



Спрос на повышенный сброс

Озеро Байкал четвертый год испытывает повышенную приточность. Темпы поступления воды в отдельные периоды выше нормы в полтора-два раза. Для природы такие фазы естественны: многоводье и маловодье сменяют друг друга регулярно. Человеку же к таким колебаниям необходимо адаптироваться: не стоять на пути воды в щедрый на осадки год и сохранять возможности использовать ресурс, когда иначе. В случае с Ангарским каскадом ГЭС наряду с ресурсообеспечивающими функциями существует задача сохранения уникальной экосистемы озера. О последней хорошо известно не только специалистам, но и жителям Иркутска. Особенно тем, кого в пойме Ангары это касается напрямую.

— водные ресурсы —

Уровень Байкала регулируется через Иркутскую ГЭС — первую ступень Ангарского каскада. Каким будет объем, продолжительность и мощность сбросов, решает межведомственная рабочая группа, в которую входят представители власти Иркутска и областного правительства, федеральных ведомств, регуляторных и надзорных органов. Параметры каскада утверждаются постановлением Енисейского бассейнового водного управления (БВУ) Росводресурсов.

Режимы устанавливаются с учетом всех сезонных, гидрологических факторов, а также интересов водопользователей: энергетиков, водоснабжающих структур, судоходных компаний. Учитываются, к примеру, такие факторы, как сезон нереста рыб на Байкале или северный завоз, когда надо временно сбросить чуть больше воды, чтобы дать судам пройти по маршруту. Повышенная или пониженная приточность в озере также является одним из важных факторов изменения сбросных расходов», — объясняет руководитель территориального отдела водных ресурсов по Иркутской области Енисейского БВУ Росводресурсов Михаил Людвиг.

Байкал является единственным в России озером, уровень которого регулируется постановлением правительства (в дополнение к существующим Правилам использования ресурсов водохранилищ). С 2001 года были установлены максимальные и минимальные значения уровня воды в озере для использования его водных ресурсов. Верхняя граница определена как 457 м по Тихоокеанской системе высот (ТО — «нулевая» отметка находится во Владивостоке), а нижняя — 456 м ТО.



Александр Давыдов

Поддерживать так называемый метровый диапазон колебаний с тех времен удавалось не всегда. К примеру, с 2014 по 2017 год из-за маловодья (приток в озеро составлял лишь 60–67% от нормы) уровень дважды переходил нижнюю границу, опускался до 455,7 м ТО. Согласно данным Института систем энергетики имени Мелентьева СО РАН, период маловодья был экстремальным с начала эксплуатации Иркутского гидроузла (с 1956 года) и вторым исторически минимальным с 1903 года.

Многоводная фаза на Байкале наблюдается с 2020 года. Институт систем энергетики имени Мелентьева СО РАН информирует, что в этом же году приток в Байкал в третьем квартале составил 5,2 тыс. кубометров в секунду. Подобное до этого повторялось лишь трижды за всю историю непрерывных наблюдений с 1899 года. По информации Росводресурсов, в 2020 году уровень Байкала превышал отметку 457 м ТО на протяжении 54 дней, а Иркутская ГЭС на 32 дня повышала сбросные расходы до 2,8 тыс. кубометров в секунду. В 2021 году превышение максимального уровня наблюдалось 109 дней. Иркутская ГЭС при этом 45 дней работала со сбросными расходами 3,6 тыс. кубометров в секунду. Статистика этого года показывает: превышение нормального подпорного уровня (НПУ) на Байкале наблюдалось 92 дня, Иркутская ГЭС максимальные расходы в 3,4 тыс. кубометра в секунду держала на протяжении пяти дней.

Руководитель иркутского Управления по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды Азат Насыров добавляет, что ситуация с высокой приточностью в Байкале не уникальная. «Многоводные и маловодные периоды имеют свою цикличность», — говорит он. — К сожалению, мы не можем предсказать эти периоды, а только их фиксировать. Пре-

дыдущий многоводный период наблюдался с 1988 по 1995 год. В октябре 1988 года, был достигнут исторический максимум среднего уровня озера Байкал — 457,42 м».

По данным Росгидромета, в октябре 2023 года приток к Байкалу превысил норму в два раза — вероятность повторения такого события составляет 1 раз на 100 лет. В третьем квартале он был 131% от нормы, в четвертом квартале ожидается порядка 297% от нормы. На основании прогнозов выстраивается вся дальнейшая работа по регулированию режимов.

«Уровень Байкала по состоянию на 24 ноября составляет 456,98 м ТО, или на 3 см ниже отметки НПУ. Гидроузлы Ангарского каскада ГЭС сейчас работают в оптимальном режиме, максимально загружены по выработке и пропускной способности. Но в связи с тем что на 1 мая мы должны выходить на отметку по Байкалу в 456,15 м ТО, чтобы пропустить весенний паводок, то Иркутская ГЭС будет в зимний сезон работать с повышенными расходами», — подчеркивает Михаил Людвиг.

Диапазон расходов строго регламентирован правилами водохранилищ. Документом также предусмотрена амплитуда режима сбросов гидроузлов для многоводных и маловодных фаз. Тем не менее в отдельных районах Иркутской области и Республики Бурятия сталкиваются с подтоплениями в пойменных зонах. Это жизненное пространство реки, которое она занимает в зависимости от периода водности. Застройка на таких участках появилась без учета возможных отметок, предусмотренных проектом каскада. В случае продолжения цикла многоводных лет угроза затопления построек в пойме реки сохранится.

Заместитель руководителя Управления МЧС России по Иркутской области Евгений Гоголев отмечает, что в настоящее время «точ-

но неизвестно» количество собственников домов и участков, попадающих под возможное подтопление, но их «насчитывается несколько тысяч».

«Мы получили уведомление от Енисейского БВУ с прогнозом гидрологической обстановки в осенне-зимний период. После этого была проведена комиссия по чрезвычайным ситуациям участием губернатора Иркутской области, руководителей региональных министерств, мэров. Последним выданы поручения по организации превентивных мероприятий, направленных на безопасность населения. В нижнем бьефе Иркутской ГЭС подтапливает одни и те же территории: поселок Усолье-Жилкино Боханского района, частично окраины города Усолье-Сибирское, поселок Тельма Усольского района, 18 садоводств в Усольском и Ангарском районах, а также 5 садоводств в черте города Иркутска», — говорит представитель ведомства.

По его словам, в зону подтопления входят территории, где жилья быть не должно. «В основном это садоводства. По некоторым участкам уже идут судебные разбирательства, как по садоводству „Елизовское“ (расположено на одноименном острове на реке Ангара в городской черте Иркутска). Но ситуация осложняется нюансами законодательства. С одной стороны, в садоводствах установлен временный, сезонный режим проживания. С другой, гражданам никто не запрещает жить там постоянно. Более того, в садоводствах разрешено прописываться. Застройка участков произошла в 1990-е и нулевые годы. Трудно сказать, кто разрешил. Сейчас все это вопросы взаимодействия нескольких ведомств», — подчеркивает он.

Азат Насыров, в свою очередь, добавляет, что для таких случаев необходимо решение

на федеральном уровне. «Маловодный период, длившийся почти 30 лет, всех расслабил», — говорит руководитель иркутского УГМС. — Мы помним историю с катастрофическим наводнением в городе Тулун в 2019 году. Множество людей лишились крова, потом получили жилищные сертификаты. А в дальнейшем выяснилось, что часть граждан каким-то образом остались проживать в своих старых домах. Государству надо заниматься берегоукреплением, но этим работам мешают такие собственники. Ситуация назрела, требует решения. А иначе люди начнут селиться вблизи вулкана, а потом требовать компенсации».

Власти Иркутской области в настоящее время ведут работу, связанную с проблематикой жилья в границах зон затопления Иркутской ГЭС. В регионе, в частности, законодательно установлены такие границы. Новые землеотводы, как и любые регистрационные действия в них, не осуществляются. «Начало положено, в дальнейшем, будем надеяться, начнется процесс расселения граждан», — комментирует Евгений Гоголев.

По словам Михаила Людвига, отсутствие застройки в зоне затопления было бы «идеальным сценарием для регулирования уровня Байкала в периоды многоводья». «Проектная мощность Иркутской ГЭС позволяет сбрасывать и 6 тыс. кубометров секунду, — рассказывает он. — На практике же мы не можем достигнуть даже 4 тыс. кубометров в секунду. В 2021 году, когда, напомним, сбросные расходы устанавливались на 3,6 тыс. кубометров в секунду, местные власти столкнулись с серьезными подтоплениями в нижнем бьефе. Поэтому мы вынуждены сейчас очень аккуратно пользоваться этим инструментом. В этом году нам удалось путем регулирования расходов, не превышая отметку в 3,6 тыс. кубометров в секунду, пройти сезон с минимальным ущербом для верхнего и нижнего бьефов».

Руководитель территориального отдела водных ресурсов по Иркутской области Енисейского БВУ Росводресурсов также добавляет: в этом году пул научных институтов, входящих в структуру СО РАН, завершает большую трехлетнюю исследовательскую работу по заказу Минприроды РФ. Ученые должны дать рекомендации для постоянных отметок озера Байкал, чтобы обеспечить оптимальный режим хозяйственного и промышленного водопользования, обезопасить население и объекты экономики при пропуске крупных паводков. Специалисты также дадут прогноз, как подъем уровня и режимы сбросных расходов Иркутской ГЭС могут сказаться на объектах экономики и инфраструктуры прибрежной территории Иркутской области и Республики Бурятия.

«У нас появится возможность пересмотреть правила использования водных ресурсов ГЭС. Мы сейчас пользуемся правилами, утвержденными в 1988 году. Они легитимны до сих пор, но необходимы новые, позволяющие более точно планировать сбросы, а также учитывающие погрешности, которые не давали нам работать более эффективно», — резюмирует Михаил Людвиг.

Влад Никифоров

Вертикальный сибирский путь

— железнодорожный транспорт —

В этом году правительство решило вновь взяться за давно лежащий под сукном проект Северо-Сибирской железнодорожной магистрали. Пока ее маршрут не определен, но судя по высказываниям властей разных уровней, речь идет о масштабном проекте, не просто включающем в себя недостающий участок инфраструктуры Нижневартовск—Белый Яр—Усть-Илимск, но и обеспечивающем выходы к арктическому побережью на севере и к китайскому Синьцзян-Уйгурскому автономному району на юге. В такой конфигурации, по оценкам аналитиков, магистраль, даже по самым скромным подсчетам, обойдется примерно в 25 трлн руб., и не ясно, найдутся ли на это средства в бюджете, притом что именно дефицит средств заставил отложить менее крупные северные проекты, в том числе Северный широтный ход.

Дорога поперек материка

Правительство вернулось к грандиозному проекту строительства Северо-Сибирской магистрали, которая должна одновременно решить массу задач железнодорожной логистики. По итогам совещания с членами правительства в августе президент поручил правительству совместно с властями Кузбасса, РАН и ОАО РЖД к 1 марта 2024 года представить доклад о Севсибе. Пока его маршрут не утвержден, однако, судя по высказываниям первых лиц страны и регионов, уже есть наброски, позволяющие предположить, что речь идет не только о предполагавшемся ранее строительстве участка Нижневартовск—Белый Яр—Усть-Илимск в целях обслуживания промышленной зоны Нижнего Приангарья и со-

здания альтернативного маршрута для части участков БАМа и Транссиба, но и о более масштабном проекте, соединяющем Сибирь с ее северными портами и Китаем.

Так, в октябре был утвержден план реализации стратегии социально-экономического развития Сибирского федерального округа до 2035 года, где предлагается к 2025 году завершить оценку целесообразности строительства Севсиба и указываются два его отрезка: Нижневартовск—Белый Яр и Таштагол—Урумчи (КНР).

Участок Нижневартовск—Белый Яр—Усть-Илимск протяженностью около 2 тыс. км планировали соорудить с 1950-х годов и неоднократно возвращались к этому проекту. Он, в частности, предусмотрен стратегией развития железнодорожного транспорта РФ до 2023 года, утвержденной в 2008 году, стратегией социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона до 2025 года, утвержденной в 2009 году, и рядом других документов. В транспортной стратегии стоимость этого проекта оценивали в 218 млрд руб. Проектирование планировали начать в 2016 году, но к этому году было принято решение вернуться к проекту после 2020 года.

Что касается участка Таштагол—Урумчи, он предполагает создание нового выхода в Китай через узкий 55-километровый западный отрезок российско-китайской границы на Алтае, между Казахстаном и Монголией. Географическим удобством железнодорожникам не позволяет воспользоваться сложным ландшафтом. Рассматривалось строительство под Алтаем двух тоннелей, российского и китайского, но до дела так и не дошло. В 2021 году замгендиректора ОАО РЖД Алексей Шило пояснял, что, хотя тоннель обойдется очень дорого, при строительстве же-

лезной дороги на эстакадах «вполне возможно, что цена строительства будет окупаться теми преимуществами, которые мы получим» (см. „Ъ“ от 7 апреля 2021 года).

Вопрос о северной конечной точке будущего Севсиба также прорабатывается в контексте выхода на Севморпуть (СМП). Губернатор Кузбасса Сергей Цивилев рассказал, что в качестве конечной точки Севсиба рассматривается порт Сабетта. «На СМП от нас есть дорога до Томска, и дальше есть кусок дороги до Нижневартовска, — цитирует его „Интерфакс“. — А дальше есть разрыв, и есть два порта на СМП: один порт Ямбург, другой Сабетта». Ямбург находится ближе, пояснили он, и строительство потребует меньше усилий, но этот порт обладает небольшими глубинами, тогда как в Сабетте, которая чуть дальше, «глубина уже портовая 20 метров, позволяет брать большие суда».

Северное сопротивление

Идея строительства магистрали через Сибирь поперек материка обзаводит перспективами избавления от зависимости от Восточного полигона, который, несмотря на непростанное расширение, так и не может вместить грузы всех желающих. Такой маршрут будет проходить через основные грузообразующие регионы железных дорог, в том числе через Кузбасс, и при наличии западного входа в Китай позволит обеспечить пропуск большого объема грузов к восточному соседу. А если рентабельность этого направления покажется недостаточной, то всегда будет альтернатива в виде морской транспортировки через арктические порты.

Однако до сих пор эта идея так и не была реализована, хотя многократно рассматривалась в разных вариантах. В частности, многие годы обсуждается выход на Са-

бетту. С 2011 года работает линия Обская—Бованенково—Карская, построенная «Газпромом» и находящаяся у него на балансе. От Бованенково планировали построить 170-километровое ответвление на Сабетту, или так называемый Северный широтный ход-2 (СПШХ-2). Еще в 2015 году концессию на его строительство заключили правительство ЯНАО и группа ВИС, но уже в 2019 году ее расторгли. В 2021 году «Росатом» оценивал дополнительный грузопоток на СМП по СПШХ-2 в 9 млн тонн, прежде всего углеводородов.

При этом ранее предполагалось, что строительство дороги до Сабетты будет реализовано после первого Северного широтного хода (СПШХ): линии Коноша—Обская—Салехард—Надым—Хорей—Пангоды—Коротчаево. В частности, об этом год назад говорил помощник президента Игорь Левитин: «Когда у нас будет работать Северный широтный ход в контейнерном варианте, нам надо будет связать Транссиб с Сабеттой и дальше выйти на СПШХ». Но и СПШХ пока так и не воплощен в реальность. В актуальном варианте проект предполагает реализацию значительной его части за счет средств ОАО РЖД, а именно проведение реконструкции участков Северной (Коноша—Обская) и Свердловской (Пангоды—Коротчаево) железных дорог и строительство ранее входившего в периметр концессии участка Обская—Салехард с капитальным мостом через Обь. За счет инвестпрограммы «Газпрома» должен быть построен участок Хорей—Пангоды, а за счет сильно ужавшейся концессии — участок Салехард—Надым—Хорей. В этом году было принято решение в очередной раз сдвинуть реализацию СПШХ — на 2027–2031 годы (см. „Ъ“ от 19 июня). По финансовой модели при этих сроках капзатраты по проекту составят 730,4 млрд руб., а с учетом операционных и финансовых

затрат стоимость достигнет 916,4 млрд руб. Из них 182,5 млрд руб. будет стоить мост через Обь. Пока эти деньги ни в бюджете, ни в инвестиционной программе ОАО РЖД не нашлись.

В 2020 году обсуждалось создание «Сибирского меридиана», связывающего порты Тихого и Индийского океанов и точки на Севморпути и включающего в себя, в частности, оба СПШХ и Севсиб. Тогда проект оценивался почти в 5 трлн руб. (см. „Ъ“ от 14 апреля 2020 года). В него входил и участок Кызыл—Курагино протяженностью 410 км и стоимостью более 190 млрд руб., в октябре в очередной раз закреплённый в стратегии развития СФО, но в формулировке «оценка целесообразности», которая должна быть завершена в 2026 году. Концессионное соглашение по Кызыл—Курагино, заключенное в 2018 году с ТЭПК «Кызыл—Курагино» Руслана Байсарова, в 2021 году было приостановлено на пять лет (см. „Ъ“ от 1 апреля 2021 года).

По мнению президента Национального исследовательского центра перевозок и инфраструктуры Павла Иванкина, проект вертикального хода очень востребован, так как позволит сократить нагрузку на Дальний Восток, и грузовая база для него всегда будет. Он оценивает стоимость такой дороги в 22–24 трлн руб. без учета сложной геологии: прокладка тоннелей и строительство других искусственных сооружений может поднять его стоимость до 50 трлн руб. При этом, говорит он, при наличии политической воли его реализацию вполне реально начать до 2030 года и к 2040 году уже запустить Севсиб. Если маршрут будет развиваться в сторону Сабетты, отмечает он, это позволит в дальнейшем приступить к расширению дорог вдоль побережья в маршрутах дорог 501/503 и дальше двигаться вплоть до Певека.

Наталья Скорлыгина

ЛОГИСТИКА И ИНФРАСТРУКТУРА

С НОВЫМ КОРИДОРОМ

Крупные инфраструктурные проекты модернизируются и строятся по нацпроекту «Модернизация транспортной инфраструктуры», который реализуется по решению Президента Российской Федерации, являются частью новых коридоров, в частности дорога М-12 «Восток» — это элемент транспортного маршрута «Россия», развитие Восточного полигона железных дорог критично для загрузки дальневосточных портов, тогда как перевозки по Севморпути способны частично разгрузить ж/д инфраструктуру.

— инфраструктура —

Переориентация российской логистики с западных на восточные рынки повлияла и на внутренние перевозки, увеличив нагрузку на действующую инфраструктуру. Для ее обновления с 2019 года реализуется нацпроект «Модернизация транспортной инфраструктуры». Его целью является не только развитие транспортной сети и обеспечение связности территорий, а также повышение безопасности перемещения, для бизнеса же это дает возможность проще выстраивать логистику грузоперевозок.

Помимо строительства скоростной автомобильной дороги М-12 «Восток», он касается развития морских портов и Северного морского пути, железнодорожных подходов к портам Азово-Черноморского и Северо-Западного бассейнов, железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона и Центрального транспортного узла, региональных аэропортов.

«В России сейчас набран хороший темп по повышению связности территорий, формированию бесшовных транспортных путей и развитию логистических цепочек. На сегодняшний день в стране реализуется ряд важных проектов, ход реализации которых стоит у нас на особом контроле. Благодаря комплексному подходу — модернизации дорожной, аэродромной, морской и железнодорожной инфраструктуры — не только увеличивается объем перевозок, сокращается время доставки грузов, но и привлекаются инвестиции в экономику, создаются новые рабочие места, нарастают объемы строительства жилья и социальной инфраструктуры, что помогает повысить качество жизни граждан», — отметил вице-премьер Марат Хуснуллин.

Скоростная дорога

Одним из самых масштабных инфраструктурных проектов в России является строительство скоростной автомагистрали М-12 «Восток». Запустить М-12 от Москвы до Казани планируется уже в конце этого года. Далее трассу продлят до Екатеринбурга и Тюмени. М-12 станет основой транспортного маршрута «Россия» длиной 12 тыс. км, который пройдет от Санкт-Петербурга до Владивостока.

В сентябре этого года, на десять месяцев раньше срока, открылось движение на участке от Москвы до Арзамаса. Его протяженность составляет порядка 415 км, а время в пути — всего три с половиной часа. Совсем недавно был открыт еще один участок длиной почти 154 км: от города Шумерля (Чувашская Республика) до пересечения с автодорогой Р-241 Казань—Буинск—Ульяновск в Республике Татарстан. В декабре же этого года по трассе М-12 можно будет доехать от столицы до Казани. Время в пути у автомобилистов займет шесть с половиной часов, вместо двенадцати. Протяженность дороги от Москвы до



Ледокол «Арктика» в акватории Севморпути (ФГУП «Атомфлот»)

столицы Татарстана составляет порядка 810 км. К концу 2024 года по М-12 можно будет доехать до Тюмени. Таким образом, трасса обеспечит скоростное автосообщение между Московской, Владимирской, Нижегородской, Свердловской и Тюменской областями, республиками Татарстан, Башкортостан и Чувашия, Пермским краем, тем самым придав их экономике дополнительный импульс к развитию.

Одним из самых масштабных сооружений на М-12 стал уникальный вантовый мост через Оку, который был возведен менее чем за два года. Его протяженность составляет почти 1,4 км, конструкция моста состоит из пилонов, соединенных стальными тросами. Дизайном моста занимались петербургские архитекторы. Сам мост стал площадкой для использования инноваций в мостостроении. Это не только единственный вантовый мост на всей трассе М-12, но и первый в истории отечественного мостостроения объект, при сооружении пилона которого был использован метод непрерывного бетонирования с помощью скользящей опалубки.

Также в процессе строительства моста на регулярной основе происходило обучение студентов, семинары для специалистов-дорожников и мостовиков по использованию новых технологий. Уникален мост еще и тем, что его вантовая система больше чем наполовину со-

стоит из российских компонентов. А с учетом технологий, оборудования для монтажа и программных продуктов объем импортозамещения превышает 70%. Еще один сложный объект — это мост через Волгу в Татарстане, самый протяженный на М-12 — его длина более 3,3 км. На высоту до 37 м от воды сооружение поднимают 28 опор. Общий вес металлоконструкций составляет 45 тыс. тонн. Мост же через реку Суру протяженностью 930,5 м соединит берега Нижегородской области и Чувашии. Пролетное строение мостового перехода стоит на 11 опорах.

По М-12 теперь можно добраться ко многим туристическим местам. Во Владимирской области это, например, Муром — родина былинного богатыря Ильи Муромца. Владимирская область выделяется уникальными достопримечательностями: это языческие и православные святыни, древние города и памятники археологии, удивительные старинные усадьбы и природа Русской равнины. В Нижегородской области можно отправиться к паломническому центру в Дивеево и увидеть установленный на пути к нему киот. Также можно поехать в село Большое Болдино, которое на протяжении четырех веков принадлежало роду Пушкиных или заехать в Выксу — это старейший центр металлургии, богатый историей и славящийся современным искусством.

Для удобства автомобилистов на трассе М-12 будут размещены многофункциональные зоны сервиса (МФЗ), где реализован принцип «Сначала отдохни, потом заправься». Когда водитель заезжает на территорию МФЗ, он передвигается по спланированному маршруту: сначала стоянка и зоны отдыха с кафе, магазинами и площадками, а уже потом выезд к заправочным станциям и на дорогу.

На М-12 также применяются интеллектуальные транспортные системы — всего на дороге предусмотрено более 670 видеокамер для мониторинга дорожной обстановки, которые позволяют в режиме реального времени выявлять такие инциденты, как выход человека на проезжую часть, остановка автомобиля, движение задним ходом либо медленно движущееся транспортное средство. Следить за погодными условиями будут 29 метеостанций, осуществляющих метеомониторинг по более чем десяти параметрам: от температуры воздуха до температуры поверхности полотна.

Новая полоса

За четыре года реализации нацпроекта «Модернизация транспортной инфраструктуры» обновлены объекты в 19 российских аэропортах. В 2023 году уже проведена реконструкция в аэропортах Оренбурга, Магнитогорска, Якутска, пос. Черский, Певека и Вилюйска. Аэро-

портовую инфраструктуру еще семи воздушных гаваней модернизируют до конца этого года, всего же к концу 2024 года планируется обновить 47 авиаузлов.

Реконструкция позволяет увеличить пропускную способность аэропортов, а также безопасность полетов, что напрямую влияет на качество услуг, предоставляемых пассажирам. Модернизация аэропортов способствует развитию новых региональных маршрутов и внутреннего туризма, повышает транспортную доступность и связанность городов — все это придает дополнительный импульс социально-экономическому преобразованию территорий, позитивно влияет на создание новых рабочих мест.

Реконструкция аэропортов по нацпроекту проходит по разным направлениям: строятся новые взлетно-посадочные полосы, а также обновляются действующие. Создается с нуля дополнительная аэродромная инфраструктура: рулежные дорожки, места для стоянок самолетов, светосигнальное оборудование и многое другое. Также в аэропортах строят вспомогательные сооружения, которые необходимы для обеспечения безопасности полетов. Сюда относятся линии связи и управления, ограждения, пожарные резервуары и насосные станции водоснабжения, складские помещения для хранения горюче-смазочных материалов и прочее.

Так, в начале октября в международном аэропорту Якутск имени Платона Ойунского реконструирована взлетно-посадочная полоса длиной 3600 м, которая позволит аэропорту принимать широкофюзеляжные воздушные суда с увеличенным количеством пассажиров в круглогодичном и круглосуточном режиме, что положительно скажется на расширении маршрутной сети. С 9 октября в аэропорту запущены прямые рейсы до Москвы, также в Якутске теперь ждут грузовые самолеты Tu-204 и Boeing 757.

Реконструкция аэродромной инфраструктуры завершилась и в городе Вилюйск, гражданский региональный аэропорт которого расположен в 3 км от самого города и обеспечивает регулярное автосообщение с Якутском, а также вертолетное сообщение с другими населенными пунктами региона. Реализация проекта имеет важное значение для обеспечения пожарной безопасности полетов и комфортной эксплуатации аэропорта. Во время реконструкции построили контрольно-пропускной пункт, насосную станцию, резервуары и склад для хранения горюче-смазочных материалов, а также установили периметровое ограждение.

В Камчатском крае более чем наполовину готовы объекты аэропорта Усть-Камчатск: ведется строительство взлетно-посадочной полосы, рулежной дорожки, перрона, а также периметрового ограждения и патрульной дороги. Этот аэропорт имеет стратегическое значе-

ние для развития региона: он обеспечивает регулярное автосообщение близлежащих населенных пунктов с Петропавловском-Камчатским и поселком Никольское, расположенным на острове Беринга. Общая длина полосы после реконструкции составит 1495 м. Модернизация увеличит пропускную способность аэропорта с 2000 тыс. до 3500 тыс. пассажиров в год, а также повысит транспортную доступность региона и авиационную подвижность местного населения.

Завершаются и работы в международном аэропорту Петропавловск-Камчатский (Елизово). В аэропорту ведется строительство основного пассажирского перрона на девять стояночных мест с площадкой для обработки воздушных судов противообледенительной жидкостью, а также перрон малой авиации для воздушных судов на три места. Кроме того, на объекте будет построена рулежная дорожка и патрульно-технологическая дорога. Сейчас Елизово — единственный международный аэропорт в Камчатском крае, поэтому его модернизация необходима для развития региона, в частности для туристической сферы. Модернизация аэродромной инфраструктуры не только увеличит пропускную способность аэропорта до 1,5 млн пассажиров в год, но и повысит до современных международных стандартов качество обслуживания пассажиров, а также усилит меры транспортной безопасности.

Тогда как международный аэропорт города Томск им. Н. И. Камова (Богашево) является одним из наиболее интенсивно развивающихся региональных аэропортов федерального значения. С 15 июня здесь возобновились рейсы из Сочи и Санкт-Петербурга, для этого в аэропорту ввели в эксплуатацию взлетно-посадочную полосу, удлинив ее на 300 м. После завершения реконструкции общая длина полосы составила 2500 м, что позволяет принимать большее количество моделей самолетов, в том числе дальнемагистральных. Кроме того, сейчас ведется строительство вспомогательных объектов: патрульной дороги, рулежных дорожек, аварийно-спасательной станции, контрольно-пропускного пункта, комплекса энергетического хозяйства и ограждения с техническими средствами охраны. На объекте также будет установлено новое светосигнальное и метеоборудование. Также к концу этого года построят новое здание аэровокзального комплекса, которое будет оснащено четырьмя телескопическими трапами, что повысит комфорт граждан в зимнее время года.

Оптимизация нагрузки

Переориентация грузопоставок на восток невозможна и без модернизации железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона (БАМ и Транссиба), которая помогает выстраивать логистику грузоперевозок.

Сейчас активно идет расширение узких мест на БАМе и Транссибе для наращивания объемов грузооборота. В прошлом году провозная способность Восточного полигона уже достигла 158 млн тонн различных грузов. В 2023 году планируется уже 173 млн тонн. По итогам 2024-го она составит 180 млн тонн. Обновление инфраструктуры позволит также ускорить процесс поставок, например доставить контейнеры из портов Дальнего Востока в западную часть страны по Транссибу можно будет за семь суток.

В этом году планируется открытие рабочего движения и ввод во временную эксплуатацию более 140 объектов на Восточном полигоне.

В Иркутской области уже завершилась модернизация участка Тайшет—Тагул на Транссибе. Между станциями уложено почти 13 км второго пути, а также построены два путепровода. Один мост возведен в границах станции Тайшет над железнодорожными путями, второй установлен рядом над городской автодорогой. Инженерные сооружения позволяют уйти от пересечения на одном уровне поездов, следующих из Абакана над главным ходом Транссиба. Благодаря этому станет возможным кратное увеличение объемов вывоза угля из Кузбасса и Хакасии в направлении Дальнего Востока. Вдоль участка железной дороги построены шумозащитные экраны протяженностью 2,8 км.

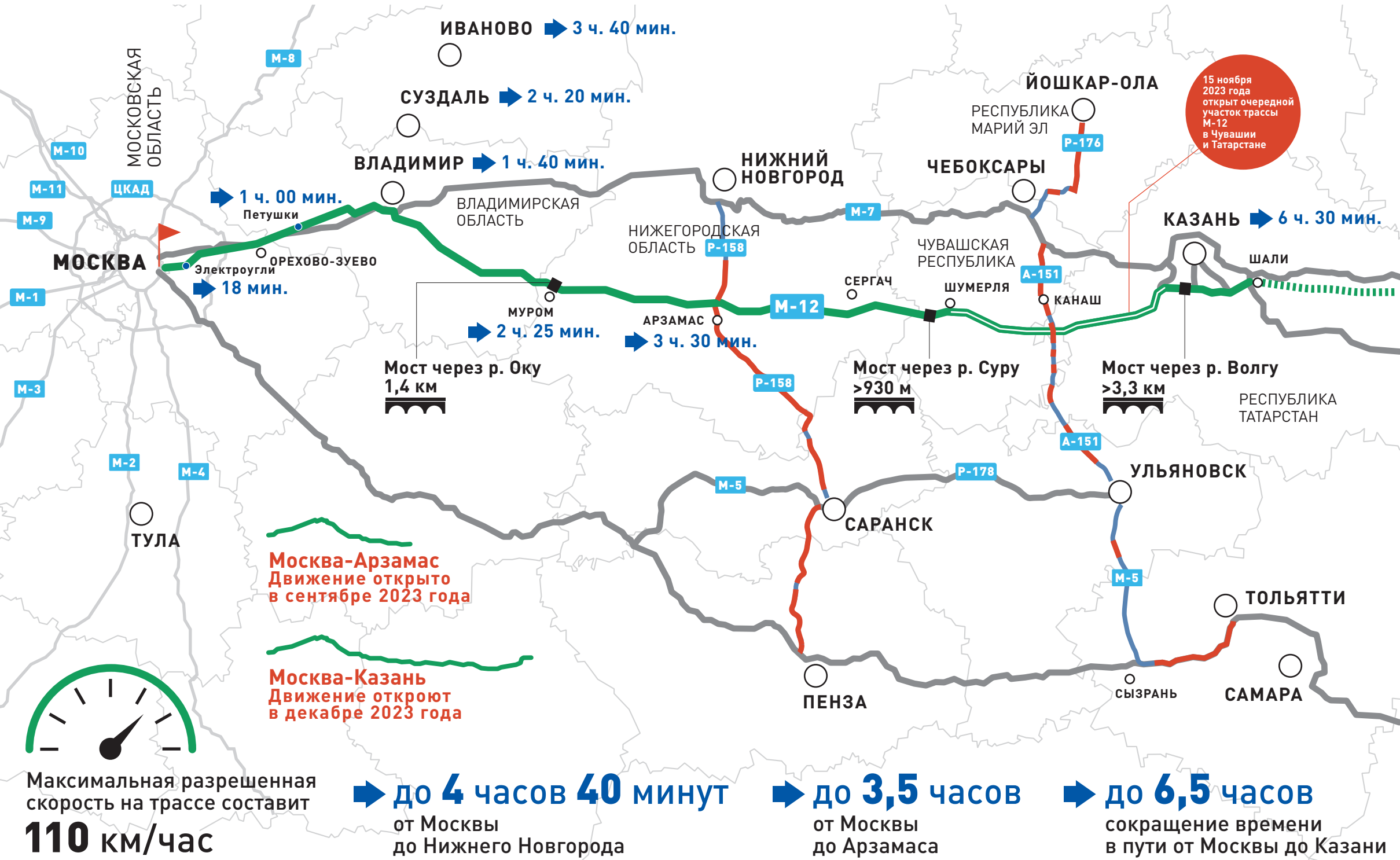


Автомагистраль М-12 «Восток»

ЛОГИСТИКА И ИНФРАСТРУКТУРА



М-12 «ВОСТОК»: СОКРАЩЕНИЕ ВРЕМЕНИ В ПУТИ ОТ МОСКВЫ



Мост через Оку на трассе М-12 «Восток»

Также в рамках реконструкции были обустроены водопропускные сооружения, реконструированы технологические здания, благоустроена прилегающая территория.

В Хабаровском крае уже завершилась реконструкция станции Ванино на БАМе. Ванино — это крупный транспортный узел, обслуживающий тихоокеанские порты в Татарском проливе, а также ключевое логистическое звено в сообщении с Сахалином, Камчаткой, Чукоткой и Магаданской областью. Строительство велось без остановки работы станции, были модернизированы два из трех парков. Всего строители увеличили более 22 км путей и 51 стрелочный перевод, было построено 2 приемопроводных пути, а длина действующих 14 увеличена в два с половиной раза. Предполагается, что новая инфраструктура станции позволит принимать поезда длиной 71 вагон и массой 7,1 тыс. тонн (ранее 2,5 тыс. тонн). Это снизит потребность в маневровых операциях и в целом увеличит скорость обработки составов. Обновление инфраструктуры также позволит существенно нарастить грузопоток в сообщении с портами на берегу Татарского пролива, основу которого составляют уголь, нефтяные и контейнерные грузы.

Еще одно направление развития жд инфраструктуры — это центральный транспортный узел. В августе состоялся запуск пассажирского движения на третьем, а в сентябре на четвертом Московском центральном диаметре (МЦД). Одним из главных преимуществ проектов МЦД является высокая степень интеграции

пригородно-городского железнодорожного транспорта, метрополитена и других видов общественного транспорта в единую сеть.

Протяженность третьего диаметра составляет 85 км, а суточный пассажиропоток — 577 тыс. человек в сутки. Пассажирам доступны 41 остановочный пункт и 14 пересадок на метро, МЦД и МЦК. Диаметральные поезда ходят раз в 10 минут, а благодаря пропуску в границах МЦД-3 составов дальнего пригорода интервал в часы пик сокращен до пяти минут. Открытие диаметра улучшило транспортное обслуживание 24 районов Москвы и 4 городов Московской области (Химки, Люберцы, Жуковский и Раменское), а также позволило разгрузить три линии московского метро и улучшить доступность образовательных учреждений, а также парков и музеев. На 6,9 тыс. автомобилей в сутки снизится и поток транспорта на вылетных московских магистралях.

МЦД-4 — самый протяженный диаметр: его длина — 86 км, а суточный пассажиропоток — порядка 455 тыс. человек. Запуск диаметра связал восемь из десяти радиальных направлений московской агломерации, а также семь из десяти столичных вокзалов. Открытие диаметра также улучшило транспортное обслуживание 23 районов Москвы с населением более 2,5 млн человек, столица стала ближе и для жителей подмосковных Апрелевки, Реутова и Балашихи. В итоге жители столичного региона смогут экономить до 40% времени в пути.

При строительстве четвертого диаметра применялось множество

уникальных инженерно-технических решений. Например, был возведен комплекс из трех железнодорожных восьмипролетных эстакад протяженностью более 340 м на участке Площадь трех вокзалов—Курская на Комсомольской площади. Сборка пролетных строений и арок Каланчевского путепровода выполнялась на стапелях временных площадок с их последующей продольной и поперечной навдвижками кранами повышенной грузоподъемности. Протяженность самого длинного арочного пролета составляет почти 80 м, а ее вес — 1,2 тыс. тонн. Это инженерное решение позволило «перешагнуть» тоннели Сокольнической линии метро, построенные в 1934–1935 годах.

Морская логистика

По нацпроекту обновляется и инфраструктура морских портов и железнодорожных подходов к ним, что способствует улучшению связности центров экономического роста, а также облегчению экспорта российской продукции за рубеж.

В частности, уже увеличена суммарная провозная способность участков на подходах к морским портам Азово-Черноморского и Северо-Западного бассейнов (до 125,1 млн тонн и 145,6 млн тонн соответственно), а общая производственная мощность российских морских портов в 2020–2022 годах выросла на 88,4 млн тонн.

В морских же перевозках на восточном направлении наиболее важным является проект развития Северного морского пути (СМП). Он предполагает создание круглого-

дичного транспортного коридора, который свяжет регионы Северо-Запада и Дальнего Востока. Уже к концу 2024 года планируется увеличить объем перевозок по СМП до 80 млн тонн в год. По итогам прошлого года объем перевозок грузов в акватории Северного морского пути составил 34,1 млн тонн (целевой показатель по паспорту составлял 32 млн тонн). Объем перевозки грузов в акватории Северного морского пути по итогам десяти месяцев 2023 года составил 30,3 млн тонн.

Развитие СМП в первую очередь выгодно транспортным и добывающим компаниям, также круглогодичная навигация позволит улучшить ситуацию с северным завозом, в рамках которого ежегодно доставляется 3,2 млн тонн грузов в 25 регионов РФ. По оценке Минвостокразвития, на Дальнем Востоке и в Арктике из 1,8 тыс. населенных пунктов, относящихся к территориям северного завоза, две трети не имеют круглогодичной связи с федеральными дорогами. В отдельных районах «окно» для доставки груза составляет менее двух месяцев в году. Основные объемы завозятся водными видами транспорта, это зависит от ледовой обстановки и проходимости рек, соответственно, полный цикл закупки товаров и доставки составляет до полутора лет и более.

В этом году был принят и новый закон о северном завозе — он вступит в силу с апреля 2024 года, его целью является повышение надежности поставок жизненно важных товаров, сокращение сроков доставки и сдерживание роста цен на эти товары для жителей Арктической зоны. Закон закрепляет приоритет при перевозке и обслуживании

грузов жизнеобеспечения северного завоза, а также предусматривает создание централизованной системы управления северным завозом, включая трехлетний цикл планирования, информатизацию всех этапов и запуск федеральной государственной информационной системы, которая должна повысить прозрачность всего процесса: от планирования закупки до доставки конечным потребителям.

Также с 2022 года реализуется пилотный проект по развитию по СМП каботажных и контейнерных перевозок. Регулярная каботажная линия между северо-западом России и Дальним Востоком дает возможность доставлять грузы в 11 портов на трассе Севморпути от Санкт-Петербурга до Владивостока. «Спрос со стороны грузоотправителей растет: загрузка самого первого рейса в 2022 году с запада на восток составляла всего 15%, а сейчас уже превышает 80%. Наличие такой регулярной линии с фиксированным графиком перевозок позволяет более широкому кругу компаний планировать перевозки по Севморпути, повышает его предсказуемость и привлекательность», — отметил глава Минвостокразвития Алексей Чекунков на совещании с членами правительства в конце октября.

Для наращивания поставок необходимо строительство дополнительных ледоколов и развитие портовой инфраструктуры. Всего к 2030 году планируется построить и ввести в эксплуатацию семь ледоколов серии 22220. Три из них — «Арктика», «Сибирь» и «Урал» — уже построены и работают на трассе. Ледоколы «Якутия» и «Чукотка» строятся, их планируется сдать в 2024 и 2026 го-

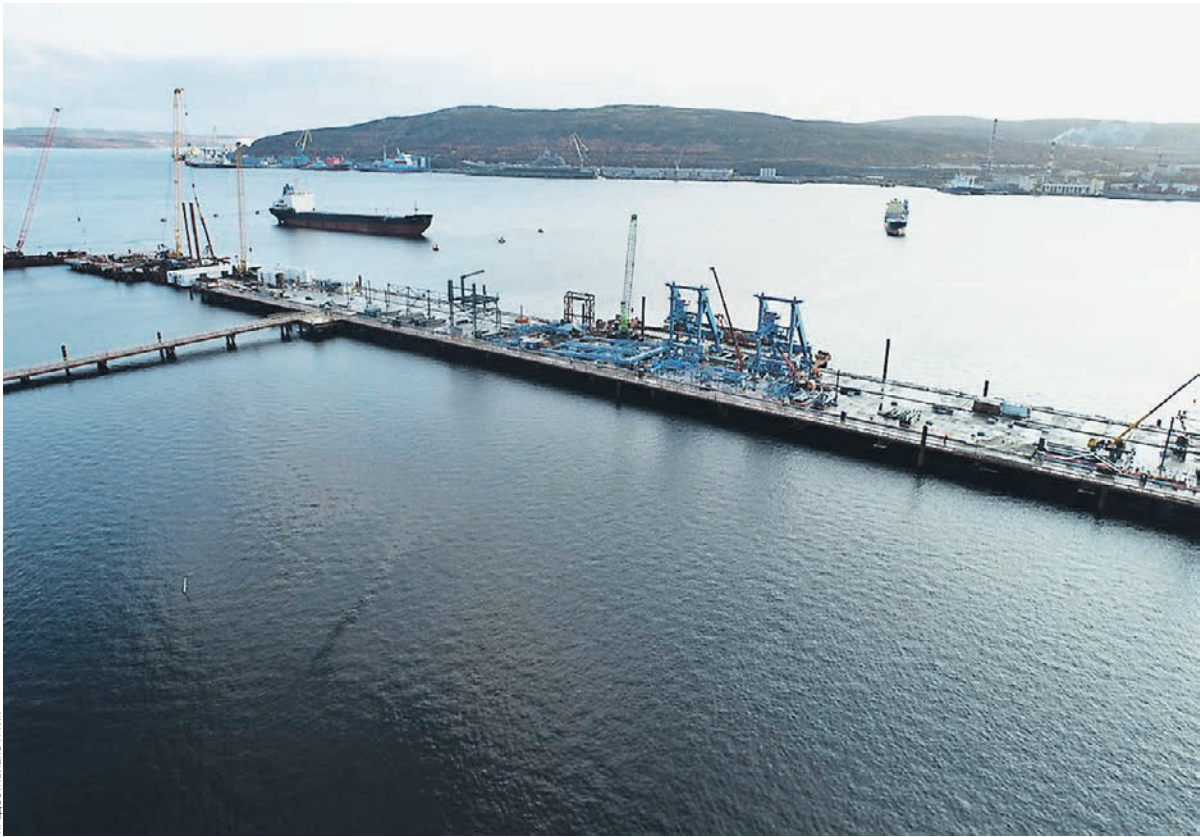
дах соответственно. Еще два ледокола серии готовятся к закладке.

Портовая инфраструктура также постепенно обновляется — в этом году был запущен терминал сжиженного природного газа (СПГ) и стабильного газового конденсата (СГК) в порту Сабетта, который включает в себя защищенную от внешних воздействий акваторию с причалами различного назначения, инженерную инфраструктуру, береговую часть с административными зданиями и сооружениями. Основные объекты терминала делятся на объекты инвестора («Арктик СПГ-2», «дочка» НОВАТЭКа) и объекты федеральной собственности, к которым относятся подводные гидротехнические сооружения, ледозащитные сооружения и объекты безопасности мореплавания.

В Мурманской области же по нацпроекту строится глубоководный и незамерзающий порт Лавна, который станет западным рубежом расширенного Северного морского пути и обеспечит прямой выход в нейтральные воды. Предполагается, что это поддержит экономику Арктической зоны — здесь планируется создание новых рабочих мест для жителей области.

Также порт будет способствовать открытию новых рынков сбыта для российских экспортеров в страны Азиатско-Тихоокеанского региона и позволит переориентировать часть грузовой базы на отечественные портовые мощности. Уже в декабре порт примет по железной дороге первый состав с углем, и начнется заполнение угольных площадок. В первом полугодии 2024 года запланирована перевалка угля на экспорт.

Наталья Ильина



Строящийся порт «Лавна»

логистика и инфраструктура

Нацпроект прокладывает дорогу

Пятый год действия нацпроекта «Безопасные качественные дороги», который реализуется по решению Президента Российской Федерации, подходит к концу: запланированные в этом сезоне работы выполнены почти на 98%, дорожные бригады уложили свыше 145 млн кв. м асфальтобетона и ввели в эксплуатацию порядка 4,3 тыс. объектов. Всего в этом дорожно-строительном сезоне обновят порядка 6,7 тыс. объектов общей протяженностью более 22 тыс. км.

— транспортная доступность —

Главная цель национального проекта «Безопасные качественные дороги» — повышение качества жизни россиян. Так, в стране строят и ремонтируют региональные дороги, федеральные трассы, улично-дорожную сеть, искусственные сооружения (мосты, развязки, путепроводы, эстакады), при этом применяются современные технологии и материалы, внедряются интеллектуальные транспортные системы, обновляется общественный транспорт. Все эти меры повышают транспортную доступность регионов, в том числе особое внимание уделяется маршрутам к социально значимым учреждениям: школам и больницам.

Работы по нацпроекту ведутся в том числе по следующим направлениям: развитие региональной и местной, федеральной дорожной сети, безопасность дорожного движения, развитие общественного транспорта.

На сегодняшний день дорожники уже уложили более 145 млн кв. м асфальтобетона из 149 млн, запланированных в этом дорожно-строительном сезоне, то есть работы выполнены почти на 98%. В эксплуатацию ввели порядка 4,3 тыс. объектов. Всего в 2023 году к нормативу приведут порядка 6,7 тыс. объектов общей протяженностью более 22 тыс. км.

«Благодаря комплексной работе по развитию дорожного каркаса в стране еще больше километров дорог будут отвечать современным требованиям к безопасности и качеству покрытия, а жителям будет комфортнее передвигаться на личном или общественном транспорте», — сообщил вице-премьер Марат Хуснуллин.

С 2019 по 2022 год по всей стране отремонтировано, реконструировано и построено уже более 65 тыс. км дорог. Несмотря на изменившуюся экономическую ситуацию, дорожники не растеряли темп реализации нацпроекта. Вопросы дорожного строительства рассматриваются правительством как стратегические.

Навели мосты-пути

Чтобы обеспечить общую территориальную связность страны, по нацпроекту строят капиталоемкие масштабные объекты. Это транспортные развязки, эстакады, мосты и путепроводы. До конца 2023 года в регионах России введут в эксплуатацию 220 таких объектов.

Среди введенных в этом году в эксплуатацию мостов одним из



Высокогорский мост через Енисей, Красноярский край

крупнейших стал Высокогорский мост в Красноярском крае, от него также построены примыкания к автодорогам общего пользования. В середине октября запустили движение по новому мосту через реку Свирь в Подпорожье Ленинградской области: «Мост Победы» имеет стратегическое значение для населенного пункта и региона. В начале XX века судоходная река разделила Подпорожье на две части — единственную до сих пор переправа, плотина Верхне-Свирской ГЭС, не рассчитана на интенсивное движение транспорта, а ближайший объездной маршрут составляет более 100 км. У нового моста 11 опор, его протяженность — 2,5 км (из них 1,8 км — подходы к мосту), пропускная способность — 7,7 тыс. автомобилей в сутки. Неразводная конструкция на высоких опорах позволяет проходить под мостом судам любого типа. Мост улучшил связанность населенных пунктов территории.

Завершены работы по строительству моста в Амурской области через реку Зею в Благовещенске. Вскоре его введут в эксплуатацию. Старый мост — единственная автомобильная переправа, которая соединяет Благовещенск с районами области, но сооружение 1981 года постройки перестало справляться с возросшей интенсивностью движения. Протяженность объекта — 9 км (из них 7 км — подходы на правом и левом берегах), основной моста стали 26 опор и вантовая конструкция. Построены также две автомобильные развязки на примыкании к федеральной трассе Р-297 «Амур» и на пересечении с региональной дорогой Владимировка—Заречный. Новый объект позволит перераспределить транспортные потоки и снизить нагрузку на действующий мост через Зею. Пропускная способность моста составит 14 тыс. автомобилей в сутки.

Завершилась реконструкция моста через Никольское устье Северной Двины в Архангельской области. Это единственный мост, соединяющий остров Ягры, на котором проживают свыше 30 тыс. человек, с материковой частью Северодвинска.

На острове также расположены важные социальные объекты и производственные мощности градообразующих предприятий: центр судоремонта «Звездочка» и научно-исследовательское проектно-технологическое бюро «Онега». Это один из самых важных и одновременно сложных с технической точки зрения объектов в Поморье. Построенный в 1954

году мост не отвечал современным требованиям: две полосы движения не обеспечивали необходимую пропускную способность транспорта, из-за чего жители стояли в пробках утром в сторону градообразующих предприятий, а вечером — на материк. Дорожники по факту возводили новое сооружение: протяженность четырехполосного моста теперь составляет почти 1,8 км. Мост оборудовали пешеходной дорожкой, системой транспортной безопасности, там же устроили тротуары, велодорожки, ливневую канализацию, линии наружного освещения. Также перенесли инженерные коммуникации.

Помимо мостов в регионах строятся и другие масштабные объекты. Например, в Пензе завершена реконструкция автодороги от улицы 40 лет Октября до улицы Центральной. Общая протяженность — 6,7 км. Она обеспечит вывод транзитного транспорта из центра города, соединит аэропорт с федеральной трассой Р-208 Тамбов—Пенза. На дороге также построены три искусственных сооружения: эстакада через железную дорогу и реку Пенза, путепровод через улицу Рябова и железнодорожные пути, мост через реку Ардым. Для безопасности пешеходов и велосипедистов по обеим сторонам проезжей части устроены тротуары с тактильной плиткой и велосипедные дорожки. Построена парковочная площадка, установлены искусственное освещение, барьерное и перильное ограждения.

Дороги первой необходимости

Одно из важных направлений работы по нацпроекту — строительство и реконструкция дорог к социально значимым объектам.

Здесь предусмотрен целый комплекс работ. Так, помимо ремонта проезжей части, как правило, выполняются мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения: обустройство пешеходных переходов, установка или модернизация светофоров, установка барьерных ограждений и т. д. В первую очередь речь идет об обеспечении транспортной доступности медицинских учреждений. До конца 2023 года дорожники отремонтируют около 600 объектов, которые позволят быстро и комфортно добраться до больниц и медцентров. Общая их протяженность составит 2,6 тыс. км.

В Твери отремонтирована улица длиной 1 км, ведущая к Клини-

ческой больнице скорой медицинской помощи. Обновили в этом сезоне жизненно важные маршруты в Курской области: в деревне Хмелевской Черемисиновского района появилась новая асфальтированная дорога, ведущая к фельдшерско-акушерскому пункту. В Курске также обновили участок улицы Красной Армии протяженностью 1,75 км — эта дорога ведет к станции скорой помощи и детской поликлинике.

Другое социальное направление — обновление дорог к школам и детским досуговым учреждениям. Всего в 2023 году отремонтируют порядка 830 участков маршрутов к образовательным и досуговым центрам протяженностью почти 2,5 тыс. км.

Кроме того, ведется строительство и обновление маршрутов, ведущих к туристическим достопримечательностям, что способствует развитию внутреннего туризма в России. В этом сезоне дорожные бригады отремонтируют порядка 360 участков дорог к курортам, природным комплексам, историческим памятникам и объектам культурного наследия. Их общая протяженность превышает 2,2 тыс. км.

Комфортным для автолюбителей и пассажиров стал подъезд к городу-курорту Ессентуки Ставропольского края. Это туристическое место получило широкую известность благодаря своим углекислым соляно-щелочным источникам. В Печорском районе Псковской области обновили маршруты, ведущие к Свято-Успенскому Псково-Печерскому монастырю, основанному во второй половине XV века. В Кабардино-Балкарии отремонтировали маршрут к альплагерям «Шхельда» и «Джантуган» — это основные учебно-спортивные базы национального парка «Приэльбрусье».

Безопаснее дороги — меньше аварий

В ходе реализации нацпроекта особое внимание уделяется повышению безопасности дорожного движения. Для этого специалисты не только обновляют дорожное покрытие, но и обустраивают элементы дорожной инфраструктуры: дорожные знаки, тротуары, барьерное и пешеходное ограждение, стационарное освещение, камеры фотовидеофиксации, светофоры. В октябре 2023 года вице-премьер Марат Хуснуллин поручил дорожникам, Госавтоинспекции и регионам разработать дополнительные меры по борьбе с аварийностью на российских дорогах. В пла-

нах — установка «лежачих полицейских» и светофоров на пешеходных переходах, нанесение шумовых полос на участках дорог, чтобы минимизировать случаи вылета автомобилей с трасс. Исполнителям предстоит проверить зоны с разрешенными обгонами и переставить камеры на аварийно опасные участки.

В 2023 году дорожники установят более 800 тыс. м освещения, более 180 тыс. знаков, свыше 2,3 тыс. светофоров, более 1,6 млн м барьерного и 214 тыс. м пешеходного ограждений, а также обустроят более 1 млн м тротуаров и нанесут более 20,9 млн м разметки. Еще один важнейший аспект обеспечения безопасного передвижения пешеходов — наличие тротуаров. В Бурятии в этом году на региональной и местной дорожной сети обустроят порядка 32 тыс. м тротуаров. Тротуары и освещение появятся на улицах Удачной и Мирной в селе Сужа Иволгинского района. Местные жители ждут этого с нетерпением: «Сейчас здесь грунтовая дорога, конечно, радостно, что теперь появится не только асфальт для автомобилистов, но и нам, пешеходам, и мамам с колясками будет где ходить».

Благодаря нацпроекту применяются и новые технологии — например, в Туле при создании интеллектуальной транспортной системы обустроили умный пешеходный переход на Оборонной улице. Система включает в себя световую зебру, которая проецируется на дорогу. При приближении пешехода к переходу срабатывают видеодетекторы, и загорается табло «Внимание, пешеход». Одновременно включается дополнительное освещение. Такое оборудование позволяет повысить безопасность пешеходов в темное время суток и в условиях плохой видимости. Система также будет подсчитывать интенсивность трафика и вести видеозапись. Всего с 2020 года в городе обустроено семь таких пешеходных переходов.

Кроме того, в Тульской области в начале 2023 года на трассе Тула—Белые установили десять инновационных знаков со световой индикацией. Указатели обозначают направление поворота и делают его заметнее в темное время суток. Знаки разместили на аварийно опасном участке длиной 360 м — ранее там часто происходили ДТП.

В Московской области в целях безопасности в 2023 году обустроили 50 комплектов шумовых полос на региональных трассах. Такие искусственные неровности устанавливают в ме-

стах, где необходимо привлечь внимание водителей к соблюдению скоростного режима: перед пешеходными переходами, перекрестками, выездами на автомагистраль и перед железнодорожными переездами. Это позволяет снизить аварии на потенциально опасных участках дорог.

Наравне с ремонтом, реконструкцией и строительством дорог важной частью нацпроекта является просветительская работа в сфере безопасного поведения на дорогах. Так, в конце октября завершилась всероссийская онлайн-олимпиада «Безопасные дороги». Олимпиада проводилась четвертый год подряд: в этом году почти 5 млн учеников первых-девятых классов проверили собственные знания о правилах поведения на дорогах. Общая аудитория онлайн-состязания с 2020 по 2023 год превысила 15,3 млн школьников.

Современный транспорт

Еще одно направление работы нацпроекта — обновление общественного транспорта в регионах. Только в 2023 году в регионы поставят 4912 автобусов, электробусов, троллейбусов и трамваев.

В Перми, например, за несколько лет удалось практически полностью обновить городской автобусный парк. В 2020–2023 годах в город поступило 143 автобуса. Недавно в город прибыли 16 новых электробусов. Это совсем новый вид транспорта для Перми. За несколько лет Пермь сделала огромный скачок — от старых автобусов к современной технике, оснащенной валидаторами, системами информирования пассажиров и безналичной оплаты. Такой транспорт доступен для маломобильных пассажиров. Теперь средний возраст автобуса составляет около трех лет, а срок эксплуатации автобусов не превышает семи лет.

Еще 50 новых автобусов получила Астрахань. Салоны автобусов оснащены комплексом видеонаблюдения, аппаратурой спутниковой навигации, автоинформатором, информационным табло, кондиционером, отопительным оборудованием, системой автоматизированного контроля оплаты проезда. В Челябинск поступило 15 автобусов большого класса вместимостью до 103 пассажиров. Транспорт оборудован кондиционерами, системами безналичной оплаты проезда, видеонаблюдением, Wi-Fi, USB-зарядками. В салоне предусмотрена зона для инвалидной коляски с возможностью ее крепления при движении.

Брянск в этом году получил 22 троллейбуса: каждый рассчитан на перевозку 96 пассажиров. Транспорт также оснащен современным оборудованием, адаптирован для маломобильных граждан. Запас автономного хода в зависимости от погодных и дорожных условий позволяет троллейбусу проходить не менее 12 км без подключения к электросети.

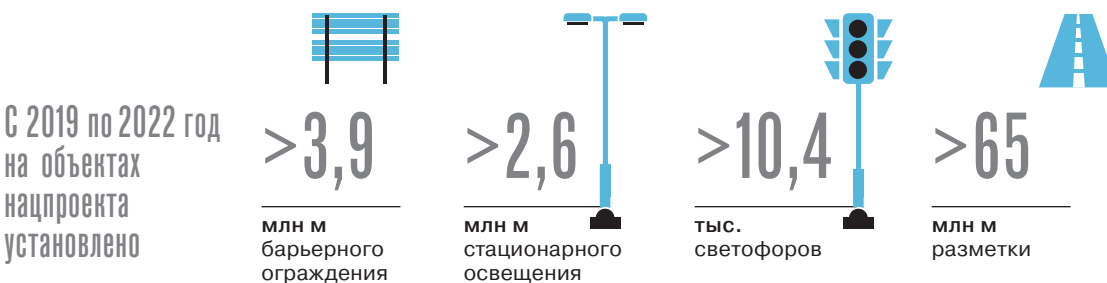
Новый вид общественного транспорта появился в Волгограде. Город получил 21 электробус и зарядные станции к ним. Это экологичный, современный и полностью низкопольный подвижной состав. Электробусы рассчитаны на 85 пассажиров, в том числе для людей с ограниченными возможностями здоровья. У таких электробусов нет ступеней на входе, салоны оборудованы кондиционерами и отопительными системами, информационными панелями, камерами видеонаблюдения. На поручнях установлена система бескондукторной оплаты проезда и зарядная станция для мобильных устройств. Выходить на линию подвижной состав будет поэтапно — до конца года по мере проведения подготовительных работ. Емкость аккумуляторной батареи электробусов позволяет обеспечивать пробег без подзарядки до 100 км.

Екатерина Кузнецова

НАЦПРОЕКТ «БЕЗОПАСНЫЕ КАЧЕСТВЕННЫЕ ДОРОГИ»

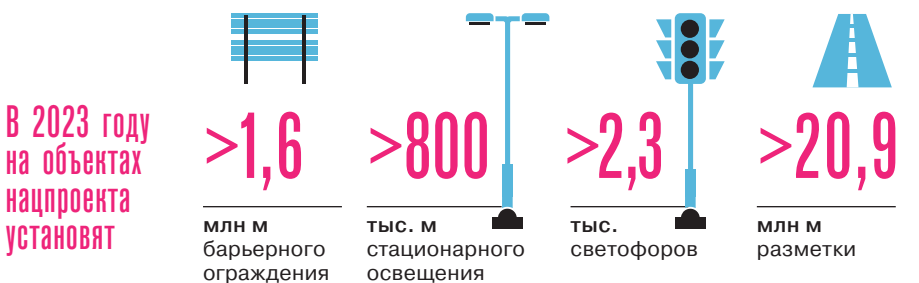
С 2019 по 2022 год отремонтировали и построили

> 25,8 тыс. участков дорог
протяженностью > 65 тыс. км



В 2023 году отремонтируют и построят

≈ 6,7 тыс. участков дорог
протяженностью ≈ 22 тыс. км



В 2023 году в регионах обновят 4912 транспортных средств

