

Мост между Севером и Югом, или Необходимое условие инновационного развития Югры



Д. В. Шаповал,
заместитель губернатора
Ханты-Мансийского
автономного округа – Югры

Социально-экономическое развитие Ханты-Мансийского автономного округа – Югры, лидирующего среди российских регионов по добыче нефти, производству электроэнергии и объему промышленного производства, требует опережающего и инновационного развития транспортной инфраструктуры. Важный шаг в этом направлении – строительство нового мостового перехода через реку Обь, который должен снять ограничение в пропускной способности сразу двух крупнейших транспортных коридоров страны – «Север–Юг» и «Запад–Восток».

По территории Ханты-Мансийского автономного округа – Югры проходят две автомобильные дороги в направлениях Север–Юг и Запад–Восток. Эти дороги являются частью транспортных коридоров, формирующихся в соответствии с Концепцией долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 г. Транспортные коридоры «Север – Юг» и «Запад – Восток» пересекаются в транспортном узле города Сургута (рис. 1).

Наиболее слабым, уязвимым местом пересечения является мостовой переход через реку Обь, входящий в

состав обоих транспортных коридоров. Мост введен в эксплуатацию в 2000 г. Общая длина мостового перехода 14,7 км, длина моста 2,1 км. Это первый вантовый мост в азиатской части страны, вошедший в историю отечественного мостостроения как сооружение с рекордным для однопильных вантовых мостов пролетом длиной 408 м и высотой пилона 149,1 м от проезжей части (рис. 2).

В настоящее время несмотря на относительно непродолжительный срок его эксплуатации мост исчерпал резервы для пропуска возрастающего объема транспортного потока. Мост эксплуатируется в режиме постоян-



Рис. 1. Автодорожные коридоры, проходящие по территории Ханты-Мансийского автономного округа – Югры

но действующих высоких нагрузок, и в связи со вводом в действие ГОСТ Р 52748-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Нормативные нагрузки, расчетные схемы нагружения и габариты приближения» движение транспорта уже приходится ограничивать, чтобы исключить возможность встречи на мосту тяжелых грузовых автомобилей, создающих сверхнормативную нагрузку.

Даже если на строительство нового мостового перехода будет выделено необходимое финансирование, в ближайшие 6-7 лет (изыскания, проектирование, экспертиза, строительство) существующий мостовой переход будет все больше ограничивать социально-экономическое развитие региона: объемы транспортных потоков в направлениях Север – Юг и Запад – Восток растут.

Для сохранения моста, последующей его длительной эксплуатации и улучшения существующего режима движения транспортных средств необходимо исключить тяжелый и крупногабаритный транспорт из состава транспортного потока и перевести его на другой мостовой переход.

Чтобы обеспечить пропуск возрастающего транспортного потока через реку Обь в районе Сургута, при этом отделив тяжелый и крупногабаритный транспорт, необходимо построить в Сургутском районе второй мостовой переход через реку Обь. Предполагаемая протяженность второго мостового перехода с подходами составляет 43,6 км, в том числе мост через реку Обь длиной 1,56 км (рис. 3).

Стабильность функционирования нефтегазового сектора региона, дальнейшее экономическое развитие территорий Севера и Арктики во многом определяет и стабильность социальной обстановки в регионе, поскольку от степени доступности природных ресурсов зависит качество жизни населения. Надежная работа мостового перехода через реку Обь в первую очередь существенно влияет на качество жизни почти 1,5 млн человек, проживающих в ЯНАО и Югре, обеспечивая жителям автономных округов, в частности, свободу перемещения.

Территориально-административное деление перестает быть той каркасной структурой, в которой возможно эффективное развитие экономики, отвечающее современным



Рис. 2. Действующий мостовой переход через реку Обь

вызовам мировой экономической системы. Это было подчеркнуто президентом РФ в послании Федеральному Собранию РФ от 25 апреля 2005 г. Сегодня актуально определение границ макрорегионов, способных к целенаправленному стратегическому действию. При этом в первую очередь должна формироваться транспортная инфраструктура.

В настоящее время бюджет Ханты-Мансийского автономного округа-Югры не позволяет реализовать строительство мостового перехода через реку Обь в районе города Сургут. Необходима разработка новых механизмов

финансового обеспечения строительства объектов, которые входят в сферы интересов различных субъектов РФ, структур бизнеса и страны в целом. А для этого, в свою очередь, требуется совершенствование нормативной базы.

Проект строительства второго мостового перехода через реку Обь – пример того, как локальный объект транспортной инфраструктуры в субъекте РФ способен оказать серьезное позитивное влияние на социальную сферу, экономику и инвестиционную привлекательность крупного экономического региона. ■



Рис. 3. Возможное расположение нового мостового перехода через реку Обь