

Региональные и межмуниципальные автомобильные дороги Ханты-Мансийского автономного округа - Югры

I. Оценка состояния

1.1 Некоторые показатели по региональным и межмуниципальным автомобильным дорогам Югры и России

Сеть автомобильных дорог в Ханты-Мансийском автономном округе-Югре (далее автономный округ) сформирована автомобильными дорогами федерального, регионального или межмуниципального и местного значения, а также частными автомобильными дорогами (табл.1).

Таблица 1

Протяженность автомобильных дорог в автономном округе¹

на начало года, километров

	2012	2013	2014 ²⁾	2015 ²⁾	2016 ²⁾
Общая протяженность дорог, в том числе	24162,1	27691,9	27784,7	27074,0	28746,1
общего пользования ¹⁾ , из них	3330,4	6575,3	6674,8	6691,8	6828,2
федеральные	358,8	358,8	358,8	345,0	345,0
областные (окружные)	2396,0	2573,8	2635,1	2733,2	2743,1
муниципальных образований ¹⁾	575,6	3642,7	3680,9	3612,6	3740,1
ведомственные	20831,7	21116,6	21109,9	20382,2	21917,9
из них					
организаций					
муниципальной формы собственности	84,6	64,5	-	-	-
Из общей протяженности автомобильных дорог - дороги с твердым покрытием, в том числе	14478,6	17652,7	17609,9	17137,9	17536,5
общего пользования ¹⁾ , из них	3209,1	5422,4	5534,8	5519,9	5671,0
федеральные	358,8	358,8	358,8	345,0	345,0
областные (окружные)	2371,0	2548,8	2610,1	2708,2	2718,1
муниципальных образований ¹⁾	479,3	2514,8	2565,9	2466,7	2607,9
ведомственные	11269,5	12230,3	12075,1	11618,0	11865,5
из них					
организаций					
муниципальной формы собственности	78,0	44,7	-	-	-
Автомобильные дороги с усовершенствованным покрытием, в том числе	11219,8	12246,0	11770,9	13136,2	12593,1
общего пользования ¹⁾ , из них	2986,0	4672,5	4977,5	4997,6	5133,7
федеральные	358,8	358,8	358,8	345,0	345,0
областные (окружные)	2214,6	2394,2	2455,5	2553,6	2566,5
муниципальных образований ¹⁾	412,6	1919,5	2163,2	2099,0	2222,2
ведомственные	8233,8	7573,5	6793,4	8138,6	7459,4
из них					
организаций					
муниципальной формы собственности	45,4	32,2	-	-	-

Примечание: 1) с 2012г. – включая протяженность улиц

2) без учета дорог, находящихся на балансе малых предприятий

¹ <http://khmstat.gks.ru/> (дата обращения январь 2017г.)

Классификация автомобильных дорог в приведенной таблице не отвечает требованиям ст.5 Федерального закона «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации...» и приведена по материалам Территориального органа Федеральной службы государственной статистики по автономному округу. При характеристике автомобильных дорог по Уральскому федеральному округу (УФО) и по России была использована информация из различных источников. Выявленные при этом некоторые разночтения отдельных показателей незначительны и не влияют на сделанные основные выводы по региональным и межмуниципальным автомобильным дорогам. Сопоставления протяженностей автомобильных дорог в зависимости от вида разрешенного использования, значения и покрытия приведены по данным Росстата, структуры сети региональных и межмуниципальных дорог по категориям - по материалам Российской ассоциации «РАДОР» (табл. 2, 3).

Таблица 2

Протяженность автомобильных дорог на начало 2016г., км

	Протяженность дорог			Из общей протяженности – дороги с твердым покрытием					
	всего	в том числе ²		Всего	общего пользования ³				необ- щего пользо- вания ²
		общего пользо- вания	необ- щего пользо- вания		Всего	федераль- ные	региональ- ные или между- муници- паль- ные	мест- ные	
Россия	1642828	1480817	162011	1154269	1045263	51724	473996	519542	109006
УФО	131000	96361	34639	91618	71807	3291	35969	32548	19811
Югра	28746	6828	21918	17537	5671	345	2718	2608	11866

Таблица 3

Структура сети федеральных, региональных и межмуниципальных автомобильных дорог по категориям на 01.01.2016г., % (по материалам «Радор»)

Региональные или межмуниципальные автомобильные дороги	Категории дорог				
	I	II	III	IV	V
Россия	1,5	6,6	21,3	56,6	14,0
УФО	1,3	7,4	27,3	58,4	5,6
Югра	1,3	12,3	68,8	13,4	4,2

Доля федеральных, региональных и межмуниципальных автомобильных дорог с твердым покрытием (как наиболее грузонапряженных) в общей протяженности автомобильных дорог в России составляет 32%, в УФО – 30%, а в автономном округе всего 11%. Федеральная дорога Тюмень - Ханты-Мансийск, региональные и межмуниципальные автомобильные дороги автономного округа обеспечивают вхождение автотранспорта с частных и местных автомобильных дорог в транспортную систему страны, а также

² <https://www.fedstat.ru> (дата обращения январь 2017)

³ Информационно-аналитический материал по дорожному хозяйству за IV квартал 2016 год, «Радор-Консалтинг»

транспортную доступность секторов экономики и населения к железнодорожным станциям, речпортам и аэропортам. Это определяет им системообразующую, опорную роль в сети автомобильных дорог Югры. Отмеченное подтверждается и структурой сети региональных и межмуниципальных автомобильных дорог в автономном округе, определившей необходимость строительства их в параметрах и капитальности дорог более высоких категорий, относительно аналогичных дорог в России и УФО (табл. 3).

Густота автомобильных дорог, транспортная доступность населенных пунктов.

Автономный округ характеризуется низкой густотой автомобильных дорог федерального, регионального или межмуниципального значения относительно аналогичной густоты по России и УФО. Большое различие по густоте имеется и по территории Югры. Подтверждением недостаточной протяженности региональных и межмуниципальных автомобильных дорог в автономном округе, относительно средних показателей по России, является высокая густота в Югре зимних дорог и ледовых переправ межмуниципального значения (табл. 4).

Таблица 4

Густота автомобильных дорог на 1.01.2016г., км/тыс.км²

	Федеральные, региональные и межмуниципальные автомобильные дороги	Региональные и межмуниципальные автомобильные дороги	Автозимники и ледовые переправы
Россия	33,15	30,12	1,35
УФО	24,18	22,37	2,18
ХМАО – Югра, в т.ч.:	5,77	5,13	4,78
Белоярский район	3,62	3,62	1,59
Березовский район	1,23	1,23	9,04
Кондинский район	5,43	5,43	11,03
Нефтеюганский район	17,10	7,22	-
Нижневартовский район	3,98	3,98	1,79
Октябрьский район	14,83	14,83	12,01
Советский район	9,62	9,62	1,02
Сургутский район	5,35	5,35	0,87
Ханты-Мансийский район	8,95	6,80	9,73

Протяженность автомобильных дорог федерального, регионального и межмуниципального значения, приходящаяся на 1 тысячу человек, в автономном округе в 1,9 раза меньше аналогичного показателя по УФО и России.

По состоянию на 1.01.2017г. 57% населенных пунктов Югры не имеют круглогодичного транспортного выхода на сеть автомобильных дорог общего пользования страны (табл.5).

Таблица 5

Количество населенных пунктов, не имеющих постоянного автомобильного сообщения с административным центром муниципального района, по состоянию на 1 января 2017 года*

Наименование муниципального района	Количество населенных пунктов, шт.
Белоярский район	8
Берёзовский район	25
Кондинский район	13
Нефтеюганский район	0
Нижневартовский район	11
Октябрьский район	22
Советский район	2
Сургутский район	8
Ханты-Мансийский район	27
Всего	116

*Согласно форме 2ДГ, в т.ч. 2 без населения

Объемы перевозок грузов по автомобильным дорогам. Лидирующее в России положение автономного округа в развитии промышленности и ресурсно-сырьевая направленность его экономики предопределяют самые большие, относительно других субъектов РФ, объемы перевозок грузов по автомобильным дорогам. Эти объемы сопоставимы с аналогичными показателями по федеральным округам, а по некоторым их превосходят (табл. 6).

Таблица 6

Перевозки грузов автомобильным транспортом в автономном округе в сопоставлении с аналогичными перевозками по федеральным округам⁴

	Перевозки грузов, млн.т						
	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Ханты-Мансийский автономный округ-Югра	139,5	173,3	172,5	251,2	193,2	210,8	154,2
Центральный федеральный округ	471,8	418,7	457,9	475,9	430,6	441,3	446,3
Северо-Западный федеральный округ	282,2	203,4	214,1	247,1	250,3	244,0	222,5
Южный федеральный округ	262,5	200,1	202,7	216,3	216,7	184,0	175,4
Северо-Кавказский федеральный округ	187,1	75,2	78,0	82,0	76,9	71,3	54,3
Приволжский федеральный округ	638,3	392,5	407,9	432,0	420,2	399,1	367,2
Уральский федеральный округ	436,5	362,1	415,4	550,6	425,4	471,9	433,8
Сибирский федеральный округ	577,3	478,9	486,1	500,3	499,3	446,9	369,5
Дальневосточный федеральный округ	178,9	135,6	157,7	156,0	154,0	144,7	142,0

Примечание: Приведено по организациям всех видов деятельности

⁴ по материалам Росстата - «Регионы России». Социально-экономические показатели, 2016

При этом здесь, как существенное, следует подчеркнуть, выполненные в июне 2015 года замеры интенсивности движения по мостовому переходу через реку Обь в г. Сургуте показали, что 44% легковых и 69% грузовых автомобилей, а также 54% автобусов в составе транспортного потока составлял транспорт из 32-х других регионов страны (рис. 1). При этом аналогичные замеры в июне 2011 года определили в составе транспортного потока автомобили из 18-ти регионов (59% легковых и 63% грузовых автомобилей).

Учитывая, что Росстат приводит объемы перевозок грузов по организациям по месту их регистрации, то с полным основанием можно предполагать, что фактический объем перевезенных грузов по автомобильным дорогам автономного округа, относительно приведенных в таблице 6, был значительно больше.

Существенно и другое, промышленная направленность развития экономики предопределяет обширность хозяйственных связей Югры с другими регионами страны, что отводит основным региональным автомобильным дорогам межрегиональное значение, а, следовательно, строительство и содержание таких автомобильных дорог должно осуществляться не только за счет средств бюджета автономного округа, но и федерального бюджета.

Автотранспортные средства и прицепы. Количества автотранспортных средств и прицепов, зарегистрированных в автономном округе, приведены в таблице 7 (данные ГИБДД ХМАО-Югры).

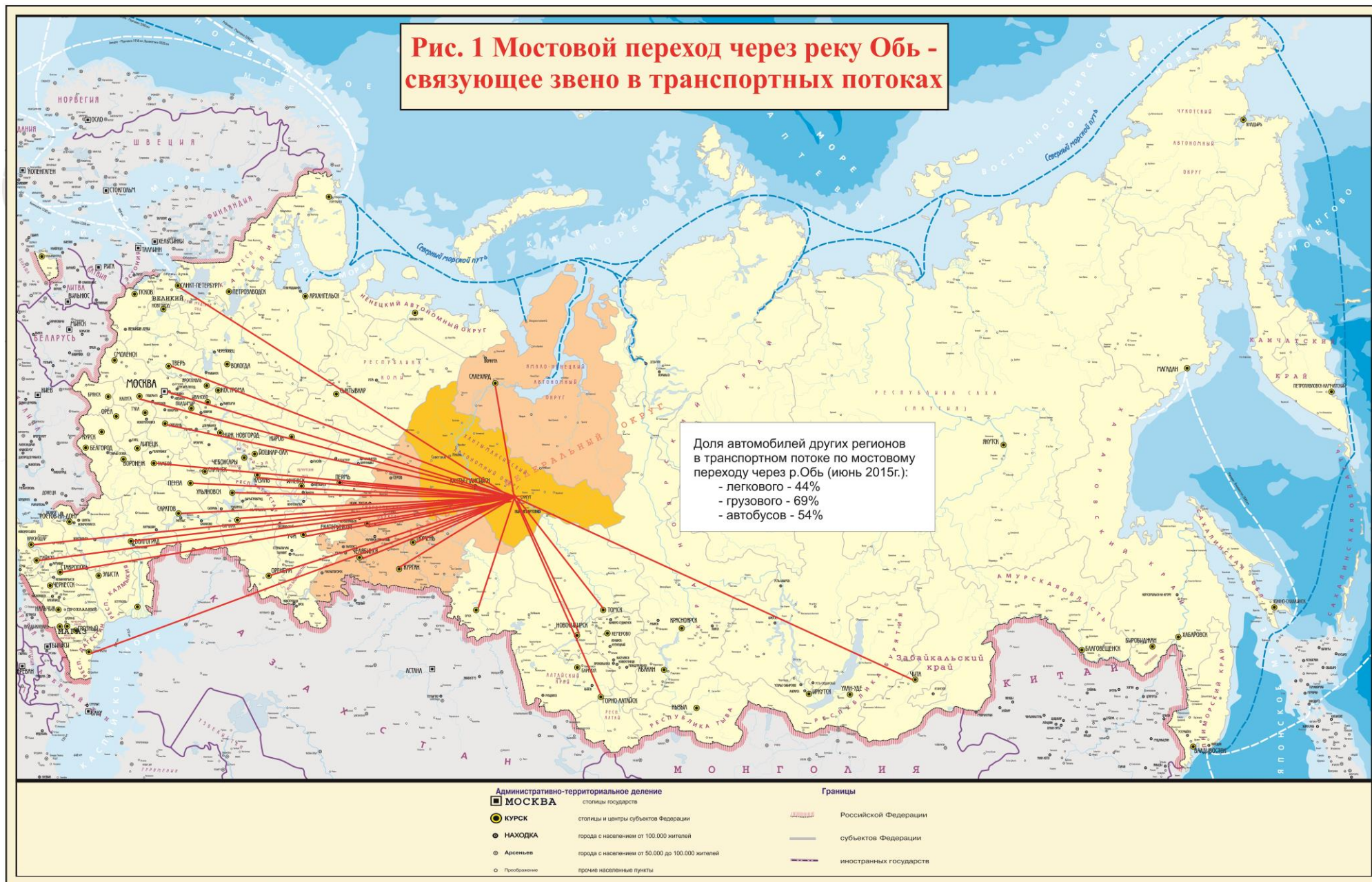
Таблица 7

**Характеристика автотранспортных средств и прицепов
в Ханты-Мансийском автономном округе-Югре**

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Всего транспортных средств, в т.ч.	617814	649717	674705	700374	736319	767211
легковые автомобили	437147	461990	478851	512207	541389	564377
грузовые автомобили	113439	117605	122440	118604	123073	126977
автобусы	20268	19883	19384	16049	16153	16398
мототранспортные средства	8292	9649	9610	7753	6819	7962
прицепы	23231	24694	27091	27729	29943	31891
полуприцепы	15437	15946	17329	18036	18942	19606

При этом за период с 2011 по 2016 год рост количества прицепов и полуприцепов (соответственно, 37% и 27%) в автономном округе существенно превысил рост числа грузовых автомобилей, составивших за рассматриваемый период 12%. Это характеризует наращивание в транспортных потоках автомобилей с прицепами и полуприцепами, существенно влияющих на динамику движения и, как следствие, ведущих к снижению скоростей транспортных потоков, ускоренному разрушению прикромочных полос и обочин на съездах и кривых малых радиусов, созданию ситуаций, приводящих к дорожно-транспортным происшествиям.

Рис. 1 Мостовой переход через реку Обь - связующее звено в транспортных потоках



Значительные различия в автономном округе, относительно России, имеются в структуре грузового транспорта, а так же транспортных средств, используемых для перевозки пассажиров (табл.8).

Таблица 8

Структура автотранспортных средств и прицепов к ним, зарегистрированных в установленном порядке ГИБДД на 01.01.2015г. ⁵
(категории по ГОСТ Р 52051-2003), %

	Россия		ХМАО-Югра	
	2015	2016	2015	2016
Всего транспортных средств, в т.ч.	100,0	100	100,0	100
с года выпуска которых прошло свыше 15 лет включительно	35,3	36,1	20,6	19,9
легковые автомобили (категории М1)	77,9	78,2	73,5	73,6
с года выпуска которых прошло свыше 15 лет включительно	29,8	30,8	13,1	16,6
грузовые автомобили (категории N 1)	5,4	5,4	6,0	6,0
с года выпуска которых прошло свыше 15 лет включительно	40,7	41,5	30,6	27,9
грузовые автомобили (категории N2)	2,9	2,7	2,1	2,2
с года выпуска которых прошло свыше 15 лет включительно	64,0	66,1	49,1	46,7
грузовые автомобили (категории N3)	2,9	2,9	8,6	8,4
с года выпуска которых прошло свыше 15 лет включительно	42,0	42,8	27,4	25,1
автобусы (категории М2)	0,9	0,9	0,9	0,9
с года выпуска которых прошло свыше 15 лет включительно	28,5	30,3	16,2	14,0
автобусы (категории М3)	0,7	0,6	1,3	1,2
с года выпуска которых прошло свыше 15 лет включительно	31,3	32,2	24,7	23,6
мототранспортные средства (категорий L3-L5, L7)	4,2	4,0	0,9	1,0
прицепы	4,0	4,1	4,1	4,2
полуприцепы	1,2	1,2	2,6	2,5

Так, например:

- грузовых автомобилей категории N3, предназначенных для перевозки грузов и имеющих максимальную массу более 12т, в структуре транспортных средств автономного округа почти в 3 раза больше аналогичного показателя по России;

- транспортных средств М3, предназначенных для перевозки пассажиров, с максимальной массой более 5т, в структуре транспортных средств автономного округа в 2 раза больше аналогичного показателя по России (что объясняется большим количеством транспортных средств, предназначенных для перевозки рабочих вахт).

⁵ По материалам с сайта ГИБДД <http://www.gibdd.ru/>

В результате на автомобильные дороги автономного округа оказывается большее воздействие от транспортных средств чем на автомобильные дороги России. Особенно если учесть, что в случае буксирующего транспортного средства №3, предназначенного для сочленения с полуприцепом (тягача для полуприцепа), в качестве массы, которую следует принимать в расчет, принимается масса снаряженного транспортного средства (тягача) с учетом массы, соответствующей максимальной статической вертикальной нагрузке, передаваемой на тягач полуприцепом.

«Возрастная» структура автотранспортных средств, оцениваемая с года их выпуска, в целом по всем автотранспортным средствам в автономном округе более «молодая» по сравнению с автотранспортными средствами России (большее количество транспорта эксплуатируемого от 1 до 10 лет и меньше количество от 10 и более лет). В качестве примера в таблице 8 приведено количество транспорта (в процентах от общего числа автотранспортных средств) по сроку их выпуска свыше 15-ти лет включительно. Это положительно для автономного округа в части снижения отрицательного воздействия на окружающую среду (прежде всего на атмосферу), а также создания ситуаций, ведущих к дорожно-транспортным происшествиям.

Количество транспортных средств, объемы грузооборота и грузоперевозок, приходящиеся на 1 км федеральной, региональной и межмуниципальной автомобильной дороги. Как уже отмечалось, федеральная, региональные и межмуниципальные автомобильные дороги выполняют структурообразующую роль в сети автомобильных дорог автономного округа. Именно к ним примыкают местные и частные автомобильные дороги. В связи с чем, безусловно с определенной условностью, в качестве оценки сопоставимости воздействия автотранспорта на региональные и межмуниципальные автомобильные дороги, рассмотрим ряд показателей, приходящихся на 1 км дорог в России, УФО и автономном округе (табл.9). Отметим, что соотношения между федеральными и региональными (включая и межмуниципальные) автомобильными дорогами различаются несущественно и составляют: для России 1 к 10; для УФО – 1 к 12; автономного округа – 1 к 8. То есть, приведенные в таблице 9 показатели между собой сопоставимы и достаточно корректны.

Таблица 9

Количество автотранспорта, объемы грузооборота и грузоперевозок, отнесенные на 1км федеральных, региональных или межмуниципальных автомобильных дорог с твердым покрытием, на 01.01.2016г.

	Количество автотранспорта, ед./км	Грузооборот, тыс.т-км/км	Перевезено грузов, тыс.т/км
Россия	108	442	9,6
УФО	135	577	11,0
Югра	250	1969	50,3

Примечание: Использованы данные

- Росстата по объемам перевезенных грузов и грузообороту автомобильного транспорта организаций всех видов деятельности.
- РАДОР по протяженности автомобильных дорог общего пользования по субъектам Российской Федерации.

В результате:

- региональные или межмуниципальные автомобильные дороги, а также федеральная автомобильная дорога выполняют явно выраженную системообразующую, опорную роль в общей сети дорог Югры - на 1км этих дорог приходится 4,7 км частных и местных автомобильных дорог (к примеру, по России это соотношение составляет 1,2 км);

- эти автомобильные дороги, по сравнению со средними показателями по региональным или межмуниципальным автомобильным дорогам России, имеют более высокие нагрузки, как от единичных видов автотранспорта, так и общую нагрузку от всех видов автотранспорта.

1.2 Краткая характеристика региональных и межмуниципальных автомобильных дорог автономного округа

На начало 2017 года протяжённость автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения (в соответствии с формой 1-ДГ) составила 2 767,967 км, протяжённость зимних автомобильных дорог – 2 488,94 км, в том числе 17,06 км ледовых переправ. Протяжённость автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения по категориям и типам покрытия приведены в таблицах 10 и 11.

Таблица 10

Протяжённость автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения по категориям на 01.01.2017 года

	Протяжённость, км					
	всего	в том числе:				
		I	II	III	IV	V
ХМАО – Югра	2 767,967	31,855	312,332	1 863,700	436,351	123,729
в том числе по районам:						
Ханты-Мансийский	315,387	12,216	6,396		36,504	5,493
Кондинский	314,240	-	-		43,633	29,648
Октябрьский	364,010	-	-		84,576	-
Советский	295,983	10,607	-		43,675	-
Березовский	104,418	-	-		15,830	88,588
Белоярский	150,644	-	-		-	-
Нефтеюганский	179,010	-	98,717		36,705	-
Сургутский	564,205	2,662	122,085		89,294	-
Нижневартовский	480,069	6,369	85,134		86,134	-

Таблица 11

Протяжённость автомобильных дорог по типам покрытия по районам на 01.01.2017 года

Район	Протяжённость по типам покрытия, км				
	всего	в том числе			твёрдое
		грунтовое	переходное	капитальное	
Ханты-Мансийский	315,387	-		315,387	315,387
Кондинский	314,240	23,60	26,75	263,895	290,640
Октябрьский	364,010	-	21,30	340,711	364,010
Советский	295,983	-		295,983	295,983
Березовский	104,418	-	88,59	15,830	104,418

Белоярский	150,644	-		150,644	150,644
Нефтеюганский	179,010	-		179,010	179,010
Сургутский	564,205	-		564,205	564,205
Нижневартовский	480,069	-		480,069	480,069
Всего:	2767,967	23,60	136,63	2607,735	2744,367

На 01.01.2017г. на региональных и межмуниципальных автомобильных дорогах автономного округа находится 279 мостов и путепроводов, общей протяженностью 22995,84 м. При этом удельное количество мостов и путепроводов в капитальном исполнении, а также их протяженность, приходящаяся на 1км дороги в Югре, значительно выше средних аналогичных показателей по региональным и межмуниципальным дорогам России. На региональных и межмуниципальных дорогах автономного округа находится 31 больших и внеклассных мостов, протяженностью 10635 м (внеклассные мосты через реки Обь, Иртыш и протоку Юганская Обь).

Частные автомобильные дороги, выполняющие функции автомобильных дорог общего пользования. В общей протяженности автомобильных дорог всех форм собственности, как уже отмечалось, в автономном округе доля региональных, межмуниципальных автомобильных дорог и федеральной автомобильной дороги практически в три раза меньше, чем по России (относительно УФО в четыре раза). Учитывая, что в основе сети автомобильных дорог в автономном округе находится древовидная структура формирования региональных и межмуниципальных автомобильных дорог, сегодня актуален перевод части частных автомобильных дорог, выполняющих функции дорог общего пользования, в сеть региональных или межмуниципальных автомобильных дорог автономного округа. Перечень таких дорог можно составить только после оценки перспектив развития реальных секторов и социальной сферы автономного округа. Однако сегодня, исходя из сложившейся ситуации, часть из них можно назвать. Это частные дороги:

а) ООО «Газпром трансгаз Югорск»:

- автомобильная дорога г. Югорск – г. Советский – п. Верхнеказымский (до гр. ХМАО-ЯНАО) км 615,2 – км 634, протяженностью 19,0 км;

- подъездная автомобильная дорога Уренгой – Надым – Советский км 528 – км 615,2. протяженностью 87,2 км;

- автомобильная дорога «Подъезд к п. Сорум», протяженностью 31,0 км.

б).ООО «ЛУКОЙЛ – Западная Сибирь»:

- автомобильная дорога от поста ГИБДД до автомобильной дороги Лангепас – Покачи, протяженностью 3,55 км;

- автомобильная дорога «Урай – ДНС-1 – Мортимья-Тетеровское месторождение Пк 180 – ПК 220», протяженностью 4,0 км;

- участок автомобильной дороги «Урай – Советский» (Мулымья – Сухой Бор), протяженностью 6,7 км;

- участок автомобильной дороги «Урай – Советский» (доля ООО «ЛУКОЙЛ – Западная Сибирь»), протяженностью 38,107 км;

- автомобильная дорога «г.Когалым – Когалымское месторождение нефти», протяженностью 7,5 км.

Безусловно, по всем этим дорогам необходима оценка их транспортно-эксплуатационных характеристик на соответствие нормативным показателям, определенным для автомобильных дорог общего пользования и, при необходимости, приведение их к требуемым (с учетом перспектив роста транспортных потоков).

1.3 Соответствие параметров эксплуатируемых автомобильных дорог нормативным требованиям

Промышленная направленность экономики автономного округа и системообразующая роль региональных и межмуниципальных автомобильных дорог объективно определяют по ним стабильный рост интенсивности движения автотранспортных средств. В качестве примера в таблице 12 и на рисунках 2, 3 приведена динамика транспортных потоков по ряду автомобильных дорог и мосту через реку Обь.

Анализ интенсивности движения по сети региональных и межмуниципальных автомобильных дорог показывает, что сегодня значительная часть автомобильных дорог по параметрам и капитальности, согласно СП 34.13330.2012, не соответствуют условиям безопасного движения транспортных средств. При этом наблюдается превышение фактической интенсивности над расчетной интенсивностью в 2-3 и более раз (табл.12). При идущих темпах роста интенсивности движения в ближайшие годы следует ожидать только наращивание протяженности региональных и межмуниципальных автомобильных дорог по параметрам и капитальности не соответствующих двигающимся по ним транспортным потокам. Для повышения безопасности движения по региональным и межмуниципальным автомобильным дорогам, эффективного исполнения ими функций опорной системообразующей сети неизбежно потребуется увеличить объемы их реконструкции. Например, при сохранении темпа роста интенсивности движения по автомобильной дороге Ханты-Мансийск – Горноправдинск, предположительно, уже в 2018-2019 годах фактическая интенсивность превысит расчетную интенсивность, определенную для автомобильных дорог III категории.

Таблица 12

Динамика интенсивности движения по автомобильным дорогам

Наименование дороги, км расположения поста учета, категория	Интенсивность по годам, авт./сутки					Расчетная ин- тенсивность по СП34.13330. 2012
	2010	2011	2012	2013	2014	
Нижневартовск-Радужный, км 135, III категория	6839	7490	9365	10307	16456	до 6000
Сургут – Нижневартовск, км 34, II категория	20575	25507	32119	40085	47905	до 14000
Сургут – Нижневартовск, км 155, III категория	10289	11034	12466	11812	18841	до 6000
Нефтеюганск – Сургут, км 23, II категория	13298	16262	20760	21421	22063	до 14000
Нефтеюганск – Мамонтово, км 35, III категория	13298	17091	18355	28182	29027	до 6000
Ханты-Мансийск – Горноправдинск, км 5, III категория	1327	1551	2382	3545	3533	до 6000
Нягань – Талинка, км 9, III категория	3727	8359	6429	14077	15484	до 6000

Примечание: указана среднегодовая интенсивность движения, приведенная к легковому автомобилю

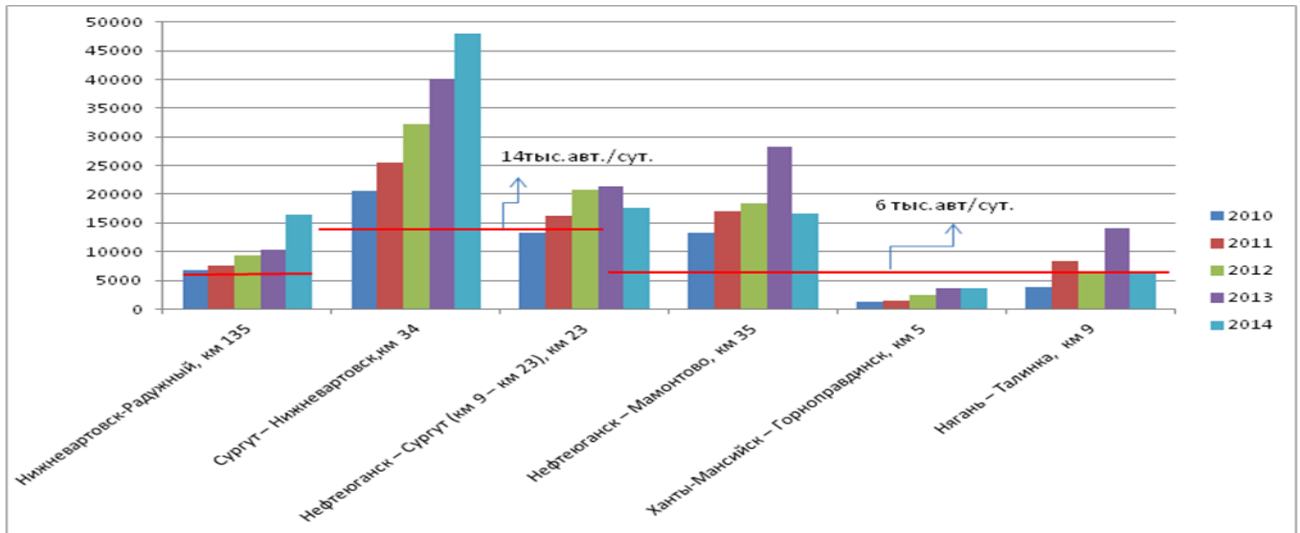


Рис. 2 Динамика среднегодовой интенсивности движения по региональным и межмуниципальным автомобильным дорогам, приведенная к легковому автомобилю, авт./сутки

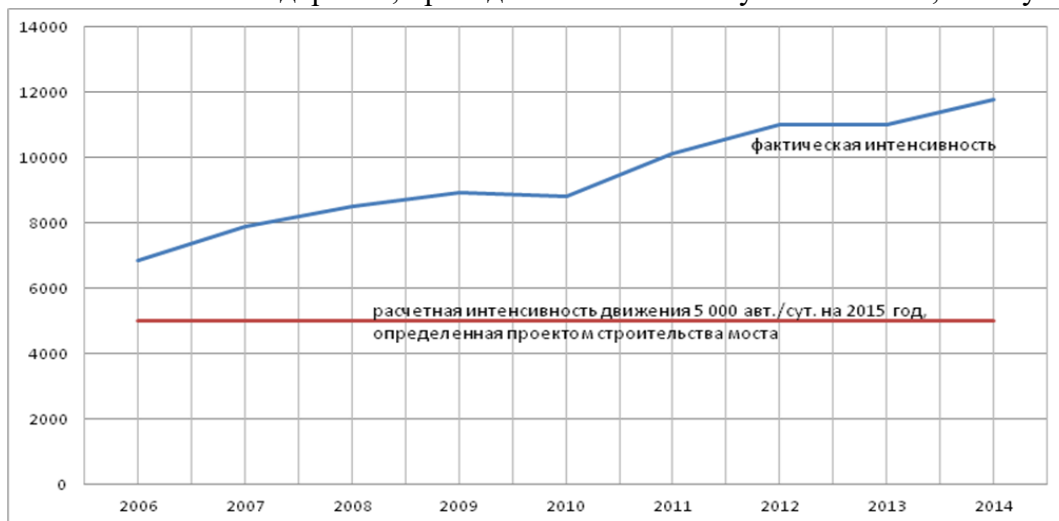


Рис. 3 Динамика среднегодовой интенсивности движения по мосту через р. Обь, авт./сутки (приведено в физических единицах)

Приведенный пример роста интенсивности движения по мосту через реку Обь показывает, что фактическая интенсивность в 2014 году в 2,4 раза превысила расчетную интенсивность на 2015 год, определенную в проектной документации на строительство моста. При этом пиковая интенсивность в августе 2014 года более чем в 3 раза превышала расчетную. За относительно незначительный период времени мост исчерпал возможность увеличения пропуска транспортных средств. Большая доля тяжелого транспорта в составе транспортного потока определила условия эксплуатации моста в режиме постоянно действующих высоких нагрузок. А с вводом в действие ГОСТ Р 52748-2007 мост имеет также ограничение и по составу транспортного потока (исключающее возможность встречи тяжелых грузовых автомобилей на мосту, создающих сверхнормативную нагрузку). Это привело к тому, что в целях сохранения моста и продления его срока службы, а также обеспечения пропуска возрастающего транспортного потока через реку Обь в районе города Сургута необходимо строительство второго мостового перехода.

Для обеспечения безопасности дорожного движения, увеличения пропускной способности в числе первоочередных необходимо произвести реконструкцию участков на автомобильных дорогах:

- Сургут – Нижневартовск и Сургут – Лянтор, общей протяженностью 68,1км, с приведением их параметров со II категории до требований, отвечающих дорогам I категории;

- Нефтеюганск – Мамонтово, протяжением 22,1км, с переводом параметров с III категории до требований, отвечающих дорогам I категории;

- Сургут – Лянтор, протяжением 41,0 км, с переводом параметров с III категории до требований, отвечающих дорогам I категории.

1.4 Соответствие эксплуатируемых автомобильных дорог нормативным требованиям

Согласно постановлению Правительства Ханты-Мансийского округа – Югры от 24 мая 2012 года 166-п «О нормативах финансовых затрат на содержание, ремонт и капитальный ремонт автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения за счет средств дорожного фонда Ханты-Мансийского автономного округа – Югры и правилах их расчета» установлены нормативные межремонтные сроки:

- на ремонт автомобильных дорог I – II категорий – 6 лет, III-IV категорий – 8 лет, V категории - 7 лет;

- на капитальный ремонт автомобильных дорог I-IV категорий – 12 лет, V категории – 10 лет.

Анализ показывает, что на 01.01.2016г. из-за недостаточности средств для проведения ремонтных работ не соблюдены нормативные межремонтные сроки на 1831,19 км региональных и межмуниципальных автомобильных дорог (66,8% от всей протяженности сети дорог). Состояние автомобильных дорог требует проведения ремонтных работ на 755,66 км, а капитального ремонта на 1075,53 км автомобильных дорог или, соответственно на 28% и 39% от общей сети региональных и межмуниципальных дорог. Сроки службы асфальтобетонных и цементобетонных покрытий автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения после ремонта (или ввода в эксплуатацию) приведены в таблице 13.

Идет естественный процесс «старения» региональных и межмуниципальных автомобильных дорог, приводящий их в ненормативное состояние. Так, например, в 2015 году в ненормативное состояние пришло ориентировочно 140 км или 5% от общей протяженности дорог.

Таблица 13

Сроки службы асфальтобетонных и цементобетонных покрытий автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения после ремонта (или ввода дорог в эксплуатацию)

	На 01.01.2014		На 01.01.2015		На 01.01.2016	
	км	%	км	%	км	%
Всего дорог	2635,11	100	2733,20	100	2737,77	100
Сроки службы покрытий:						
до 5 лет	564,84	21	626,34	23	556,53	20
от 5 до 8 лет	513,72	19	415,59	15	368,45	13
от 8 до 10 лет	442,37	17	360,76	13	315,22	12
от 10 до 12 лет	306,30	12	360,32	13	440,45	16
более 12 лет	807,87	31	970,19	35	1075,53	39
Превышены межремонтные сроки:						

свыше 8 лет	1556,54	60	1691,27	62	1831,19	67
в т.ч от общей сети						
по межремонтному сроку	748,67	29	721,08	26	755,66	28
по капитальному ремонту	807,87	31	970,19	36	1075,53	39

При отсутствии капитального ремонта, динамика роста протяженности региональных и межмуниципальных автомобильных дорог, эксплуатируемых за пределами нормативного срока, определенном постановлением Правительства автономного округа от 24.05.2012г. №166-п, представлена на рисунке 4.

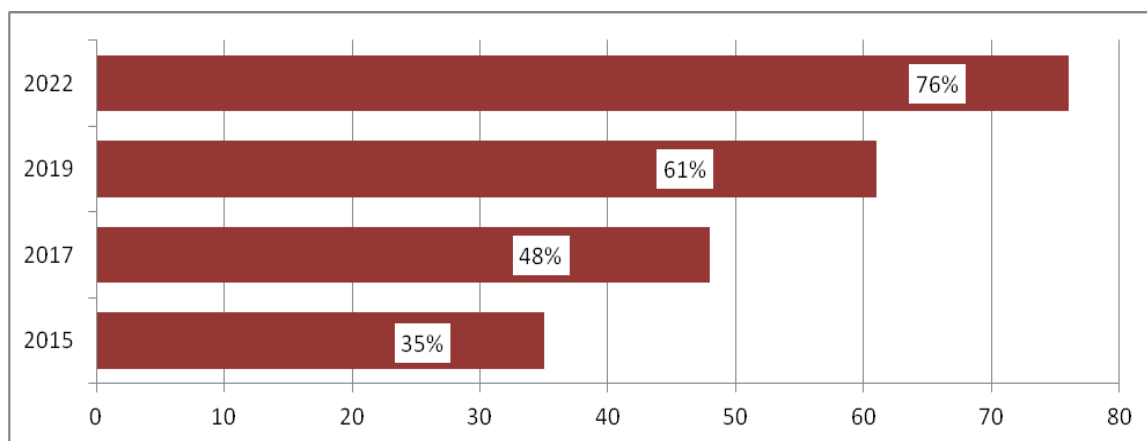


Рис. 4 Динамика роста протяженности региональных и межмуниципальных автомобильных дорог, эксплуатируемых более 12 лет без осуществления капитального ремонта, в % от общей протяженности дорог

По результатам диагностики, на 01.01.2017 год, 97 мостов (общей протяженностью 6615,98 м) находятся в неудовлетворительном состоянии, что составляет 35 % от общего числа мостов, расположенных на автомобильных дорогах регионального и межмуниципального значения.

3. Выводы

По территории автономного округа протекает более двух тысяч больших и малых рек общей протяженностью 172 тысячи километров, при этом с юга на север несут воды две крупнейшие реки Западно-Сибирской равнины – Обь и Иртыш. Это явилось причиной строительства на автомобильных дорогах большого количества водопропускных сооружений. Например, количество мостов, приходящихся на один километр автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, здесь в 1,5 раза, а их протяженность в 2,5 раза больше аналогичных показателей по России. Югра самый заболоченный и заозерный регион Земли. Здесь насчитывается более 300 тысяч озер. Болота, в общей площади округа, занимают 44 процента. Остальная часть территории, как правило, сложена переувлажненными глинистыми грунтами и пылеватыми песками, часто создающими исключительные сложности в строительстве и содержании автомобильных дорог.

Развитие в автономном округе сырьевой промышленности предопределило ряд особенностей в формировании структуры сети автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, их параметры, капитальность и условия эксплуатации:

3.1 Региональные и межмуниципальные автомобильные дороги, наряду с федеральной автомобильной дорогой Р-404 «Тюмень – Ханты-Мансийск», являются структурообразующими в сети автомобильных дорог автономного округа. При этом доля федеральных, региональных и межмуниципальных автомобильных дорог с твердым покрытием в общей протяженности автомобильных дорог в России составляет 31%, в УФО – 33%, а в автономном округе всего 9%. Выполняя ярко выраженную системообразующую, опорную роль в общей сети дорог Югры, на один километр этих дорог в автономном округе, относительно аналогичного показателя по России, приходится в 3,4 раза больше частных и местных автомобильных дорог.

3.2 В общей протяженности автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения в автономном округе преобладают дороги III категории (68%), в то время как по УФО и России - IV категории (соответственно, 63,6% и 61,8%).

3.3 Югра значительно, в 4,4 и 5,9 раза уступает по густоте региональных и межмуниципальных автомобильных дорог аналогичному показателю по УФО и России (табл. 4). В 1,9 раза в автономном округе меньше и протяженность федеральных, региональных и межмуниципальных автомобильных дорог, приходящихся на 1 тысячу человек, относительно УФО и России. В то же время густота автозимников и ледовых переправ в автономном округе в 2,2 раза и в 3,5 раза выше, чем по УФО и России.

3.4 По объемам перевозки грузов автомобильным транспортом по автомобильным дорогам автономного округа, Югра лидирует среди других субъектов РФ. Составляя более трети грузов, перевезенных в УФО, автономный округ по этому показателю опережает Дальневосточный и Северокавказский федеральные округа. А учитывая наличие в транспортном потоке значительного числа транспорта других регионов, фактически перевезенных грузов по автомобильным дорогам автономного округа, относительно зарегистрированных Росстатом, следует ожидать значительно больше (рис. 1). Исходя из того, что федеральные, региональные и межмуниципальные дороги являются структурообразующими, то на один километр этих дорог в 2015 году в автономном округе пришлось в 4,5 раза и 5,2 раза больше перевезенных грузов, чем по УФО и России (табл. 9).

3.5 По количеству автотранспорта, приходящемуся на одну тысячу населения, автономный округ в 1,2 раза превышает Россию. При этом автомобилей с максимальной массой более 12т в структуре транспортных средств автономного округа в 3 раза больше аналогичного показателя по России. В результате на автомобильные дороги автономного округа оказывается большее воздействие от транспортных средств, чем на автомобильные дороги УФО и России. Следует также учесть, что рост прицепов и полуприцепов с 2011 по 2016 год в автономном округе составил, соответственно, 37% и 27%, что особенно приводит к увеличению массы тягачей для полуприцепов. Существенно и различие в количестве автотранспортных средств, отнесенном на один километр федеральных, региональных и межмуниципальных автомобильных дорог - в автономном округе в 1,9 раза и в 2,3 раза превышающим, соответственно, данный показатель по УФО и России (табл. 9).

3.6 Лидирующая роль автономного округа в стране по развитию промышленного производства определила по ряду региональных и межмуниципальных автомобильных дорог возрастание интенсивности движения в 2 и более раза превышающую предельную расчетную интенсивность, допускаемую нормами для эксплуатируемых категорий дорог, что требует проведения неотложных мер по реконструкции этих дорог (табл. 12,

рис. 2). Особенно серьезное положение здесь с мостовым переходом через реку Обь, где фактическая интенсивность движения в 2014 году в 2,4 раза, а пиковая интенсивность движения в августе 2014 года более чем в 3 раза превысила расчетную интенсивность движения на 2015 год, определенную в проектной документации на строительство моста (рис. 3). Положение усугубляется и тем, что большая доля тяжелого транспорта в составе транспортного потока определила условия эксплуатации моста в режиме постоянно действующих высоких нагрузок. А с вводом в действие ГОСТ Р 52748-2007 мост имеет также ограничение и по составу транспортного потока (исключающее возможность встречи тяжелых грузовых автомобилей на мосту, создающих сверхнормативную нагрузку). Мост исчерпал возможности увеличения пропуска транспортных средств. В целях сохранения моста и продления его срока службы, а также обеспечения пропуска возрастающего транспортного потока через реку Обь, в районе города Сургута необходимо строительство второго мостового перехода.

3.7 В настоящее время на региональных и межмуниципальных автомобильных дорогах автономного округа превышены нормативные сроки по выполнению (табл. 13):

- капитального ремонта на 39% от общей протяженности;
- ремонта на 67% общей их протяженности.

Учитывая, что основной объем работ по строительству и ремонтам автомобильных дорог выполнен в период с 1996 по 2007 год, а также небольшие планируемые объемы капитального ремонта (например, в период с 2015 по 2020 год в среднем, предположительно, по 4 км в год) и ремонта автомобильных дорог, предусматриваемых государственной программой «Развитие транспортной системы Ханты-Мансийского автономного округа – Югры на 2016-2020 годы», то до 2020 года неизбежно наращивание объемов «недоремонта» (рис. 4). В условиях больших нагрузок от транспорта следует ожидать значительное возрастание автомобильных дорог, пришедших в ненормативное состояние.

Особо следует выделить вопрос по ремонту мостов. Больше трети их (35% от общего числа) сегодня находятся в неудовлетворительном состоянии. Древовидная структура сложившейся сети автомобильных дорог, состояние водопропускных сооружений и сложные природные условия сегодня уже начали оказывать свое влияние на транспортное обеспечение не только территории Югры, но Ямало-Ненецкого автономного округа. Примером этому может служить разрушение водопроводной трубы и земляного полотна на 447 километре федеральной автомобильной дороги Р-404 «Тюмень – Ханты-Мансийск», произошедшее 20 июля 2015г. На период ремонтных работ, транспортная связь с территориями автономных округов обеспечивалась по единственному «входу» со стороны города Ивдель (Свердловская область). При закрытии моста через реку Обь в районе города Сургута правобережная часть территории Югры и полностью Ямало-Ненецкого автономного округа будут «изолированы» от сети автомобильных дорог страны.