

15 ФЕВРАЛЯ в рамках программы подготовки инфраструктуры зимних Олимпийских игр 2014 года в Сочи произошло сразу два важных события, ставших трудовыми победами ОАО «РЖД»: торжественное открытие аэровокзального терминала и регулярного железнодорожного пассажирского сообщения между аэропортом и центром города Сочи, а также сбойка тоннельного комплекса № 3 на совмещенной (автомобильной и железной) дороге Адлер — горноклиматический курорт «Альпика-Сервис».

В один день железнодорожники сдали два олимпийских объекта

АДЛЕР — «АЛЬПИКА-СЕРВИС»: СБОЙКА ПОСЛЕДНЕГО ТОННЕЛЯ

В торжественной сбойке тоннельного комплекса № 3 приняли участие президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин, заместитель председателя Правительства РФ Дмитрий Козак, президент Оргкомитета «Сочи-2014» Дмитрий Чернышенко и другие официальные лица. Дмитрий Козак передал железнодорожникам и строителям поздравления от имени Правительства РФ и поблагодарил за высокий уровень организации работы.

Напомним, что в соответствии с правительственной программой по подготовке инфраструктуры для проведения зимних Олимпийских игр в Сочи ОАО «РЖД» является ответственным исполнителем по шести объектам. Наиболее масштабный из проектов — совмещенная (автомобильная и железная) дорога Адлер — горноклиматический курорт «Альпика-Сервис» со строительством второго сплошного железнодорожного пути Сочи — Адлер — Веселое.

Учитывая горные условия прохождения трассы совмещенной дороги, одной из основных задач стало сооружение шести тоннельных комплексов с общей протяженностью тоннелей 30 км. «Критический» путь при этом проходил через строительство комплекса тоннелей № 3, расположенного на 23–28 км трассы.

«Это самый каверзный, самый сложный объект. Без преувеличения могу сказать, что завершение его проходки — историческое событие в отечественном тоннелестроении», — заявил Владимир Якунин.

По его словам, менее чем за три года в сложнейших геологических условиях пройдено 13,5 км тоннелей, в том числе автодорожный (3,2 км, диаметр — 12,8 м) и железнодорожный (4,6 км, диаметр — 9,7 м), и две сервисно-эвакуационные штольни (3,1 км и 2,6 км, диаметр — 6 м).

«Наша победа складывалась из двух составляющих: во-первых, это инновационные решения группы российских и иностранных инженеров, во-вторых, самоотверженный труд рабочих-проходчиков, которые воплотили в жизнь эти решения», — подчеркнул глава ОАО «РЖД».

Проходка тоннелей велась при помощи щитов Lovat (Канада) и Herrenknecht (Германия). В месяц каждый из них способен проложить около 300 м, оставляя за собой почти готовый тоннель с обделкой из бетонных тюбингов.

Для инженерного сопровождения проходческих работ была создана международная рабочая группа с участием специалистов Amberg Engineering Ltd (Швейцария), которая ежемесячно составляла не только отчеты по оценке рисков, но и рекомендации по проходке тоннелей. Так, в процессе работ выяснилось, что в первоначальном варианте трассы северные порталы тоннелей комплекса № 3 попадают на оползневый склон с объемом оползневых масс около 10 млн куб. м грунта. Рабочая группа рекомендовала на участке оползневого косогора изменить план трассы и технологию проходки. В зонах тектонических разломов были использованы уникальные технологии, которые предусматривают проходку соединитель-

ных выработок между штольнями и основными тоннелями, а также закрепление горной массы специальными растворами. По оценке специалистов Amberg Engineering Ltd, такие технические и проектные решения проходки не имеют аналогов в мировой практике тоннелестроения. Благодаря инновационному подходу завершить проходку тоннелей комплекса № 3 удалось с опережением графика на 46 дней.

1 декабря 2011 г. в Гонконге на ежегодном конкурсе Всемирной тоннельной ассоциации проект строительства тоннелей на совмещенной дороге был признан победителем в номинации «Лучший проект года».

К настоящему времени на линии Адлер — горноклиматический курорт «Альпика-Сервис» завершена проходка всех шести тоннельных комплексов, в частности: № 1 включает автодорожный тоннель длиной 2 292 м, железнодорожный тоннель — 2 459 м и сервисно-эвакуационную штольню — 2 330 м; № 2 — железнодорожный тоннель длиной 121 м; № 4 — железнодорожный тоннель длиной 449 м; № 5 — автодорожный тоннель длиной 1 345 м, железнодорожный тоннель длиной 2 842 м и сервисно-эвакуационную штольню длиной 2 828 м; № 6 — железнодорожный тоннель длиной 433 м.

К августу 2012 г. на всем протяжении линии Адлер — горноклиматический курорт «Альпика-Сервис» будет закончена укладка железнодорожного пути (48,5 км). Ввод линии в эксплуатацию запланирован на апрель 2013 г. Общая стоимость строительства составит более 240 млрд руб.

ИНТЕРМОДАЛЬНОЕ ДВИЖЕНИЕ ДО АЭРОПОРТА ОТКРЫТО

15 февраля с участием Владимира Якунина и Дмитрия Козака состоялось торжественное открытие аэровокзального терминала и регулярного железнодорожного пассажирского сообщения по линии Сочи — Адлер — аэропорт «Сочи».

Интермодальное железнодорожное сообщение в Сочи — это первый региональный проект, который вообрал в себя многолетний опыт по организации интермодальных перевозок в Москве и современные технологические решения в области железнодорожного транспорта.



«Мы сдаем первый объект всей олимпийской стройки. Если раньше словосочетание «интермодальное сообщение» воспринималось как весьма абстрактный термин, понятный разве что москвичам, то теперь каждый может оценить, насколько это удобно: приехал на сочинский вокзал, зарегистрировался на рейс и за 30 минут с комфортом, минуя автомобильные пробки, четко по расписанию доехал до аэропорта», — рассказал Владимир Якунин. По словам президента ОАО «РЖД», при строительстве трассы пришлось решать достаточно сложные задачи по преодолению не только плотной городской застройки, но и неровностей земной поверхности.

Длина новой железной дороги от Адлера до аэропорта составляет 2,8 км. Было построено два тоннеля (164 м и 368 м) и три эстакады (общей длиной 750 м), а также мост через реку Большая Хирота (44 м). Чтобы сдерживать оползни, было возведено около километра подпорных стен.

В аэровокзальном комплексе возведен современный железнодорожный пассажирский терминал. В нем обеспечено оптимальное визуальное и акустическое восприятие информации о расписании движения поездов, расположении мест отдыха, эвакуации и др. Для слабовидящих людей установлены тактильные указатели на тротуарах, платформах, перилах и кнопках лифтов.



Предполагается, что железнодорожная ветка обеспечит перевозку 60% всех авиапассажиров аэропорта «Сочи», или более 86 тыс. человек в сутки.

В период активного строительства спортивных и туристических сооружений в рамках подготовки к Олимпиаде-2014 запуск аэроэкспрессов в Сочи позволит существенно разгрузить автомагистрали и поможет авиапутешественникам избежать пробок. Концепция движения поездов разрабатывалась с учетом особенностей инфраструктуры города Сочи, а также потребностей жителей и гостей будущего олимпийского центра.

Время нахождения в пути следования пригородных поездов «Аэроэкспресс» от Сочи до Адлера — 40 минут, а от Адлера

до аэропорта «Сочи» — 10 минут. Общее время в пути — 50 минут. Стоимость проезда в вагонах «бизнес-класса» будет составлять 350 руб., в стандартном классе — 200 руб., поездка в пригородных вагонах между Сочи и Адлером — 50 руб.

Поезда серии ЭД4М, которые начинают курсировать между центром Сочи и аэропортом, спроектированы специально для организации интермодального сообщения Демиковским машиностроительным заводом (входит в ЗАО «Трансмашхолдинг») с учетом особенностей эксплуатации в горной местности. Для удобства пассажиров предусмотрены эргономичные кресла, кондиционеры и тонированные оконные стекла. Поезда представлены в трех классификациях: «бизнес», «стандарт» и «пригород». В целях обеспечения контроля над безопасным проездом пассажиров установлены камеры видеонаблюдения и громкая связь. С 2014 г. на линию выйдут новые комфортабельные поезда Desiro («Ласточка»).

На первом этапе, с 16 февраля 2012 г. до введения графика движения поездов на 2012/2013 гг., по маршруту Сочи — Адлер — аэропорт «Сочи» будут курсировать 4 пары пригородных поездов компании «Аэроэкспресс».

**[Игорь ПАВЛОВ
по материалам пресс-службы
ОАО «РЖД»]**

МИНИСТР транспорта РФ Игорь Левитин принял участие в февральском заседании Комитета по общественному экологическому контролю строительства и эксплуатации скоростных автомобильных дорог России, которое прошло в здании Российской академии наук.

Экологией скоростных дорог занялись серьезно

Выступая на заседании, министр отметил, что сегодня темпы развития экономики опережают темпы развития инфраструктуры. «Перед нами стоит задача не только связать страну сетью автомобильных и железных дорог. Нужно, чтобы эта сеть функционировала нормально и не оказывала негативного влияния на окружающую среду. Уже очевидно, насколько нам важна поддержка ученых в этих вопросах», — заявил Игорь Левитин.

Члены комитета на заседании приняли решение рассмотреть вопрос о расширении функций и задач организации (сейчас к ним относится коллегиальная выработка оценок, рекомендаций и методик, повышающих эффективность экологического контроля строительства и эксплуатации автомобильных дорог) на все линейные объекты транспортной инфраструктуры.

Кроме того, было решено предложить Российской академии наук и государ-

ственной компании «Российские автомобильные дороги» (ГК «Автодор») заключить меморандум о сотрудничестве. Резолюция заседания также содержит рекомендацию ГК «Автодор» совместно с Комитетом по общественному экологическому контролю строительства и эксплуатации скоростных автомобильных дорог России разработать и утвердить план работы комитета на 2012 г. и на период 2013–2014 гг.

Уточним, что Комитет по общественному экологическому контролю строительства и эксплуатации скоростных автомобильных дорог России создан в феврале 2011 г. Целью его деятельности является привлечение институтов гражданского общества к разработке и осуществлению экологической политики ГК «Автодор» при строительстве и эксплуатации автодорог, информирование гражданского общества в вопросах обеспечения охраны окружающей среды при строительстве и эксплуатации автодорог

и подготовка соответствующих предложений по совершенствованию нормативно-правового регулирования.

В состав комитета входят авторитетные ученые и специалисты в области природопользования и охраны окружающей среды, экологического права, эколого-экономических и социальных проблем и других областей знания, представители общественных экологических организаций и объединений, а также представители ГК «Автодор».

В первый год работы комитета его экспертизу прошли три участка будущей скоростной автодороги Москва — Санкт-Петербург, которые уже получили одобрение ФАУ «Главгосэкспертиза России» (км 58 — км 97, км 358 — км 334, км 646 — км 684). Кроме того, члены комитета осуществляют контроль над реализацией природоохранных мер при строительстве головного участка скоростной дороги Москва — Санкт-Петербург (км 15 — км 58).

[По материалам Минтранса РФ]