

БОЛЬШОМУ СОЧИ — БОЛЬШИЕ ПЕРСПЕКТИВЫ

САМЫЙ ДЛИННЫЙ ГОРОД ЕВРОПЫ, РАСТЯНУВШИЙСЯ НА 145 КИЛОМЕТРОВ ВДОЛЬ ЧЕРНОМОРСКОГО ПОБЕРЕЖЬЯ, В СЛЕДУЮЩЕМ ГОДУ ПОЛУЧИТ, ПОЖАЛУЙ, САМУЮ СОВРЕМЕННУЮ В РОССИИ ДОРОЖНУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ, ПОСТРОЕННУЮ С УЧЕТОМ УНИКАЛЬНЫХ ОСОБЕННОСТЕЙ ПРИРОДНО-КЛИМАТИЧЕСКОЙ ЗОНЫ. ПО ПОДСЧЕТАМ СПЕЦИАЛИСТОВ, НЫНЕШНИХ ТРАНСПОРТНЫХ РЕШЕНИЙ ДОСТАТОЧНО ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ НУЖД ПОСТОЯННО РАСТУЩЕГО НАСЕЛЕНИЯ ГОРОДА СОЧИ, КОТОРОЕ В 2012 ГОДУ ПРЕВЫСИЛО 430 ТЫСЯЧ ЧЕЛОВЕК. ЕЛЕНА ВЛАДИМИРОВА



ОДИН ИЗ САМЫХ МАСШТАБНЫХ И СЛОЖНЫХ ПРОЕКТОВ В АВТОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЕ СОЧИ — ТРАНСПОРТНАЯ РАЗВЯЗКА «АДЛЕРСКОЕ КОЛЬЦО». РАБОЧЕЕ ДВИЖЕНИЕ ПО КОТОРОМУ НАЧАЛОСЬ В АПРЕЛЕ 2012 ГОДА

Те, кто хоть раз бывал в Сочи в прошлые годы, хорошо помнят прелести передвижения по курорту на автомобиле или общественным транспортом: пробки, заторы, узкие и разбитые улицы. На последнее обстоятельство обратили внимание инспекторы Международного олимпийского комитета, после визита которых Россия получила предписание улучшить к Олимпиаде транспортную инфраструктуру. Тогда было принято кардинальное решение: изменить структуру всей сочинской дорожной сети.

ГОРОД БЕЗ ПРОБОК Комплексное преобразование транспортной инфраструктуры уже сложившегося города — не частое явление в мировой практике. Это отмечают иностранные специалисты. «Мне кажется, что у вас совершенно потрясающее видение ситуации, очень сбалансированный подход, потому что вы рассматриваете все проблемы в комплексе», — заявил глава Федеральной дорожной администрации США Виктор Мендес, посетивший международную выставку-форум «Дорога 2011». — Я уверен, что все ваши концепции претворятся в жизнь. Во всех странах мира проблемы — аналогичные. Именно для этого необходимы масштабные инвестиции в инфраструктуру».

Основной объем работ по обновлению транспортной инфраструктуры Сочи выполняется на участках федеральных дорог. Общую координацию осуществляет Росавтодор, заказчиком строительства выступает подведомственное ему учреждение — ФКУ «Дирекция по строительству и реконструкции автомобильных дорог Черноморского побережья Федерального дорожного агентства» (ФКУ ДСД «Черноморье»). На реализацию задуманного из федерального бюджета выделяется 164 млрд рублей. К Олимпиаде-2014 Росавтодор должен построить десять объектов, или 59,6 км дорог федерального значения. Причем значительная их доля придется на искусственные сооружения: эстакады, мосты, путепроводы, тоннели. Помимо этого, будут сданы в эксплуатацию шесть автомобильных многоуровневых развязок и мост через реку Сочи.

Новые дороги решат несколько задач. Они соединят между собой аэропорт, олимпийские объекты и морское побережье. Центр Сочи будет разгружен от транзита грузового транспорта. Внутригородская транспортная сеть также будет «поднята» до современного уровня. Администрация Краснодарского края обещает, что все местные дороги, выходящие на федеральные трассы, будут четырехполосными и к 2013 году войдут в строй. К началу Олимпиады Министерство транспорта РФ построит в Со-

чи семь спецавтопарков. Это площадки примерно по 4–5 га, где будут стоять автобусы для подвоза гостей и участников соревнований к спортивным сооружениям. Минтранс предложил городу впоследствии превратить их в паркинги, что также благотворно скажется на городском трафике. Наконец, предусмотрено внедрение интеллектуальных транспортных систем. На улице Пластунской построен логистический центр, управляющий системой АСУДД. В дальнейшем будут установлены системы видеонаблюдения, которые позволят принимать решение о перераспределении автомобильных потоков в случае аварии или другой непредвиденной ситуации. Сочи может стать городом без пробок.

ОБЪЕКТЫ ГОДА Самый масштабный проект Росавтодора — это строительство дублера центральной сочинской улицы — Курортного проспекта, который обеспечит связь между Большим Сочи и районами горного кластера. Дублер позволит вывести из центра большое количество частных автомобилей и отдать старый Курортный проспект преимущественно общественному транспорту, велосипедистам и пешеходам. Это самый капиталоемкий проект, осуществляемый Росавтодором в Сочи. Затраты федерального бюджета на его строительство превышают 80 млрд рублей. Стоимость определяется уникальностью сооружения: из почти 16,3 км его длины дороги в привычном смысле составляют всего около 2 км. Остальное — это тоннели общей протяженностью 12,2 км (один общий для встречных полос движения и семь парных, где для движения в одну сторону строится отдельный тоннель), двадцать мостов, путепроводов и эстакад, семь транспортных развязок, обеспечивающих доступность к основным микрорайонам города.

Частью дублера Курортного проспекта станет мост через реку Сочи, объект, тоже в своем роде неординарный. Он спроектирован без промежуточных опор в русле реки. Строительство самого дублера Курортного проспекта разбито на три очереди. Первая треть, от реки Агуры до улицы Земляничной, будет запущена в самое ближайшее время. Вторая и третья будут введены в строй в 2013 году.

Один из самых масштабных и сложных проектов в автодорожной инфраструктуре Сочи — транспортная развязка «Адлерское кольцо», рабочее движение по которому началось в апреле 2012 года. Этот транспортный узел Большого Сочи соединит аэропорт, Адлерский район, центр Сочи и дорогу к горнолыжным курортам в Красной

Поляне. «Адлерское кольцо» включает в себя эстакаду, три путепровода и более десяти съездов и способно пропускать 14 тыс. машин в сутки. Строительство данного объекта ликвидировало одно из самых «узких» мест сочинской дорожной сети — пересечение в одном уровне федеральной трассы М27 Джубга — Сочи с дорогой на Красную Поляну и с улицей Мира. Кроме того, раньше на въезде в Адлер нужно было миновать регулируемый железнодорожный переезд по двухполосной дороге, что создавало постоянные заторы. Строительство «Адлерского кольца» планировалось начать еще в 2006 году, но лишь в 2008 году было решено, что осуществлять его будет Федеральное дорожное агентство за счет средств ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)». Строители столкнулись здесь не только с ландшафтными проблемами и традиционной застройкой, но и с ограничениями, накладываемыми аэропортовой и железнодорожной инфраструктурой. Тем не менее справились с задачей в срок.

«Адлерское кольцо» непосредственно стыкуется с другим важным транспортным объектом — участком Адлер — Веселое федеральной автодороги М27 Джубга — Сочи, который также частично вступил в строй. В июне 2012 года был закончен первый этап дорожно-строительных работ — строительство транспортной развязки в двух уровнях и мостового перехода через реку Мзымту. Когда этот объект будет завершен, он свяжет магистральные улицы Имеретинской низменности с современной (автомобильной и железной) дорогой Адлер — горноклиматический курорт «Альпика-Сервис». Новая дорога обеспечит сквозной проезд автомобильного транспорта в режиме непрерывного движения по трассе через всю территорию Адлерского района.

Еще один объект Росавтодора, введенный в эксплуатацию в этом году, — транспортная развязка «Стадион» на пересечении Курортного проспекта и улицы 20-й Горнострелковой дивизии. Теперь транзитные транспортные потоки проходят мимо районов плотной застройки, улучшена связь с периферией Большого Сочи. В этой части городской агломерации заторы ликвидированы. Более того, по расчетам специалистов, еще остается потенциал для дальнейшего развития дорожной сети.

ПОЛИГОН ДЛЯ ИННОВАЦИЙ Проект дорожной инфраструктуры Большого Сочи уникален не только своим масштабом, но и тем, что при его реализации при-

ходится учитывать ряд нестандартных факторов. Первым и главным «особым условием» являлась ценность Черноморского побережья как курортно-рекреационной зоны. Около 80% данной территории покрыто лесами, которые составляют основу государственного биосферного заповедника и национального природного парка. Сложные грунты, горные породы, а также особый климат с внезапными ливневыми дождями дополнительно усложняют задачу строителей. Именно поэтому заместитель министра транспорта Российской Федерации Олег Белозеров отметил, что автодорожные олимпийские объекты Сочи не только имеют стратегическое значение в рамках подготовки к Олимпийским играм 2014 года, но также являются крупнейшей опытной площадкой для апробации самых современных дорожно-строительных и горнопроходческих технологий.

Многие из этих технологий реализуются впервые при строительстве сочинских объектов транспортной инфраструктуры: так, при строительстве тоннеля № 1 первой очереди дублера Курортного проспекта для первичного укрепления стен сооружения был применен метод набрызга бетона вместо привычной технологии — установки опалубки и заливки бетона. По нормативам тоннель длиной около полутора километров должен был строиться около трех лет. Но инновационное решение позволило сократить сроки в полтора раза. На тоннеле № 8 этого же объекта впервые в России был опробован итальянский метод ADECO. Особенностью данной технологии является проходка тоннеля на полное сечение, постоянный мониторинг состояния грунта и устроеной крепи, который позволяет оперативно принимать технические решения по строительству тоннеля для минимизации срока строительства.

К уже опробованным и совершенно новым технологиям дорожные строители предъявляют два основных требования: минимальное вмешательство в сложившуюся экосистему и максимальная эффективность использования транспортного объекта в дальнейшем. Например, при строительстве активно применяются габионы и геосинтетические материалы для возведения подпорных стен и укрепления склонов. При берегоукреплении используются промышленные матрасы Рено в сочетании с геотекстилем. Применение данных конструкций значительно сократило расходы на строительство и сроки производства работ по монтажу. Есть интересные наработки в создании систем локальных очистных сооружений транспортных объектов, их освещенности и многого другого. ■