

14	Какие технологии использовали дорожники для ремонта дорог в 2021 году	15	Как в регионах обновлялся парк автобусов и троллейбусов	16	В чем причины роста аварийности на федеральных дорогах
----	---	----	---	----	--

Даешь стране асфальта

Восстановление экономики в постпандемийный период дало мощный толчок развитию дорожной отрасли. По итогам года в рамках национального проекта «Безопасные качественные дороги» (БКД) будет отремонтировано, реконструировано и построено более 16,5 тыс. км дорог. Не менее масштабный объем работ сохранится и в следующем году. Проблемы, связанные с дефицитом рабочей силы и ростом цен на строительные материалы, нацпроекта БКД почти не коснулись.

— стратегия —

Экономика восстанавливается, дороги строятся

Завершающийся год, несомненно, был насыщенным и важным для дорожной отрасли. В 2020 году, напомним, из-за COVID-19 во многих регионах вводились локдауны и ограничения. Стройки приостанавливались, вводились запретительные меры, заболели рабочие, экономились бюджетные средства. Коронавирус внес коррективы в работу, но не привел к снижению темпов строительства и реконструкции, поскольку дорожные организации были отнесены к непрерывно действующим. Также благодаря принятым мерам безопасности и методическим рекомендациям Минтранса темпы ремонта в пандемию удалось сохранить (нового асфальта в итоге было уложено на 13% больше, чем в 2019 году). Дорожники исполняли свои контрактные обязательства, работали в плановом режиме. В 2021 году ситуация с COVID-19 стабилизировалась благодаря вакцинации населения. Восстановился прежний уровень перевозок, были сняты практически все ограничения. Да, к концу года ситуация несколько осложнилась — вводились двухнедельные выходные, но о тотальных локдаунах речь не шла, работа на объектах продолжалась.

Также напомним, что в 2020 году национальный проект БКД был серьезно перепрофилирован и в 2021 году началась работа уже по новому плану. По поручению президента, напомним, все национальные проекты были продлены с 2024 до 2030 года, изменились целевые показатели и задачи. Доля отремонтированных региональных дорог по БКД должна быть доведена до 60%, показатель социального риска в ДТП снижен с нынешних 10,2 до 4. Впервые в нацпроект попали дороги 35 населенных пунктов Дальневосточного региона с населением более 20 тыс. человек, а также программы по реконструкции и строительству федеральных трасс. Также с 2021 года в нацпроект вошло два новых федеральных проекта (теперь их шесть). Первый — это «Развитие магистральной федеральной сети» (вошедшие в него мероприятия ранее находились в нацпроекте «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры») и «Модернизация пассажирского транспорта в городских агломерациях» (подробнее о нем читайте на стр. 15).

Каких результатов удалось достигнуть за прошедший год? Еще в октябре было известно, что ранее намеченный план по дорожной стройке перевыполнен на 12%, о чем вице-премьер Марат Хуснуллин докладывал президенту Владимиру Путину. По данным на 28 октября, было выполнено 90,5% всего объема работ текущего года: общая площадь нового дорожного покрытия в регионах, участвующих в БКД, превысила 127,5 млн кв. м. К этому времени завершены дорожные работы в Архангельской, Белгородской, Магаданской, Московской, Пензенской, Тульской областях, республиках Марий Эл, Коми и Ингушетия, а также в Ханты-Мансийском автономном округе. «Идем с хорошим темпом, второй год подряд с опережением плана», — говорит Марат Хуснуллин. — Строительство новых дорог и поддержание дорожной сети в нормативном состоянии по-прежнему наша главная задача. От ее выполнения, по сути, зависит и реализация всех прочих нацпроектов. Безопасная, разветвленная, логичная сеть дорог с комфортной инфраструктурой — залог стабильного экономического развития любой страны».

Денег хватило на все

Общая сумма финансирования всех федеральных проектов нацпроекта БКД по итогам 2021 года составит 559 млрд руб., из них более 351 млрд руб. — это федеральная «помощь» регионам. «Важно, что в текущем году средства перечисляются в регионы начиная с первого квартала», — подчеркивает глава Российской ассоциации территориальных органов управления



автомобильными дорогами (РАДОР) Игорь Старыгин. — Своевременное финансирование позволяет субъектам оперативно проводить закупки и осуществлять дорожные работы в благоприятных погодных условиях».

В течение года по решению правительства РФ регионы получали дополнительные средства для реализации наиболее важных объектов. В марте, к примеру, Краснодарский край получил 2 млрд руб. на строительство нового Яблоновского моста в столице региона — теперь объект, возможно, сдадут в эксплуатацию уже в 2023 году, на год раньше, чем предполагалось ранее. В июне правительство выделило еще 6,9 млрд руб. на завершение и ускорение строительства дорог и мостов в Карелии, Северной Осетии, Калужской области, Туве и т. д.

В общей сложности за год регионы получили более 150 млрд руб. дополнительных средств на ремонт и реконструкцию дорог по БКД. Из них 27 млрд руб. пошло непосредственно на ремонтные работы в 58 регионах, остальные средства — на строительство и реконструкцию отдельных капиталоемких объектов (Северного

обхода Лобни в Московской области, Южного подъезда к Краснодару, Восточного выезда из Уфы и т. д.). Схема с дополнительным финансированием, напомним, была впервые применена в 2020 году: средства получают регионы, сумевшие выполнить плановый объем работ раньше сроков и готовые при финансовой поддержке со стороны федерации отремонтировать новые участки.

«Начатая еще в прошлом году работа по контрактации объектов текущего года и последующих периодов, а также оперативность при заключении соглашений позволили нам заявить о возможности увеличения федеральной поддержки», — говорит замруководителя Росавтодора Игорь Костюченко. — Это отразилось в выделении в 2021 году средств на опережающее развитие из резервного фонда правительства РФ».

Регионов-отличников, надо сказать, много. В июле досрочно плановые работы по БКД выполнила Белгородская область, приведя в нормативное состояние 155 объектов, включая 126 муниципальных и 29 региональных дорог. Этому региону, кста-

ти, третий год подряд удается первым закончить работы по нацпроекту. «Залог успешной работы в том, что проектирование и государственная экспертиза проходят в год, предшествующий году планового ремонта», — поясняет заместитель губернатора Белгородской области Владимир Базаров. — Также хорошо выстроена работа с подрядчиками». В августе плановый ремонт завершился в Ингушетии: отремонтировано около 25 км дорог, включая реконструкцию подъезда к Назрани и участка региональной трассы Назрань—Сунжа. В сентябре все намеченные работы закончила и Московская область: в основном министерстве транспорта и дорожной инфраструктуры. В результате Подмосковье получило дополнительные средства 1,4 млрд руб. из федерального бюджета, чтобы отремонтировать еще 40 региональных дорог

протяженностью более 170 км. Работа на этих объектах уже заканчивается.

Есть ли разница для жителей

Надо понимать, что за сухими цифрами стоят примеры улучшения качества жизни конкретных населенных пунктов.

В той же Белгородской области в Томаровке в текущем году обновили 26 участков дорог. «В истории поселка еще не было такого большого единовременного вложения средств в ремонт дорог», — рассказывает начальник управления Томаровской территории Алексей Столяров. — Когда видишь глаза довольных людей, их улыбки и доброжелательные отзывы, понимаешь, что работа проведена не зря». В городе Губкин в рамках БКД построили новый четырехполосный выезд на федеральную трассу, включающий путепровод над железной дорогой. Отсутствие такого выезда создавало неудобства для жителей, рассказал глава администрации Губкинского округа Михаил Лобазнов. «Новая дорога снимет это напряжение, негативные нотки», — за-

явил он во время церемонии открытия движения в августе. «Новая транспортная артерия разгрузит основные магистрали, сократит время доставки пассажиров к местам проживания и работы, комфорта в Губкине станет больше», — отметил глава Белгородской области Вячеслав Гладков.

В подмосковных Мытищах в сентябре открыли долгожданный путепровод через железную дорогу на улицах Фрунзе—Мира, что обеспечило местных жителей еще одним выездом на федеральное Ярославское шоссе. Уже в первый день, рассказывал глава Мытищ Виктор Азаров, заметно сократились вечерние пробки на Олимпийском проспекте. В Кашиновском районе Рязанской области почти закончили ремонтировать убитый участок дороги Рязск—Касимов—Нижний Новгород — из-за постоянных ям пользователям этой трассы приходилось постоянно обращаться в шиномонтаж. Теперь это все в прошлом.

В Благовещенском районе Амурской области в нормативное состояние привели участок дороги через село Волково. «Для нас эта дорога — основная в областной центр и транзитная для остальных в направлении сел Прибское и Дроново», — поясняет глава администрации Волковского сельсовета Джасур Самандов. «Вблизи дошкольного учреждения установлены искусственные неровности, чтобы водители транзитного трафика были внимательны при движении по отремонтированному участку. Жители к нам обратились за помощью в обустройстве автобусных остановок около садика, этот вопрос мы тоже решим», — заверил министр транспорта области Александр Зеленин.

В Барнауле в нынешнем году была построена абсолютно новая дорога по Северному Власихинскому проезду. «Проезд станет одной из главных магистралей Индустриального района города», — поясняет заместитель председателя комитета по дорожному хозяйству, благоустройству, транспорту и связи города Барнаула Иван Гармат. — Строительство позволит обеспечить комфортный подъезд к построенным многоквартирным жилым домам, а также снизить транспортную загруженность параллельных и поперечных улиц».

В Костромской области отремонтирована важная для жителей и экономики региона магистраль Судиславль—Лебеново. Дело в том, что в селе Лебеново проживает более тысячи человек, там расположены крупные предприятия, включая завод сварочных материалов, травиный карьер и нефтебазу. Нормального ремонта дороги не было с середины 1980-х годов, между тем автотрассой ежедневно пользуется порядка тысячи машин, по мере развития промышленных предприятий интенсивность движения растет. В текущем году на трехкилометровом участке было полностью заменено основание, уложено два слоя асфальтобетонного покрытия. «Раньше приходилось ехать по обочинам, ямам да выбоинам», — рассказала жительница Лебеново Ольга Смирнова. — С появлением качественной трассы жители будут в большей безопасности. Случись что, машины экстренных служб смогут быстрее приехать к нам на помощь».

В Саратовской области до конца года отремонтировали 11 км трассы Маркс—Липовка—поселок имени Тельмана. «Для местных жителей эта дорога очень важна», — поясняет председатель общественного совета Марковского муниципального района Александра Комарова. — По ней проходит шесть школьных маршрутов. Магистраль соединяет Марковский, Федоровский и Советский районы». Этой дорогой также активно пользуются специалисты, занимающиеся техническим обслуживанием местного аммиакопровода, газопровода и нефтепровода.

Напомним, что одними дорожными работами нацпроект БКД не ограничивается. Так, для автоматизации движения и борьбы с пробками в регионах внедряются интеллектуальные транспортные системы (ИТС). 25 субъектов федерации в 2021 году получили на эти цели поряд-

ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЕ ИТОГИ НАЦПРОЕКТА «БЕЗОПАСНЫЕ КАЧЕСТВЕННЫЕ ДОРОГИ» В 2021 ГОДУ

ИСТОЧНИК: РОСАВТОДОР.

559 млрд руб.
общий объем финансирования всех федеральных проектов



6000
на объектах ведутся работы



> 16500 км
дорог отремонтируют к концу года



~ 140 млн кв. м
нового покрытия появится к концу года



84 региона
где проводился ремонт дорожной сети



> 1400 км
дорог по итогам года получат дополнительное освещение



140
капиталоемких объектов (мосты, эстакады и т.д.) строятся



> 500
общественных контролеров участвуют в проверках объектов



780
дорог к школам будут отремонтированы по итогам года



> 1100 км
дорог к больницам будут приведены в нормативное состояние



105
агломераций где проводился ремонт дорог



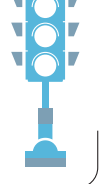
> 127,5 млн кв. м
дорожного покрытия уже уложено



388
туристических маршрутов будут отремонтированы



> 2100
светофоров появятся на дорогах



10 %
снизилась аварийность на дорогах по итогам 9 месяцев



412
новых автобусов и троллейбусов поступили в регионы



Даешь стране асфальта

— стратегия —

С13 В Кемерово в рамках внедрения ИТС на некоторых улицах уже установили камеры фиксации нарушений, позволившие устранить очаги концентрации ДТП. В Волгограде планируется открыть центр управления транспортом, позволяющий контролировать все городские светофоры и по камерам следить за нарушителями ПДД. В Иркутской области на региональных дорогах появились новые пункты автоматического весогабаритного контроля и дорожные камеры. В Рязанской области на дорогах в течение года ставились «умные» адаптивные светофоры с датчиками движения. Тендеры для развертывания ИТС уже объявлены и проходят в Алтайском крае, Саратовской и Самарской областях. Параллельно с этим, также в рамках БКД, весь год шло обновление автобусного и троллейбусного парков. В рамках федпроекта «Безопасность дорожного движения» закупились новые патрульные автомобили для ГИБДД, приобреталось оборудование для контроля состояния дорог и автотранспорта (подробнее о состоянии аварийности на федеральных трассах читайте на стр. 16).

Удалось ли обойти проблемы

В уходящем году строительная отрасль столкнулась с дефицитом рабочей силы. Корни этой проблемы уходят в 2020 год, когда вводились ограничительные меры, в результате значительная часть мигрантов покинула Россию. С нехваткой рабочих столкнулись, в частности, власти Москвы, где доля мигрантов среди рабочих на стройках достигала 50% (в основном граждане Узбекистана и Таджикистана). О возникших трудностях с работниками из стран бывшего СССР (особенно из Белоруссии и Средней Азии) при строительстве автодороги М12 рассказывал и председатель правления госкомпании «Автодор» Вячеслав Петушенко.

На БКД, впрочем, эта проблема не отразилась. «Нехватки рабочей силы не наблюдается, в реализации нацпроекта в 2021 году задействованы порядка 3 тыс. подрядных организаций», — комментируют ситуацию в Минтрансе. «Дорожное строительство требует высокой квалификации от специалистов, включая машинистов дорожно-строительных машин, поэтому, как правило, в регионах потребность в услугах мигрантов на дорожных работах минимальна и не сказывается на темпах выполнения работ», — пояснил «Б» Игорь Старыгин.

Другая широко обсуждаемая проблема — удорожание строительных материалов. Цены начали расти еще в декабре 2020 года (за месяц металлопрокат подорожал на 50%). Во втором квартале 2021 года было зафиксировано увеличение стоимости битумных материалов, уточняют в Минтрансе. Действительно, говорит Игорь Старыгин, подрядные организации отметили «существенный» рост цен на материалы. Однако, подчеркивает он, правительство РФ уже приняло постановление, позволяющее увеличивать государственные контракты в таких случаях. Параллельно, говорят в Минтрансе, в регионах организован мониторинг последствий роста цен на битум. «Факты расторжения госконтрактов на строительно-монтажные работы не зафиксированы», — заверили «Б» в ведомстве. — В 84 субъектах законтрактовано более 99,79% объектов нацпроекта. Принимаются все необходимые меры по решению вопросов, связанных с ростом цен на дорожный битум». В конце октября, по данным Росстата, ситуация с ценами стабилизировалась: расценки на нефтяные строительные и кровельные битумы уменьшились на 7,4% и 5,3% соответственно.

Что изменится в ближайшие годы

Понятно, что ситуация с рабочей силой и ценами на стройматериалы постепенно стабилизируется. Строительный сезон постепенно подходит к концу, и регионы уже активно готовятся к 2022 году. По состоянию на конец октября 66% объектов (а их более 4 тыс. протяженностью 15 тыс. км) на будущий год уже законтрактованы. Все необходимые для ремонта и строительства документы уже утверждены в Алтайском, Камчатском, Краснодарском, Красноярском, Пермском краях, Амурской, Курской, Ленинградской, Новгородской областях и других регионах.

Предстоящий год будет важным для БКД по ряду причин. Во-первых, начнутся активные работы по ремонту мостов, эстакад и путепроводов, расположенных на дорогах регионального, межмуниципального и местного значения. По данным РА-



ДОР, в аварийном состоянии находится более тысячи искусственных сооружений (3,5% от общего количества), в предаварийном — 3,2 тыс. (10,3%). В общей сложности, по оценкам Росавтодора, ремонта требуют более 5,7 тыс. объектов. Большинство из них были построены еще в середине прошлого века. Часть объектов начали ремонтировать в 2019 году, параллельно с этим разрабатывалась отдельная программа по реконструкции искусственных сооружений: она вошла в состав федерального проекта «Региональная и мест-

ная дорожная сеть». В рамках этой программы до 2024 года на ремонт 100 км мостов и эстакад регионы получат более 400 млрд руб.

Кроме того, с 2022 года в нацпроект войдут мероприятия ведомственной программы «Содействие развитию автодорог регионально-го, межмуниципального и местного значения», в рамках которой регионы получат финансовую поддержку для ремонта трасс, ранее не попавших в БКД. На ее реализацию в сентябре 2021 года правительство выделило дополнительные 30 млрд

руб. из резервного фонда. После того как программа станет частью нацпроекта, на ремонт сельских и местных дорог выделят еще более 122 млрд руб. до 2024 года.

Что касается последующих периодов, то в рамках подготовки закона о федеральном бюджете на 2022 год и плановый период 2023–2024 годов для реализации нацпроекта уже запланировано межбюджетных трансфертов на общую сумму более 631 млрд руб. Такой объем поддержки, по словам Игоря Костюченко, является «беспрецедентным».

Что обсуждали на госсовете

Предстоящие планы дорожников стали одной из ключевых тем прошедшего в октябре госсовета с участием президента Владимира Путина по обсуждению транспортной стратегии России. Инфраструктура является приоритетом для государства, подчеркнул глава Минфина Антон Силуанов, но предупредил, что слишком масштабные вливания в экономику регионов могут ей навредить. «Сейчас самое главное не перегреть этот сектор, чтобы эти деньги

не переросли в рост стоимости материалов в этом секторе», — заявил он.

Владимир Путин, в свою очередь, отметил достижения Росавтодора по ремонту федеральной сети, призвал «добиться таких же существенных позитивных изменений и в части региональных и муниципальных дорог». «Уверен, руководители субъектов федерации подтвердят: здесь еще многое предстоит сделать», — заявил глава государства. Его поддержал и глава Бурятии Алексей Цыденов. «С учетом решения о доведении с 1 января 2025 года 100% акцизов до региональных дорожных фондов, соответственно, их возможности также будут увеличены», — заявил он. — Считаем целесообразным это отметить в стратегии и на период до 2035-го предусмотреть сбалансированное развитие не только региональных, но и муниципальных дорог».

«Нацпроект позволил многим городам избавиться от ям на дорогах, основные городские магистрали приведены в порядок», — говорит координатор проекта «Карта убитых дорог» Александр Васильев. — Но сейчас вектор внимания граждан смещается на окраины и сельские дороги. Также пользователей интересует проблема внутридворовых проездов и подъездов к детским садам и школам».

Губернатор Курской области Роман Старовойт, в свою очередь, предложил разработать и направить в правительство предложения по «обновлению механизмов формирования дорожных фондов, в том числе с учетом перехода на альтернативные виды топлива» (сегодня они наполняются преимущественно за счет акциза на бензин. — «Б»). Субъекты федерации, по его словам, должны иметь право реализовать принцип «пользователи платят» на региональных и местных дорогах. Первый вице-премьер Андрей Белоусов, поддержав Романа Старовойта, также затронул тему «баланса между развитием дорожной сети и ее поддержанием». «У нас местная дорожная сеть самая протяженная в стране», — заявил он. — Но, прежде чем мы с вами введем ее в нормативное поле, нужно понять, каковы источники финансирования местных дорог. Это вопрос ключевой, поскольку по мере того, как транспорт будет переходить на другие виды топлива, источники поступления средств в дорожные фонды будут сужаться». Господин Белоусов предложил собрать предложения по изменению механизма наполнения фондов.

Глава РАДОР Игорь Старыгин, комментируя ситуацию с БКД, говорит о необходимости разработки региональных нормативов финансовых затрат на выполнение дорожных работ по аналогии с уже действующими нормативами для федеральной сети (утверждены постановлением правительства РФ №658). Региональные нормативы утверждены в 32 субъектах федерации, но, отмечает господин Старыгин, учитывая задачу по приведению дорог в состояние, сопоставимое с состоянием федеральных дорог, важно сделать это во всех регионах.

Иван Буранов

ДОРОЖНЫЙ РЕМОНТ НАПОЛНЯЮТ ТЕХНОЛОГИЯМИ

Регионы активно применяют новые технологии при строительстве дорог. По оценкам Росавтодора, сегодня более 72% трасс и магистралей, включенных в нацпроект БКД, ремонтируются с использованием перспективных разработок.

В Карелии, к примеру, при ремонте подъезда к станции Орзег в нынешнем году использовали технологию холодного ресайклинга. Специальная машина срезает старый слой асфальта, изношенное полотно измельчается, поступает в хранилище, где к нему добавляются стабилизаторы и добавки. Полученная смесь затем укладывается в основание новой дороги. Такая технология снижает затраты на материалы и продлевает срок службы покрытия. Слой основания, полученный в результате ресайклинга, достаточно прочен и позволяет увеличить несущую способность дороги. В 2021 году холодный ресайклинг впервые применялся также на автотрассе Томск—Каргала—Колпашево в Томской области.

Во Владимире при строительстве Рпенского проезда для стабилизации грунта применяли технологию инъектирования: в землю под давлением заливается цементный раствор, заполняющий все имеющиеся пустоты и поры. Другая интересная технология — защита от влаги и деформации стыков в месте сопряжения смежных полос. На кромок



полосы кладут полимерную стыковочную ленту, которая при укладке горячего асфальта плавится, заполняя пустоты технологического стыка. Это позволяет создать дополнительную гидроизоляцию шва и увеличить межремонтный срок. Такой способ применялся в текущем году во Владимирской и Московской областях. Еще одна прогрессивная технология использовалась в Ставропольском крае

на участке трассы Безопасное—Подлесное. Дорожники укладывали в покрытие специальную георешетку из полимерного сырья в виде рулона с сетчатой структурой. Она позволяет асфальту выдерживать перепады температур и повышенную нагрузку. Решетка также выполняет роль армирующей прослойки между слоями асфальтобетона. «Возрастает прочность и жесткость нового дорожного

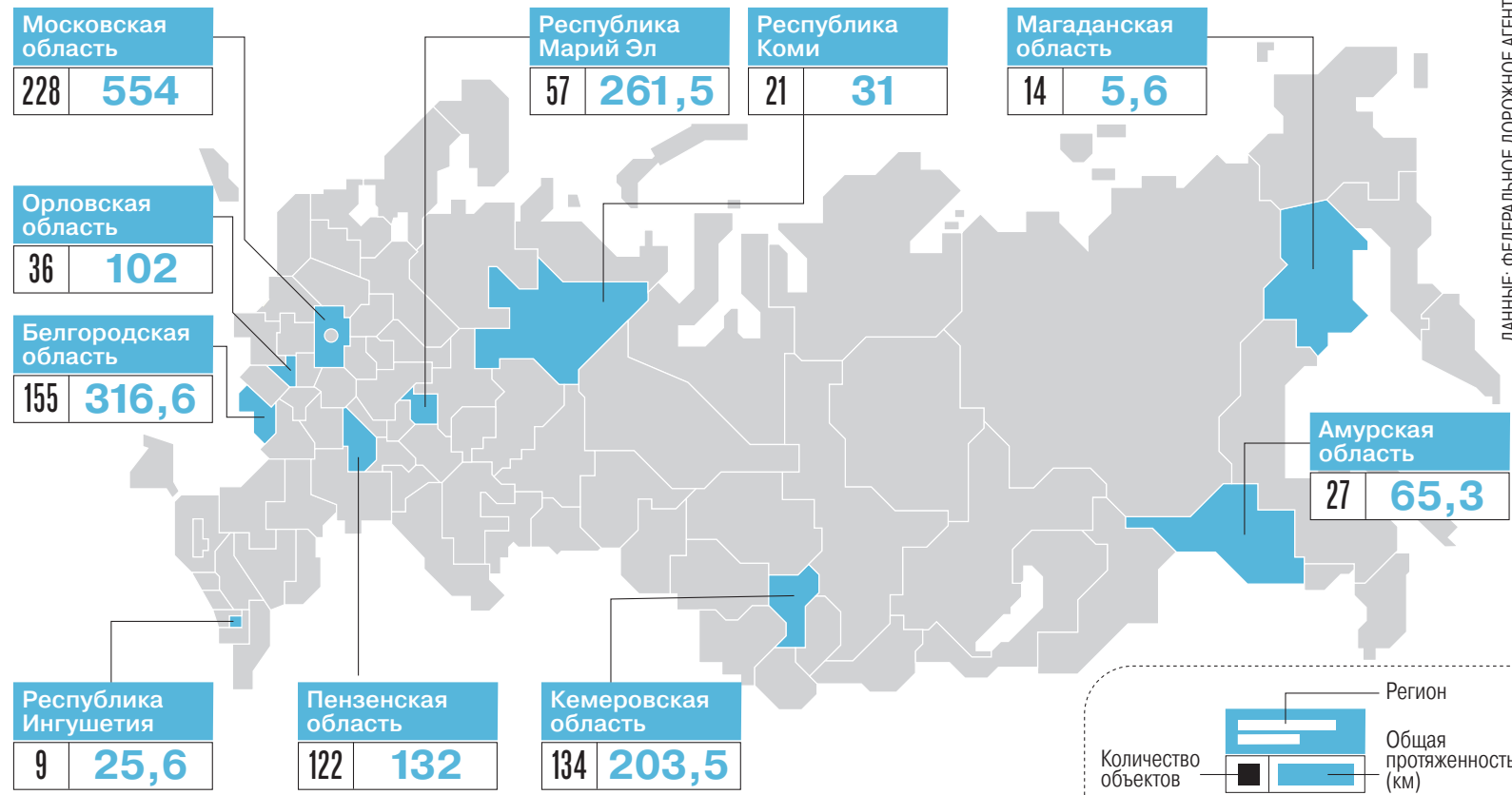
полотна, увеличивается межремонтный срок и срок эксплуатации автодорог даже с высокой интенсивностью движения», — поясняет министр дорожного хозяйства и транспорта Ставропольского края Евгений Штепа.

Дорожники Ульяновской области во время ремонта дороги Инза—Осыкино—граница Ульяновской области впервые применили новый метод восстановления покрытия с помощью эмульсионно-минеральных смесей типа «Спарри Сил». Работает это следующим образом: смесь, состоящую из битумной эмульсии, каменного материала и специальных добавок, наносят прямо поверх старого асфальта слоем 1,5 см, выравнивая проезжую часть. Такой способ позволяет, к примеру, быстро устранить колеи.

В Московской области в текущем году на региональной дорожной сети впервые применяется так называемый евроасфальт. Он обладает большей плотностью по сравнению с «обычным» асфальтом благодаря присутствию в составе асфальтобетонной смеси различных фракций щебня, что обеспечивает высокий уровень износостойчивости. Применение новых материалов и технологий позволяет улучшить качество покрытия и продлить межремонтные сроки, поясняют в подмосковном минтрансе.

Василий Подорожный

КТО УЖЕ ЗАКОНЧИЛ РАБОТЫ ПО НАЦПРОЕКТУ «БЕЗОПАСНЫЕ КАЧЕСТВЕННЫЕ ДОРОГИ»



Общественный транспорт готовят к обновлению

Одно из важнейших направлений нацпроекта «Безопасные качественные дороги» (БКД) — обновление парка общественного транспорта. В текущем году 13 регионов получили более 400 новых автобусов и троллейбусов, на что из федерального бюджета было выделено 3,5 млрд руб. В 2022–2024 годах эта работа продолжится. Минтранс уже приступил к разработке новой масштабной программы по развитию общественного транспорта и транспортной инфраструктуры в регионах. Кроме того, планируется выделить 100 млрд руб. на обновление электротранспорта.

— реновация —

Меняй старое на новое

О текущем состоянии парка общественного транспорта можно судить из официальной статистики. По данным Росстата на начало 2020 года, свыше 68% трамваев эксплуатировалось более 15 лет, 63% троллейбусов — более 10 лет. По данным ГИБДД, на конец 2020 года в стране было зарегистрировано более 850 тыс. автобусов, возраст 373 тыс. из них превышал десять лет. Текущую ситуацию Минтранс оценивает как критическую: из-за длительного недофинансирования более 70% автобусов, троллейбусов и трамваев эксплуатируются за пределами сроков, обозначенных заводами-изготовителями, изношено более 80% инфраструктуры. Требуется обновить более 5 тыс. вагонов пригородного сообщения. Все это в совокупности приводит к массовому оттоку пассажиров с общественного транспорта и, как следствие, росту использования личных автомобилей.

Регионов, способных самостоятельно закупать новый подвижной состав, немного (такая возможность есть, к примеру, у Москвы, где в последние годы идет активное внедрение электробусов и обновление трамвайного парка). Другие города и муниципалитеты, как правило, ограничиваются лишь поддержанием техники в исправном виде. Между тем обновлять подвижной состав необходимо, поскольку по прогнозам Минтранса к 2035 году доля поездок на общественном транспорте в крупных агломерациях увеличится с нынешних 54% до 69%.

Изначально нацпроект БКД в редакции 2019 года предусматривал обновление подвижного состава лишь в 20 городских агломерациях, на что ежегодно выделялось по 4 млрд руб. Впоследствии выяснилось, что этого недостаточно, и с 2021 года было решено выделить в составе БКД отдельный федеральный проект под названием «Модернизация пассажирского транспорта в городских агломерациях».

В нем закреплено, что к 2024 году должно быть обновлено 9% автобусов, трамваев, троллейбусов и вагонов подвижного состава пригородного железнодорожного транспорта в городах и агломерациях, входящих в БКД. По итогам 2021 года показатель составил 1% — это предусмотрено действующим планом, он уже достигнут, сообщили «Б» в Минтрансе. С 2022 года стартует ремонт контактных сетей для троллейбусов и электричек, а также железнодорожных и трамвайных путей. В 2024 году 5% всей этой инфраструктуры должно быть приведено в порядок, к 2030 году — уже 15%.

На реализацию федпроекта до 2024 года выделено 203,3 млрд руб., в 2025–2030 годах — еще 417,1 млрд руб. Деньги могут получить регионы, на территории которых находится одна из 105 городских агломераций, участвующих в БКД. Для получения поддержки субъекты федерации представляют в Минтранс заявку с описанием четкого плана действий по модернизации общественного транспорта. Прошедшие конкурс регионы заключают лизинговый контракт с Государственной транспортной лизинговой компанией (ГТЛК; скидка на покупку техники составляет 60%), которая, в свою очередь, договаривается о поставках транспорта с производителями. Минтранс, в свою очередь, возмещает компенсацию потерь в доходах ГТЛК от скидки — на эти цели в бюджете предусмотрено 14,1 млрд руб. в 2021–2024 годах. По такой схеме в 2020 году 14 городских агломераций получили 547 автобусов, 64 троллейбуса и 43 трамвая. В 2021 году 305 автобусов и 107 троллейбусов поступило в 13 агломераций.

ГТЛК в текущем году поставляла в регионы низкопольные автобусы марок НефАЗ, ЛиАЗ, а также троллейбусы моделей «Адмирал» и «Авангард». Один из последних примеров — партия «Адмиралов», поступивших в Иваново. Они вмещают 96 пассажиров, оборудованы широкими дверными проемами, большими накопительными площадками и откидной аппарелью для людей с ограниченными возможностями. «Адмиралы» оснащены также Wi-Fi, USB-разъемами для подзарядки телефонов, системой поддержания климата в салоне.

Для областного центра это уже вторая партия подвижного состава: благодаря поддержке Минтранса парк муниципального транспорта в Иваново обновлен более чем на 30%.

24 «Адмирала» в июле получил и Саратов: за три месяца они уже перевезли более 250 тыс. пассажиров. Особенность новых низкопольных троллейбусов — тяговая батарея, позволяющая преодолевать на автономном ходу без подключения к контактной сети до 20 км пути. «Когда в город поступили троллейбусы, я специально стоял и ждал его на остановке. Было интересно, что он собой представляет», — рассказал пассажир Антон Смирнов. — Внутри есть USB-разъемы для зарядки гаджетов, кондиционер, что очень важно для нашего степного региона, где +35°С не редкость. Ощущение по уровню комфорта словно находишься в столице».

22 новых троллейбуса с июля курсируют и на самом протяженном и востребованном маршруте Самары. «Впечатления очень хорошие», — рассказывает водитель троллейбуса Виктория Сергина. — За рулем пять-восемь часов работаем в день. И рулевое управление легкое, и выбег, и скорость держит. Усталость вообще не чувствуешь, удобно, комфортно, прохладно. При возникновении препятствий мы спокойно можем проехать на автономных аккумуляторах около 1,5 км, объехать ДТП, неисправность контактного провода. Никаких задержек в движении нет». Установленная в машине система видеонаблюдения также позволяет контролировать посадку и высадку людей.

Автопарк Нижнего Новгорода в августе пополнился 20 автобусами марки ЛиАЗ, работающими на компримированном природном газе. Техника оборудована антивандальными креслами и противоскользящим напольным покрытием. Машины также приспособлены для перевозки маломобильных граждан и пассажиров с детскими колясками. В транспортных средствах предусмотрено специальное место для крепления инвалидных кресел и для собаки-поводыря.

60 автобусов марки НефАЗ, также работающих на газу, поступили в



Екатеринбург. «Мы продолжаем развивать городской автопарк. В прошлом году пришло 57 автобусов на экологичном топливе — сжиженном газе», — рассказывает губернатор Свердловской области Евгений Куйвашев. — И в этом году по нацпроекту город получает 60 новых автобусов, работающих на газомоторном топливе. Это экономично и экологично. С приходом этой партии машин муниципальный автопарк обновлен на 70%. В конечном итоге мы переведем весь городской общественный транспорт на экологичное топливо».

40 новых автобусов марки НефАЗ появилось в нынешнем году и в Казани. «Город продолжает системную работу по совершенствованию транспортного обслуживания населения, в том числе по замене и приобретению автобусов на газомоторном топливе», — сказал мэр Казани Ильсур Метшин. — Благодаря поддержке

покрыли 60% от стоимости автобусов по нацпроекту». Общая сумма, потраченная на приобретение автобусов, отметил он, составила в 2021 году более 800 млн руб. «Автобус очень хороший, чувствуешь себя как в самолете», — добавляет водитель автобуса №1 Назип Тимермухаметов. — Удобные сиденья, проработанная панель приборов — рабочее место стало намного комфортнее. По сравнению с автобусами, которые были раньше, это просто шикарный транспорт».

В 2022–2024 годах обновление подвижного состава на основе заявок от регионов продолжится, сообщили «Б» в Минтрансе. На эти цели предусмотрено 2,5 млрд руб. в 2022 году, 3,4 млрд руб. в 2023 году, 4 млрд руб. в 2024 году.

Автобусы буксуют

Между тем выстроенная сегодня система пока не идеальна, отмечают эксперты. Критерии отбора в програм-

му обновления общественного транспорта сложны для понимания, а также вызывают немало вопросов со стороны граждан, рассказывает председатель Общероссийского объединения пассажиров, член общественной палаты России Илья Зотов. «На нее выделяется относительно небольшой объем средств, в результате многие города и субъекты федерации отбор не проходят», — поясняет он. — Это становится препятствием для того, чтобы сбалансированно обновлять подвижной состав». Еще одна проблема в том, что частных перевозчиков программа БКД не касается. «А их, как правило, больше, чем муниципальных», — поясняет Илья Зотов. — В итоге городской транспорт развивается некомплексно: часть автобусов новые, другая часть — все еще старые. Частникам надо также предложить способ обновления подвижного состава и господдержку». Господин Зотов также заметил, что по мере посту-

пления новых автобусов и троллейбусов в регионы сокращается количество самих перевозчиков. «Это плохо, на качество услуг это отражается не самым лучшим образом», — поясняет эксперт.

Ситуация с обновлением подвижного состава обсуждалась и на октябрьском заседании президиума госсовета по обсуждению транспортной стратегии. Президент Владимир Путин заметил, что развитие общественного транспорта, городского и пригородного сообщения — одна из ключевых задач. «Это важно не только для крупных мегаполисов, но и для небольших населенных пунктов, где порой не хватает удобных маршрутов до регионального центра, а автобусы, вагоны, электрички сильно изношены», — заявил глава государства. В связи с этим должны быть предложены «специальные подходы» для поддержки инвестиций в общественный транспорт, считает президент.

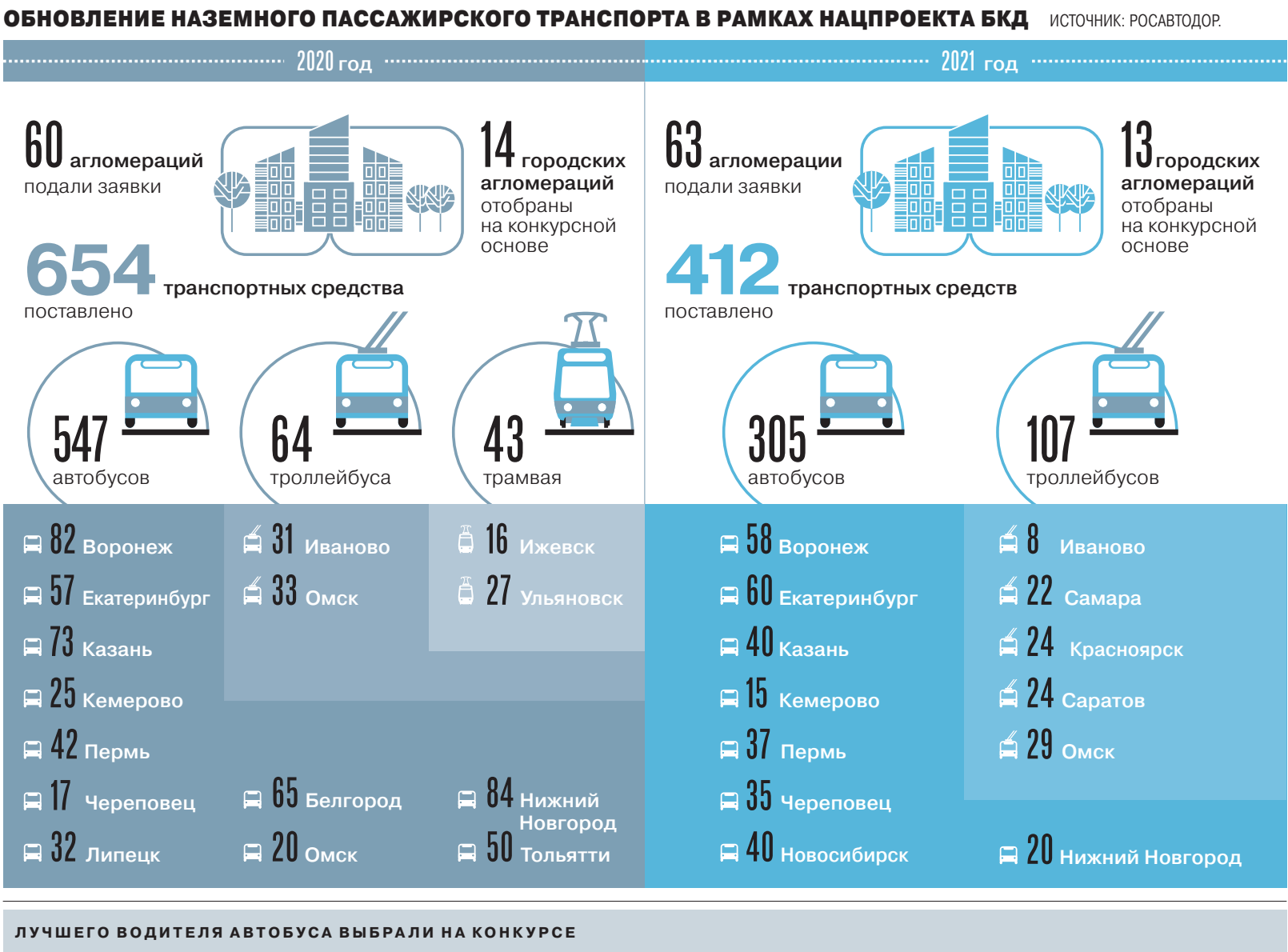
Еще летом вице-премьер Марат Хуснуллин заявлял о возможности выделения регионам возвратных средств на обновление подвижного состава из Фонда национального благосостояния (ФНБ). Глава Бурятии Алексей Цыденов, комментируя данную инициативу во время госсовета, заметил: даже в городах-миллионниках стоимость билета и объемы перевозок не позволяют окупить покупаемый подвижной состав, а значит, займы из ФНБ создадут дополнительную кредитную нагрузку на региональные бюджеты. Один из примеров — город Тверь, где для обновления 20 км трамвайной сети нужно втрое повысить тариф на проезд, власти на это пойти не могут, поэтому вынуждены были увеличить бюджетные расходы на инфраструктуру. По мнению господина Цыденова, нужно создавать другие условия обновления парка, доступные для всех регионов. Он предложил выделить на поддержку регионов дополнительные инфраструктурные бюджетные кредиты в объеме 500 млрд руб. Кредиты можно было бы выдавать с минимальной ставкой при максимальном сроке использования денег, а также направлять в субъекты целевые субсидии, предлагает гендиректор Центральной пригородной пассажирской компании Михаил Хромов.

В Минтрансе говорят, что совместно с Минфином, Минэкономразвития и госкорпорацией ВЭБ.РФ прорабатывают «организационно-финансовые модели» проектов модернизации систем городского электротранспорта с привлечением инфраструктурных бюджетных кредитов (ИБК), а также средств ФНБ и кредитов ВЭБ.РФ. Такие проекты планируется реализовать в 11 городах (Барнаул, Владивосток, Курск, Нижний Новгород, Пермь, Ростов-на-Дону, Саратов и т. д.). В общей сложности обновить нужно будет 635 км путей, закупить 1,2 тыс. трамваев, 305 электробусов. Общая потребность привлечения ИБК на эти цели на период до 2027 года Минтранс оценивает примерно в 100 млрд руб. — средства предусмотрены проектом постановления правительства, который подготовлен Минтрансом и сейчас проходит общественное обсуждение. Согласно этому же документу, отбирать инфраструктурные проекты для предоставления кредитов будет правительственная комиссия по вопросам оптимизации и повышения эффективности бюджетных расходов. Подробная механика подачи заявок от регионов и их рассмотрения будет описана в этом же постановлении.

Параллельно с этим ведется разработка новой комплексной программы по развитию общественного транспорта. Такой документ представят до конца года, заявил ранее Марат Хуснуллин. Документ, поясняют в Минтрансе, будет отличаться от существующего федпроекта «Модернизация пассажирского транспорта в городских агломерациях»: новая программа объединит все источники финансирования и направления, по которым сегодня оказывается господдержка модернизации пассажирского транспорта. «Это позволит синхронизировать как существующие, так и планируемые мероприятия по обновлению транспорта и развитию инфраструктуры, повысить их экономическую и социальную эффективность, а также будет способствовать более быстрому экономическому росту регионов», — рассказали «Б» в ведомстве.

«Мы поддерживаем все инициативы, нацеленные на совершенствование транспортной инфраструктуры для пассажиров», — комментируют ситуацию в ГТЛК. — Предлагаем использовать проверенный и доказавший свою эффективность в рамках БКД механизм льготного лизинга ГТЛК для обновления и расширения парка пассажирского транспорта в регионах и в будущей программе либо в текущем формате, либо с изменением пропорций по софинансированию со стороны федерального и бюджета субъекта».

Антон Кольцов



В сентябре в рамках нацпроекта БКД в Санкт-Петербурге прошел всероссийский конкурс профессионального мастера «Лучший водитель автобуса». Мероприятие с призовым фондом 1 млн руб. было организовано Минтрансом России, правительством Санкт-Петербурга, городским ГУП «Пассажирский транспорт» и Научно-исследовательским институтом автомобильного транспорта НИИАТ.

В течение трех дней более 80 водителей из разных регионов России соревновались за звание лучшего специалиста в своей сфере. Впервые в конкурсе приняли участие три женщины-шофера. Многие из участников ранее занимали призовые места на региональных соревнованиях, демонстрируя «знания, мастерство в своем деле, а также культуру

обслуживания пассажиров», говорит директор департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса Алексей Бакирей.

Во время конкурса водители, управляя автобусами ЛиАЗ 4292 и ЛиАЗ 5292, демонстрировали навыки в скоростном маневрировании, умении заезжать в бокс, выполнять параллельную парковку, делать «змейку» и упражнение «круг», а также соревновались в знаниях ПДД. Самый интересный этап — тест на «комфортное вождение»: в салон автобуса ставится стакан с водой, нужно было проехать по маршруту, пролив минимальное количество жидкости на пол.

В категории «водители автобусов большой вместимости» лучшим был признан Александр Паснов из Москвы, выиграв-

ший 300 тыс. руб. Второе место с призовым фондом 150 тыс. руб. завоевал Александр Горошников из Санкт-Петербурга, третье — Федор Третьяков из Тюмени, получивший 50 тыс. руб. В категории «водители автобусов средней вместимости» первое место занял Александр Грагер из Санкт-Петербурга, второе — Алексей Карпунин из Липецка, третье — Денис Зматраков из Тобольска.

«Убежден, что ваш профессионализм станет примером для многих водителей автобусов по всей стране», — отметил первый замминистра транспорта РФ Андрей Косток. — После возвращения в свои города, приступив к работе на предприятиях, вы поделитесь опытом, полученным на конкурсе, со своими коллегами».

Аварии прекратить

С 2013 года наблюдается устойчивая тенденция по снижению аварийности на федеральных авто-дорогах, а также числа пострадавших и погибших в них участников дорожного движения. В отличие от прошлых лет, 2021 год, к сожалению, ознамено-вался увеличением числа жертв ДТП. Росавтодор уже призвал регионы к поиску решений пробле-мы. Улучшить ситуацию может применение таких инженерных мер, как разделение потоков встреч-ного движения, строительство внеуличных пере-ходов и устройство электроосвещения. Это уже предусмотрено текущими планами Росавтодора.

— тенденция —

По данным ГИБДД, за девять месяцев 2021 года на федеральных дорогах за пределами городов и населенных пунктов произошло более 9,6 тыс. дорожно-транспортных происшествий, в которых погибли чуть более 2,7 тыс. человек, пострадали 14 тыс. граждан.

Показатели несколько выросли, и во многом это объясняется эффек-том пандемии. Дело в том, что в 2020 году во многих регионах вводились ограничения на передвижение транс-порта, вслед за этим сократилось и количество ДТП со смертельным ис-ходом. Снятие запретов в 2021 году дало естественный прирост аварий-ности по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Независи-мые эксперты даже говорят о том, что текущий год лучше сравнивать с 2017-м. Этот вопрос, а также другие аспекты обеспечения безопасности дорожного движения обсуждались на прошедшем в октябре совмест-ном заседании Коллегии Федераль-ного дорожного агентства и ГИБДД.

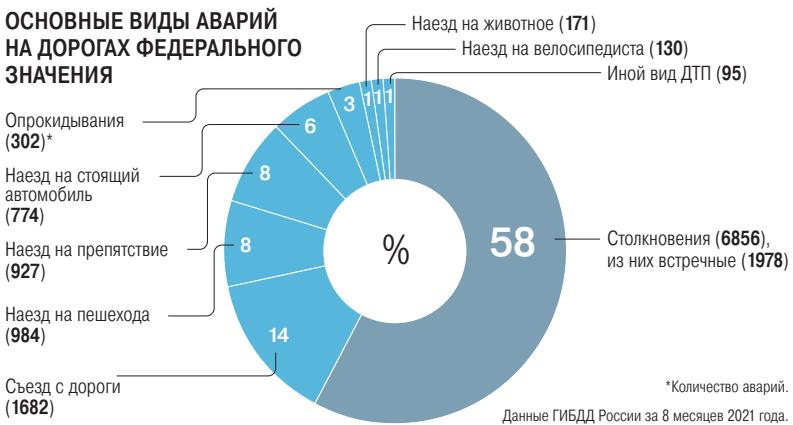
Руководитель Росавтодора Роман Новиков напомнил, что снижение смертности в ДТП является одной из целевых задач, заложенных в указе президента №204 2018 года о наци-ональных целях: число погибших в ДТП на 100 тыс. населения не должно превышать 4 человек (показатель со-циального риска) к 2024 году. На дан-ный момент, по предварительным оценкам ГИБДД, этот показатель со-ставляет 10,2. Складывающаяся си-туация на федеральных дорогах тре-бует комплексных мер для достиже-ния этих целей, сказал во время сво-его выступления заместитель главы Росавтодора Андрей Самарьянов.

Заместитель начальника ГИБДД России Олег Понарьин поддержал предложения Росавтодора о более активном внедрении инженерных

решений, поскольку они дают мо-ментальный эффект. Практика Фе-дерального дорожного агентства по-казала, что из всех возможных инже-нерных мероприятий, направлен-ных на исключение ДТП с выездом на встречную полосу движения, 100-процентный результат гаран-тирует только увеличение количества полос движения с двух до четырех с разделением встречных транспорт-ных потоков. Именно поэтому прак-тически все работы по капитально-му ремонту федеральных дорог на-правлены на увеличение количества полос движения с двух до четырех с разделением встречных транспорт-ных потоков.

Показательный пример — участ-ок федеральной дороги М2 «Крым», подъезд к музею-заповеднику «Про-хоровское поле». В 2017–2019 годах там произошло шесть ДТП с девятью пострадавшими, а после проведения капитального ремонта и установки барьерного ограждения за 2020–2021 годы на указанном отрезке не было ни одной аварии.

Согласно вступившим в силу в 2021 году правилам, разделители должны быть на дорогах с четырех-полосным движением. Общая протя-женность таких дорог в составе феде-ральной сети — 5,33 тыс. км, но 23% из них пока без барьеров. В 2020 году по поручению вице-премьера Мара-та Хуснуллина была разработана и у-тверждена «дорожная карта» по осна-щению барьерами всех четырехпо-лосных дорог (федеральных, регио-нальных и муниципальных), на кото-рых отсутствует разделение встреч-ных направлений движения, к 2024 году. В рамках этого плана в 2021 го-ду Росавтодор установит ограждения на 352 км дорог, в 2022 году — еще на 94 км. Еще 520 км автотрасс в 2021–2022 годах оснастят барьерами в рам-ках капитального ремонта.



Эффективный метод снижения аварийности с пострадавшими пе-шеходами — строительство внеу-личных пешеходных переходов и устройство линий электроосвеще-ния. В 2017–2020 годах было осве-щено более 1,6 тыс. км федеральных трасс (по итогам 2021 года к ним до-бавится еще 450 км), также было по-строено более 120 переходов (по итогам 2021 года появится еще 22). Эта работа будет продолжена и в дальнейшем.

Параллельно с инженерными ре-шениями, отмечают эксперты, нуж-но внедрять комплекс мер, направ-ленных на повышение дисципли-нированности водителей. В первую очередь речь идет о комплексах фо-тофиксации нарушений. С 2017 года Росавтодором установлено бо-лее 1,6 тыс. камер, что позволило по-ти вдвое снизить число очагов ава-рийности (до 468). «Региональные управления дорожных хозяйств ча-сто предлагают Росавтодору за счет собственных средств профинанси-ровать установку систем фиксации нарушений», — рассказал Андрей Са-

марьянов. «ФКУ должны активнее по-мочь размещать комплексы. Парал-лельно с этим», — отметил Олег Пона-рьин, — можно применять более гиб-кие скоростные режимы, меняющи-еся в зависимости от времени суток, метеоусловий. В местах обгона и пе-рестроения следует кратно увели-чить число зон контроля камерами».

Также Андрей Самарьянов на-помнил, что Федеральное дорожное агентство ежегодно принимает на свой баланс порядка 3 тыс. км реги-ональных дорог. Это делается соглас-но правительственному плану 2018 года: федеральный статус, как прави-ло, получают дороги, имеющие стра-тегическое значение для нескольких регионов. «К сожалению, такие доро-ги зачастую находятся в крайне не-удовлетворительном состоянии и, как следствие, с высокими показате-лями аварийности», — рассказал Ан-дрей Самарьянов. — Привести их в нормативное состояние в один мо-мент невозможно — сначала нужно выполнить работу по проектирова-нию и капитальному ремонту, для этого нужно время».

Существуют еще «резервы», за-счет которых можно снизить ава-рийность и смертность на федераль-ной сети, отметил Олег Понарьин. В преддверии зимнего сезона, в част-ности, нужно внимательнее следить за сцепными качествами дороги, раз-личимостью разметки, знаков, на-правляющих столбиков. Кроме того, нужно уделять особое внимание про-блеме повторных наездов на автомо-били (поврежденных в ДТП или неис-правных), стоящих на проезжей ча-сти или на обочине.

Главная особенность аварий на федеральной сети — это высокая тяжесть последствий, отмечают в ГИБДД (прежде всего из-за высоких скоростей): 33% всех погибших в ДТП по России приходится на федераль-ные трассы. «Тенденцию эту надо пе-реломить и в стратегических планах снизить этот показатель хотя бы до 15–20%, — считает Олег Понарьин. — Это уже будет огромным прорывом».

Большую роль играют региональ-ные комиссии по безопасности до-рожного движения, где разрабаты-ваются планы по снижению ДТП на конкретных дорогах, отмечает Ро-ман Новиков. На уровне таких ком-иссий заблаговременно выявляют участки, которые очагами аварий-ности еще не являются (так называе-мые предочаги), и принимают опе-ративные меры, чтобы ДТП там не возникали.

Задача по снижению аварийности на федеральных трассах требует ком-плексного подхода, который вклю-чает в себя не только инженерные ре-шения, но и мероприятия, направ-ленные на профилактику правона-рушений и формирование законоп-ослушного поведения участников до-рожного движения. Ведь достаточно часто причинами ДТП становятся не-дисциплинированность водителей, а также управление автомобилем в состоянии алкогольного или нарко-тического опьянения.

Подобный план мероприятий должен предусматривать изменения в законодательстве и нормативных правовых актах административного регулирования. В их числе — сниже-ние нештрафуемого порога скорост-ного режима, а также кратное увели-чение штрафов за нарушение правил дорожного движения как водителя-ми, так и пешеходами.

Установка разделительных барь-еров лишь на первый взгляд кажет-ся простым решением, пояснил „Б“ председатель аппарата президиума МОО «Координационный совет по организации дорожного движения»

Сергей Соболев. Дорог, где раздели-тели можно было установить без из-менений геометрических параме-тров трассы (сужением полос дви-жения или обочины), почти не оста-лось: основные резервы уже исчер-паны. «Как правило, требуется ре-конструкция автодороги с расши-рением полосы отвода, иногда нуж-но переносить коммуникации, вы-купать землю и т. д., — поясняет экс-перт. — Задачу несколько упроща-ет установка тросовых ограждений: они дешевле и занимают меньше ме-ста на дороге при монтаже, но на скор-остных участках нужно все же ста-вить металлические или бетонные ограждения».

Сергей Соболев отмечает, что по-сле ремонта аварийность на феде-ральной сети может возрастать и из-за улучшения качества покрытия. «Автомобилисты начинают ездить го-раздо быстрее, при этом знаки, каме-ры и барьерное ограждение дорож-ники установить не успели или во-обще не включили в проект, — гово-рит он. — Такое встречается, к сожа-лению, нередко». Об этой проблеме говорит и координатор проекта «Кар-та убитых дорог» Александр Василь-ев. «Граждане все чаще замечают, что безопасность на дорогах не повыша-ется даже после ремонта, — отмечает он. — Речь идет о некорректной ра-боте светофоров, отсутствии разметки, освещения вдоль дорог, недостаточ-ном обустройстве пешеходных пе-реходов, а также об изменении схем движения на перекрестках».

Принадлежность дороги в кон-тексте борьбы с аварийностью не имеет значения, если только с точки зрения объема выделяемых средств и оперативности устранения не-достатков, добавляет юрист, эксперт по безопасности движения Катери-на Соловьева. «Залатать дороги, до-бавить количество полос и освоить деньги на средства организации дви-жения, развесить камеры — это важ-ная, но техническая часть, самая лег-кая, — говорит эксперт. — Необходи-мо начинать большую работу непо-средственно с водителями, влиять на их поведение, чтобы исключить нарушения ПДД. Нужно четко опре-делить методы воздействия на умы разных категорий автомобилистов и применять эти методы». Такая ра-бота дает результаты, как правило, только через несколько лет, отмеча-ет госпожа Соловьева. «Ее не оценить с точки зрения доходов и освоения средств, — резюмирует она. — Глав-ная оценка — человеческая жизнь».

Иван Буранов

Каркас для всей страны

— проект —

Минтранс и Росавтодор при поддержке регионов сформировали опорную сеть автодорог — важную часть транспортной стратегии России. В документ вошли 138 тыс. км федеральных и региональных трасс, выполняющих стратегическую роль для развития экономики страны. На поддержание и развитие этих дорог государство будет выделять средства в приоритетном порядке.

Концепция опорной сети автомобиль-ных дорог обсуждалась еще с 2019 года. Идея состояла в том, чтобы сформировать пе-речень федеральных, региональных и муни-ципальных трасс (в том числе перспектив-ных), связывающих основные точки генера-ции транспортного спроса и формирующих транспортный каркас страны. Впервые о не-обходимости формирования опорной сети дорог страны на выставке «Дорога 2019» в Екатеринбурге заявил Евгений Дитрих, за-нимавший пост министра транспорта РФ. Проект был представлен Дмитрию Медве-деву, в те годы возглавлявшему правитель-ство РФ. В сентябре 2020 года, согласно по-ручению первого вице-премьера Андрея Белоусова, работу над опорной сетью начали Минтранс и Росавтодор. В ноябре того же го-да на заседании президиума правительст-венной комиссии по транспорту под пред-седательством Андрея Белоусова и вице-пре-мьера Марата Хуснуллина (прошло на пло-щадке международного форума «Транспорт России») ведомства представили первый до-клад о подходах к формированию опорной сети автодорог. А в декабре 2020 года кон-цепция документа была утверждена, после чего велась активная работа с регионами, на-правлявшими в Росавтодор свои предложе-ния. К процессу были подключены также го-скомпания «Автодор», аналитический центр при правительстве России и эксперты Выс-шей школы экономики.

На данный момент опорная сеть уже сфо-мирована, в нее вошли в общей слож-ности 138 тыс. км дорог, в том числе федераль-ных — 62 тыс. км, региональных — 76 тыс. км (из них 14 тыс. км планируется к передаче в федеральную собственность). Это:

дороги, связывающие по кратчайше-му маршруту Москву и столицы субъектов (450 участков дорог общей протяженностью 76,5 тыс. км);



дороги, связывающие по кратчайшему маршруту центры регионов друг с другом и с городами с населением от 100 тыс. человек (880 дорог протяженностью 22,7 тыс. км); обходы городов с численностью насе-ления выше 100 тыс. человек; дороги, обеспечивающие подъезды к аэ-ропортам, ж/д станциям, морским и реч-ным портам, транспортно-логистическим центрам (203 трассы протяженностью 16,1 тыс. км, связывающих 91 аэродром, 107 железнодорожных станций, 32 морских и 117 речных портов); подъезды к 109 пунктам пропуска через государственную границу (165 дорог протя-женностью 13,1 тыс. км); дороги с прогнозируемой среднегодовой интенсивностью движения более 10 тыс. автомобилей в сутки (275 дорог протяженно-стью 9,6 тыс. км, не включая улично-дорож-ную сеть населенных пунктов);

дороги, входящие в состав европейских и азиатских международных маршрутов, про-ходящих по территории России (59 дорог протяженностью 34,4 тыс. км).

При формировании опорной сети учи-ывались также баланс между размером ав-топарка и протяженностью дорог в кон-кретном регионе и востребованность авто-трасс для населения. В Волгоградской обла-сти частью транспортного каркаса стану-т 2,2 тыс. км федеральной и региональной сети, в Курской области — 622,9 км регио-нальных и 417,1 км федеральных дорог. «Ре-шение взвешенное и крайне важное, — ска-зал „Б“ губернатор Курской области Роман Старовойт. — Мы рассчитываем, что тепе-рь снизится финансовая нагрузка на област-ной дорожный фонд и появится дополни-тельный стимул для развития транспортной инфраструктуры». В Мурманской области в опорную сеть войдет подъезд к знамени-то-

му селу Териберка, в Вологодской области — туристическая трасса Сергиев Посад—Калы-зин—Рыбинск—Череповец.

Опорная сеть автодорог тепе-рь должна стать частью транспортной стратегии Рос-сии до 2035 года. Проект этого документа был представлен в октябре на заседании гос-совета президенту Владимиру Путину.

После окончательного утверждения сеть будет развиваться поэтапно, поясняет гла-ва Росавтодора Роман Новиков. Работы бу-дут идти в соответствии с трехлетними про-граммами дорожной деятельности (они уже утверждены), в рамках которых Росавтодор, ГК «Автодор» и субъекты федерации син-хронизировали ремонт, капремонт, строи-тельство и реконструкцию на федеральных и региональных автотрассах. Приоритет в этих программах отдавался объектам, по-павшим в опорную сеть. Реализация перво-го этапа (до 2024 года), по оценкам Росавто-

дора, обеспечит устойчивой транспортной связью 85 млн человек по всей стране, а при-рост ВВП в результате появления новых до-рог (или ремонта существующих) составит 4,7 млн руб.

На втором этапе (2024–2030 годы) к опор-ной сети добавится дополнительно еще 57 тыс. км дорог в 106 городских агломера-циях. Входящая в них улично-дорожная сеть будет отремонтирована до конца 2030 года, в результате прирост ВВП составит еще 5,2 трлн руб. На третьем этапе (2030–2035 годы) к опорной сети присоединят дороги, связыва-ющие крупные центры муниципальных райо-нов с селами, туристическими кластерами и производственными зонами. Общая протя-женность сети составит уже 270 тыс. км, при этом транспортным сообщением будут обес-печены 103 млн человек, а прирост ВВП, по оценкам Росавтодора, составит еще 5,3 трлн руб. Параллельно планируется устранить так называемые узкие места: речь идет о строи-тельстве не хватающих для пропускной спо-собности развязок или путепроводов.

Опорная сеть была впервые сформиро-вана еще в США, рассказал „Б“ глава обще-ственного совета Минтранса Михаил Блин-кин, в нее были включены федеральные и субфедеральные дороги, по которым совер-шался основной прогон и грузооборот. Рос-сия, говорит он, идет по похожему пути. До-роги, попавшие в опорную сеть, тепе-рь бу-дут под особым вниманием государства с точки зрения приоритета выделения финан-сирования. «Получившаяся опорная сеть — это консенсусный документ, отражающий отношение профессионального сообще-ства дорожников к тому, какие магистра-ли нужно как можно быстрее привести в по-рядок», — подчеркивает Михаил Блинкин.

Основной вопрос на повестке дня — источники средств для развития дорог, во-шедших в транспортный каркас. На про-шедшем госсовете Роман Старовойт пред-ложил разработать схему финансирования механизма формирования опорной сети, в том числе в целях «пережающего доведе-ния ее до нормативного состояния». От того, насколько будет проработан вопрос форми-рования сети и программ дорожной деятель-ности, зависит экономическое развитие ре-гионов, говорит член комитета Госдумы по транспорту и строительству инфраструкту-ры Сергей Тен.

Виталий Айвазян