

Платные путепроводы взамен ж/д переездов



Строительство платного путепровода в г.Рязани

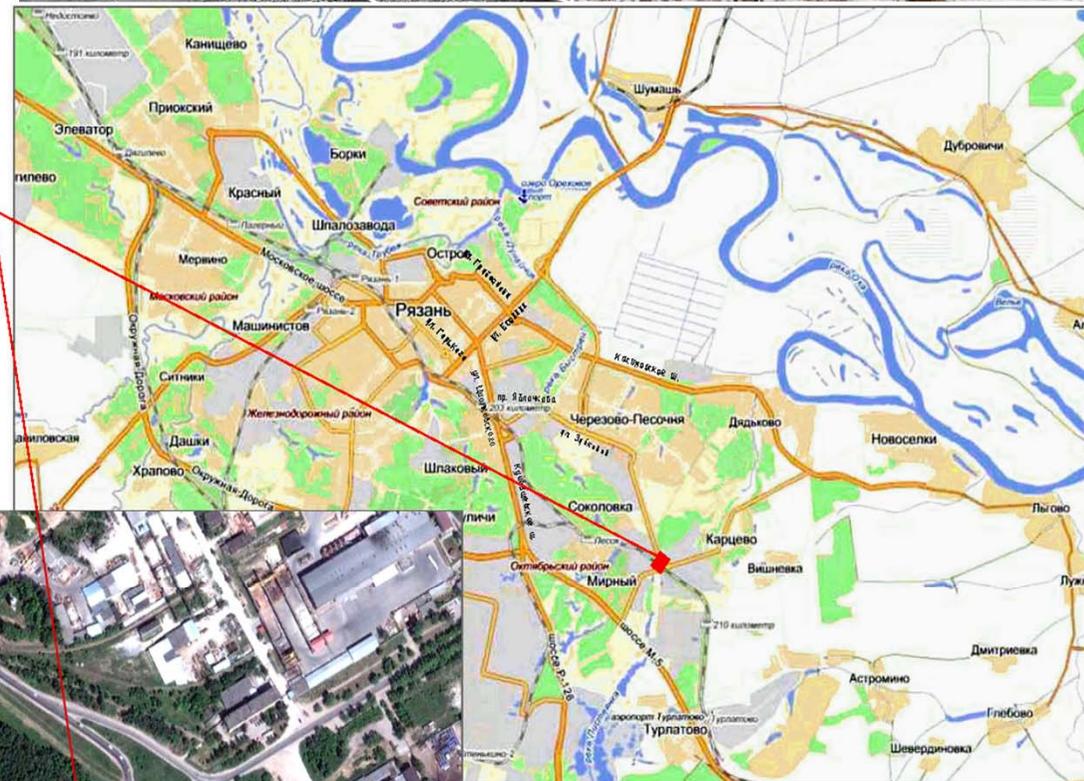
ЗАО "Региональные платные дороги" (ОГРН 1115003000221) учреждено в 2011г. в качестве специализированной инвестиционной компании, осуществляющей строительство и эксплуатацию платных автодорожных путепроводов общего пользования. Миссией компании является формирование нового сектора рынка коммерческой недвижимости, объединяющего частные инфраструктурные объекты. Компании принадлежит первый в России платный автодорожный путепровод в г.Рязани (начало эксплуатации путепровода с декабря 2012г., на платной основе – с 01 марта 2013г.)

Компанией разработана и используется неконцессионная модель, являющаяся аналогом модели ГЧП BOOT (*Build-Own-Operate-Transfer*).

В мае 2011г. ЗАО "Региональные платные дороги" начала реализация проекта, предусматривающего строительство платного путепровода через железную дорогу на ул. Новоселковская в г.Рязани. Путепровод построен взамен высокоинтенсивного ж/д переезда 1-й категории на перегоне "Лесок-Листвянка" 208км Рязанского отделения Московской железной дороги. Переезд расположен на пересечении в одном уровне магистральной электрифицированной железной дороги с городской улицей Новоселковская в восточной промзоне г.Рязани. Через переезд проходит до 110 поездов в сутки.



проектируемый платный путепровод



СКОЛЬКО? КАЖДЫЙ АВТОВЛАДЕЛЕЦ ДОЛЖЕН ЗНАТЬ:

**за 20 минут работы на холостом ходу (без кондиционера)
двигатель 1600 см³ сжигает 0,5...0,6 литра Аи92 на 15-20 рублей**

**1 километр пути малолитражки
по стоимости бензина это 3-4 рубля, а в городе – 5-6 рублей**

**среднестатистический суточный пробег 46 километров
по стоимости бензина это 184 рубля, а в городе - свыше 250**



С каждым годом растут автомобилизация населения, интенсивность движения поездов и стоимость бензина, а следовательно, - протяженность дорожных заторов перед переездами, потерянное время и затраты автовладельцев

Строительство платной дороги
Анализ дорожного движения на переезде 208км пк7 на ул.Новоселковской в г.Рязани в 2011-2012гг. показал, что в результате совпадения пика интенсивности движения поездов и транспортных средств средневзвешенное по количеству транспортных средств время нахождения в дорожном заторе перед переездом в 2012г. составило 20 минут и за год оно увеличилось на 3 минуты. В течение этого времени подавляющее большинство машин не глушат двигатели, т.к. идет уплотнение затора и работают кондиционеры.

ПОЧЕМУ? ЗАКРЫВАТЬ ПЕРЕЕЗДЫ

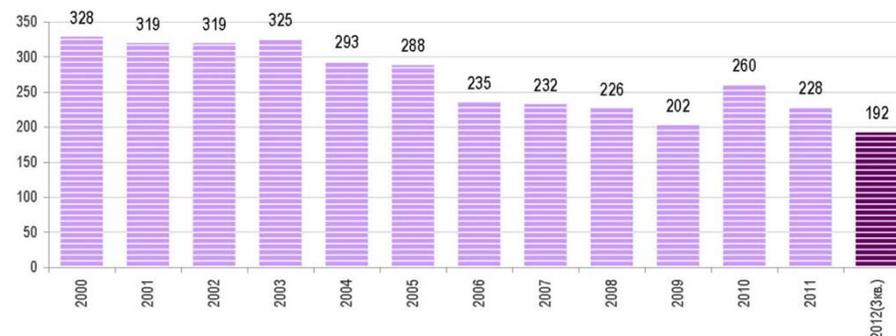
объекты повышенной опасности
источники тяжелых аварий

В Московской области эксплуатируется свыше 700 ж/д переездов, из которых около 413 переездов принадлежат ОАО РЖД, из них свыше 84 - переезды 1-й категории. Переезды являются источниками тяжелых аварий, сопряженных с гибелью людей и значительным ущербом. ДТП на переездах причиняют ущерб наиболее важной части подвижного состава - локомотивам. Только за 5 мес. 2011г. ущерб ОАО РЖД от аварий на переездах превысил 250 млн. рублей

В результате постепенной застройки придорожных полос большинство переездов в городах уже не отвечают требованиям безопасности по расстоянию видимости приближающегося поезда. С ростом скоростей движения поездов возрастает тяжесть аварий на переездах



Число ДТП на переездах ОАО "Российские железные дороги"



ПОЧЕМУ? ЗАКРЫВАТЬ ПЕРЕЕЗДЫ

**сокращают пропускную способность
автомобильных и железных дорог**

Пригородные ж/д перевозки предпочтительны для организации устойчивой транспортной связи. Увеличение провозной способности пригородного ж/д транспорта требует увеличения интенсивности и скорости движения поездов

Переезды сокращают пропускную способность дорог. На отдельных направлениях Московской ЖД суточная интенсивность 200...350 поездов, что соответствует закрытому состоянию переезда до 18-19 часов. Проблема усугубляется совпадением во времени пиков пригородного дорожного и железнодорожного движения. С ростом интенсивности и скорости движения поездов растут частота и продолжительность закрытия переездов, что приводит к сокращению пропускной способности дороги

Переезды сокращают пропускную способность железных дорог, т.к. нормативная скорость проезда поезда через переезд - 60 км/ч. Поезда тормозят перед переездами и разгоняются после них. Переезды сдерживают развитие скоростного железнодорожного сообщения



ПОЧЕМУ? ПУТЕПРОВОД ПЛАТНЫЙ

Основной причиной дефицита транспортной инфраструктуры является переход к рыночной экономике, связанное с этим увеличение доходов населения и уменьшение доли ВВП, перераспределяемой через государственный бюджет (в СССР - 100% ВВП, в России - 40% ВВП), в результате чего у граждан появилась возможность покупать автомобили и, одновременно с этим, сократились возможности государства строить новые дороги. Ситуация усугубилась с появлением программ автокредитования. Сегодня, потребность в новых дорогах, мостах, путепроводах значительно превышает возможности бюджетов и ту часть налоговых поступлений, которая может быть направлена на эти цели. Имея ограниченное количество средств, государство поступает также, как поступает гражданин, желающий ездить на машине, на которую он еще не заработал - ИНФРАСТРУКТУРА СТРОИТСЯ В КРЕДИТ

Вторая причина состоит в том, что основным источником финансирования дорожного хозяйства являются топливные акцизы, но с ростом экономичности двигателей (с 50-х годов более чем в 2 раза) валовой объем акцизных сборов перестал соответствовать потребности общества в дорожной инфраструктуре. Это наблюдается не только в России, в США официально признанный разрыв между потребностями дорожного хозяйства и целевыми налогами составляет около 26 млрд. долларов в год. В результате, на ремонт существующих и строительство новых дорог привлекаются бюджетные средства, полученные от всех налогоплательщиков - неважно, пользуются ли они конкретной дорогой, да и вообще, имеют ли автомобиль. Может быть, большинству налогоплательщиков нужнее новые больницы, детские сады или школы?

Если текущие доходы государства не покрывают потребностей общества, то либо эти потребности сокращаются, либо они удовлетворяются за счет кредита, который рано или поздно надо возвращать. В итоге имеем: либо мост в генеральном плане города с пониманием, что он может быть построен в лучшем случае через 20-30 лет (например, в Туле мост через реку Упа планируется с 1951г., но его нет до сих пор), либо мост, за который должен платить тот, кто получает выгоду от пользования им сейчас, а не через 20-30 лет



КАК? РЕШИТЬ ПРОБЛЕМУ

Несоответствие между потребностями дорожного строительства и финансовыми ресурсами

Несоответствие темпов развития региональной дорожной сети темпам роста автопарка

Распыление ресурсов при строительстве относительно небольших объектов

Финансово-экономические проблемы

Привлечение частного капитала к строительству инфраструктурных объектов



Ограничение пропускной способности участков дорожной сети при наличии ж/д переездов

Совпадение по времени пиков интенсивности дорожного и железнодорожного движения

Угроза безопасности дорожного движения

Автодорожные проблемы

Строительство путепроводов через железные дороги



Угроза безопасности железнодорожного движения

Значительный ущерб, причиняемый подвижному составу в результате аварий на переездах

Ограничение скорости движения и пропускной способности ж/д перегонов с переездами

Препятствие развитию скоростного железнодорожного сообщения

Железнодорожные проблемы

Ликвидация железнодорожных переездов



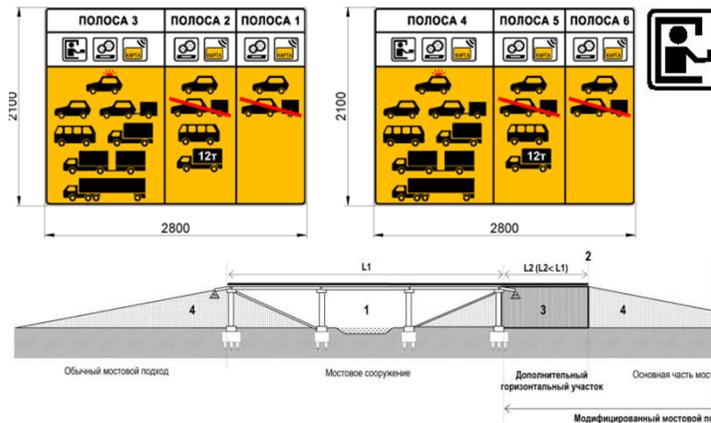
Железнодорожные переезды общего пользования - объекты железнодорожной инфраструктуры и не входят в состав региональной дорожной сети. Переезды предоставляют автовладельцам возможность относительно безопасного проезда через железнодорожные пути во время перерыва в движении поездов. Переезды являются собственностью ОАО «Российские железные дороги», их содержание включается в стоимость железнодорожных перевозок и осуществляется за счет пассажиров и грузоотправителей железнодорожного транспорта, но... пользуются ими не поезда.

Автомобильные путепроводы общего пользования - объекты дорожной инфраструктуры. Путепровод дает возможность гражданам пользоваться благом безопасного и быстрого проезда. В соответствии с Федеральным законом от 08.11.2007г. 257-ФЗ допускается создание частных участков автомобильных дорог общего пользования и их эксплуатация на платной основе. Строительство частного путепровода общего пользования осуществляется взамен частного железнодорожного переезда общего пользования



- согласно п.1 и п.12 ст.5 Федерального закона №257-ФЗ (далее "Закон") а/д общего пользования классифицируются на дороги федерального значения, регионального и межмуниципального значения, местного значения и частные автомобильные дороги. Частными являются а/д, находящиеся в собственности физических или юридических лиц
- согласно п.12 ст.6 Закона к собственности юридических лиц относятся а/д (участки а/д), построенные юридическими лицами за счет собственных средств на предоставленных им в установленном порядке земельных участках, что исключает возможность привлечения бюджетных субсидий для строительства таких а/д
- в соответствии с пунктом 1 ст.37 Закона решение об использовании участка а/д на платной основе может быть принято собственником при наличии альтернативного бесплатного проезда по дорогам общего пользования
- согласно пункту 2 ст.37 Закона протяженность а/д, обеспечивающих возможность альтернативного бесплатного проезда, не должна превышать более чем в три раза протяженности платного участка а/д, за исключением случая, если более 50% протяженности такого участка составляют мосты, тоннели и путепроводы. В этом случае альтернативный проезд должен быть, но его протяженность не ограничивается

	Инженерно-техническое решение	Результат
1	проверенные временем, экономичные инженерно-технические решения, соответствующие техническим и технологическим возможностям большинства средних мостостроительных организаций (технологический уровень 80-х годов)	снижение стоимости строительства, расширение круга конкурирующих участников конкурса, создание необходимых условий для установления минимального размера платы за проезд
2	запатентованные технические решения размещения объектов инфраструктуры взимания платы за проезд относительно мостового сооружения	правовая защита проекта, повышение безопасности движения на подъезде к платному путепроводу, определение состава платного участка а/д, подпадающего под исключение и имеющего минимальную протяженность в соответствии с законодательством
3	использование мирового опыта при выборе набора технологий оплаты проезда, идеологии системы взимания платы и тарифной политики. Создание кооперации российских производителей оборудования в партнерстве с компанией Multitoll (Франция)	увеличение пропускной способности ПВП (с учетом отсутствия в России культуры пользования платными дорогами) за счет включения пользователей в качестве активного элемента системы. В качестве базового был принят подход, используемый на платных кольцах городов Норвегии
4	использование мирового опыта при планировке и разработке схемы организации движения на ПВП 2-полосного мостового сооружения (в качестве прототипа выбран ПВП 4-полосной дороги в округе Акершус, Норвегия)	соответствие ПВП европейским стандартам (1:3-4), наличие на ПВП "быстрых" и "медленных" полос, при этом самая быстрая полоса – крайне правая для легкового транспорта.



Типовой 6-полосный ПВП для мостовых сооружений



Прототип ПВП (округ Акершус, Норвегия)

СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ПРОЕКТА

Тарифная политика ориентируется на уровень доходов 90% автовладельцев, месячные дорожные расходы не должны превышать 2% месячных денежных доходов домохозяйств, владеющих личным транспортом, а плата за проезд должна примерно соответствовать стоимости бензина, расходуемого на 3-4 км пути (15 рублей)

	Решение	Результат
1	социально приемлемый размер платы за проезд. В рамках проекта была разработана методология расчета размера платы для тарифных групп	установление обоснованного размера платы, ограниченного не стоимостью строительства и задачами рефинансирования, а возможностью среднестатистического автовладельца оплачивать свой проезд. Ожидается, что около 15% автовладельцев откажутся от оплаты и будут использовать альтернативные маршруты проезда.
2	2-х тарифная сетка, позволяющая выделить транспортные средства, по формальному признаку предназначенные для оказания услуг и проведения работ в рамках предпринимательской деятельности, и личный транспорт граждан	соответствующее принципам социальной справедливости деление транспортных средств на 2 тарифные группы: высотой до 2,1 метра (1-я тарифная группа) и высотой 2,1 метра и выше (2-я тарифная группа). Льготы предусмотрены только для 1-й тарифной группы
3	наличие системы льгот по оплате проезда. Помимо транспортных средств, указанных в законе, от оплаты проезда освобождаются машины бюджетных учреждений (школы, детские сады, органы власти), а также мотоциклы и другие 2-колесные средства	стимулирование автовладельцев к использованию БСК, увеличивающее практическую пропускную способность ПВП
4	наличие бесплатных окон для легкового транспорта в соответствии с принципами теории платных дорог (плата взимается за пропускную способность, <i>A.A. Walters The Economics of Road User Charges. 1968</i>)	бесплатный проезд легковых транспортных средств через платный путепровод с 23.00 часов до 6.00 часов. Транспортные средства высотой свыше 2,1 метра относятся к коммерческим (2-я тарифная группа), плата за проезд таких транспортных средств взимается круглосуточно.



ПУТЕПРОВОД ЗАО "РЕГИОНАЛЬНЫЕ ПЛАТНЫЕ ДОРОГИ" В РЯЗАНИ ПЕРЕВОДЕН В ПЛАТНЫЙ РЕЖИМ С 01 МАРТА 2013 ГОДА



ЗАО "Региональные платные дороги"

Адрес: Россия, 142784 Москва, дер. Румянцево, стр. 2, оф. 307в

Тел./факс: 8 (499) 940-1215

Web: www.tollroad.ru

Email: tollroad@tollroad.ru