



Официальный печатный орган Министерства транспорта РФ

Транспорт России

Всероссийская транспортная еженедельная информационно–аналитическая газета № 25 (1196) 21 – 27 июня 2021 года

ХРОНИКА

- Правительство РФ одобрило пакет законопроектов об акционировании ФГУП «Росморпорт».
- Министр транспорта РФ Виталий Савельев вручил награды работникам российских медицинских и научных учреждений.
- Статс–секретарь – заместитель министра транспорта РФ Дмитрий Зверев провел переговоры с министром транспорта Кипра.

В КРЕМЛЕ



Внесены изменения

Президент России Владимир Путин подписал Федеральный закон «О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации и статью 7 Федерального закона «О Государственной корпорации по космической деятельности «Роскосмос»».

В целях обеспечения безопасности полетов федеральным законом в Воздушный кодекс Российской Федерации вносятся изменения, согласно которым уточняется порядок прохождения отдельными специалистами авиационного персонала (членами летного экипажа гражданского воздушного судна и диспетчерами управления воздушным движением) врачебно–лётной экспертизы, медицинских освидетельствований и медицинских осмотров.

Наряду с обязательными предвараительными (при поступлении на работу) и периодическими (в течение трудовой деятельности) медицинскими осмотрами члены летного экипажа гражданского воздушного судна и диспетчеры управления воздушным движением проходят обязательное медицинское освидетельствование во врачебно–лётных экспертных комиссиях в целях определения годности к выполнению работ по указанным должностям.

Окончание на 2–й стр.

В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РФ



За лицензией – в МФЦ

Перечень госуслуг, доступных в многофункциональных центрах, расширяет еще на две позиции. Необходимые для этого документы утвердил Правительство РФ.

Так, в МФЦ теперь можно будет обратиться с заявлением о предоставлении лицензии на автобусные перевозки. Услуга предусматривает прием документов, включение в реестр лицензий сведений об автобусах и в случае необходимости – изменение или удаление такой информации. До этого лицензии выдавали только в межрегиональных управлениях Госавтонадзора, а это всего одно место подачи на регион.

В ГОСДУМЕ РФ



Уточнили наименование

Госдума приняла в первом чтении законопроект, уточняющий наименование источника формирования дорожного фонда.

Инициатором данного законопроекта выступило законодательное собрание Оренбургской области. Проект федерального закона «О внесении изменения в статью 179–4 Бюджетного кодекса Российской Федерации» направлен на установление системной согласованности терминов, используемых в отдельных нормативных правовых актах.

Окончание на 2–й стр.

О ГЛАВНОМ

” За последние годы мы существенно увеличили объемы строительства и обновления федеральных и региональных автодорог. Дороги – это всегда развитие, новые возможности для граждан, они важны просто для жизни. Нужно обязательно наращивать набранный здесь хороший, уверенный темп. Вы хорошо знаете: нет дорог – и все, тишина, как в тайге. Есть дорога – сразу вокруг жизнь начинается. Жизнь – вот что такое инфраструктура.

Президент России Владимир Путин



Вакцинироваться – не откладывая!

Обращение министра транспорта РФ Виталия Савельева к работникам транспортной отрасли



ОТ ПЕРВОГО ЛИЦА

Уважаемые коллеги!

Вынужден обратиться к вам по поводу все еще актуальной темы пандемии коронавирусной инфекции. Благодаря принятым мерам правительства в России удалось избежать масштабной, длительной изоляции, которую мы можем наблюдать в большинстве стран мира. Тем не менее опасность никуда не исчезла – статистика тяжело заболевших и погибших неуклонно растет.

Однако если еще год назад мы могли лишь ограничиваться стандартными при эпиде-

миях мерами, то сегодня уже существует решение – вакцина, причем не одна. К сожалению, масштабы вакцинации в России остаются крайне низкими, несмотря на то, что первая в мире вакцина была выпущена в производство еще в прошлом году.

Сегодня не все наши сограждане прошли вакцинацию. Уважаемые коллеги, на нас лежит большая ответственность за безопасное функционирование государства, бесперебойную работу всех отраслей транспорта, здоровье и жизни наших граждан. Несмотря на все беспрецедентные меры, принятые

для обеспечения безопасности транспортной системы, полноценно защитить себя и своих близких мы сможем только с помощью вакцин. Вакцинирование поможет выработать населению страны коллективный иммунитет, что делает COVID–19 не опаснее сезонного гриппа.

В связи с этим призываю вас вакцинироваться, не откладывая. Масштабная вакцинация уже доказала свою эффективность в зарубежных странах. По оценкам экспертных организаций, в ОАЭ количество привитых граждан превысило 66%, в Израиле вакцинировано более 60% населения, в

Великобритании – 48%. Благодаря этим мерам удалось значительно снизить число заболевших людей.

Я перенес болезнь в ноябре прошлого года и хочу открыто сказать, что она представляет опасность. В данный момент тесты показывают высокое количество антител, но, как только оно начнет снижаться, я, безусловно, также сделаю прививку. Коллеги, давайте подумаем о себе, своих близких и людях, с которыми каждый день работаем.

С уважением
министр транспорта РФ
Виталий САВЕЛЬЕВ

Безопасность и комфорт

Дорожный нацпроект повышает качество жизни россиян

БКД

Повышение качества жизни населения является ключевой целью национального проекта «Безопасные качественные дороги». Именно поэтому особое значение уделено обновлению магистралей, ведущих к социально значимым объектам. Задача дорожников – обеспечить комфортный и безопасный проезд к объектам медицинской инфраструктуры, детским образовательным учреждениям, досуговым и туристическим местам.

В частности, качество дорожного покрытия является одним из основных факторов, влияющих на скорость доставки пациентов в больницы. От своевременного и беспрепятственного проезда транспортных средств к ним зачастую зависит жизни людей. За два года реализации нацпроекта в российских регионах уже отремонтировано более 800 дорог, ведущих к медучреждениям, а в 2021 году работы пройдут на 400 таких участках общей протяженностью более 1,1 тыс. км.

Например, качественное дорожное покрытие в этом году появится на улице Карбышева в Кургане. Здесь расположены сразу несколько важнейших медицинских учреждений региона: областная инфекционная больница, противотуберкулезный диспансер, онкологический диспансер, перинатальный центр, а также Железнодорожная больница и Курганская детская поликлиника. Подрядная организация уже приступила к ремонту участка протяженностью 2 км.

«Отрадно, что при планировании дорожной кампании учитывают социальную составляющую, – говорит главный врач ГБУ «Курганская детская поликлиника» Эдуард Вебер. – У детской поликлиники в Рябово наконец-то появится парковка. Посетители

медучреждения, в первую очередь дети, и ожидающий их автотранспорт будут разгружены. А при такой концентрации медицинских учреждений в поселке Рябово качество дороги, ведущей к ним, является жизненно необходимым».

Отметим, что работа по приведению к нормативу дорог, ветствующих к детским образовательным и досуговым учреждениям, ведется с 2019 года: за первые два года реализации дорожного нацпроекта в нормативное состояние были приведены более

ИГОРЬ КОСТЮЧЕНКО:

” Положительные изменения, которые привнес национальный проект «Безопасные качественные дороги», жители нашей страны видят собственными глазами. В регионах обновляются трассы, которые не ремонтировались десятилетиями, возводятся новые магистрали и путепроводы, строятся обходы городов. И все это, безусловно, делается для того, чтобы достичь нашей главной цели – повысить уровень жизни людей как в больших городах, так и в отдаленных населенных пунктах.

Состояние школьных маршрутов, участков улично–дорожной сети к детским образовательным и досуговым учреждениям также в зоне особого внимания дорожного нацпроекта. В 2021 году в 84 регионах страны специалисты планируют отремонтировать 780 таких объектов, их общая протяженность составит 1,5 тыс. км. Работы ведутся комплексно: помимо ремонта проезжей части проводятся обустройство пешеходных переходов, установка светофорных объектов, барьерных ограждений и т. д.

Например, в Читинском районе Забайкальского края специалисты приведут в нормативное состояние 9 км региональной трассы Смоленка – Карповка, а также участок от села Смоленка до поселка Забайкальский протяженностью 7 км. По этим направлениям организованы маршруты школьных автобусов.

1400 участков региональной и улично–дорожной сети вблизи школ и детских садов.

Одним из действенных инструментов стимулирования экономики в регионах может стать внутренний туризм, поэтому дорожникам важно обеспечить комфортный и безопасный проезд к российским достопримечательностям.

Памятники архитектуры, природные заповедники и живописные места в российских регионах также становятся доступнее благодаря реализации дорожного нацпроекта. В этом году в нормативное состояние планируется привести более 300 автодорог, ведущих к туристическим объектам. Их общая протяженность составит около 1,5 тыс. км.

Так, сейчас масштабные дорожные работы идут на центральной магистрали Суздаль – улице Ленина. Дорога является выезд-

дом в город Золотого кольца. В этом году предстоит отремонтировать участок протяженностью 1,9 км.

Скоро город отметит свое тысячелетие. «Суздаль преобразится не только внешне. Он должен стать образцом города с высоким уровнем жизни людей – красивый, гармоничный, с отличной социальной инфраструктурой и суперсовременным комплексом жизнеобеспечения. При этом должна быть полностью сохранена атмосфера древнего музея под открытым небом», – рассказывает губернатор Владимирской области Владимир Сипягин.

Отметим, что за два предыдущих года реализации нацпроекта подрядные организации уже отремонтировали 400 туристических маршрутов.

«Положительные изменения, которые привнес национальный проект «Безопасные качественные дороги», жители нашей страны видят собственными глазами, – говорит заместитель руководителя Федерального дорожного агентства Игорь Костюченко. – В регионах обновляются трассы, которые не ремонтировались десятилетиями, возводятся новые магистрали и путепроводы, строятся обходы городов. И все это, безусловно, делается для того, чтобы достичь нашей главной цели – повысить уровень жизни людей как в больших городах, так и в отдаленных населенных пунктах. Вся наша работа направлена именно на это».

В целом в 2021 году благодаря национальному проекту «Безопасные качественные дороги» в 84 регионах России и 105 крупнейших городских агломерациях в нормативное состояние планируют привести около 5,7 тыс. объектов общей протяженностью 15,5 тыс. км.

Наш корр.

ОТРАСЛЬ: ДЕНЬ ЗА ДНЕМ

Задачи первого плана

В Ространснадзоре обсудили основные вопросы контрольно–надзорной деятельности в сфере транспорта

Состоялось заседание Общественного совета Федеральной службы по надзору в сфере транспорта. Заседание открыл руководитель Ространснадзора Виктор Басаргин.

С докладом о мерах повышения уровня доступности всех видов транспорта для людей с ограниченными возможностями выступил заместитель руководителя Ространснадзора Виктор Гулин. Участниками заседания было выдвинуто предложение о взаимодействии Ространснадзора по данному вопросу с региональными и муниципальными властями, которым в свою очередь Президентом России было поручено разработать социальные карты и обеспечить полную адресность, связанную с обеспечением инфраструктуры маломобильных групп граждан в их субъектах.

Продолжил данную тему директор АНО «Национальный центр содействия эколого–социальному и инновационному развитию территорий» Дмитрий Петраков, который рассказал об основных нарушениях при формировании и обеспечении безбарьерной среды на объектах транспортной инфраструктуры, содержащих угрозу причинения вреда.

В части, касающейся мер повышения уровня доступности для людей с ограниченными возможностями, Дмитрий Петраков внес следующие предложения:

– организовать на системной основе подготовку руководителей и специалистов, ответственных за принятие решений в области формирования и обеспечения безбарьерной среды;

– внедрять механизмы независимой оценки соответствия (сертификации) для целей формирования полных и достоверных сведений в области предупреждения причинения вреда при формировании и обеспечении безбарьерной среды для инвалидов и маломобильных групп населения, в том числе для целей, направленных на решение задач формирования индекса качества городской среды;

– формировать рейтинг организаций, подтвердивших добросовестность в области предупреждения причинения вреда инвалидам и иным маломобильным группам населения.

Следующим на повестке заседания был вопрос обучения должностных лиц транспортных организаций, являющихся объектами контрольно–надзорной деятельности Ространснадзора.

Директор научно–исследовательского центра экспертиз на транспорте Российского университета транспорта Геннадий Лещов в своем докладе рассказал о необходимости совершенствования профессиональных компетенций должностных лиц, подпадающих под контрольно–надзорные мероприятия Ространснадзора, в целях изучения основных понятий российского законодательства в области правового регулирования контрольно–надзорной деятельности на транспорте, в связи с чем Юридическим институтом РУТ (МИИТ) разработана специальная программа повышения квалификации, в которой учтены кардинальные изменения законодательства, вызванные вступлением в силу Федерального закона от 3 июля 2020 года № 247–ФЗ «Об обязательных требованиях в Российской Федерации», а также принятием Федерального закона от 31 июля 2020 года № 248–ФЗ «О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в РФ», вступающего в силу с 1 июля 2021 года.

Заместитель начальника Управления транспортной безопасности Ространснадзора Ирина Бикеева рассказала о результатах контрольно–надзорной деятельности Ространснадзора при подготовке к проведению в Санкт–Петербурге чемпионата Европы по футболу – 2020, которые показали эффективность проведения внеплановых проверок при подготовке к проведению на территории России крупных международных соревнований. Также она отметила, что все субъекты устранили выявленные в ходе проверки нарушения.

Итоги заседания подвел председатель Общественного совета, представитель РОСПРОФЖЕЛа в Северо–Западном федеральном округе РФ Владимир Белозеров, отметив, что реализация основных задач Федеральной службы по надзору в сфере транспорта проходит по плану.

Действовать по программе

В Росавтодоре оценили перспективы дорожного хозяйства Еврейской автономной области

Руководитель Федерального дорожного агентства Роман Новиков и губернатор Еврейской автономной области Ростислав Гольдштейн обсудили развитие дорожной сети в регионе и реализацию национального проекта «Безопасные качественные дороги».

В первую очередь Роман Новиков затронул тему подписания соглашения о регионе о сотрудничестве в сфере развития автомобильных дорог и объектов улично–дорожной сети. Это станет итогом рассмотрения и утверждения программы дорожной деятельности субъекта на 2021 год и плановый период 2022–2024 годов. В настоящее время в документ вносятся последние корректировки, в связи с чем глава Росавтодора попросил ускорить процедуру подписания соглашения.

Кроме того, Роман Новиков обратил внимание на необходимость активизации работы регионального правительства в части исполнения кассового плана.

Высокую оценку получили результаты мероприятий, направленных на повышение безопасности дорожного движения. По сравнению с аналогичным периодом прошлого года за январь – апрель 2021 года количество ДТП на участке федеральной трассы Р–297 «Амур», находящемся в границах Еврейской автономной области, снизилось на 26,3%, погибших – на 33,3%, пострадавших – на 38,5%. Как отметил Роман Новиков, положительной динамикой удалось добиться в том числе благодаря систематической работе специалистов ФКУ ДСД «Дальний Восток», а также деятельности региональной комиссии по безопасности дорожного движения.

На начало текущего года нормативным требованиям по транспортно–эксплуатационному состоянию соответствуют 98,32% (347,98 км) автодороги Р–297 «Амур» – единственная федеральная трасса в субъекте.

Один из приоритетных объектов в регионе – участок реконструкции км 1898 – км 1906 на трассе Р–297 «Амур» Чита – Хабаровск. В настоящее время дорожники занимаются подготовительными работами и устройством земляного полотна. Ввод объекта в эксплуатацию запланирован на 2021 год. Вместе с тем начальник ФКУ ДСД «Дальний Восток» Сергей Петраев отметил, что на всем протяжении трассы в регионе смонтированы линии электроосвещения, устроены барьерное ограждение и тротуары.

Участники встречи также обсудили возможность выделения Еврейской автономной области дополнительного финансирования и предложения субъекта относительно включения региональных трасс в план передачи дорог в федеральную собственность.

В ходе совещания его участники подробно обсудили ход реализации в регионе нацпроекта «Безопасные качественные дороги». Благодаря ему в 2021 году в нормативное состояние приведут 21,3 км автодорог.

По сообщениям наших корреспондентов

ФАКТЫ. СОБЫТИЯ. КОММЕНТАРИИ

Внесены изменения

в Воздушный кодекс Российской Федерации

В КРЕМЛЕ

Окончание. Начало на 1–й стр.

Предусматриваемый федеральным законом порядок прохождения обязательного медицинского освидетельствования и медицинских осмотров будет действовать также в отношении лиц, претендующих на получение образования по указанным специальностям и поступающих в образовательные организации, которые осуществляют обучение специалистов согласно перечню специалистов авиационного персонала гражданской авиации.

Порядок проведения обязательного медицинского освидетельствования будет содержать в том числе требования к состоянию здоровья членов летного экипажа гражданского воздушного судна, диспетчеров управления воздушным движением, лиц, поступающих в образовательные организации, перечень проводимых исследований, периодичность проведения обязательного медицинского освидетельствования, порядок создания и работы врачебно-летных экспертных комиссий, требования к квалификации их членов.

Кроме того, Федеральным законом в отношении членов летного экипажа гражданского воздушного судна и диспетчеров управления воздушным движением вводится ряд дополнительных ограничений, в том числе расширятся перечень оснований расторжения с ними трудовых договоров и устанавливаются особенности приема ими отдельных лекарственных препаратов.

Федеральным законом предусматривается формирование автоматизированной централизованной базы персональных данных, касающихся состояния здоровья членов летного экипажа гражданского воздушного судна и диспетчеров управления воздушным движением, которая будет содержать сведения о результатах медицинских осмотров, обязательных медицинских освидетельствований указанных специалистов и станет составной частью единой государственной информационной системы обеспечения транспортной безопасности, предусмотренной Федеральным законом «О транспортной безопасности».

Для обеспечения безопасности полетов государственных воздушных судов установленные Федеральным законом требования распространяются также на специалистов авиационного персонала государственной авиации и граждан, поступающих в военно-учебные заведения либо обучающихся в них, которые в целях определения годности к полетам, управлению полетами, управлению беспилотным воздушным судном, парашютным прыжкам, летному обучению проходят военно-врачебную экспертизу.

Уточнили наименование

источника формирования дорожного фонда

В ГОСДУМЕ РФ

Окончание. Начало на 1–й стр.

Как отмечается в пояснительной записке, абзац пятнадцатый пункта 3 статьи 1794 Бюджетного кодекса Российской Федерации устанавливает один из источников формирования дорожного фонда – плату по соглашениям об установлении частных сервитутов в отношении земельных участков в границах полос отвода автомобильных дорог общего пользования федерального значения в целях строительства (реконструкции), капитального ремонта объектов дорожного сервиса, их эксплуатации, установки и эксплуатации рекламных конструкций.

Вместе с тем статья 274 Гражданского кодекса Российской Федерации, нормы которой регулируют общие положения о сервитуте, не содержит термина «частный сервитут».

В этой связи предлагается в положении Бюджетного кодекса Российской Федерации термин «частный сервитут» заменить термином «сервитут».

Таким образом, законопроектом предлагается привести положения Бюджетного кодекса Российской Федерации в соответствие с Гражданским кодексом Российской Федерации и Земельным кодексом Российской Федерации в части уточнения понятия «сервитут».

Указанное уточнение касается наименования источника бюджетных ассигнований Федерального дорожного фонда – платы по соглашениям об установлении частных сервитутов в отношении земельных участков в границах полос отвода автомобильных дорог общего пользования федерального значения в целях строительства (реконструкции), капитального ремонта объектов дорожного сервиса, их эксплуатации, установки и эксплуатации рекламных конструкций.

В интересах транспорта

О результатах размещения средств Фонда национального благосостояния за период с 1 января по 31 мая 2021 года

В МИНФИНЕ РОССИИ

В мае 2021 года в соответствии с постановлениями Правительства Российской Федерации от 19 января 2008 года № 18 и от 5 ноября 2013 года № 990 средства ФНБ в сумме 1670 млн руб. размещены в привилегированные акции ОАО «РЖД» в количестве 1,67 млн штук по цене одной акции, равной ее номинальной стоимости, – 1 тыс. руб., – в целях финансирования инфраструктурного проекта «Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало–Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей», предусмотренного пунктом 2 Перечня самокупаемых инфраструктурных проектов, реализуемых юридическими лицами, в финансовые активы которых размещаются средства Фонда национального благосостояния и (или) пенсионных накоплений, находящихся в доверительном управлении государственной управляющей компании, на возвратной основе, утвержденном Правительством Российской Федерации от 5 ноября 2013 года № 2044–р.

В мае 2021 года Банк ВТБ (ПАО) осуществил за счет средств ФНБ, ранее привлеченных на субординированный депозит, покупку облигаций Государственного фонда «Российские автомобильные дороги» совокупной номинальной стоимостью 500 млн руб. в целях финансирования инфраструктурного проекта «Центральная кольцевая автомобильная дорога (Московская область)», предусмотренного пунктом 1 Перечня самокупаемых инфраструктурных проектов, реализуемых юридическими лицами, в финансовые активы которых размещаются средства Фонда национального благосостояния и (или) пенсионных накоплений, находящихся в доверительном управлении государственной управляющей компании, на возвратной основе, утвержденном Правительством Российской Федерации от 5 ноября 2013 года № 2044–р.

В мае 2021 года ВЭБ.РФ досрочно возвратил с депозитов часть средств фонда, размещенных в 2016–2020 годах в целях финансирования следующих проектов:

- «Приобретение и предоставление во владение и пользование (лизинг) вагонов Московского метро» (КЖЦ–1) – в сумме 115,8 млн руб.;
- «Приобретение и предоставление во владение и пользование (лизинг) вагонов Московского метро» (КЖЦ–2) – в сумме 148 млн руб.

Не уроните бабушку!

В Волгограде прошел Всероссийский конкурс профессионального мастерства «Лучший водитель трамвая»



СОБЫТИЕ

Конкурс был организован Министерством транспорта РФ, правительством Волгоградской области и Научно-исследовательским институтом автомобильного транспорта (ОАО «НИИАТ»).

Более 30 участников из 29 городов – Москвы, Санкт-Петербурга, Магнитогорска, Новосибирска, Казани, Екатеринбурга, Барнаула, Челябинска, Новокузнецка и других – боролись за звание лучшего водителя трамвая России и призовой фонд в 500 тыс. руб., демонстрируя свои знания и мастерство вождения трамвая, а также культуру обслуживания пассажиров.

На открытии конкурса участников состязаний поприветствовали директор Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Министерства транспорта РФ Алексей Бакирей, председатель комитета транспорта и дорожного хозяйства Волгоградской области Анатолий Васильев, заместитель главы администрации Волгограда Сергей Разумный, заместитель председателя организационного комитета конкурса, генеральный директор ОАО «НИИАТ» Алексей Васильков.

Место проведения конкурса в этом году было выбрано не случайно, Волгоградская трамвайная система является одной из старейших в России – основанная более века назад (в 1913 году), она была полностью разрушена в военные годы и заново восстановлена. Скоростной трамвай – метро-трам – одна из достопримечательностей нашей страны. Такой трамвайной линии – с подземным участком, построенным по нормам метрополитена, – нет ни в одном другом городе России. Скоростной трамвай Волгограда известен в мировых масштабах – по версии журнала Forbes волгоградский метроtram находится на 4–м месте в списке 12 самых интересных трамвайных маршрутов мира.

Проведение конкурса «Лучший водитель трамвая» является частью национального проекта «Безопасные качественные дороги». Ежегодное мероприятие направлено на совершенствование профессиональных знаний, повышение роли и популяризации профессии водителя трамвая,

формирование у участников дорожного движения стереотипов безопасного поведения.

вание, знание правил дорожного движения, культура обслуживания пассажиров, приема

ФАКТ

Более 30 участников из 29 городов – Москвы, Санкт-Петербурга, Магнитогорска, Новосибирска, Казани, Екатеринбурга, Барнаула, Челябинска, Новокузнецка и других – боролись за звание лучшего водителя трамвая России и призовой фонд в 500 тыс. руб., демонстрируя свои знания и мастерство вождения трамвая, а также культуру обслуживания пассажиров.

В рамках конкурса участникам предстояло пройти ряд испытаний на проверку водительского мастерства, в которую вошли скоростное маневриро-

трамвая перед выездом на линию. Впервые для конкурсантов был введен элемент плавного вождения под названием «Не урони бабушку».

Наш корр.



От «Фучика» до «Сахарова»

В Казани построят вторую линию метро

В ГЛАВГОСЭКСПЕРТИЗЕ РОССИИ

Главгосэкспертиза России рассмотрела проектно-сметную документацию на строительство первого участка второй линии метрополитена в Казани. По итогам проведения государственной экспертизы выдано положительное заключение.

В перспективе вторая линия метрополитена охватит жилые микрорайоны Приволжского, Советского, Ново-Савиновского и Московского районов, обеспечит пассажирское со-

общение южных и северо-западных районов города. В составе второй линии, длина которой составит около 20 км, запроектировано строительство двенадцати станций коллонного типа с возможностью пересадки на первую линию и на электропоезда Арского направления.

В ходе реализации проекта, одобренного экспертами Главгосэкспертизы России, построят первый участок линии в Приволжском и Советском районах города – от станции «Улица Юлиуса Фучика» до станции «Улица Академика Сахарова». Протяженность участка соста-

вит 5,75 км. Здесь открытым способом работ будут строить четыре станции – «Улица Юлиуса Фучика» с участком одностороннего съезда и четырьмя лестничными выходами, «10–й микрорайон» с четырьмя выходами, «100–летие ТАССР» с шестью выходами и «Улица Академика Сахарова» с участком перекрестно-оборотного съезда, пунктом технического обслуживания и тремя выходами на поверхность.

Первую и вторую линии метрополитена на участке свяжет соединительная ветка протяженностью порядка 361 м и пересадочный узел – межстанци-

онный подземный пешеходный переход общей протяженностью примерно 100 м, размещенные между проектируемой станцией «Улица Юлиуса Фучика» и действующей станцией «Дубравная» первой линии.

Вести участок в эксплуатацию планируют через шесть лет. Провозная способность линии в первый период эксплуатации составит 6,6 тыс. человек в час, при дальнейшем развитии – 9,2 тыс. человек. Всего в генплане Казани до 2040 года заложено строительство 26 новых станций метро.

Пресс-служба Главгосэкспертизы России

НОВОСТИ

Грузооборот сократился

Грузооборот морских портов России за январь – май 2021 года сократился на 2,7% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, составив 340,55 млн тонн. Снижение показателя грузооборота связано с продолжающимся падением (на 9,7%) объема перевалки наливных грузов, составившего 175,18 млн тонн. Перевалка сухих грузов выросла на 6,1%, составив 165,37 млн тонн.

Грузооборот морских портов Арктического бассейна упал на 5,7% и составил 38,72 млн тонн. При этом объем перевалки сухих грузов составил 10,98 млн тонн (–8,2%), наливных грузов – 27,74 млн тонн (–4,7%).

Грузооборот морских портов Балтийского бассейна сократился на 6,2%, до 102,3 млн тонн, из которых объем перевалки сухих грузов вырос на 5,7%, до 47,42 млн тонн, а наливных грузов – сократился на 14,5%, составив 54,88 млн тонн.

Грузооборот морских портов Азово–Черноморского бассейна снизился на 3,1%, составив 102,62 млн тонн в абсолютном выражении. Из них объем перевалки сухих грузов прибавил 6,1% и достиг 43,76 млн тонн, наливных – сократился на 9%, до 58,86 млн тонн.

Сильнее других бассейнов сокращение затронуло грузооборот каспийских морских портов РФ, достигнув –11,5%. Но здесь источник сокращения общего показателя – снижение перевалки сухих грузов на 29,8%, до 1,1 млн тонн. В сегменте наливных грузов зафиксирован рост на 3,4%, до 1,99 млн тонн.

По-прежнему единственный морской бассейн РФ, остающийся в зоне роста, – Дальневосточный. Грузооборот морских портов Дальневосточного бассейна вырос на 3,7%, до 93,82 млн тонн. Здесь весь рост обеспечило увеличение объема перевалки сухих грузов на 10,4%, до 62,11 млн тонн. Перевалка наливных грузов в этом бассейне, как и в трех других морских бассейнах нашей страны, сократилась (–7,3%) до 31,71 млн тонн.

Масштабная реконструкция

Железнодорожный участок протяженностью 5,8 км от Курского вокзала до станции Нижегородская реконструируют к 2024 году, там будут проходить вторая и четвертая линии Московских центральных диаметров (МЦД–2 и МЦД–4), сообщили в пресс-службе Московской железной дороги.

В ходе реконструкции на четырех путепроводах, по которым проходят оба радиальных направления, количество путей будет увеличено до восьми.

В ходе работ пройдет реконструкция пяти путепроводов и моста через Яузу.

Выбор за пассажиром

Компания «РЖД» планирует отказаться от вагонов-ресторанов и сохранить их только в туристических и фирменных поездах, заявил глава холдинга Олег Белозеров.

В качестве альтернативы в железнодорожной компании предложили ввести наборы питания, которые можно было бы разогреть в обычном вагоне. Глава холдинга уточнил, что РЖД уже выработали определенную линейку по набору питания.

Помимо этого, по словам Олега Белозерова, сейчас в возглавляемом им холдинге идут разговоры о смене концепции и названия вагона–ресторана.

Глава РЖД выразил мнение, что у пассажиров должен быть выбор, например: купить особое блюдо в вагоне–ресторане, разогреть еду в вагоне или заказать доставку через смартфон.

На регулярной основе

Регулярные рейсы речных трамваев планируется запустить в Москве в следующем году. Новый речной транспорт будет полностью электрическим, сообщил замэра Москвы по вопросам транспорта, руководитель департамента транспорта и развития дорожно–транспортной инфраструктуры столицы Максим Ликсутов.

Он также сообщил, что речной пассажирский транспорт в дальнейшем будет работать круглый год. В нем будут действовать городские тарифы, карты «Тройка», соцкарты и льготы, он будет интегрирован в городскую транспортную систему и увязан с другими видами транспорта. Планируется два маршрута речных трамваев: первый – от парка Филит до Киевского вокзала, второй – от Ново-Даниловской набережной до Печатников.

По сообщениям информационных агентств

Безграничная глубина

Необходимо устранить лимитирующие участки на Единой глубоководной системе

ОБОЗРЕНИЕ

В хуторе Арпачин Багаевского района Ростовской области 12 мая 2021 года был подписан акт о приемке законченного строительства объектов первого, подготовительного, этапа возведения Багаевского гидроузла на реке Дон. Уполномоченная комиссия, в состав которой вошли представители Федерального агентства морского и речного транспорта, ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация», генерального подрядчика АО «Стройтрансгаз», проектировщика АО «Акватик», сочла их соответствующими всем необходимым требованиям. Таким образом, сделан еще один серьезный шаг в сложной реализации не менее сложного объекта, который будет иметь огромное значение для внутреннего водного транспорта страны и ее экономики в целом.

Разрубить Багаевский узел

Министр транспорта РФ Виталий Савельев, выступая на итоговом заседании коллегии Минтранса России, заявил, что предстоит многое сделать для развития системы внутреннего водного транспорта России. Сегодня его доля в грузообороте – всего 2,2%, что непропорционально огромному потенциалу этого экологичного и эффективного вида транспорта. Россия – вторая в мире страна (первая – Китай) по протяженности внутренних водных путей, это почти 102 тысячи километров.

В первую очередь необходимо устранить имеющиеся ограничения на Единой глубоководной системе. Наша цель – обеспечить к 2024 году глубину минимум 4 метра на 91% протяженности ЕГС, к 2030 году – на 100%, подчеркнул министр. Кроме того, необходимо организовать к 2030 году круглогодичную навигацию на направлении Каспий – Азов. Вкупе с мероприятиями по обновлению флота это позволит увеличить объем грузоперевозок по внутренним водным путям на 65% к текущему уровню – до 180 млн тонн к 2030 году, интегрировав маршрутные сети речных пассажирских перевозок в транспортные системы агломераций, создать сеть круизных маршрутов к 2024 году.

Прежде всего, конечно, речь идет о ликвидации так называемых лимитирующих участков на Единой глубоководной системе, для чего необходимо построить Багаевский и Нижегородский низконапорные гидроузлы на Нижнем Дону и Средней Волге соответственно. Что касается круглогодичной навигации по «южной подкове», план мероприятий еще только предстоит разработать, на это потребуется два-три года. Экспертам также предстоит принять решение относительно целесообразности продолжат перевозку по воде в январе-феврале, когда трафик совсем низкий.

Одним из главных фигурантов в этих проектах является Багаевский гидроузел. Необходимость его строительства рассматривалась в 50-е и 80-е годы прошлого века, но денег на такой масштабный проект не нашлось. Торжественная церемония начала строительства гидроузла состоялась только в апреле 2018 года. Этому предшествовало немало подготовительной работы: проект оказался крайне сложным не только в технологическом плане, но и встретил серьезное сопротивление экологов и местных жителей.

Изначально при разработке расширенного технического задания в разделах проектной документации, касающихся охраны окружающей среды, было учтено мнение как экспертов, выражающих озабоченность возведением гидротехнических сооружений на Нижнем Дону, так и жителей населенных пунктов, попадающих в зону влияния гидроузла. Внутренний объем работ был выполнен и по имущественно-правовой инвентаризации. Более 1100 га земли по четырем районам Ростовской области исследовали проектировщики. Полученные материалы были учтены при построении границы влияния Багаевского гидроузла, определении территорий, подлежащих инженерной защите, проведению оценки земель, попадающих в зону затопления.

Отдельной строкой идет тема воздействия строительства на Цимлянское водохранилище, которое имеет важное народнохозяйственное значение для жителей Ростовской области. В связи с отсутствием в системе водохранилища свободных водных ресурсов был разработан план мероприятий по его оздоровлению. Одним из важнейших мероприятий в рамках этого плана является строительство Багаевского гидроузла.



В ходе разработки проекта особое внимание уделено экологической составляющей, в строительстве будут применены наиболее эффективные природоохранные решения. В проект гидроузла включены рыбоходный канал и другие технологии, еще не применявшиеся на ранее построенных гидроузлах Волго-Донской шлюзованной системы, что позволит обеспечить беспрепятственное прохождение рыбы в нерестовый период. Тем не менее уже после официального запуска проекта под давлением общественности состоялись еще две независимые экологические экспертизы. Сделанные выводы свидетельствовали о соответствии проектных решений экологическим требованиям, установленным законодательством Российской Федерации.

Уже в декабре 2018 года стало очевидно, что сроки выполнения строительных-монтажных работ по объектам подготовительного этапа перенесутся на следующий год по причине соблюдения подрядчиком действующих ограничений на выполнение работ в пойме реки Дон, связанных с нерестом и скотом молодой рыбы, а также обнаруженной высокой засоренностью территории взрывоопасными предметами, оставшимися со времен Великой Отечественной войны, которые представляли опасность для людей, проживающих в близлежащих населенных пунктах. Кроме того, были обнаружены и подняты фрагменты затопленного бронекатера.

Однако, несмотря ни на что, в дни Транспортной недели–2019 главным экспонатом на стенде Росморречфлота стал проект Багаевского гидроузла. Летом 2020 года в рамках реализации первого этапа строительства были выполнены компенсационные мероприятия по возмещению ущерба водным биологическим ресурсам Дона: в реку было выпущено 1 329 883 малька русского осетра. Кроме того, лето 2020-го в очередной раз подтвердило необходимость завершения строительства Багаевского гидроузла в срок. Недостаточный приток в Цимлянское водохранилище и соответствующие снижения пропусков воды менее нормативных значений привели к уменьшению габаритов судового хода на Нижнем Дону на протяжении всей навигации. Маловодье на Нижнем Дону, безусловно, сказалось на перевозках грузов в границах всего бассейна. Так, несмотря на положительную динамику судозаходов в бассейн (на 8–12% выше, чем в 2019 году) флот вынужден был трудиться на меньшей осадке, что повлекло недозагруз судов по меньшей мере на 10–15%.

Итак, первый этап реализации проекта завершен: построены причал строительной базы, площадка под объекты производственного, служебно-технического и вспомогательного назначения (ОПСТВН), площадка строительной базы, временная линия электропередачи; проведены устройство судоходной прорези и выполнение дноуглубительных работ у причального сооружения; обеспечена экологическая безопасность территории строительства.

Что касается второго этапа, в ходе которого планируется построить судоходный шлюз, верхний и нижний подходные каналы с причалонаправляющими сооружениями, водосбросную плотину, рыбопропускной шлюз, рыбоходно-нерестовый канал, подъездную дорогу, водозабор, защитные дамбы, участки берегоукрепления и другие объекты, Росморречфлот рассчитывает определить подрядчика летом нынешнего года.

Крупнейший за многие десятилетия инфраструктурный проект на Нижнем Дону осуществляется в рамках Комплексного плана модернизации и расширения магистральной

инфраструктуры до 2024 года. Его реализация призвана решить проблемы обеспечения судоходства на Волго-Донском водном пути и водоснабжения Ростовской и Волгоградской областей, рыбоводства, мелиорации, оздоровления Цимлянского водохранилища и в целом сохранения реки Дон.

Гидроузел позволит решить задачу поддержания гарантированных глубин судового хода на реке Дон не менее 4 метров, что позволит проходить по ней не только речным судам и судам класса «река-море», но и небольшим морским судам. Багаевский гидроузел станет частью

ЗАДАЧА

В первую очередь необходимо устранить имеющиеся ограничения на Единой глубоководной системе. Наша цель – обеспечить к 2024 году глубину минимум 4 метра на 91% протяженности ЕГС, к 2030 году – на 100%. Кроме того, необходимо организовать к 2030 году круглогодичную навигацию на направлении Каспий – Азов. Вкупе с мероприятиями по обновлению флота это позволит увеличить объем грузоперевозок по внутренним водным путям на 65% к текущему уровню – до 180 млн тонн к 2030 году.

новой экономики Юга России, которая придаст мощный импульс развитию транспортного комплекса страны, строительной и смежных отраслей промышленности.

К сожалению, не так оптимистично выглядит ситуация с Нижегородским гидроузелом. Как отметил на площадке Четвертого международного конгресса «Гидротехнические сооружения и дноуглубление» заместитель министра транспорта РФ Александр Пошивай, второй этап согласования проекта не был пройден, поскольку населением будет поднят экологический вопрос, связанный с возможным подтоплением территории. Тем не менее было принято решение о промежуточном варианте. В районе Городца планируется построить судоходный канал длиной 40 км, а также дополнительную камеру к шлюзу №15 Городецкого гидроузла.

Беломорско–Балтийский масштаб

Уникальным резидентом Единой глубоководной системы европейской части России является Беломорско-Балтийский канал. Его реконструкция по масштабам сопоставима с его строительством. А историческое значение явно стремится приобрести новые очертания под патронажем руководства Республики Карелия. В рамках индивидуальной программы социально-экономического развития Республики Карелия до 2024 года предусматривается разработка концепции развития Беломорско-Балтийского канала.

В частности, речь идет о разработке и обосновании предложений по развитию и модернизации инфраструктуры канала, включая строительство порта в акватории Беломорканала, предназначенного для приема крупнотоннажных транспортных судов, выполняющих арктические перевозки. На сегодняшний день развитие Северного морского пути и Арктического региона в целом дают возможность рассмотреть Беломорско-Балтийский канал как полноценный объект транспортно-логистической инфраструктуры Северного морского пути, считают в правительстве республики. Объем перевозок по ББК в доковидном 2019 году составил 350 тыс. тонн, что на 38,6% превышает аналогичный показатель за 2018 год.

Протяженность судоходных путей Беломорско-Балтийского канала составляет 3089 км. В его составе – 127 гидротехнических сооружений, 19 шлюзов, плотины, дамбы, искусственные каналы. С помощью этих сооружений суда из Онежского озера поднимаются на 74 метра до водораздельного бьефа между шлюзами №7 и №8 и затем спускаются на 104 метра в Белое море, таким образом преодолевая водораздел.

Навигация на ББК составляет в среднем 180 суток в год – со второй половины мая по первую декаду ноября. Власти Карелии считают, что расширение габа-

конструкция гидросооружений – одиннадцати шлюзов и двух водоспусков. Восстанавливали все элементы сооружений и приводили в итоге техническое состояние шлюза к нормальному уровню безопасности. В процессе реализации проекта был произведен ремонт бетоноконструкций голов и плит королей, выполнена реконструкция механического и электротехнического оборудования, средств связи, демонтированы и построены новые здания механизмов, отвечающие всем требованиям эксплуатации, с применением энергосберегающих технологий, но сохраняющие при этом аутентичность архитектуры канала.

Гидросооружения оснащены инженерно-техническими системами обеспечения транспортной безопасности, проведена реконструкция контрольно-измерительной аппаратуры с применением информационно-диагностической обработки данных. Заменена система управления водоспуском; новая система позволяет работать как в ручном, так и в автоматическом режиме.

В настоящее время в рамках КПМИ предусмотрена реконструкция гидросооружений Беломорканала, имеющих сниженные показатели технического состояния. В прошлом году начала реконструкция шлюза №18 по ранее разработанному проекту, а также начато проектирование комплексной реконструкции еще четырех объектов: трех шлюзов и плотин № 23. Это Шаванская деревянная ряжевая водосливная плотина, которая выделяется своей уникальной конструкцией среди всех гидротехнических сооружений канала, но, к сожалению, имеет сегодня аварийный уровень безопасности и неудовлетворительное техническое состояние.

Уровень безопасности

Северо-Двинская шлюзованная система, построенная в 1828 году, соединяет бассейны двух морей – Каспийского и Белого. Не входя в Единую глубоководную систему европейской части России, Северо-Двинская система, тем не менее, играет для нее огромную роль. Изначально система протяженностью 78,4 км включала тринадцать судоходных шлюзов. Новый водный путь оказался весьма востребованным. В 1914 году началась Первая мировая война, и Северо-Двинская система приобрела стратегическое значение: через Архангельск шло сообщение с союзниками.

После строительства в 1930-е годы прошлого века Беломорканала значение водной системы стало падать, но начавшаяся Великая Отечественная война подтвердила стратегическое значение водного пути по Северной Двине – Беломорканал и Кировская железная дорога были перерезаны. Для вывоза поступающих в Архангельск грузов по ленд-лизу в центральные районы страны Северо-Двинский канал тогда срочно обновили.

За весь период эксплуатации системы ее основные сооружения – шлюзы, выполненные из деревянных конструкций, – дважды полностью восстанавливались: с 1882 по 1885 год и с 1916 по 1920 год без изменения их технических характеристик, основных конструктивных решений и материалов. После реконструкции 1916–1917 годов по Северо-Двинской системе могли проходить суда и составы длиной 150 м, шириной 12 м, осадкой 1,8 м.

В современном состоянии система пересекает водораздел рек Шексны и Сухоны и состоит из ряда каналов, озер и рек. Протяженность искусственных водных путей составляет 127 км, в том числе 16,5 км составляет

каналы и озера, 40 км – шлюзованные реки Итка и Порозовица. Северо-Двинская система включает четыре гидроузла, на которых расположены 26 гидротехнических сооружений, в том числе шесть шлюзов.

Вследствие длительного периода эксплуатации, несмотря на ежегодные ремонтные работы, состояние гидротехнических сооружений постепенно ухудшалось. К началу 2000-х годов большинство находилось в аварийном состоянии. Для выведения их из этого состояния началась очередная реконструкция уже с постепенной заменой в основном деревянных и деревоземляных гидротехнических сооружений на современные конструктивные решения, средства автоматизации и материалы. В 2011 году были капитально отремонтированы сооружения гидроузла № 4: шлюз № 7, плотина «Знаменитая» и причал в верхнем подходном канале. Кроме того, в 2012–2013 годах выполнен капитальный ремонт шлюза № 3 с подходными палами. На шлюзе применена централизованная система управления шлюзовыми воротами с автоматическим открытием–закрытием клинкетов.

В 2013 году проведен капитальный ремонт плотин № 5, 6 СДШС: деревянные ряжевые плотины русского типа заменены на железобетонные. Плотины выведены из аварийного состояния. В 2013 году закончен капитальный ремонт металлических двусторчатых ворот шлюзов № 2, 3, 5 СДШС. В 2014–2015 годах проведен капитальный ремонт шлюза № 6. В 2016 году началась реконструкция шлюза № 5, построенного в 1917 году и расположенного в деривационном канале в 44,7 км от р. Шексны.

В том же году были завершены работы по берегоукреплению и дноуглублению двух каналов (Кишемского и Кузьминского), реконструкция двух заградительных плотин (Кишемские и Топорнинские заградительные ворота), замена погонной переправы на поворотный мост (Благовещенская мостовая переправа), построено новое здание Вологодского районного управления.

В результате проведенных работ удалось увеличить габариты Кишемского судоходного канала длиной 1,4 км: глубина увеличилась с 1,7 м до 2,5 м, ширина – с 17 до 34 м. В мае 2017 года с открытием навигации обновленный шлюз № 5 начал пропуск судов в автоматизированном режиме. Были применены самые современные технические решения при реконструкции камеры, верхней и нижней головы шлюза. Для улучшения условий эксплуатации, повышения надежности и долговечности сооружения, а также реализации импортозамещения в проекте реконструкции шлюза была предусмотрена модификация конструкций стен всех элементов шлюза из шпунтового ряда повышенной жесткости. Внедрена автоматизированная система управления шлюзом.

В сентябре 2020 года приемоочной комиссией был принят в эксплуатацию после завершения реконструкции шлюз № 2. Он расположен на Топорнинском канале, который впадает в Шекснинское водохранилище двумя рукавами. Таким образом, было выведено из аварийного статуса последнее гидротехническое сооружение Северо-Двинской шлюзованной системы, находившееся в аварийном техническом состоянии.

Как сообщил в ходе Четвертой технической конференции «Современные решения для гидротехнических работ» начальник служб гидросооружений ФБУ «Администрация Северо-Двинского бассейна ВВП» Николай Неволин, согласно государственному заданию Севводлупт содержит и эксплуатирует 26 гидротехнических сооружений. Из них 15 ГТС декларируются. Наибольшее число сооружений с опасным уровнем безопасности было отмечено в 2011–2013 годах. По мере проведения ремонтов уровень безопасности к 2020 году вырос до нормального.

Выполнение комплексных работ по реконструкции системы значительно снизило фильтрацию на ГТС, позволило стабилизировать уровеньный режим в водораздельном бьефе. Применение новых строительных материалов, централизованных автоматических систем управления приводами ворот, появление новой контрольно-измерительной аппаратуры позволяют значительно облегчить труд обслуживающего персонала, улучшить надежность работы СГТС, повысить безопасность судоходства.

Инга ДМИТРИЕВА, обозреватель «ТР»

На снимке: строительство Багаевского гидроузла (первый этап)

НОВОСТИ

Инициатива региона

Власти Астраханской области выступили с инициативой по реконструкции водной транспортной системы региона – Волго-Каспийского морского судоходного канала, что откроет перспективы для круглогодичного судоходства. Об этом сообщил министр промышленности и природных ресурсов региона Денис Афанасьев.

«Эффективная реконструкция включает в себя проходные глубины для судов и организацию двухстороннего движения по всей протяженности канала», – сказал он.

По словам министра, проходная осадка в морской части Волго-Каспийского морского судоходного канала в 2020 году соответствовала предписанным показателям лишь 3,5 месяца. По этой причине суда 12 раз вставали на мель, в этом году – уже четырежды.

Напомним, что Волго-Каспийский судоходный канал, который соединяет глубоководный участок реки Бахтемир в дельте Волги и глубоководную часть Каспийского моря, позволяет морским судам заходить в российские порты Оля и Астрахань.

Выдано заключение

Эксперты Главгосэкспертизы России проверили достоверность определения сметной стоимости капитального ремонта гидротехнического сооружения – судоходного шлюза № 6 в Икше (Московская область). По итогам проведения государственной экспертизы выдано положительное заключение. Об этом сообщила пресс-служба ФАУ «Главгосэкспертиза России».

Однокамерный судоходный шлюз № 6 канала имени Москвы расположен в поселке Икша Дмитровского района Московской области недалеко от Икшинского водохранилища. Шлюз строили по проекту архитектора Д.Б. Савицкого с 1934 по 1937 год. Первые суда прошли здесь 1 мая 1937 года, официально объект ввели в эксплуатацию 15 июля 1937 года.

Для улучшения технического состояния и повышения уровня безопасности шлюза выполнят его капитальный ремонт.

Проектом, достоверность определения сметной стоимости которого подтвердили в Главгосэкспертизе России, предусмотрены три этапа работ. На первом этапе отремонтируют лицевой и штрабной бетон западного устоя верхней головы сооружения, на втором – бетон смотровой потерны и на третьем – западную дренажную ванну шлюза.

Проектировщик объекта – ООО «ПромПроект». Застройщик – ФГБУ «Канал имени Москвы».

Не сесть бы на мель

По данным Архангельскстата, за минувшие семь лет заметно сократился объем груза, завозимого в НАО по Печоре. Основная причина – отсутствие работ по дноуглублению русла реки. Работы по дноуглублению Печоры не проводятся уже более 27 лет. Для примера: в 2013 году из 98,4 тыс. тонн груза 61% был завезен по реке и 39% – по морю. По итогам минувшего навигационного сезона цифры значительно разнятся.

Навигационный период на Крайнем Севере очень короткий. Судоходству по Печоре мешает низкий уровень воды в пик навигации. Река стала труднопроходимой для барж, которые доставляют в округ в рамках северного завоза топливо, продукты и строительные грузы. Глубина реки в районе Нарьян-Мара и ниже по течению в июле падает местами до 60–80 см при ширине более 1 км. Намываются песчаные косы, отмели и перекаты. Сроки речной навигации в результате укорачиваются.

Проблема дноуглубления вряд ли может решиться силами региона, даже если Республика Коми и НАО объединят усилия. Это вопрос федерального уровня, считает депутат Госдумы РФ Сергей Коткин.

– Задача приведения в порядок рек есть, она федеральной по центру известна. Но, скажу честно, проблема застарелая, деньги требуются немалые, – говорит парламентарий.

По расчетам специалистов ФБУ «Администрация «Печора-водлупт», чтобы удлинить навигацию, предположительно, на месяц, необходимо извлечь из Печоры и малых рек, по которым грузы доставляют в населенные пункты НАО, не менее 3 млн кубометров грунта и песка.

Подготовила Ирина ИВАНОВА

4 ТРАНСПОРТНОЕ МОДЕЛИРОВАНИЕ

Потенциал мобильности

Как обеспечить соответствие потребностей и возможностей осуществления передвижений в городе

АКТУАЛЬНАЯ ТЕМА

Насколько важны инструменты оценки транспортной составляющей, использующейся при обосновании решений в области развития городского пространства? Такое впечатление, что долгое время это самое городское пространство развивалось в отрыве от транспортной компоненты. Иначе как объяснить строительство громадных жилых комплексов, из которых выехать можно по дороге, параметры которой соответствуют проселочной. И таких примеров достаточно. Между тем существуют и пока не всегда используются методы транспортного планирования и моделирования, возможности которых позволяют органично вписать транспортную инфраструктуру в городскую структуру еще на стадии проектирования при градостроительном развитии. Транспортное моделирование, войдя составляющей в соответствующие нормативно-правовые акты, позволяет выбрать оптимальное решение из многих вариантов с точки зрения технической, социальной, финансовой.

Сегодня транспортное моделирование, перейдя из научной плоскости, прочно вошло в практическую деятельность. Открывая конференцию «Транспортное моделирование как инструмент обоснования решений», которая прошла в рамках Российской недели общественного транспорта, Владимир Луговенко, заместитель директора Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России, отметил развитие законодательной базы в области комплексного транспортного планирования.

Так, в 2015 году было принято постановление Правительства РФ № 1440, в котором утверждались требования к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры (ПКРТИ). Согласно п. 10 этого постановления укрупненная оценка принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры и выбор предлагаемого к реализации варианта осуществляются с учетом результатов моделирования функционирования транспортной инфраструктуры, оценки вариантов изменения транспортного спроса и установленных целевых показателей (индикаторов) развития транспортной инфраструктуры каждого варианта с базовыми показателями.

Дальнейшее развитие этот документ получил в 2016 году в приказе Минтранса России № 131, в котором был утвержден порядок мониторинга разработки и утверждения ПКРТИ. Всего требуется разработать программы в 15 110 городских округах и поселениях по всей стране. К настоящему времени разработаны уже 11 068 программ (73%), в стадии разработки – 2132 программы, и еще 1910 готовятся к разработке. Так что процесс комплексного транспортного планирования идет очень активно. И в национальном проекте «Безопасные качественные дороги» также использованы методические



рекомендации по разработке документов транспортного планирования субъектов РФ.

Транспортное моделирование сегодня делает качественный рывок – от планирования транспорта к планированию мобильности, т. е. способности к быстрому передвижению. Если при традиционном планировании развития транспорта фокус концентрировался на трафике, то при планировании

Следующим этапом после проведения расчетов показателей транспортной модели является ее калибровка, т. е. периодическая актуализация и корректировка исходных данных для моделирования с учетом закономерностей передвижения населения. По результатам расчетов определяются такие основные показатели, как интенсивность движения транспорта, загрузка улично-дорожной

– соотношение долей передвижений на общественном и индивидуальном транспорте – годовое и утренний час пик (от всех передвижений с использованием различных видов транспорта);

– доступность мест приложения труда (средняя продолжительность передвижения) на общественном и индивидуальном транспорте в часы пик и внепиковый период;

– возможное расстояние, достигаемое от центра города на индивидуальном транспорте за 30 и 45 минут в часы пик и по свободной сети;

– средний показатель условий комфорта перевозки пассажиров в утренний час пик (количество стоящих пассажиров на 1 кв. м свободной площади пассажирского салона (при полностью занятых местах для сидения));

– доля населения, проживающего в транспортно-пешеходной/пешеходной доступности от станций метрополитена (от всего населения);

– обеспечение машино-местами организованного хранения и парковки легковых автомобилей;

– смертность от ДТП.

Хотелось бы отметить, что доступ к информации по градостроительной мобильности благодаря современным технологиям имеют не только специалисты, но и все желающие.

Самым интересным объектом с точки зрения применения методов транспортного моделирования при реализации инфраструктурных проектов являются крупные мегаполисы. Исторически сложившаяся структура таких городов требует комплексной оценки и разработки различных вариантов при решении транспортных проблем. Не является исключением и наша столица.

Так, Москва имеет выраженную радиальную структуру улично-дорожной сети с недостаточной связностью, что оказывает существенное влияние на транспортную ситуацию в городе.

В столице одновременно реализуется множество инвестиционных проектов по застройке территорий капитальными объектами, являющимися источниками и целями притяжения транспортных потоков. Это относится и к жилищному, и к промышленному строительству. Поэтому необходимы инструменты, позволяющие включать наиболее приоритетные мероприятия по строительству транспортных, прежде всего дорожно-мостовых, объектов в адресные инвестиционные программы (АИП) города. Одним из главных инструментов как раз и является механизм транспортного моделирования.

Транспортные модели позволяют оценивать текущие и прогнозные параметры работы транспортной системы города с учетом мультимодальности режимов перемещения и социально-демографических показателей. Их результаты являются решающими при принятии как стратегических, так и тактических решений.

Что касается стратегических решений, то на основе параметров модели дается оценка эффективности мер транспортной политики. Примерами могут служить мероприятия по выделению полос, введению ограничений по проезду транспорта, оптимизации парковочного пространства, введению платных участков или дорог и т. д.

На основе модели производится сравнительная оценка проектов оптимизации транспортной инфраструктуры и маршрутной сети. Так, оцениваются инвестиции в дорожно-мостовое строительство, в линии наземного и внеуличного транспорта, ТПУ, в перехватывающие парковки. Модель взаимовыязывает планы развития города с необходимостью достижения соответствующей транспортной обеспеченности его жителей и городского хозяйства. Именно по показателям модели можно дать оценку транспортной обеспеченности при реализации планов строительства жилых, промышленных, офисных и иных объектов, а также рекомендации по застройке районов с учетом транспортной инфраструктуры. Что очень важно, сделать это можно еще на стадии проектирования.

Что касается использования результатов моделирования на более низком, тактическом уровне, то речь идет об организации движения в районном масштабе. Это подразумевает организацию перекрестков и развязок, оптими-

зацию светофорных циклов, организацию пешеходных переходов, велосипедных дорожек.

На уровне транспортной микромодели разрабатываются конкретные параметры инвестиционных проектов. Это и расчет ширины дорожного полотна, расположение въездов и выездов, размещение парковок, распределение потоков на мелких улицах.

Столичная транспортная модель дополняется вспомогательными инструментами принятия решений в части развития улично-дорожной сети – методикой оценки межрайонной связности и методикой оценки социально-экономической эффективности. Использование дополнительных модулей позволяет решить такие важные для столицы проблемы, как перепробег транспорта и время в пути, уменьшение нагрузки на прилегающие магистрали, создание целостного восприятия городской среды.

Транспортный комплекс города Москвы использует транспортную модель совместно с методиками оценки межрайонной связности и социально-экономической оценки для корректировки текущей городской АИП и формирования программы на перспективу. В частности, в число приоритетных в АИП 2020–2023 годов вошла программа по строительству проездов в рамках подпрограммы «Прямой путь», которая существенно улучшит качество транспортного обслуживания.

Всего же в рамках АИП на период до 2023 года предусмотрены 324 мероприятия по реконструкции, строительству и реконструкции УДС. 252 объекта находятся в процессе СМР. 30 объектов завершены: это реконструкция УДС (8 объектов), три – строительство транспортных развязок и 18 объектов обеспечили улучшение связности районов.

Финансирование в соответствии с АИП предусмотрено в размере 65,3 млрд руб. В 2021 году – 4 объекта на 10,7 млрд руб., в 2022-м – 8 объектов на 17,2 млрд руб., 17 объектов на 37,4 млрд руб. в 2023 году.

По итогам совместной разработки целесообразности реализации мероприятий «Прямой путь» транспортным и градостроительным комплексами столицы по 12 предложенным объектам достигнуты согласованные решения. Так, уже принято решение по 6 объектам: Харьковский проезд – Проектируемый пр-д № 5108, 5-й Войковский до Новопетровского пр-да, Тушинская ул., пр-д между ул. Нижняя и пр-дом № 1808, ул. Адмирала Макарова – ул. Нарвская, Заваруевский пер. – пр-д № 951. По этим объектам определена стоимость СМР. По остальным ведется работа. Стоит отметить, что по двум объектам – Шоссе-ин-Поезде – 3-й Угрюшский проезд и Илимская ул. – Путевой проезд – реализация признана нецелесообразной из-за существующих обременений.

Таким образом, транспортное моделирование позволяет рационально использовать средства столичного бюджета и не допускать их неэффективного использования на стадии совместного обсуждения всеми заинтересованными сторонами.

2023 год уже не за горами. Поэтому проектировщики устанавливают новый горизонт планирования – 2030 год. Основные направления развития транспортной инфраструктуры предлагаются реализовать в рамках 5 подпрограмм, а это почти 200 мероприятий.

В первую очередь это мегапроекты реконструкции МКАД и ТТК, что позволит увеличить пропускную способность МКАД на 40% на участках организации боковых проездов, а пропускную способность ТТК – на 20%.

Основной принцип подпрограммы: завершение начатого и расшивка узких мест – это работа на опережение. Реализоваться подпрограмма будет с учетом перспектив градостроительства. В результате, по расчетам, суммарная экономия времени на дорогах в сутки составит 150 тыс. часов. Пропускная способность участков УДС повысится от 10% до 50%.

Принцип подпрограммы «очеловечивания» дорог – создание комфортной пешеходной среды при реконструкции и строительстве участков УДС. В результате улучшится связность тропинойной и велосипедных маршрутов.

Реализация мероприятий предлагаемых подпрограмм обеспечит достижение следующих целевых показателей к 2030 году: рост плотности УДС – с 2,5 до 3,0 км/км²; снижение индекса загруженности дорог в часы пик – с 1,9 до 1,3; уменьшение объема вредных выбросов – с 3,5 до 2,0 тыс. тонн; снижение среднего времени поездки по городу на авто – с 59,5 до 53,5 мин. И на этой оптимистичной ноте хотелось бы закончить разговор о значении транспортного моделирования в современных условиях.

Ирина ПОЛЯКОВА,
обозреватель «ТР»,
кандидат
экономических наук

НОВОСТИ

Ориентир — пешеходы

В Краснодаре внедряют новую структуру городской мобильности

В Краснодаре ежегодно прибавляется порядка 10–20 тыс. транспортных средств, что делает заметные проблемы с пробками и качеством дорог. Для улучшения ситуации власти планируют менять приоритеты и внедрять новую структуру городской мобильности. Об этом рассказал директор департамента транспорта и дорожного хозяйства Краснодара Владимир Архипов.

«Приоритет нужно менять в пользу пешеходов, поэтому новая структура городской мобильности будет ориентирована на них. Безусловно, это и развитие общественного транспорта, которому необходимо давать приоритет в движении. Дальше – средства индивидуальной мобильности: велосипеды, самокаты, другие технические средства», – рассказал Владимир Архипов.

Для достижения новой политики в Краснодаре в течение пяти лет реализуют двенадцать проектов: «Семь улиц», «Обновление», «Магистраль», «Умный трафик», «Городские парковки», «Транспортная сеть», «Велогород», «Грузовой каркас», «Наземка», «Новые дороги», «Контроль ПДД» и «Интермодальная система».

«Все эти проекты находятся в той или иной стадии реализации, определены сроки, в которые мы эти проекты планируем завершить. Часть из них касается нашего взаимодействия с профильными структурами – и краевыми, и федеральными. В целом средний срок реализации проектов – пять лет. Где-то сроки чуть меньше, где-то больше. Это зависит от сложностей, связанных с проектированием и финансированием», – отметил Владимир Архипов.

Депутат гордумы Краснодара Алексей Бердников подчеркнул, что на этих двенадцати проектах власти города не собираются останавливаться.

Открыли лабораторию

интеллектуальных транспортных систем

Центр компетенций в области моделирования транспортных потоков и транспортного планирования Simetra и Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого (Политех) открыли совместную научную лабораторию интеллектуальных транспортных систем.

Создание и оснащение лаборатории состоялось в рамках соглашения о сотрудничестве, которое Simetra и Политех подписали осенью прошлого года. Основной акцент в работе лаборатории будет сделан на изысканиях в области транспортного планирования и моделирования транспортных потоков, а также на разработке технических средств и различных ИТ-решений для транспортной отрасли.

«Научная лаборатория по развитию интеллектуальных транспортных систем станет важным направлением в нашей научно-образовательной работе. Сегодня многие регионы России начали создавать и внедрять отдельные элементы ИТС, и эта тенденция будет набирать обороты. Нам важно, чтобы выпускники нашего вуза обладали передовыми знаниями и навыками в области развития сложных транспортных систем, выходили на рынок труда конкурентоспособными и «заряженными» идеями и знаниями для их воплощения. В этом нам поможет новая лаборатория», – рассказал ректор СПбПУ Андрей Русской.

Лаборатория располагается на базе СПбПУ. Simetra оснастила учебный класс современным оборудованием и программными комплексами PTV Traffic Suite, необходимым для успешной исследовательской работы. Помимо этого, специалисты Simetra будут вести на базе лаборатории учебные курсы для студентов совместно с преподавателями СПбПУ.

«Вкладывать ресурсы в подготовку высококвалифицированных транспортных инженеров сегодня необходимо. Это залог будущего эффективного развития транспортной отрасли и страны в целом. Преподавание в Политехе позволит нам делиться со студентами практическими знаниями, которые наша команда накопила за 15 лет работы с проектами, разными и по масштабу, и по решаемым задачам. В основе обучения – освоение современных технологий для транспортного планирования и моделирования», – рассказал генеральный директор компании Simetra Владимир Швецов.

Открытие лаборатории ИТС состоялось в ходе работы IV научно-практической конференции Ассоциации транспортных инженеров «Транспортное планирование и моделирование».

Составлен рейтинг

качества общественного транспорта

Аналитики центра компетенций в области моделирования транспортных потоков Simetra составили ежегодный рейтинг качества общественного транспорта. В него вошли 76 городов России без Москвы и Санкт-Петербурга.

Специалисты проанализировали пять групп параметров применительно к крупнейшим российским городам: физическую и ценовую доступность для населения, эффективность транспортной сети, комфорт и удобство, а также безопасность и устойчивое развитие. В качестве источников для анализа были использованы программные средства ГИС-анализа и поисково-информационные картографические службы, официальные источники открытых данных, в том числе государственная статистика, а также открытые источники (региональные новостные порталы, общественные проекты и базы данных).

1. Физическая доступность: близость основных пунктов относительно мест проживания жителей и мест притяжения. Их анализ показывает, как быстро потенциальный пассажир может добраться до ближайшей остановки, а также до места назначения.

2. Ценовая доступность: качество обслуживания через призму финансовых возможностей пассажиров. Ключевой мерой сравнения в данной группе выбран социально обоснованный тариф (СОТ) – стоимость разового билета, рассчитанная с учетом средневзвешенных душевых доходов населения.

3. Эффективность транспортной сети: параметры системы общественного транспорта, имеющие непосредственное отношение к процессу перевозки пассажира и влияющие на скорость перемещения.

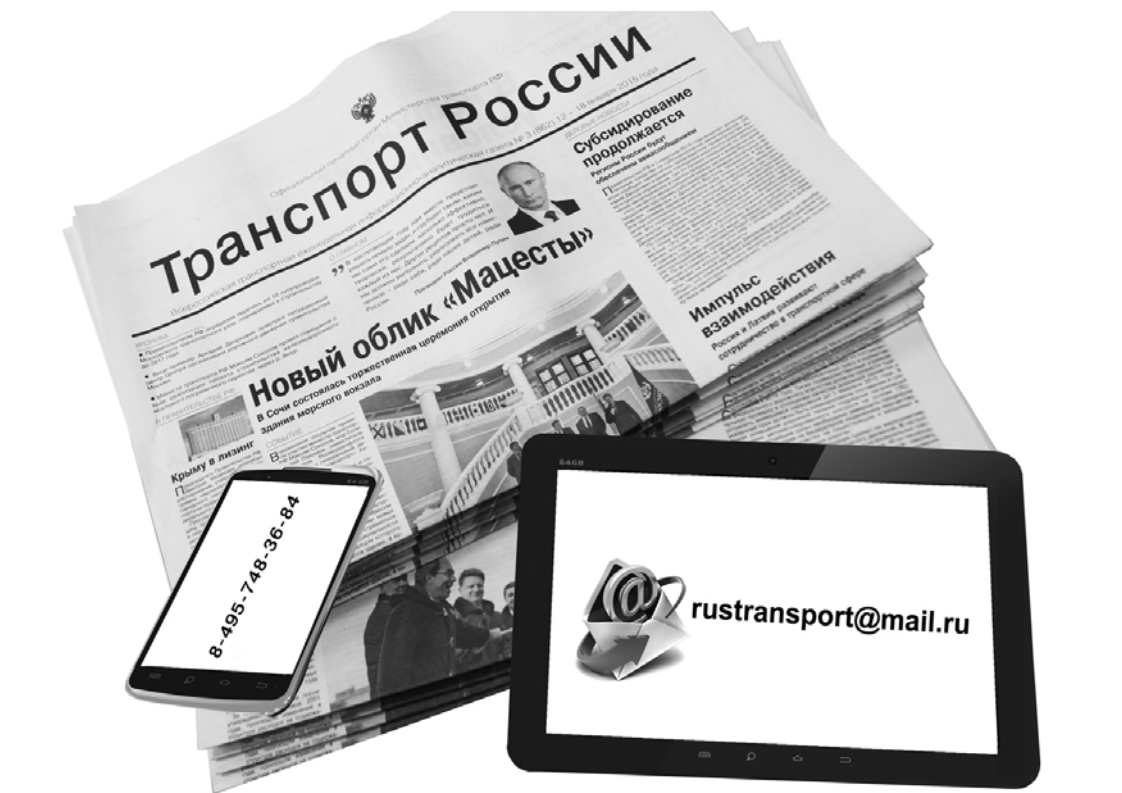
4. Группа «Комфорт и удобство»: тарифная система и функциональность транспортной карты, сервисы информирования о работе транспортной системы, имиджевая составляющая и характеристики подвижного состава.

5. Безопасность и устойчивое развитие: показатели, характеризующие потенциальные риски использования общественного транспорта для пассажира. В группу также входят показатели, связанные с экологической обстановкой в городе (состояние электропункта), что одновременно является гарантом устойчивого развития территории.

Первая десятка рейтинга выглядит следующим образом:

- Екатеринбург (74,6 балла)
- Пермь (72,8 балла)
- Казань (72,5 балла)
- Ижевск (71,6 балла)
- Нижний Новгород (68,4 балла)
- Новокузнецк (66,9 балла)
- Самара (66,6 балла)
- Волгоград (66,3 балла)
- Новосибирск (66,0 балла)
- Тверь (66,0 балла)





Вот и лето пришло. Долгожданное. Но распорядиться теплым временем года, как обычно, получится далеко не у всех. Пандемия железной хваткой строит «железный занавес» для поездок к морю, на курорты, в жаркие страны.

Так что выбор не особо велик: то на дачу, а кто остается в городе. А это значит, что вновь возникают одни и те

же волнующие проблемы – перебои с городским общественным транспортом, небезопасность пользования им, необходимость реконструкции дорог и обустройство пешеходных переходов.

Хорошо, если бы ответственные за транспортную инфраструктуру в своих регионах прочитали этот выпуск. Им есть на что обратить внимание.

Испорченный «праздник»

Почему не удалось бесплатно добраться домой

ЧИТАТЕЛЬ
ВСПОМИНАЕТ

Расскажу все как на духу. Когда год назад началась пандемия, мы с супругой, как и я, пенсионеркой, были в шоке. «Я боюсь», – говорит она. – «Завязывай с работой!». – «Милая, а дети, а внуки? Им же помочь надо». – «Да ты что, в конце концов, хочешь, чтобы я осталась одна?!»

Компромисс был найден – на работу стал ездить на такси. Туда и обратно – почти полторы тысячи набегало. Потом экстерном прошел школу радистки Кэт – поездки на дачу позволялись только после получения по телефону сложной комбинации букв и цифр.

Новая волна коронавируса окончательно заставила за-

быть радости свободы. Мы и так «добрым» словом поминали столичного мэра, а тут уж окончательно достало до корней.

И вдруг – на тебе – отпустило. Праздник пришел – карты разблокированы! В метро – как желанный гость. В автобусе – чуть ли не место уступают. Пытаюсь сесть на электричку... «Ваша карта заблокирована». Простите, не понял. Я что, в другом городе живу? А мне в ответ: «Не моя проблема. Я здесь только билеты продаю».

Вспоминаю бывшее, иду к тем, кто на МЦК вроде как волонтеры. «Девушка, было время, нас в метро из-за забывчивости кошелька и без пятячка пускали. Будьте добры, откройте ворота». Девушка с именем Гузель на бейджике говорит, что такого не помнит. Ей на по-

мощь встает стеной напарник. «Да вы что, братцы, я же ветеран труда?» – и предъявляю удостоверение. Но молодежь неумолима. Прямо как героиня Людмилы Гурченко в «Вокзале для двоих» – «рубль двадцать, пожалуйста». Тогда это были серьезные деньги. Для официантки с периферии. А сегодня 40 руб. до ближайшей станции – это как?

В глазах волонтеров я со своим упорством просто закорюченный жлоб. Таковым я стал благодаря несогласованности действий правительства Москвы и ОАО «РЖД».

Только поздно вечером, уже дома, я вдруг понял, чего им не хватает в спонтанности решений. Знаете? Моих 40 руб.

Москва **Виктор ФЕДОСЕЕВ**

ЧИТАТЕЛЬ ОБЕСПОКОЕН

Плохое освещение

И без люксометров видно

Нас, жителей отдаленного района города, беспокоит плохое освещение пешеходных переходов. В частности, на пересечении Михайловского шоссе и улицы Почтовой.

Это кольцевая развязка, вокруг которой расположены и торговые центры, и останки транспорта, совсем недалеко – начальная школа – детский сад. Именно по этому пешеходному переходу дорогу пересекают дети, а переход совершенно не освещен. В темное время суток, а если еще и в дождь, пешеходов на переходе не видно совсем.

Еще одно место, на которое обращаем внимание, – пересечение улицы Почтовой с новой пешеходной дорожкой, ведущей к микрорайону жилых домов. Это единственный путь к жилому массиву, дорожку используют в том числе и дети, однако освещения нет на протяжении всего тротуара. Также дорожку пересекает проезжая часть, переходить которую пешеходам очень неудобно – нет хорошего обзора, чтобы убедиться в отсутствии автомобилей.

Считаем, что в этом месте необходим нерегулируемый пешеходный переход, чтобы

предоставить пешеходам преимущество. Кроме того, пешеходную дорожку необходимо оборудовать освещением, тогда по ней будет комфортнее ходить даже в темное время суток, к тому же это повысит безопасность при переходе дороги. Вообще, пешеходным переходам нашего микрорайона Крейда нужно уделить больше внимания.

Даже специалисты констатировали, что и без люксометров видно, что освещение на этих переходах недостаточное.

Белгород **Лидия КАШИРИНА**

Пришла беда, откуда не ждали

Пенсионерка сломала ребра в троллейбусе

Трагическая история произошла утром у остановки общественного транспорта у дома № 39 по улице Мира.

В Вологде, в центре города, 62-летняя вологжанка не устояла на ногах в троллейбусе. Транспорт только отъезжал от остановки. Женщина упала и сломала ребра... Ее госпитализировали.

По сообщению ГИБДД, за рулем общественного транспорта находилась 49-летняя женщина.

Буквально за несколько дней перед этим пассажирка вылетела с сиденья автобуса на повороте – ее госпитализировали медки прямо с места ДТП, а месяц назад пенсионерка рухнула во время экстренного торможения. Неудивительно, что вологжане стараются сделать все, только бы пересечь на личный транспорт. Это в свою очередь провоцирует увеличение количества ДТП, заторов и повышение загазованности города.

Общественный транспорт должен быть безопасным, доступным, комфортным, чистым, ходить часто и предсказуемо, проезжать быстро и без пробок – ведь он перевозит максимальное количество людей. Соседний Череповец закупает автобусы и трамваи, а жителям Вологды о таком остается только мечтать.

Вологда **Евдокия САХАРОВА**

Понуждение к порядку

Нашли управу и на мэрию Копейска

ЧИТАТЕЛЬ
КОНСТАТИРУЕТ

Администрацию Копейска обязали оборудовать безопасную остановку общественного транспорта для местных жителей. Мэрия пыталась оспорить соответствующее решение городского суда, однако судебная коллегия по гражданским делам Челябинского областного суда вынесла аналогичное постановление.

Как рассказала старший помощник прокурора области по правовому обеспечению Ольга Щербина, установлено, что в Копейске, в районе дома № 36 на улице Меховова, рас-

положена остановка, которая не соответствует требованиям федерального законодательства в сфере дорожной деятельности и государственным стандартам.

Остановка относится к муниципальной собственности. Полномочия в области использования автомобильных дорог местного значения осуществляет МУ Копейского городского округа «Городская служба заказчика», оборудование остановочных пунктов находится в компетенции МУП «Копейское городское автопредприятие». Ответственные лица никаких мер по содержанию остановки не предпринимали, поэтому го-

родской прокурор обратился с иском в суд к администрации Копейска с требованием принять меры.

Копейский суд удовлетворил требования прокурора. Однако городская мэрия подала апелляцию. В доводах администрации указала на отсутствие финансирования.

«Судебной коллегией по гражданским делам Челябинского областного суда решение городского суда оставлено без изменения», – подытожила Ольга Щербина.

Решение суда первой инстанции вступило в законную силу.

Копейск **Дарья АНТОНОВА**

Спасибо за современный мост

Подмосковные жители благодарят дорожников

ЧИТАТЕЛЬ ПРЕДЛАГАЕТ

Жители микрорайона Новое Домодедово, деревни Редкино и близлежащих СНТ благодарны дорожникам за новый современный мост, который построили над трассой М-4 «Дон», соединив поселок Заборье и Новое Домодедово.

Но теперь нужны светофор и остановка автобуса

Однако не все так радостно. Проезжая мост в сторону нового, растущего микрорайона, оказавшегося на сложном нерегулируемом перекрестке. Тут и главная дорога, и выезд с трассы М-4, и несколько второстепенных съездов-выездов. При огромном потоке машин в разные направления приходится либо простаивать, ожидая своей очереди, либо прорываться, рискуя безопасностью – как своей, так и других участников дорожного движения. При всем при том

добавьте сюда неофициальную стоянку большегрузов и такси. Водителям неспроста. Но и пешеходам есть на что попенять. Раньше сразу после моста при въезде в микрорайон была остановка автобусных маршрутов № 11, 12 и 32. Сейчас ее убрали, объяснив тем, что близлежащую территорию выкупили коммерческие структуры. И не заметить это очень трудно, потому как на площадке недалеко от перекрестка появились яриарочные павильоны, а в прошлом году – и шиномонтаж с мойкой для машин. Понимаем, это все нужно. Но ведь не за счет автобусной остановки! Теперь нам, жителям первых многоэтажек микрорайона и СНТ, приходится возвращаться с конечной остановки к месту своего проживания. А это, поверьте, довольно-таки далеко.

И еще. Жителям нашего огромного микрорайона нужен транспорт до Москвы. Две маршрутки (коммерческие) с пе-

ревозкой пассажиров в час пик не справляются. Люди набиваются как сельди в бочке – лишь бы успеть на работу. Что, кстати, выгодно водителям маршруток.

Словом, нам очень нужны светофор, автобусы до Москвы и остановка!

...старый мост тоже требует внимания

Несколько поколений константиновцев в Домодедовском районе знают и любят небольшой мост, соединяющий поселок Константиновской фабрики (сейчас ул. Текстильщиков) и село Константиново через реку Рожайку. Мост небольшой, к тому же очень старый. Что ни весна, его заливает половодьем. А несколько раз природные катаклизмы даже уносили его.

Мост много раз ремонтировали, а сейчас повесили ограничения по весу и высоте. Вроде бы о нем кто-то заботится.

Но трагизм ситуации в том, что на протяжении всей дороги

нет тротуаров. И вышагивают люди по проезжей части к храму в селе Константиново и дальше по селу к Заболотьевскому кладбищу. А тут еще и машин заметно прибавилось! И для водителей, и для пешеходов это же настоящий экстрим. Представьте на минуту этот опасный участок дороги: вначале от поселка спуск к мосту, а затем резкий подъем в гору со «слепым» поворотом.

Поначалу мы хотели через вашу газету попросить дорожные службы обустроить нам тротуар, но недавно узнали, что существует национальный проект «Безопасные качественные дороги». Поэтому уже на полном серьезе заявляем, что нам нужны и новая дорога, и новый мост, и тротуары для пешеходов. Хорошо, когда всем будет удобно: и пешеходам, и водителям. А главное – безопасно!

Домодедово Московской области **Лариса ЮРЬЕВА**

Режим движения – нон-стоп

Необходима реконструкция дороги

ЧИТАТЕЛЬ
ПОДСКАЗЫВАЕТ
ВЫХОД

Местные жители давно обращаются с просьбой обустроить выезд на Тамбовскую трассу из микрорайонов Репное Воронеж и Черемушки поселка Отрадное. Там нет полос разгона и пешеходного перехода. Ежедневно люди рискуют жизнью, пересекая или выезжая на четырехполосную федеральную дорогу. Больше всего это волнует тех, кто приобрел квартиры в активно растущем микрорайоне Черемушки в поселке Отрадное Новоусманского района. Люди

в большинстве своем работают в Воронеже. Ближайший и наиболее удобный путь до регионального центра пролегает по Тамбовской трассе. Но безопасно выехать на нее с переулка Усманский проблематично, особенно в пиковое время.

Здесь движение не прекращается ни на минуту. По утрам на выезде образуется большая пробка, потому что без полос разгона безопасно встроиться в поток очень сложно. Те же трудности испытывают автолюбители, которые выезжают на трассу с противоположной стороны – из воронежского микрорайона Репное.

На проблемных перекрестках с завидным постоянством про-

исходят ДТП. Водители просто не успевают набрать необходимую скорость. Кроме того, в микрорайоне, который занимает около 100 га, в ближайшей перспективе появятся десятки многоэтажных домов. Если на выезде не будет проведена реконструкция дороги, он превратится в один большой затор, растянувшийся как минимум на километр.

Еще одной серьезной проблемой является отсутствие в этом месте инфраструктуры для пешеходов. Жители Репного идут через трассу в супермаркет, а из Черемушек – на продуктовый и хозяйственный рынок. Сейчас они фактически перебегают четыре полосы перед дви-

жущимся на высокой скорости транспортом.

До этого перекрестка и после него есть несколько надземных переходов, которые были установлены, как правило, после гибели пешеходов в ДТП. Здесь подобное может произойти в любой момент. Поэтому, на мой взгляд, надо действовать на опережение и оборудовать хотя бы регулируемый пешеходный переход с кнопкой. Это, кстати, позволит немного разгрузить выезд из тех же Черемушек. Ну а в перспективе с учетом развития микрорайона здесь надо делать надземный переход.

Воронеж **Игорь ЯКОВЛЕВ**

ЧИТАТЕЛЬ ФОТОГРАФИРУЕТ



Ненавязчивый российский сервис

Фото Ольги Владимировой

Вернут ли автобусные маршруты?

Почему их ликвидировали или свели в один?

ЧИТАТЕЛЬ
ИНТЕРЕСУЕТСЯ

Городская администрация нашего города просто завалена огромным количеством обращений, связанных с изменением количества, а также класса автобусов на маршрутах № 9, 62, 76, 65, 11 и 12. Помимо этого, есть сообщения о не очень качественной работе перевозчиков на маршрутах № 3, 6, 54, 75, 33, 42, 41, 1, 7 и 31.

Вот и проверка, проведенная специалистами городского де-

партамента транспорта в марте, выявила недостаточное обеспечение транспортом в утренние часы пик и, как следствие, переполненные автобусы на маршрутах № 9, 10, 60 и 69.

На совещании с перевозчиками городской власть заявила, что будет требовать неукоснительного соблюдения ими условий муниципальных контрактов. Более того, эти условия станут более жесткими. За 2020 год перевозчиков оштрафовали на 1 млн 600 тыс. руб., в этом – на 1 млн, но в бюджет деньги поступают

не в полном объеме. Теперь штрафные санкции будут взиматься по суду.

Высказались по этому поводу и депутаты Архангельской городской думы, к которым с жалобами на работу транспорта обратились архангелогородцы. Так, депутат гордумы Вячеслав Широкий поднял вопрос о возвращении маршрутов, идущих с конечной остановки по улице Кедрова/Советская.

Он отметил, что автобусы, идущие с Сульфата и Маймаксы, в Соломбалу приходят

уже переполненными и часто просто не могут забрать здесь пассажиров. Перевозчики также подняли вопрос о возвращении маршрутов, ранее ликвидированных или сведенных в один. Они значительно разгрузили бы пассажиропоток маршруты № 5«э», 22, 11 и др. По этому поводу депутат отметил, что если возврат маршрутов улучшит качество пассажирских перевозок в городе, то решение будет принято.

Архангельск **Светлана ПАХОМОВА**

Прорубить «окно» в заборе

пришлось жителям Прокопьевска

ЧИТАТЕЛЬ
БЬЕТ В НАБАТ

Мы, жители улиц Минусинская и Якутская, обеспокоены проблемой безопасных подходов к школе и остановкам общественного транспорта. Эти социально важные объекты расположены на противоположной стороне от загородных домов, добраться до них можно, лишь

пересекая две полосы железнодорожного полотна. Понятно, что родители вынуждены ежедневно провожать своих детейшек в образовательное учреждение.

Проживая здесь много лет, мы активно пользуемся тропинками, которые пролегают в том числе и через железную дорогу. Скажете, что это небезопасно? Но где еще нам ходить?! Улицы не освещены.

Так что в дилемме «безопасность или удобство» верх берет последнее. Об этом свидетельствует «окно» в заборе из колючей проволоки, которое при помощи кусачек организовали мы, жители прокопьевского частного сектора. И ни наличие рядом «слепого» поворота железной дороги, ни существующая протяженность тормозного пути локомотива не удерживают нас от перехода через стальные рельсы

в не оборудованных для этого местах.

Вся надежда на то, что транспортная прокуратура региона сможет оценить достаточность благоустройства полосы отвода железной дороги и принять меры в случае выявления нарушений.

От имени и по поручению местных жители **Екатерины ИЖМУЛКИНА** Прокопьевск

6

БЕЗОПАСНОСТЬ

РЕГИОНЫ

Запретный градус

Стартует пилотный проект

Пилотный проект по предупреждению ДТП с участием нетрезвых водителей стартует в Нижегородской области.

Регион станет первым в России, где начнется реализация проекта. Его сроки будут определены после подготовки и согласования в Правительстве РФ программы мероприятий.

Проект предполагает усиление профилактической работы совместно с ГИБДД ГУ МВД России по Нижегородской области, проведение разъяснительной информационной кампании, использование средств социальной рекламы для полного исключения на дорогах аварий с участием водителей, находящихся в состоянии алкогольного опьянения.

«Правительство России поставило перед нами задачу на примере области совместно с МВД России и Минздравом России выработать наиболее эффективные решения для дальнейшего распространения положительной практики в других российских регионах», – сообщил министр транспорта и автомобильных дорог Нижегородской области Павел Саватеев.

В 2020 году в Нижегородской области по вине пьяных водителей погибли 120 человек – это практически треть от всех погибших на дорогах. В то же время, по данным Госавтоинспекции, в ходе рейдов с начала 2021 года выявлен 3731 факт управления транспортными средствами водителями в состоянии опьянения, что сопоставимо с показателями за аналогичный период прошлого года. Большинство нетрезвых водителей управляли транспортными средствами на территории населенных пунктов.

При всей масштабности проекта не потребуются привлечения дополнительных средств из федерального бюджета на его реализацию.

Татьяна ЕЛАТИНА,
собор «ТР»

Нижний Новгород

На реках неспокойно

Не забывайте надевать спасжилеты

В Красноярском крае усиливают патрулирование на реках. Инспекторы государственной инспекции по малому судоходству (ГИМС) Главного управления МЧС России по Красноярскому краю перешли на летний график патрулирования.

Количество рейдов теперь увеличено в теплые дни, а также выходные. Сотрудники ГИМС следят не только за безопасным отдыхом граждан у воды, но и патрулируют водоемы, проверяют судовладельцев на наличие освидетельствования маломерного судна и права управления водным транспортом.

Как пояснили в ведомстве, в связи с началом навигационного периода в крае уже происходят нарушения правил эксплуатации маломерными судами, такие как наезд на препятствия, неумение маневрировать. Все чаще выявляются нарушения в управлении водным транспортом. В соседних регионах уже зафиксированы происшествия с переворачиванием лодок с рыбаками и гибелью на воде.

«К тому же на юге края у нас проходит паводок, реки выходят из берегов, несут с собой топляки, ветки деревьев и кустарников и другой мусор. Не советуем выходить при таком раскладе на воду. Ваша лодка может зацепиться за ветки деревьев и перевернуться. Если лодка резиновая, она может получить повреждение и начать сдвигаться», – пояснил начальник отдела безопасности людей на водных объектах Главного управления МЧС России по Красноярскому краю Константин Трапезников. – Не забывайте надевать спасжилеты на себя и своих пассажиров, не допускайте к управлению маломерным судном несовершеннолетних, не осведомляйте пересадку людей с одного судна на другое во время движения».

В МЧС также напоминают, что судовладельцам необходимо строго выполнять требования должностных лиц ГИМС МЧС России, других контрольных и надзорных органов. Так, следует прекратить движение при обнаружении сигнала об остановке и передать регистрационные и судоводительские документы для проверки.

Отметим, что с 1 января этого года вступили в силу новые правила пользования маломерными судами на водных объектах РФ. Они устанавливают порядок пользования маломерными судами, включая вопросы их движения, стоянки, обеспечения безопасности людей при их использовании.

О состоянии аварийности

шел разговор госавтоинспекторов с пассажироперевозчиками

В Махачкале инспекторы ГИБДД провели рабочую встречу с представителями предприятий и организаций города, осуществляющих перевозку пассажиров маршрутными такси, автобусами и троллейбусами. С перевозчиками встретились начальник ОГИБДД по г. Махачкале Ибрагим Бабаев, заместитель главы города Эфенди Хайдаков и представители городского управления промышленности, транспорта, связи и дорожного хозяйства.

В ходе встречи водители транспортных средств были проинформированы о состоянии аварийности в столице Республики Дагестан. Особое внимание сотрудники ГИБДД уделили безопасности при перевозке пассажиров городским транспортом, основным причинам автоаварий и наиболее частым нарушениям правил дорожного движения. Так, среди них были названы выезд на автополосу встречного движения, игнорирование требований дорожных знаков и сигналов светофора, хаотичная езда.

Плюс ко всему отмечены жалобы пассажиров на неадекватное поведение водителей, грубое обращение и неопрятный вид водителей и салонов автотранспорта. Отдельным пунктом был затронут вопрос открытых дверей маршрутных такси в летний период, что подвергает опасности жизнь и здоровье пассажиров.

Присутствовавшим была продемонстрирована видеоподборка ДТП с участием пассажирского транспорта, названы причины и условия, способствующие возникновению подобных ситуаций.

В тройке лидеров по снижению уровня смертности в ДТП

Ставропольский край входит в тройку регионов России наряду с Московской областью и Краснодарским краем, где смертность в ДТП в 2019 и 2020 годах снизилась на 10% и более. Этому удалось достичь благодаря большой работе, особенно реализации нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

На региональных дорогах разместили семь информационных табло, предупреждающих водителей об опасных участках. Для разделения встречных потоков автомобилей установлено тросовое ограждение.

Количество ДТП помогут снизить и 86 камер фото- и видеодетекции, сейчас их подключают к единой системе. Информация будет передаваться в краевой центр информтехнологий и ГИБДД. Обустроено и несколько новых светофоров.

По сообщениям наших корреспондентов

Открытый диалог

Дисциплинарный комитет по рассмотрению обращений граждан в сфере пассажирских перевозок: в приоритете безопасность перевозок



ФАКТ

”

Дисциплинарный комитет в сфере пассажирских перевозок – это пример эффективного взаимодействия органов местного самоуправления и населения в решении вопроса повышения качества оказываемых услуг в сфере пассажирских перевозок посредством ведения открытого диалога жителей с властью. Это действенный инструмент в обеспечении безопасности и порядка на общественном транспорте.



ТРАНСПОРТ И ОБЩЕСТВО

В феврале 2019 года по инициативе главы муниципального образования город Новороссийск Игоря Алексеевича Дяченко руководителями автотранспортных организаций Новороссийска был создан Дисциплинарный комитет по рассмотрению обращений граждан в сфере пассажирских перевозок. На сегодняшний день он не имеет аналога на территории Российской Федерации.

Дисциплинарный комитет представляет собой общегородское общественное объединение, в состав которого входят представители перевозчиков, депутаты городской думы Новороссийска, сотрудники отдела ГИБДД по городу Новороссийску, члены общественной палаты города, сотрудники управления транспорта и дорожного хозяйства администрации муниципального образования город Новороссийск.

Председателем Дисциплинарного комитета является глава Новороссийска Игорь Дяченко. Заседания комитета проводятся 1–2 раза в месяц по мере накопления обращений. Результаты оформляются протоколами и размещаются в свободном доступе для жителей Новороссийска. Несмотря на то, что решения Дисциплинарного комитета носят рекомендательный характер, руководители организаций прислушиваются к ним и применяют эффективные меры дисциплинарного воздействия в отношении водителей-нарушителей.

Так, с момента функционирования дисциплинарного комитета проведены 43 заседания, по итогам которых руководством автотранспортных предприятий города применены меры дисциплинарного взыскания в виде выговоров в отношении 136 водителей, 32 водителя были уволены и внесены в список

водителей, не рекомендуемых к работе по осуществлению пассажирских перевозок. За качественное осуществление пассажирских перевозок с момента образования комитета поощрили 19 водителей.

Анализируя работу комитета, необходимо отметить, что на заседаниях проводится основательный разбор каждого инцидента, произошедшего на общественном транспорте. Транспортные средства, работающие на муниципальных маршрутах Новороссийска, оснащены системой видеонаблюдения, информация хранится в течение 30 суток, что позволяет по каждому случаю детально разобраться и принять объективное решение. Члены Дисциплинарного комитета проводят анализ всех доводов заявителя и объяснений водителя и только потом, взвесив все за и против, выносят на всеобщее голосование предложение о применении/неприменении тех или иных мер дисциплинарного воздействия к водителю.

Так, например, 15 апреля 2021 года один из водителей автобуса маршрута № 17 не пропустил пассажира на переднее пассажирское место, допуская по отношению к нему неелестные выражения. Призванный к ответу водитель разъяснил, что факты, по его мнению, несколько «перерудили» заявителем.

– Я не пустил мужчину, потому что он был без маски, это видно на записи с видеорегистратора, – объяснил он. – Более того, когда пассажир прошел в салон, уже надел маску, он дал мне 50 руб. за проезд, но уверял, что это были 100 руб., дескать, я не туда положил его купюру. Я без скандала стерпел и это.

Присутствовавшими на заседании комитета была просмотрена видеозапись из салона транспортного средства, по результатам обсуждения которой руководитель общественной палаты Новороссийска Сергей Цымбал сказал: «Сомнева-

юсь, что в этой ситуации надо осуждать только водителя, ситуация неоднозначная. Ранее на водителя не было жалоб, неоднократно он удостаивался поощрений от руководства муниципального образования. Кстати, и пассажиры, что необходимо отметить, прислали в его адрес благодарности».

Глава Новороссийска Игорь Дяченко по данному случаю констатировал: «Нужно учесть, что на заседании комитета этот водитель попал впервые, ранее пассажиры на него не жаловались». В результате водитель ограничился выговором, однако и ему, и всем водителям напомнили и в очередной раз разъяснили, что пассажирское место рядом с водителем – не его личная собственность, и отказывать пассажирам неудобно, естественно, при соблюдении всех норм и правил в связи с существующей эпидемиологической обстановкой.

Не так лояльно относятся члены Дисциплинарного комитета к нарушениям водителями автобусов правил дорожного движения. По каждому водителю, приглашенному на заседание Дисциплинарного комитета, ОГИБДД по городу Новороссийску проводит анализ нарушений правил дорожного движения.

Так, 25 апреля 2021 года один из водителей такси промчался на красный свет на перекрестке улиц Советов и Свободы.

– Это вопиющее нарушение правил дорожного движения, – сказал заместитель начальника отдела ГИБДД Владимир Юрченко. Этот перекресток – один из самых сложных в городе. Данный водитель и ранее допускал нарушения правил дорожного движения. Оправдания водителя, что в автобусе в тот момент не было пассажиров, нельзя принимать во внимание. Это не повод нарушать, могли пострадать и другие участники движения.

– Вы посмотрите, какие жуткие дорожно-транспортные происшествия случаются в стране из-

за таких грубейших нарушений правил. Недопустимо так рисковать, – сказал глава Новороссийска Игорь Дяченко.

В итоге по результатам заседания Дисциплинарного комитета руководителем автотранспортной компании ООО «ЮгСервис» принято решение уволить водителя и внести в список водителей, не рекомендуемых к работе по осуществлению пассажирских перевозок на территории Новороссийска, сроком на три месяца.

По всем инцидентам на общественном транспорте жители направляют обращения на официальный сайт администрации муниципального образования город Новороссийск, а также в официальный инстаграм-аккаунт главы Новороссийска Игоря Алексеевича Дяченко @dyachenko_nvsk.

За более чем два года работы Дисциплинарный комитет по рассмотрению обращений граждан в сфере пассажирских перевозок доказал свою эффективность. Это действенный инструмент в борьбе с нарушениями: в сравнении с 2019 годом количество жалоб на работу общественного транспорта в 2020 году уменьшилось более чем в три раза. И такие же результаты в I квартале 2021 года в сравнении с аналогичным периодом 2020 года.

Таким образом, Дисциплинарный комитет в сфере пассажирских перевозок – это пример эффективного взаимодействия органов местного самоуправления города Новороссийска и населения в решении вопроса повышения качества оказываемых услуг в сфере пассажирских перевозок посредством ведения открытого диалога жителей с властью. Это действенный инструмент в обеспечении безопасности и порядка на общественном транспорте.

Созанна АБРАМЯН –
кандидат юридических наук, доцент, «Новороссийская транспортная инициатива»

ДЕЛА ПРОКУРОРСКИЕ

Девять дел одного директора

Инструктажи – то надо проводить!

Прокуратура города Новосибирска завершила проверку перевозчика ООО «БелМарс» после смерти водителя за рулем автобуса.

В январе 2021 года 34-летнему водителю автобуса № 39 стало плохо за рулем, он потерял сознание, транспорт выехал на полосу встречного движения в районе остановки «Красина» и врезался в троллейбус № 10. Прибывшие на место медики не смогли спасти мужчину.

Выяснилось, что перевозчик допустил множество нарушений. В частности, не проводил вводный инструктаж на рабочем месте, а также первичный инструктаж перед допуском водителей на рейсы. К тому же водители приступали к работе без документов, подтверждающих прохождение обязательного медосмотра и психиатрического освидетельствования. Кроме того, найдены нарушения порядка по заполнению путевых листов.

На директора компании завели несколько административных дел, в том числе по части 1 статьи 5.27.1 КоАП РФ, части 3 статьи 5.27.1 КоАП РФ «Нарушение государственных нормативных требований охраны труда», еще два – по части 3 статьи 12.31.1 КоАП РФ «Нарушение требований обеспечения безопасности перевозок пассажиров и багажа». Теперь гендиректору грозят несколько крупных штрафов.

Прокуратура установила, что ежедневные медосмотры водителей проводила по договору компания «Новосибирскстрой», однако все они проходили с нарушениями. Стороннюю фирму тоже привлекут к ответственности – за работу с нарушением лицензионных требований, а также за нарушения правил в сфере обращения медицинских изделий.

Преступная замена

инвалидного кресла на кресло–коляску

Красноярским следственным отделом на транспорте Западно-Сибирского следственного управления на транспорте СК России завершено расследование уголовного дела в отношении начальника службы пассажирских перевозок аэропорта Емельяново за оказание услуг, не отвечающих требованиям безопасности жизни и здоровья потребителей, повлекших причинение тяжкого вреда здоровью пассажира.

9 сентября 2018 года агент по организации обслуживания пассажиров специальных категорий аэропорта Емельяново прибыл с пассажиром с ограниченными физическими возможностями, чтобы осуществить его посадку в самолет, выполнявший рейс по маршруту Красноярск – Северо-Енисейский. Перед посадкой агент пересадил пассажира из его инвалидного кресла в кресло–коляску и начал его транспортировку на борт самолета. При транспортировке пассажир выпал из кресла–коляски и упал через перила трапа воздушного судна на бетонное покрытие перрона.

В результате падения у потерпевшего образовались множественные телесные повреждения, повлекшие тяжкий вред здоровью.

В ходе следствия установлено, что начальником службы пассажирских перевозок аэропорта Емельяново были даны указания агенту по организации обслуживания пассажиров специальных категорий использовать кресло–коляску, не предназначенное для поднятия пассажиров с ограниченными физическими возможностями на борт воздушного судна, а также не обеспечивавшее надлежащей фиксации пассажира при подъеме и наклоне кресла–коляски при перемещении по трапу.

Поднял руку на власть

В Алтайском крае вынесен приговор в отношении уроженца г. Бийска

Он признан виновным в применении насилия в отношении представителя власти.

24 февраля 2021 года начальник линейного пункта полиции на ст. Бийск Алтайского ЛУ МВД России в ходе оперативно-разыскных мероприятий остановил автомобиль, в котором следовал обвиняемый с похищенными железнодорожными рельсами с перегона Зональный – Соколово. Сотрудник полиции попросил обвиняемого проследовать в линейный пункт полиции, а в ответ тот нанес ему несколько ударов металлической трубой по правой руке, а также прототил его на крыле колеса автомобиля, причинив телесные повреждения.

Приговором Бийского городского суда Алтайского края подсудимому назначено наказание в виде штрафа.

Подготовил
Матвей ТИМОШИН

Наш корр.

Ликвидация очагов ДТП

путем оснащения федеральных трасс системами разделения транспортных потоков

СОВЕЩАНИЕ



делений Госавтоинспекции МВД России и уполномоченных органов государственной власти субъектов России», – подготовил Роман Новиков.

Сейчас положительной динамики удается добиться за счет детального разбора причин и условий каждого ДТП с последующим определением перечня мероприятий по ликвидации аварийно опасных участков и выполнению необходимых работ. Немаловажную роль в этом процессе играет слаженная работа подведомственных Росавтодору ФКУ и территориальных подразделений Госавтоинспекции МВД России.

«Предлагаю возобновить практику проведения на регулярной основе комиссий по обеспечению безопасности дорожного движения, в состав которых в обязательном порядке должны входить представители ФКУ, территориальных подраз-

деление водителями правил дорожного движения, в частности, скоростного режима, что фиксируется более чем в 80% случаев. Со своей стороны специалисты дорожного ведомства продолжают планомерную работу по предотвращению аварий.

В первую очередь Росавтодор проводит мероприятия, направленные на предупреждение ДТП, связанных с выездом на полосу встречного движения, наездом на пешеходов и превышением установленного скоростного режима.

Практика Росавтодора показала, что увеличение количества полос движения с двух до четырех с разделением встречных транспортных потоков, в том числе в рамках работ по капитальному ремонту, исключает ДТП с выездом на встречную полосу движения на таких участках. До 2022 года специалисты Росавтодора планируют установить порядка 1 тыс. км осевого барьерного ограждения. К 2024 году планируется все федеральные автомобильные дороги оснастить системами разделения транспортных потоков. Также среди приоритетных направлений работы на тот же период – увеличение

количества полос движения с двух до четырех с разделением встречных транспортных потоков примерно на 1,3 тыс. км трасс в рамках капремонта и на 1,5 тыс. км дорог – в рамках реконструкции.

Другим эффективным средством стала установка комплексов фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения. Они способствуют ликвидации мест концентрации ДТП и кратному уменьшению аварий со смертельным исходом, связанных со столкновениями в попутном направлении. В 2021 году планируется установить 169 новых комплексов фотовидеофиксации, при этом их общее количество на федеральных трассах увеличится до 1643 шт.

В целях сокращения ДТП, связанных с наездом на пешеходов, Федеральное дорожное агентство проводит работу по устройству пешеходных переходов. В среднем в год осуществляется возведение 30–40 пешеходных переходов в разных уровнях всех типов. С этой целью планируется устроить почти 300 км линий электроосвещения.

