



РОСАВТОДОР

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР ВЫПУСКА

15 Помогут ли цифровизация и интеллектуальные транспортные системы сохранить дорожную сеть

16 Что делается на федеральных автодорогах для сокращения аварийности и погибших в дорожно-транспортных происшествиях

16 Откуда возьмутся деньги на обновления наземного городского транспорта в крупных агломерациях

Сложный путь к ровным дорогам

Пандемия COVID-19, снижение экономической активности и изменение курсов валют должны были парализовать дорожные работы в 2020 году. Но благодаря усилиям всех ветвей власти ранее набранные темпы строительства и ремонта сохранились. В некоторых регионах планы удалось выполнить раньше срока и даже в больших объемах. В 2021 году дорожники будут работать по новым национальным проектам, переформатированным по поручению президента под новые амбициозные задачи.

— стратегия —

Хороший год для дорожника

Несмотря на то, что дорожно-строительные работы еще продолжаются, можно с уверенностью сказать, что второй год реализации нацпроектов «Безопасные и качественные автодороги» (БКАД) и «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры» (КМПИ) прошел удачно. В 2019 году обрабатывались менеджерские решения и методы управления масштабными нацпроектами — ничего подобного в России в области дорожного ремонта раньше не реализовывалось. Первые полгода, как рассказывал «Б», регионы откровенно буксовали, медленно проводили конкурсы и заключали контракты, из-за чего возникал риск срыва сроков выполнения поставленных задач. Ситуация становилась предметом обсуждения и дискуссий (а порой и жесткой критики) на площадке правительства.

2020 год прошел гораздо спокойнее благодаря накопленному опыту. Хотя, казалось бы, на фоне коронавирусной пандемии, последующего за ней экономического спада и изменения курсов рубля ремонт и строительство должны были остановиться. Но этого не произошло, работы продолжались (как дорожные службы работали в условиях пандемии COVID-19 — читайте на стр. 15). В некоторых регионах дорожные работы начались уже в марте — этому помогла, с одной стороны, аномально теплая погода, с другой стороны — заранее спланированные и проведенные торги по определению подрядных организаций. В апреле было заключено 80% контрактов (в 2019 году 78% заключенных контрактов было только в начале июня). Благодаря слаженной работе некоторые регионы закончили плановые дорожные работы еще летом — например, Белгородская область закончила все дорожные работы по БКАД в июне.

● **Безопасные и качественные автомобильные дороги (БКАД)** — один из 13 национальных проектов, реализуемых в России с 2018 года. Его главные целевые показатели к 2024 году: доведение до 50,9% доли региональных дорог, находящихся в нормативном состоянии, и до 85% дорог городских агломераций, находящихся в нормативном состоянии, а также снижение смертности в дорожно-транспортных происшествиях в 3,5 раза. Общий объем финансирования нацпроекта — более 4,7 трлн руб., из них 4,1 трлн руб. идут из региональных бюджетов, 440,9 млрд руб. — из федерального. Нацпроект БКАД состоит из федеральных проектов «Дорожная сеть», «Общественные меры развития дорожно-транспортного хозяйства», «Безопасность дорожного движения», «Автомобильные дороги Минобороны России». Предвестником БКАД был приоритетный проект «Безопасные и качественные дороги», который выполнялся в 2017–2018 годах: в него попали 36 агломераций с населением более 500 тыс. человек, выделено было 130 млрд руб. из федерального бюджета. По итогам его реализации доля дорог, соответствующих нормативным требованиям, в агломерациях-участницах была доведена до 62,6% к концу 2018 года.

Сегодня задачи, поставленные нацпроектом БКАД на 2020 год (в части выполнения мероприятий федпроекта «Дорожная сеть»), достигнуты более чем на 93%, в 63 субъектах выполнено 90–100% строительно-монтажных работ, рассказали «Б» в Минтрансе России. Доля кассового исполнения консолидированных бюджетов, по данным Минтранса России, в субъектах превышает 76% — свыше 237 млрд руб. «Ожидается полное исполнение федерального бюджета в текущем году. Благодаря раннему заключению субъектами контрактов динамика по сравнению с прошлым годом положительная, — говорят в ми-



ПРЕДСКАЗЫВАЮТ ПЕСС-СЛУЖБЫ ФЕДЕРАЛЬНОГО ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА

нистерстве. — Это позволило заблаговременно проработать вопрос ресурсного обеспечения дорожного хозяйства, в том числе необходимое число техники, строительных материалов, трудовых и иных ресурсов».

Практика 2020 года показала, что ряд регионов способен выполнять годовой план по ремонту дорожной сети существенно раньше плановых сроков. Чтобы не терять времени, правительством было принято решение о выделении в 2020 году дополнительных 100 млрд руб. субъектам федерации, которые перевыполняют план. Более половины этой суммы направлено на реализацию мероприятий нацпроекта БКАД. Речь идет о деньгах, которые должны были потратить в последующие годы, но есть возможность использовать их по назначению уже в текущем году. Благодаря дополнительному финансированию в 52 регионах в нормативное состояние опережающими темпами удалось привести более 1 тыс. км дорог и быстрее пла-

на построить ряд объектов (мост через реку Шексну в г. Череповце, Северный обход г. Калуги, автомобильную дорогу Нарьян-Мар—Усинск и др.). Выделенные Минфином 100 млрд руб. поступали в регионы шестью траншами, оформленными распоряжениями правительства. Аналогичная практика, вероятно, сохранится и в 2021 году. «Мы ставим задачу выполнить план нацпроекта за четыре года вместо оставшихся пяти, поэтому готовы дополнительно финансировать дорожное строительство в тех регионах, которые возьмут на себя повышенные обязательства», — пояснял вице-премьер правительства Марат Хуснуллин.

На фоне ремонта существующей сети строились или реконструировались небольшие, но важные локальные объекты (в структуре БКАД они проходят как «капиталоемкие мероприятия»). В сентябре в г. Пензе после реконструкции запустили движение по улице 40-летия Октября, участку улицы

Алая, а также по новому мостовому переходу через железную дорогу Москва—Самара. В октябре в г. Курске были открыты новый проспект Дружбы и улица Просторная, в Якутии — новая автодорога «Кобяй». В г. Брянске строится трасса, которая должна соединить три городских района, в г. Белгороде — две новые развязки, в Тульской области — обход г. Тулы. В 2020 году реализуется более 100 капиталоемких мероприятий.

В 2020 году также реализовывался проект «Улицы Победы», включенный в БКАД в прошлом году по инициативе регионов и приуроченный к 75-летию Победы в Великой Отечественной войне. Суть его в том, что каждый регион должен включить в программу работ улицы, проспекты и площади, названные в честь Дня Победы и героев Великой Отечественной войны. В г. Элисте в текущем году ремонтировали улицы Победы, Партизанская, Гермашева и Хонинова, в г. Новороссийске — улицы Жуковского,

Ботылева, Леднева и Мира. Всего в рамках этой программы в 2020 году отремонтировано 400 объектов. «Важной задачей является не только приведение в нормативное состояние городских улиц, проспектов и площадей, но и привлечение внимания россиян к истории нашей страны, подвигу советского народа и роли каждого региона в Великой Отечественной войне», — поясняют в Минтрансе России.

В нынешнем году в рамках БКАД началось также масштабное обновление парка наземного транспорта. Регионы получают федеральную поддержку путем предоставления перевозчикам права приобретения новой техники со скидкой 60% через схему лизинга. Основное условие предоставления помощи — приобретение автобусов (или троллейбусов) большого или малого класса с низкопольной частью салона и эксплуатация их на магистральных маршрутах по регулируемым тарифам. В 2020 году заявки на софинансирование в Росавтотдор подали из 60 городов, входящих в 53 субъекта РФ, на общую сумму 54 млрд руб. По итогам их рассмотрения в Белгородскую, Воронежскую, Екатеринбургскую, Ивановскую, Казанскую, Кемеровскую, Липецкую, Нижегородскую, Омскую, Пермскую, Самарско-Тольяттинскую и Череповецкую агломерации поставят более 600 газомоторных автобусов и троллейбусов (подробнее о программе модернизации наземного транспорта читайте на стр. 16).

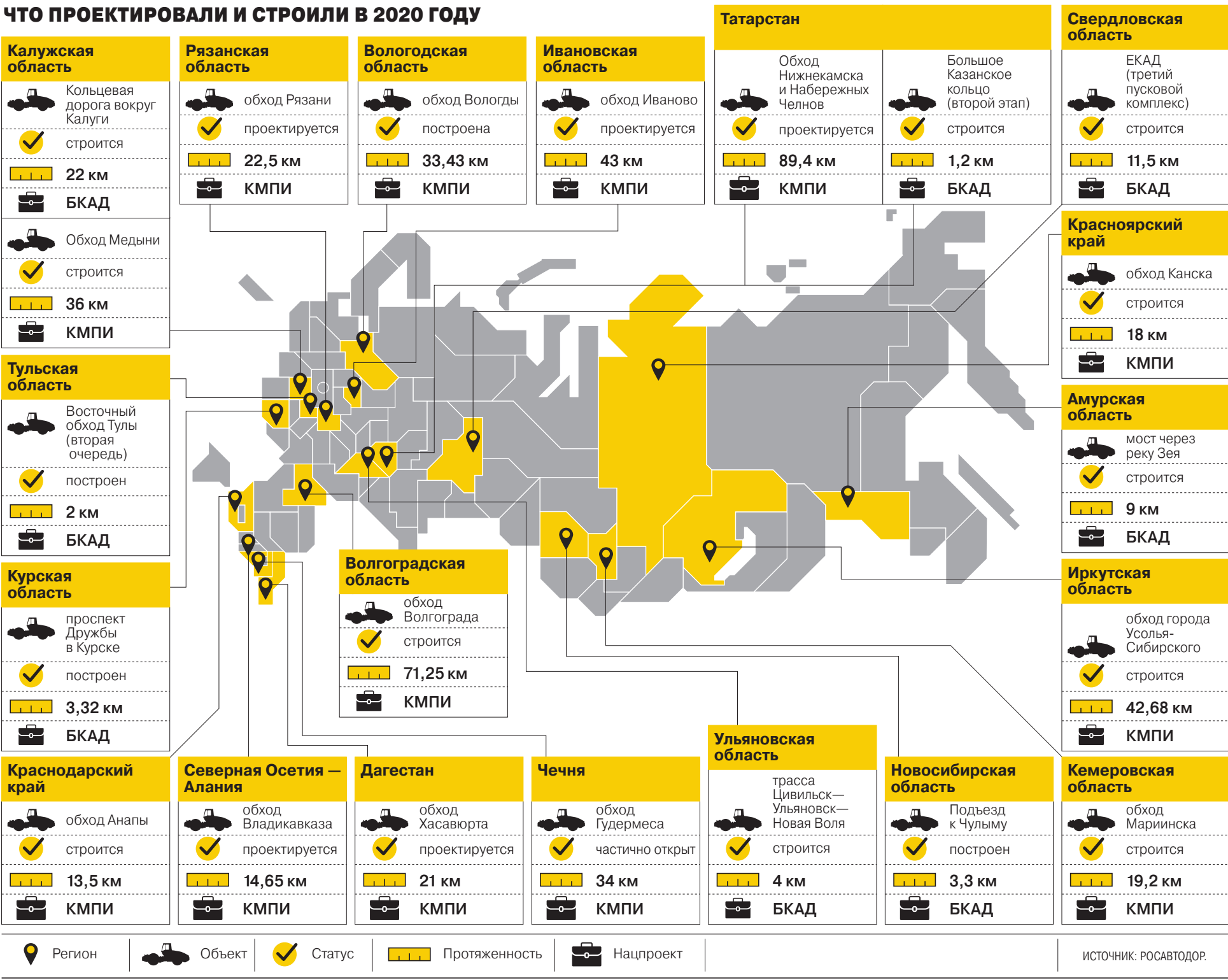
Пути объезда

В рамках нацпроекта КМПИ в 2020 году строились новые дороги и инфраструктурные объекты, имеющие стратегическое значение для одного или нескольких регионов. В сентябре, к примеру, завершилась работа над обходом Вологды в составе трассы М-8 — дорога строилась более 20 лет и проектировалась задолго до появления нацпроектов.

Сейчас идет активная работа над проектами строительства других обходов. В Иркутской области, к примеру, строится новый 42-километровый четырехполосный участок трассы Р-255 «Сибирь» в обход города Усолье-Сибирское. Новый участок важен не только для локальных нужд, но и для международного движения: Р-255 входит в состав азиатского маршрута АН6 Международной азиатской сети. Стоимость объекта — более 17 млрд руб. В Краснодарском крае Росавтотдор строит обход Анапы — эта дорога станет частью будущего скоростного коридора из Сочи к Севастополю и улучшит связь между Крымом и материковой частью РФ, позволив избавиться от пробок и транзитного транспорта крупный курортный город.

с14

ЧТО ПРОЕКТИРОВАЛИ И СТРОИЛИ В 2020 ГОДУ



Сложный путь к ровным дорогам

— стратегия —

С13 Автотрасса стоимостью более 9,4 млрд руб. должна быть закончена к концу 2021 года, ее пропускная способность составит 35 тыс. автомобилей в сутки. В Красноярском крае возводят 18-километровый участок федеральной трассы Р-255 «Сибирь» — обход Канска, благодаря которому транзитный транспорт будет отведен от города. В Волгоградской области идет работа над обходом Волгограда в составе трассы Р-22 «Каспий». Магистраль входит в международный транспортный коридор «Север—Юг», а также обеспечивает доступ к портам Каспийского бассейна: трасса нужна для исключения задержки при движении транзитного транспорта и улучшения безопасности движения в самом Волгограде. В Чеченской Республике строится обход Гудермеса в составе трассы Р-217 «Кавказ». Цель этого проекта — также отвести от крупного населенного пункта поток транзитного транспорта, улучшив движение в городе и безопасность в жилой зоне.

Часть дорог еще проектируется. По обходам Костромы и Кемерово в 2020 году будет завершено обоснование инвестиций, в 2021 году будет готова документация для обхода Рязани, Хасавюрта, Владикавказа. Также продолжается работа над проектами обхода Набережных Челнов, Медыни, Иванова.

● Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (КМПИ) — еще один национальный проект, реализуемый в России с 2018 года. Документ поделен на два раздела, посвященных модернизации энергетической и транспортной инфраструктуры. Последний включает в себя ряд федеральных проектов: «Европа—Западный Китай» (в него включено строительство новой дороги М-12 Москва—Казань и обхода Тольятти), «Коммуникации между центрами экономического роста» и «Морские порты России», в реализации которых участвует Росавтодор. Планируется ввести в эксплуатацию 1,92 тыс. км автодорог федерального значения, 166,6 км дорог регионального, муниципального и местного значения, построить 13 обходов городов в составе дорог федерального назначения и 2 обхода в составе региональных дорог, построить 36 автодорожных мостов на дорогах федерального значения и 2 моста на дорогах регионального значения. Планируется также ликвидировать одноуровневые пересечения с железными дорогами на 69 участках дорог, из которых 20 на автодорогах федерального значения и 49 на региональных трассах. В рамках федерального проекта «Морские порты России» к 2024 году запланировано построить 324,53 км автодорог федерального значения.

В рамках программы по ликвидации одноуровневых пересечений автодорог и железных дорог в 2019 году было построено пять путепроводов в составе трасс А-107 «Московское малое кольцо» и А-108 «Московское большое кольцо», А-121 «Сортавала», А-370 «Уссури». Сейчас в Иркутской области на трассе Р-255 «Сибирь» идет подготовка к возведению путепровода над Транссибом около села Тулюшка. После ввода объекта в строй в 2022 году скорость движения здесь увеличится с 60 до 90 км/ч, а время в пути из Иркутска до Красноярска сократится почти на час. Еще два путепровода к 2024 году построят над Восточно-Сибирской железной дорогой на обходе Усолья-Сибирского в составе трассы Р-255 «Сибирь». В Кемеровской области новый путепровод появится в составе трассы «Сибирь» в районе села Суслово, в Мурманской области — над Октябрьской железной дорогой в рамках реконструкции Р-21 «Кола». В Саратовской области в составе трассы Р-228 возводится путепровод над Куйбышевской железной дорогой и обходом станции «Сенная» Приволжской железной дороги: он позволит водителям экономить до 60 минут на пути из Сызрани до Саратова. В Краснодарском крае появится путепровод на трассе А-290 над линией Северо-Кавказской железной дороги. Для пяти путепроводов — в Ярославской, Новгородской, Нижегородской, Тамбовской областях и Татарстане — разрабатывается проектная документация, еще два проекта — в Ленинградской и Самарской областях — проходят экспертизу.

Будущее нацпроектов

Предстоящий 2021 год будет сложным и одновременно интересным для участников реализации дорожных проектов. По поручению президента Владимира Путина нацпроекты БКАД и КМПИ продлеваются до 2030 года, вместе с ними меняются показатели и задачи. В начале октября на коллегии Минтранса России были представлены проекты перереформированных документов. Подготовка их паспортов завершена, документы внесены в систему «Электронный бюджет», для их дальнейшего согласования и утверждения, пояснили „Ъ“ в Министерстве транспорта РФ.

Дорожные работы (строительство и ремонт) будут сосредоточены внутри нацпроекта БКАД, который, как следствие, расширился и теперь будет состоять из шести, а не четырех федеральных проектов. Новый федеральный проект «Развитие федеральной магистральной сети», в рамках которого до 2024 года запланировано построить и реконструировать автомобильные дороги общего пользования федерального значения общей протяженностью 1440,5 км. В него войдут объекты, которые ранее находились в структуре КМПИ, и сформируют основную часть будущей опорной сети автодорог. В отдельный федпроект под названием «Модернизация пассажирского транспорта в городских агломерациях» выделена программа по обновлению автобусов, троллейбусов и трам-

ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНЫЕ ИТОГИ 2020 ГОДА

ИСТОЧНИК: РОСАВТОДОР.



НОВАЯ СТРУКТУРА НАЦПРОЕКТА «БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ»

ИСТОЧНИК: РОСАВТОДОР.

Федеральный проект	Предполагаемое финансирование в 2021–2030 годах (трлн руб.)	Основные цели к 2030 году
Региональная и местная дорожная сеть	6,28	Увеличение доли региональных дорог в нормативе до 60% и реконструкция 290 км искусственных сооружений
Развитие федеральной магистральной сети	4,41	Строительство и реконструкция 4,7 тыс. км дорог федерального назначения
Безопасность дорожного движения	0,14	Снижение социального риска в ДТП до 4
Общесистемные меры развития дорожного хозяйства	0,19	Увеличение доли КЖЦ в строительстве и ремонте региональных дорог до 40%
Модернизация пассажирского транспорта в городских агломерациях	0,62	Обновление 30% парка наземного транспорта в городах
Автомобильные дороги Минобороны России	0,01	Увеличение доли ведомственных дорог в нормативе до 85%
Общий объем финансирования	11,65 трлн руб.	



ваев в небольших городах. До 2024 года 20 агломераций получат около 2 тыс. новых единиц транспорта. В этом же федпроект также войдет обновление пригородного пассажирского транспорта и внедрение цифровых технологий оплаты проезда. «Впервые

мы осознанно пришли к тому, что пора приводить всю линейную инфраструктуру в порядок, чтобы наземный городской транспорт был в нормативном состоянии», — говорит замминистра транспорта России Андрей Костюк.

В структуре КМПИ остается только один «дорожный» мегапроект — автодороги «Европа—Западный Китай» (ЕЗК), состоящий из нескольких крупных частей: дороги М-11 «Нева» (уже построена, за исключением обхода Твери), Центральной кольцевой

автомобильной дороги (почти построена), дороги М-12 Москва—Казань (проектируется), обхода г. Тольятти (строится). Общий объем финансирования ЕЗК — 705 млрд руб., из них 331,7 млрд руб. будут направлены из федерального бюджета. Перенос большей части дорожных проектов, как следствие, уменьшит бюджет КМПИ — он составит 8,2 трлн руб. до 2030 года и увеличит бюджет БКАД до 11,7 трлн руб.

Еще одно важное изменение: в рамках БКАД впервые будут ремонтировать не только региональные и межмуниципальные дороги, но и дороги 51 агломерации с населением от 100 тыс. человек и дороги 35 агломераций в ДФО с населением от 20 тыс. человек. Что это означает на практике? Улично-дорожная сеть в небольших муниципалитетах сегодня находится в наихудшем состоянии, на что не раз обращал внимание президент. Ситуация сложилась вследствие многолетнего недофинансирования. Регионы (особенно дотационные) не были способны поддерживать в рабочем виде (нормативном состоянии) эти дороги, не говоря уж о капремонте сети: благодаря федеральному проекту эта проблема постепенно будет решаться. Параллельно к 2030 году будет построено 1,2 тыс. км новых авто-трасс регионального, межмуниципального и местного значения — это также заложено в новом нацпроекте БКАД.

Андрей Костюк обращает внимание на важность финансирования мероприятий по ремонту региональных мостов и путепроводов. В рамках обновленного федпроекта «Региональная и местная дорожная сеть» к концу 2030 года в нормативное состояние приведут аварийные и предаварийные мостовые сооружения протяженностью около 290 тыс. погонных метров, а также завершат строительство или реконструкцию 291 путепровода.

Регионам может не хватить денег

Гендиректор ассоциации территориальных органов управления автомобильными дорогами РАДОР Игорь Старьгин подчеркнул ряд важных изменений в перереформированных нацпроектах, в частности отметил новый показатель — «удовлетворенность состоянием дорожной сети», предложенный правительством. «Результаты деятельности должны быть видны не только специалистам и экспертам, но и осязаемы всеми участниками дорожного движения», — поясняет господин Старьгин. Эксперт также подчеркивает полуторакратное увеличение числа городских агломераций (включая средние и малые), участвующих в нацпроекте БКАД. «Все больше граждан увидят возрастающий объем работ в местах их непосредственного проживания», — поясняет Игорь Старьгин. — С учетом того что четверть региональных дорожных фондов направляется на выполнение работ на местной сети дорог, то это значительное расширение фронта работ в муниципалитетах».

Глава «Союза пассажиров», член общественного совета Минтранса Кирилл Янков поддерживает планы по обновлению парка наземного транспорта, напоминая, что соответствующие поручения были даны по итогам Госсовета еще в 2017 году. «С городским общественным транспортом в стране достаточно проблемно», — рассказывает он. — Если бюджетные обеспеченные города и регионы его обновляют и иногда выводят на вполне европейский уровень, то в других этого не происходит». Сеть электро-транспорта, как правило, осталась в муниципальной собственности, при этом где-то она ликвидирована (Тюмень, Архангельск и другие), где-то деградировала (Липецк), где-то поддерживается в удовлетворительном состоянии (Казань, Ижевск, Магнитогорск др.), говорит господин Янков. Отсутствие программы по развитию водного транспорта эксперт считает недостатком нацпроекта. «В некоторых крупных городах выполняет не прогулочную, а чисто транспортную функцию (Самара, Архангельск, Владивосток), — рассказывает Кирилл Янков. — Небольшие транспортные суда вообще не на что менять, новые российская судостроительная промышленность не предлагает, и в госпрограммах по водному транспорту их нет».

Игорь Старьгин говорит о дополнительных рисках для нацпроекта БКАД, которые могут возникнуть в ближайшие месяцы. Внесение ограничений, поясняет он, привели к уменьшению объема перевозок пассажиров и грузов и, как следствие, к сокращению потребления топлива, что, соответственно, отразилось на поступлениях в дорожные фонды акцизов от ГСМ (это один из основных источников их формирования). «Особенно это ощущалось в мае—июне этого года, в последующие месяцы пошло восстановление», — говорит он. — Текущий прогноз — это семи-восемипроцентное снижение доходов дорожных фондов». Господин Старьгин напоминает, что нацпроект БКАД финансируется из разных источников: из федерального, региональных и местных бюджетов. «Финансовые вливания с федерального уровня, безусловно, помогают: в этом году объем помощи регионам составил около 300 млрд руб., а это почти треть региональных дорожных фондов», — говорит Игорь Старьгин. — Но ситуация с акциями на ГСМ требует особого внимания, тем более что к 2024 году предполагалось, что весь их объем будет поступать в бюджеты регионов, а федеральной помощи не будет. Сейчас идет перереформирование нацпроекта и в проекте нового паспорта предполагается перераспределение средств».

Иван Буранов

КАК РЕГИОНЫ ГОТОВЯТСЯ К 2021 ГОДУ

Субъекты федерации уже начали планировать ремонтные работы на 2021 год. Власти Забайкальского края уже утвердили перечень объектов протяженностью более 300 км, включающие дороги Читинской городской агломерации. Ярославская область планирует привести в нормативное состояние более 200 км дорожного полотна, часть контрактов на ремонт уже заключены. Более того, в некоторых

местах подрядные организации даже начали подготовительные работы, в частности расширять полосу отвода. В 2021 году регион также планирует начать строительство обхода города Гаврилов-Ям и отремонтировать пять мостов. Власти города Севастополя проводят общественное обсуждение перечня из 15 объектов капремонта и 57 объектов ремонта, запланированных на 2021 год.

Коронавирус объехал дорожную стройку

2020 год запомнится миру пандемией коронавируса, под влиянием которой оказались все сферы экономики. Дорожное строительство не стало исключением. Но благодаря поддержке государства реализация дорожных нацпроектов не была остановлена, хотя в ряде регионов сложности возникали.

— кризисная экономика —

Пандемия не повод для остановки

Пандемия COVID-19, начавшаяся в начале года и продолжающаяся до сих пор, вынудила государство принимать особые меры, чтобы исключить распространение инфекции. 25 марта 2020 года президент Владимир Путин подписал указ о нерабочих днях с 30 марта по 30 апреля, который впоследствии продлевался. При этом внеочередные каникулы не распространялись на «непрерывно действующие организации», куда вошли различные структуры, связанные с дорожным строительством: органы управления дорогами, работающие по контрактам подрядчики и иные организации, связанные с проектированием и ремонтом дорог.

Решение объясняется вполне понятными причинами. В период пандемии увеличивается спрос на продукцию, которая перевозится по дорогам, — это лекарства, товары первой необходимости и продукты. Увеличивается частота работы служб скорой помощи, сервисов по доставке еды и помощи населению. По этой логике поддержание дорог в рабочем состоянии и обеспечение бесперебойного движения является критичной задачей в условиях пандемии.

Дорожники ни на минуту не останавливали свою работу, нацпроект «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (БКАД) выполнялся высокими темпами. В самый разгар распространения COVID-19, в апреле, когда большинство процессов в стране замерло, ремонтные работы стартовали на дорогах Владимирской, Новосибирской области, Карелии. Капремонт одного из первых объектов 2020 года — Киевской

улицы в Калининграде — был также закончен в апреле. Важно было заранее отремонтировать дороги, по которым поедут туристы летом, потому что во время режима ограничений у населения сформируется отложенный спрос на поездки (тем более во время летнего сезона). «Несмотря на сложившуюся санитарно-эпидемиологическую обстановку, дорожникам удалось не только удержаться на уровне 2019 года, но и увеличить объемы укладки верхних слоев асфальтобетона», — рассказали „Ъ“ в Минтрансе. В конце октября верхний слой покрытия автодорог был уложен на 88,4% (121,67 млн кв. м), что на 7,35 млн кв. м. больше, чем в прошлом году. «Отрасль, если сравнивать ее с другими, не только не снизила объемов и темпов работ, но и получила дополнительную финансовую поддержку из федерального бюджета в течение июня—сентября в общем объеме 100 млрд руб., — говорит гендиректор ассоциации РАДОР Игорь Старыгин. — Сегодня мы видим хорошие результаты по выполнению планов».

Аналогичный подход был применен и в отношении строек: ни на одном из объектов, включенных в Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, работы не останавливались. В Иркутской области строился новый участок дороги Р-255 в обход Усолья-Сибирского. В Краснодарском крае не прекращались работы над обходом Анапы, в Кемеровской области — обходом Марининска. «В настоящее время работы на объектах ведутся в непрерывном режиме, что свидетельствует о полноценной экономической активности подрядных организаций, а также об отсутствии приостановок поставок дорожно-строительных материалов», говорят в Росавтодоре.



Работай, но осторожно

Тем не менее на основе методических рекомендаций Минтруда и Роспотребнадзора Федеральным дорожным агентством (ФДА) был принят ряд важных решений. В конце марта Минтранс России направил информационное письмо в адрес Росавтодора, подведомственных ему федеральных казенных учреждений, госкомпаний «Автодор», территориальных органов управления дорогами и подрядных организаций о введении особого режима работы на время пандемии.

Более половины всех гражданских служащих Росавтодора были переведены на дистанционный режим работы. Это коснулось прежде всего работающих беременных и многодетных женщин, пенсионеров. Были отменены почти все командировки по России и абсолютно все поездки за рубеж, а рабочие совещания переведены в режим видеоконференцсвязи. Личный прием граждан был временно прекращен. В полностью электронный вид были переведены госуслуги по линии

ФДА, включая получение технических условий на присоединение к федеральным автодорогам примыканий от объектов дорожного сервиса и выдачу разрешений на передвижение сверхнормативного большегрузного транспорта.

Организации и компании, которые занимались строительством или ремонтом дорог, были переведены на особый режим работы: была увеличена длительность вахты сотрудников, задействованных на производстве, были минимизированы контакты между сменами работников и т. д. Был также определен список работ, выполнение которых необходимо минимизировать либо отложить до стабилизации ситуации.

Введенные в разгар пандемии меры сохраняются и сейчас, когда ежедневно по всей стране выявляется более 15 тыс. заразившихся COVID. В течение дня рабочие используют индивидуальные средства личной гигиены и защиты (маски, перчатки). Перед выходом на работу сотрудники проходят профилактический осмотр, измеряется температура. При

малейшем подозрении на ОРВИ работник направляется на больничный. Также проводятся регулярные тесты на COVID-19. На всех объектах имеются и обязательно применяются средства дезинфекции как для личной гигиены, так и для обработки помещений, дорожных инструментов и техники. Оказавшимся в непростой экономической ситуации регионам оказываются консультационная и методическая помощь.

Компании, задействованные в строительстве и ремонтных работах, рассказали „Ъ“, как переживали пандемию. В АО «Высококачественные автомобильные дороги» (ВАД, занимается строительством трассы «Таврида» в Крыму) сообщили, что строительство на период режима повышенной готовности не прерывалось. Поставки inertных материалов не приостанавливались благодаря хорошо налаженной логистике. «На складах временного хранения были сделаны необходимые запасы, что позволило избежать задержек в строительстве», пояснили в компании. Для исклю-

чения заражения на стройках в ВАД разработали комплексный план, затрагивающий все сферы деятельности дорожников (включая командировки, отпуска, организацию совещаний, проведение обучения) — его впоследствии и придерживались. В помещениях проводится уборка с использованием дезинфицирующих средств, в коридорах установлены санитайзеры. Сотрудники, покидающие Крым, по возвращении сдают тест на COVID-19. «Эти меры были достаточно эффективными: никто из сотрудников компании работающих на строительстве „Тавриды“, не болел коронавирусом», — рассказали в ВАД.

В более сложной ситуации оказались подмосковные дорожники, ведь на территории столичного региона больше всего больных и действуют самые серьезные ограничения. Из-за закрытия границ у коммерческих организаций, занимающихся строительством и ремонтом, возникли сложности в поставке запасных частей на иностранную технику, рассказали „Ъ“ в подмосковном минтрансе. При этом перебоев в поставке inertных материалов, используемых для ремонта и строительства автодорог, не было, поскольку все они российского производства. Из-за ограничений и эпидемиологической обстановки программа ремонта областных автодорог в рамках нацпроекта БКАД началась в середине мая, а не в апреле, как в предыдущие годы. «Задержка не помешала к октябрю закончить основную программу ремонта по замене покрытия с опережением графика», — рассказали в областном минтрансе. — Сегодня на территории области в рамках БКАД отремонтировано свыше 420 дорог регионального и межмуниципального значения протяженностью свыше 1,4 тыс. км». В апреле и мае работы приостанавливались во избежание ухудшения эпидемиологической ситуации, но впоследствии график ввода объектов в эксплуатацию также удалось наверстать. К концу года в Подмосковье будут построены десять автодорог, три путепровода, включая путепровод через Ленинградское шоссе в Химках, который строится по поручению президента.

Вячеслав Айвазян

Дороги насыщают интеллектом и цифрой

— технологии —

Цифровизация дорожной сети — важная задача, стоящая перед Федеральным дорожным агентством. За непонятным на первый взгляд термином стоит ряд крупных проектов. Это и интеллектуальные транспортные системы, направленные на автоматизацию управления движением, и внедрение автоматических систем весогабаритного контроля для сохранности дорог, и системы фиксации нарушений правил дорожного движения.

Зачем нужны ИТС?

Прототипом интеллектуальной транспортной системы (ИТС) стала московская система «Старт», создававшаяся еще в 80-х годах прошлого века. Сначала она использовалась для управления светофорами, впоследствии к ней подключили электронные информационные табло, датчики движения и телекамеры. По мере развития московской ИТС стало понятно, что подобные системы могут помочь решить не только проблемы заторов (классический пример работы ИТС — зеленый коридор в работе светофоров), но и улучшить безопасность движения. Похожие системы активно тиражируются во многих регионах, обрстая современными технологическими решениями: камерами, метеостанциями и управляемым софтом. По данным РосдорНИИ, в 2018–2019 годах на автодорогах регионального или межмуниципального, местного значения было размещено 476 элементов интеллектуальных транспортных систем, в том числе детекторы транспортного потока, дорожные контроллеры и табло переменной информации. К концу 2020 года планируется внедрение еще 115 новых элементов ИТС.

При этом потребность в грамотном управлении движением растет: автопарк России уже превышает 60 млн автомобилей, из них по территории Москвы и области перемещается более 8 млн машин. Растут риски аварийности, и цифровой «междоумет» на дорогах приходится очень кстати.

Внедрение ИТС в качестве одной из важнейших задач было включено в нацпроект «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (БКАД) в 2019 году и содержало три основных направления: внедрение ИТС, ориентированных на обес-



печение движения беспилотных транспортных средств, на применение энергосберегающих технологий освещения автодорог и предусматривающих автоматизацию процессов управления дорожным движением в городских агломерациях, включающих города с населением свыше 300 тыс. человек. В перепрофилированном по поручению президента нацпроекте эти задачи сохраняются, но будут объединены в одно мероприятие.

Сегодня некоторые регионы внедряют ИТС самостоятельно за счет собственных ресурсов (например, Москва), другие рассчитывают на федеральную помощь. Росавтодор рассматривает заявки и выделяет деньги на ИТС городским агломерациям с населением свыше 300 тыс. человек. В Свердловской области, к примеру, на 12 участках уже появилась дорожная разметка, которая подсвечивается с помощью светодиодных проектов с цветными фильтрами: она заметна при любой погоде, даже если на дороге снег и грязь. Новое проекционное оборудование уже появилось на аварийно опасных местах на дороге в Асбест, на Режевском тракте, на Екатеринбургской кольцевой автодороге. В 2020 году в Росавтодор поступило 56 региональных проектов ИТС, из них отобрано 27 заявок в 22 субъектах на общую сумму 3,3 млрд руб. Федеральное финансирование на внедрение ИТС уже получили (или получат до конца года) Архангельская, Белгородская, Волгоградская, Вологодская, Ивановская, Кемеровская, Курская, Орловская, Ростовская области и другие регионы. Реги-

оны уже провели конкурсные процедуры и заключили контракты на сумму более 600 млн руб., при этом экономия бюджетных средств составила более 65,3 млн руб.

В Ставропольском крае на средства, выделяемые Росавтодором, планируется создать систему контроля соблюдения ПДД и контроля транспорта, мониторинга состояния дороги, дорожной инфраструктуры и метеомониторинга. Она позволит снизить количество аварийно опасных участков, уменьшить количество погибших в ДТП, устранить загруженность дорог. В 2020 году систему спроектируют, в 2021–2022 годах — внедрят. В Кемеровской области в 2020–2023 годах будет построена единая ИТС для Кемеровской и Новокузнецкой агломераций. Белгородская область начала работать в сфере внедрения ИТС еще в 2017 году, устанавливая камеры фиксации нарушений ПДД и внедряя системы контроля платных парковок. Проект региона по развитию ИТС признан одним из лучших в 2020 году. Объем федеральной поддержки со стороны ФДА составил 80 млн руб. — деньги направят в Центр организации дорожного движения Белгорода, который займется оптимизацией движения, изменением алгоритмов работы светофоров, контролем за соблюдением правил на парковках. В Калининградской области за счет федеральной поддержки в объеме 25 млн руб. планируется установить три автоматизированные системы контроля состояния автодорог. С помощью датчиков, вмонтированных в асфальтобетонное покрытие, измеряется по-

рядка 30 параметров: температура внутри и на поверхности дороги, толщина слоя воды или снега, степень и момент обледенения покрытия. Технология позволит получать краткосрочный метеопрогноз и оперативно провести предварительную обработку того или иного участка дороги. В Ямало-Ненецком автономном округе на территории Салехарда в 2020 году планируется внедрить систему сигнального освещения на 30 пешеходных переходах. Система видит пешехода и транспортное средство, которые приближаются к пешеходному переходу, автоматически включает информационное табло «Пешеход» и прожекторы освещения над проезжей частью дороги.

В случае принятия изменений в правила предоставления и распределения в 2020–2024 годах иных межбюджетных трансфертов из федерального бюджета бюджетам субъектов РФ в целях внедрения интеллектуальных транспортных систем субъекты, не вошедшие в шорт-лист 2020 года, смогут повторно подать заявки на получение федеральной поддержки на 2021 год уже в текущем году. В рамках перепрофилированного нацпроекта БКАД схема софинансирования региональных ИТС будет сохранена, подчеркнули в Росавтодоре.

Сбрасывай вес

Один из важнейших элементов ИТС — это автоматизированная система весогабаритного контроля (АСВГК), позволяющая обеспечить сохранность дорожного покрытия на максимально длительный срок. Проблема грузового транспорта, передвижающегося со значительным превышением разрешенной массы, обсуждается уже не первый год. По оценкам Минтранса, ежегодный ущерб от проезда тяжелых транспортных средств составляет 2,56 трлн руб. В 2019 году было зафиксировано более 1 млн случаев перегруза, с января по август 2020 года — 893,5 тыс. случаев.

АСВГК эффективно борется с нарушителями: взвешивает грузовики автоматически прямо на ходу, что позволяет контролировать трафик в круглосуточном режиме и выявлять перегруз. На подведомственных ФДА трассах уже работает 31 комплекс (в том числе в Крыму, Орловской, Тверской, Псковской областях, Алтайском крае), до конца 2030 года их будет 417. «После оснащения комплексами федеральных трасс мы рассчитываем на то, что будет достигнут со-

вершенно иной уровень культуры грузоперевозок, система обеспечит сохранность дорог, повысится безопасность движения», — говорит заместитель главы Росавтодора Игорь Костюченко.

Система весогабаритного контроля активно развивается и в регионах, но уже без участия прямой федеральной поддержки. В 2018–2020 годах на региональной и межмуниципальной сетях, по данным РосдорНИИ, было установлено 140 пунктов контроля. Шесть пунктов уже установлено в Волгоградской области, в ближайшие годы появится еще пять постов на региональной сети и пять — на федеральной. Автоматический контроль будет организован в Карелии на трассе Крошнозеро—Эссойла. В последнее время дороги в республике активно ремонтируются, рассказывают местные жители, но после проезда лесовозов асфальт снова разбивается, причем так быстро, что дорожные службы даже не успевают нанести разметку. Горюжане просят власти организовать более жесткий контроль, уделив особое внимание большегрузам, перевозчикам щебен и камень. В Свердловской области на региональных трассах начали работать восемь АСВГК. Прежде чем установить модули, дорожники отремонтировали прилегающие к ним участки дорог, уложили устойчивое к истиранию покрытие, смонтировали опоры для оборудования и освещения. Затем в асфальт были внедрены тензометрические датчики для взвешивания транспортного средства в движении и измерения осевой нагрузки, а также датчики измерения расстояния между осями. До конца года на региональной сети появится еще 42 пункта контроля, до конца 2030 года их будет 598.

Будущее ИТС

Сегодня одна из ключевых задач — увязать существующие системы между собой, чтобы они работали максимально синхронно. «ИТС — это не локальная задача какой-то одной агломерации, это задача для Российской Федерации в целом», — говорит Игорь Костюченко. — Важно, как предложение одного субъекта ляжет в концепт в масштабах всей страны. Поэтому при подготовке таких предложений всегда необходимо думать над приоритетами, думать на перспективу».

Проводить единую государственную политику в области дорожного движения возможно только в усло-

виях централизованного управления, считает директор ГБУ Республики Татарстан «Безопасность дорожного движения» Рифкат Минниханов. «Вершина современного этапа развития ИТС — единая платформа управления транспортной системой — лишь кажется прерогативой регионов. На самом деле система должна быть сквозной — стандартной, как дороги от границы до границы государства, как экономика — в одних измерениях. Она должна быть построенной на стандартных, связанных данных», — поясняет он. До 2010 года регионы самостоятельно разрабатывали не связанные между собой системы «Умный город», «Безопасный город» и успели накопить арсенал ошибочных, дублирующих друг друга, необоснованных дорогостоящих, а потому неэффективных решений в сфере ИТС, говорит Рифкат Минниханов.

По сути, ИТС в регионах начали внедряться только в 2020 году, пока существуют три крупные системы — в Москве, Казани и Санкт-Петербурге, отмечает проректор МАДИ Султан Жанказиев, но благодаря нацпроекту БКАД в ближайшие годы таких систем станет больше. «Чтобы не возникло неконтролируемого „творчества“ и „зоопарка“, нужно разработать, во-первых, единые федеральные требования развития ИТС и, во-вторых, требования к интеграции их с другими системами („Безопасный город“ и т. д.), — говорит он. — А вот архитектура систем может быть разной, поскольку каждый город уникален и имеет свои особенности».

Глобальная задача, говорят Рифкат Минниханов и Султан Жанказиев, — принятие федерального закона об интеллектуальных транспортных системах, где будут прописаны полномочия регионов и другие важные для отрасли вещи. «Еще совсем недавно немногие понимали, что такое ИТС, либо понимали, но очень поверхностно и упрощенно», — поясняет господин Жанказиев. — Сейчас появилось много высокочисленных специалистов, глубоко разбирающихся в данной тематике. ИТС имеют огромный потенциал для бизнес-процессов, например для введения отдельных платных полос, по которым можно ехать быстрее остального потока. Одновременно с этим есть очевидный запрос со стороны субъектов федерации, которым не хватает регионального регулирования ИТС».

Петр Кольцов

Лекарство от аварий

Количество ДТП на федеральных автодорогах снижается, но остается по-прежнему на высоком уровне. Самыми распространенными авариями являются встречные и попутные столкновения транспортных средств, наезды на пешеходов и стоящие автомобили, съезды с дорог и опрокидывания. Для снижения числа происшествий Росавтодор и госкомпания «Автодор» устанавливают дополнительное освещение, разделительные барьеры и надземные пешеходные переходы.

— тенденция —

Почему аварий так много?

По данным Госавтоинспекции, на дорогах федерального значения за девять месяцев 2020 года произошло более 13,4 тыс. ДТП, что на 13,3% меньше, чем в прошлом году, 3,1 тыс. человек погибли (-9,6%), 19,3 тыс. человек ранены (-17,6%). В общей сложности с 2012 года число погибших на федеральной сети снизилось более чем на треть, несмотря на общий прирост автопарка и трафика. Таких результатов удалось достигнуть во многом благодаря переходу с 2014 года на полное финансирование ремонта и содержание дорожной сети, поясняют в Росавтодоре: сейчас в нормативном состоянии находится 85% федеральных дорог.

Между тем именно на федеральную сеть приходится 12% всех дорожных аварий по стране и 25% всех погибших. Причина тому — ряд застарелых проблем, свойственных скоростным трассам.

Основной вид ДТП (59%) — это столкновения. 24% аварий такого типа связаны с выездами на встречную полосу, где машины сталкиваются лоб в лоб — это очень опасный и смертельный вид ДТП, как правило, с погибшими и пострадавшими. «Необдуманные обгоны на двухполосных участках автомобильных дорог не приводят к какому-либо выигрышу во времени, но имеют крайне серьезные и трагические последствия», — рассказывают в Росавтодоре. 24 октября на трассе «Сибирь» в районе поселка Болотное (Новосибирская область) рейсовый автобус с 14 пассажирами столкнулся с легковой машиной на встречной полосе, есть погибшие. Наибольшая доля встречных столкновений, по данным ГИБДД, фиксируется на трассах «Иртыш», «Каспий» и Нижний Новгород—Армавир.

На федеральной сети также регулярно происходят съезды с дороги, опрокидывания, наезды на пешеходов, препятствие и стоящий транспорт. Последний вид ДТП часто объясняется нехваткой мест отдыха для водителей, следующих по протяженному маршруту: водителям приходится останавливаться на обочине дороги, чтобы отдохнуть. С формальной точки зрения это запрещено, но порой другого выхода нет. А если на трассе еще и мало освещения, то припаркованный на обочине большегруз попадает в свет фар автомобиля только в последний момент. Отметим, что попутные столкновения составляют основную мас-

су ДТП, фиксируемых на платных дорогах (до 60%, по оценкам госкомпании «Автодор»).

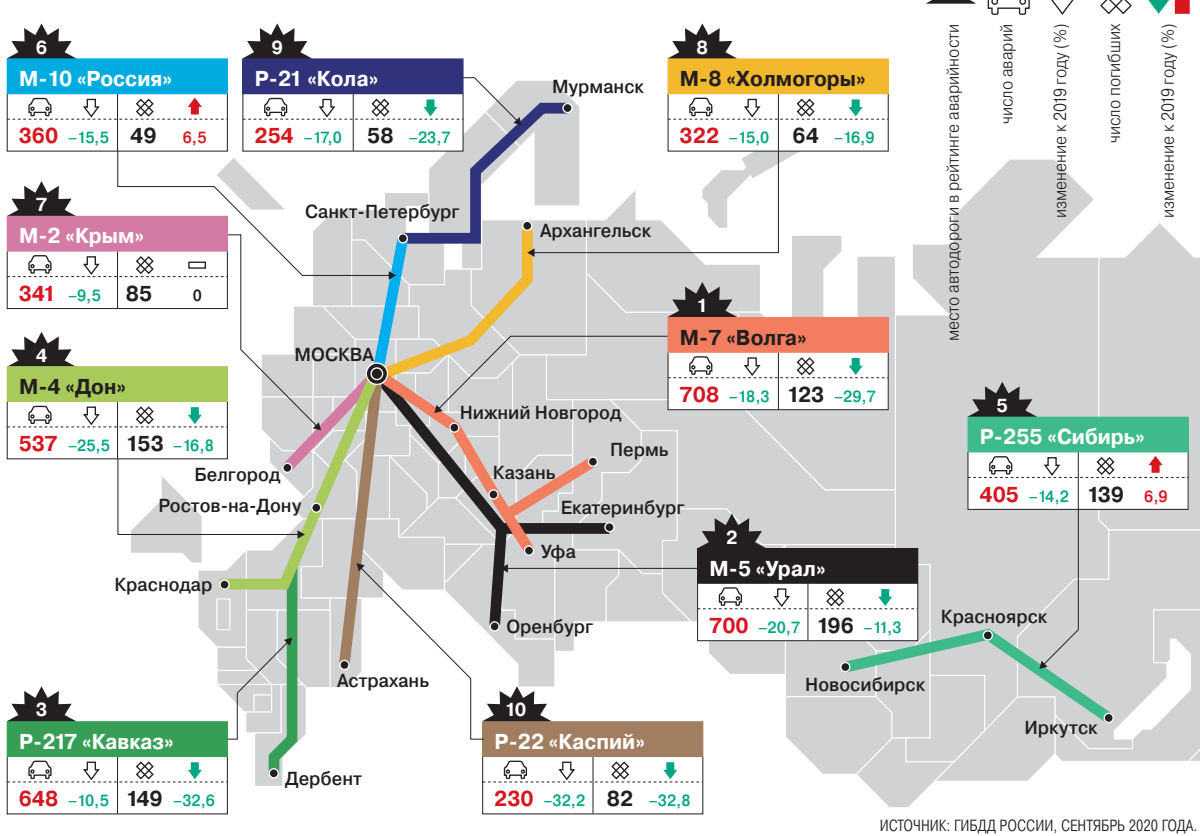
Рецепт от аварийности

Снизить аварийность позволяют несколько проверенных способов, говорит координатор движения «Синие ведерки», руководитель рабочей группы ОНФ «Защита прав автомобилистов» Петр Шкуматов. «В первую очередь это реконструкция аварийно опасных участков (увеличение числа полос, выпрямление дороги, исключение одноуровневых пересечений и т. д.), — говорит он. — Нужно исключить последствия ошибок обгона, которые совершают водители, пытаясь объехать тихоходные или перегруженные транспортные средства». Это можно сделать за счет строительства барьерных ограждений, считает эксперт. По его данным, они стоят примерно 4 млн руб. на 1 км дороги, что немного в контексте затрачиваемых на строительство и реконструкцию средств.

Действительно, установка ограждений является одной из самых эффективных мер по предотвращению лобовых столкновений, подтверждают в Федеральном дорожном агентстве. В качестве разделителей встречных потоков применяются бетонные, цельнометаллические и тросовые ограждения: на федеральных дорогах их устанавливали на участках первой и второй технических категорий с четырьмя и более полосами движения. Общая протяженность барьеров разных типов на федеральной сети превышает 4 тыс. км, до 2022 года планируется установить еще 1 тыс. км.

На аварийность сильно влияет и освещение: на темное время суток, по данным ГИБДД, приходится половина погибших из-за высокой тяжести последствий. В 2019 году, высту-

СОСТОЯНИЕ АВАРИЙНОСТИ НА ФЕДЕРАЛЬНЫХ ДОРОГАХ



ИСТОЧНИК: ГИБДД РОССИИ, СЕНТЯБРЬ 2020 ГОДА.

пая на президиуме Госсовета, президент Владимир Путин обратил внимание на эту проблему. «За пределами агломераций практически на всех дорогах крошечная темень», — заявил он. На федеральных дорогах, рассказали, «Б» в Росавтодоре, в 2019 году введено в эксплуатацию 327 км линий электроосвещения, на это было выделено 4,5 млрд руб. В 2020 году элементы электроосвещения появятся на 547 участках дорог, в 2021 году — на 1 тыс. участков, в 2022 году — на 1,24 тыс. Обустроить стационарным искусственным электроосвещением планируется участки на трассе Р-255 «Сибирь» в Красноярском крае, Р-22 «Каспий» и Р-215 Астрахань—Махачкала в Астраханской области и Калмыкии. Важно, что искусственное освещение ставят не только на участках магистралей, но и на отдельных кольцевых пересечениях, в зонах автобусных остановок и т. д. В целях экономии затрат на электроэнергию светодиодные лампы постепенно демонтируют и меняют на современные.

70% всех дорог «Автодора» уже оборудованы наружным освещением, рассказали, «Б» в пресс-службе госкомпании. При этом разработан план мероприятий по комплексному обустройству автодорог на 2021–2024 годы, включающий, в частности, устройство недостающих линий наружного освещения протяженностью 500 км. Много нареканий у автомобилистов, напомним, возникло к неосвещенному участку дороги М-11 «Нева» от Москвы до Зеленограда с момента запуска ее в эксплуатацию в 2014 году. В «Автодоре» «Б» заверили, что Северо-западная концессионная компания (концессионер и оператор участка) в ближайшее время оснастит дорогу освещением: проектно-сметная и техническая документация уже разрабатывается. Конкретные сроки пока не называются.

Помогут ли камеры?

Практика показывает, что один из наиболее действенных способов «успокоить гошников» (а их на федеральной сети немало: хорошее покрытие позволяет ездить действительно быстро) — организовать

контроль движения с помощью систем фотовидеофиксации и автоматическую рассылку штрафов. Для выработки «законопослушного поведения автомобилистов» в 2018–2019 годах Росавтодор установил на федеральной сети 1,35 тыс. камер, в результате количество мест концентрации ДТП сократилось с 811 в 2017 году до 645 в 2019 году (по текущему году данных еще нет). К концу 2020 года на всей сети федеральных дорог установят еще 135 камер, к концу 2021 года их число достигнет 1,7 тыс. штук.

Интересно, что на дорогах госкомпании «Автодор» камер на порядок меньше, чем на бесплатных федеральных дорогах, — всего 46 штук. Это связано, с одной стороны, с относительно небольшой протяженностью сети магистралей, подконтрольных госкомпаниям (порядка 3,4 тыс. км). С другой стороны, у «Автодора» есть собственный взгляд на применение камер. «Мы разделяем мнение ГИБДД, что автоматическая фотовидеофиксация нарушений является эффективным инструментом в части контроля, — заявили, «Б» в пресс-службе госкомпании. — В то же время на платных скоростных участках эффективность таких мероприятий невысока. Инженерно-техническая оснащенность участков находится на высоком уровне, что позволяет повысить скоростной режим. При этом анализ аварийности не показывает роста количества ДТП». Напомним, что в правительстве по инициативе Минтранса сейчас обсуждается идея повышения максимального скоростного лимита на магистралах до 150 км/ч. Системы фиксации нарушений нужно использовать исходя из «рационального и комплексного подхода», считают в «Автодоре»: не исключены случаи, когда установка камер на скорост-

ном участке дороги может стать даже косвенной причиной аварии.

Нужно также жестко бороться с парковкой у края проезжей части: строить места стоянки либо делать широкую обочину, где можно безопасно остановиться в экстренных случаях, отмечает Петр Шкуматов. Руководство Госавтоинспекции ранее неоднократно указывало на проблему слишком узких обочин на магистралах, что провоцирует опасные ситуации из-за стоянки транспорта. В госкомпании «Автодор» «Б» рассказали, что за девять месяцев 2020 года на скоростных участках автодорог удалось вдвое сократить количество ДТП, связанных с наездами на стоящее транспортное средство на обочинах (до 24 аварий), при этом число погибших в таких происшествиях сократилось на 60% (до восьми человек). Уменьшить аварийность удалось в том числе с помощью мобильных камер, которые используются для выявления нарушений, рассказали в «Автодоре», а также с помощью информирования водителей о «недопустимости остановки и стоянки в запрещенных местах».

Все вышеперечисленные способы, как правило, используются в комплексе, а не отдельно друг от друга, отмечают в Росавтодоре. Когда аварийность растет на конкретных автодорогах или участках, то проводится детальный анализ причин ДТП и тяжести последствий. Сегодня на федеральной сети выявлено около 3 тыс. «проблемных» участков, для каждого из них разработаны программы по снижению числа ДТП. Например, в 2020 году на двух участках трассы Р-22 «Каспий» установили предупреждающие информационные щиты, световозвращатели по оси дороги, сигнальные столбики и нанесли шумовые полосы. Похожий комплекс мер реализован на двух участках Р-132 «Золотое кольцо». На трассе А-270 в черте Новошахтинска поставили светофоры для пешеходов с кнопкой вызова разрешающего сигнала, на дороге А-260 Волгоград—Каменск-Шахтинский разметкой запретили выезд на встречную полосу. На Южном обходе Тамбова и на 334-м км автодороги Р-119 установлены полиуретановые сигнальные столбики для разделения транспортных потоков — это более дешевый вариант традиционного железного ограждения, однако и он может сократить травматизм на дорогах. На трассе А-229 в районе поселков Родники и Курган запланировано соорудить два надземных пешехода. Сейчас здесь стоят пешеходные светофоры с кнопкой вызова, но поскольку интенсивность движения высока (порядка 18 тыс. машин в сутки), решено развести пешеходное и автомобильное движения в пространстве. На южном подъезде к Ростову-на-Дону установили шумовые полосы и предупреждающие щиты и знаки, ограничивающие скорость движения (до 80 и 60 км/ч). Подобные комплексные планы разрабатываются и для других участков автомобильных дорог — они будут реализованы до конца 2020 года и в последующие годы.

Иван Тяжлов

«Это современный городской транспорт»

— первые лица —

Одно из направлений нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги» (БКАД) — модернизация наземного городского транспорта в крупных городах. Каким будет результат модернизации пассажирского транспорта, в интервью «Б» рассказал заместитель министра транспорта РФ АЛЕКСЕЙ СЕМЕНОВ.

— Какие именно проблемы в области модернизации наземного транспорта помогает решить программа обновления? — Качество и надежность пассажирских перевозок напрямую зависят от состояния транспортных средств, поэтому в 2020 году в рамках нацпроекта БКАД Минтранс России начал помогать регионам в обновлении пассажирского транспорта. Федеральная поддержка осуществляется при участии ПАО ГТЛК с применением механизма лизинга — путем предоставления перевозчикам права приобретения транспортных средств со скидкой 60%.

Безусловное преимущество новой техники состоит в том, что это современный городской транспорт, отвечающий всем требованиям по комфорту, безопасности и экологичности. Новые автобусы и троллейбусы — большой вместимости, низкопольные, в них могут комфортно расположиться мамы с колясками, а также маломобильные граждане. Здесь также установлены системы бесконтактной оплаты проезда — это удобно для тех, кто пользуется банковскими картами. В новых автобусах есть USB-разъемы



для подзарядки мобильных телефонов. Машины работают на компримированном природном газе, от них нет таких вредных выбросов, в отличие от тех, что работают на дизеле или на бензине.

Особое внимание мы уделяем вопросам обеспечения безопасности. Поставляемые автобусы и троллейбусы на заводе в обязательном порядке оборудуются системой поддержания бодрствования и работоспособности водителя, которая заранее выявляет не только признаки сонливости и потери концентрации, но и незамедлительно предупреждает об этом. Здесь нам очень помогает положительный опыт российской компании «Нейроком», производящей систему, уже давно используемую на железнодорожном транспорте.

Также транспортные средства оснащены новейшими смарт-тахографами, которые отслеживают и передают в режиме реального времени сведения о маршруте, параметрах движения, скорости, режиме труда и отдыха водителя, что позволит контрольно-надзорным органам удаленно осуществлять свои функции. Все эти меры многократно повысят безопасность дорожного движения.

— Как устроен механизм отбора участников программы федеральной поддержки?

— Заявки регионов оцениваются более чем по 20 показателям, в том числе по состоянию транспортной инфраструктуры агломерации в целом, возможности использования безаличной оплаты проезда, ценовой доступности и наличию газозаправочной инфраструктуры. Еще одно важное требование: должны приобретаться транспортные средства большого или особо большого класса со 100% низкопольной частью салона и эксплуатироваться на магистральных маршрутах регулярных перевозок по регулируемым тарифам.

— Можете привести примеры городов, получивших новую технику?

— В 2020 году Пермь стала первым городом, куда поступили новые низкопольные автобусы «ЛиАЗ». Все поступившие в пермские автопарки автобусы оснащены цифровой системой контроля и поддержания состояния работоспособности. Жителям Перми новые автобусы уже понравились: они вместительные, чистые, оплата проезда можно картой.

Другой пример — город Иваново, где городской автопарк пополнился новыми низкопольными троллейбусами «Адмирал», рассчитанными на 96 пассажиров. «Адмирал» —

это одна из самых современных моделей на рынке. В этой машине за состоянием водителя следит специальная система контроля и поддержания бодрствования, а электропневматические двери не допускают ситуаций, при которых люди оказываются зажатými в дверных проемах. Для обеспечения безопасности пассажиров используется система «антиход»: троллейбус не сможет начать движение в случае, если двери не закрыты или закрыты не полностью.

В Белгород поставлено 58 низкопольных автобусов марки «ЛиАЗ», работающих на компримированном природном газе: машины оборудованы новой системой «Антисон» (исключает отвлечение и засыпание водителей во время вождения) и смарт-тахографами для контроля режима труда и отдыха. В начале ноября в городской парк Нижнего Новгорода поступил 51 новый автобус «ЛиАЗ» большой вместимости, оборудованный отечественной системой «Вигитон» (контролирует физиологическое состояние водителя).

— Сколько продлится программа поддержки развития и модернизации наземного транспорта? Сколько всего регионов и городов она охватит?

— В 2020 году благодаря реализации национального проекта БКАД новый пассажирский транспорт — а это более 500 единиц подвижного состава — будет направлен в 12 городских агломераций. К настоящему моменту все регионы уже получили новую технику. Помимо тех субъектов, о которых было сказано выше, современные автобусы и троллейбусы поступили в Екатеринбург, Воронеж, Череповец, Казань, Кемерово,

Липецк, Тольятти, Омск. В текущем году мы перераспределили средства федерального бюджета в целях опережающих поставок пассажирской техники. До конца года городские агломерации получат дополнительно 100 новых автобусов.

По поручению правительства РФ Минтранс совместно с производителями техники проработал возможность закупки и опережающей поставки в четвертом квартале 2020 года автобусов, троллейбусов и трамваев. Производители техники уже подтвердили такую возможность.

— Минтранс недавно представил перформативный нацпроект БКАД. Какие планы по модернизации наземного транспорта заложены в нем?

— В перформативном нацпроекте БКАД программа по модернизации пассажирского транспорта выделена в отдельный федеральный проект с финансированием как из федерального бюджета и консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации, так и внебюджетных источников. Целью федерального проекта является повышение качества транспортного обслуживания в городских агломерациях. В рамках федерального проекта Минтранс планирует решить задачи обновления подвижного состава пассажирского транспорта, приведения в нормативное состояние и развития инфраструктуры городского наземного электрического транспорта, оптимизации системы транспортного обслуживания в городских агломерациях. Рассчитываем, что реализация планируемого комплекса мер приведет к повышению удовлетворенности населения качеством транспортного обслуживания.