пригородных поездов в сутки с интервалом шесть-восемь минут. Полная реализация проекта позволит существенно уве-

личить объемы перевозок грузов и пассажиров, отмечает служба корпоративных коммуникаций СКЖД.

От Туапсе до Адлера строится не только дорога. Путно нужно укреплять берег, строить шумозащитные экраны в курортных зонах и т. д. По словам президента ОАО РЖД Владимира Якунина, при строительстве второго пути сооружаются новые и будут реконструированы старые берегоукрепления, в том числе отсыпается гравийно-галечная защитная полоса с волногасящими бунами, то есть фактически оборудуются новые пляжные территории. Таким образом, при прокладке второго пути не только не пострадают существующие сочинские пляжи, но и будут созданы новые.

После реконструкции пропускная способность линии увеличится до 21 млн тонн грузов в год, повысится безопасность движения поездов, на 40–50 минут сократится время следования. Более того, в значительной мере будет устранена опасность разрушения линии в результате природных явлений, таких как штормы, обвалы, оползни, сели.

НАПЕРЕГОНКИ С АВТОМОБИЛЕМ Еще один олимпийский инфраструктурный проект РЖД — совмещенная (автомобильная и железная) дорога Адлер—горноклиматический курорт «Альпика-сервис». Именно по этой дороге гости и участники Олимпиады пойдут на горные стадионы Красной Поляны и к ледовым дворцам в Олимпийском парке. Проект по доставке десятков тысяч зрителей к соревновательным объектам «горного» и «прибрежного кластера» уникален по своей сложности. Трасса маршрута пересекает реки и горные ущелья, поэтому более половины его протяженности составляют искусственные сооружения: мосты, эстакады и тоннели. Максимальный пассажиропоток по железной дороге — 8,5 тыс. пассажиров в час, по автомобильной — 11,5 тыс. пассажиров в час. Этот проект стартовал в июне 2008 года, ввод в эксплуатацию планируется на апрель 2013-го.

По словам Владимира Якунина, совмещенная автомобильная и железная дорога Адлер—горноклиматический курорт «Альпика-сервис» станет основным транспортным объектом зимних Игр 2014 года. В современной европейской практике нет аналогов совмещения в одном проекте строительства автомобильной и железной дороги, тогда как совмещенная дорога Адлер—«Альпика-сервис» является единым комплексным про-



ТАКИЕ ПЕЗДА БУДУТ ДОСТАВЛЯТЬ ГОСТЕЙ ИГР К МЕСТАМ ПРОВЕДЕНИЯ СОРЕВНОВАНИЙ

ектом. Его главная особенность — строго фиксированный срок реализации в пять лет, который требует существенной концентрации всех материально-технических и финансовых ресурсов для организации и одновременной работы на всех участках объекта. Это более сложный и затратный подход, чем экономичная последовательная схема организации работ.

Следует отметить и то обстоятельство, что строительство объектов ведется на территории, где инженерная инфраструктура фактически отсутствует. Компании потребовались значительные затраты на строительство временных дорог, линий электропередачи, технологических мостов, производственных баз, вахтовых поселков строителей.

В этом году должна завершиться реализация еще одного инфраструктурного проекта ОАО РЖД — строительство железнодорожной линии от Адлера до аэропорта города Сочи. Во время проведения Игр эта линия длиной 2,8 км с двумя тоннелями общей длиной 503 м должна обеспечить перевозку 60% всех авиапассажиров (более 86 тыс. человек

в сутки). Благодаря ей гости и участники Олимпиады смогут в кратчайшие сроки и с высоким комфортом перемещаться между основными транспортными узлами и непосредственным местом проведения Игр. Пассажирское движение по этой линии планируется открыть уже в 2012 году.

НЕ ТОЛЬКО ДЛЯ ОЛИМПИАДЫ В рамках подготовки к Играм ОАО РЖД также реконструирует все железнодорожные вокзалы побережья. Согласно разработанной Оргкомитетом «Сочи 2014» программе «Безбарьерная среда», особое внимание уделяется адаптации пассажирских терминалов для людей с инвалидностью. Задача РЖД — обеспечить максимально комфортные условия и абсолютно равный доступ к инфраструктуре для всех пассажиров.

Завершить реконструкцию пассажирских терминалов железнодорожных станций Дагомыс, Сочи, Мацеста, Хоста планируется в следующем году. Проектом предусмотрено создание безбарьерной среды на этих станциях, включая строительство новых и реконструкцию существующих надземных и подземных пешеходных переходов, оборудование их специальными лифтами для людей с инвалидностью, устройство пандусов, установку тактильных указателей на тротуарах, платформах, перилах и кнопках лифтов. Расписания и указатели маршрутов движения поездов будут дополнительно оборудованы звуковыми и световыми сигналами для слабовидящих и слабослышащих людей. Также предусмотрены специальные билетные кассы, комнаты отдыха и туалеты для людей с инвалидностью.

После Игр эти объекты станут примером безбарьерной среды для других регионов России. ■

РУКОВОДСТВО РЖД
ОБЕЩАЕТ, ЧТО СТРОИТЕЛЬСТВО
СОВМЕЩЕННОЙ ТРАССЫ
НЕ НАРУШИТ ЭКОСИСТЕМУ
СОЧИНСКОГО
НАЦИОНАЛЬНОГО ПАРКА