

Состав проекта планировки и межевания территории для линейного объекта:
**«Вторая очередь строительства мостового перехода через судоходный канал
 в городе Балаково. Строительство магистральной автодороги по ул. Братьев
 Захаровых. Вынос инженерных сетей из зоны строительства»**
 УТВЕРЖДАЕМАЯ ЧАСТЬ

№ п/п	Наименование раздела	гриф	инв. №	Примечание
<u>Проект планировки территории. Основная часть:</u>				
1	Том 1. Положения о размещении линейного объекта Пояснительная записка.	н/с		
<u>Проект планировки территории. Графическая часть:</u>				
2.	Планировка территории линейного объекта	н/с		М 1:500
3.	Границы зон планируемого размещения линейного объекта	н/с		М 1:500
4.	Сводный план инженерных сетей	н/с		М 1:500

МАТЕРИАЛЫ ПО ОБОСНОВАНИЮ

№ п/п	Наименование раздела	гриф	инв. №	Примечание
<u>Материалы по обоснованию проекта планировки территории:</u>				
1.	Том 2. Обоснования проекта планировки территории. Пояснительная записка.	н/с		
<u>Материалы по обоснованию проекта планировки территории в графической форме:</u>				
2.	Схема расположения элемента планировочной структуры в г. Балаково Саратовской области	н/с		М 1:25000
3.	Схема использования территории в период подготовки проекта планировки территории. Схема границ зон с особыми условиями использования территории.	н/с		М 1:500
4.	Схема границ земельных участков в период подготовки проекта планировки территории. Схема	н/с		М 1:500

№ п/п	Наименование раздела	гриф	инв. №	Примечание
	резервируемых земель.			
5.	Схема вертикальной планировки и инженерной подготовки территории	н/с		М 1:500
6.	Сводный план инженерных сетей	н/с		М 1:500

ПРОЕКТ МЕЖЕВАНИЯ ТЕРРИТОРИИ

№ п/п	Наименование раздела	гриф	инв. №	Примечание
	<u>Материалы по межеванию территории:</u>			
1.	Том 3. Проект межевания территории. Пояснительная записка.	н/с		
	<u>Материалы по межеванию территории в графической форме:</u>			
2.	Схема межевания территории.	н/с		М 1:500

ОГЛАВЛЕНИЕ

1. РАЗДЕЛ I ИСХОДНО-РАЗРЕШИТЕЛЬНАЯ ДОКУМЕНТАЦИЯ.....	6
2. РАЗДЕЛ II ОБОСНОВАНИЕ ПОЛОЖЕНИЙ ПО РАЗМЕЩЕНИЮ ЛИНЕЙНОГО ОБЪЕКТА.....	7
<i>2.1 Обоснования параметров линейного объекта, планируемого к размещению.....</i>	<i>7</i>
<i>2.2 Обоснование размещения линейного объекта на планируемой территории.....</i>	<i>9</i>
<i>2.3 Обоснование размещения линейного объекта с учётом особых условий использования территории.....</i>	<i>16</i>
<i>2.4 Защита территории от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера, проведение мероприятий по гражданской обороне и пожарной безопасности.....</i>	<i>22</i>
3. РАЗДЕЛ III ИНЫЕ ВОПРОСЫ ПЛАНИРОВКИ ТЕРРИТОРИИ.....	23
<i>3.1. Обоснование предложений для внесения изменений и дополнений в документы территориального планирования и правила землепользования и застройки.....</i>	<i>23</i>
<i>3.2. Сведения о соответствии разработанной документации требованиям законодательства о градостроительной деятельности.....</i>	<i>24</i>

АВТОРСКИЙ КОЛЛЕКТИВ

Главный архитектор проекта	С. Б. Щербакова
Начальник отдела	С. А. Семёнов
Инженер	Е. Н Муратова
Архитектор	И.В. Кривохижина

Обоснования к проекту

РАЗДЕЛ I.

Исходно-разрешительная документация

Проект планировки территории линейного объекта «Автомобильная дорога» выполнен на основании следующей исходно-разрешительной документации

- Постановление администрации Балаковского муниципального района
О подготовке документации по планировке территории и межеванию территории по объекту: «Вторая очередь строительства мостового перехода через судоходный канал в городе Балаково. Строительство магистральной автодороги по ул. Братьев Захаровых. Вынос инженерных сетей из зоны строительства», № 4605 от 26 ноября 2013г.

-Задание на подготовку проекта планировки и проекта межевания территории в г. Балаково Балаковского муниципального района Саратовской области для установления зоны планируемого размещения линейного объекта:

«Вторая очередь строительства мостового перехода через судоходный канал в городе Балаково. Строительство магистральной автодороги по ул. Братьев Захаровых. Вынос инженерных сетей из зоны строительства»

- Программа развития Саратовской области, комплексная программа развития Балаковского муниципального района Саратовской области;

- Положения закона Саратовской области «О регулировании градостроительной деятельности»;

- Земельный Кодекс Российской Федерации, введенный в действие Федеральным Законом №137-ФЗ от 25.10.2001 г.;

- Закон Саратовской области №78-ЗСО от 23.12.2004 г. «О муниципальных районах»;

Данная работа выполнена в соответствии со следующими нормативными и правовыми документами:

- Градостроительный кодекс Российской Федерации;

- Земельный кодекс Российской Федерации;

- Жилищный кодекс Российской Федерации;

- СНиП 11-04-2003;

- СНиП 2.07.01-89*. Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений»;

- СНиП 2.01.51-90 (подпункты 1,9,3.23-3.31);

- СП 11-107-98 (пункт 4 и пункт 5);

- СП 11-112-2001 (пункт 4 и пункт 5);

- 11-113-202 (пункт 3-6);

- РДС 30-201-98.

Исходные данные предоставлены заказчиком.

Проект выполнен с учетом ранее разработанной, согласованной и утвержденной градостроительной документацией:

- Схема территориального планирования Саратовской области;
- Схема территориального планирования Балаковского муниципального района Саратовской области;
- Генеральный план муниципального образования город Балаково Балаковского муниципального района Саратовской области;
- Региональные нормативы градостроительного проектирования Саратовской области.

Проект планировки территории выполнен на топографической съемке М 1:500.

РАЗДЕЛ II.

Обоснование положений по размещению линейного объекта

2.1. Обоснование параметров линейного объекта, планируемого к размещению

Трасса проектируемой магистральной автодороги располагается в г.Балаково Балаковского муниципального района Саратовской области.

Проектируемая автодорога между ул. Гагарина и улицей транзитного движения шоссе Академика Королева. Обоснованием проектирования автодороги является необходимость строительства автодороги по улице Братьев Захаровых, для выхода мостового перехода через судоходный канал от ул. Гагарина до ул. транзитного движения шоссе академика Королева для повышения пропускной способности улично-дорожной сети, улучшения транспортной инфраструктуры города, соединения основных частей г.Балаково (генеральный план г.Балаково до 2025г.)

На основании перспективной интенсивности движения и в соответствии со СНиП 2.05.02-85* «Автомобильные дороги»:

Основные технико-экономические показатели автодороги

Общая протяженность проектируемой автодороги составляет: **1800 м.**

Интенсивность движения не превышает **19991**ед/сут.

Расчетная пропускная способность **2610**ед./час

Основные технические нормативы в соответствии с требованиями СНиП 2.05.02-85* и ГОСТ Р 52399-2005 учтены для проектируемой дороги.

На основе задания и с учетом сложившихся условий движения в проекте приняты следующие **основные технические показатели** при проектировании, которые приведены в разделе 2.3.

- категория дороги — магистральная улица общегородского значения регулируемого движения;
- протяженность – 1.8 км;
- расчетная интенсивность - 19991 авт/сут;
- расчетная скорость движения – 80 км/час
- наибольший продольный уклон – 20 ‰
- ширина проезжей части основной дороги - 2 X 8,0 м;
- ширина разделительной полосы – 9.5м;
- ширина проезжей части местных проездов – 2 X 7,5м;
- число полос движения – 4 (основная дорога), 4 (местные проезды);
- ширина разделительных полос между основной дорогой и местными проездами – 2X3.0м;
- ширина тротуаров – 2 X 3.0м;
- ширина полосы отвода под улицу – 64.5м;
- поперечный уклон - проезжей части - 20‰;
- наименьший радиус кривых в плане –800 м;
- наименьший радиус вертикальных кривых:
- вогнутых – 6500 м;
- выпуклых – 19063 м;
- наименьшее расстояние видимости для встречного автомобиля - 250 м;
- тип дорожной одежды – капитальный (с коэффициентом надежности 0.95, межремонтным сроком службы 14 лет. См. проект АД).

Тип дорожной одежды – **капитальный**. (См. проект АД.)

Видимость в плане и продольном профиле обеспечена.

Проектная документация выполнена согласно СП 42.13330.2011 (Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89* и дополнений к нему «Рекомендации по проектированию улиц и дорог городов и сельских поселений»)

На всех участках принимается двухскатный поперечный профиль.

Выбор наиболее рациональной конструкции произведен в соответствии с отраслевыми дорожными нормами ОДН 218.046-01 «Проектирование нежестких дорожных одежд»

Обустройство дороги выполнено в соответствии с ГОСТ Р-52289-2004 «Технические средства организации дорожного движения» из условий обеспечения максимальной пропускной способности, безопасности и комфортности движения, которые достигаются оптимальным режимом

скоростного регулирования, геометрическими параметрами плана и продольного профиля.

2.2 Обоснование размещения линейного объекта на планируемой территории

Климатическая характеристика района строительства

Температура воздуха

Район проектируемой автодороги расположен в IV дорожно-климатической зоне с умеренными климатическими условиями для дорожного строительства (прил. I СНиП 2.05.02-85*).

Климат исследуемого района континентальный с довольно снежной, суровой зимой, жарким летом и характеризуется частыми засухами. На климатические условия района значительное влияние оказывает поступление холодных воздушных масс из Сибири и Азии, а также влажного воздуха с Атлантического океана.

Среднегодовая температура воздуха в г.Балаково +6,5 оС. В течение года средняя месячная температура изменяется от минус 11,5 °С в феврале до +21,5 °С в августе.

Наиболее теплые месяцы июль и август характеризуются среднемесячными температурами соответственно +21,10С и +21,50С.

Средняя месячная и годовая температура воздуха района изысканий представлена в таблице 2.

Таблица 2.2.1.

Средняя месячная и годовая температура воздуха, °С

Наименование пункта наблюдения	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	Средне- - годовая
г. Балаково	-7,7	-11,5	-3,7	7,0	16,4	19,2	21,1	21,5	14,8	7,3	-0,4	-5,6	6,5

Значения среднемесячной относительной влажности воздуха от 81% до 85% фиксируются соответственно в зимний период (с ноября по февраль) и весной – в марте месяце. В летний период относительная влажность воздуха снижается и в среднем составляет 59-60%.

Согласно СНиП 23-02-2003 «Тепловая защита зданий» район изысканий по карте зон влажности (приложение В) относится к зоне 3 (сухая).

Согласно СНиП 23-01-99* «Строительная климатология» район изысканий по климатическому районированию для строительства относится к группе III В.

Гололедный район (согласно СП 20.13330.2011 «СНиП 2.01.07-85*. Нагрузки и воздействия») – III.

Снеговой район (согласно СП 20.13330.2011 «СНиП 2.01.07-85*. Нагрузки и воздействия» карта № 1 приложение № 5) – III.

Ветровой район (согласно СП 20.13330.2011 «СНиП 2.01.07-85*. Нагрузки и воздействия» карта № 3 приложение № 5) – III.

Температура холодного периода (средняя температура наиболее холодной части отопительного периода) равна минус 15,9 °С. Начало отопительного периода приходится на середину октября, а окончание на середину апреля.

Средняя месячная максимальная температура воздуха самого жаркого месяца (июль) равна +27,0 °С.

Абсолютный максимум температуры воздуха приходится на июль и составляет +42,2 °С (1971 г.). Абсолютный минимум был отмечен в январе минус 37,0 °С (1987 г.).

В суточном ходе температуры воздуха наблюдается один максимум в послеполуденные часы и один минимум – в утренние. В зимний период суточный ход выражен слабее, наиболее ярко суточный ход проявляется в переходные сезоны года.

Направление и скорость ветра

Ветер – один из наиболее изменчивых метеорологических элементов, оказывающих существенное влияние на экологическую обстановку в городе.

Исследуемая территория подвержена воздействию ветров западного, юго-западного, северного и северо-восточного направлений. Первые из них являются влажными и в зимний период приносят потепление. Остальные являются носителями сухой и жаркой погоды летом и ясной морозной зимой.

Наибольшее количество ветров западных румбов отмечается в январе, феврале, июле и августе месяцах. Общая циркуляция атмосферы обуславливает преобладание в пределах площадки изысканий направления ветра с повторяемостью 18 % (см. рис.1, табл. 3).

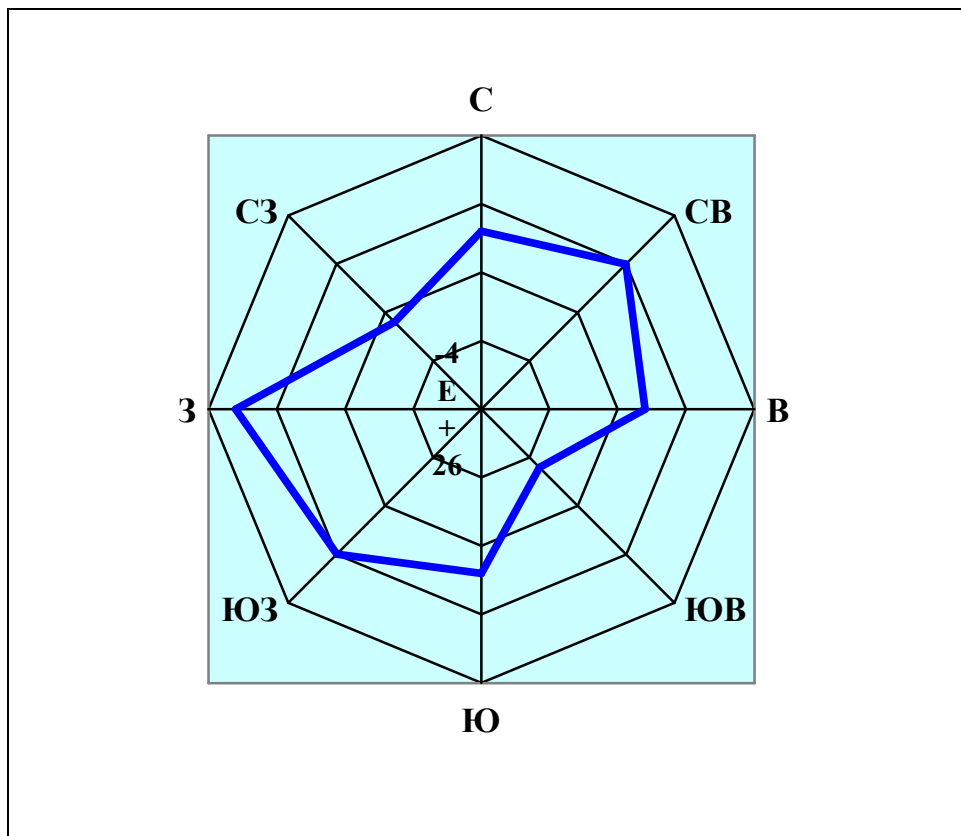


Рисунок 2.2.1. Повторяемость (годовая) направления ветра и штилей (%)

Таблица 2.2.2

Повторяемость (годовая) направления ветра и штилей (%)

С	СВ	В	ЮВ	Ю	ЮЗ	З	СЗ	Штиль
13	15	12	6	12	15	18	9	4

Также стоит отметить, что наиболее часто наблюдаются юго-западные (15 %), северо-восточные (15 %) и северные (13%) направления ветра. Достаточно редко отмечается повторяемость юго-восточных (6 %), северо-западных (9%), восточных и южных (12 %) ветров. Число штилей составляет всего 4 %.

Представленные в таблице 4 данные по средней месячной и годовой скорости ветра демонстрируют, что на данном участке наблюдается достаточно ровный скоростной режим ветра в течение года в пределах 3,2-4,2 м/с.

Таблица 2.2.3

Средняя месячная и годовая скорость ветра, м/с

I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	Год
4,2	3,9	3,8	4,1	3,9	3,6	3,4	3,2	3,3	3,6	3,8	3,8	3,7

Средняя за год скорость ветра равна 3,7 м/с. Максимум приходится на январь 4,2 м/с и апрель 4,1 м/с, а минимум на август 3,2 м/с и сентябрь 3,3 м/с.

Осадки

Годовое количество осадков изменяется от 248 до 504 мм. Максимальное количество осадков выпадает в январе, феврале и августе месяцах. Среднее количество осадков по временам года распределяется следующим образом: зима-33 мм (преимущественно в виде снега), весна-36 мм (с минимумом в марте), лето-53 мм (жидкие осадки ливневого характера), осень-37 мм (с минимумом в сентябре).

В среднем за год в пределах данного участка выпадает 480 мм осадков (таблица 5). При этом максимум приходится на июль (80 мм) и июнь (50 мм), а минимум на март (24 мм). Также минимальное количество осадков следует отметить в декабре (25 мм). В целом, на территории осадков выпадает мало; максимумы и минимумы их прихода слабо выражены, и по отдельным годам могут различаться.

Таблица 2.2.4

Инженерно-геологические элементы

№ ИГЭ	Геологический индекс	Описание пород	Глубина, м		Мощность, м	
			от	до	от	до
1	pQ _{IV}	Почвенно-растительный слой	0,1	0,3	0,1	0,3
1а	tQ _{IV}	Насыпной (техногенный) грунт	1,1	3,1	0,3	2,10
2	aQ _{III} ^{hv}	Суглинок коричневого цвета, легкий пылеватый, полутвердой консистенции, слабопросадочный, незасоленный, сильнопучинистый.	1,9	5,0	0,5	2,4
3	aQ _{III} ^{hv}	Песок мелкий светло-серого цвета, влажный, средней плотности, с редкими прослойками суглинка.	3,5	5,0	0,8	2,3
4	aQ _{III} ^{hv}	Песок мелкий светло-серого цвета, водонасыщенный, средней плотности.	5,0	5,0	1,2	1,5

Специфические грунты

Полоса проектируемой автодороги характеризуется наличием специфических грунтов, среди которых выделены следующие разновидности (СП 11-105-97*, часть III)

- а) Техногенные грунты (tQIV), представленные насыпными грунтами, являющиеся основанием проектируемой автодороги;
- б) Просадочные грунты притрассовой полосы (aQIII_{lv}).

При проектировании трассы автодороги необходимо предусмотреть конструктивные мероприятия для предотвращения осадок и просадок по трассе.

Инженерно-экологические условия.

Рельеф района работ имеет разницу абсолютных отметок высот в 3,23 м (минимум – 27,05 м, максимум – 30,28м (по отметкам устья скважин)).

Природные условия участка проектируемой автодороги по категории оценки сложности классифицируются как простые (табл. к п.5.2 СНиП 22-01-95) и относятся (согласно прил. И СП 11-105-97*, часть II) к типу II-Б1, потенциально подтопляемые в результате ожидаемых техногенных воздействий. Распространяются очаги подтопления. Глубина залегания уровня грунтовых вод изменяется во времени и колеблется в довольно широком диапазоне от 0,3 до 5,5+м. Наиболее высоко грунтовые воды отмечены на застроенной территории. Режим водоносного горизонта следует отнести к искусственному типу, который характеризуется большой изменчивостью во времени и контролируется в большей части техногенными причинами.

Обоснование выбранного варианта трассы

В соответствии с техническим заданием принят один вариант трассы из условий: повышения пропускной способности улично-дорожной сети, улучшения транспортной инфраструктуры города, наименьшего ограничения и изменения скорости, обеспечения безопасности и удобства движения.

В связи с тем, что трасса дороги проходит в соответствии с утвержденным генеральным планом города Балаково вариантов маршрута прохождения трассы в проекте не предусмотрено. Основными критериями проложения трассы являлось вписание проектной трассы улицы в красные линии с наименьшими затратами по сносу индивидуальных жилых домов попадающих в зону строительства, а также стыковка конца трассы с началом смежного участка 1-й очереди строительства дороги.

Начало трассы **ПК 0+00**. Конец трассы **ПК 18 + 18**. Общее протяжение трассы составило **1800 м**. Элементы плана и продольного профиля приняты из условия увязки с окружающим ландшафтом.

Проектируемая дорога заложена на месте существующей.
Общее направление автомобильной дороги с северо–запада на юго-восток.

Технико-экономическая характеристика

На основании перспективной интенсивности движения и в соответствии с СП 42.13330.2011(Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89*), проектируемая автомобильная дорога (ПК-0+00 - ПК-18+18) относится к магистральной улице общегородского значения регулируемого движения.

Общая протяженность проектируемой дороги составила 1800 м.

При назначении проектной линии продольного профиля исходили из условия наименьшего ограничения и изменения скорости, обеспечения безопасности и удобства движения.

Видимость в плане и продольном профиле обеспечена.

Обустройство дороги выполнено в соответствии с ГОСТ Р-52289-2004 «Технические средства организации дорожного движения» из условий обеспечения максимальной пропускной способности, безопасности и комфортности движения.

Трасса проектируемой автодороги располагается в г.Балаково Балаковском муниципальном образовании Саратовской области.

Началом проектируемого участка автодороги в соответствии с техническим заданием принято примыкание к магистральной улице городского значения ул. Академика Королева, конец – примыкание к магистральной улице районного значения ул. Гагарина.

Трасса автодороги находится на земельных участках, расположенных в основном на муниципальных землях. Основными критериями проложения трассы являлось вписание проектной трассы улицы в красные линии с наименьшими затратами по сносу индивидуальных жилых домов попадающих в зону строительства, а также стыковка конца трассы с началом смежного участка 1-й очереди строительства дороги.

Трасса проектируемой автодороги проходит, в основном по муниципальным землям, так же часть участков застройки попадает в проектные границы проектируемой автодороги.

В соответствии с Постановлением правительства РФ от 02.09.09г.№717 постоянная полоса отвода под строительство магистральной автодороги определена, как **64,5м** и составляет площадь **12,09Га**.

Для обеспечения необходимых условий производства работ по содержанию автомобильных дорог дополнительно к границам полосы отвода, устанавливаемым по нормам отвода земель согласно приложениям N 1 - 15 к настоящим нормам, с каждой стороны автомобильной дороги предусматриваются земельные участки шириной не менее 3 метров.

(постановление РФ №717)

Расчет временной полосы отвода предоставлен в разделе ПОС проекта АД.

Проектируемая автодорога размещена на месте существующей автодороги (не отвечающей нормативным требованиям). Проектирование автодороги обосновывается необходимостью увеличить пропускную способность существующей автодороги. Минимально задеть земли существующей жилой застройки, в связи с соблюдением норм при строительстве магистральной автодороги.

*Отвод земли, проектируемой автодороги, который заходит на земли жилой застройки, необходим по нормам отвода земель для размещения автомобильной дороги, которая улучшает транспортную инфраструктуру города.
(постановление Правительства РФ от 02.10.2009 г.и Земельному кодексу).*

Отвод земель в постоянное и временное пользование.

Расчет размеров земельных участков, необходимых для размещения проектируемого объекта, осуществлён на основании проектных данных по продольному профилю, поперечным профилям, принятым проектным решениям. В соответствии нормами отвода земель для размещения автомобильных дорог и объектов дорожного сервиса. **(Постановление правительства РФ от 02.,09,2009г. №717. Земельный кодекс РФ ст.)**

Ширина полосы отвода принята в зависимости от категории дороги, количества полос движения, а так же земельных участков, предназначенных для обеспечения производства работ по содержанию автомобильных дорог шириной не менее 3 метров с каждой стороны.

Площадь земель, изымаемых в постоянное (бессрочное) пользование под строительство автомобильной дороги, составила 12,09 га.

Данные по землепользователям – том1 данного проекта ППТ (табл. 3.1.1; 3.1.2)

Площадь земель, изымаемых во временное пользование под строительство автомобильной дороги составила 13,4Га.

Данные по землепользователям – том1 данного проекта ППТ табл. 3.1.3; 3.1.4

Местоположение занимаемых земель представлено на чертеже «Границы зон планируемого размещения объекта». На основании проведенных расчётов разработана схема расположения границ земельного участка на кадастровом плане территории.

Земельные участки, изымаемые в безвозмездное срочное (временное) пользование, после окончания строительства подлежат рекультивации.

На полосах отвода автомобильных дорог, за исключением предусмотренных законодательством случаев, запрещаются:

- строительство жилых и общественных зданий, складов;
- проведение строительных, геолого-разведочных, топографических, и изыскательских работ, а также устройство наземных сооружений;
- распашка земельных участков, покос травы, рубки и повреждение многолетних насаждений, снятие дерна и выемка грунта;
- установка рекламных конструкций, не соответствующих требованиям технического регламента и нормативных актов по безопасности движения транспорта, а также информационных щитов и указателей, не имеющих отношения к безопасности дорожного движения. (Земельный кодекс РФ)

Резервируемых земель в проекте не предусматривается.

Информация данного раздела отображена на следующей схеме:

- «Схема использования территории в период подготовки проекта планировки территории. Схема границ зон с особыми условиями использования территории».

2.3 Обоснование размещения линейного объекта с учётом особых условий использования территории

Таблица 2.3.1

*Пересечения автодороги
Подземные коммуникации*

	Наименование		Глубина отметки	Диаметр или ширина	Материал	Владелец
1	2	3		4	5	6
1	Кабель связи	ПК 0+06,20	0,7			ЗАО «Хемикомп»
2	Кабель связи	ПК 0+24,64	0,7			ЗАО «Хемикомп»
3	Канализация ливневая	ПК 0+29,32	2,8	500	а/ц	«Балаковские дороги» Уч-к ливневой канализации
4	Водопровод	ПК 0+41,24	2,0	400	сталь	МУП «Балаково- Водоканал»
5	Кабель связи	ПК 1+45,81	0,7			ОАО «Волгателеком»
6	Газопровод н.д.	ПК1+58,83	1,1	159	сталь	Балаковмежрайгаз
7	Теплотрасса	ПК2+73,84	2,0	2x400	сталь	ТЭЦ-4 (РТС)
8	Газопровод н.д.	ПК4+29,31	1,1	133	сталь	Балаковмежрайгаз
9		ПК4+32,25		400	а/ц	«Балаковские

	Канализация ливневая		1,8			е дороги» Уч-к ливневой канализации
10	Водопровод	ПК4+36,64	2,0	630	сталь	МУП «Балаково-Водоканал»
11	Кабель связи	ПК4+48,80	0,7			ЗАО «Хемикомп»
12	Кабель связи	ПК5+96,69	0,7			ЗАО «Хемикомп»
13	Газопровод н.д.	ПК7+08,88	1,1	219	сталь	Балаковомеж райгаз
14	Водопровод	ПК7+21,95	2,0	500	сталь	МУП «Балаково-Водоканал»
15	Канализация ливневая	ПК7+33,83	2,1	600	Чуг.	«Балаковски е дороги» Уч-к ливневой канализации
16	Канализация ливневая	ПК7+84,99	2,0	400	Чуг.	«Балаковски е дороги» Уч-к ливневой канализации
17	Канализация ливневая	ПК 8+83,64	1,9	400	Чуг.	«Балаковски е дороги» Уч-к ливневой канализации
18	Канализация ливневая	ПК 9+95,41	2,0	400	Чуг.	«Балаковски е дороги» Уч-к ливневой канализации
19	Водопровод	ПК10+19,39	2,4	150	Чуг.	МУП «Балаково-Водоканал»
20	Кабель связи	ПК10+24,09	0,7			ЗАО «Хемикомп»
21	Водопровод	ПК10+48,72	2,0	50	сталь	Балакововод оканал
22	Водопровод	ПК11+16,36		63	сталь	Балакововод

			2,0			оканал
23	Кабель связи (паралельн. следование)	ПК11+90,18	0,7			ЗАО «Хемикомп»
24	Кабель связи	ПК12+18,99	0,7			ЗАО «Хемикомп»
25	Водопровод	ПК12+28,06	2,5	600	сталь	Балакововод оканал
26	Кабель связи (паралельн. следование)	ПК13+77,31	0,7			ЗАО «Хемикомп»
27	Водопровод	ПК14+81,65	2,0	300	полиэ т.	МУП «Балаково- Водоканал»
28	Водопровод	ПК15+76,39	2,0	300	полиэ т.	МУП «Балаково- Водоканал»
29	Газопровод н.д.	ПК15+86,12	1,1	219	сталь	Балаковмежр айгаз
30	Водопровод	ПК15+88,98	2,0	273	сталь	МУП «Балаково- Водоканал»
31	Канализация ливневая (не действ.)	ПК15+90,86	2,0	600	а/ц	«Балаковски е дороги» Уч-к ливневой канализации
32	Кабель связи	ПК16+30,70	0,7			ЗАО «Хемикомп»
33	Канализация ливневая (не действ.)	ПК16+91,72	2,0	600	а/ц	«Балаковски е дороги» уч-к ливневой канализации
34	Водопровод	ПК17+96,62	2,0	200	сталь	МУП «Балаково- Водоканал»
35	Водопровод	ПК18+02,31	2,0	800	сталь	МУП «Балаково- Водоканал»
36	Кабель связи	ПК18+02,87	0,7			ЗАО «Хемикомп»
37	Канализация	ПК18+05,62	2,0	200	чуг.	МУП

						«Балаково-Водоканал»
38	Канализация ливн.	ПК18+09,43	2,0	600	алц	«Балаковские дороги» Уч-к ливневой канализации
39	Теплотрасса	ПК18+11,26	1,4	2х 500	сталь	ТЭЦ-4 (РТС)

Таблица 2.3.2

Примыкания автодороги

ПК	Тип пересечения	Угол	Название
0+00	Пересечение	90°00'0.0"	ул. Академика Королёва
0+70.7	Правый съезд	90°42'21.0"	ул. 60 Лет СССР
1+51.0	Левый съезд	81°22'38.0"	ул. Топоринская
2+79.6	Пересечение	89°33'6.0"	ул. Почтовая
4+28.0	Левый съезд	88°22'25.0"	ул. Чапаева
4+37.4	Правый съезд	90°14'35.0"	Заезд во двор дома № 8
7+15.6	Пересечение	86°1'3.0"	ул. 20 лет ВЛКСМ
9+32.6	Правый съезд	90°20'37.0"	Заезд во двор дома № 16
10+11.6	Пересечение	89°52'32.0"	ул. Ленина
12+23.9	Пересечение	89°57'14.0"	ул. Вольская
14+82.3	Пересечение	90°41'51.0"	ул. 1-го Мая
15+82.1	Пересечение	93°3'47.0"	ул. Урицкого
18+12.5	Пересечение	91°53'10.0"	ул. Гагарина

Таблица 2.3.3

Воздушные коммуникации по трассе

№ пересечения	Наименование	ПК	Отметки зем- люб месте пересечения	кол-во проводов	Высота под- вески прово- дов над осью дорог	Тип подвески	Материал опор
1	2	3	5	6	7	8	9
1	ЛЭП-0,4 кВ	0+09,79	27,87	4	7,3	узол.	ж/б
2	ВЛ-6 кВ	4+25,09	27,53	3	6,4	узол.	ж/б
3	ЛЭП-0,4 кВ	7+29,82	27,56	4	7,4	узол.	ж/б
4	ЛЭП-0,4 кВ	8+22,01	27,90	2	8,0	узол.	ж/б
5	ЛЭП-0,4 кВ+парал. следование	9+50,60	27,50	2+2	8,0	узол.	ж/б
6	ЛЭП-0,4 кВ	9+96,37	27,30	2+2	7,8	узол.	ж/б
7	ЛЭП-0,4 кВ	10+28,11	27,37	4	7,2	узол.	ж/б
8	ЛЭП-0,4 кВ	10+57,51	27,37	4	4,7	узол.	ж/б
9	Связь	11+3,68	27,48	2	6,7	узол.	дер.
10	ЛЭП-0,4 кВ	11+32,05	27,49	4	6,65	узол.	дер.
11	ЛЭП-0,4 кВ	11+33,60	27,38	2	4,5	узол.	дер. на ж/б
12	ЛЭП-0,4 кВ	11+52,21	27,38	2	4,6	узол.	дер.
13	ЛЭП-0,4 кВ	11+82,20	27,49	2	4,3	узол.	дер. на ж/б
14	ЛЭП-0,4 кВ	12+08,21	27,43	2	4,5	узол.	дер. на ж/б
15	ЛЭП-0,4 кВ	12+10,21	27,43	5	4,6	узол.	дер. на ж/б
16	ЛЭП-0,4 кВ	12+17,68	27,50	4	6,2	узол.	дер. на ж/б
17	ЛЭП-10 кВ	12+33,88	27,63	3	6,0	узол.	дер. на ж/б
18	ЛЭП-0,4 кВ	12+37,85	27,67	4	6,0	узол.	дер. на ж/б
19	ЛЭП-0,4 кВ	12+40,16	27,38	2	4,5	узол.	дер.
20	ЛЭП-0,4 кВ	12+71,72	27,85	2	3,8	узол.	дер.
21	ЛЭП-0,4 кВ	12+80,23	28,02	2	3,6	узол.	дер. на ж/б
22	ЛЭП-0,4 кВ	13+06,95	28,26	2	3,5	узол.	дер.
23	ЛЭП-0,4 кВ	13+09,34	28,28	2	3,7	узол.	дер.
24	ЛЭП-0,4 кВ	13+15,32	28,30	2	3,6	узол.	дер.
25	ЛЭП-0,4 кВ	13+37,04	28,44	2	3,5	узол.	дер.
26	ЛЭП-0,4 кВ	13+41,86	28,46	2	3,6	узол.	дер.
27	ЛЭП-0,4 кВ	13+45,80	28,48	4	5,35	узол.	дер.
28	ВЛ-6 кВ	15+72,40	28,83	3	9,12	узол.	дер. на ж/б
29	Кабель связь	16+25,57	29,15	2	5,6	узол.	дер.

В постоянный отвод проектируемой автодороги так же попадают инженерные сети:

1. ПК 0+53,00 до ПК 2+67,00 - чугунная напорная канализация d 300, гл.2,0м.
2. ПК 0+53,00 до ПК 2+67,00 - чугунная напорная канализация d 400, гл.2,0м.

Все вышеперечисленные инженерные сети имеют охранные зоны, которые образуют особые условия использования территории автодороги. В связи с этим создаются обременения земельного участка автодороги, поэтому при оформлении в кадастре: земельного участка проектируемой автодороги и участков инженерных сетей - на эти земельные участки накладывается сервитут. (Земельный кодекс РФ).

Рекультивация

В целях сохранения почвенного покрова после завершения строительства предусмотрены меры, направленные на восстановление естественной продуктивной способности слоя почвы. В проекте предусмотрено снятие верхнего плодородного слоя на глубину 0,3 м и сохранение и использование почвы на проведение последующей рекультивации нарушенных строительством земель.

Работы по рекультивации нарушенных земель включают:

- технический этап рекультивации, предусматривающий снятие плодородного слоя почвы до начала строительства трубопровода и его возвращение после завершения строительства.

Средняя мощность плодородного слоя почвы **0,15** м. Площадь технической рекультивации составляет **5540м²**. Объем снимаемого плодородного слоя почвы по трассе, подлежащего рекультивации, равен **831м³**.

При проведении технической рекультивации экскаватором снимается плодородный слой почвы шириной **3,0** м. Отвал почвы укладывается на полосу земляных работ на расстоянии 7 - 11 м от края полосы рекультивации до середины отвала. Место отвала грунта располагается со стороны, с которой возможен приток дождевых вод. **Траншеи разрабатывают перемещающимся по полосе, свободной от слоя почвы, экскаватором.**

После прохода строительного потока засыпают, перемещая из отвала весь минеральный грунт бульдозером. Избыток минерального грунта распределяют по полосе рекультивации продольным проходом бульдозера и уплотняют.

На участках, где траншея разрабатывается вручную, рекультивация проводится также вручную. Верхний плодородный слой складывается в одну сторону от траншеи, а нижний минеральный - в другую. Засыпают траншею в обратном направлении.

Работы по снятию плодородного слоя почвы могут выполняться как в холодное, так и в теплое время года, а работы по его возвращению только в теплое (безморозное) время года.

В период эксплуатации автодороги негативное воздействие на природные компоненты будет сведено к минимуму. Механическое воздействие на почвенно-растительный покров на этой стадии будет исключено. Выбросы загрязняющих веществ в атмосферу, образующиеся при эксплуатации объекта, являющиеся в процессе эксплуатации источником химического загрязнения почвы, не окажут существенного влияния на состояние почвенно-растительного слоя.

Проектом предусматривается восстановление полосы отвода земель для строительства автодороги путем планировки и рекультивации.

Строительство автодороги сопряжено с временным нарушением рельефа, который будет восстановлен после завершения строительства.

После завершения строительства на территории объекта проводится уборка строительного мусора, ликвидируются ненужные выемки и насыпи, выполняются планировочные работы по восстановлению временной полосы отвода земель.

Информация, содержащаяся в подразделе, соответствует графическому материалу и отображается на «Схеме границ зон с особыми условиями использования территорий».

2.4 Защита территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера, проведение мероприятий по гражданской обороне

При подготовке подраздела учитываются положения СНиП 2.01.51-90 (подпункты 1.9, 3.23-3.31), СП 11-107-98 (пункт 4 и пункт 5), СП 11-112-2001 (пункт 4 и пункт 5), СП 11-113-2002 (пункт 3-6), в части не противоречащей действующему законодательству о градостроительной деятельности.

При выполнении строительно-монтажных работ необходимо соблюдать правила, изложенные в СНиП 12-03-2001 «Безопасность труда в строительстве. Часть 1. Общие требования», СНиП 12-04-2002 «Безопасность труда в строительстве. Часть 2. Строительное производство»,

Госгортехнадзора России, ППБ 01-03 «Правила пожарной безопасности в Российской Федерации», СанПиН 2.2.3.1384-03 «Гигиенические требования к организации строительного производства и строительных работ».

Особое внимание при этом должно быть уделено выполнению правил установки и эксплуатации строительных механизмов вблизи откосов и зон возможного обрушения грунта, а также ЛЭП, устройству ограждений опасных мест, выполнению электрозщитных устройств оборудования и механизмов, работающих на электрической энергии (включая электросварку).

Строительно-монтажные работы в охранных зонах действующих воздушных линий электропередач следует производить в соответствии требований ГОСТ 12.1.013-78 п. 2.24-2.25

Вопросы по технике безопасности должны отражаться при обязательной разработке проекта производства работ в виде конкретных инженерных решений.

Во всех инвентарных санитарно-бытовых помещениях должны находиться первичные средства пожаротушения (огнетушители). Временные бытовые помещения располагаются на расстоянии не далее 500 метров от места производства работ и перемещаются по трассе по ходу проведения работ.

Лица, ответственные за противопожарное состояние, обязаны обеспечить своевременное выполнение предлагаемых органами Государственного пожарного надзора мероприятий, следить за соблюдением противопожарного режима. Выявленные при этом нарушения требований пожарной безопасности должны быть немедленно устранены.

Функционирование проектируемого объекта не требует постоянного присутствия персонала.

При обеспечении пожарной безопасности следует руководствоваться **ППБ 01-03, ГОСТ 12.1.004-91** и другими утверждёнными в установленном порядке, региональными строительными нормами и правилами, нормативными документами, регламентирующими требования пожарной безопасности.

Все работники должны допускаться к работе только после прохождения противопожарного инструктажа, а при изменении специфики работы проходить дополнительное обучение по предупреждению и тушению всевозможных пожаров порядке, установленном руководителем.

Ответственных за пожарную безопасность определяет руководитель предприятия. Персональная ответственность за обеспечение пожарной безопасности предприятий и их структурных подразделений в соответствии с действующим законодательством возлагается на их руководителей.

При строительстве работники должны соблюдать требования пожарной безопасности, а также соблюдать и поддерживать противопожарный режим.

Перечень оборудования, подлежащего защите с применением автоматических установок пожаротушения и автоматической пожарной сигнализацией – отсутствует.

Технические системы противопожарной защиты (автоматических систем пожаротушения, пожарной сигнализации, оповещения и управления эвакуацией людей при пожаре, внутреннего противопожарного водопровода, противодымной защиты), описание размещения технических систем противопожарной защиты, систем их управления, а также способа взаимодействия с инженерными системами зданий и оборудованием, работа которого направлена на обеспечение безопасной эвакуации людей, тушение пожара и ограничение его развития, а также алгоритм работы технических систем противопожарной защиты – не предусматривается.

При подготовке подраздела учитываются положения СНиП 2.01.51-90 (подпункты 1.9, 3.23-3.31), СП 11-107-98 (пункт 4 и пункт 5), СП 11-112-2001 (пункт 4 и пункт 5), СП 11-113-2002 (пункт 3-6), в части не противоречащей действующему законодательству о градостроительной деятельности.

Информация, содержащаяся в подразделе, соответствует графическому материалу и отображается на Схеме границ зон с особыми условиями использования территорий.

РАЗДЕЛ III. Иные вопросы планировки территории

3. 1. Обоснование предложений для внесения изменений и дополнений в документы территориального планирования и правила землепользования и застройки

При выполнении проекта планировки территории учитывался Генеральный план муниципального образования Город Балаково и Правила землепользования и застройки муниципального образования Город Балаково Балаковского муниципального района Саратовской области.

3.2 Сведения о соответствии разработанной документации требованиям законодательства о градостроительной деятельности

Документация по планировке территории линейного объекта выполнена на основании документов территориального планирования, в соответствии с требованиями технических регламентов, нормативов градостроительного проектирования, границ зон с особыми условиями использования территорий.