

ЛЮБЫЕ ДОРОГИ ДОРОГИ

ПАНДЕМИЯ COVID-19 НЕ ОСТАНОВИЛА РЕАЛИЗАЦИЮ В НИЖЕГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ КРУПНЫХ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПРОЕКТОВ: В НИЖНЕМ И КЛЮЧЕВЫХ РАЙОНАХ ОБЛАСТИ ПРОДОЛЖАЕТСЯ МАСШТАБНОЕ ДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО, ПРИЗВАННОЕ РАЗГРУЗИТЬ ТРАДИЦИОННО ТЯЖЕЛЫЕ В ПЛАНЕ ТРАФИКА НАПРАВЛЕНИЯ. ПАРАЛЛЕЛЬНО НАЧАЛИСЬ РАБОТЫ ПО СОЗДАНИЮ ПАССАЖИРСКОЙ АГЛОМЕРАЦИИ: КРУПНЕЙШИЕ МУНИЦИПАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗЧИКИ НИЖНЕГО ПЕРЕШЛИ В ОБЛАСТНУЮ СОБСТВЕННОСТЬ, А В 2021 ГОДУ ДОЛЖНА БЫТЬ ГОТОВА НОВАЯ ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА, КОТОРАЯ СВЯЖЕТ ВОСЕМЬ МУНИЦИПАЛИТЕТОВ В ЕДИНУЮ СЕТЬ.

РОМАН РЫСКАЛЬ



РОМАН РЫСКАЛЬ

МАРШРУТАМ ГОТОВЯТ СЕТЬ Постоянная критика населения по поводу обслуживания общественного транспорта и ветхого подвижного состава подтолкнула нижегородские власти к масштабной транспортной реформе. В областном правительстве решили взять на себя управление транспортными предприятиями и объединить в единую маршрутную сеть восемь крупнейших городов области.

В Нижнем Новгороде транспортная схема была принята несколько лет назад, но требует доработок. Новую схему за 74,2 млн руб. разрабатывает петербургское АО «Институт „Стройпроект“», которому предстоит на основе анализа текущего состояния транспортной системы сверстать модель, определить необходимое количество подвижного состава на маршрутах, скорректировать протяженность и интервалы движения. Министерство транспорта планирует перейти на брутто-контракты с перевозчиками, когда региональный бюджет покупает у них определенное количество часов с возвратом части денег в бюджет с выручки от оплаты проезда. Окончательный вариант новой транспортной системы «Стройпроект» обещает представить летом 2021 года. При этом реформа затронет не только муниципальных или областных перевозчиков, но и частных. Ее конечным итогом должен стать массовый отказ жителей от личного транспорта в пользу общественного. К 2030 году опорная маршрутная сеть на три четверти будет состоять из поездов на электротранспорте или больших автобусов, а маршрутки возьмут на себя функцию подвоза пассажиров к основным магистралям.

Другой составляющей перестройки пассажирской транспортной системы стала передача крупнейших муниципальных перевозчиков «Нижгортранс» и «Нижегородпассажиравтотранс» (НПАТ) в областную собственность. Ежегодно региональ-

ПРОЕКТЫ СТРОИТЕЛЬСТВА НОВЫХ ДОРОГ ПРИЗВАНЫ РАЗГРУЗИТЬ ГОРОД ОТ ПРОБОК

ный бюджет субсидирует предприятиям выпадающие доходы от перевозки льготников, однако почти миллиардной дотации им все равно не хватает, и обновление подвижного состава при плановых убытках невозможно. Основной целью смены собственника НПАТ глава Нижнего Новгорода Юрий Шалабаев называл «качественное обслуживание населения»: «Мое мнение и большинства экспертов — где полномочия, там должно быть и предприятие. Тем более что у области есть значительные ресурсы для развития, в том числе с привлечением федеральных институтов». По словам министра транспорта Нижегородской области Павла Саватеева, убытки НПАТ стали следствием «бесконтрольного и беспринципного отношения к формированию маршрутной сети в Нижнем Новгороде», когда на одном маршруте число частных автобусов в разы превышало количество муниципального подвижного, при этом качество услуг частных перевозчиков зачастую сомнительно. По словам заместителя губернатора Сергея Морозова, в рамках создания нижегородской агломерации уже формируются программы по обновлению подвижного состава городских транспортных предприятий в крупных муниципалитетах и перехода их за счет этого на операционную безубыточность. В рамках нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» для НПАТ уже приобрели 51 новый автобус на газомоторном топливе, еще 33 машины предприятия получат до конца года. Все транспортные предприятия будут объединены в сеть с созданием единой компании-оператора.

Как ожидается, реорганизация муниципальных перевозчиков завершится до конца года, параллель-

но власти подумывают о судьбе «Нижегородэлектротранса» и готовят технический аудит метрополитена, чьи убытки при растущих нуждах в ремонте приблизились к 1,5 млрд руб. Электротранс пока пополняется списанными троллейбусами и трамваями Мосгортранса, которые обходятся городу гораздо дешевле новых, поскольку бюджет оплачивает лишь перевозку из столицы.

НЕ ПОСЛЕДНЯЯ ЭЛЕКТРИЧКА Параллельно в Нижнем развиваются маршруты городских электричек. На Сормовском направлении работают 33 пары поездов на участке Починки — Варя. На Приокской линии у поселка Ольгино появилась остановка «Окский берег», в Автозаводском районе открыта станция «Стригино», обслуживающая аэропорт бесплатными шаттлами. Не исключено, что железная дорога свяжет воздушную гавань с новым транспортно-пересадочным узлом в Щербинках. В будущем ГЖД планирует организовать городские электрички в Кстово и построить новые платформы станции «Мещерская».

По предложению главы региона Глеба Никитина, новые автовокзалы, станции и пересадочные узлы будут приравнены к масштабным инвестиционным проектам и смогут претендовать на земельные участки без торгов. Как отмечает зампред комитета законодательства по вопросам градостроительной деятельности Андрей Тарасов, половина площадей зданий будет использоваться по прямому назначению для организации пассажирских перевозок, а половину получит инвестор под коммерческое использование.

ДОРОГИ РАЗВЯЗЫВАЮТСЯ К 800-летию Нижнего Новгорода в регионе реализуется пять масштабных проектов дорожного строительства. Один из них — транспортная развязка на улице Циолковского в Сормовском районе, которая также должна разгрузить балахинское направление. Суточная интенсивность движения транспорта там достигает 25 тыс. машин, и развязка поможет увеличить пропускную способность участка до 50 тыс. единиц транспорта. Строительство ведет тверская ООО «Дорожная строительная компания», проект оценен в 4,5 млрд руб. По условиям госконтракта объект должен быть готов к маю 2022 года, однако губернатор Глеб Никитин попросил подрядчика ускорить темпы и пустить движение в конце 2021 года.

Еще одну развязку в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» строит в районе деревни Ольгино ООО «Жилстрой-НН». Объект протяженностью 1,5 км включает двухуровневый трех— и четырехполосный путепровод, скорость движения по новой дороге составит 80 км/ч. Проект стоимостью 1,9 млрд руб. должен разгрузить выезд из Нижнего в направлении Арзамаса и важную транспортную артерию города — проспект Гагарина. Подрядчику предстоит завершить строительство в августе 2021 года.

Еще три дорожных проекта реализуются в рамках развития паломническо-туристического кластера «Арзамас — Дивеево —Саров» в 2019–2022 годах. В 2021 году должно завершиться строительство северо-восточного обхода Дивеева протяженностью 4,9 км с новым мостом, призванным вывести транзитный транспорт за территорию поселка и повысить его туристическую привлекательность. Параллельно подрядчики возведут Южный обход Арзамаса и реконструируют участок автодороги Владимир — Муром — Арзамас со строительством нового путепровода.

Одновременно в кремле готовятся к строительству первой в Нижегородской области платной дороги, которой станет обход Балахны на участке трассы Шопоша — Иваново — Нижний Новгород. Предполагается, что дорога протяженностью 24,6 км свяжет Нижегородскую, Ивановскую, Костромскую и Ярославскую области и получит сразу три транспортных развязки разных уровней в районе поселка Гидроторф. Для этой дороги в правительстве уже сформировали тариф, варьирующийся от 4 до 24 руб. за километр пути. Построить обход Балахны планируется с привлечением средств Евразийского банка развития, концессионером может выступить петербургская Первая концессионная компания, связанная с СК «Орион плюс» — крупным подрядчиком Смольного с 2000-х годов. Как рассказали ВГ в минтрансе, проект одобрен Главгосэкспертизой, строительство ориентировочно начнется в 2021-м и завершится в 2024 году: «Рассматривается два варианта финансирования: как за счет средств консолидированного бюджета, так и по концессионному соглашению. В качестве инвесторов рассматриваются предложения нескольких банков. Основным критерий выбора — минимальная нагрузка на регион в части инвестиционного платежа».

Независимый автоэксперт Александр Дейч отмечает устойчивый тренд создания альтернативных вариантов пассажирского и автомобильного движения в Нижегородской области и новой дорожной инфраструктуры, например развязок на проспекте Циолковского и в Ольгино. «Это однозначно правильный тренд, однако он порождает ряд противоречий: страдающее в угоду сжатым срокам качество работ и автомобильные пробки на весь период строительства. При этом всегда есть альтернативные решения. Например, пока строится развязка на Циолковского, решено было открыть движение по новой, параллельной, дороге, которая почти наполовину разгрузила трафик. Ее стоимость в сравнении с эстакадой была невелика, и построить ее удалось довольно быстро. Альтернативный вариант можно было придумать и в Ольгино», — рассуждает эксперт. По его мнению, вместо сложных и дорогостоящих дорожных проектов властям стоит поискать более дешевые, простые и порой неожиданные варианты новых трасс, которые можно построить в сжатые сроки. ■