

Тенденции – общемировые

На СКЖД сегодня реализуется немало важных проектов. Мы выбрали лишь три из них

ПРОЕКТЫ

Наталья Беловежская

НОВЫЙ ГОРОДСКОЙ ПЕЙЗАЖ

Примерно 500 гектаров в центре Краснодара высвободится после осуществления «глубокого» железнодорожного обхода столицы Кубани.

Но земля – не единственный плюс, хотя такая территория в центре Краснодара привлекает интересы очень многих деловых людей. Реализация этого проекта целесообразна также с точки зрения экологии, ведь через крупный город ежегодно проходит до 29 миллионов тонн различных грузов, в том числе и опасных.

Идея выноса железнодорожной инфраструктуры за пределы города «витает в воздухе» не один год. По мнению мэра Краснодара Владимира Евланова, подобный перенос благоприятно скажется на многих сторонах жизни кубанской столицы.

Но обход этот нужен не только для самого Краснодара. Он поможет решить важнейшую для региона и ОАО «РЖД» проблему усиления подходов из Урала и Сибири к южным портам России, особенно, к Новороссийску.

Сегодня все ветки дороги, ведущие туда, работают с повышенной нагрузкой, и в ряде случаев все резервы пропускной способности полностью исчерпаны.

Чтобы решить эту проблему, на СКЖД второй год активно продолжают реализацию программы ОАО «РЖД» по развитию подходов к морским портам. И если вывести основные пото-

ки груза за пределы Краснодара, то можно будет гораздо быстрее двигать их к станциям назначения. «Глубокий обход» краевого центра Кубани даст возможность в перспективе значительную часть поездов, поступающую на дорогу из Котельниково через Сальск и Тихорецкую, далее двигать на Крымскую через Тимашевскую.

На СКЖД уже многое сделано для развития этого «кольца». В частности, начала действовать первая очередь накопительной станции на разъезде 9-й км.

Эти планы поддержаны протоколом о намерениях, который подписали на Всероссийском форуме Союза промышленников и предпринимателей России, прошедшем в Краснодаре, президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин и губернатор Краснодарского края Александр Ткачев.

– В последние годы у нас сложились очень хорошие, рабочие отношения с ОАО «РЖД», – считает Александр Ткачев. – Особое значение этому сотрудничеству придадут грядущие Олимпийские игры в Сочи. Нам предстоит принять более 100 миллионов тонн грузов, в том числе через железную дорогу.

Что касается обхода Краснодарского узла и ряда других важных совместных дел, то руководство края готово предоставить административное сопровождение проектов ОАО «РЖД», помочь в решении ряда проблем, особенно таких сложных, как выделение и закрепление земли.

Кстати, по подсчетам специалистов, общая сто-



имость обхода Краснодара составит 26,4 миллиарда рублей, при этом около 16 миллиардов рублей будет получено из внебюджетных источников за счет различных компаний, которые уже сегодня проявляют интерес к высвобождаемым землям в центре города.

Остальные деньги планируется получить из бюджетов, в том числе: 7 миллиардов – из федерального, 2 миллиарда – из краевого и 1,5 – из муниципального.

Трудно сегодня себе представить городской пейзаж без той же станции Краснодар-2. Но вынос таких предприятий в промышленную зону – общемировая тенденция. Предусмотрено убрать 8 километров железнодорожного полотна из центра города, а на застройку освободившихся площадей, к стати, претендуют и «Российские железные дороги».

– Мы готовы рассмотреть участие в проекте нашей дочерней компа-

нии «Желдорипотека», – заявил президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин, – при условии, что в планах имеется инженерная подготовка тех участков, которые будут представлены инвесторам.

С ОЛИМПИЙСКОЙ СКОРОСТЬЮ

Так называемое «легкое метро», которое соединит Адлер и Олимпийскую деревню, – совместный проект трех ведущих мировых транспортных фирм: ОАО «РЖД», «Бомбардье» и «Финмеканика».

Для реализации принципиально новой схемы развития рельсового транспорта, обеспечивающего проведение Олимпийских игр, будет создан консорциум.

Многое в новом, «облегченном» виде железнодорожного транспорта станет иным, но неизменной останется знаменитая отечественная колея – 1520 миллиметров.

Планируется, что первая линия, длиной около 50 километров, пройдет из Адлерского района Сочи вдоль железной дороги, затем вдоль реки Мзымты и соединит Олимпийский парк в Имеретинской долине, микрорайон Адлер, международный аэропорт Сочи, олимпийские объекты и горную олимпийскую деревню в Красной Поляне и Грушевой Поляне.

Ориентировочная стоимость сооружения этой линии – около 760 миллионов долларов.

Другая линия, длиной 33,3 километра, также из Адлерского района пройдет в Хосту и центр

Сочи до микрорайона Майка (с перспективой продления до Дагомыса и Уч-Дере в Лазаревский район), приближаясь к трассе железной дороги в районе горы Ахун.

Двухпутные перегоны «легкого метро» преимущественно будут надземными (проведенными по эстакадам) и наземными, на ряде горных участков – тоннельными.

Большинство станций также будут эстакадно-надземными и наземными, а станции «Виноградная», «Морской вокзал», «Бытха», «Мацеста», «Вокзал Адлер», «Адлерский рынок» – подземными.

На станциях «легкого метро» «Вокзал Сочи», «Курортная», «Вокзал Адлер», а также «Аэровокзал» можно будет сделать пересадку на железнодорожные вокзалы и остановочные площадки для электропоездов – Сочи, Мацеста, Адлер и Аэропорт Сочи.

В метро будет использоваться специальный подвижной состав нового поколения: с регулируемой высотой пола, местами для инвалидов, способный разогнаться до 200 километров в час. Эти вагоны будет поставлять «Бомбардье», они будут оснащены совместными системами безопасности, которые позволят регулировать не только интервальное движение, но контролировать багаж, забытые вещи, а также использовать такой новый для России метод наблюдения, как фейс-контроль (когда фотографии людей автоматически сливаются с теми, которые заложены в базе данных).

Метро – не единствен-

ный олимпийский вид транспорта. Красную Поляну и Адлер к 2013 году соединят железная и автомобильная дороги. По словам президента ОАО «РЖД» Владимира Якунина, были представлены различные варианты, но межведомственная комиссия остановилась на том, что это будет железная и автомобильная дороги, построенные «в одном коридоре». Любые инженерные решения по объекту будут максимально согласованы с экологическими требованиями в регионе.

– Железная дорога Адлер – Красная Поляна – самый сложный проект, как в техническом отношении, так и по срокам строительства, среди всех олимпийских объектов, – считает министр регионального развития РФ Дмитрий Козак. – Сегодня мы приняли все необходимые решения для того, что бы ОАО «РЖД» могло приступить к проектированию, к получению земли. Финансирование этих работ будет осуществляться за счет средств железнодорожников.

По мнению Владимира Якунина, уже в этом году можно ожидать передачи необходимых для строительства дороги земель и принятия проекта магистрали, после чего начнется строительство. Запуск в эксплуатацию новой линии планируется осуществить в 2013 году. Таким образом, к началу олимпийских игр она уже будет полностью опробована.

Для обеспечения увеличившегося объема перевозок в район строительства олимпийских объектов масштабная реконструкция уже началась на участке Туапсе – Адлер.

Идет укладка двухпутной вставки на перегоне Мацеста – Хоста, длина которой составляет около 4 километров. Ведутся проектные работы по дальнейшему строительству аналогичных вставок на участках Шепси – Водопадный и Сочи – Адлер. Общая протяженность новых вторых путей на участке Туапсе – Адлер составит около 33 километров. Вторые пути на этом участке станут сплошными, что позволит полностью обеспечить олимпийские перевозки.

Также в рамках подготовки к Олимпиаде ОАО «РЖД» проведет обустройство пассажирских платформ для удобства перемещения людей с ограниченными возможностями.

