



Сочи готовится к Олимпиаде. На несколько предолимпийских лет знаменитый советский курорт превращен в гигантскую строительную площадку. Один из интереснейших объектов нового строительства — совмещенная дорога «Адлер–горноклиматический курорт «Альпика-Сервис». Проект предусматривает сооружение автомобильной и железной дороги в едином техническом коридоре. Эта трасса не будет серпантином «петлять» по горным склонам, а почти по прямой соединит Адлер с конечной станцией. Заказчиком на этом объекте выступает подведомственная ОАО «РЖД» Дирекция по комплексной реконструкции и строительству объектов на Черноморском побережье Юга России. Ее главный инженер Андрей Паненков, невзирая на свой законный выходной, любезно согласился встретиться с представителем нашего журнала и ответить на вопросы редакции.



ЗОНА ПОВЫШЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

— Андрей Анатольевич, какие объекты находятся в ведении вашей Дирекции?

— В зону нашей ответственности входит пять олимпийских объектов. Это строительство спального корпуса на 49 мест в санатории «Мыс Видный», реконструкция станций на железнодорожной ветке Туапсе–Адлер (Дагбмыс, Сочи, Мацеста, Хоста), включающая их оборудование приспособлениями для удобства посадки и высадки лиц с ограниченными возможностями, строительство железнодорожных линий «Адлер–Аэропорт» (пассажирские перевозки) и «Туапсе–Адлер» (грузовые перевозки). Но самым большим объектом, без сомнения, является совмещенная дорога «Адлер–Альпика-Сервис». В ее состав входит масса искусственных сооружений. За короткий срок надо построить 27,5 км тоннелей, 37 км мостовых сооружений, а также 5 вокзальных комплексов.

Строительство здесь началось в марте 2009 года. В соответствии с графиком срок окончания работ — март 2013 года. На сегодняшний момент, по официальным данным,

готовность объекта оценивается в 60–61%, включая транспортную инфраструктуру. Общая стоимость строительства составляет 227 млрд рублей. Только в этом году из государственного бюджета выделяется 50 млрд рублей.

— Какие искусственные сооружения будет включать в себя совмещенная дорога Адлер — Альпика-Сервис?

— Ввиду особенностей местности и экологических требований большая часть дороги пройдет по эстакадам. Протяженность некоторых из них составит около 2 км. Замечу, что здесь наяву воплощается своеобразная «мечта мостовика» — строить мосты не поперек реки, а вдоль! Это связано с тем, что уровень воды в реке Мзымте, вдоль которой прокладывается трасса, в период паводка поднимается на 3 м. Другая эстакада сооружается вдоль знаменитой самшитовой рощи. Это позволит минимизировать тот вред, который стройка причиняет окружающей природе и уберечь от вырубки значительное число «краснокнижного» самшитового кустарника

(ведь если бы дорога строилась на насыпи, то за счет откосов площадь вырубki была бы вдвое больше).

И еще интересная особенность трассы: в непосредственной близости к выходу из автомобильного тоннеля третьего комплекса на автомобильной дороге сооружается вантовый мост. Генеральным проектировщиком является ОАО «Институт «Гипрострой-мост». На настоящий момент пилоны возведены до отметки 48 м, окончательная их высота составит 86 м.

Из всех тоннельных комплексов этой дороги самый протяженный — третий. Так, длина железнодорожного тоннеля составляет 4,571 км, автодорожного — 3,2 км. Параллельно им сооружаются штольни, которые должны решать задачи вентиляции и служить для прокладки коммуникаций. В экстремальных ситуациях штольни послужат для эвакуации людей из тоннелей. Диаметр такой штольни — 6 м. (Для сравнения: диаметр железнодорожного тоннеля — 11,1 м, автодорожного — 13,2 м.)

— Как Вы оцениваете работу строителей?

— Я бывал за границей, в том числе и в Швейцарии, стране тоннелей, и могу сказать со всей ответственностью: в России все делается по тем же технологиям, что и за рубежом, а организация работ несколько не хуже, а иногда и лучше, чем в других странах. Не так давно в Сочи по инициативе МОК проводились конференции Тоннельной Ассоциации. В их работе принимали участие мировые лидеры тоннелестроения. Они убедились, что качество строительства и культура производства — высоки. Наша Дирекция ведет строительный надзор, а в рамках авторского надзора проверку осуществляют проектировщики.

Люди работают круглосуточно, вахтовым методом. На сегодняшний день здесь задействовано более 10 тыс. человек. Каждый понимает всю меру ответственности и делает многое на пределе своих возможностей. Специалисты таких известных организаций, как «Бамтоннельстрой», «СТРОЙ-ТРЕСТ» — одни из лучших строителей в России. Уверен, что все объекты будут сданы в срок.

— Выполнение работ в зоне национального парка осложняет ход строительства. С какими трудностями в этой связи приходится сталкиваться?

— Самая большая проблема — это предоставление земельных участков

под строительство в зоне жилой застройки. Ее удалось решить.

Что касается природоохранных вопросов, то был приказ Минрегионразвития, в соответствии с которым работы и начались. Мы провели массу компенсационных мероприятий, в частности, высадку самшита колхидского и других ценных и редких пород на других участках национального парка. Количество высаживаемых деревьев почти в 10 раз превышает то, что будет вырублено. В целом же можно сказать, что экологические вопросы — одни из важнейших и ответы на них приходится искать, как говорится, «во всем миром».

— Кто будет заниматься эксплуатацией автомобильной со-

ставляющей совмещенной дороги после ее сдачи?

— Пожалуй, это уникальный случай, когда РЖД строит автомобильную дорогу! Мы должны будем передать ее на баланс подразделению Росавтодора.

— Благодарю за интересную беседу. Что бы Вам хотелось добавить к сказанному?

— Сроки строительства очень сжатые. Многое сейчас зависит от людей, от строителей. Огромное спасибо всем специалистам, работающим в Сочи и делающим все от них зависящее, чтобы наш город имел современную инфраструктуру.

Елена Андреева

