

# Объездная дорога как прямой путь развития



**Хабаровск — административный центр Дальневосточного федерального округа РФ — крупный промышленный, экономический, политический, военно-стратегический и научно-культурный центр Дальнего Востока России с населением 600 тысяч человек. Расположенный в точке пересечения международных и внутренних автодорожных, железнодорожных и воздушных транспортных путей на правом берегу реки Амур, вблизи границы с Китаем — до ближайшего посёлка Фуюань около 65 км, — город демонстрирует уверенный рост экономики и имеет все предпосылки к увеличению текущей динамики.**

Через Хабаровск проходит Транссибирская железнодорожная магистраль, здесь расположены четыре железнодорожные станции, три депо и крупная сортировочная станция Хабаровск-2. Амурское речное пароходство осуществляет пассажирские и туристические рейсы из Хабаровска на всём протяжении Амура от Благовещенска до Николаевска-на-Амуре и по реке Сунгари — на территорию Китая. Грузовой порт принимает и обслуживает теплоходы типа река-море, совершающие рейсы в порты стран Юго-Восточной Азии. Аэропорты города обеспечивают перевозки грузов и пассажиров на местных авиалиниях, в ближнее и дальнее зарубежье, могут совершать чартерные рейсы в любую точку земного шара. В общую транспортную сеть страны город интегрирован автодорогами М-58 «Амур» Чита — Хабаровск, М-60 «Усури» Хабаровск — Владивосток, Р454 «Восток» — Хабаровск — Комсомольск-на-Амуре и порт Ванино (автомобильная дорога Лидога — Ванино).

Город имеет исторически сложившуюся линейно вытянутую вдоль правого берега Амура планировочную структуру улично-дорожной сети. Границы застройки распространяются на 28 км, а вместе с Хабаровской агломерацией — до 50 км в продольном и лишь на 9 км в поперечном направлении. Значительно ухудшает транспортную ситуацию проходящая в меридиональном направлении Транссибирская железнодорожная магистраль, которая делит город на две части.

## Актуальность

Характерные проблемы городской улично-дорожной сети — большое число сильно загруженных пересечений, затрудняющих организацию движения и увеличивающих транспортные потери, а также большие перепробеги автомобилей по направлениям (20–30 %). Текущая пропускная способность дорожной сети в меридиональном направлении испытывает дефицит в размере 40 % по отношению к существующему

ЗАО «Институт «Стройпроект» основано в 1990 году. По проектам компании построено и реконструировано более 600 объектов в различных регионах страны. Институт является генеральным проектировщиком одного из самых масштабных и сложных дорожных проектов современной России — западного скоростного диаметра Санкт-Петербурга. Среди объектов, по которым специалисты института осуществляли строительный контроль — комплекс защитных сооружений Санкт-Петербурга от наводнений, мост через пролив Босфор Восточный во Владивостоке, обход Одинцово в Московской области.





Особое внимание при реализации проекта будет уделено охране окружающей среды на прилегающей к автомобильной дороге территории. Будет предусмотрена установка шумозащитных экранов, при необходимости будет выполнено шумозащитное остекление жилых домов, при прохождении трассы в водоохраных зонах и по территории населённых пунктов будет предусмотрена система сбора ливневых стоков с последующей их очисткой в специальных сооружениях.

### Механизм

Для снижения финансовой нагрузки на бюджет, привлечения внебюджетных источников финансирования и создания высокого уровня транспортного обслуживания, обеспечиваемого безопасностью, удобством и скоростью движения, а также качеством содержания, в особенности в зимнее время, обход Хабаровска проектируется как платная автомобильная дорога с использованием для реализации проекта механизма государственно-частного партнёрства.

Необходимость использования средств федерального бюджета требует структурирования проекта на основе Федерального закона «О концессионных соглашениях» 115 ФЗ. Применение механизмов государственно-частного партнёрства позволяет при сохранении в государственной собственности важных объектов инфраструктуры передавать часть полномочий собственника частному сектору, что создаёт условия для рационального использования финансовых ресурсов.

К основным преимуществам применения механизмов ГЧП следует отнести создание условий для привлечения в транспортную отрасль региона передовых технологий, обеспечивающих оптимизацию затрат на реализацию проекта (возможность внедрения положительного опыта использования таких технологий при строительстве и эксплуатации других транспортных объектов региона). Оптимальное распределение рисков проекта с частной стороной (инвестором), что обеспечивает существенное снижение рисков непредвиденных платежей из средств бюджета при наступлении чрезвычайных ситуаций, в том числе выявлении ошибок при проектировании, строительстве или эксплуатации объекта. Также в ряду существенных преимуществ привлечение в проект на конкурентной основе внебюджетных финансовых ресурсов, возможность привлечения средств федерального бюджета в развитие региональной транспортной инфраструктуры и существенное снижение нагрузки на бюджет региона за счёт рассрочки платежей и сбора платы за проезд.

При финансировании строительства обхода предлагается использовать капитальный грант из средств бюджета регионального и федерального уровней, который позволит сократить вклад собственных и заёмных средств концессионера, что оптимизирует нагрузку на бюджет будущих периодов. Кроме того, софинансирование проекта со стороны государства позволит существенно увеличить уровень конкуренции между участниками конкурса, что позволит обеспечить заключение концессионного соглашения на более выгодных для государства условиях.

### Транспортные связи

Доступ (выходы) на проектируемую автомобильную дорогу предлагается организовать через следующие развязки, обеспечивающие все транспортные связи с существующей сетью автомобильных дорог:

- км 13 – ул. Карла Маркса, обеспечивает выход на дорогу из Центрального округа города, а также подъезд к аэропорту Хабаровска;
- км 16 – Восточное шоссе, обеспечивает выход на дорогу из Железнодорожного округа города;
- км 21 – подъезд к автодороге Р454 «Восток», обеспечивает выход на дорогу транзитного транспорта, двигающегося по направлению к Комсомольску-на-Амуре, порту Ванино – промышленные районы восточной части Хабаровска – Китай, Владивосток;

ЗАО «Институт «Стройпроект» известен как автор проектов реконструкции и строительства ряда мостов в историческом центре Санкт-Петербурга, мостов восстановленного дворцово-паркового ансамбля Константиновского Дворца (Государственный Дворец Конгрессов) в Стрельне. Как автор проектов развязок у Литейного и Сампсониевского мостов, а также проекта реконструкции Дворцового моста.

- км 29 — ул. Целинная (вторая очередь строительства), обеспечивает выход на дорогу из промышленных районов восточной части Хабаровска;
- км 32 — ул. Сидоренко, обеспечивает выход на дорогу из промышленных районов восточной части Хабаровска;
- км 40 — проспект 60-летия Октября, обеспечивает выход на дорогу с основной транспортной артерии города в меридиональном направлении;
- км 43 — ул. Краснореченская, обеспечивает выход на дорогу из Южного округа города и существующей автомобильной дорогой М-60 «Усури»;
- км 45 — проектируемый новый выход автодороги М-60 «Усури» (реализуется в рамках строительства федеральной дороги).

Доступ на проектируемую автомобильную дорогу с прилегающей территории исключается (в соответствии с требованиями постановления правительства РФ № 767 от 28.09.2009 «О классификации автомобильных дорог в РФ»). Для сохранения транспортных связей при пересечении существующих автомобильных дорог предусматриваются путепроводы для связи разобщённых территорий в разных уровнях.

### Перспективная интенсивность с учётом платного проезда

Специалистами института определены перспективные интенсивности движения по трассе, с учётом введения платного проезда, на предполагаемый момент ввода в эксплуатацию — 2018 год и в перспективе до 2037 года.

Планируя поездку по платной дороге, пользователь сможет выбирать значительное количество альтернативных маршрутов. Для того чтобы платная дорога сохраняла свою привлекательность, оператор должен иметь возможность реализовать гибкую тарифную политику. К реализации предлагается закрытая система взимания платы, при которой водитель на въезде получает талон, а на выезде оплачивает проезд в зависимости от пройденного расстояния. Такая система обеспечивает наиболее справедливую и гибкую тарифную политику, что делает её привлекательней для пользователей, так как открытая система не позволяет тарифицировать проезд точно пропорционально пройденному расстоянию, что влечёт за собой несправедливость тарифа и отказ от поездки некоторых групп пользователей.

На одном ПВП, как правило, используется несколько технологий взимания платы. Выбор используемых технологий сбора платы осуществляется на основе оценки экономической целесообразности и с учётом расчётной интенсивности движения и структуры транспортного потока, а также с учётом необходимости обеспечить безопасность движения и минимальное время выполнения операции по сбору платы. Любая из рассмотренных ниже технологий взимания платы может быть использована в любой из СВП. Пользователям будут доступны следующие способы оплаты проезда:

- ручное взимание платы: водитель останавливается, оплачивает наличными или кредитной картой проезд, получает чек. Транзакцию производит кассир-оператор. Среднее время транзакции — 18 секунд. Пропускная способность полосы ПВП — 200 авт./час;
- автоматическое взимание платы: водитель останавливается, оплачивает проезд бесконтактной смарт-картой (БСК) или платёжным приложением, размещённым на альтернативных носителях, например, мобильных телефонах с применением технологии NFC. Транзакция происходит автоматически. Среднее время транзакции — 9 секунд. Пропускная способность полосы ПВП — 400 авт./час;
- «телеплата»: для оплаты проезда водителю достаточно снизить скорость, со счёта «привязанного» к электронному устройству, посылающему радиосигнал (транспондеру), списывается плата за проезд, при этом водитель продолжает движение без остановки. Автомобиль должен быть при этом оборудован транспондером. Стоимость такого устройства на объектах Государственной компании «Автодор» составляет 800 рублей. Специального монтажа при этом не требуется — водитель прикрепляет устройство на лобовое стекло внутри салона автомобиля. Среднее время транзакции — 1 секунда. Пропускная способность полосы ПВП — 700 авт./час. [n-dv.ru](http://n-dv.ru)



Оплата проезда

### Основные технико-экономические показатели автомобильной дороги:

категория — I б  
 класс — скоростная дорога  
 строительная длина — 33,5 км  
 расчётная скорость — 120 км/час  
 тип дорожной одежды — нежёсткая капитальная  
 вид покрытия — асфальтобетонное  
 число полос движения — 4-6  
 транспортные развязки в двух уровнях — 7 шт  
 мосты и путепроводы автодорожные — 24 шт  
 путепроводы пешеходные — 11 шт  
 продолжительность строительства — 3 года