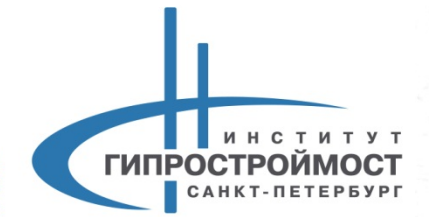




ГРУППА
ВИС



11 очередь строительства кольцевого маршрута
в районе Приморской рекреационной зоны

**Мостовой переход через
Калининградский залив с подходами
(от пос. Космодемьянского до пос. Шоссейное)**

Проектируемый объект необходим для связи трех основных магистралей вокруг Калининграда:



- ☐ Южный обход;
- ☐ Северный обход;
- ☐ Приморское кольцо.

Переход через Калининградский залив и р. Преголю предполагается выполнить мостовым сооружением. Новый мостовой переход соединит посёлки Космодемьянского и Шоссейный.

- ☐ **Общая протяжённость** дорожной инфраструктуры, включая мостовой переход через реку Преголю, подходы, путепроводы и развязки составит около **8,103 км**;
- ☐ Скоростная четырёхполосная дорога станет частью кольцевого маршрута в районе Приморской рекреационной зоны;
- ☐ Мостовой переход через Калининградский залив с подходами располагается в Калининградской области (Рисунок 1);

- ☐ Начало трассы платной автомобильной дороги ПК 0+00 расположено на примыкании к проектируемой 6-ти полосной автомобильной дороге «3 очередь строительства Кольцевого маршрута в районе Приморской рекреационной зоны» 1Б технической категории и выполнено в виде транспортной развязки по типу «Клеверный лист»;
- ☐ Минимальный радиус круговой в плане по основному ходу трассы принят 800 м, ширина проезжей части принята $2 \times 7,5$ м, с 4 полосами движения по 3,75 м. Ширина разделительной полосы принята 5,0 м. Максимальный продольный уклон не превышает предельного нормативного значения 40 ‰, наименьшие радиусы вертикальных кривых не превышают предельных нормативных значений: вогнутой – 5 000 м, выпуклой – 15 000 м;
- ☐ Конец основного хода трассы платной автомобильной дороги ПК 81+03,18 расположен на границе «10 очередь строительства Кольцевого маршрута в районе Приморской рекреационной зоны»;
- ☐ Протяженность платной автомобильной дороги составляет 8,103 км.

- ❑ Мост позволит закольцевать Окружную дорогу, соединит Южный и Северный обходы Калининграда
- ❑ Сократит расстояние между населенными пунктами на 40 км.
- ❑ Реализация проекта создаст возможность выхода транспортных потоков с северо-запада региона на ответвление трансъевропейского транспортного коридора 1-А «Рига – Калининград – Гданьск»
- ❑ Улучшит транспортную доступность территории и позволит вывести из Калининграда транзитные потоки большегрузных автомобилей.
- ❑ После реализации проекта региональный бюджет дополнительно получит существенные налоговые поступления.



Технические параметры:

- ❑ Транспортная развязка на пересечении с автомобильной дорогой «3 очередь строительства Кольцевого маршрута в районе Приморской рекреационной зоны» представлена 8 съездами. Путепровод предусмотрен на прямом участке в теле основного хода проектируемой трассы. Минимальный радиус круговой кривой в плане правоповоротных съездов составляет 150 м, левоповоротных съездов – 60 м. Ширина проезжей части левоповоротных съездов – 5,5 м правоповоротных – 5,0 м. Максимальный продольный уклон не превышает предельного нормативного значения 40 ‰, наименьшие радиусы вертикальных кривых не превышают предельных нормативных значений: вогнутой – 1500 м, выпуклой – 2500 м. При проектировании путепровода на транспортной развязке габарит по высоте над проезжей частью 3-очередки строительства принят 5,2 м.
- ❑ В составе транспортной развязки на ПК 0+00 платной автомобильной дороги предусмотрены работы по реконструкции участка существующей автомобильной дороги 27А-002 «Калининград – Балтийск» III технической категории.
- ❑ Протяженность участка реконструкции существующей автомобильной дороги 27А-002 «Калининград – Балтийск» составляет 1,55078 км.
- ❑ Подключение участка реконструкции существующей автомобильной дороги 27А-002 «Калининград – Балтийск» к улично-дорожной сети предусматривается посредством устройства транспортной развязки, учтенной в рамках разработки проектной документации 3-очередки строительства.
- ❑ Минимальный радиус круговой кривой в плане на участке реконструкции автодороги «Калининград – Балтийск» составляет 600,0 м. Ширина проезжей части – 7,0 м (2 × 3,5 м). Максимальный продольный уклон не превышает предельного нормативного значения 50 ‰, наименьшие радиусы вертикальных кривых не превышают предельных нормативных значений: вогнутой – 3000 м, выпуклой – 10000 м. Тип покрытия – капитальный.
- ❑ Пересечении автодороги «Калининград - Балтийск» с ул. Магнитогорская предусматривается в разных уровнях. Путепровод предусмотрен на в теле реконструируемой автодороги «Калининград - Балтийск» над улицей Магнитогорская. Габарит по высоте над проезжей частью составляет 5,2 м.
- ❑ Проектной документацией предусмотрено устройство двух разворотных площадок в месте разборки существующей земляной дамбы в районе ПК58 (слева) и ПК61 (справа). Технологические разворотные площадки размером 15 × 15 м устраиваются для осуществления обслуживания существующей дамбы. Конструкция дорожной одежды принята переходного типа в щебеночно-песчаном покрытии.
- ❑ Ширина полосы отвода для размещения автомобильных дорог определена в соответствии с Постановлением Правительства Российской Федерации от 02.09.2009 г. № 717 «О нормах отвода земель для размещения автомобильных дорог и (или) объектов дорожного сервиса».

- ❑ При этом значение ширины полосы отвода на период эксплуатации складывается из ширины земляного полотна по подошве с учетом конструктивных элементов водоотводных, укрепительных и защитных устройств, и дополнительных полос шириной не менее 3,0 м с каждой стороны для обеспечения необходимых условий производства работ по содержанию дороги.

Основным сооружением на проектируемом объекте является мостовой переход через реку Преголя:

- ❑ Длина моста (по осям устоев) составляет 2637,0 м (уточняется проектной документацией);
- ❑ Все пролетные строения судоходной и эстакадной части предназначены для размещения двух полос движения шириной 3,75 м и двух полос безопасности по 2,0 и 1,0 м;
- ❑ Ширина реки Преголя в месте устройства моста составляет 245 м;
- ❑ Ширина судоходного фарватера в месте устройства моста составляет 60 м.

Проектируемый объект необходим для:

- ☐ Обеспечения прямой транспортной связи Центрального и Московского районов Калининграда;
- ☐ Обеспечения прямой транспортной связи Центрального района Калининграда и Гурьевского городского округа Калининградской области;
- ☐ Обеспечения транспортной связи Приморского кольца, Северного обхода и Южного обхода;
- ☐ Улучшения транспортной доступности градообразующего предприятия ООО «Автотор»;
- ☐ Улучшения транспортной доступности градообразующего предприятия АО «Прибалтийский судостроительный завод «Янтарь»;
- ☐ Улучшения транспортной доступности Калининградского морского торгового порта, морского порта в г. Балтийске, строящегося грузопассажирского порта в г. Пионерский и перспективного грузового порта в поселке Янтарный с Калининградской областью, в том числе с перспективным «сухим портом» в г. Черняховске;
- ☐ Улучшения транспортной доступности для перевозки грузов, следующих по маршруту «Калининградская область – Европа – Калининградская область»;
- ☐ Улучшения транспортной доступности для перспективной перевозки грузов, следующих по маршруту «Китай – Европа – Китай»;
- ☐ Символа развития Калининградской области.

- ☐ Основными источниками воздействия при строительстве мостового перехода являются технологические процессы, строительная техника и механизмы.
- ☐ Основным источником воздействия при эксплуатации мостового перехода является автомобильный транспорт.

К факторам негативного воздействия относятся:

- ☐ загрязнение атмосферного воздуха при строительстве и эксплуатации мостового перехода;
- ☐ акустическое воздействие при строительстве и эксплуатации мостового перехода;
- ☐ загрязнение акватории при выпадении атмосферных осадков, при производстве строительных работ в акватории и водоохранной зоне водных объектов;
- ☐ образование отходов производства и потребления при строительстве и эксплуатации мостового перехода;
- ☐ вырубка зеленых насаждений;
- ☐ гибель водных биологических ресурсов при производстве строительных работ в акватории и водоохранной зоне водных объектов;

Мероприятия по снижению негативного воздействия строительства мостового перехода через Калининградский залив с подходами:

- контроль за точным соблюдением технологии строительных работ;
- комплектация парка техники строительными машинами с силовыми установками, обеспечивающими минимальные удельные выбросы вредных веществ в атмосферу (оксид углерода, углеводороды, оксиды азота и т.д.);
- контроль за работой техники в период вынужденного простоя или технического перерыва в работе. Стоянка техники в эти периоды разрешается только при неработающем двигателе;
- рассредоточение во время работы строительных машин и механизмов, не задействованных в едином непрерывном технологическом процессе;
- применение закрытой транспортировки и разгрузки строительных материалов, связанных с загрязнением атмосферы;
- применение средств пылеподавления (гидрообеспыливание водой) на складах инертных материалов и при их пересыпке; полив территории в летний период технической водой;
- запрет на сжигание строительных отходов на стройплощадках;
- ограничение времени работы строительной техники на наиболее акустически сложных участках (ограничение до 2 единиц техники);
- проведение строительных работ, характеризующихся высоким уровнем шума, только в дневное время с перерывами на 15-20 минут (запрет работ с 23.00 до 7.00);
- обязательное соблюдение границ территорий, отводимых под строительство;
- применение защитных кожухов и капотов с многослойными покрытиями с эффективностью звукоизоляции не менее 15 дБА для звукоизоляции двигателей строительных машин, компрессоров;
- максимальное сокращение размеров строительных и технологических площадок для производства строительномонтажных работ;

- сбор хозяйственно-бытовых сточных вод в биотуалеты с последующим вывозом;
- водоотвод поверхностных сточных вод с технологических площадок в накопительные емкости и вывоз специализированной организацией на утилизацию;
- сбор и вывоз строительных отходов и строительного мусора, по возможности без временного хранения, по мере образования;
- установка на строительных площадках закрытых металлических контейнеров для сбора бытовых отходов и их своевременный вывоз;
- применение технически исправных машин и механизмов с отрегулированной топливной арматурой, исключающей потери ГСМ;
- рекультивация временно отводимых земель и благоустройство полосы отвода;
- устройство твердого водонепроницаемого покрытия на временных дорогах, технологических площадках и в местах долговременной стоянки строительной техники;
- установка мойки колес автотранспорта при выезде с территории строительной площадки с использованием системы оборотного водоснабжения;
- запрет бесконтрольного проезда строительной техники;
- соблюдение режима использования водоохраных зон и прибрежных защитных полос согласно положения ст. 65 Водного Кодекса РФ;
- исключение работ в акватории водных объектов в период нереста;

- проведение работ в акватории водных объектов в межленивый период при наименьших уровнях вод и скоростях течения;
- искусственное воспроизводство водных биологических ресурсов с последующим выпуском молоди рыб в р. Преголя.
- мероприятия по снижению негативного воздействия эксплуатации мостового перехода через Калининградский залив с подходами:
- установка шумозащитных экранов высотой 2 – 4 м;
- установка шумозащитного остекления оконного заполнения жилых домов;
- установка шумозащитных проветривающих клапанов в жилых домах с установленными стеклопакетами;
- сбор загрязненного поверхностного стока с проезжей части мостового перехода и отведение на локальные очистные сооружения;
- сбор, утилизация и размещения отходов производства и потребления;
- компенсационное озеленение.



[illegible]