

**Строительство
автомобильной
дороги
«Западный
обход
г. Кирова»**

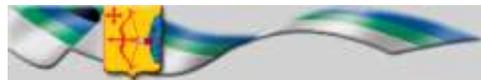




ОГЛАВЛЕНИЕ

ОГЛАВЛЕНИЕ.....	2
ВВЕДЕНИЕ	3
АКТУАЛЬНОСТЬ СТРОИТЕЛЬСТВА ЗАПАДНОГО ОБХОДА Г. КИРОВА	6
ХРОНОЛОГИЯ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА СТРОИТЕЛЬСТВА ЗАПАДНОГО ОБХОДА Г. КИРОВА.....	7
ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ПРОЕКТА	8
ОСОБЕННОСТИ ПРОЕКТИРОВАНИЯ.....	11
ОХРАНА ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ И КУЛЬТУРНОГО НАСЛЕДИЯ	12
КЛЮЧЕВЫЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ	14
ИСПОЛЬЗОВАНИЕ МЕХАНИЗМА ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА при строительстве автомобильной дороги «Западный обход г. Кирова»	27





Наименование инвестиционного проекта – «Строительство автомобильной дороги «Западный обход г. Кирова», участок от моста через реку Вятка у д. Гнусино до транспортной развязки автомобильной дороги Киров - Советск – Яранск»,

Тип инвестиционного проекта – инфраструктурный.

ВВЕДЕНИЕ

Одной из наиболее актуальных проблем развития дорожного комплекса Кировской области является отсутствие обходной магистрали для пропуска транзитного транспорта за пределами г. Кирова.

Строительство объездной дороги предусмотрено генеральными планами развития г. Кирова с начала 80-х годов прошлого столетия и с 1993 по 2000 годы велось строительство первого участка. Были выполнены работы по частичной отсыпке земляного полотна и нижних слоев дорожной одежды, начаты 2 путепровода. Из-за отсутствия финансирования работы были прекращены.

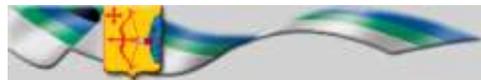
Сложившуюся транспортную ситуацию в г. Кирове сегодня можно охарактеризовать как критическую. Пропускная способность большинства дорог областного центра и на подъездах к городу в настоящее время полностью исчерпала себя, что приводит к существенному увеличению транспортных издержек, снижению интенсивности хозяйственных связей, увеличению уровня негативного воздействия на окружающую среду.

Ежегодный ущерб от дорожно-транспортных происшествий, непроизводительных потерь, дополнительных затрат и упущенной выгоды для населения и субъектов рынка в связи с существующим состоянием дорожной инфраструктуры исчисляется сотнями миллионов рублей. По данным УМВД России по Кировской области, на участке транзитного маршрута с января 2010 г. по декабрь 2012 г. произошло 4420 ДТП.

Состояние дорожной сети выступает серьезным ограничителем для развития других отраслей экономики, а также для развития международной торговли и реализации инфраструктурных проектов в смежных отраслях транспорта.

Исторически сложившаяся дорожная сеть города Кирова в настоящее время становится одной из главных проблем, тормозящих развитие областного центра. В условиях отсутствия полноценных магистральных улиц город задыхается даже от собственного транспорта, которого зарегистрировано на сегодняшний день в области более 461,2 тысяч единиц. Еще более обостряет проблему транзитный транспорт. Среднесуточная интенсивность движения автомобильного транспорта на подходах к городу в летнее время достигает 20-30 тысяч приведенных автомобилей в сутки.





Транзитные грузовые и пассажирские потоки, следующие через город, значительно усиливают неблагоприятные факторы: возникновение транспортных заторов на улицах и подходах к городу, повышение аварийности, ухудшение экологической обстановки.

Отсутствие какой-либо альтернативной автомобильной дороги или проезда за пределами городской черты отсутствует. Выходом из создавшейся ситуации может быть только строительство полноценного участка Западного обхода Кирова соединяемого с существующим Южным обходом города и выходом на основные магистрали области.

Решение транспортной проблемы может быть осуществлено только путем строительства объездной дороги по новому направлению.

Положительные эффекты строительства:

- ▶ Распределение потока транзитного транспорта, перенос основного транзитного грузопотока проходящего по уличной сети, за пределы городской черты.
- ▶ Повышение комплексной безопасности и комфортности движения, повышение безопасности движения на существующих основных городских улицах за счет снижения интенсивности движения, сокращение потерь от ДТП.
- ▶ Обеспечение меж- и внутригородских транспортных связей с высокой скоростью движения и пропускной способностью.
- ▶ Формирование условий для развития в придорожной зоне строящейся дороги объектов производственного, транспортного и сервисного назначения, улучшение транспортной доступности населенных пунктов, тяготеющих к району проложения трассы.
- ▶ Снижение себестоимости перевозок и уровня транспортных издержек для грузоотправителей, развитие экспорта автотранспортных услуг.
- ▶ Улучшение экологической обстановки в г. Кирове из-за сокращения вредных выбросов в атмосферу и загрязнения почвы, поверхностных вод и снижение шума.
- ▶ Увеличение доходов бюджетов всех уровней за счет формирования дополнительных налоговых поступлений на этапах строительства и эксплуатации объекта.
- ▶ Интенсификация социальных, хозяйственных и межрегиональных связей, повышение уровня мобильности населения и субъектов рынка.





Ключевая информация

Местоположение	Октябрьский и Ленинский районы территории МО «Город Киров»
Протяженность строительства	21,493 км
Прогнозируемая интенсивность на 2027 г.	20 080 прив.ед. / сут.
Категория дороги	1Б
Число полос движения	4
Расчетная скорость движения	120 км/ч
Общая стоимость строительства в рамках соглашения (в ценах соответствующих лет с учетом НДС)	16,98 млрд. руб.
Финансирование, тип контракта, срок действия соглашения	По результатам разработки механизма ГЧП
Срок проведения конкурса	2016 - 2017 г.г.
Срок строительства	2017 - 2023 г.г.





АКТУАЛЬНОСТЬ СТРОИТЕЛЬСТВА ЗАПАДНОГО ОБХОДА Г. КИРОВА

Цель разработки проекта – создание современной скоростной автомагистрали за пределами городской жилой застройки. Максимальная разгрузка от транзитного транспорта улиц города, его вывод за черту городской застройки и улучшение экологической обстановки в г. Кирове.

Реализация проекта входит в число приоритетных направлений:

- ▶ **Федеральной целевой программой «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)**, утв. постановлением Правительства Российской Федерации от 5 декабря 2001 г. № 848 (в редакции постановления Правительства Российской Федерации от 20 мая 2008 г. № 377);
- ▶ **Перечнем строек и объектов областной адресной инвестиционной программы на 2008 год**, утв. распоряжением Правительства Кировской области от 01.10.2007 № 426;
- ▶ **Областной целевой программы «Развитие транспортной инфраструктуры Кировской области до 2015 года»**, утв. постановлением Правительства Кировской области от 11.08.2010 № 63/378;
- ▶ **Поручением Президента Российской Федерации Д.А. Медведева от 07.09.2011 г. № Пр-2673;**
- ▶ **Письмом Министерства транспорта РФ от 04.10.2011 № СА-20/11338.**

Строительство автомобильной дороги «Западный обход г. Кирова» является одной из приоритетных целей развития транспортного комплекса областного центра.

Конечные результаты проекта:

- ▶ Сокращение доли ДТП, совершению которых сопутствовало наличие неудовлетворительных дорожных условий, в общем количестве ДТП до 23,5%;
- ▶ Увеличение объема грузооборота транспорта общего пользования – 47,2 млн. тонно-км в год;
- ▶ Увеличение объема пассажирооборота автобусного транспорта, - 36,8 млн. пассажиро-км в год;
- ▶ Сокращение времени пребывания грузов, пассажиров в пути - 25%.

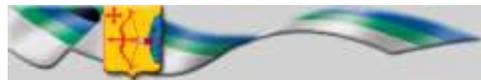




ХРОНОЛОГИЯ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА СТРОИТЕЛЬСТВА ЗАПАДНОГО ОБХОДА Г. КИРОВА

1990	Решение Исполнительного Комитета Кировского областного Совета народных депутатов от 17.08.1990 №393 «О проектировании и строительстве объездной дороги у г. Кирова»
1990	Решение Исполнительного Комитета Кировского областного Совета народных депутатов от 27.12.1990 №582 «Об отводе земель колхозов, совхозов, гослесфонда для государственных и общественных надобностей и о разрешении производства проектно-изыскательских работ»
1996	Распоряжение Администрации города Кирова от 15.02.1996 №311 «О строительстве I-ой очереди подъездной автодороги к г. Кирову и обеспечении пропуски транзитного транспорта»
2007	Распоряжение Правительства Кировской области от 01.10.2007 №426 «Об утверждении перечня строек и объектов областной адресной инвестиционной программы на 2008 год»
2008	Распоряжение Главы администрации Кирово-Чепецкого района Кировской области №67 от 24.01.2008 «О предварительном согласовании земельного участка КОГУ «Дорожный комитет Кировской области» для строительства объекта»
2008	Постановление Правительства Кировской области от 12.08.2008 №142/235 «Об утверждении основания инвестиций в строительство автомобильной дороги «Западный обход г. Кирова»
2008	Постановление Главы администрации города Кирова от 15.07.2008 №2740-П «О предварительном согласовании КОГУ «Дорожный комитет Кировской области» места размещения объекта (автомобильная дорога) на территории муниципального образования «Город Киров» и разработке документации по планировке территории»
2008	Постановление Правительства Кировской области от 12.08.2008 №142/335 «О проектировании автомобильной дороги «Западный обход г. Кирова» и создании межведомственной комиссии»
2008	Заключение государственного контракта №5316 от 13.10.2008 г. на проектно-изыскательские работы с Нижегородским филиалом ОАО «ГИПРОДОРНИИ» (г. Н.Новгород)
2011	Распоряжение Департамента дорожного хозяйства, транспорта и связи Кировской области от 28.02.2011 №3 «О корректировке проектной документации строительства автомобильной дороги «Западный обход г. Кирова»
2011	Распоряжение первого заместителя Главы Администрации г. Кирова от 03.10.2011 №500-ПЗР «Об утверждении документации по планировке территории «Западный обход города Кирова»
2011	Поручение Президента Российской Федерации Д.А. Медведева от 07.09.2011 г. №Пр-2673 «О вариантах поддержки финансирования»
2013	Приказ КОГКУ «Дорожный комитет Кировской области» №92 от 08.04.2013 г. «Об утверждении проектной документации»
2013	Заключение департамента экономического развития Кировской области №22 от 31.05.2013 (письмо № 21455-69/08-13-л) «О результатах проверки некоммерческого инвестиционного проекта на предмет эффективности использования средств областного бюджета, направляемых на капитальные вложения»





Согласно проектной документации, начало трассы Западного обхода (ПК 0+00) начинается с ул. Дзержинского (левобережная часть подходов мостового перехода через р. Вятку), непосредственно примыкая к заводу препаратов плазмы крови и выполнено в виде примыкания двухуровневой транспортной развязки.

От развязки трасса идет в сторону Филейского кладбища, проходит между пос. Хабаровы и Сергеево, обходит с северной стороны пос. Ганино и на 5 км пересекает ж/дорогу Киров – Котлас и р. Люльченка. Проходит в коридоре между ж/д путями и золоотвалами ТЭЦ-4 - вдоль реки Чернушки, с эстакадой по окраине д. Оверинцы (над автодорогой Киров – Бахта – Русское) и на 14 км траса пересекает автодорогу Киров – Стрижи – Оричи (у пос. Дороници), со строительством транспортной развязки в двух уровнях.

Далее трасса пересекает путепроводом на 15 км ж/дорогу «Трансиб» (Киров – Н.Новгород) и в обход золоотвалов ТЭЦ-5, через д. Седуновщина выходит на автодорогу Киров – Советск – Яранск на км 12+500, со строительством новой двухуровневой транспортной развязки в районе существующей.

На проектную документацию получены:

- ▶ Положительное заключение ГАУ «Управление государственной экспертизы» № 43-1-1-0527-10 от 06.08.2010 г. (результаты инженерных изысканий);
- ▶ Положительное заключение КОГАУ «Управление государственной экспертизы» № 43-1-2-0527-12 от 29.12.2012 г. (проектная документация без смет;
- ▶ Положительное заключение КОГАУ «Управление государственной экспертизы» № 43-1-6-0527-12 от 29.12.2012 г. (проверка достоверности определения сметной стоимости объекта капитального строительства.

Финансирование строительства планируется осуществить за счет субсидий федерального бюджета и внебюджетных источников финансирования.





ОСОБЕННОСТИ ПРОЕКТИРОВАНИЯ

Проектная документация разработана одним из ведущих российских институтов по проектированию и изысканиям автомобильных дорог Нижегородским филиалом ОАО «ГИПРОДОРНИИ».

По данному объекту до разработки проектной документации в 2007 г. ОАО «ГИПРОДОРНИИ» выполнило обоснование инвестиций в строительство, с учетом планов развития г. Кирова и занимаемых земель, уточнением пересекаемых транспортных объектов и переустраиваемых коммуникаций, вариантного проектирования трассы и экономической эффективности.

Произведенная оценка экономической эффективности инвестиций в строительство автомобильной дороги западного обхода г. Кирова подтвердила целесообразность реализации проектных решений по строительству участка дороги.

При проектировании вариантов проложения трассы автодороги были учтены следующие факторы:

- ▶ Геологические, гидрометеорологические, геотехнические и экологические условия, принципы ландшафтного проектирования и использования рациональных сочетаний элементов плана и продольного профиля;
- ▶ Местоположение территорий с особым режимом использования, в т. ч. санитарных и защитных зон населенных пунктов, водоемов, коммуникаций, особо охраняемых природных территорий с целью минимального отрицательного воздействия на природную среду;
- ▶ Минимальное изъятие сельхозугодий с прокладкой трассы по границам угодий;
- ▶ Схемы территориального градостроительного планирования;
- ▶ Максимальное использование существующей дорожной сети, использование существующих дорог;
- ▶ Возможность максимального привлечения транспортных потоков и ввода в эксплуатацию пусковых комплексов по участкам независимо друг от друга;
- ▶ Исключение затрагивания зоной строительства автодороги домовладений и садовых участков, а при его невозможности – минимизация сноса для нужд строительства.

Индивидуальным фактором, влияющими на выбор направления трассы, явилось строительство I очереди Западного обхода г. Кирова с 1993 г. по 2001 г.





Проектом строительства предусмотрены мероприятия, снижающие последствия негативного воздействия от автомобильной дороги на окружающую среду, в том числе:

- ▶ Устройство шумозащитных экранов протяженностью 402 м и шумозащитного остекления в местах с повышенным уровнем шумового воздействия (7 населенных пунктов), лесозащитные полосы протяженностью 203 м в д. Лихачи;
- ▶ Устройство локальных очистных сооружений, предназначенных для очистки ливневых стоков с поверхности покрытия автодороги;
- ▶ Рекультивация нарушенного плодородного слоя.

В результате рассмотрения схемы направления трассы автодороги установлено, что на указанном земельном участке не проводились работы по выявлению и учету объектов, представляющих собой историко-культурную ценность. Однако на данной территории могут находиться объекты археологического наследия.

В непосредственной близости от проектируемой трассы находились два городища, ананьинской культурой (VIII - III вв. до н.э.), Чижевское (10 км юго-восточнее трассы автодороги) и Наговицынское (3 км северо-восточнее трассы). Вплоть до настоящего времени не найдены селища, входящие в сельскую округу данных городищ.

Приведенные данные свидетельствуют о перспективности археологического исследования района строительства автомобильной дороги Западного обхода г. Кирова и вероятности обнаружения здесь археологических памятников широкого хронологического диапазона (от эпохи мезолита до позднего средневековья и Нового времени)

В случае обнаружения на подлежащем хозяйственному освоению территории объектов, обладающими признаками объекта культурного наследия, Проектом предусмотрены затраты на их исследования и разделы об обеспечении их сохранности.



КЛЮЧЕВЫЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ

Проложение трассы согласовано со всеми муниципальными образованиями, по территории которых проходит автодорога и включено в Схему территориального планирования Кировской области и генеральный план развития города Кирова.

Под снос зданий и сооружений при строительстве Западного обхода попадает ГЗС у п. Ганино и здание одноэтажного двухквартирного дома в д. Седуновщина, д.б, с последующим переселением людей из сносимого жилищного фонда.

Отвод земель

Трасса Западного обхода проходит по землям населенных пунктов, промышленности и транспорта, сельскохозяйственного назначения и лесного фонда. В проектной документации учтены затраты изымаемых в постоянное и временное пользование всех категорий земель, попадающих под снос зданий и сооружений, выполнена их рыночная оценка.

Общая площадь земель, требуемая для строительства, в том числе:	250,18 га
Постоянное использование	212,06 га
- земли сельскохозяйственного назначения	35,21 га
- земли населенных пунктов	7,72 га
- земли промышленности и транспорта	15,27 га
- земли лесного фонда	77,44 га
- земли иных категорий	80,77 га
Временное использование	38,12 га



Переустройство инженерных коммуникаций

Коммуникации, попадающие в зону строительных работ автодороги и транспортных развязок, подлежат переустройству на этапе подготовки территории строительства, выполняемой концедентом на этапе подготовительных работ по автодороге.

Концедент самостоятельно выполняет переустройство сетей инженерного обеспечения. Все технические решения по выносу инженерных коммуникаций разработаны на основании технических условий владельцев коммуникаций и соответствуют требованиям действующих нормативных документов.

Инженерные коммуникации к переустройству, в том числе:	71 объект
- магистральные газопроводы	5 / 3,771 шт./км
- тепловые сети	1 / 1,008 шт./км
- водопровод	3 / 2,459 шт./км
- канализация	5 / 0,734 шт./км
- поливочный водопровод	2 / 0,312 шт./км
- кабель связи	18 / 4,716 шт./км
- высоковольтные линии электропередач	37 / 18,495 шт./км
- трансформаторная подстанция 35кВ	1 шт.

Особенностью данного Проекта является необходимость разборки ранее построенных участков земляного полотна и дорожной одежды обхода с ПК 0+00 по ПК 7+00, а так же недостроенные искусственные сооружения не соответствующие современным нагрузкам, в т. ч. 2 путепровода общей длиной 297,09 м.



Грунтово-геологические условия и дорожное покрытие

Район пролегания Западного обхода расположен в поясе умеренно континентального климата и относится к строительно-климатической зоне II; по характеру и степени увлажнения данный район относится к II и III типу местности; по грунтово-геологическим условиям является пригодным для строительства скоростной автомобильной дороги.

Трасса основного хода, проложена по водораздельным склонам, пересекает несколько неглубоких логов и долину р. Люльченка. До ПК 70 рельеф техногенный – незаконченное строительство дороги 1991-1993 годов.

В соответствии с категорией дороги и перспективной интенсивностью движения на всем протяжении Западного обхода предусматривается устройство дорожной одежды капитального типа с покрытием из щебеночно-мастичного асфальтобетона.

Результаты инженерных изысканий

В геоморфологическом плане территория строительства располагается в границах Вятско-Камского плато, представляющего собой полого-волнистую, местами всхолмленную равнину, расчлененную речной, овражной и балочной сетью. Отметки поверхности земли по трассе принятого варианта изменяются от 110 м до 190 м. Район признан стабильным в тектоническом отношении, рассматриваемая территория слабосейсмична.

В инженерно-геологическом отношении район строительства располагается в пределах центральной части Волго-Уральской антеклизы. В геологическом строении территории, в пределах интересующих нас глубин, принимают участие образования кайнозойского и палеозойского структурных этажей.

Опасные физико-геологические процессы: морозное пучение грунтов, техногенное подтопление и заболачивание территории, эрозия, оползневые проявления по бортам долин и оврагов.

По степени сложности инженерно-геологические условия территории предполагаемого строительства характеризуются как средней сложности – II категории.



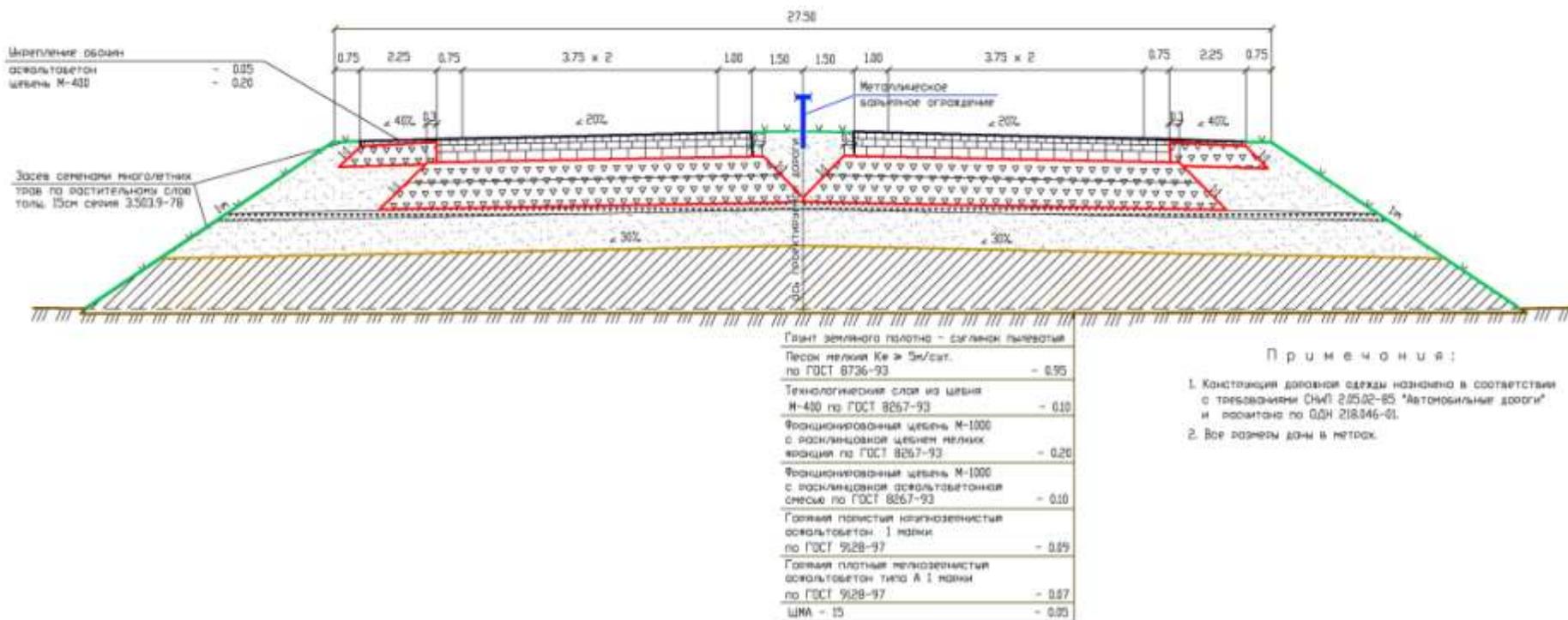


Поперечный профиль конструкции дорожной одежды

В поперечном профиле Западный обход имеет ширину проезжей части, равной количеству полос движения, по 2 x 3,75 м каждая, разделительную полосу шириной 5,0 (6,0) м, из которых 2 x 1 м полосы безопасности с укреплением по типу основной проезжей части, 3 м – полоса укрепленная засевом трав, для размещения металлического барьерного ограждения с двух сторон, опор освещения, электрокабельной и волоконно-оптической канализации, опор путепроводов, рамных опор знаков и водоотводных сооружений. На участках примыкания съездов транспортных развязок предусматривается устройство переходно-скоростных полос шириной 3,75 м.

Обочины общей шириной 3,75 м, из которых 3,0 м укрепленная часть (шириной 0,75 м - укрепление асфальтобетоном с конструкцией по типу основной проезжей части, шириной 2,25 м – укрепление асфальтобетоном с конструкцией облегченного типа), что предполагает возможность краткосрочной экстренной остановки автомобиля и часть обочины шириной 0,75 м, укреплена засевом трав.

Поперечный уклон проезжей части 20‰, уклон обочин 40‰.





Полосность и основные особенности строения

В соответствии с перспективной интенсивность движения, Проектом Западного обхода предполагается строительство 4-х полосной автомагистрали (по 2-е в каждую сторону) IB технической категории, с разделительной полосой 3,0 м в начале трассы (ПК 0+00 – ПК 5+10), 5,0 м по основной дороге и 6,0 м на уширениях перед путепроводами.

В связи с большим протяжением трассы и, соответственно, с большими объемами работ, при строительстве Западного обхода предусмотрено выделение пусковых комплексов, имеющих самостоятельное транспортное значение.

Трасса на всем протяжении имеет 20 углов поворота. Минимальный радиус кривой в плане 600 м, максимальный – 3000 м. Кривые с радиусами менее 2000 м вписаны с переходными кривыми. Общая протяженность прямых в плане составляет 9725,37 м, общая протяженность кривых в плане – 11777,03 м.

Мосты и путепроводы

Проект предусматривает строительство мостовых сооружений:

Мостовые сооружения по основному ходу и транспортных развязках в том числе:	7 шт.	745,647 м
На I пусковом комплексе		
мосты	-	-
путепроводы	5 шт.	522,379 м
На II пусковом комплексе		
мосты	-	-
путепроводы	2 шт.	223,268 м

Все мостовые сооружения относятся ко 2-му уровню ответственности (ГОСТ Р 54257-2010 «Надежность строительных конструкций и оснований. Основные положения и требования»).



Сводная таблица мостовых сооружений

	Адрес сооружения, ПК	Препятствие	Вид сооружения	Длина, м	Схема разбивки на пролеты	Габарит, м
I пусковой комплекс	начальная точка	автодорога	путепровод на транспортной развязке	93,642	21+24+2x21	Г-18,25
	ПК 42+74,27	железная дорога	путепровод через железную дорогу	81,684	21+33+21	2(Г-11,5)
	ПК 48+07,87	железная дорога, р. Люльченка	путепровод	171,519	24+33+18+2x33+24	2(Г-11,5)
	ПК 84+50,06	автодорога	путепровод через автомобильную дорогу	66,814	18+24+18	2(Г-11,5)
	ПК 134+49,44	автодорога	путепровод на транспортной развязке	108,721	18+2x33+18	Г-20,5
II пусковой комплекс	ПК 146+63,30	железная дорога	путепровод через железную дорогу	126,862	18+2x33+ 2x18	2(Г-11,5)
	конечная точка	автодорога	путепровод на транспортной развязке	96,406	21+2x24+21	Г-(16+19,75)



Малые искусственные сооружения

Для организации поверхностного водоотвода в проекте предусматривается устройство 69 железобетонных водопропускных труб, и 2 железобетонных лотка, общей длиной 3611,4 м в том числе:

По основной дороге:		
- круглые d=1,5 м	21 шт.	1 796,53 м
- прямоугольные отв. 2,0 x 2,0 м	1 шт.	91,38 м
По транспортным развязкам:		
- круглые d=1,35 м	1 шт.	43,20 м
- круглые d=1,25 м	1 шт.	22,48 м
- круглые d=1,5 м	32 шт.	1 249,50 м
- прямоугольные отв. 2,0 x 2,0 м	1 шт.	64,88 м
По примыканиям на транспортной развязке:		
- круглые d=0,75 м	1 шт.	15,52 м
- круглые d=1,0 м	4 шт.	113,73 м
- лоток	1 шт.	21,0 м
По примыканиям и пересечениям на дороге:		
- круглые d=0,5 м	1 шт.	15,52 м
- круглые d=0,75 м	1 шт.	17,56 м
- круглые d=1,0 м	4 шт.	109,43 м
- круглые d=1,25 м	1 шт.	36,92 м
- лоток	1 шт.	13,75 м



Транспортные развязки

Проектом, на два пусковых комплекса строительства, предусматривается устройство 3-х транспортных развязок в разных уровнях:

Транспортная развязка в начальной точке	Примыкание к ул. Дзержинского (подходы к мосту через р. Вятка)
Транспортная развязка на ПК 134+49,44	Пересечение с автотрассой Киров – Стрижи – Оричи
Транспортная развязка в конечной точке	Примыкание к транспортной развязке автотрасс Южный обход г. Кирова и Киров – Советск – Яранск



Транспортная развязка в начальной точке ПК 0+00

В начальной точке Западного обхода, на примыкании к ул. Дзержинского (левобережная часть подхода к мосту через р. Вятка, в направлении на Кострому, Сыктывкар и Пермь), предусмотрено строительство транспортной развязки. По технико-экономическим показателям в проекте принят вариант двухуровневой транспортной развязки по типу «неполный клеверный лист».

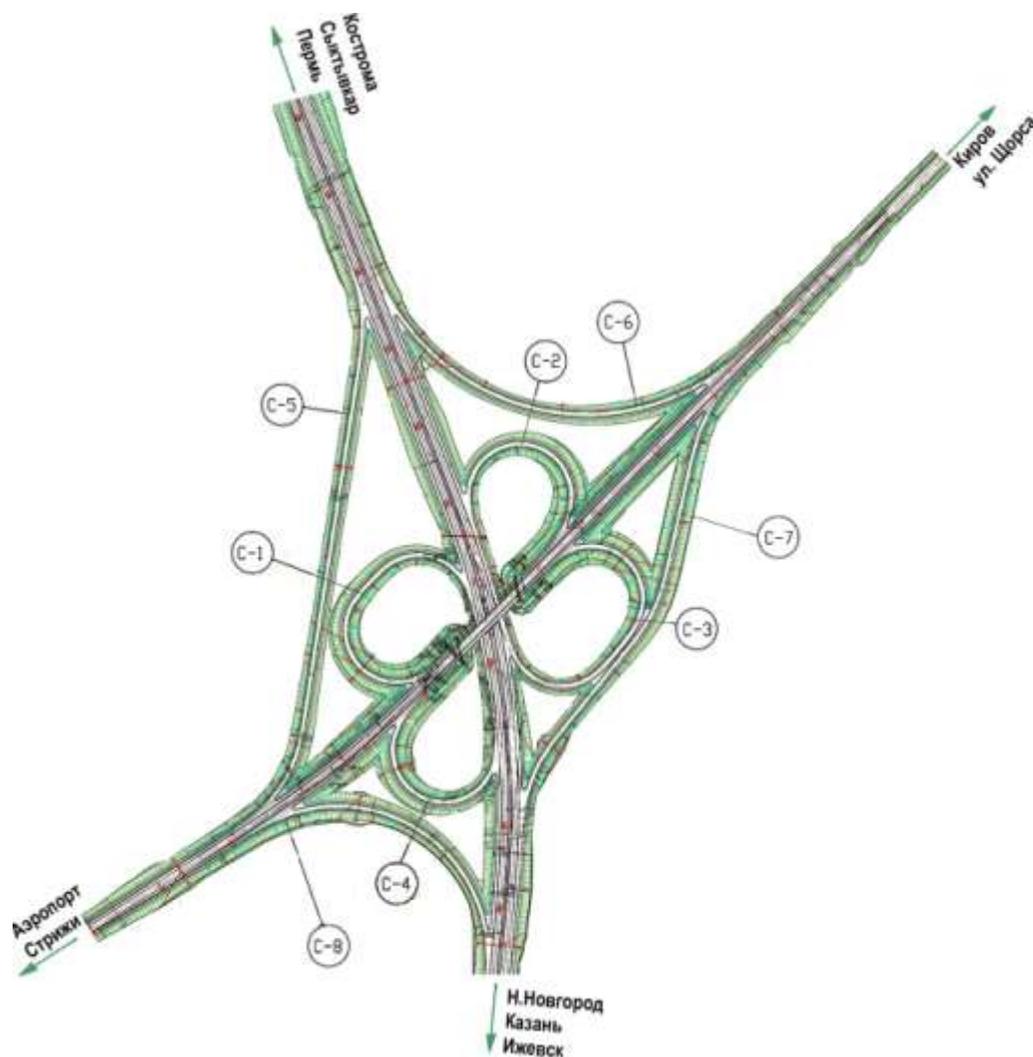


Транспортная развязка на ПК 0+00 учитывает все связи и направления данного примыкания, обеспечивающие:

- ▶ **Съезд №1:** связь Обхода через ул. Дзержинского по путепроводу;
- ▶ **Съезд №2:** основная связь из центра города с началом Обхода и выходом на путепровод через ул. Дзержинского;
- ▶ **Съезд №3:** связь Обхода с выездом на ул. Дзержинского в направлении мостового перехода через р. Вятка и далее на Кострому, Сыктывкар и Пермь;
- ▶ **Съезд №4:** основная связь с мостового перехода через р. Вятка (ул. Дзержинского) на начало Обхода;
- ▶ **Съезд №5:** основная связь обхода с выездом на ул. Дзержинского в сторону центра города.

Транспортная развязка на ПК 134+49,44

На 14 км Западного обхода, в месте пересечения с автомобильной дорогой Киров – Стрижи – Оричи, предусмотрено строительство транспортной развязки. По технико-экономическим показателям в проекте принят вариант двухуровневой транспортной развязки по типу «полный клеверный лист».



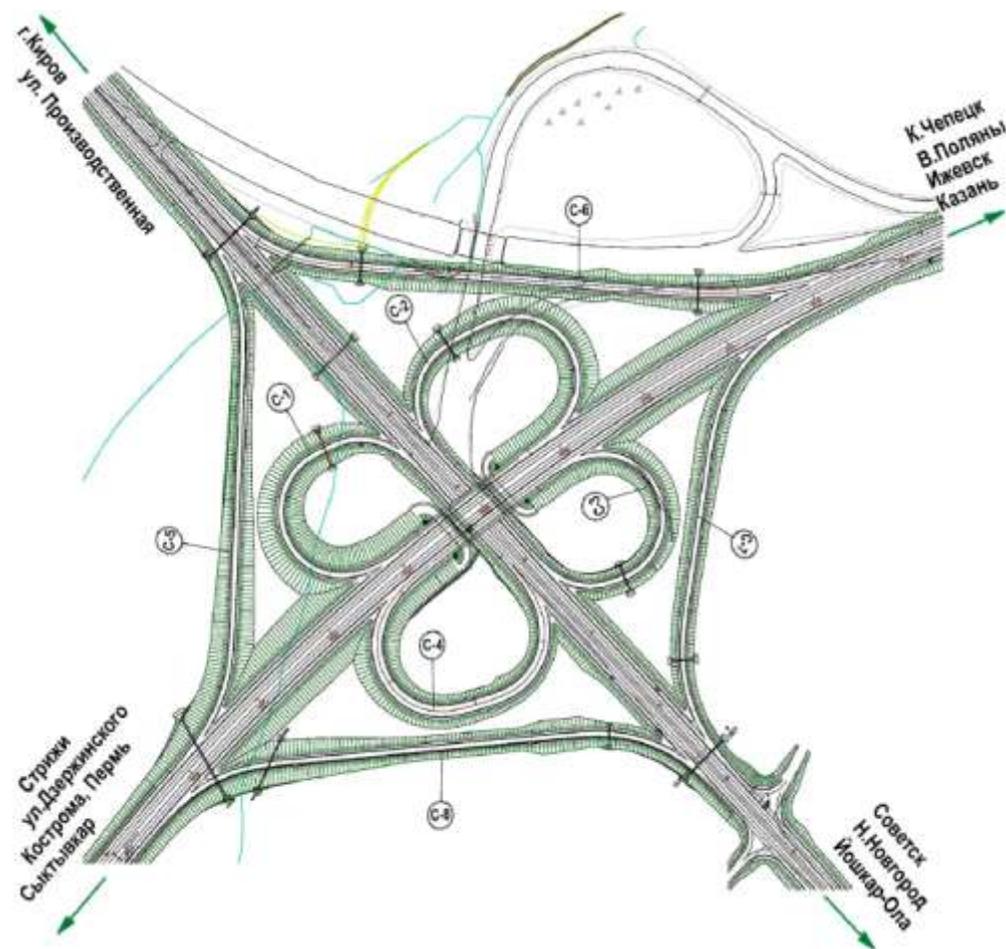
В плане транспортная развязка на ПК 134+49,44 имеет 8 съездов, обеспечивающих:

- ▶ **Съезд №1:** связь автодороги Киров – Стрижи – Оричи (из города) с Обходом в сторону Советска, Уржума, Вятских Полян;
- ▶ **Съезд №2:** связь Обхода с автодорогой Киров – Стрижи – Оричи через путепровод в направлении аэропорта и пгт Стрижи;
- ▶ **Съезд №3:** связь автодороги Киров – Стрижи – Оричи через путепровод на Обход в направлении его начала (ул. Дзержинского);
- ▶ **Съезд №4:** связь Обхода с автодорогой Киров – Стрижи – Оричи через путепровод в направлении центра города;
- ▶ **Съезд №5:** основная связь Обхода с автодорогой Киров – Стрижи – Оричи в направлении аэропорта и пгт Стрижи;
- ▶ **Съезд №6:** основная связь автодороги Киров – Стрижи – Оричи из центра города (ул. Щорса) на Обход в направлении его начала (ул. Дзержинского);
- ▶ **Съезд №7:** основная связь Обхода с автодорогой Киров – Стрижи – Оричи в направлении центра города (ул. Щорса);
- ▶ **Съезд №8:** основная связь автодороги Киров – Стрижи – Оричи из аэропорта и пгт Стрижи на Обход в направлении его окончания и далее на Советск, Уржум, Вятские Поляны.



Транспортная развязка в конечной точке на ПК 215+02,40

В конце трассы Западный обход примыкает к существующей транспортной развязке автомобильных дорог Южный обход г. Кирова и Киров – Советск – Яранск. Проектом предусмотрено разборка существующей и строительство новой транспортной развязки, обеспечивающей пересечение транспортных потоков с четырех направлений. По технико-экономическим показателям в проекте принят вариант двухуровневой транспортной развязки по типу «полный клеверный лист».



В плане транспортная развязка на ПК 215+02,40 имеет 8 съездов, обеспечивающих:

- ▶ **Съезд №1:** связь Южного обхода г. Кирова через путепровод с автодорогой Киров – Советск – Яранск в направлении Советска, Н.Новгорода;
- ▶ **Съезд №2:** связь автодороги Киров – Советск – Яранск через путепровод с Обходом в направлении пгт Стрижи, мост через р. Вятка, Пермь, Кострома, Сыктывкар;
- ▶ **Съезд №3:** основная связь Обхода с автодорогами Южный обход г. Кирова, Киров – Советск – Яранск через путепровод в направлении г. Кирова (ул. Производственной);
- ▶ **Съезд №4:** связь автодороги Киров – Советск – Яранск с автодорогой Южный обход г.Кирова через путепровод в направлении К.-Чепецка, В.Полян, Ижевска, Казани;
- ▶ **Съезд №5:** основная связь автодороги Киров – Советск – Яранск (из города) с Обходом в направлении пгт Стрижи, мост ч/ р. Вятка, Пермь, Кострома, Сыктывкар;
- ▶ **Съезд №6:** основная связь автодороги Южный обход г.Кирова на автодорогу Киров – Советск – Яранск в направлении центра города (ул. Производственная);
- ▶ **Съезд №7:** основная связь автодороги Киров – Советск – Яранск с автодорогой Южный обход г.Кирова в сторону Кирово-Чепецка, Вятских Полян, Ижевска, Казани;
- ▶ **Съезд №8:** основная связь Обхода с автодорогой Киров – Советск – Яранск в сторону Советска, Н.Новгорода.





Пересечения и примыкания

Проектируемая дорога пересекает существующие автомобильные дороги с асфальтобетонным покрытием, разделяет сельхозугодия на отдельные участки, а также пересекает населенные пункты.

Для обеспечения связи разобщенных территорий на основании технико-экономических обследований и с учетом требований заказчика и администрации г. Кирова в проекте предусмотрено:

По I пусковому комплексу:

- ▶ 15 примыканий в одном уровне;
- ▶ 1 транспортная развязка в двух уровнях по типу «труба» в начальной точке с устройством путепровода на основной дороге;
- ▶ 1 транспортная развязка в двух уровнях по типу «полный клеверный лист» на ПК 134+49,44 с устройством путепровода на второстепенной дороге;

По II пусковому комплексу:

- ▶ 8 примыканий в одном уровне;
- ▶ 1 транспортная развязка в двух уровнях по типу «полный клеверный лист» в конечной точке с устройством путепровода на основной дороге.





Технические средства организации дорожного движения

Для обеспечения безопасности и организации движения на автомобильной дороге предусматриваются все необходимые мероприятия в соответствии с ГОСТ Р 52289-2004 (Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств).

Всего по дороге предусмотрена установка:

▶ сигнальных столбиков	1 047 шт.
▶ одностороннего металлического барьерного ограждения	82 579,0 пм
▶ двустороннего металлического барьерного ограждения	6 192,5 пм
▶ дорожных знаков	696 шт.

Проектом предусмотрена горизонтальная и вертикальная разметка на по ГОСТ Р 52289-2004.

Установка и наладка оборудования системы взимания платы и автоматизированной системы управления дорожным движением не является предметом концессионного соглашения и будет осуществляться оператором, привлекаемым ГК «Автодор». Деятельность по осуществлению взимания платы за проезд с пользователей автомобильной дороги (операторская деятельность) и деятельность по осуществлению эксплуатации указанных интеллектуальных транспортных систем также будет осуществляться привлеченным ГК «Автодор» оператором.



ИСПОЛЬЗОВАНИЕ МЕХАНИЗМА ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА при строительстве автомобильной дороги «Западный обход г. Кирова»

Механизм реализации ГЧП будет определяться в ходе разработки документации на отбор частного партнера.

Предмет конкурса - право заключения концессионного соглашения о финансировании, строительстве и эксплуатации участка автомобильной дороги.

Осуществление полномочий концедента при проведении конкурса, заключении и исполнении концессионного соглашения возлагается на департамент дорожного хозяйства и транспорта Кировской области.

Победитель конкурса получит право на заключение концессионного соглашения с концедентом на условиях его конкурсного предложения, отвечающего требованиям конкурсной документации и решению о заключении концессионного соглашения.

Цель соглашения - создание и обеспечение надлежащей эксплуатации автомобильной дороги в течение всего ее жизненного цикла в соответствии с современными технико-эксплуатационными параметрами, требованиями экологичности и безопасности дорожного движения.

Объект концессионного соглашения – Автомобильная дорога «Западный обход г. Кирова», участок от моста через реку Вятка у д. Гнусино до транспортной развязки автомобильной дороги Киров – Советск – Яранск, включающая в себя предусмотренные проектно-сметной документацией инженерные сооружения транспортной инфраструктуры (земляное полотно, дорожная одежда, водоотводные сооружения, путепроводы, эстакады, технические средства организации движения, иные дорожные объекты и объекты дорожного хозяйства).





Основные механизмы реализации проектов ГЧП в мировой практике:

1. Концессионное Соглашение	
Строительство – Управление – Передача	Частный партнер осуществляет строительство объекта, эксплуатирует объект, получает доход от эксплуатации, а затем передает объект в собственность публичного партнера.
Строительство – Передача – Управление	Частный партнер осуществляет строительство объекта, объект передается в собственность публичного партнера сразу после окончания строительства, частный партнер осуществляет эксплуатацию объекта и получает доход от эксплуатации.
Строительство – Владение – Управление	Частный партнер осуществляет строительство объекта, приобретает право собственности, затем осуществляет его эксплуатацию в течение согласованного с публичным партнером срока и получает доход от эксплуатации.
Строительство – Владение – Управление – Передача	Частный партнер осуществляет строительство объекта, приобретает право собственности на объект, эксплуатирует объект в течение согласованного с публичным партнером срока и получает доход от эксплуатации. По истечении согласованного срока объект передается в собственность публичного партнера.
Покупка/ Аренда – Строительство – Управление	Частный партнер приобретает или берет в аренду активы государства, модернизирует их, выступает оператором, не беря определенных обязательств по срокам передачи активов государству.
2. Контракт жизненного цикла	
Контракт жизненного цикла	Частный партнер осуществляет строительство объекта, финансирование указанных мероприятий, и эксплуатацию объекта по стандартам качества, согласованным с публичным партнером, а публичный партнер выплачивает частному вознаграждение.
3. Аренда с правом или без права выкупа	
Строительство – Владение – Передача в аренду – Выкуп	Частный партнер осуществляет строительство объекта, приобретает право собственности, передает объект в аренду публичному партнеру (с правом выкупа или без права выкупа).
4. Операторский контракт	
Управление и Эксплуатация	Частный партнер осуществляет эксплуатацию объекта в течение согласованного с публичным партнером срока, получает доход от эксплуатации, право собственности на объект остается у публичного партнера.
5. Совместное предприятие	
Совместное предприятие	Публичный и частный партнер создают совместное предприятие (как правило, в форме компании с целевой правоспособностью), которое осуществляет выполнение ГЧП-проекта. Публичный и частный партнер получают доход с вложенного в предприятие капитала.



Под понятием «Публичный партнер» понимается:

1. РФ, субъекты РФ в лице государственных органов;
2. Муниципальные образования в лице органов местного самоуправления;
3. Унитарные предприятия (ФГУП, ГУП, МУП);
4. Бюджетные учреждения (в сфере науки, культуры, образования, медицины и пр.);
5. Специальные виды юр. лиц, учреждённых РФ:
 - Госкорпорации (ВЭБ, Росатом, Ростехнологии, АСВ, Олимпстрой и т.д.);
 - Госкомпания «Автодор».

Под понятием «Частный партнер» понимается:

1. Российские организации;
2. Индивидуальные предприниматели – граждане РФ;
3. Иностранские компании (учетом установленных действующим законодательством ограничений).



Обязательства концессионера:

В соответствии с концессионным соглашением концессионер должен обеспечить:

- ▶ Софинансирование (финансирование) строительства автомобильной дороги;
- ▶ Ввод в эксплуатацию автомобильной дороги в срок согласно концессионного Соглашения;
- ▶ Эксплуатацию автомобильной дороги общего пользования:
 - поддержание автомобильной дороги в надлежащем транспортно- эксплуатационном состоянии в течение всего срока эксплуатации и соблюдение требований безопасности дорожного движения, включая соблюдение транспортно-эксплуатационных показателей, установленных концессионным Соглашением;
 - соблюдение показателей транспортной доступности автомобильной дороги для пользователей в соответствии с требованиями конкурсной документации и концессионного соглашения осуществление текущего и капитального ремонта, содержание автомобильной дороги в течение всего срока эксплуатации (за исключением СВП и АСУДД);
 - предоставление услуг пользователям автомобильной дороги в составе, объеме и в соответствии с требованиями, предусмотренными концессионным соглашением и действующим законодательством осуществление мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения и транспортной безопасности объектов автомобильной дороги.
 - страхование риска утраты или повреждения искусственных сооружений в составе автомобильной дороги, а также страхование ответственности перед третьими лицами за причинение им вреда;
 - предоставление концеденту безотзывных банковских гарантий;
 - передачу автомобильной дороги концеденту в соответствии с условиями концессионного Соглашения.





Обязательства концедента:

- ▶ Заключение с концессионером договоров аренды/субаренды земельных участков, по которым будет проходить автомобильная дорога и/или которые необходимы концессионеру для осуществления деятельности, связанной со строительством и эксплуатацией автомобильной дороги;
- ▶ Передача концессионеру имеющейся проектной документации на строительство автомобильной дороги;
- ▶ Предоставление концессионеру капитального гранта на строительство автомобильной дороги;
- ▶ Передача концессионеру автомобильной дороги во владение и пользование с даты ввода ее в эксплуатацию до истечения срока действия концессионного соглашения;
- ▶ Выплата концессионеру платы концедента с момента ввода в эксплуатацию автомобильной дороги;
- ▶ Принятие от концессионера автомобильной дороги после прекращения действия концессионного соглашения.



Примерные сроки отбора частного партнера

Срок	Наименование этапа работ
9 месяцев	Проведение работ по разработке механизма реализации проекта с использованием механизма ГЧП. Определение основных финансовых и экономических показателей проекта.
2 месяца	Проведение Публичного обсуждения условий конкурса и проекта конкурсной документации.
1 месяц	Опубликование официального извещения о проведении конкурса и конкурсной документации.
1 месяц	Прием конкурсных заявок, ознакомление потенциальных участников закупки с материалами проектной документации на основании соответствующих запросов и вскрытие конвертов с конкурсными заявками.
1 месяц	Рассмотрение и оценка конкурсных заявок, подведение итогов конкурса.
2 месяца	Представление конкурсных предложений, проведение открытых консультаций и вскрытие конвертов с конкурсными предложениями.
1 месяц	Рассмотрение конкурсных предложений, подведение итогов конкурса.
3 месяца	Проведение переговоров с победителем конкурса, подписание концессионного соглашения и осуществление финансового закрытия.
