

Общество с ограниченной ответственностью

«ГипАлтай»



**СТРОИТЕЛЬСТВО МОСТОВОГО ПЕРЕХОДА ЧЕРЕЗ РЕКУ УБА-2 НА
АВТОМОБИЛЬНОЙ ДОРОГЕ «ГОРНО-АЛТАЙСК - ЧОЯ - ВЕРХ-БИЙСК»
КМ 50+515**

ДОКУМЕНТАЦИЯ ПО ПЛАНИРОВКЕ ТЕРРИТОРИИ

Том 2

Обосновывающие материалы проекта планировки территории

Директор

Л.С Нам

Инв. № полл. Подпись и дата Взам. инв. №

2016

Обозначение	Наименование	Стр
	Содержание	
2016/0220-ПЗ	Пояснительная записка	
2016/0220-ППТ-1	Схема расположения элемента планировочной структуры	
2016/0220-ППТ-2	Схема использования территории в период подготовки проекта планировки территории	
2016/0220-ППТ-3	Схема границ зон с особыми условиями использования территории	
2016/0220-ППТ-4	Схема организации улично-дорожной сети	
2016/0220-ППТ-5	Схема вертикальной планировки и инженерной подготовки территории	
2016/0220-ППТ-6	Схема размещения инженерных сетей и сооружений	
2016/0220-ППТ-7	Схема границ территорий, подверженных риску возникновения чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера	
	Письмо Министерства культуры Республики Алтай №1068 от 24.05.2016 г.	
	Письмо администрации Чойского района №38/1 от 13.04.2016 г.	

Индв. №	Подпись и дата	Взам. инв. №

						2016/0220-ППТ-С			
						строительство мостового перехода через реку Уба-2 на автомобильной дороге «Горно-Алтайск - Чоя - Верх-Бийск» км 50+515			
Изм.	Кол.уч	Лист	№ док	Подпись	Дата				
Составил	Логинова				06.16	Содержание документации по планировке территории: Обосновывающие материалы проекта планировки территории	Листов		
Отв. исп.	Логинова				06.16		П	1	1
ГИП	Помогалов				06.16		ООО «ГипАлтай»		

2. Ключевые моменты по документам территориального планирования в рамках планировки территории рассматриваемого объекта:

2.1. Ключевые моменты Схемы территориального планирования Республики Алтай в области регионального транспорта (автомобильных дорог регионального значения) в рамках планировки рассматриваемого объекта.

В томе 4. Проблемы развития транспортной инфраструктуры:

1. Геополитическое положение, на границе четырех государств (России, Казахстана, Китая и Монголии) создает предпосылки для внешнеэкономического сотрудничества, а так же развития транзитных грузовых и пассажирских перевозок, которые сдерживаются неразвитой транспортной структурой республики.

2. Автомобильный транспорт является ведущим в республике. При отсутствии железнодорожного, водного и практического прекращения функционирования воздушного транспорта роль автомобильных дорог значительно возрастает. Однако проблемы содержания, ремонта и реконструкции дорог общего пользования и мостовых переходов остаются острыми.

В Положении о территориальном планировании. В разделе «Стратегия развития транспортной инфраструктуры»:

Проблема выхода Республики в соседние государства и регионы, развитие межрегиональных экономических связей, ставит задачу расширения сети дорог. Решение этой задачи является одним из важнейших условий развития экономики Республики Алтай. Направленные на эти цели меры были закреплены и должны были реализовываться в рамках федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)», в которую в настоящее время вносятся изменения, а также в соответствии с распоряжением Федерального дорожного агентства от 04.08.2009 №280-р.

Развитие дорожной сети осуществляется по направлениям:

Абакан – Турочак – Кызыл-Озек – Узнезя – Суть-Сема, 29

Черга - Беш-Озек - Усть-Кан - Талда – Усть-Каменогорск (Казахстан).

Данные автодороги соединяются участком федеральной дороги М 52 «Чуйский тракт» и образуют непрерывную связь от Кемеровской области, Республики Хакасия, Красноярского края до Казахстана. Первоочередность строительства этих направлений дорог определена в договорах, соглашениях, протоколах намерений о развитии взаимовыгодного, социально-экономического, культурного сотрудничества между Республикой Алтай, администрацией Кемеровской области и Восточно-Казахстанской областью Казахстана.

Так же в проекте намечается выделение отдельных направлений, - основных региональных дорог - соответствующих развитию межрегиональной транспортной сети юго-западной части Сибири. На базе существующих дорог и отдельных соединительных участков формируются новые транспортные направления:

широтные - Алейск (Алтайский край) – Усть-Кан – Усть-Кокса – Иня;

меридиональные - Акташ – Улаган – Язула – Ак-Дуворак (Республика Тыва),

Кош-Агач – Кокоря – Кызыл Хан (Республика Тыва);

Указанные маршруты, соединяющиеся участком автодороги М 52, позволят связать общей трассой Республику Тыва с Республикой Алтай, Алтайским краем, Новосибирской областью.

Кроме межрегионального значения предлагаемые трассы имеют большое значение для Республики Алтай. Усиление территориальной связанности, повышение транспортного потенциала южных районов Республики и создание единой транспортной системы для формирующихся туристско-рекреационных и курортных зон.

										Лист
										2
Изм.	Кол.уч	Лист	№ док	Подпись	Дата					

В Томе 1 Планировочная организация территории (Анализ современного состояния) выявлены основные проблемы транспортной структуры Республики Алтай:

- Недостаточная развитость системы структурообразующих транспортных связей, представляющих собой «вершину дерева с неразвитой кроной»: центров муниципальных районов с республиканским центром, между центрами муниципальных районов и центров муниципальных районов с центрами сельских поселений (администраций).

- Отмечается недостаточная обеспеченность как внутриреспубликанских связей, особенно в восточных и южных периферийных районах и в восточной части между центрами северного (Турочакского) и южных (Улаганского и Кош-Агачского) районов республики, так и внешних связей – с Кемеровской областью, Казахстаном.

- Недостаточная развитость структуры автодорожных связей характеризуется наличием множества «веток» без замыканий (схема класса «деревьев»), особенно в южной и восточной частях территории, отсутствием хордовых связей между Улаганом (Балыкулем) и Турочаком (Артыбашем) республики, для организации, в том числе, развитой системы рекреации и внешних связей.

- Более 90% дорог, большая часть которых относится к 4-й и 5-й категориям, нуждаются в ремонте. Нуждаются в улучшении покрытия дороги, обеспечивающие связи между центрами республиканского и муниципального уровня, включая центры сельских администраций.

Плохое состояние структурообразующих дорог республики (их технических параметров и пропускной способности, большинство которых характеризуются IV-V категориями, особенно на участках дорог, связывающих центры муниципальных районов с республиканским центром).

В результате в настоящее время: «Из общей протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального значения 52 км – дороги с асфальтобетонным типом покрытия, 668,5 км – с черно-гравийным покрытием, 557,2 км – грунтовые дороги. В основном дороги IV-V технической категории».¹

- Неосвоенность приграничных территорий и неразвитость связей Горно-Алтайска и приграничных районов с Монголией, а также связей с Казахстаном, и неразвитость пространственной структуры южных и юго-восточных сельскохозяйственных районов республики.

Таким образом из анализа Схемы территориального планирования Республики Алтай, можно сделать выводы, о необходимости совершенствования транспортной сети, в том числе, строительства мостового перехода через реку Уба-2 на автомобильной дороге «Горно-Алтайск - Чоя - Верх-Бийск» км 55+515, не только в части повышения качества существующей дороги, но и устранения возможности наводнения (чрезвычайных ситуаций 2014г.).

2.2. Мероприятия, предложенные Схемой территориального планирования Чойского района Республики Алтай для развития транспортной сети.

В разделе «Основная часть» в Пояснительной записки Схемы территориального развития района дан анализ транспортной структуры, а также приведены основные аспекты развития транспортной сети на территории района.

Транспорт. В районе преобладает автомобильный транспорт. Транспортная инфраструктура района представлена сетью автомобильных дорог. Протяженность автомобильных дорог общего пользования оставляет 208,85 км, из них 203,55 км – автомобильные дороги общего пользования регионального значения: Горно-Алтайск – Чоя – Верх-Бийск, Чоя – Сейка – Ынырга, Паспаул – Каракокша – Красносельск, Чоя – Киска, Паспаул – Салганда, Каракокша – Уймень, 5,3 км – местного значения (Салганда – Кара-Торбок).

Развитие транспортной инфраструктуры и связи предполагает:

- совершенствование системы управления дорожным хозяйством;

¹ Цитата из Инвестиционного паспорта Республики Алтай, 2007 г., стр.10.

									Лист
									3
Изм.	Кол.уч	Лист	№ док	Подпись	Дата				

- обеспечение достаточного финансирования дорожной отрасли;
- обеспечение сохранности существующей сети дорог за счет выполнения программы ремонта и содержания дорог и сооружений на дорогах;
- завершение формирования опорной сети дорог и приведение технического уровня дорог и сооружений на дорогах в соответствие с параметрами автомобильного парка и интенсивности движения;
- развитие сети местных дорог для обеспечения связи со всеми населенными пунктами.

Мероприятия по развитию транспортного обеспечения

В настоящее время транспортная связь между районом и республиканским центром, а также между соседними районами осуществляется посредством автомобильного транспорта.

В Схеме территориального планирования района заложено:

- создание транспортной инфраструктуры, обеспечивающей устойчивое сообщение со всеми населенными пунктами района;
- повышение качества и пропускной способности автомобильных дорог;
- совершенствование системы управления дорожным хозяйством и пр.

Развитие дорожного хозяйства и транспортного комплекса предполагает:

- строительство мостовых переходов в селах Никольское, Каракокша, Салганда, Кара-Торбок, Гусевка, Ынырга (МО Каракокшинское, Паспаульское, Чойское, Ыныргинское сельские поселения);
- реконструкция пяти деревянных мостов (МО Уйменское сельское поселение);
- сооружение двух водоотводных труб (МО Уйменское сельское поселение), сооружение восьми водоотводных труб (МО Верх-Пьянковское сельское поселение);
- реконструкция 8 км внутрипоселковой дороги (МО Уйменское сельское поселение);
- рекомендуется ремонт автомобильной дороги регионального значения Паспаул-Салганда и в дальнейшем устройство черного дорожного покрытия перспективного направления дороги от Салганды до Кара-Торбока (МО Паспаульское сельское поселение);
- устройство 23,6 км черного дорожного покрытия автомобильной дороги регионального значения Чоя-Сейка-Ынырга (МО Чойское, Сейкинское, Ыныргинское сельские поселения);
- ремонт автомобильной дороги регионального значения Паспаул -Каракокша- Красносельск (МО Каракокшинское, Уйменское сельские поселения); Каракокша – Уймень (Уйменское сельское поселение)
- устройство 40,0 км грунтовых дорог к турбазам в ур. Бижельбик и в ур. ручья Нас (МО Каракокшинское, Уйменское сельские поселения);
- устройство 1,5 км асфальтовой дороги к ОАО «Рудник «Веселый» (МО Сейкинское сельское поселение);

Во всех муниципальных образованиях района предполагается ежегодный ремонт и содержание в надлежащем состоянии внутрипоселковых дорог (Приложение 10).

В соответствии с «Правилами установления и использования полос отвода и придорожных полос автомобильных дорог общего пользования регионального значения Республики Алтай», утверждёнными Постановлением Правительства Республики Алтай №157 от 27 июля 2010 года, устанавливается особый режим использования земель в пределах придорожных полос.

Особый режим использования земель в пределах придорожных полос предусматривает ряд ограничений при осуществлении хозяйственной деятельности в пределах этих полос в целях обеспечения требований безопасности дорожного движения, а также нормальных условий реконструкции, капитального ремонта, ремонта и содержания автомобильной дороги, ее сохранности с учетом перспектив развития автомобильной дороги. Собственники, владельцы, пользователи и арендаторы земельных участков, расположенных в пределах придорожных полос, должны быть уведомлены уполномоченным органом государственной власти Республики Алтай в сфере дорожного хозяйства об особом режиме использования этих земель. Земельные участки в пределах придорожных полос у их собственников, владельцев, пользователей и арендаторов не изымают-

						2016/0220-ПЗ	Лист
							4
Изм.	Кол.уч	Лист	№ док	Подпись	Дата		

- техническая категория – V;
- материал покрытия – черный щебень;
- интенсивность движения – 97 авт./сут.

Связь с. Паспаул Паспаульского сельского поселения с сетью дорог федерального значения – а/д федерального значения М-52 «Чуйский тракт» («Новосибирск – Бийск – граница с Монголией») осуществляется по уже описанному выше маршруту – через г. Горно-Алтайск и два подъезда к нему от М-52.

Внутренний транспорт

Внутренняя сеть автомобильных дорог общего пользования в муниципальном образовании Паспаульское сельское поселение представлена региональными и местными автодорогами.

Региональные межмуниципальные дороги представлены а/д «Горно-Алтайск – Чоя – Верх-Бийск», «Паспаул – Салганда». Технические характеристики а/д «Горно-Алтайск – Чоя – Верх-Бийск» указаны в разделе 9.1. Автомобильная дорога «Паспаул – Салганда» имеет V техническую категорию, прочие технические характеристики дороги указаны в таблице 9.2.2.

В состав Паспаульского сельского поселения входят населенные пункты, с численностью населения (по данным на 2009 год):

1. с. Паспаул – 1154 чел;
2. с. Левинка – 21 чел;
3. с. Кара-Торбок – 1 чел;
4. с. Салганда – 39
5. с. Сугул – 55
6. с. Туньжа – 263
7. с. Сухой Карасук – 3 чел.

Села Сухой Карасук, Сугул, Паспаул, Левинка и Туньжа имеют связь через а/д «Горно-Алтайск – Чоя – Верх-Бийск». Село Салганда связана с с. Паспаул дорогой «Паспаул – Салганда». Село Кара-Торбок имеет связь с с. Салганда через а/д регионального значения «Салганда – Кара-Торбок». Кроме указанных основных связей существует связь с. Кара-Торбок по местным дорогам (через урочище Чарбай) с селами Майминского района – с с. Верхний Сайдыс, с. Урлу-Аспак, находящимися примерно в 10 км юго-западнее и в 15 км юго-юго-западнее, соответственно.

Сеть местных дорог представлена дорогами с улучшенным покрытием и дорогами без покрытий (грунтовыми дорогами). Местные дороги, вне населенных пунктов, преимущественно, проходят по сильно залесенным, горным и сильно пересеченным территориям, как правило, вдоль долин.

Характеристики улично-дорожной сети сельских поселений Чойского района, в соответствии с Реестром инвентаризации автомобильных дорог МО «Чойский район» (по данным на 08.2011), приведены в таблице 9.2.1.

Характеристики улично-дорожной сети населенных пунктов муниципального образования Паспаульское сельское поселение, в соответствии с Реестром инвентаризации автомобильных дорог МО Паспаульское сельское поселение (по данным на 08.2011), приведены в таблице 9.2.2.

По данным администрации Чойского района на 08.2011 год на сети автомобильных дорог проходящих по территории поселения насчитывается 20 мостов находящихся на балансе органов власти субъекта и 7 мостов находящихся на балансе органов власти сельского поселения. На 08.2011 из 20 мостов находящихся в собственности субъекта 18 находятся в неудовлетворительном состоянии. Ведомость наличия и технического состояния мостов в Паспаульском сельском поселении дана в таблице 9.2.3.

Предложения по развитию транспортной инфраструктуры

На первую очередь предлагается:

1. строительство девяти автомобильных дорог V тех. категории с облегченным типом дорожной одежды – подъездов к планируемым базам отдыха, общей протяженностью около 20-ти км, включая строительство 8-ми мостовых переходов через: р. Кедровка, ручей – приток р. Кедровка, р. Вторая Уба, р. М. Иша, р. Б. Адыбан, р. Паспаул, р. Учек;

						2016/0220-ПЗ	Лист
							6
Изм.	Кол.уч	Лист	№ док	Подпись	Дата		

2. строительство автомобильных дорог V тех. категории к двум планируемым вышкам со-товой связи, общей протяженностью около 4-х км;

3. строительство автомобильной дороги V тех. категории к существующей свалке (подъезда от а/д «Паспаул – Каракокша – Красносельск») длиной около 1,5 км, включая строительство мостового перехода через р. Учек;

4. строительство пяти автомобильных дорог V тех. категории с облегченным типом дорожной одежды – подъездов к планируемым свалкам, общей протяженностью около 6-ти км, включая строительство двух мостовых переходов через реку М. Иша;

5. строительство а/д V тех. категории к планируемому скотомогильнику, протяженностью около 1 км;

6. реконструировать мосты расположенные в границах поселения на а/д «Горно-Алтайск – Чоя – Верх-Бийск» через р. Аксай (км 35+086м), р. Сугул (км 39+306м), р. Уба-2 (км 50+515м); р. Уба-3 (км 52+644м), р. Ашпанак (км 60+517м);

7. реконструировать мосты расположенные в границах поселения на а/д «Паспаул – Каракокша – Красносельск» через р. М. Иша (км 0+311м), р. Учек (км 7+373м), р. Учек (км 9+542м), р. Талда (км 12+007м), р. Учек (км 16+716м), р. Богдановка (км 20+124);

8. реконструировать основные улицы и местные дороги во всех селах поселения, с доведением их геометрических параметров отвечающих нормативным требованиям, включая строительство тротуаров водоотводных канав и водопропускных труб и установление красных линий;

9. капитальный ремонт мостов на а/д «Горно-Алтайск – Чоя – Верх-Бийск» через р. Кедровка (км 41+221м), р. Уба-4 (км 57+477м);

10. капитальный ремонт мостов на а/д «Паспаул – Каракокша – Красносельск» через р. М. Иша (км 0+608), р. Учек (км 6+316);

11. капитальный ремонт моста на а/д «Паспаул – Салаганда» через р. Учек (км 8+220м);

12. строительство улично-дорожной сети на участках расширения с. Паспаул – около 7 км.

3. Основные выводы по документам территориального планирования.

Цели и задачи документации по планировке территории в части Строительства мостового перехода через реку Уба-2 на автомобильной дороге «Горно-Алтайск - Чоя - Верх-Бийск» км 50+515

Основные выводы по документам территориального планирования

Проанализировав документацию по планировке территории на разных уровнях планирования Республики Алтай в части *строительство мостового перехода через реку Уба-2 на автомобильной дороге «Горно-Алтайск - Чоя - Верх-Бийск» км 50+515*, можно сделать выводы, о необходимости повышения качества дороги для регионального, рекреационного развития.

В результате строительства благоустроенных дорог и повышения технического уровня существующей сети автомобильных дорог снижаются транспортные расходы при перевозке грузов за счет снижения себестоимости перевозок по дорогам с твердым покрытием.

Кроме экономического потенциала, самое главное, повышение качества дороги позволяет значительно повысить уровень безопасности передвижения.

Цели и задачи документации по планировке территории в части строительства мостового перехода через реку Уба-2 на автомобильной дороге «Горно-Алтайск - Чоя - Верх-Бийск» км 50+515

Обеспечение устойчивого развития Паспаульского сельского поселения и Чойского района в целом.

1. Выделение элемента планировочной структуры (мостового перехода в составе автомобильной дороги)
2. Обоснование границ территории в пределах, которой разрабатывается размещение автомобильной дороги в соответствии с транспортной инфраструктурой, устанавли-

2016/0220-ПЗ

Лист

7

Изм.	Кол.уч	Лист	№ док	Подпись	Дата
------	--------	------	-------	---------	------

ваемой Генеральным планом Паспаульского сельского поселения и Схемы территориального планирования Чойского района.

3. Установление зон планируемого размещения мостового перехода в составе автомобильной дороги «Горно-Алтайск - Чоя - Верх-Бийск» км 50+515
4. Установление земельных участков: на которых планируется разместить объект капитального строительства регионального значения; земельных участков, используемых на время строительства мостового перехода. Установление характеристик упомянутых земельных участков.

4. Разработчик и Заказчик проектной документации.

Проект межевания территории разработан ООО «ГипАлтай» в составе проектной документации строительства мостового перехода через реку Уба-2 на автомобильной дороге «Горно-Алтайск - Чоя - Верх-Бийск» км 50+515 в соответствии с Государственным контрактом № 2016/0220 от 22 марта 2016 г., заключенный между КУ РА РУАД «Горно-Алтайатодор» и ООО «ГипАлтай».

5 Сведения о топографических, климатических, инженерно-геологических, гидрогеологических характеристиках района расположения линейного объекта.

5.1.1 Инженерно-геодезические характеристики района строительства

Проектируемый участок трассы располагается в районе км 50+515 автомобильной дороги «Горно-Алтайск – Чоя – Верх-Бийск».

Начало проектируемого участка ПК0+00 находится на автомобильной дороге «Горно-Алтайск – Чоя – Верх-Бийск» и соответствует км 50+332. Конец трассы ПК4+17,6 находится на км 50+744. Протяжённость трассы (с учетом моста) составляет 417,6 метра.

5.1.2 Климатическая характеристика района строительства сооружения

Хотя климат Горного Алтая резко континентальный, он значительно отличается от климата соседних, равнинных и предгорных областей Западной Сибири. Обуславливается это физико-географическим положением региона, его орографией. Расчлененность рельефа, разнообразие характера подстилающей поверхности (скалы, ледники, лес, степи), замкнутость речных долин и межгорных котловин, их высотное положение и экспозиция по отношению к господствующим влагоносным ветрам, определяют большое разнообразие климатических условий отдельных районов Горного Алтая. Равнины благоприятствуют свободному перемещению воздуха, однако, дойдя до подножия гор, он вынужден подниматься вверх по склонам. Поднятие сопровождается увеличением количества выпадающих осадков и понижением температур. Вследствие этого, горный климат, особенно в западной и северной частях Алтая, отличается от равнин меньшей жесткостью: зима здесь теплее, а лето прохладнее, осадков больше. Рельеф гор создает условия для развития местных горно-долинных ветров и фенів, а в зимнее время в котловинах наблюдается застаивание воздуха и его сильное выхолаживание.

Влияние простирающихся вокруг больших площадей суши проявляется в формировании континентального западносибирского воздуха из-за притекающих сюда с запада атлантических и с севера – арктических, воздушных масс. Поступающие воздушные массы (морские или континентальные) перемещаются в широтном или меридиональном направлениях. В зависимости от направления перемещения воздушных масс формируется характер погоды

						2016/0220-ПЗ	Лист
							8
Изм.	Кол.уч	Лист	№ док	Подпись	Дата		

данного периода. Преобладающей воздушной массой над территорией республики в течение всего года является континентальный воздух умеренных широт (около 50%), холодный - зимой и теплый летом. Воздух Арктики составляет 33%, другие воздушные массы приходят сюда гораздо реже: континентальный тропический -5%, морской арктический --8%, морской умеренный -4%.

Термический режим. Многолетняя средняя годовая температура воздуха составляет – 1,0° (м/с Кызыл-Озёк, таблица 2-1). Осенью, мощные вторжения холодного воздуха с севера - со стороны Баренцева и Карского морей, вызывают быстрое понижение температуры и наступление зимы. Длится зима 5-6 месяцев, с ноября по март. Наиболее холодным месяцем года является январь, со средней суточной температурой воздуха -15.9° и абсолютным минимумом в отдельные годы до -44°.

С декабря по февраль включительно, воздушные массы над территорией района изысканий сильно охлаждены и их среднемесячная температура не поднимается выше -13,5°. Только кратковременные выносы теплого воздуха с юга, приводят иногда к коротким потеплениям. В конце марта устойчивые морозы прекращаются, наблюдаются оттепели.

В первой половине апреля количество солнечной радиации, приходящей на землю, резко возрастает, воздух днем начинает прогреваться - формируется весенний режим погоды, с характерной для него переменчивостью и неустойчивостью.

Весной средняя суточная температура воздуха переходит через 0° 13 апреля, через 5° 25 апреля, а через 10° - 13 мая. Осенью этот переход осуществляется соответственно 24 октября, 6 октября и 14 сентября. Таким образом, продолжительность теплового периода (со среднесуточной температурой воздуха больше 0°) составляет в среднем 193 дня, периода с температурой выше 5° 163 дня и выше 10° - 123 дня в году.

Лето наступает в среднем в третьей декаде мая и продолжается 3-4 месяца. Самый жаркий месяц - июль. Среднемесячная температура июля 18.0°, максимальная, в отдельные годы достигает 37°. Наиболее теплый период года (со среднесуточной температурой воздуха больше 15°) продолжается 73 дня (с 8 июня по 21 августа). Температура воздуха в летнее время может быть неустойчивой; жаркие дни, нередко сменяются прохладными. Отдельные, наиболее поздние заморозки отмечаются в июне (в среднем 23 мая). Претерпевает изменения температура воздуха и в течение суток. Наибольшая из средних суточных амплитуд колебаний температуры воздуха наблюдается в мае-июне месяце (18,9-18,1°).

Частые заморозки в конце августа (в среднем 16 сентября) являются первым признаком осени, наступление которой связано с переходом средней суточной температуры воздуха через 10° в начале сентября. Продолжительность безморозного периода составляет в среднем 115 суток. В отдельные годы, в первой половине сентября, бывает много по-летнему жарких дней. Во второй половине сентября на общем фоне понижения температуры и ухудшения погоды имеют место возвраты тепла («бабье лето»).

Температурный режим почво-грунтов находится в тесной зависимости от их механического состава, степени увлажнения, а зимой также от высоты и плотности снежного покрова. На возвышениях почва промерзает на глубину в 2-3 раза большую, чем в более заснеженных понижениях. Максимальные температурные нагрузки испытывает поверхность почвы. Средняя годовая температура поверхности почвы равняется 2°, абсолютная минимальная -52° (декабрь), абсолютная максимальная 63° (июль). Весной последние заморозки на почве отмечаются 25 мая, осенью, первые- 13 сентября. Средняя продолжительность безморозного на почве периода составляет 110 суток.

Поверхностный слой почвы (0,2 - 0,4 м) в зимнее время промерзает, а летом оттаивает. С увеличением глубины контрасты температур в почве уменьшаются и на глубине 1,6-1,8 м от поверхности отрицательные температуры, практически, уже не встречаются. Средняя глубина промерзания почвы по данным м/ст. Кызыл-Озек составляет 48 см, а максимальная – до 2-х м.

меняется только их повторяемость (черт. 2). В увеличении повторяемости ветров долготных направлений, немаловажную роль играет и расположение района проектирования, ориентация которой на данном участке совпадает с направлением ветров.

Таким образом, в районе проектирования, преобладание ветров южных, северо-западных и юго-восточных направлений хорошо проявляется во все сезоны года, но наиболее часты они в холодное полугодие, когда их суммарная повторяемость составляет в среднем около 70-75 %. При переходе от зимы к лету увеличивается повторяемость ветров широтных направлений. Распределение скоростей ветра по направлениям аналогично распределению повторяемости самих направлений: преобладающему румбу соответствуют и наибольшие скорости ветра. Летом средние месячные скорости ветра по всем направлениям не превышают 1,8 м/с. В годовом интервале максимальные скорости ветров (4,0-4,5 м/с) отмечаются в мае и ноябре, минимальные (2,7 м/с) наблюдаются в августе. Средняя годовая скорость ветра за многолетний период составляет 1,7 м/с (табл. 2-1). Сильные ветры, со скоростью 15 м/с и более наблюдаются очень редко (в среднем 9 дней в году). Общее количество в году времени с сильными ветрами достигает 40-45 часов, а ежемесячно, от 4-6 часов зимой, до 3-х часов в летние месяцы. Сильные ветры часто сопровождаются атмосферными явлениями, значительно ухудшающими дальность видимости. Зимой – это бураны и метели, летом – пыльные бури.

Таблица 2.1 Основные климатические характеристики по м/ ст.Кызыл-Озек

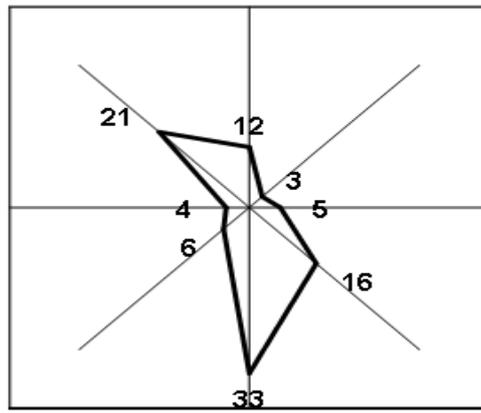
месяцы		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Год
характеристики														
град.	Средняя	-15,9	-15,1	-0,1	1,0	10,5	15,5	18,0	15,7	9,8	2,4	-7,7	-13,5	1,0
	абсолютная максимальная	10	14	17	29	35	36	37	36	35	30	19	16	37
	абсолютная минимальная	-44	-44	-41	-30	-17	-3	1	-1	-10	-38	-46	-49	-49
град.	Средняя	-18	-17	-10	1	14	22	24	20	12	2	-9	-15	2
	средняя максимальная	-10	-6	1	13	32	40	42	37	28	14	-1	-9	15
	абсолютная максимальная	6	11	14	41	55	59	61	56	54	37	17	14	61
	средняя минимальная	-26	-26	-20	-7	2	9	12	10	3	-4	-16	-24	-7
	абсолютная минимальная	-48	-49	-46	-37	-18	-4	2	-1	-11	-38	-51	-52	-52
мм	абсолютная, мб.	1,6	1,8	2,7	5,2	8,3	13,0	15,8	14,2	9,5	5,7	2,9	2,0	6,9
	относительная в 13 час. %	78	78	77	72	64	72	77	80	79	75	78	78	76
	дефицит, мб.	0,6	0,7	1,0	2,8	6,2	6,7	6,1	4,7	3,7	2,7	1,1	0,7	3,1
и, мм	прив. К показ. осадкомера	21	19	29	48	77	104	104	95	67	60	51	36	711

	то же с поправками	26	23	36	56	85	110	110	102	74	70	61	42	795					
	в % от года	3.3	2.9	4.5	7	10.7	13.8	13.8	12.8	9.3	8.8	7.7	5.4	100					
Характ-ки предел, град.		-20	-15		-10		-5		0		5		10		15		20		
переход температуры весной, дата				08.03		20.03		05.04		26.04		16.05		01.06		21.06			
переход температуры осенью, дата				20.11		07.11		24.10		12.10		30.09		06.09		10.08			
число дней с температурой ниже и выше предел.				256		229		201		162		136		96		49			
сумма температур ниже и выше предел. Град.				990		1560		1840		1900 2290		2210		1910		1280			
даты заморозков в воздухе									продолжительность безморозного периода в воздухе										
последнего весной			первого осенью			наибольшая			средняя			наименьшая							
ранняя	средняя	поздняя	ранняя	средняя	поздняя														
05.05	23.05	13.06	23.08	16.09	30.09	145			115			85							
месяцы		11		12		1		2		3		4		средняя из макс.		абсол. макс.			
Промерзание, см		0		8		22		26		41		42		48		-			
ход оттаивания почвы по глубине, дата					число дней с осадками различной величины														
10 см		30 см		полного оттаивания															
				средняя			ранняя			поздняя			≥ 0,1	≥ 0,5	≥ 1,0	≥ 5,0	≥ 10	≥ 20	≥ 30
-		-		-			-			-			166	136	116	47	19	4	0,8
средн. Дата заморозка		средняя продолж.			Суточные максимумы осадков, мм														
послед. весной		первого осенью		безморозного периода на почве			средний	63 %	20 %	10 %	5 %	2 %	1 %	набл. Макс	Год набл.				
29.05		08.09		101			35	30	44	51	58	67	75	69	1939				
даты		появления снежного покрова			образования снежного покрова			разрушения снежного покрова			схода снежного покрова								
число дней		средняя	ранняя	поздняя	средняя	ранняя	поздняя	средняя	ранняя	поздняя	средняя	ранняя	поздняя	средняя	ранняя	поздняя			
172		18.10	10.09	13.11	04.11	17.10	23.11	17.04	31.03	03.05	25.04	31.03	22.05						
Ветер		средняя скорость, м/с			1.6	1.7	1.8	2.0	2.1	1.8	1.5	1.5	1.6	1.8	1,7	1,6	1,7		
		среднее число дней V≥15 м/с			0.6	0.3	1,1	0.8	1,0	1,1	0,9	0,5	0,6	0,8	0,5	0,4	9		
		максим. Число дней V≥ 15 м/с			6	2	4	5	6	8	4	4	4	5	4	3	28		

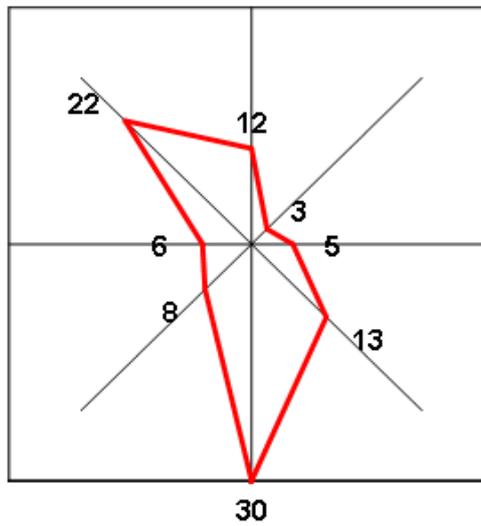
Розы ветров по м/ст Кызыл-Озёк

						2016/0220-ПЗ									Лист			
															12			
Изм.	Кол.уч	Лист	№ док	Подпись	Дата													

Годовая



Теплый период (IV-X)



июнь (110 мм) и июль (110 мм), максимум твердых осадков выпадает в ноябре (м/ст. Кызыл-Озек).

Высота снега к концу зимы на открытом ровном пространстве достигает в среднем 60 см, максимальная до 89 см, в малоснежные зимы минимальная высота составляет 26 см. Разрушение снежного покрова начинается в конце апреля.

Средняя годовая скорость ветра равняется 1,7 м/с. Наибольшей скоростью ветра характеризуется весенний период, когда средние месячные значения скорости ветра не бывают меньше 1,8 м/сек. В зимний период скорость ветра уменьшается и составляет в январе 1,6 м/сек. Преобладающее направление ветра южное.

Дорожно-климатическая зона рассматриваемого района –Ш₁ (ОДН 218.046-01).

6. Сведения о линейном объекте

Искусственные сооружения

Искусственные сооружения отсутствуют.

Коммуникации

На данном проектируемом участке автомобильной дороги коммуникации отсутствуют.

Пересечения и примыкания

На проектируемом участке автомобильной дороги пересечения и примыкания с другими улицами не выявлены.

Обустройство дороги

Обустройство существующей дороги отсутствует.

6.1 Существующий мост через р. Уба-2

Существующий автодорожный мост расположен на км 50+515 автомобильной дороги III технической категории «Горно-Алтайск – Чоя – Верх-Бийск». Мост плитный, выполнен по схеме 1×6,0м. Общая длина моста составляет 7,31 м. Габарит проезжей части Г-8,74 м. В плане мост находится на прямой, водоток пересекает под прямым углом. Проектные временные нагрузки Н-30, НК-80. Год постройки моста по данным заказчика 1980, год последнего испытания 1999.

Эксплуатацию моста в настоящее время осуществляет ОАО Чойское ДРСУ, расположенное в селе Чоя Республики Алтай. Общий вид моста представлен на фото №1.

						2016/0220-ПЗ	Лист
							15
Изм.	Кол.уч	Лист	№ док	Подпись	Дата		



Фото 1. Общий вид существующего моста

Мост построен в 1980 г, эксплуатируется более 35 лет. Конструкции моста не в полной мере соответствуют современному уровню эксплуатации. Основная часть имеющихся дефектов является следствием естественного старения железобетонных конструкций сооружения, негативного воздействия окружающей среды, усугубляемыми строительными дефектами. Согласно данным обследования, техническое состояние моста - **неудовлетворительное**.

Габарит проезжей части на мосту Г-8,74 м не соответствует дороге III категории и не обеспечивает необходимую пропускную способность движения транспортных средств.

Состояние мостового полотна оценивается как неудовлетворительное по долговечности из-за разрушения гидроизоляции и безопасности – отсутствие барьерного ограждения.

Система водоотвода отсутствует, а также не отвечает современным экологическим требованиям.

Физическое состояние пролетных строений по долговечности оценивается как неудовлетворительное. Отмечены следующие дефекты плит: плиты имеют следы выщелачивания и шелушения поверхности бетона из-за климатических факторов; интенсивные следы потеков, карбонизация. Присутствуют процессы коррозии рабочей и конструктивной арматуры, что снижает грузоподъемность пролетных строений. Об этом говорят продольные трещины в крайних плитах пролетного строения, через которые поступает вода и идет процесс выщелачивания, следовательно, происходит снижение деформативных свойств железобетонной конструкции. Большинство указанных дефектов напрямую влияет на долговечность и грузоподъемность пролетных строений.

Общее состояние опор оценивается как неудовлетворительное. Из дефектов следует отметить протечки, выщелачивание цементных составляющих и морозное разрушение поверхности бетона, раковины, поры и неровности поверхности бетона от опалубки, вертикальные трещины и просадку опор. Применение подпорок из бревен говорит о недостаточной несущей способности опор, что является критическим дефектом.

						2016/0220-ПЗ	Лист
							16
Изм.	Кол.уч	Лист	№ док	Подпись	Дата		

Общее состояние моста из-за недостаточного габарита проезжей части, недостаточной грузоподъемности и несоблюдения безопасных условий движения транспорта оценивается как неудовлетворительное.

Для обеспечения безопасности проезда по сооружению и пропуска транспорта без ограничений по грузоподъемности и скорости движения, а также с учетом перспективы увеличения интенсивности грузоперевозок, рекомендуется разборка существующего моста и строительство нового моста в соответствии с действующими нормативными требованиями.

7. Технико-экономическая характеристика проектируемого объекта

7.1 Общие сведения

Экономическая часть к проектной документации на строительство мостового перехода через реку Уба-2 на автомобильной дороге «Горно-Алтайск – Чоя – Верх-Бийск» км 50+515 составлена на основании задания на проектирование.

При разработке экономической части уточнена зона тяготения проектируемого мостового перехода, определены объемы грузоперевозок по нему, принят состав парка пассажирского и грузового транспорта и показатели его использования, рассчитана перспективная интенсивность движения автомобильного транспорта, использована статистическая информация территориального органа Федеральной службы Государственной Статистики по Республике Алтай и прогноз социально-экономического развития Республики Алтай.

Расчеты интенсивности движения выполнены в соответствии с «Инструкцией по проведению экономических изысканий для проектирования автомобильных дорог» – ВСН 42-87.

7.2 Транспортно-экономическая характеристика района тяготения проектируемого мостового перехода

Проектируемый мостовой переход через реку Уба-2 на км 50+515 автомобильной дороги Горно-Алтайск – Чоя – Верх-Бийск находится в северной части Республики Алтай на территории Чойского района.

Зоной тяготения проектируемого мостового перехода являются город Горно-Алтайск, населенные пункты Майминского, Чойского, Турочакского районов Республики Алтай, а также соседние регионы: Кемеровская область, Алтайский край, Республика Хакасия.

Республика Алтай, являясь субъектом Российской Федерации, входит в состав одного из крупнейших федеральных округов России – Сибирского. Располагаясь в южной части Западной Сибири, Республика Алтай граничит:

- на северо-западе – с Алтайским краем;
- на северо-востоке – с Кемеровской областью;
- на востоке – с Республикой Тыва и Хакасией;
- на юге – с Монголией и Китаем;
- на юго-западе республика имеет общие границы с Казахстаном.

Республика Алтай занимает территорию площадью **92,9** тыс. кв. км. Протяженность территории с севера на юг – **400** км, с запада на восток – **360** км. Численность населения Республики Алтай – **215,2** тыс. человек, из них доля городского населения составляет **29,2** %, сельского – **70,8** %. Средняя плотность населения республики составляет **2,3** человека на 1 кв. км территории, в этом показателе Республика Алтай уступает всем остальным областям своего региона.

По муниципальному территориальному делению Республика Алтай представлена **10** муниципальными районами и одним городом. Город Горно-Алтайск – это столица Республики Алтай, расположен он недалеко от северо-западной границы республики. По численности населения (**62,3** тысяч человек) город относится к разряду средних городов.

Транспортная сеть района тяготения представлена главным образом автомобильными дорогами, так как основным, и практически, единственным видом транспорта для Республики Алтай является автомобильный.

Железных дорог в Республике Алтай вообще нет. Ближайшая железнодорожная станция железнодорожной ветки Барнаул – Бийск находится в городе Бийске Алтайского края, в **100** км от столицы республики г. Горно-Алтайск и станция Таштагол в Кемеровской области.

Удельный вес воздушного транспорта составляет незначительную величину от общего объема грузоперевозок. Воздушное транспортное сообщение внутри республики практически прекращено. Только отдаленные населенные пункты республики обслуживаются самолетами малой авиации и вертолетами. Действуют прямые авиарейсы Москва – Горно-Алтайск, осуществляемые компанией «Сибирь» три раза в неделю.

Горный Алтай богат водными ресурсами, но большинство рек порожистые, бурные (горные реки) и мелководные для судоходства не пригодные. Наиболее крупные реки – Катунь и Бия, которые сливаясь, образуют реку Обь – крупнейшую реку Сибири. То есть, водный транспорт в республике практически отсутствует. Только по реке Бии осуществляются пассажирские перевозки от Бийска до Турочака, а река Катунь судоходна только в своем устье.

Автомобильный транспорт для Республики Алтай остается основным и играет важную роль для жизнедеятельности всего производственно-хозяйственного механизма и населения республики. Автомобильным транспортом обслуживаются практически все перевозки грузов и пассажиров, как на близкие, так и на дальние расстояния.

Через территорию республики проходит федеральная автомобильная дорога Р-256 «Чуйский тракт» - Новосибирск - Барнаул – Горно-Алтайск – граница с Монголией, которая обеспечивает России выход в Монголию. Эта дорога имеет международное значение. Правда международные связи пока невелики и дорога, в основном, обеспечивает связи Республики Алтай с ближайшей железнодорожной станцией в Бийске и через Алтайский край со всеми территориями Сибирского региона, а так же связывает практически все муниципальные районы республики с городом Горно-Алтайском и между собой.

Кроме того, сеть автомобильных дорог зоны тяготения представлена региональными дорогами Бийск – Турочак – Артыбаш и Горно-Алтайск – Чоя – Верх-Бийск. Эти дороги обеспечивают Центру международного туризма на Телецком озере связи с республиканским центром Горно-Алтайском, с ближайшей железной дорогой (ст. Бийск) и с аэропортами в городе Барнаул и Новосибирск. Эти две дороги станут составными частями для перспективного направления Горно-Алтайск – Таштагол – Абакан с подъездами к Телецкому озеру и к городу Междуреченску.

Горный Алтай, благодаря своему особому географическому положению, своим уникальным природно-климатическим условиям, представляет большой интерес для туристов и отдыхающих. Перспективы развития экономики республики во многом связаны с развитием туризма. Туризм в Республике Алтай является одной из основных отраслей экономики региона, а также важным источником дохода. Ежегодно на Алтай приезжает до 1 млн. туристов. Среди активных видов отдыха наибольший объем занимают летние экологические и культурно-познавательные путешествия и экскурсии, связанные с организацией автомобильных, пеших, конных, водных, альпинистских, охотничьих, рыболовных, спелеологических и иных видов отдыха с посещением природных и культурно-исторических объектов и территорий. На территории республики находится большое число примечательных объектов. Наибольшей популярностью у туристов пользуется Телецкое озеро, на берегах которого разместились около двадцати пансионатов, турбаз и кемпингов.

Чойский район расположен в северной части низкогорной зоны Республики Алтай. Он граничит на западе с Майминским, на востоке с Турочакскими районами, на севере с Алтайским краем (Красногорским районом), на юге с Улаганским и Онгудайскими районами, на юго-западе с Чемальским районом.

Территория Чойского района составляет **4526** кв. км, численность населения района **8485** тысяч человек. Плотность населения на 1 кв. км территории составляет **1,87** человека. В состав района входят **7** муниципальных образований (сельских поселений), объединяющих **21** населен-

						2016/0220-ПЗ	Лист
							18
Изм.	Кол.уч	Лист	№ док	Подпись	Дата		

9. Мероприятия по обеспечению пожарной безопасности

9.1 Описание системы обеспечения пожарной безопасности линейного объекта и обеспечивающих его функционирование зданий, строений и сооружений, проектируемых в составе линейного объекта

В соответствии с требованиями ГОСТ 12.1.004-91* «Пожарная безопасность. Общие требования», система обеспечения пожарной безопасности проектируемого объекта обеспечивается:

- системой предотвращения пожара;
- системой противопожарной защиты, в том числе, организационно-техническими мероприятиями.

Указанные системы направлены на предотвращение воздействия на людей опасных факторов пожара, в том числе вторичных проявлений, на требуемом уровне.

В связи с вступлением в силу Федерального закона Российской Федерации «О техническом регулировании» от 27.12.2002 № 184-ФЗ основными в сфере пожарной безопасности являются мероприятия, связанные с обеспечением безопасности жизни и здоровья людей от воздействия опасных факторов пожара и сохранением прав юридических и физических лиц по свободному распоряжению принадлежащим им имуществом. Данные направления по обеспечению пожарной безопасности соответствуют Конституции Российской Федерации (ст.37, ч.3.), Федеральному Закону Российской Федерации «О пожарной безопасности» от 21.12.1994 № 69-ФЗ (ст.21), гражданскому и трудовому законодательству.

Система предотвращения пожара на проектируемом объекте обеспечивается применением пожаробезопасных строительных материалов, прошедших в установленном порядке соответствующие испытания и имеющих сертификаты соответствия и пожарной безопасности, различного инженерно-технического оборудования, а также привлечением организаций, имеющих соответствующие лицензии для выполнения работ по проектированию, монтажу, проведению пуско-наладочных работ, техническому обслуживанию и ремонту данного оборудования.

На объекте, для которого разработан настоящий раздел, противопожарная защита предусматривает выполнение конструктивных, объемно-планировочных и инженерно-технических решений, обеспечивающих в случае пожара возможность эвакуации и спасения людей, возможность доступа личного состава пожарных подразделений и подачи средств пожаротушения к очагу пожара, нераспространение пожара, ограничение прямого и косвенного материального ущерба следующими основными способами обеспечения пожарной безопасности:

- применение негорючих строительных конструкций и материалов;
- максимально возможное, по условиям технологии и строительства, ограничение массы и (или) объема горючих веществ, материалов и наиболее безопасный способ их размещения;
- применение устройств, обеспечивающих ограничение распространения пожара (противопожарных преград);
- периодическая очистка территории, на которой располагается объект, коммуникаций от горючих отходов, отложений пыли, пуха и т. п.;
- реализация норм и правил пожарной безопасности, инструкций о порядке обращения с пожароопасными веществами и материалами, о соблюдении противопожарного режима и действиях людей при возникновении пожара;
- применение средств наглядной агитации по обеспечению пожарной безопасности;
- комплекс организационно-технических мероприятий по технике безопасности на период строительства и эксплуатации объекта.

Система противопожарной защиты включает:

- применение средств пожаротушения и соответствующих видов пожарной техники;
- применение основных строительных конструкций и материалов с нормированными показателями пожарной опасности;
- мероприятия по обеспечению безопасной эвакуации людей, обеспечивающие возможность беспрепятственного движения людей из опасной зоны.

									Лист
									22
Изм.	Кол.уч	Лист	№ док	Подпись	Дата	2016/0220-ПЗ			

Для пожарной техники определяются:

- допустимые огнетушащие вещества (в том числе с позиции требований экологии и совместимости с горящими веществами и материалами);
- источники и средства подачи огнетушащих веществ для пожаротушения;
- требования техники безопасности.

Организационно-технические мероприятия включают:

- обучение работающих правилам пожарной безопасности;
- разработку инструкций о соблюдении противопожарного режима и действиях людей при возникновении пожара на строительных площадках;
- реализацию норм и правил пожарной безопасности;

разработку мероприятий по действиям администрации, рабочих и служащих на случай возникновения пожара и организацию эвакуации людей.

9.2 Характеристика пожарной опасности технологических процессов, используемых на линейном объекте

Строящийся объект характеризуется возможностью перевозки автотранспортом значительного количества людей и пожаровзрывоопасных грузов, что определяет его пожарную опасность.

Предупреждение пожара, согласно п.2 ст.48 Федерального закона РФ от 22.07.2008 №123-ФЗ «Технический регламент о требованиях пожарной безопасности», исключение условий возникновения пожаров достигается исключением условий образования горючей среды и (или) исключением условий образования в горючей среде (или внесения в нее) источников зажигания и осуществляется следующими способами:

- обеспечением безопасности движения автомобильного транспорта;
- выполнением действующих строительных норм и правил, поддержанием должного противопожарного режима;
- применением электрооборудования, соответствующего требованиям Правил устройства электроустановок ПУЭ;
- применением оборудования, при эксплуатации которого не образуются источники зажигания.

В качестве электроснабжения для обеспечения нагрузок строительной площадки предусмотрена дизель-электростанция.

Пожарная безопасность объекта обеспечивается проектными решениями по его расположению, конструктивным и техническим характеристикам.

Ограничением распространения пожара (противопожарной преградой) является непосредственно объект проектирования – автомобильная дорога, за счет использования в конструкции объекта негорючих и невзрывоопасных материалов.

Строительные материалы, которые используются для сооружения данного объекта, согласно ГОСТ 12.1.044-89* относятся к группе негорючих и не взрывоопасных веществ и материалов. Это железобетонные конструкции мостов и путепроводов, пешеходных мостов, грунт земляного полотна, каменные материалы, асфальтобетонная смесь, а также металлические конструкции ограждения.

Согласно ст. 13 Федерального закона РФ от 22.07.2008 №123-ФЗ, классификация строительных материалов по пожарной опасности основывается на их свойствах и способности к образованию опасных факторов пожара.

Горючесть и группы строительных материалов по горючести устанавливаются по ГОСТ 30244-94. Бетонные конструкции (плиты укрепления), железобетонные и металлические конструкции (арматура и т.п.), а также минеральные составляющие конструкции дорожной одежды, используемые в качестве крупного и мелкого заполнителей (щебень, песок) в асфальтобетонной смеси, относятся к негорючим материалам.

Для негорючих строительных материалов другие показатели пожарной опасности не определяются и не нормируются.

						2016/0220-ПЗ	Лист
							23
Изм.	Кол.уч	Лист	№ док	Подпись	Дата		

Согласно ГОСТ 22245-90 «Битумы нефтяные дорожные вязкие. Технические условия (с Изменением №1)», вязкие дорожные нефтяные битумы являются горючими веществами с температурой вспышки выше 220 °С и минимальной температурой самовоспламенения 368 °С по ГОСТ 12.1.044. Однако, в составе асфальтобетона, при смешении с минеральными заполнителями, дорожные нефтяные битумы являются негорючими веществами.

В соответствии с СО 153-34.21.122-2203 «Инструкция по устройству молниезащиты зданий, сооружений и промышленных коммуникаций» выполнение молниезащиты и заземления на автомобильной дороге и мостах не требуется.

9.3 Описание и обоснование проектных решений, обеспечивающих пожарную безопасность линейного объекта (противопожарное расстояние от оси трассы до населенных пунктов, промышленных и сельскохозяйственных объектов, лесных массивов, расстояние между прокладываемыми параллельно друг с другом трассами линейных объектов, пересечение с трассами других линейных объектов, устройство охранных зон)

Проектом не предусмотрено пересечение проектируемого моста с существующими инженерными сетями водоснабжения, канализации, газоснабжения, прокладываемыми подземно.

Прокладка нефтепроводов, нефтепродуктопроводов, линий высоковольтных электропередач (напряжением свыше 1000 В) газопроводов и канализационных трубопроводов, а также водопроводных линий по мосту исключена (п.5.89 СП 35.13130.2011).

В подмостовом пространстве не предусматриваются здания и сооружения.

Технические средства по предотвращению воспламенения проливов ЛВЖ и ГЖ проектом не предусматриваются.

9.4 Описание проектных решений по размещению линейного объекта, в том числе зданий, строений и сооружений в его составе, обеспечивающих пожарную безопасность линейного объекта (противопожарное расстояние между зданиями, сооружениями, наружными установками, отдельно стоящими резервуарами с нефтью и нефтепродуктами, компрессорными и насосными станциями и др., проектные решения по наружному противопожарному водоснабжению, проезды и подъезды для пожарной техники)

Проектируемый участок автомобильной дороги проходит по землям Администрации Чойского района.

На проектируемом участке отсутствуют здания автозаправочных станций АЗС с подземными резервуарами. Размещение новых АЗС проектом не предусматривается.

Конструкция дорожного полотна обеспечивает проезд пожарных автомобилей.

Наружное противопожарное водоснабжение не предусмотрено, так как согласно СП 31.13330.2012 (актуализированная редакция СНиП 2.04.02-84*) для автодорог оно не требуется.

В соответствии со СНиП 21-01-97* (п.8.2) проезды для основных и специальных пожарных машин следует предусматривать в соответствии с требованиями СП 42.13330.2011(актуализированная редакция СНиП 2.07.01), СП 18.13330.2011(актуализированная редакция СНиП 11-89), СП 19.13330.2011 (актуализированная редакция СНиП II-97). При пожарах автотранспорта на ремонтируемом сооружении для проезда пожарных автомобилей используется непосредственно сама автодорога. Конструкции сооружения и подходов, принятые проектом, способны воспринять нагрузку от проезда пожарных автомобилей с нагрузкой на ось не менее 16 тонн.

Пересечение и сближение с другими линейными объектами, представляющими пожарную опасность, не предусматривается.

						2016/0220-ПЗ	Лист
							24
Изм.	Кол.уч	Лист	№ док	Подпись	Дата		

Проектируемый объект характеризуется возможностью перевозки автотранспортом значительного количества людей и пожаровзрывоопасных грузов, что определяет его пожарную опасность.

Предупреждение пожара, согласно п.2 ст.48 федерального закона РФ от 22.07.2008 г. ФЗ №123 «Технический регламент о требованиях пожарной безопасности» достигается исключением условий образования горючей среды и (или) исключением условий образования в горючей среде (или внесения в нее) источников зажигания и осуществляется следующими способами:

- обеспечением безопасности движения автомобильного транспорта;
- выполнением действующих строительных норм и правил, поддержанием должного противопожарного режима;
- применением электрооборудования, соответствующего требованиям Правил устройства электроустановок ПУЭ;
- применением оборудования, при эксплуатации которого не образуются источники зажигания.

В качестве электроснабжения для обеспечения нагрузок строительной площадки предусмотрена дизель-электростанция.

Все электромонтажные работы следует выполнять в соответствии с требованиями действующих ПУЭ и СНиП.

Вблизи проектируемого моста отсутствует сеть городского водоснабжения с предусмотренными пожарными гидрантами, воду предполагается брать из реки.

9.5 Описание и обоснование объемно-планировочных и конструктивных решений, степени огнестойкости и класса конструктивной пожарной опасности строительных конструкций, обеспечивающих функционирование линейного объекта зданий, строений и сооружений, проектируемых и (или) находящихся в составе линейного объекта

Противопожарная безопасность обеспечивается конструктивными решениями проекта в соответствии с требованиями ст. 13 Федерального закона № 123-ФЗ от 22 июля 2008 года «Технический регламент о требованиях пожарной безопасности».

В соответствии с требованиями СНиП 21-01-97* степень огнестойкости и класс конструктивной и функциональной пожарной опасности для автомобильной дороги не нормируется (не устанавливается).

В соответствии с требованиями НПБ 105-03 категория по взрывопожарной и пожарной опасности для автомобильной дороги не устанавливается.

Проектируемый железобетонный мост относится к I степени огнестойкости согласно таблицы 4* п. 5.18 СНиП 21-01-97, предел огнестойкости несущих элементов не менее R120.

Принятые проектом объемно-планировочные и конструктивные решения в полном объеме соответствуют требованиям действующих норм строительного проектирования в области пожарной безопасности.

9.6 Определение пожарных рисков угрозы жизни и здоровью людей

Согласно п. 3 ст. 6 Федерального закона РФ от 22.07.2008 №123-ФЗ «Технический регламент о требованиях пожарной безопасности» при выполнении обязательных требований пожарной безопасности, установленных федеральными законами о технических регламентах, и требований нормативных документов по пожарной безопасности, расчет пожарного риска не требуется.

Главный инженер проекта

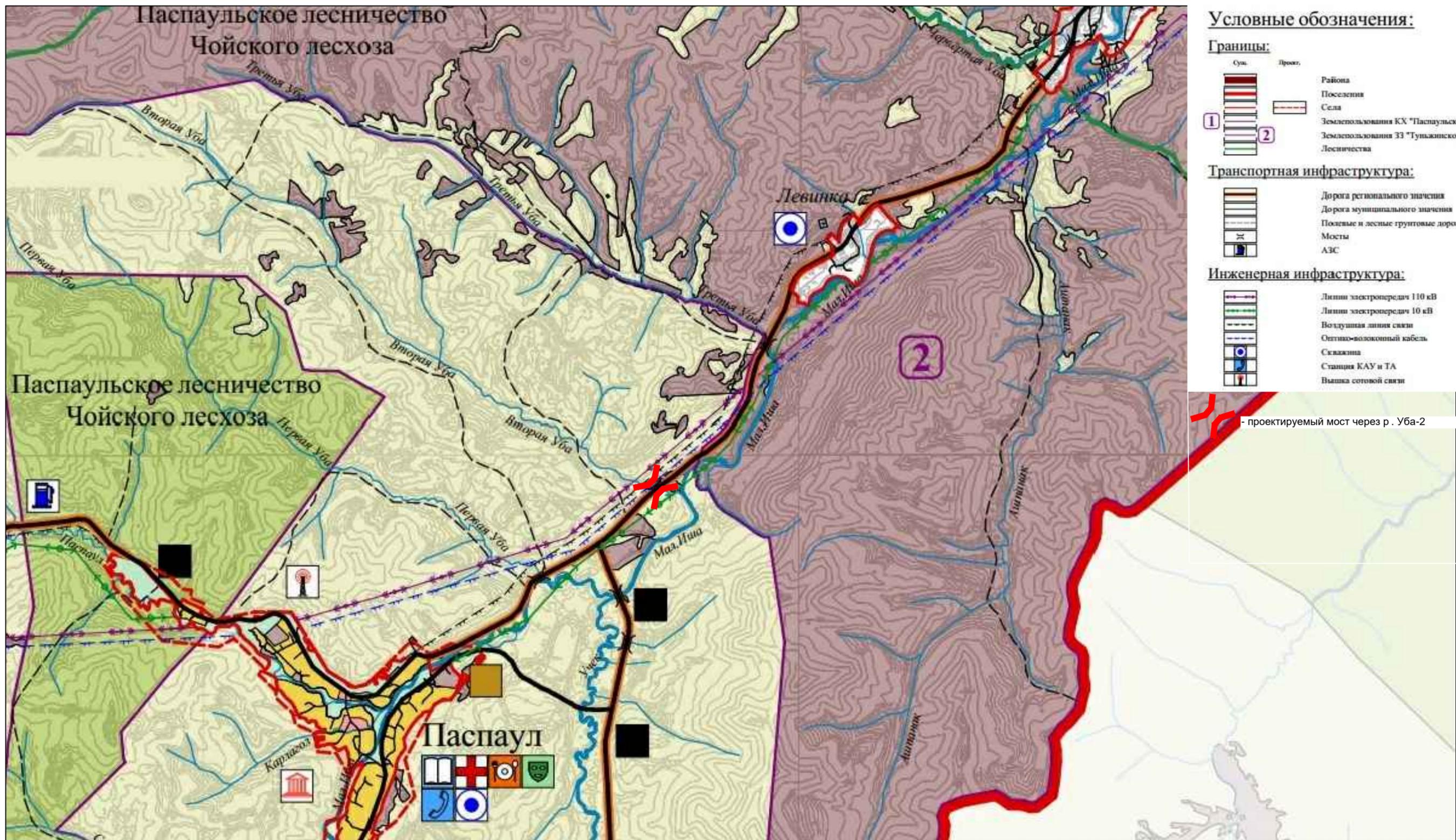
Помогалов Р.В.

2016/0220-ПЗ

Лист

25

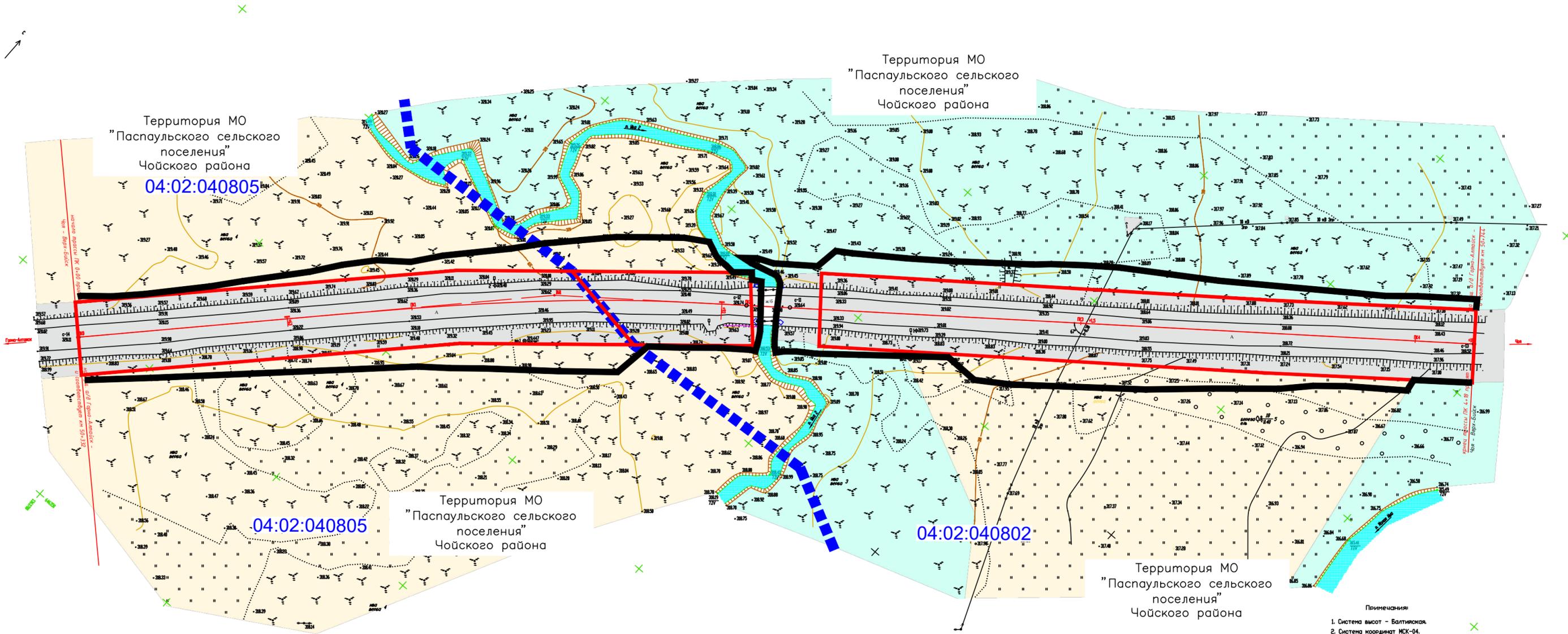
Изм.	Кол.уч	Лист	№ док	Подпись	Дата
------	--------	------	-------	---------	------



						2016/0220-ППТ-1			
						м/п через р. Уба-2 на автомобильной дороге Горно-Алтайск - Чоя - - Верх-Бийск км 50+515			
Изм.	Кол.ч.	Лист	N док.	Подпись	Дата	Проект планировки территории	Стадия	Лист	Листов
Разработал	Иванов				07.16		П		1
Проверил	Логинова				07.16				
ГИП	Помоголов				07.16				
						Схема расположения элемента планировочной структуры на генеральном плане Паспаульского сельского поселения М 1:10000		ООО "ГунАлтай"	

ПРИМЕЧАНИЕ:

1. Система координат МСК-04;
2. Система высот Балтийская 1977 г.;
3. Сплошные горизонтали проведены через 1.0 м;
4. Зона планируемого размещения объектов дорожного сервиса, иных зданий и сооружений необходимых для содержания автомобильной дороги проектом не предусмотрена;
5. Границы территорий объектов культурного наследия и археологического наследия отсутствуют;
6. Границы устанавливаемой красной линии совпадает с линией отступа от красных линий в целях определения места допустимого размещения зданий, строений, сооружений;
7. Границы земельных участков, планируемых для предоставления КУ РА РУАД "Горно-Алтайавтодор" для размещения объекта регионального значения - мостового ерехода, совпадает с устанавливаемой красной линией;
9. Границы публичных сервитутов отсутствуют
10. Зона планируемого размещения объекта регионального значения (мостовой переход общего пользования) совпадает с зоной планируемого размещения земель промышленности, энергетики, транспорта, связи, радиовещания, телевидения, информатики, земли для обеспечения космической деятельности, земли обороны, безопасности и земли иного специального назначения



УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ:

- земли промышленности, энергетики, транспорта, связи, радиовещания, телевидения, земли для обеспечения космической деятельности, земли обороны, безопасности и земли иного специального назначения;
- земли сельскохозяйственного назначения;
- земли запаса;
- граница полосы отвода существующей автомобильной дороги «Горно-Алтайск - Чоя - Верх-Бийск»
- граница кадастрового квартала;
- красная линия (граница зоны планируемого размещения объекта капитального строительства - мостовой переход)
- ПК9 - проектная ось мостового перехода через р. Уба-2
- 04:02:040802 - номер кадастрового квартала;

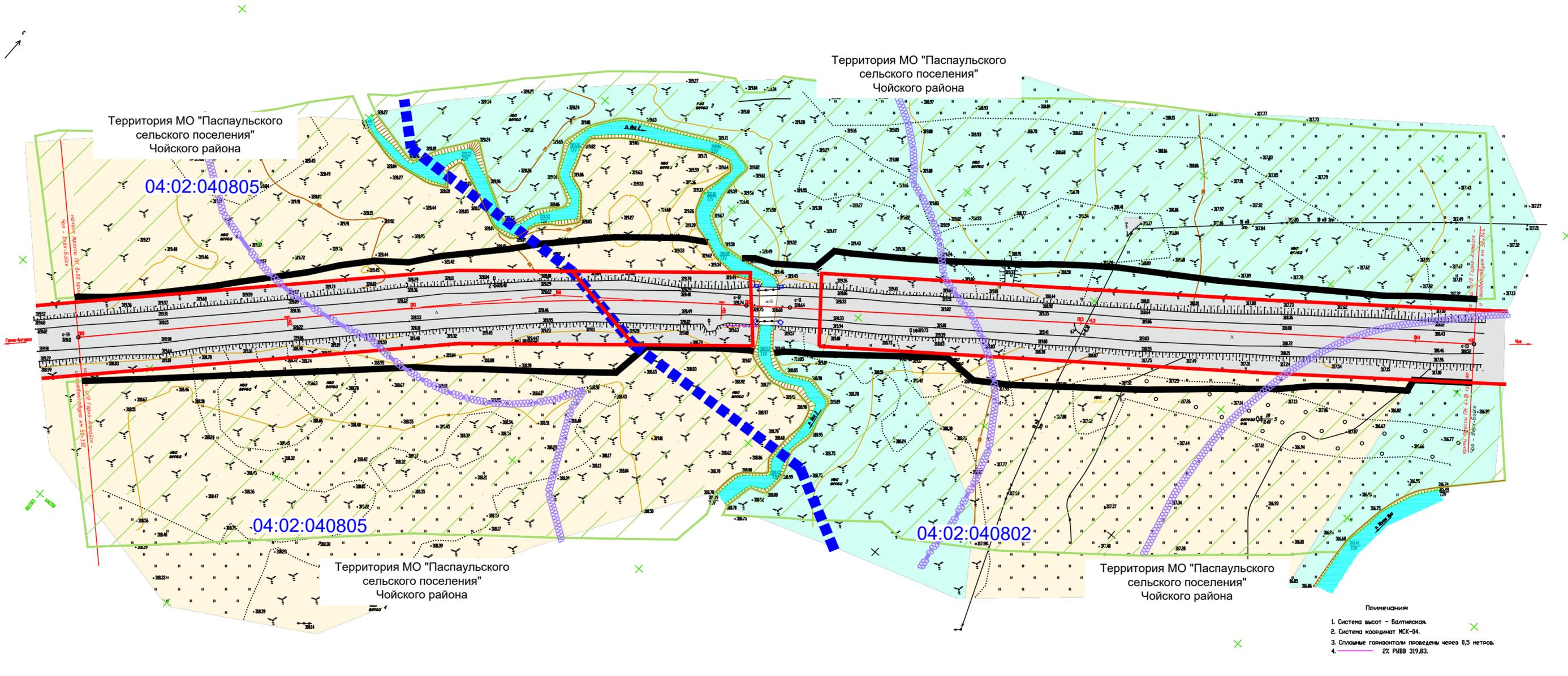
Примечания:

1. Система высот - Балтийская.
2. Система координат МСК-04.
3. Сплошные горизонтали проведены через 0,5 метров.
4. ЗГ, РУВВ 319.83.

					2016/0220-ППТ-2			
					м/п через р. Уба-2 на автомобильной дороге Горно-Алтайск - Чоя - Верх-Бийск км 50+515			
<i>Изм.</i>	<i>Кол.ч.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ док</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>	Проект планировки территории	п	1
Разработал		Иванов			07.16			
Проверил		Логинава			07.16			
ГИП		Помоголов			07.16	000 "ГунАлтай"		
					Схема использования территории в период подготовки проекта планировки территории М 1:2000			

ПРИМЕЧАНИЕ:

1. Система координат МСК-04;
2. Система высот Балтийская 1977 г.;
3. Сплошные горизонтали проведены через 1.0 м;
4. Зона планируемого размещения объектов дорожного сервиса, иных зданий и сооружений необходимых для содержания автомобильной дороги проектом не предусмотрена;
5. Границы территорий объектов культурного наследия и археологического наследия отсутствуют;
6. Границы устанавливаемой красной линии совпадает с линией отступа от красных линий в целях определения места допустимого размещения зданий, строений, сооружений;
7. Границы земельных участков, планируемых для предоставления КУ РА РУАД "Горно-Алтайавтодор" для размещения объекта регионального значения - мостового ерехода, совпадает с устанавливаемой красной линией;
9. Границы публичных сервитутов отсутствуют
10. Зона планируемого размещения объекта регионального значения (мостовой переход общего пользования) совпадает с зоной планируемого размещения земель промышленности, энергетики, транспорта, связи, радиовещания, телевидения, информатики, земли для обеспечения космической деятельности, земли обороны, безопасности и земли иного специального назначения



УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ:

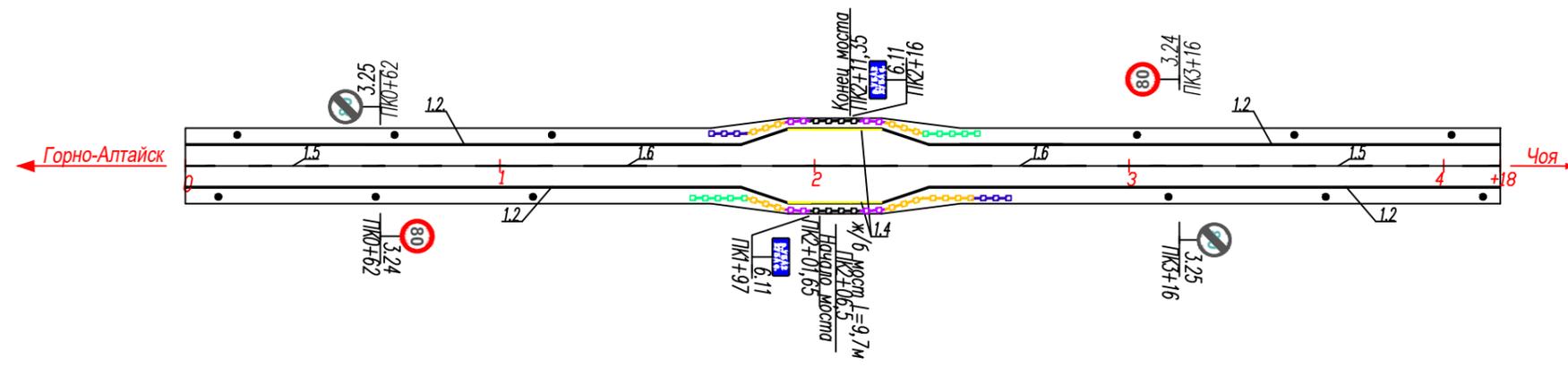
- земли промышленности, энергетики, транспорта, связи, радиовещания, телевидения, земли для обеспечения космической деятельности, земли обороны, безопасности и земли иного специального назначения;
- земли сельскохозяйственного назначения;
- земли запаса;
- граница полосы отвода существующей автомобильной дороги «Горно-Алтайск - Чоя - Верх-Бийск»
- граница кадастрового квартала;
- красная линия (граница зоны планируемого размещения объекта капитального строительства - мостовой переход)
- ПК9 - проектная ось мостового перехода через р. Уба-2
- 04:02:040802 - номер кадастрового квартала;
- водоохранная зона реки Уба-2 и реки Малая Иша (50 м.);
- придорожная полоса автомобильной дороги. (ширина 50 метров для дорог III категории)

Примечания:

1. Система высот - Балтийская.
2. Система координат МСК-04.
3. Сплошные горизонтали проведены через 0,5 метров.
4. ЗГ. Р488 319.83.

2016/0220-ППТ-3										
м/п через р. Уба-2 на автомобильной дороге Горно-Алтайск - Чоя - Верх-Бийск км 50+515										
Изм.	Кол.ч.	Лист	№ док	Подпись	Дата	Проект планировки территории	Стадия	Лист	Листов	
								п		1
							Схема границ зон с особыми условиями использования территории М 1:2000	000 "ГунАлтай"		

Дорожные ограждения и направляющие устройства слева		0+00	C2/3шт.		1+66,5	11ДО(1А)-2-190-1,1	1+91,65	11МО(1А)	2+21,35	11ДО(1А)-2-190-1,1	2+32,5	C2/3шт.		4+18	
Горизонтальн. дорожная разметка слева	краевая		1,2	192,36м					1,4	29,7м		1,2	197,46м		
	1-я от осевой														
	осевая		1,5	101,65м	1+40,65		1,6	100м	2+40,65	1,1	29,7м	1,6	100м	3+41,35	
Элементы дороги в плане			63		62,65	У=8°8,6'	R=458	L1=110	L2=20	T1=80	72,7	225		4+18	
Элементы дороги в продольном профиле				R=5088	K=66,77			R=5022	K=122,62	5,49	20,02	R=5346	K=100,58	R=6326	K=94,78

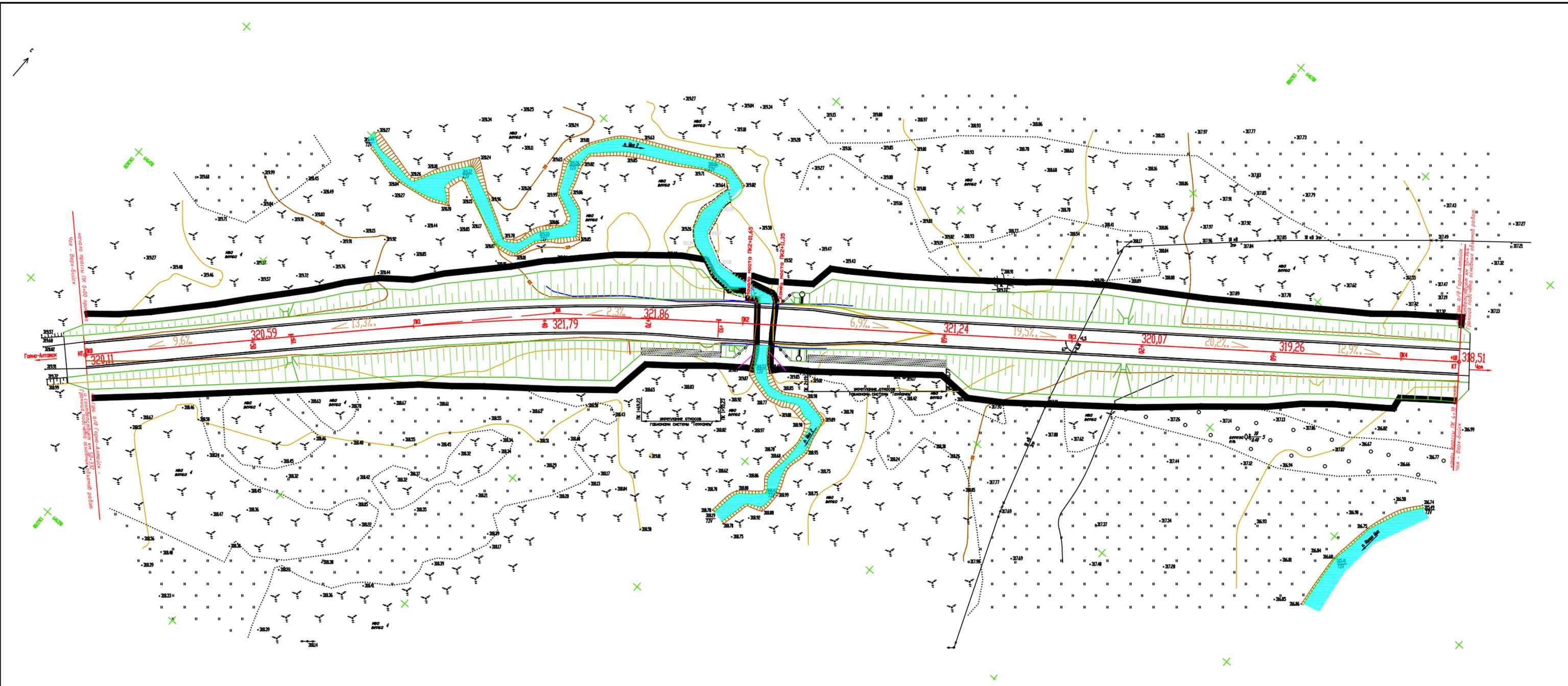


Дорожные ограждения на разделительной полосе														
Горизонтальн. дорожная разметка справа	1-я от осевой													
	2-я от осевой													
	3-я от осевой													
	краевая		1,2	192,36м			1,4	29,7м			1,2	197,46м		
Дорожные ограждения и направляющие устройства справа		0+00	C2/3шт.		1+66,5	11ДО(1А) 30п.м	1+91,65	11МО(1А)	2+21,35	11ДО(1А) 40п.м	2+32,5	C2/3шт.		4+18

Взам. инв. N
Инв. N подл.
Подпись и дата

- Начальный участок барьерного ограждения 11-ДО(1А)-2-190-1,1 длиной 18м
- Рабочий участок барьерного ограждения 11-ДО(1А)-2-190-1,1
- Конечный участок барьерного ограждения 11-ДО(1А)-2-190-1,1 длиной 12м
- Переходный участок барьерного ограждения 11-ДО(1А)-2-190-1,1 длиной 8м
- Участок мостового барьерного ограждения 11МО(1А)-1,0-250/0,6

						2016/0220-ППТ4			
						м/п через р. Уба-2 на автомобильной дороге Горно-Алтайск - Чоя - Верх-Бийск км 50+515			
Изм.	Кол.уч.	Лист	№рек	Подпись	Дата	Проект планировки территории	Стадия	Лист	Листов
Разработал		Поцевич		<i>Поцевич</i>	06.16		П		1
Проверил		Тюка		<i>Тюка</i>	06.16				
Отв. исп.		Поцевич		<i>Поцевич</i>	06.16				
ГИП		Помоголов		<i>Помоголов</i>	06.16				
Н. контроль		Сушевская		<i>Сушевская</i>	06.16	Схема организации улично-дорожной сети М 1:2000	ООО "ГипАлтай"		

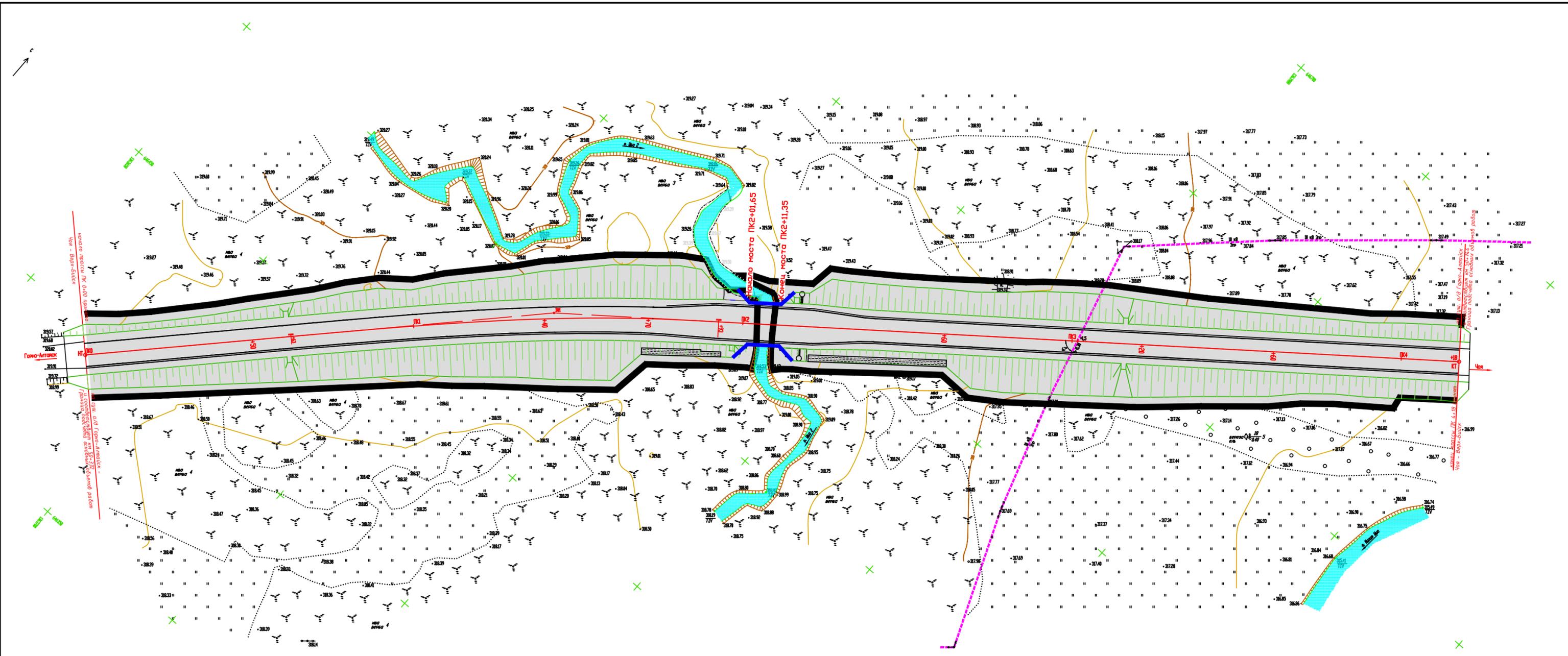


УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ:

-  - красная линия (граница зоны планируемого размещения объекта капитального строительства - мостовой переход)
-  - проектная ось мостового перехода через р. Уба-2
-  - проектная отметка по оси мостового перехода через р. Уба-2
-  32,0% - уклон проезжей части автомобильной дороги;
-  - проектируемый откос автомобильной дороги;

- Примечания:
1. Система высот - Балтийская.
 2. Система координат МСК-04.
 3. Сплошные горизонтали проведены через 0,5 метров.

2016/0220-ППТ-5					
м/п через р. Уба-2 на автомобильной дороге Горно-Алтайск - Чоя - - Верх-Буйск км 50+515					
Изм.	Кол.уч.	Лист	N док	Подпись	Дата
Разработал	Иванов				07.16
Проверил	Логинова				07.16
ГИП	Помоголов				07.16
Проект планировки территории					Стадия
					п
Схема вертикальной планировки и инженерной подготовки территории М 1:2000					Лист
					1
					Листов
					1
					ООО "ГипАлтай"

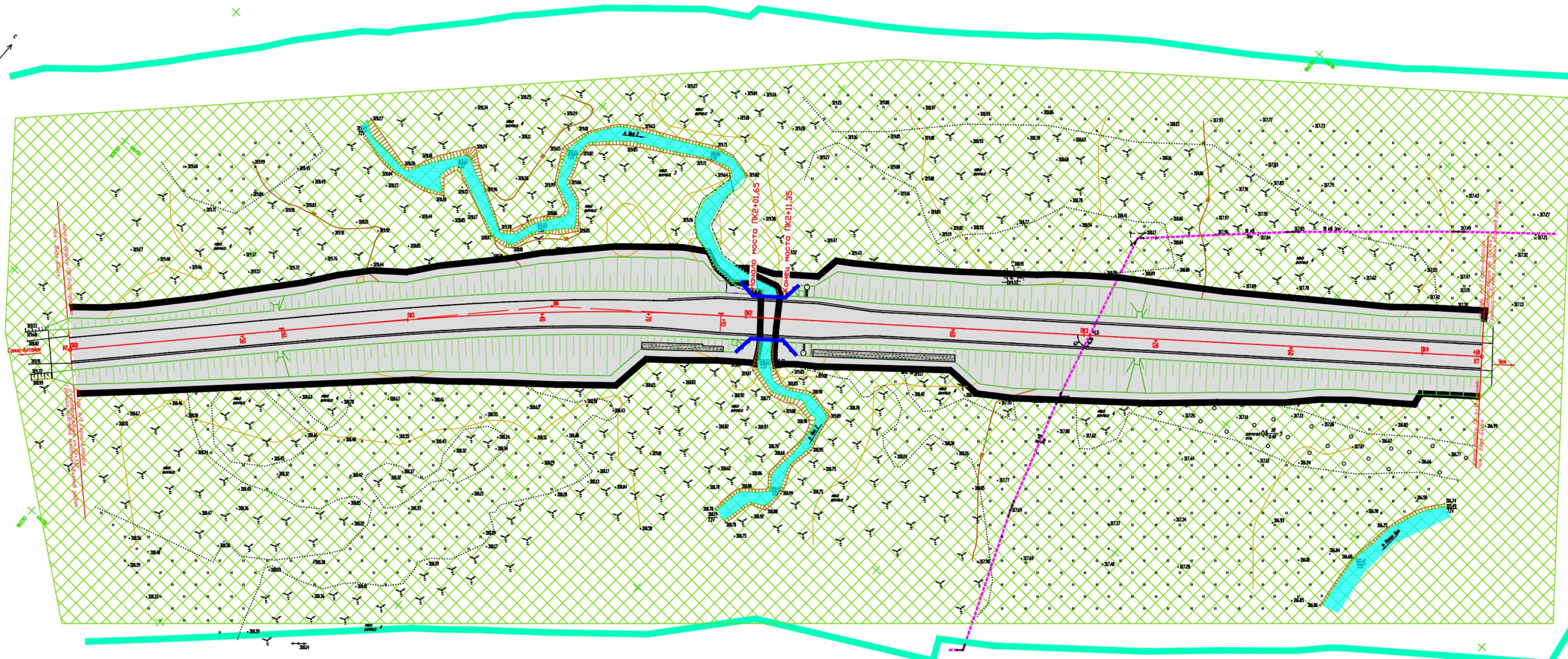


УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ:

- красная линия (граница зоны планируемого размещения объекта капитального строительства - мостовой переход)
- проектная ось мостового перехода через р. Уба-2
- линия электропередачи 10 кВ;
- автомобильная дорога общего пользования Горно-Алтайск - Чоя - Верх-Бийск;
- укрепление откосов габионами;
- мостовой переход через р. Уба-2;

- Примечания:
1. Система высот - Балтийская.
 2. Система координат МСК-04.
 3. Сплошные горизонтали проведены через 0,5 метров.

2016/0220-ППТ-6					
м/п через р. Уба-2 на автомобильной дороге Горно-Алтайск - Чоя - Верх-Бийск км 50+515					
Изм.	Кол.уч.	Лист	N док	Подпись	Дата
				Иванов	07.16
				Логина	07.16
				Помоголов	07.16
Проект планировки территории					
Схема размещения инженерных сетей и сооружений М 1:2000					
			Стадия	Лист	Листов
			п		1
					ООО "ГипАлтай"



УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ:

-  - красная линия (граница зоны планируемого размещения объекта капитального строительства - мостовой переход)
-  ПК9 - проектная ось мостового перехода через р. Уба-2
-  - линия электропередачи 10 кВ;
-  - автомобильная дорога общего пользования Горно-Алтайск - Чоя - Верх-Бийск;
-  - укрепление откосов габионами;
-  - мостовой переход через р. Уба-2;
-  - зона приемлемого риска возникновения ЧС в соответствии с генеральным планом Паспаульского сельского поселения;
-  - зона возможных разрушений от аварий на транспорте (85 м от края дороги в соответствии с генеральным планом Паспаульского сельского поселения)

Примечания:

1. Система высот - Балтийская.
2. Система координат МСК-04.
3. Сплошные горизонтали проведены через 0,5 метров.

2016/0220-ППТ-7

м/п через р. Уба-2 на автомобильной дороге Горно-Алтайск - Чоя - Верх-Бийск км 50+515

Изм.	Кол.уч.	Лист	N док	Подпись	Дата	Проект планировки территории	Стадия	Лист	Листов
Разработал		Иванов			07.16		Схема границ территорий, подверженных риску возникновения чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера М 1:2000	п	
Проверил		Логинава			07.16				
ГИП		Помоголов			07.16				
							ООО "ГипАлтай"		

МИНИСТЕРСТВО
КУЛЬТУРЫ
РЕСПУБЛИКИ
АЛТАЙ

649000, Республика Алтай,
г. Горно-Алтайск, ул. Чаптынова, 24
тел. (388-22) 2-27-86; (388-22)2-66-57
факс (388-22)2-64-88
E-mail:mk@minkulturi.gorny.ru



АЛТАЙ
РЕСПУБЛИКАНЫН
КУЛЬТУРА
МИНИСТЕРСТВОЗЫ

649000, Республика Алтай,
г. Горно-Алтайск, ул. Чаптынова, 24
тел. (388-22) 2-27-86; (388-22)2-66-57
факс (388-22)2-64-88
E-mail:mk@minkulturi.gorny.ru

«24» 05 2016 г. № 1008
На № _____ от «__» _____ 2016 г.

Директору ООО «ГипАлтай»
Л.С. Нам

О согласовании отвода земельного участка

Уважаемый Лаврентий Сергеевич!

Министерством культуры Республики Алтай рассмотрен Отчет о проведенных научно-исследовательских изыскательских археологических работ по выявлению объектов культурно-исторического наследия на участке строительства мостового перехода через р. Уба-2 на автомобильной дороге «Горно-Алтайск – Чоя – Верх-Бийск км 50+515» в Республике Алтай с прилагаемым Заключением Автономного учреждения Республики Алтай «Агентство по культурно-историческому наследию Республики Алтай (АУ РА «АКИН РА»).

В результате проведенных научно-исследовательских археологических полевых работ, наличие объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации, включенных в единый государственный реестр объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации, выявленных объектов или объектов, обладающих признаками объекта культурного наследия не выявлено, признаков культурного слоя и сооружений не обнаружено.

Нарушений законодательства в области охраны объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации при разработке проектной документации на строительство мостового перехода через р. Уба-2 на автомобильной дороге «Горно-Алтайск – Чоя – Верх-Бийск км 50+515» в Республике Алтай не допущено, замечаний и дополнений к проекту не имеется

В случае дополнительных земельных отводов при возможном расширении зоны проектирования и строительства необходимо предусматривать археологическое обследование земельных участков и своевременно информировать об этом Министерство культуры Республики Алтай.

Исполняющий обязанности
Министра культуры

К.А. Шуваева

**Российская Федерация
Республика Алтай
Администрация
муниципального образования
«Чойский район»**
Ленина, д. 27, с. Чоя
Республика Алтай, 649180
тел./факс: 8(388) 22-4-01
E-mail: choyaadm@mail.gorny.ru

**Россия Федерациязы
Алтай Республиканын
«Чойј аймак»
муниципал тозолмо
администрациязы**
Ленина ор, т. 27, с. Чойј,
Алтай Республика, 649180
тел./факс: 8(388) 22-4-01
E-mail: choyaadm@mail.gorny.ru

13 апреля 2016 г. № 38/1

На № 39/16 от 04.04.2016 г.

**Общество с ограниченной
ответственностью
«ГипАлтай»
Генеральному директору
Л.С. Нам**

Администрация муниципального образования «Чойский район» информируем Вас об отсутствии особо охраняемых природных территорий местного значения на участке строительства мостового перехода через реку Уба-2 на автомобильной дороге «Горно-Алтайск – Чоя – Верх-Бийск км 50+515».

Глава муниципального образования
«Чойский район»



А.М. Борисов

Д.П. Сундина
(388 40) 22447