

# Nové tunely, mosty a stanice: jak probíhá třetí etapa modernizace BAM

 [putin-today.ru/archives/205003](https://putin-today.ru/archives/205003)



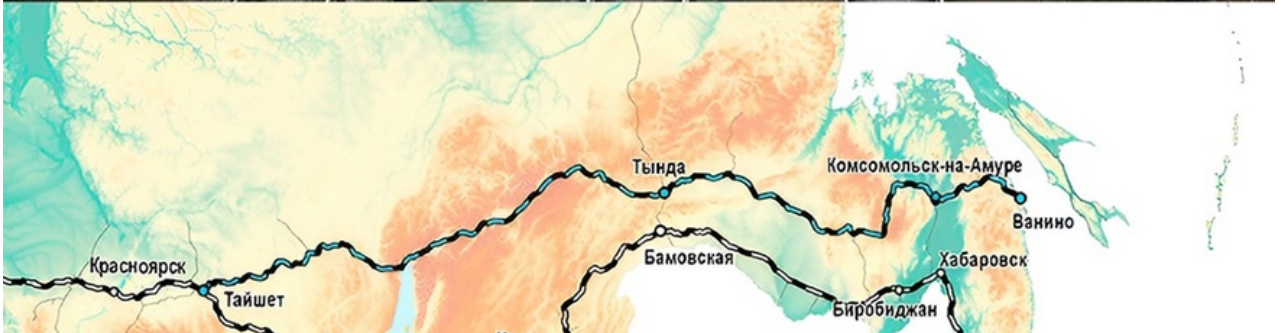
*Ruské dráhy zahájily realizaci třetí etapy rozvoje východního pohoří, v rámci které vyroste druhý Kodarskij, druhý Severomujskij a druhý Kuzněcovskij tunel a také nový železniční most v Komsomolsku na Amuru. Stavba prvního tunelu má být dokončena do konce roku 2030 a výstavba dalších dvou a mostu přes řeku Amur do konce roku 2032. Předběžné náklady na práce na uvedených zařízeních činily téměř 500 miliard rublů. Celkové náklady na třetí etapu se odhadují na přibližně 3,7 bilionu rublů.*

Je pozoruhodné, že realizace závěrečné fáze východního testovacího areálu začala v roce 2024, kdy se celá země připravuje na oslavy 50. výročí výstavby BAM.

„Je symbolické, že v roce 50. výročí BAM zahajujeme projektování a výstavbu čtyř klíčových infrastrukturních zařízení. Nemáme téměř nekonečné zdroje, které měl Sovětský svaz, ale dnes máme jedinečné technologie a kompetence, které nám umožní s jistotou říci, že „třetí BAM“ bude postaven včas a zároveň na nejvyšší úrovni. spolehlivosti a bezpečnosti,“ uvedl šéf ruských drah Oleg Belozеров.

## **BAM teď**

Východní testovací oblast naší země tvoří Bajkalsko-Amurská a Transsibiřská magistrála. Od roku 2013 provádějí Ruské železnice v rámci modernizace zkušební areálu soubor prioritních opatření, jejichž cílem je opakovaně zvyšovat exportní potenciál Ruska. Cílem projektu je odstranit úzká místa na železnicích Sibíře, Zabajkalska a Dálného východu.





## BAM1

„První etapa projektu byla plánována tak, aby v roce 2020 zajistila dodatečný objem nákladní přepravy o 66,8 milionů tun ročně ve srovnání s úrovní roku 2012. V důsledku toho přepravní kapacita Bajkalsko-amurské a Transsibiřské magistrály v roce 2020 dosáhla 144 milionů tun. Celkové investice Ruských drah do realizace první etapy činily 520,5 miliardy rublů, z toho 349 miliard byly jejich vlastní prostředky,“ uvedla společnost pro Rossijskaja Gazeta.

Do roku 2024 se plánuje zvýšení nosnosti dálnic východního polygonu na 180 milionů tun. K dosažení těchto cílů železniční holding od roku 2018 realizuje druhou etapu rozvoje zkušební. V důsledku toho se do konce roku 2022 jeho nosnost zvýšila na 158 milionů tun a v roce 2023 na 173 milionů tun.

Přitom nosnost samotného BAM se od začátku modernizace téměř ztrojnásobila – ze 14,4 milionu tun v roce 2012 na 41,6 milionu tun v roce 2024. Celkové náklady na druhou etapu modernizačního programu by mohly činit 1,1 bilionu rublů, uvedly ruské dráhy.

„Zaznamenali jsme, že investice do rozvoje východní testovací stanice vykázaly téměř zdvojnásobení systémového růstu a v roce 2023 dosáhly rekordní hodnoty 250 miliard rublů. Pro srovnání: v roce 2019 bylo alokováno 35 miliard rublů, v roce 2020 - 69 miliard, v roce 2021 bylo vynaloženo na rozvoj BAM 78 miliard rublů a v roce 2022 byla výše investic již 138 miliard,“ zdůraznil železniční holding.

Nový objem prací si zase vyžádal výraznou proměnu celého stavebního území. V důsledku toho železničáři na východním hřebeni prováděli poslední dva roky práce na jeho modernizaci po celý rok a opustili koncept „stavební sezóny“. Tento přístup umožnil dokončit během roku 2023 obrovské množství práce: otevřít dělnické hnutí a uvést do dočasného provozu více než 140 objektů.

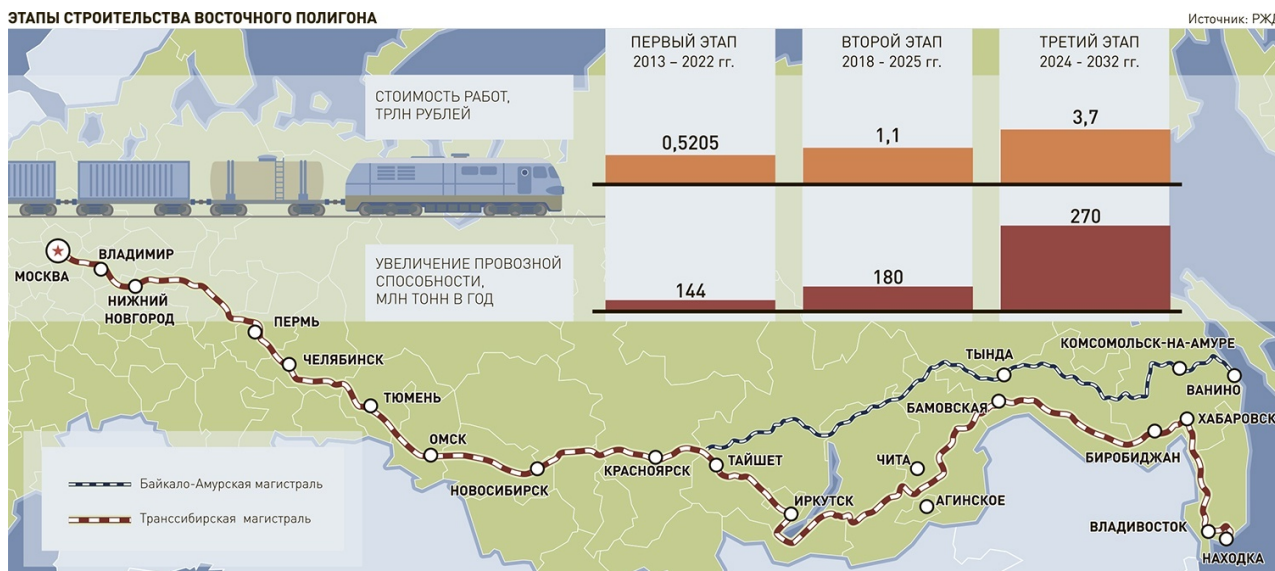
Třetí etapa rozvoje BAM a Transsibiřské magistrály počítá s možností přepravy 210 milionů tun v roce 2031 a 270 milionů tun v roce 2033 podél řídicího úseku východního hřebene, uvedla železniční holdingová společnost.

„Vyvíjejí se dálnice pro všechny druhy dopravy. V dnešní době se v oblasti Eastern přepravuje především uhlí, dále ropa, dřevo a hutní náklady. Kontejnerové zásilky jsou oblíbené v tuzemském i zahraničním obchodě, ať už jde o export, import nebo tranzit. Po ekonomickém a logistickém obratu se zatížení železniční infrastruktury výrazně zvýšilo, takže rozvoj je nyní relevantní pro téměř všechny přepravce,“ uvedly ruské dráhy pro Rossijskaja Gazeta.

## Jaká práce se dělá v BAM

Od roku 2013 začala realizace rozvojových projektů pro Bajkalsko-amurskou magistrálu a Transsibiřskou magistrálu. Za tuto dobu bylo postaveno více než 3 tisíce a zmodernizováno více než 5 tisíc km železniční tratě.

Konkrétně bylo postaveno a rekonstruováno více než 100 mostů a tunelů, včetně největších mostů přes řeky Lena, Bureya, Zeya a Selenga. Byly postaveny nové tunely Kuzněcovskij (3,9 km) a Bajkalskij (6,7 km) a rekonstruovány byly tunely Kiparisovský, Oblučenskij a Vladivostok, uvedl železniční holding.



BAM2

V rámci projektu totiž vzniká zásadně nová kvalitní železniční infrastruktura s využitím nejmodernějších technických a technologických řešení. Například po dokončení první a druhé etapy projektu se po všech úsecích BAM budou moci pohybovat nákladní vlaky s maximální hmotností 7 100 tun (proti 5 600, 6 000 a v některých úsecích - 4 900 tun). ,  
poznávají ruské dráhy. „Na železobetonový základ se také pokládá odolnější kolejničový a pražcový rošt, díky kterému budou staniční koleje schopny pojmout nákladní vlaky o délce 71 vozů, nyní je maximální kapacita těchto vlaků 57 vozů.

---

### BAM3

V současné době se dokončuje druhá etapa projektu, v důsledku čehož se přepravní kapacita východním směrem zvýší ze 144 milionů tun v roce 2021 na 180 milionů tun v roce 2024. Při realizaci této etapy byla dokončena výstavba 1381 km dalších hlavních kolejí, výstavba 29 a rekonstrukce čtyř vleček, rekonstrukce 29 stanic (335 km staničních kolejí), výstavba nadjezdu na Dalek. Východní železnice probíhají. Buduje se také obchvat úseku Shkotovo-Smolyaninovo na dálnévýchodní dráze v délce 12,2 km včetně nového Shkotovského tunelu a posílení trakčních napájecích zařízení na transsibiřském a BAM úseku, což zvýší maximální hmotnost nákladních vlaků jedoucích ve směru do dálnévýchodních přístavů.

„Na západním úseku BAM se v roce 2024 plánuje výstavba dvou vleček, 15 dvoukolejných vložek a položení druhých kolejí na čtyřech úsecích. Práce na rekonstrukci a modernizaci infrastruktury se dotknou řady stanic, včetně Novaya Chara a Bolshoy Lug,“ sdělují své plány zástupci železničního holdingu.



#### BAM4

Probíhá také rozsáhlá rekonstrukce stanice Taishet (výchozí bod BAM), největšího dopravního uzlu zpracovávajícího toky nákladu jak směrem k přístavům Dálného východu, tak i směrem na západ do centrálních oblastí země. Stanice již byla převedena na digitální systém řízení vlaků. Byl zde také vybudován komplex nadjezdů umožňujících co nejefektivnější rozložení nákladních toků.

Dalším důležitým železničním uzlem modernizovaným v rámci projektu je stanice Taksimo. Poskytuje velké množství posunovacích prací, zpracování nákladu a změnu typu trakce: dále na východ trať ještě není elektrifikována, takže místo elektrické lokomotivy je zde připojena lokomotiva dieselová. Ve stanici byly vybudovány další tři přijímací a odjezdové koleje a opraveny čtyři stávající. Bylo položeno 13 nových výhybek, více než 6 km kontaktní síť a 58 km nových komunikačních vedení. Bylo instalováno osvětlení, rekonstruovány technologické budovy a konstrukce. Hlavním cílem rekonstrukce stanice je optimalizace technologického procesu a také zvýšení přepravní kapacity na úseku Lena-Taksimo z 37 na 40 milionů tun ročně a na úseku Taksimo-Novaya Chara z 30 na 38 milionů tun. za rok.

„Na východním úseku BAM byl od začátku roku již otevřen provoz na druhé hlavní koleji na řadě úsecích, včetně úseku 323 km - Lyudyu, Isa - Gvozdevsky, Udomi - Oune, Razezd 1945 km - Imangrakan,“ poznamenaly ruské dráhy.

Také v roce 2024 byla dokončena ražba nového tunelu Dusse-Alinsky, dodává holding. Paralelně se stávajícím z roku 1982 se staví nový tunel o délce 1824 m. Ražba začala v roce 2021 a první vlaky projedou tunelem v prosinci 2024. Umělá stavba zvýší kapacitu

na trati Nový Urgal - Komsomolsk-on-Amur ve směru k tichomořským přístavům, čímž se stane dvoukolejnou.

Navíc do konce roku 2024 bude muset být rekonstruováno dalších 30 zařízení v oblasti od Komsomolska na Amuru po Vanino. Tím se zdvojnásobí nosnost úseku – ze 40 na 82 milionů tun.

Při výstavbě se používají vysoce výkonné tunelové komplexy pro tunelové práce a moderní specializovaná stavební technika. Speciálně pro provoz v náročných přírodních a klimatických podmínkách byly vyvinuty a zakoupeny domácí lokomotivy se zlepšenými vlastnostmi: dieselové lokomotivy 2TE25K Peresvet a 2TE25A Vityaz, elektrická lokomotiva ES5K Ermak. Začátkem roku 2024 začaly v BAM fungovat první dovozem substituované tuzemské hlavní dieselové lokomotivy 3TE28.



ETE28

„Rozsahem plánu, složitostí přírodních podmínek a technickým řešením je projekt srovnatelný s vytvořením Transsibiřské magistrály, vůbec ‚první‘ BAM nebo Karakumského kanálu,“ poznamenávají ruské dráhy.

### **Role dálnice v regionálním rozvoji**

Plán rozvoje východního polygonu významně přispívá k růstu HDP země, urychluje rozvoj strategických území Dálného východu a východní Sibiře a také vytváří domácí poptávku po výrobcích hutního, strojírenského, stavebního a další sektory domácí

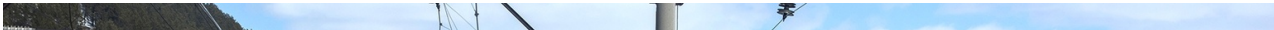
ekonomiky. Železniční infrastruktura má přímý vliv na životní úroveň obyvatel a vytváří předpoklady pro zvýšení osobní a nákladní dopravy v celé republice. Právě BAM dnes umožňuje efektivně využívat aktuální podmínky na trhu s energií, podotýkají Ruské dráhy.

---

Infrastrukturní megaprojekt je silným motorem pro rozvoj přilehlých území s významným produkčním a ekonomickým potenciálem. Zpočátku byla magistrála Bajkal-Amur navržena jako nedílná součást komplexního projektu rozvoje významných přírodních zdrojů území, kterými silnice vedla. Podél trasy BAM se plánovalo postavit devět obřích územně-průmyslových komplexů. V důsledku toho bylo za celou historii východního cvičiště založeno 63 osad a tři nová města - Severobajkalsk, Tynda a Fevral'sk. Současný scénář rozvoje východního cvičiště, vyvinutý ruskými železnicemi a podporovaný pracovní skupinou ruské vlády, počítá s výstavbou a rekonstrukcí 346 infrastrukturních zařízení.

Moderní rozvoj dálnice do projektové kapacity první a druhé etapy modernizace nejen výrazně zvýšil exportní a tranzitní schopnosti Ruska na východě, ale také umožnil plně se vrátit k realizaci projektů rozvoje největší pole nacházející se v gravitační zóně BAM. Projekt infrastruktury se tak stal nedílnou součástí dopravního rámce ruské ekonomiky. Dálnice také pomáhá vytvářet nová pracovní místa – na východním cvičišti je v současnosti zaměstnáno asi 30 000 specialistů.





## BAM5

### **Východní cvičiště v budoucnu**

V současné době se BAM většinou používá pro přepravu rudy, uhlí, ropy, dřeva a dalšího zboží a Transsibiřská magistrála se používá pro přepravu cestujících a kontejnerů z východu na západ a zpět. Podle analytiků z Yakov and Partners se východní polygon v budoucnu stane základem pro změnu globálních dopravních toků a vytvoření nových mezinárodních dopravních koridorů, které vytvoří příležitosti pro regionální rozvoj a posílí dopravní bezpečnost země.

„Komplexní modernizace dvou hlavních větví – Bajkalsko-amurské a Transsibiřské magistrály by měla téměř zdvojnásobit kapacitu železniční sítě, ze 75 na 180 milionů tun, což výrazně zkrátí dobu doručování nákladu po železnici. To Rusku poskytne výhody v rozvoji jak vnitřního dopravního a logistického systému, tak jeho vnějšího propojení s globálními dopravními trasami, což posílí roli země v globálním obchodu,“ říkají experti na strategické poradenství.

BAM a Transsib se již stávají tahouny hospodářského růstu. Práce na rozvoji dálnic v budoucnu pomohou zlepšit zásobování obyvatel východní Sibiře, Zabajkalska a Dálného východu zbožím a také zpřístupní dopravní spojení s ostatními částmi země. To hraje důležitou roli i pro rozvoj domácího cestovního ruchu.



BAM6

Rozšíření transeuroasijského dopravního koridoru zároveň zajistí novou výrobu a pracovní místa pro železničáře, kvalifikované stavební dělníky a rozvoj elektroenergetiky, věří odborníci z Yakov and Partners.

**Valeria Lobko**

<https://rg.ru>