Общество с ограниченной ответственностью «Гипалтай»

««СТРОИТЕЛЬСТВО МОСТОВОГО ПЕРЕХОДА ЧЕРЕЗ РЕКУ КАТУНЬ НА АВТОМОБИЛЬНОЙ ДОРОГЕ «ПОДЪЕЗД К С. ОРОКТОЙ» КМ 0+174»

ДОКУМЕНТАЦИЯ ПО ПЛАНИРОВКЕ ТЕРРИТОРИИ

Том 1

Проект планировки территории

ОСНОВНАЯ (УТВЕРЖДАЕМАЯ) ЧАСТЬ

Директор А.А. Скорых

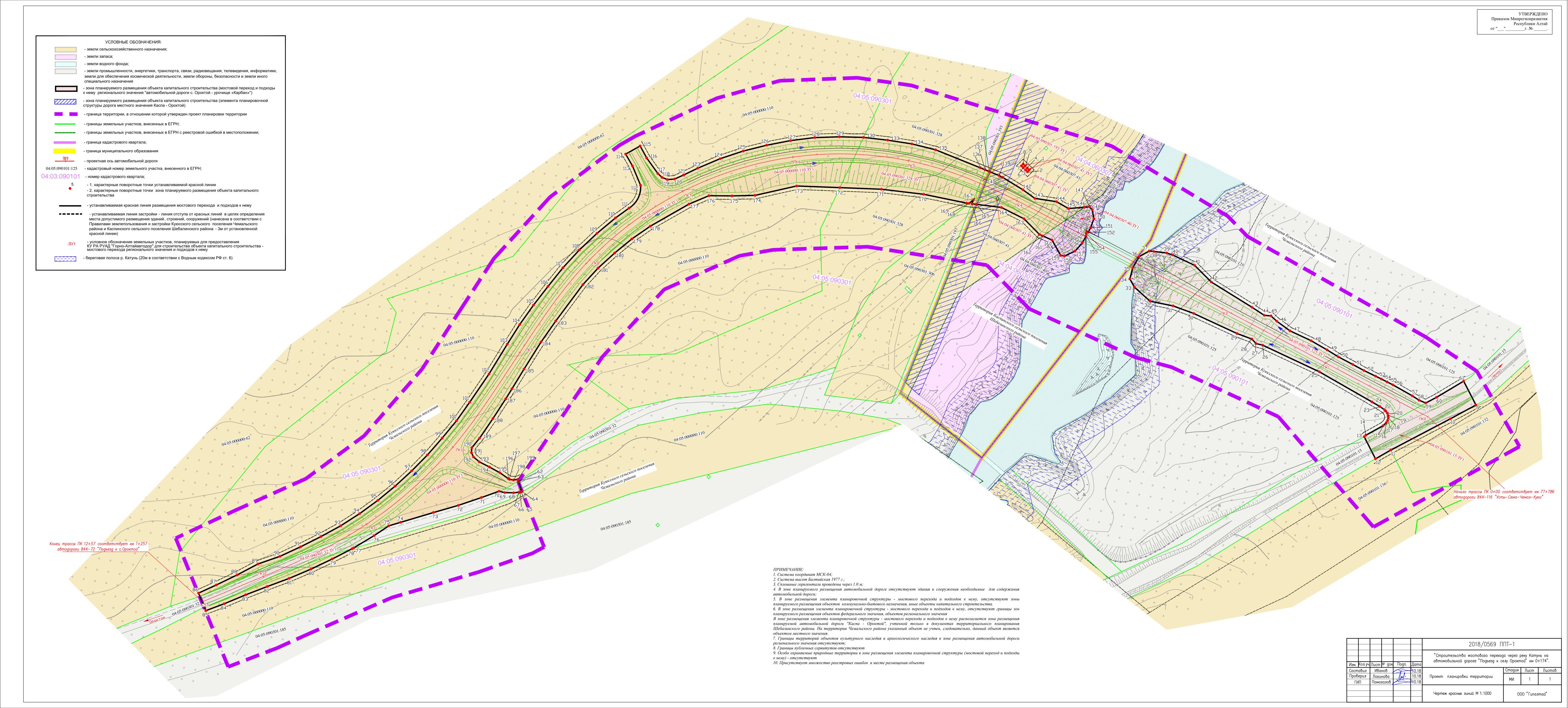
Взам. инв. №

Полпись и лата

тв. № подл.

Обозначение	Наименование	Ст
	Содержание	
2018-0569-ППТ-1	Чертеж красных линий	
2018-0569-ППТ-П	Положение о размещении линейных объектов	
2018-0569-ППТ-2	Каталог координат устанавливаемых красных линий	
2018-0569-ППТ-3	Каталог координат поворотных точек границ зоны планируемого размещения линейного объекта	
	Приказ Минрегионразвития РА №207-Д от 17.04.2018г. «О принятии решения по подготовке документации по планировке территории»	

га Взам. инв. №										
и дата										
Подпись							2018-0569-C			
Ιοζ							строительство мостового перехода через реку Катунь	на автомоби	льной доро	ги «Подъезд к
-	Изм.	Кол.уч	Лист	№ док	Подпись	Дата	с. Ороктой» км0+1	74		
	Состан	ВИЛ	Ивано	В	Á	10.18		Листов		
ષ્ટ્ર	Отв. и	сп.	Логин	ова	for	10.18	Содержание документации по пла-	П	1	1
	ГИП		Ивано	В		10.18	нировке территории			
Инв.							ООО «ГипАлтай»			лтай»



УТВЕРЖДЕНО
Приказом Минрегионразвития
Республики Алтай
от ""г. №

положение о размещении линейного объекта

«Строительство мостового перехода через реку Катунь на автомобильной дороге «Подъезд к с. Ороктой» км 0+174»

1. Перечень нормативных, правовых актов, являющихся основанием для разработки проектной документации по планировке территории:

Проект планировки территории разрабатывался на основе:

- Земельного кодекса Российской Федерации от 25 декабря 2001 года № 136-ФЗ;
- Градостроительного кодекса Российской Федерации от 29 декабря 2004 года № 190-ФЗ;
- Федерального закона от 17 ноября 1995 года № 169-ФЗ «Об архитектурной деятельности в Российской Федерации»;
- Постановления Правительства Российской Федерации от 5 марта 2007 года № 145 «О порядке организации и проведения государственной экспертизы проектной документации и результатов инженерных изысканий»;
- Постановления Правительства Российской Федерации от 16 февраля 2008 года № 87 «О составе разделов проектной документации и требованиях к их содержанию»;
- СНиП 2.07.01-89* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений»;
- РДС 30-201-98 «Инструкция о порядке проектирования и установления красных линий в городах и других поселениях Российской Федерации»;
- ГОСТ Р21.1101-2009 «Основные требования к проектной и рабочей документации»;

Схемы территориального планирования Республики Алтай (Постановление Правительства Республики Алтай №366 от 22.11.2018г)

Региональные нормативы градостроительного проектирования Республики Алтай (Постановление Правительства РА №209 от 17.07.2014г.)

Приказ Министерства регионального развития №338Д от 21.07.2016г. «Внесение изменений в региональные нормативы градостроительного проектирования»

Схемы территориального планирования Чемальского района Республики Алтай (Решение совета депутатов МО «Чемальский район» №2-189 от 16.02.2010г.)

Генеральный план МО «Куюсское сельское поселение» Чемальского района Республики Алтай, утверждены Решением сельского Совета депутатов №02-05 от 25.03.2011г.

Правила землепользования и застройки MO «Куюсское сельское поселение» Чемальского района Республики Алтай, утверждены Решением сельского Совета депутатов №31-10 от 28.12.2016г.

Схемы территориального планирования Шебалинского района Республики Алтай (Решение районного совета депутатов МО «Чемальский район» №37-9-Р от 06.06.2012г.)

Генеральный план МО «Каспинское сельское поселение» Шебалинского района Республики Алтай, утверждены Решением сельского Совета депутатов №45/2 от 30.11.2012г.

Правила землепользования и застройки МО «Каспинское сельское поселение» Шебалинского района Республики Алтай, утверждены Решением сельского Совета депутатов №45/3 от 30.11.2012г.

							2018-0569-П	2018-0569-ПЗ								
L							Строительство мостового перехода чер	рез реку]	Катунь н	а автомо-						
L	Изм.	Кол.уч	Лист	№ док	Подпись	Дата	emillion gepere arregues at the operation and of 171									
]	Разработал		ботал Логинова		Логинова Јеф 10.18 Иванов Јеф 10.18		10.18		Стадия	Лист	Листов					
]	Прове	рил	John	10.18			Подомитони мод ронного	П	1	23						
					·		Пояснительная записка									
]	ГИП		Поцевич		Поцевич		Поцевич		Т Поцевич			10.18		00	О «ГипА.	лтай»
	1 ИП															

ись и дата Взам. инв. №

- 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 1. Планировочная организация территории (анализ современного состояния): приведены краткие комментарии проблем, касающихся транспортного развития региона.

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).

Недостаточная развитость системы структурообразующих транспортных связей определяется целым комплексом факторов, действующих в сложных природных условиях:

- ограничениями в использовании <u>видов транспортных сообщений</u> автодорожных, воздушных, а также конной тяги (которую тоже нужно иметь в виду);
 - пространственным устройством (морфологией) транспортной сети;

состоянием (техническими характеристиками) автодорог и отсутствием (выпадением) необходимых звеньев связевой сети – воздушных сообщений (аэропортов).

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.

Неразвитость инфраструктур (транспортной, инженерного обустройства территории, производственной, социальной, рекреационно-туристической):

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).

Новая, асфальтированная трасса Чуйского тракта – дорога, которая является единственным заасфальтированным шоссе в республике, весьма качественным на сегодняшний день. Другие трассы с твердым покрытием или прокладываются (в Туву, Восточный Казахстан), или находятся в стадии проектирования (в Китай), при этом возникают серьезные противоречия между необходимостью развития транспортной инфраструктуры и сохранением уникальной природной среды и биологического разнообразия Горного Алтая.

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

На карте автодорог (на 01.01.2007 г.) выделены участки других дорог с усовершенствованным покрытием, проходящие через центры:

- с. Турочак и с. Чоя (участки дороги Майма Горно-Алтайск, Паспул, Чоя, Турочак Усть-Лебедь);
 - с. Улаган (участок дороги Акташ Балыктуюль);

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

						2018-0569-ПЗ	Лист
						2010-0309-113	2
Изм.	Кол.уч	Лист	№ док	Подпись	Дата		

- с. Усть-Кан (пересечение дорог пяти направлений (короткий на запад, другие на Яконур, Беш-Озек, Ябоган, Кырлык);
- с. Усть-Кокса (участок дороги Иня Катанда Уст-Кокса Амур Усть-Кан северозападная граница с Алтайским краем);
- с. Чемал (участок дороги Усть-Сема на Чуйском тракте Чемал Еланда Куюс), (участок Чуйского тракта).

Большинству из них требуется ремонт. В зимние месяцы снежные завалы могут прерывать сообщение с отдаленными районами на несколько дней.

В томе 4. Проблемы развития транспортной инфраструктуры (анализ современного состояния): приведен анализ работы транспортной инфраструктуры, в том числе автомобильных дорог.

Постановлением Правительства Республики Алтай от 17.05.2007 N 95 "Об утверждении показателей определения автомобильных дорог регионального значения Республики Алтай", утверждены показатели определения автомобильных дорог общего пользования регионального значения республики и общий порядок установления органами местного самоуправления муниципальных районов Республики Алтай показателей определения автомобильных дорог общего пользования, предназначенных для решения вопросов местного значения межмуниципального характера.

Горно-Алтайск автодор разделяет сеть автомобильных дорог общего пользования на федеральные и территориальные автодороги. Из территориальных автодорог выделены автодороги регионального значения.

Протяженность сети автомобильных дорог общего пользования в Республике составляет 3412,1 км.

Федеральные дороги:

Протяженность федеральных дорог 538,7 км

М – 52 «Чуйский тракт» от Новосибирска через Бийск до границы с Монголией протяженность 534,3 км техническая категория – II и III, число полос движения, покрытие асфальтобетон, черный гравий. Интенсивность дорожного движения по федеральной трассе М 52 «Чуйский тракт» не равномерна : в среднем она составляет от границы с Алтайским краем до поворота на Г. Грно-Алтайск 15 тысячи автомашин в сутки, далее до села Усть-Сема порядка 8 тысячи автомашин и далее уменьшается до 3-4 тысяч автомашин в сутки. Наибольшая интенсивность движения наблюдается в летний период, наименьшая – в зимний.

 $\Pi - 210$ - « Подъезд к городу Горно-Алтайску» протяженностью 4,4 км

Федеральные дороги практически все с усовершенствованным покрытием, за исключением небольших участков автодороги М52 в районе села Уган-Узун.

Территориальные дороги:

Протяженность территориальных дорог 2873,4 км

Большинство территориальных дорог имеют гравийное покрытие -1587,3 км, протяженность черно-гравийного покрытия - 731,4 км, а грунтового 554,7 км

Протяжение территориальных дорог по категориям:

III категории – 202,2 км - 7 %

IV категории – 646,6 км – 22,5 %

V категории – 2024,6 км - 70,5%

В составе территориальных основные региональные автодороги:

Автодорога Бийск-Турочак-Артыбаш - протяженностью 125 км, обеспечивает связь между Турочакским районом (с его лесозаготовительной промышленностью) и перерабатывающими предприятиями в г. Бийске, а также с железнодорожной станцией г. Бийска. Кроме того, эта дорога обслуживает туристические предприятия Телецкого озера.

Автодорога Иня - Усть-Кокса - Усть-Кан - Туекта, протяженностью 344 км обеспечивает связь населенных пунктов Усть-Коксинского и Усть-Канского районов с Чуйским трактом.

							Лист	
						2018-0569-ПЗ		
						2010 0007 113	3	
-							5	
Изм.	Кол.уч	Лист	№ док	Подпись	Дата			
	,		- ' '		, ,			

Автодорога Усть-Сема - Чемал - Еланда - Куюс связывает районы правобережья нижнего течения р. Катунь с республиканским центром - г. Горно-Алтайском. Дорога проходит в условиях сложного рельефа.

На сети автомобильных дорог республики эксплуатируется 377 мост общей протяженностью 7728,19 м., из них капитальных только 155 шт.

Техническое состояние мостов Гороно-Алтайск автодор оценивает следующими показателями:

неудовлетворительное – 159 ед. общей протяженностью 2301,47 м;

удовлетворительное -153 ед. общей протяженностью 2775,42 м

хорошее - 65 ед. общей протяженностью 2651,30 м

Из-за ограниченного финансирования на территориальной сети почти нет ввода дорог, не достаёт средств на ремонт и содержание. В результате накопились значительные объёмы недоремонта, только в 2007 году он составили 91%.

Говоря о техническом состоянии конкретных дорог, следует отметить, что на дорогах основной сети есть ещё участки, значительные по протяжённости, грунтовые не профилированные, проезд по которым затруднен, такие как Ингень- Тюнгур, Курач-Байгол — Майск, Турата — Мариинск.

Развитие и нормальное функционирование автомобильных дорог являются важнейшими условиями развития экономики Республики Алтай. Направленные на эти цели меры закреплены и будут реализовываться в рамках Программы развития автомобильных дорог Республики Алтай на период до 2010 года «Дороги Горного Алтая XXI века».

Транспортная освоенность территории.

С севера на юго-восток Республику пересекает федеральная дорога "Чуйский тракт", которая проходит по территории 6 районов из 10.

Плотность автомобильных дорог с твердым покрытием составляет 29 километров путей на 1 тысячу километров квадратных площади. Для сравнения: этот показатель в Пермской области составляет 58, а в Курской, Новгородской областях - 176 километров дорог на 1 тысячу километров квадратных площади территории.

Характеристика протяженности и плотности автомобильных дорог по отдельным районам.

	Площадь района	Протяженность автомобильных	Плотность автомобильных до-
Название алминистра-		дорог с твердым покрытием / с	рог твердым покрытием/с
Название администра- тивного района		улучшенным покрытием	улучшенным покрытием
тивного района	в 1000 кв. км.	KM	
			км/ 1000кв. км
Кош-Агачский	19,9	525 / 202	26 / 10
Майминский	1,4	167 / 134	119 / 86
Онгудайский	11,7	400/ 232	34 / 20
Турочакский	11,0	462 / 180	42 / 16
Улаганский	18,4	348 / 80	19 / 4
Усть-Канский	6,2	397 / 123	64 / 20
Усть-Коксинский	13,0	397 / 137	30 / 10
Чемальский	3,0	183 / 130	61 / 43
Чойский	4,5	203 / 98	45 / 21
Шебалинский	3,8	326 \ 96	86 / 25

Все 10 районных центров республики связаны с республиканским центром дорогами с твердым покрытием.

Из 254 сельских населенных пунктов 191 имеют подъезды с твердым покрытием до сети дорог общего пользования.

Общая плотность сети дорог с твердым покрытием составляет 29 км на 1000 кв. км территории и 13,2 км на 1000 жителей.

Высокий показатель наличия дорог на 1000 жителей, объясняется низкой плотностью населения.

						2018-0569-ПЗ	Лис 4
Изм.	Кол.уч	Лист	№ док	Подпись	Дата		

Значительная часть населенных пунктов расположена вдоль Чуйского тракта, к остальным населенным пунктам, размещенным по периферии региона, проведены в основном гравийные дороги. Из общего числа сельских населенных пунктов 91,4 % имеют автотранспортную связь по дорогам с твердым покрытием с сетью дорог общего пользования. Сам по себе этот показатель довольно высокий, однако нельзя не учитывать, что под твердым покрытием зачастую понимается гравийное покрытие сформированное несколько десятилетий назад и с тех пор не ремонтировалось.

В целом единая автодорожная сеть республики окончательно не сформировалась и слабо связана с транспортной системой России. Особенно плохо развиты дороги в южных районах региона. Причин этого несколько: регион удален от железной дороги, путевое строительство затруднено ввиду практически полного отсутствия низких перевальных точек. Кроме того, параметры дорог (малые радиусы закругления, деревья на обочинах, прохождение транзитных путей через населенные пункты) не отвечают предъявляемым современным требованиям. Эти обстоятельства во многом препятствуют реализации богатого потенциала, который заложен в выгодном положении республики, сдерживают развитие промышленности в регионе.

Сравнительная оценка плотности автомобильных дорог приводится на схеме 3.

Автодорожная сеть республики отличается низкой плотностью. При этом сеть основных территориальных дорог нуждается в реконструкции, поскольку состояние покрытия не отвечает современным нагрузкам - в общем потоке транспорта большой процент составляет грузовой. Большинство дорог с твердым покрытием гравийные и годами не подвергались реконструкции, а лесозаготавливающая промышленность наносит им значительный урон, вследствие чего их современное состояние мало отличается от грунтовых дорог, основание просело, во многих случаях имеется значительная колейность.

В Республике Алтай в настоящее время не сформирован ни один комплексный транспортный узел.

Транспортная доступность территории

Для оценки транспортной доступности территории Республики Алтай были построены изохроны транспортной доступности (представленные на схеме 4) от Горно-Алтайска (1,5 и 2-х часовая) и от муниципальных центров (1-часовая). Размеры территорий муниципальных районов значительные, и в зону транспортной доступности от районных центров попадает очень не большая часть территорий.

Транспортная доступность территории республики определяется в первую очередь транспортной доступностью от столицы центра. Расположение Горно-Алтайска в северо — восточной части республики, непосредственно у границы с Алтайским краем, обуславливает неравномерную транспортную доступность территории.

Поскольку единственной транспортной осью республики является «Чуйский тракт», а основной транспорт автомобильный, от данной автодороги была выделена зона пешеходной доступности в которую попали не значительные территории, (см. схему 4).

По степени удаленности территории от краевого центра можно выделить три зоны.

Первая зона ограниченная 100 км до Горно-Алтайска представляет собой всю пригородную зону города и включает в себя такие районы как Майминский, Чемальский, Чойский, и часть Турочакского включающую районный центр.

Границу второй зоны определили на расстоянии 200 км от административного центра, во вторую зону полностью попали только Ондуганский и Усть-Канский районы.

Южные территории республики Кош-Агачский район и большая часть Усть – Коксинского района удалены от центра более чем на 200 км., а поскольку с юго-запада Казахстан, Китай и Монголия и пунктов пропуска всего 2, транспортная доступность этой территории весьма затруднена. Большая часть Улоганского района, включающая районный центр, так же располагается в третьей зоне, а с запада район граничит с Республикой Тыва, с которой в настоящее время нет транспортных связей, что сильно затрудняет транспортную доступность района.

ı							2018 0560 ПЗ	Лист
ı							2018-0569-ПЗ	
	Изм.	Кол.уч	Лист	№ док	Подпись	Дата		

Сводная оценка территории республики по транспортным критериям

Ниже, в таблице приведена сводная характеристика территории республики с учетом развитости транспортной инфраструктуры, расположение района относительно республиканского центра и ближайшего комплексного транспортного узла города Бийск, а также наличие транспортных связей с прилегающей территорией.

Сводная оценка

	Протяжен-	Плот-	Протяжен-	Кол-во	Доступ-	До-	Кол-во	Наличие
	ность а.д. с	ность	ность а.д.	а.д. вы-	ность до	ступ-	населен-	аэропорта
	твердым	а.д.	федераль-	ходов за	центра	ность	ных пунк-	аэронорта
	покрытием	ш.д.	ного значе-	пределы	центра	тр. узла	тов не	
	попранным		ния	района		В Г.	обеспечен-	
				F		Бийске	ных подъ-	
							ездом по	
							а.д. с твер-	
							дым покры-	
							тием	
Кош-Агачский	525	26	146,5	2	менее	553	1	есть
					200 км			
Майминский	167	119	74,8	3	более 100	96	0	есть
					км			
Ондуганский	400	34	193,9	4	100-200	291	2	нет
Турочакский	462	42	0	4	более 100	180	5	нет
					КМ			
Улаганский	348	19	45,5	2	менее	517	6	нет
					200 км			
Усть-Канский	397	64	0	0	100-200	383	0	нет
Усть-	397	30	0	3	менее	502	0	есть
Коксинский					200 км			
Чемальский	183	61	0	1	более 100	192	0	нет
					КМ			
Чойский	203	45	0	2	более 100	160	0	нет
					КМ			
Шебалинский	326	86	78	5	более 100	205	0	нет
					км			

Выводы.

- 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. Между Республикой Алтай и регионами России существуют социальные и экономические связи, реализация которых затрудняется отсутствием надежных транспортных связей. Развитие дальних связей сдерживает отсутствие железнодорожного транспорта и не развитость воздушного транспорта, ближних (с соседними областями) отсутствие автомобильных дорог пригодных к круглогодичной эксплуатации.
 - 3. Более 90% всех видов перевозок осуществляется автомобильным транспортом
- 4. 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.

						2018-0569-ПЗ	Лист	
						2010-0309-113		
Изм.	Кол.уч	Лист	№ док	Подпись	Дата			

- 5. Республика Алтай занимает значительную территорию, что затрудняет сообщение и ухудшает транспортную доступность центров расселения. В этих условиях предъявляются особые требования к конфигурации сети и скорости сообщения.
- 6. Выход на крупные транспортные коммуникации и узлы, обеспечивающие связи с территорией страны осуществляется через соседние регионы, в связи с чем важно отметить зависимость работы транспортной сети республики от сетей смежных территорий.

Выводы в результате сводной оценки территории республики

- 1. Степень обеспеченности транспортной инфраструктурой территории по районам различна. Наибольшую развитость сети и связанность с прилегающими территориями можно отметить в Майминском, Турочакском и Шебалинском районах, которые находятся в зоне 100 км доступности от центра республики и имеют автодорожные выходы в соседние регионы.
- 2. Чемальский и Чойский районы занимают выгодное географическое положение в близи от административного центра республики и ближайшего комплексного транспортного узла в городе Бийск, однако обладают низкими показателями разветвленности дорожной сети и связанности территории с прилегающими районами. Автодорожная сеть районов имеет протяженные тупиковые участки.
- 3.В сводной оценке также учтен фактор прохождения по территории федеральной автомобильной дороги и наличие аэропорта, что повышает транспортный потенциал территории.

В целом можно отметить, что при дополнительном развитии транспортной инфраструктуры с изменением конфигурации и повышением качества, увеличении степени ее интегрированности в транспортные системы соседних регионов, возможности использования территории под различные функции могут быть значительно повышены.

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

Транспортное обеспечение

Транспортное обеспечение Чемальского района представлено лишь автомобильным транспортом. Это обусловлено географическими особенностями территории. Транспортное обслуживание на территории района осуществляется ПАТП «Горно-Алтайское», ООО «Алтайтур» и другими транспортными компаниями, которые выполняют перевозку пассажиров на междугородних маршрутах. Кроме того, транспортным обслуживанием населения занимаются коммерческие организации других форм собственности и индивидуальные предприниматели.

Общая протяженность автомобильных дорог в районе составляет 184,5 км, все они с твердым покрытием. На существующих дорогах находится 19 мостовых переходов, протяженностью 428,04 п.м., из них 3 железобетонных, протяженностью 228,98 п.м., 2 металлических, протяженностью 167,14 п.м., 14 деревянных, протяженностью 199,06 п.м. Ближайшая железнодорожная станция находится в г. Бийске (200 км от с. Чемал).

Большинство населенных пунктов располагается вдоль трассы Усть-Сема — Чемал — Куюс. Только 6 населённых пунктов имеют пассажирское сообщение транспортом общего пользования. Отсутствует транспортная связь в сс. Нижний Куюм, Верхний Анос, Каракол. Нет автобусного сообщения с селами Куюс, Эдиган, Ороктой, Еланда, данное направление обслуживается лишь одной единицей такси. В с. Уожан транспортное сообщение отсутствует.

Низкий уровень качества дорожного полотна, особенно это касается межпоселковых и внутрипоселковых дорог. Мосты на всех дорогах деревянные, грузоподъёмностью от 5 до 10 тонн. Интенсивность дорожного движения составляет, в среднем, 500 машин в сутки. Наибольшая интенсивность движения наблюдается в летний период. В среднем за год грузооборот составляет 580 т/км, пассажиропоток 50,4 тыс. чел. Показатели грузооборота и пассажиропотока имеют положительную тенденцию ежегодного прироста. Это обусловлено строительством туристских объектов на территории района и всё возрастающим потоком прибывающих в район туристов.

							Лист				
						2018-0569-ПЗ					
Изм.	Кол.уч	Лист	№ док	Подпись	Дата		,				
			/		7						

Постоянно увеличивающееся количество транспорта Чемальского района способствует ускоренному износу дорожного покрытия. Кроме того, содержание автомобильных дорог района характеризуется недостаточным ремонтом.

Объем перевозок грузов автомобильным транспортом предприятий всех отраслей экономики района в 2006 году составил 1,6 тыс. тонн.

Грузооборот автомобильного транспорта предприятий всех отраслей экономики за 2006 год составил 20,0 тыс. тонно-километров.

Всего в Чемальском районе 19 мостов, протяженностью 461,04 м. Капитальных - 4 моста, 248,14 м. В удовлетворительном техническом состоянии – 13 мостов, 157,47м. В хорошем техническом состоянии - 6 мостов, 303,54 м.

Дорожная сеть района состоит из автодорог регионального и местного значения.

Автодорога регионального значения:

- -Усть-Сема-Чемал-Куюс, протяженность в пределах района 91,4 км, из них 31,8 км имеют 4 техническую категорию и 59,6 км 5 категорию. По покрытиям Усть-Сема-Еланда- усовершенствованное черно-гравийное и Еланда-Куюс- усовершенствованное гравийное.
- -Узнезя Бешпельтир, протяженность 13,8 км, имеет 5 техническую категорию. По покрытию усовершенствованное-черно-гравийное.
- -Подъезд к селу Толгоек, протяженность 3,0 км. Автодорога имеет 5 категорию. По покрытию гравийное.
 - -Подъезд к с.Ороктой, протяженность 11,5 км Категория 5. Покрытие гравийное.
 - -Подъезд к с. Эдиган, протяженность 8,7 км. Категория 6. Покрытие гравийное.
 - -Подъезд к с. Нижний Куюм. Протяженность 14,0 км. Категория 5. Покрытие гравийное.
- -Аскат-Аюла. Протяженность 13.8 км. Категория 5. По покрытию из 13,8 км 0,2 черногравийное и 13,6 км гравийное.
- -Чемал-Уожан. протяженность 14,8 км. Категория 5. По покрытию из 14,8 км автодороги 10.7 км черно-гравийное и 4,1 км гравийное.
 - -Анос-Верх-Анос. Протяженность 11.7. Категория 5. По покрытию гравийное.
 - -Подъезд к с. Аскат. Протяженность 0,6 км. Категория 5. По покрытию гравийное.

Мероприятия по развитию транспортного обеспечения. Автомобильный транспорт

Усиление межселенных связей и рост рекреационных функций диктуют необходимость развития транспортных коммуникаций.

- реконструкция автодорог Чемал Элекмонар Каракольские озера Бижельбик Каракокша Кебезень Телецкое озеро;
- реконструкция автодорог Элекмонар Ниж.Куюм Верх.Куюм Яжиаш Каракокша Кебезень
- Телецкое озеро.
- подъезд к ферме Ингурек- на Ажиаш
- реконструкция атодороги от с. Чемал- Ороктой- на с. Курата
- реконструкция автодороги от с. Куюс- на 2-ую Каянчу

2.3. Генеральный план Куюсского сельского поселения Чемальского района

МО «Куюсское сельское поселение» имеет достаточно изолированное транспортногеографическое положение, которое обусловливается нахождением его в тупиковой зоне на расстоянии 90 км от М-52 «Чуйский тракт», связь с которым осуществляется по дороге Усть-Сема — Чемал - Куюс.

Установленная полоса отвода и охранная зона дороги в пределах населенных пунктов располагается на землях населенных пунктов, за пределами на землях транспорта в соответствии с Земельным кодексом $P\Phi$.

Автодорога 4-ой технической категории направлением Чемал-Ороктой и подъезды от неё 5ой технической категории до с.Куюс и с.Эдиган, расположены на землях транспорта и относятся к

						2018-0569-ПЗ	Лист
						2018-0509-113	8
Изм.	Кол.уч	Лист	№ док	Подпись	Дата		

магистральной скоростной дороге с числом полос движения не менее двух и искусственными сооружения на них, отдельными мостами и путепроводами длиной до 50 метров. Установленная полоса отвода и придорожная защитная полоса составляют 1,0/40,0(20,0) м по обе стороны от борта дорожного покрытия соответственно.

С целью перспективного экономического развития МО предлагаются следующие мероприятия, обеспечивающие развитие транспортной инфраструктуры района:

- Дорога регионального значения Усть Сема Чемал Куюс требует реконструкции соответствии 4-й технической категории до с.Куюс, согласно функционального назначения. Участок дороги от с. Чемал до с.Еланды и далее на Ороктой и Куюс требует дорожного покрытия и реконструкции до уровня 4-й технической категории.
- Для транспортной связи с Онгудайским районом необходимо выполнить дорогу направлением на Семинский перевал и строительство моста через Катунь из с.Куюс с целью освоения Ороктойского месторождения мрамора и создания удобной транспортной и инженерной инфраструктуры сельского поселения.
- Переезды и пешеходные переходы через реки: Куюс, Ороктой, Эдиган осуществляются неорганизованно. В населенных пунктах нет объездных дорог.

2.4. Мероприятия, предложенные Схемой территориального планирования Шебалинского района Республики Алтай для развития транспортной сети.

Район характеризуется хорошей транспортной доступностью. По территории района проходит автомобильная дорога общего пользования федерального значения М-52 «Чуйский тракт», а так же автомобильные дороги общего пользования регионального значения: Катунское-Красный Яр- Булухта, Шебалино-Каспа, Черга-Беш-Озек-Усть-Кан-Талда-Карагай гр. Казахстана, Арбайта-Мариинск, Шебалино-Дъектиек, Дъектиек-Верх-Черга, Черга-Актел-Камай, Улусчерга-Могута, Улусчерга — Мухор-Черга, подъезд к с. Черга, Черга-Булухта, подъезд к с. Арбайта, Белый Ануй-Барагаш, Мариинск-Турата, подъезд к с. Шыргайта, Камлак-Сема. Протяжённость дорог общего пользования регионального значения 264 км

Кроме того, имеется значительная сеть грунтовых дорог, используемая для нужд сельского и лесного хозяйства. Большинство данных дорог является труднопроходимыми, особенно в дождливый период. Удельный вес автомобильных дорог с твердым покрытием в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования составляет 69,8 %. Густота дорог с твердым покрытием (86 км на 1 тыс. кв. км) значительно выше средней по республике, которая составляет 29 км на 1 тыс. кв. км.

Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры.

- -создание современной транспортной инфраструктуры, удовлетворяющей потребностям всех сфер деятельности экономики и населения и обеспечивающей устойчивое сообщение со всеми населенными пунктами в районе:
- -ремонт и содержание автомобильных дорог общего пользования (ремонт гравийного покрытия, устройство черногравийного покрытия);
 - -обустройство мест стоянки маршрутных автобусов, частных автомобилей и стоянок для такси;
 - -строительство автомобильной дороги местного значения по северной границе с. Камлак;
- проектирование перспективного направления участка автомобильной планировочной связи местного значения Каспа-Ороктой;
- -проектирование перспективного направления участка автомобильной планировочной связи местного значения Беш-Озек-Дъектиек-Шебалино;
- -проектирование перспективного направления участка автомобильной планировочной связи местного значения Актел-Верх-Анос (Чемальский район);
 - -строительство и реконструкция мостовых сооружений на территории Шебалинского района -ремонт мостов на реках Сема и Песчаная
- -строительство объектов дорожного сервиса в Чергинском, Барагашском, Беш-Озекском и Шыргайтинском сельских поселениях.

						2018-0560-ПЗ	Лист
						2018-0569-ПЗ	9
Изм.	Кол.уч	Лист	№ док	Подпись	Дата		

2.5. Генеральный план Каспинского сельского поселения Шебалинского района

Основной транспортной осью сельского поселения остается автомобильная дорога общего пользования регионального значения Шебалино-Каспа, которая обеспечивает связь села с районным центром и ближайшим населенным пунктом района – с.Верх-Апшуяхта.

В целях развития транспортных связей, в том числе и с соседним Чемальским районом, предлагается перспективное направление для проектирования автомобильной связи Каспа-Ороктой, протяженностью 17,7 км.

3.Основные выводы по документам территориального планирования.

Цели и задачи документации по планировке территории в части «Строительство мостового перехода через реку Катунь на автомобильной дороге «Подъезд к с. Ороктой» км 0+174» Основные выводы по документам территориального планирования

Проанализировав документацию по планировке территории на разных уровнях планирования Республики Алтай в части реализации объекта «Строительство мостового перехода через реку Катунь на автомобильной дороге «Подъезд к с. Ороктой» км 0+174», можно сделать выводы, о необходимости строительства мостового перехода как составляющей части перспективного направления Ороктой – Каспа, связывающего Шебалинский и Чемальский районы, строительство которого предусмотрено во всех вышеперечисленных документах территориального планирования от сельских поселений до региона.

Цели и задачи документации по планировке территории в части «Строительство мостового перехода через реку Катунь на автомобильной дороге «Подъезд к с. Ороктой» км 0+174»

Обеспечение устойчивого развития двух районов Республики Алтай: Шебалинского и Чемальского районов.

- 1. Выделение элемента планировочной структуры (мостового перехода)
- 2. Обоснование границ территории в пределах, которой разрабатывается размещение мостового перехода на автомобильной дороге «Подъезд к с. Ороктой» в соответствии с транспортной инфраструктурой, устанавливаемой документами различного уровня территориального планирования.
- 3. Установление зон планируемого размещения автомобильной дороги мостового перехода через реку Катунь на автомобильной дороге «Подъезд к с. Ороктой» км 0+174
- 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 «Гип
Алтай» в составе проектной документации «Строительство мостового перехода через реку Катунь на автомобильной дороге «Подъезд к с. Ороктой» км
 0+174»

5. Инженерные геодезические изыскания

В составе комплекса изыскательских и проектных работ для разработки проектной документации на «Строительство мостового перехода через реку Катунь на автомобильной дороге «Подъезд к с. Ороктой» км 0+174» выполнены следующие виды инженерных изысканий:

- инженерно-геодезические изыскания;
- инженерно-геологические изыскания;
- инженерно-гидрометеорологические изыскания;
- инженерно-экологические изыскания.

						2018-0569-ПЗ	Лист
						2018-0509-113	10
Изм.	Кол.уч	Лист	№ док	Подпись	Дата		

Инженерно-геодезические, инженерно-гидрометеорологические, инженерно-экологические, инженерно-геологические изыскания производились изыскательским отделом ООО «ГипАлтай».

Целью работ являлось получение необходимых топографо-геодезических данных для разработки проектной документации.

Состав и содержание работ, выполненных в рамках договора, соответствуют видам деятельности, на осуществление которых ООО «ГипАлтай» имеет следующие подтверждающие документы:

№ п/п	Наименование документа	Номер документа	Дата выдачи	Кем выдан
1	2	3	4	5
1	Свидетельство о допуске к определенному	№ СРО-И-		Ассоциация
	виду или видам работ, которые оказывают	Nº Cr O-и- 037-	30.06.2017	«Объединение
	влияние на безопасность объектов капиталь-	18122012	30.00.2017	изыскателей
	ного строительства №477	10122012		«Альянс»

На район работ получен список координат и высот ОМЗ на Чемальский район Республики Алтай. Обследованы ближайшие к объекту пункты.

Исходные пункты ОМЗ, использованные в работе, приведены в таблице.

№ п/п	Наименование пункта	Класс, разряд	Состояние наружного знака	Состояние центра
1	2	3	4	5
1	OM3 50066	2	удовлетворительное	удовлетворительное
2	OM3 50067	2	удовлетворительное	удовлетворительное
3	OM3 50069	2	удовлетворительное	удовлетворительное
4	OM3 50072	2	удовлетворительное	удовлетворительное
5	OM3 50073	2	удовлетворительное	удовлетворительное

Методика и технология выполнения работ

В составе инженерно-геодезических изысканий выполнены следующие виды работ:

- рекогносцировка местности,
- фотографические и абрисные работы
- обследование исходных пунктов ОМЗ,
- закладка реперов, пунктов опорной и съемочной сетей (создание ОГС и СГС),
- привязка пунктов ОГС к ГГС при помощи ГНСС приемников статическим методом,
- определение координат всех пунктов СГС при помощи ГНСС приемников в режиме кинематики реального времени (RTK real time kinematic)
- топографическая съемка M1:1000 при помощи ГНСС приемников в режиме кинематики реального времени (RTK real time kinematic) по рельефу вдоль существующей дороги,
- топографическая съемка наземных и подземных инженерных коммуникаций (с привлечением представителей владельцев коммуникаций, а так же с применением трассопоискового оборудования),
- камеральная обработка и уравнивание топографо-геодезических данных,
- создание ИЦММ
- камеральное вариантное трассирование
- выпуск топографического плана М1:1000 сечение рельефа горизонталями через 1,0 м,
- составление пояснительной записки

Используемые приборы и оборудование

							2018-0569-ПЗ	Лист
							2018-0309-113	11
]	Изм.	Кол.уч	Лист	№ док	Подпись	Дата		

Наименование:	Сер. №	№ св-ва о поверке
1	2	3
1. Leica TCR 1201+	231165	1642
2. Спутниковых при- емники JAVAD Tri- umph-1 №01866, 01873	01866 01873	239,240

Опорная геодезическая сеть

Съёмочная геодезическая сеть на объекте представлена двумя пунктами (Рп2 и Рп.1), привязка которых к ОМЗ выполнена комплектом из двух ГНСС приемников методом статика и быстрая статика с постобработкой результатов измерений. Продолжительность сеансов, так называемых – оккупаций, зависела от условий приема и от расстояния между парой приемников. Минимальное время оккупации – 21 минута. Минимальное количество спутников, сигналы которых принимал приемник на конкретной точке – 15 шт. СКО определения координат точек по результатам уравнивания в плане не превышает 32 мм, по высоте не превышает 9 мм.

Съемочное обоснование и способ съемки

Точки съёмочного обоснования являются так же реперами. Для долговременной сохранности, закреплены на местности металлическими уголками с табличками, закопанными ниже глубины промерзания, забетонированы и окопаны.

Планово-высотное съемочное обоснование (съемочная геодезическая сеть - СГС) создано при помощи GPS/ГЛОНАСС приемников JAVAD Triumph-1 в режиме статического наблюдения:

- критерии сходимости решения в плане 20 м, по высоте 10 мм.
- интервал решения 1 сек.
- максимальная задержка отсутствия решения 1 сек.
- первый интервал 20 измерений, получение средней арифметической величины
- реинициализация (10-15 сек)
- второй интервал 20 измерений, получение средней арифметической величины
- вычисление среднего значения между первым и вторым интервалами

Одновременно с определением координат и высот точек съёмочного обоснования выполнялась топографическая съемка. Расстояния между точками планово высотного обоснования и до закрепительных знаков измерены электронным тахеометром и приведены к горизонтальному проложению. Данные записаны в память тахеометра.

Предельные расстояния от прибора в М 1:1000 приняты в соответствии СП 11-104-97 приложение Γ : до четких контуров местности – 400 м, до нечетких контуров местности – 600 м.

Электронным тахеометром Leica TCR 1201+ выполнена только топографическая съемка. Измерения производились с автоматической коррекцией коллимационной ошибки и наклона оси вращения трубы, с включенным компенсатором и поправками за рефракцию. Так же выполнено полевое кодирование съемочных пикетов, все данные записаны в память тахеометра для последующей автоматизированной обработки в офисном ПО. Кроме того, выполнены измерения наземных инженерных коммуникаций, в частности ЛЭП 10 кВ.

Топографическая съемка прилегающей к автодорогам территории (рельеф, ручей и контуры растительности) выполнена при помощи GPS/ГЛОНАСС приемников «JAVAD Triumph-1» в режиме кинематики реального времени (RTK – real time kinematic). Плотность съемочных пикетов соответствует требованиям СП 11-104-97 для М1:1000. Для контроля точности и выявления грубых ошибок, каждый сеанс съемки начинался на контрольной точке и заканчивался на ней же.

Плотность съемочных пикетов при съемке территории для устройства стоянки автотранспорта соответствует M1000

6.Исходные материалы, кроме документации по планировке территории:

						2018-0569-ПЗ	Лист
						2018-0509-113	12
Изм.	Кол.уч	Лист	№ док	Подпись	Дата		

- 1. Кадастровые планы территории на кадастровые квартала: 04:04:000000 (18.10.2018 г. № КУВИ-001/2018-11144470), 04:04:060307 (18.10.2018 г. №КУВИ-001/2018-11186061), 04:05:000000 (18.10.2018 г. №КУВИ-001/2018-11186621), 04:05:090301 (18.10.2018 г. № КУВИ-001/2018-11146088), 04:05:090302 (18.10.2018 г. № КУВИ-001/2018-11146150).
- 2. Кадастровые выписки на земельные участки.
- 3. Топографические планы M 1:1000; Цифровая модель местности в МСК 04, разработанные ООО "ГипАлтай" от 08.2018 г.

7.Основные характеристики (категория, протяженность, проектная мощность, пропускная способность, грузонапряженность, интенсивность движения) и назначение планируемого для размещения линейного объекта

7.1. Сведения о категории и классе линейного объекта

В соответствии с ГОСТ 33382-2015 «Дороги автомобильные общего пользования. Техническая классификация» класс дороги – обычная дорога. Категория – IV.

7.2 Сведения о проектной мощности

Проектируемый мостовой переход через реку Катунь на автомобильной дороге «Подъезд к с. Ороктой» км 0+174 находится в Чемальском районе на территории Республики Алтай.

Республика Алтай, являясь субъектом Российской Федерации, входит в один из крупнейших федеральных округов России – Сибирский.

Расположена Республика Алтай в центре Азиатского континента, и граничит на северозападе с Алтайским краем, на северо-востоке – с Кемеровской областью, на востоке – с Хакасией и Тывой, на юге – с Монголией и Китайской Народной Республикой, на юго-западе – с Казахстаном.

Территория Республики Алтай составляет 92 903 кв. км (0,5% территории Российской Федерации), численность населения республики на 01.01.2018 год — 218 063 человек, средняя плотность населения 2,35 человека на 1 кв. км территории, что ниже среднего значения по Сибирскому округу.

Столица Республики Алтай – город Горно-Алтайск с населением 63 214 человек.

Административно республика представлена одним городом и десятью районами.

Климат резко континентальный, с коротким жарким летом и длинной морозной зимой[29].

Среднегодовая температура воздуха в долинах составляет 0...+5 °C (теплее всего в Чемале), что является самой высокой температурой для Сибири. В горах среднегодовая температура воздуха опускается до -6 °C (село Кош-Агач). Кош-Агачский и Улаганский районы приравнены к районам Крайнего Севера.

Чемальский район или аймак - административно-территориальная единица и муниципальное образование в составе Республики Алтай Российской Федерации.

Чемальский район расположен в низкогорной лесной и горно-степной зонах северной части Республики Алтай. Территория района охватывает долину нижней Катуни и систему малых горных рек ее притоков, а также часть хребта Иолго и Семинского хребта.

Административный центр — село Чемал. Численность населения в районе по состоянию на $2017 \, \text{год} - 10242 \, \text{человек}$.

Климат в Чемальском районе создает благоприятные условия для организации санаторнокурортного лечения. По количеству солнечных дней в году район сравним только с Крымом. Среднегодовая температура воздуха в Чемальском районе + 3,2°C. Атмосферное давление колеблется в пределах 718-736 мм рт.ст. Чемальский район имеет среднегодовую влажность - 64%.

Основными видами производства в Чемальском районе являются: пчеловодство, коневодство, садоводство, сбор лекарственно-технического сырья. Лесозаготовка и деревопереработка в районе отсутствует, поскольку доступ к делянам ограничен отсутствием автодорог и высокогорьем.

На границе Чемальского и Шебалинского районов расположено Ороктойское месторождение мрамора. Мраморы голубовато-серые и пестроцветные, розовато-лиловые, мелкозернистые, хорошо полируются. В районе развиваются коневодство, садоводство, сбор лекарственно-технического сырья.

						2018-0569-ПЗ	Лист
						2018-0509-113	13
Изм.	Кол.уч	Лист	№ док	Подпись	Дата		

Мясомолочное животноводство прекратило существование с реорганизацией совхозов, это произошло в начале 1990-х годов. В настоящее время, ввиду низкого уровня жизни населения района, даже выпас личного скота не поставлен на должный уровень. Коневодством, как высокорентабельным видом бизнеса, занимаются многие крестьянско-фермерские хозяйства, каждое из которых содержит от 50 до 200 голов. Мараловодческие хозяйства приведены в упадок по причине низких цен на продукцию, панты и гематоген закупаются по очень низким ценам. При этом держать стадо менее 250 голов нерентабельно. Пчеловодство слабо развито, поскольку в условиях гор содержание пчелосемей недешево, а цены на горный мед перебивает Алтайский край, где сто-имость 1 кг продукции ниже в 2—2,5 раза.

Территория Алтая многолика и разнообразна как в уникальности сохранившихся здесь природных ландшафтов, так и в богатстве памятников культурно-исторического наследия, что позволяет развивать здесь многочисленные виды туризма, привлекающие в последнее время большое число отдыхающих и туристов.

Промышленность республики представлена такими отраслями, как пищевая, легкая, стройматериалов, горнодобывающая и цветная металлургия. В основном это мелкие и средние предприятия. Пищевая промышленность выпускает хлеб, хлебобулочные, колбасные изделия и копчености, сыры, масло животное, плодовоовощные консервы, различные вина и безалкогольные напитки. Легкая промышленность: хлопчатобумажные ткани, гардинно-тюлевое полотно, обувь и швейные изделия. Лесная и деревообрабатывающая: деловая древесина, пиломатериал, столярные изделия, мебель, различные сувениры. Строительная промышленность: сборные железобетонные конструкции, кирпич, облицовочные плиты из гранита и мрамора. Горнодобывающая промышленность: ртуть, золото, вольфрама-молибденовый концентрат, ювелирные изделия. В г. Горно-Алтайске стабильно работает типография.

Горный Алтай богат водными ресурсами, но большинство рек – порожистые, бурные и мелководные (горные реки) – для судоходства не пригодные. То есть, водный транспорт в республике практически отсутствует.

Сеть автомобильных дорог в Республике Алтай представлена федеральной и региональными автомобильными дорогами. Общая протяженность дорог на 1 января 2014 г. протяженность автодорог составила 3 656,3 км, из которых 539,2 км приходится на дорогу федерального значения P-256 «Чуйский тракт», 2 902,9 км — это дороги регионального значения, 214,2 км — дороги местного значения.

Из 2902,9 км автомобильных дорог регионального значения 2 348,4 км или 80,9 % с твердым покрытием, 554,5 км или 19,1 % – грунтовые. При этом дороги с усовершенствованным покрытием (асфальтобетон, черногравийное покрытие) составляют 784,3 км, протяженность переходного (гравийного) покрытия насчитывает 1564,1 км. В основном дороги I –V технической категории.

На автомобильных дорогах содержится 410 мостов длиной 8994,2 пог. м, из них 184 моста капитального типа длиной 5269,6 пог. м, а также 2241 водопропускная труба длиной 27147,6 м.

Федеральная автомобильная дорога P-256 «Чуйский тракт» – от Новосибирска через Бийск до границы с Монголией обеспечивает России и Казахстану выход в Монголию, а на перспективу – и в Китай. Эта дорога имеет международное значение, но международные связи пока невелики и дорога, в основном, обеспечивает связи Республики Алтай с соседними с ней Алтайским краем, Новосибирской, Кемеровской областями Западно-Сибирского региона. Для самой Республики Алтай дорога эта имеет важнейшее значение, так как связывает практически все районы республики со столицей – г. Горно-Алтайском и между собой.

Кроме того, сеть автомобильных дорог представлена региональными дорогами Бийск – Турочак – Артыбаш, 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 аэропортами в городах Барнаул, Новосибирск, они (эти две дороги) станут составными частями для перспективной автомобильной дороги Горно-Алтайск – Таштагол – Абакан с подъездом к Телецкому озеру.

Автомобильная дорога Усть-Сема-Чемал-Куюс — представляет собой дорогу, которая соединила поселок Усть-Сема, Чемал и Куюс. Расположена на территории Чемальского района Рес-

						2018-0569-ПЗ	Лист
						2018-0509-113	14
Изм.	Кол.уч	Лист	№ док	Подпись	Дата		

публики Алтай. Начинается дорога у развилки около старого моста через реку Катунь. Вправо по мосту уходит Чуйский тракт, — прямо вдоль реки Катунь — влево дорога Усть-Сема-Чемал-Куюс. Она проходит через следующие населенные пункты: Усть-Сема, Чепош, Узнезя, Элекмонар, Чемал, Еланда, Куюс.

Протяженность дороги Усть-Сема-Чемал-Куюс составляет около 90 километров, идущая по правому берегу Катуни. Участок от села Усть-Сема до Еланды имеет асфальтовое покрытие, после Еланды — отсыпан гравием.

Объемы грузовых перевозок и интенсивности движения

Общий объем грузоперевозок по мостовому переходу через р. Катунь на автомобильной дороге «Подъезд к с.Ороктой» км 0+174 определен в следующих размерах:

2017 год – 202,4 тыс.тонн 2028 год – 265,57 тыс.тонн

2038 год – 323,72 тыс.тонн

Среднегодовой темп роста объема грузоперевозок по проектируемому мостовому переходу на первое десятилетие с 2017 по 2028 годы составит 2,5%, а на период с 2028 по 2038 годы среднегодовой темп роста грузоперевозок — 2,0%. Это соответствует прогнозам социально-экономического развития края и прогнозу роста автомобильных грузоперевозок.

Показатели по составу парка автомобилей и его использованию для расчета интенсивности движения приняты, в соответствие с ВСН 42-87, следующими:

NoNo	Наименование показателей	2017	2028	2038
п.п.		год	год	год
1	2	3	4	5
1.	Грузовые автомобили по грузоподъёмности,			
	в %, всего,	100	100	100
	в том числе: легкие до 2 т	16	18	20
	средние 2,0 – 6 т	45	35	27
	очень тяжелые, свыше 6 т	39	47	53
2.	Средняя грузоподъёмность, q, т	5,8	6,2	6,5
3.	Коэффициент использования грузоподъёмности, ү	0,82	0,85	0,87
4.	Коэффициент использования пробега, β	0,5	0,51	0,52
5.	Количество дней работы дороги, D	365	365	365
6.	Коэффициент недоучёта автомобилей, осуществ.			
	дальние транзитные перевозки, К _н	1,0	1,0	1,0
7.	Коэффициент на спец. машины, Кс	1,1	1,1	1,1
. •	т т	-,-	- , 1	1,1

На основании вышеопределенных объёмов грузоперевозок и принятого состава парка автомобилей рассчитана среднегодовая среднесуточная интенсивность грузового движения на проектируемом мостовом переходе.

В соответствии с ВСН 42-87, пассажирское движение по проектируемому участку дороги характеризуется такими показателями:

NºNº	Наименование показателей	2017	2028	2038
п.п.		год	год	год
1	2	3	4	5
1.	Легковые автомобили в общем потоке, %	37	40	43
2.	Автобусы в общем потоке, %	3	4	5
	•			

						2018-0569-ПЗ	Лист
						2010-0307-113	15
Изм.	Кол.уч	Лист	№ док	Подпись	Дата		

В целом, расчетная интенсивность движения на проектируемом мостовом переходе определена следующей:

Наименование показателей	2017	2028	2038
	год	год	год
1	2	3	4
Общая интенсивность движения, авт./сут	430	540	630
в том числе: грузовые	260	300	330
легковые	160	220	270
автобусы	10	20	30
Приведенная интенсивность движения, авт/сут	580	740	860

В результате средний темп роста интенсивности движения составил 2,0% ежегодно за период с 2017 по 2038 годы.

Приведенная интенсивность движения к легковому автомобилю, рассчитана с использованием коэффициентов приведения различных транспортных средств к легковому автомобилю по СП 34.13330.2012 табл.4.2.

Исходя из расчетной интенсивности движения на двадцатилетнюю перспективу (2038 год) согласно заданию на проектирование, и в соответствии с требованиями СНиП 2.05.02-85, строительство подходов к мостовому переходу через р Катунь на автомобильной дороге «Подъезд к с.Ороктой» км 0+174 в Чемальском и Шебалинском районах необходимо производить по нормам IV категории, а габарит моста следует принять Γ -8+1*0,75 м.

Для расчета конструкции дорожной одежды на подходах к мостовому переходу за расчетный год принят 2028 год, согласно ОДН 218.1.052-2002 для автомобильной дороги IV категории с переходным типом дорожной одежды, в I дорожно-климатической зоне межремонтный срок службы покрытия составляет 8 лет от года ввода в эксплуатацию, то есть: $2020 \, \text{год} + 8 \, \text{лет} = 2028 \, \text{год}$.

Общая интенсивность движения для расчета конструкции дорожной одежды на 2028 год совпадает с десятилетней перспективой.

Интенсивность движения по видам автомобилей и по грузоподъемности подробно приведена в «Сводной ведомости грузонапряженности, грузооборота и интенсивности движения».

8. Технологические и конструктивные решения Сведения об основных параметрах плана и продольного профиля дороги

Параметры плана и продольного профиля приняты в соответствии с требованиями п. 5.1, п. 5.4. СП 34.13330.2012. Соответственно, параметры плана и продольного профиля на данном участке принимаются для расчетной скорости 80 км/ч согласно табл. 5.1 СП 34.13330.2012. Согласно п. 5.4 при проектировании возможно увеличение продольного уклона. В проекте максимальный продольный уклон на участке принят 26 ‰.

При проектировании использовались действующие нормативные документы и типовые проектные решения.

Начало проектируемой дороги ПК 0+00 находится на 77+786 километре дороги Усть-Семачемал-Куюс. Конец дороги ПК 12+57 принят на км 1+257 существующей автомобильной дороги «Подъезд к с. Ороктой».

Выполнено камеральное трассирование с выбором оптимального варианта, по цифровой модели местности в программном комплексе «Robur 7.3». Камеральное трассирование производилось с учётом взаимной увязки элементов плана, продольного и поперечных профилей, как между собой, так и с окружающим ландшафтом, с учётом их влияния на условия движения и зрительного восприятия автодороги.

Для этого назначено 2 угла поворота.

						2018-0569-ПЗ	Лист
						2010-0307-113	16
Изм.	Кол.уч	Лист	№ док	Подпись	Дата		

Основные показатели плана трассы:

Протяжение участка дороги	– 1,257 км
Наименьший радиус кривой в план	-300 м
Общее количество углов поворота	$-2 \mathrm{~BY}$
Общее протяжение кривых в плане	– 830,01 м
Общее протяжение прямых в плане	– 426,99 м

В соответствии с п. 5.1 СП 34.13330.2012 и заданием Заказчика основная расчетная скорость движения для проектирования элементов плана и продольного профиля дороги принята 80 км/ч.

Продольный профиль дороги запроектирован по нормам для дороги IV категории с параметрами для расчетной скорости 80 км/ч вертикальными кривыми, величины которых дают возможность сравнить их с нормативными, определить скорость движения, расстояние видимости. Элементы профиля на начале трассы увязаны с минимальной отметкой проезжей части и примыканием на ПК 0+00, являющимся автомобильной дорогой Усть-Сема-Чемал-Куюс.

Основные показатели продольного профиля:

Минимальный радиус в продольном профиле выпуклой кривой	– 10928 м
Минимальный радиус в продольном профиле вогнутой кривой	– 5194 м
Максимальный продольный уклон	− 26 ‰

9. Минимальные отступы от границ земельных участков в целях определения мест допустимого размещения объектов капитального строительства, которые входят в состав линейных объектов и за пределами, которых запрещено строительство таких объектов, в границах каждой зоны планируемого размещения объектов капитального строительства, входящих в состав линейных объектов.

Устанавливаемая линия застройки – линия отступа от красных линий в целях определения места допустимого размещения зданий, строений, сооружений (определена в соответствии с Правилами землепользования и застройки Куюсского сельского поселения Чемальского района и Каспинского сельского поселения Шебалинского района - 3м от установленной красной линии)

10. Мероприятия по пожарной безопасности

10.1. Перечень мероприятий по обеспечению безопасности подразделений пожарной охраны при ликвидации пожара

Проект разработан на строительство моста и подходов к нему. Пожарная безопасность объекта обеспечивается проектными решениями по его расположению, конструктивным и техническим характеристикам.

Требование одного из положений ст. 90 ФЗ № 123 от 22.07.2008 обеспечивается непосредственным назначением дороги – обеспечение проезда и подъезда.

Тушение возможного пожара и проведение спасательных работ на проектируемом объекте обеспечиваются инженерно-техническими и организационными мероприятиями в соответствии с требованиями ст. 90 Федерального закона № 123-ФЗ от 22 июля 2008 года «Технический регламент о требованиях пожарной безопасности».

Для обеспечения безопасности подразделений пожарной охраны при ликвидации пожара проектом предусмотрены следующие мероприятия:

– к проектируемому мосту предусматривается проезд для пожарной техники по существующей дороге с твердым покрытием (ст.90 Федерального закона №123-Ф3 от 22.07.2008).

Ближайшим к проектируемому объекту подразделением пожарной охраны является ПСЧ № 5 с. Чемал ФГКУ «1 отряд ФПС по Республике Алтай», расположенная по адресу: Чемальский район, с. Чемал, ул. Пчелкина, 76 на расстоянии 38 км от строящегося объекта. Мост расположен за пределами населенных пунктов.

							2018-0569-ПЗ	Лист
							2018-0509-113	17
И	ЗМ.	Кол.уч	Лист	№ док	Подпись	Дата		

10.2. Мероприятия пожарной безопасности на период выполнения строительных работ

В процессе выполнения строительно-монтажных работ обеспечивается:

- приоритетное выполнение противопожарных мероприятий, предусмотренных проектом;
- соблюдение правил пожарной безопасности при проведении строительных и монтажных работ;
- наличие и исправное содержание средств первичных средств пожаротушения;
- возможность безопасной эвакуации людей, а также защиты материальных ценностей при пожаре на объекте;
- хранение легковоспламеняющихся и горючих жидкостей только в отдельно стоящих несгораемых зданиях, оборудованных вентиляцией.

Для выполнения строительно-монтажных работ на площадке строительства необходимо разработать и согласовать с районным подразделением Государственной противопожарной службы стройгенплан.

При производстве строительно-монтажных работ предусмотрено использование современных средств техники безопасности и соблюдение охраны труда. Работающим необходимо обеспечить санитарно-гигиенические условия с целью предотвращения производственного травматизма и профессиональных заболеваний.

Для охраны труда необходимо осуществить следующие мероприятия:

- ограждение всей территории, на которой предусматриваются работы, до начала строительства (в подготовительный период);
- установку на территории строительства дороги указателей проездов и проходов;
- своевременную очистку проходов, проездов, погрузо-разгрузочных площадок от мусора;
- оснащение рабочих мест приспособлениями, обеспечивающими безопасное производство работ;
- оснащение строительной площадки комплектом первичных средств пожаротушения песок, лопаты, багры, огнетушители с устройством противопожарных щитов согласно стройгенплану;
- безусловное выполнение противопожарных требований при эксплуатации временных бытовых зданий и сооружений.

10.3. Противопожарные мероприятия в период эксплуатации объекта

На объекте организуется комплекс пожарной безопасности, предусматривающий интеграцию противопожарных и инженерных систем с организационными мероприятиями, обеспечивающий необходимый уровень пожарной безопасности и направленный на предотвращение воздействия на людей опасных факторов пожара, в том числе их вторичных проявлений.

Осуществление комплекса организационно-технических мероприятий по предотвращению пожаров при эксплуатации проектируемого объекта включает в себя:

- разработку общеобъектовых инструкций о мерах пожарной безопасности, определяющих порядок применения на территории объекта открытого огня, проезда транспорта, допустимость курения и проведения временных пожароопасных работ;
- разработку инструкций по пожарной безопасности на объекте для рабочих и инженерно-технического персонала объекта и безусловный контроль их выполнения;
- разработку плана мероприятий по действиям на случай возникновения пожара и других чрезвычайных ситуаций;

						2018-0569-ПЗ	Лист
						2010-0307-113	18
Изм.	Кол.уч	Лист	№ док	Подпись	Дата		

- организацию обучения персонала правилам пожарной безопасности и поведения в случае обнаружения пожара.

11. Перечень мероприятий по предотвращению и снижению возможного негативного воздействия намечаемой хозяйственной деятельности на окружающую среду

Мероприятия по предотвращению и снижению возможного негативного воздействия намечаемой хозяйственной деятельности на окружающую среду составлены на период капитального ремонта и эксплуатацию Объекта.

11.1 Мероприятия по охране атмосферного воздуха

При <u>строительстве</u> проектируемого объекта в качестве основных мероприятий по снижению выбросов загрязняющих веществ в атмосферу можно выделить:

- своевременное проведение планово-предупредительных ремонтов автотранспорта и строительной техники;
- постоянный контроль на токсичность выхлопных газов автотранспорта и строительной техники, выполнение немедленной регулировки двигателей в случае превышения нормативных величин;

Для уменьшения количества выбросов загрязняющих веществ в атмосферу в ходе производства работ по строительству объекта проектом предусмотрен ряд мероприятий:

- остановка работы двигателей автомобилей и дорожно-строительной техники на время простоев;
- проведение контроля топливной системы механизмов, а также системы регулировки подачи топлива, для удержания значений выбросов загрязняющих веществ от автотранспорта в расчетных пределах; не допускаются к эксплуатации машины и механизмы в неисправном состоянии;
- исключение использования оборудования, выбросы которого значительно превышают нормативно-допустимые;
- размещение на площадке строительства только требуемого оборудования для выполнения определенной текущей технологической операции;
- применение в процессе производства работ веществ и строительных материалов, не имеющих сертификатов соответствия нормам и стандартам России исключено;
- исключено использование при строительстве материалов и веществ, выделяющих в атмосферу токсичные и канцерогенные вещества, неприятные запахи и т.д.;
 - увлажнение доставляемых сыпучих материалов, накрытие пологом;
- проведение постоянного контроля за соблюдением технологических процессов с целью обеспечения минимальных выбросов загрязняющих веществ;
 - исключение разведения костров и сжигание в них любых видов материалов и отходов;
 - – при проведении работ с пылящимися материалами (грунт, строительные материалы) использовать брезентовые палатки (при транспортировке), укрывные материалы или увлажнение в теплый период (при длительной засушливой и ветреной погоде).

Дополнительных мероприятий по охране атмосферного воздуха в период строительства не требуется.

11.1.1. Мероприятия по уменьшению негативного влияния объекта на атмосферный воздух в период эксплуатации

С целью уменьшения негативного воздействия выбросов загрязняющих веществ в период эксплуатации, 2038 год - максимальная загрузка моста с подходами от автомобильного транспорта на атмосферный воздух, можно предусмотреть следующие мероприятия:

- эксплуатация объекта в строгом соответствии с графиком планово-предупредительных работ:
- периодический контроль состояния разметки на полотне дороги;

						2018-0569-ПЗ	Лист
						2010-0307-113	19
Изм.	Кол.уч	Лист	№ док	Подпись	Дата		

- производство инструментального контроля загрязнения атмосферного воздуха;
- проектирование продольного профиля с допустимыми уклонами;
- устройство непылящего покрытия капитального типа из асфальтобетона;
- укрепление откосов насыпи;
- повышение уровня экологичности автотранспорта, т.е. введение ограничений на выбросы для конкретных категорий автомобилей на уровне международных экологических стандартов (EURO III/IV);

11.2Мероприятия по охране растительно-почвенного покрова

В целях охраны и рационального использования земельных ресурсов при производстве любых строительно-монтажных работ должны соблюдаться следующие основные требования к их проведению изложенные в СанПиН 2.2.3.1384-03 «Гигиенические требования к организации строительного производства и строительных работ», утвержденные Главным государственным санитарным врачом Российской Федерации 11 июня 2003 г.

<u>При строительстве</u> проектируемого объекта необходимо выделить следующие основные мероприятия по охране растительно-почвенного покрова:

- соблюдение границы территории, отведенной под строительство;
- проезд транспортных средств, строительных машин и механизмов осуществляется только по существующим постоянным дорогам и подъездам;
- с целью уменьшения воздействия на окружающую среду все строительно-монтажные работы должны проводиться исключительно в пределах участка строительства;
- недопущение захламления строительной зоны мусором, отходами строительных материалов, а также загрязнения горюче-смазочными материалами;
- содержание территории в надлежащем санитарном состоянии;
- сбор бытовых и строительных отходов на рабочих местах и участках производства работ производится в специально оборудованные контейнеры;
- слив горюче-смазочных материалов, заправка строительных машин и механизмов производится в специально оборудованных местах;
- использование строительных машин и механизмов, имеющих минимально возможное удельное давление ходовой части на подстилающие грунты, в целях снижения техногенного воздействия;
- • рациональное использование материальных ресурсов, снижение объемов отходов производства с их последующей утилизацией или обезвреживанием.

При проведении строительных работ следует предусматривать максимальное применение малоотходной и безотходной технологии с целью охраны атмосферного воздуха, земель, вод и других объектов окружающей природной среды.

11.3 Мероприятия по охране недр

На период строительства:

- организация системы наблюдения за состоянием эрозионно-опасных участков на площади строительства прилегающих к ней территориях;
- организация проездов для тяжелой спецтехники;
- компенсация выемки грунта строительными материалами и средствами (насыпь щебенки, песчаной смеси и т.п.) в процессе строительства проектируемых объектов.

На период эксплуатации:

– в случае необходимости организация мониторинга за состоянием эрозионно-опасных участков.

11.4Мероприятия по рациональному использованию общераспространенных полезных ископаемых

Период строительства:

– организация централизованного склада для хранения и перегрузки инертных материалов (песок, щебень) с целью уменьшения их потерь;

						2018-0569-ПЗ	Лист
						2010-0309-113	20
Изм.	Кол.уч	Лист	№ док	Подпись	Дата		

- -при выполнении работ с пылящими материалами (земельный грунт) использовать брезентовые палатки (при транспортировке), укрывные материалы или увлажнение при длительной засушливой и ветреной погоде;
- сбор остатков щебня по окончании строительства и вывоз на базу ДСУ с целью его дальнейшего использования;
- использование излишков грунта (при его наличии) для планировки территории на техническом этапе рекультивации.

11.5 Мероприятия по охране растительного мира

При строительстве объекта необходимо выделить следующие основные мероприятия по охране растительности:

- выполнение всех видов работ строго в границах испрашиваемого участка;
- организация проездов для спецтехники и автотранспорта, обустройство централизованных мест складирования строительного материала с целью исключения уничтожения и загрязнения растительности;
- исключение проведения капитального и профилактического ремонта автотранспорта и спецтехники, связанного с заменой горюче-смазочных материалов, на строительных площадках;
- заправка автотранспорта и спецтехники на существующих автозаправочных станциях, расположенных вблизи от испрашиваемой территории;
- организация мест накопления отходов на территории строительной площадки;
- рекультивация нарушенных земель и благоустройство территорий.

При снятии слоя почвы принимают меры к защите ее от загрязнения: смешиванием с минеральным грунтом, засорения, водной и ветровой эрозии. Штабели плодородного грунта располагают на сухих местах за пределами зоны выполаживания откосов насыпи (выемки) раздельно в форме, удобной для последующей погрузки и транспортирования.

В период эксплуатации:

- сохранение сомкнутого травянистого покрова в полосе отвода (в т.ч. охранной полосе) дороги. Выбор растений, устойчивых к засолению и загрязнению почв, для создания сомкнутого озеленения прилегающих к полотну дорог территорий;
- использование противогололедных реагентов с низким классом опасности для окружающей среды;
- своевременная очистка полотна дороги от мусора с последующим вывозом на полигон твердых бытовых отходов.

11.6 Мероприятия по охране животного мира

На период строительства и эксплуатации:

- организация движения и работы спецтехники в границах земельных участков, отведенных под строительство;
- проведение разъяснительной работы среди рабочего персонала с целью исключения случаев браконьерства;
 - рекультивация нарушенных земель;
- в целях сохранения животного мира необходимо предусматривать мероприятия по предотвращению их появления на автомобильных дорогах, а именно огораживать зону производства сосредоточенных работ. Места размножения и миграции животных отсутствуют, в связи с этим необходимость в специальных мероприятиях отсутствует.

11.6.1 Мероприятия по охране животных и растений, занесенных в Красную Книгу Республики Алтай

– в случае обнаружения на исследуемой территории редкого или исчезающего вида животного или растения необходимо приостановить строительные работы и сообщить о находке в Министерство природных ресурсов Республики Алтай;

						2018-0569-ПЗ	Лист
						2010-0307-113	21
Изм.	Кол.уч	Лист	№ док	Подпись	Дата		

- определение приглашенными специалистами факторов, оказывающих лимитирующее воздействие на встреченный редкий или исчезающий вид растения или животного;
- популяции видов растений, устойчивых к переселению, транслоцируются или вытесняются на прилегающие территории. Определение способов и методов реабилитации зависит от биологии и экологии видов;
- единичные экземпляры растений не подлежащие переселению передаются для размножения и сохранения $ex\ situ$, с дальнейшей репатриацией, реинтродукцией и реабилитацией популяций;
- экземпляры растений, которые ввиду невозможности пересадки будут безвозвратно утрачены, должны быть компенсированы растениями, выращенными в условиях питомника, и высаженными в естественную среду (необходимо собрать репродуктивный материал семена, клубни, черенки и др.);
- ликвидация барьеров, препятствующих расселению животных по территории пригодной для их существования (ограждения, рвы и насыпи);
- рекультивация нарушенных земель для реабилитации редких и исчезающих насекомых на исследуемой территории;
- комплексный мониторинг за состоянием реабилитированных видов растений и животных и нарушенных мест обитания.

11.7 Мероприятия по безопасному сбору, использованию, обезвреживанию, транспортировке и размещению опасных отходов

На период строительства:

- составление графика вывоза и использования отходов, образуемых в период строительства;
- установка контейнеров и оборудование площадок для временного хранения отходов строительства;
- не допускать смешивание и совместное хранение отходов, отличающихся по классу опасности и опасным свойствам;
 - -вывоз отходов для размещения на специализированные полигоны;
 - В процессе эксплуатации будет соблюдаться график уборки дорожного полотна с вывозом мусора на лицензированный полигон отходов.

11.8Мероприятия по охране поверхностных и подземных вод

В период строительства Объекта можно выделить следующие мероприятия:

- организация проездов для спецтехники и автотранспорта, обустройство мест складирования строительного материала с целью уменьшения разрушения и загрязнения растительно-почвенного покрова на отводимой территории;
- использование в работе только исправных механизмов и автотранспорта;
- исключение проведения капитального и профилактического ремонта автотранспорта и спецтехники, связанного с заменой горюче-смазочных материалов, на отводимой территории;
- заправка автотранспорта и спецтехники на существующих автозаправочных станциях, расположенных вблизи от испрашиваемой территории;
- организация мест временного хранения и складирования строительных отходов, пылеподавление сыпучих и пылящихся материалов;
- организованный сбор хозяйственно-бытовых сточных вод и их вывоз на очистные сооружения;
- восстановление существующих прикромочных лотков, кюветов, быстротоков.
- Стройплощадка имеет твердое покрытие. По периметру площадки устроена обваловка из дренирующего грунта. Грунт обладает хорошей дренирующей способностью очищать поверхностный сток с площадки, что не требует устройство очистных сооружений

В период эксплуатации можно выделить следующие мероприятия:

– бесперебойное функционирование фильтрующих колодцев и кюветов дороги.

						2018-0569-ПЗ	Лист
						2010-0309-113	22
Изм.	Кол.уч	Лист	№ док	Подпись	Дата		

11.9 Мероприятия по ОС при переустройстве коммуникаций

Проект разработан с учетом требований законодательства об охране природы и основ земельного законодательства Российской Федерации.

Проектируемые ВЛ-10кВ сооружаются для передачи электроэнергии на напряжение 10кВ. Указанный технологический процесс является безотходным и не сопровождается вредными выбросами в окружающую природную среду. Производственный шум и вибрации отсутствуют. В связи с этим проведение воздухо-водоохранных мероприятий и мероприятий по снижению шума и вибрации настоящим проектом не предусматривается.

В соответствии с "САНИТАРНЫМИ НОРМАМИ И ПРАВИЛАМИ ЗАЩИТЫ НАСЕЛЕ-НИЯ ОТ ВОЗДЕЙСТВИЯ ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ПОЛЯ...", утвержденными ГЛАВНЫМ САНИ-ТАРНО-ЭПИДЕМИОЛОГИЧЕСКИМ УПРАВЛЕНИЕМ 28.02.84г. №2971, защита населения от воздействия электрического поля, создаваемого воздушными линиями электропередачи переменного тока промышленной частоты напряжением 10кВ, не требуется.

11.10 Мероприятия по ОС строительству искусственных сооружений

В основной период строительства моста должны осуществляться следующие мероприятия по охране окружающей среды:

- сбор отработанных ГСМ в специальные закрытые емкости, исключающий их попадание в грунт;
- уборку строительного мусора и вывоз его по мере накопления в специально отведенные отвалы;
 - применение на всех видах работ технически исправных машин и механизмов;
 - полив в сухое время года отсыпаемой насыпи для уменьшения пылеобразования;

После окончания строительства проводится рекультивация временно занимаемых земель. Работы по рекультивации земель подразделяются на два этапа: технический, в процессе которого формируется земная поверхность, и биологический, в процессе которого восстанавливается биологическая активность почвы. На стадии технического этапа формируется поверхность земли с тщательной её планировкой. Работы по биологическому этапу выполняются землепользователем после завершения технического этапа.

Изм.	Кол.уч	Лист	№ док	Подпись	Дата

УТВЕРЖДЕНО)
Приказом Минрегионразвития	F
Республики Алтаї	Í
от ""г. №	

Объект – Строительство мостового перехода через реку Катунь на автомобильной дороге «Подъезд к с. Ороктой» км 0+174

Каталог координат красных линий, утвержденных в составе проекта планировки территории

Система координат МСК-04

Каталог координат устанавливаемых красных линий

№п.п.	X	У
1	553 379.00	1 348 887.10
2	553 376.89	1 348 886.38
3	553 377.60	1 348 884.26
4	553 379.72	1 348 884.98
5	553 380.61	1 348 882.36
6	553 378.49	1 348 881.65
7	553 379.21	1 348 879.53
8	553 381.33	1 348 880.25
9	553 361.57	1 349 321.72
10	553 341.30	1 349 306.91
11	553 294.94	1 349 272.14
12	553 282.47	1 349 263.47
13	553 295.52	1 349 246.57
14	553 297.37	1 349 247.32
15	553 311.13	1 349 257.16
16	553 314.69	1 349 258.49
17	553 316.88	1 349 258.68
18	553 319.25	1 349 258.21
19	553 320.79	1 349 257.34
20	553 322.32	1 349 255.80
21	553 323.47	1 349 253.83
22	553 324.00	1 349 252.30
23	553 324.81	1 349 247.38
24	553 325.44	1 349 239.79
25	553 329.41	1 349 187.63
26	553 329.10	1 349 133.59
27	553 327.92	1 349 127.88

Инв.							Каталог координат устанавливаемых красных линий	00	ООО «ГипАлтай»	
Š	Прове	рил.	Логин	ова	John	11.18	Verteller veer hand verteller hand and w	П	1	5
	Разраб	ботал	Ивано	В	d	11.18		Стадия	Лист	Листов
ľ	Изм.	Кол.уч	Лист	№ док	Подпись	Дата				
Подпись							2018-0569-ПІ	IT-2		
[SP 1						21	333 327.92 1 349 127.00			

20	552 220 00	1 240 122 00
28	553 329.88	1 349 122.99
29	553 328.69	1 349 109.36
30	553 328.27	1 349 068.28
31	553 326.47	1 349 049.40
32	553 321.62	1 349 029.67
33	553 326.76	1 349 012.29
34	553 331.42	1 349 005.75
35	553 341.02	1 349 003.96
36	553 352.08	1 349 004.71
37	553 360.32	1 349 010.49
38	553 361.69	1 349 014.22
39	553 365.30	1 349 024.93
40	553 365.94	1 349 030.24
41	553 365.97	1 349 051.24
42	553 359.22	1 349 070.33
43	553 354.64	1 349 111.21
44	553 352.93	1 349 123.88
45	553 354.99	1 349 129.31
46	553 353.01	1 349 135.71
47	553 350.37	1 349 149.58
48	553 350.52	1 349 169.78
49	553 349.30	1 349 185.45
50	553 348.06	1 349 196.86
51	553 347.49	1 349 210.91
52	553 346.89	1 349 221.78
53	553 346.81	1 349 232.94
54	553 346.77	1 349 238.52
55	553 346.64	1 349 244.10
56	553 346.51	1 349 249.69
57	553 345.11	1 349 268.86
58	553 344.24	1 349 275.66
59	553 344.24	1 349 275.00
60	553 352.94	1 349 288.21
61	553 375.55	1 349 303.33
62	552 948.77	1 348 603.75
63	552 947.81	1 348 604.67
64	552 940.86	1 348 611.35
65	552 940.67	1 348 611.19
66	552 939.88	1 348 610.33
67	552 939.13	1 348 609.40
68	552 936.88	1 348 605.53
69	552 933.74	1 348 598.60
70	552 932.69	1 348 593.60
71	552 921.17	1 348 582.14
72	552 906.59	1 348 567.12
73	552 891.89	1 348 550.48
74	552 872.13	1 348 528.60
75	552 864.91	1 348 520.56
76	552 851.88	1 348 512.81

Изм.	Кол.уч	Лист	№ док	Подпись	Дата

77	EEO 004 4E	1 240 501 40
77	552 834.65	1 348 501.40
78	552 833.35	1 348 500.40
79	552 818.29	1 348 488.92
80	552 802.43	1 348 476.06
81	552 787.19	1 348 462.58
82	552 772.73	1 348 448.52
83	552 758.26	1 348 434.77
84	552 743.36	1 348 421.41
85	552 731.19	1 348 409.61
86	552 742.13	1 348 397.43
87	552 755.05	1 348 408.29
88	552 770.60	1 348 420.79
89	552 786.81	1 348 432.90
90	552 800.86	1 348 447.16
91	552 815.92	1 348 459.71
92	552 831.38	1 348 471.75
93	552 847.13	1 348 483.14
94	552 863.59	1 348 493.34
95	552 880.59	1 348 502.61
96	552 898.11	1 348 510.82
97	552 916.06	1 348 518.03
98	552 934.31	1 348 524.40
99	552 952.94	1 348 529.63
100	552 971.77	1 348 534.40
101	552 991.06	1 348 537.76
102	553 020.25	1 348 542.33
103	553 050.05	1 348 545.52
104	553 070.08	1 348 547.92
105	553 090.21	1 348 551.45
106	553 110.18	1 348 555.81
107	553 130.25	1 348 560.56
108	553 150.14	1 348 566.71
109	553 169.52	1 348 574.28
110	553 188.42	1 348 582.95
111	553 201.07	1 348 589.89
112	553 223.09	1 348 590.38
113	553 225.07	1 348 576.86
114	553 241.84	1 348 567.25
115	553 253.50	1 348 575.51
116	553 246.64	1 348 584.98
117	553 238.65	1 348 599.49
117	553 236.03	1 348 604.21
119	553 237.17	1 348 609.18
120	553 240.53	1 348 614.55
121	553 247.07	1 348 620.11
122	553 247.07	1 348 620.11
123	553 257.65	1 348 628.63
124	553 273.24	1 348 642.49
125	553 287.75	1 348 657.59

Изм.	Кол.уч	Лист	№ док	Подпись	Дата

124	L EE2 201 02	1 240 472 75
126	553 301.02	1 348 673.75
127	553 313.43	1 348 690.59
128	553 324.72	1 348 708.31
129	553 334.34	1 348 726.98
130	553 342.93	1 348 746.15
131	553 342.95	1 348 746.21
132	553 342.93	1 348 746.15
133	553 349.71	1 348 766.00
134	553 355.74	1 348 786.08
135	553 359.96	1 348 806.75
136	553 362.51	1 348 848.32
137	553 362.74	1 348 852.73
138	553 362.99	1 348 856.71
139	553 362.95	1 348 856.71
140	553 363.42	1 348 865.77
141	553 363.34	1 348 869.08
142	553 361.21	1 348 889.54
143	553 358.92	1 348 902.00
144	553 364.40	1 348 920.19
145	553 363.45	1 348 931.96
146	553 370.45	1 348 943.94
147	553 372.60	1 348 947.62
148	553 371.36	1 348 950.86
149	553 364.87	1 348 955.52
150	553 364.87	1 348 955.52
151	553 356.63	1 348 956.29
152	553 352.36	1 348 956.07
153	553 352.30	1 348 954.64
154	553 350.68	1 348 954.86
155	553 348.64	1 348 955.83
156	553 341.93	1 348 955.44
157	553 332.76	1 348 952.81
158	553 324.99	1 348 946.39
159	553 324.13	1 348 943.24
160	553 332.88	1 348 930.75
161	553 332.64	1 348 922.04
162	553 332.55	1 348 918.98
163	553 339.03	1 348 901.19
164	553 339.46	1 348 879.35
165	553 332.61	1 348 858.62
166	553 331.44	1 348 855.10
167	553 335.18	1 348 854.87
168	553 330.63	1 348 852.66
169	553 329.97	1 348 850.67
170	553 320.95	1 348 814.04
171	553 309.22	1 348 779.26
172	553 295.09	1 348 746.39
173	553 280.37	1 348 712.14
174	553 257.61	1 348 683.20
.,,	1 222 207.01	. 5 15 555125

Изм.	Кол.уч	Лист	№ док	Подпись	Дата

175 553 248.69 1 348 665.49 176 553 240.28 1 348 647.42 177 553 226.33 1 348 635.00 178 553 194.88 1 348 613.12 179 553 178.17 1 348 603.53 180 553 160.73 1 348 595.30 181 553 142.88 1 348 587.98 182 553 124.46 1 348 582.31 183 553 086.07 1 348 574.66 184 553 064.33 1 348 567.80 185 553 037.02 1 348 567.80 186 553 017.10 1 348 564.58 188 552 986.95 1 348 561.93 189 552 966.67 1 348 557.83 190 552 956.57 1 348 560.92 193 552 948.21 1 348 567.35 194 552 947.97 1 348 567.35 194 552 947.97 1 348 596.07 195 552 945.91 1 348 596.07 197 552 945.79 1 348 597.29 199 552 945.77 1 348 600.60			
177 553 226.33 1 348 635.00 178 553 194.88 1 348 613.12 179 553 178.17 1 348 603.53 180 553 160.73 1 348 595.30 181 553 142.88 1 348 587.98 182 553 124.46 1 348 582.31 183 553 086.07 1 348 574.66 184 553 064.33 1 348 567.80 185 553 037.02 1 348 567.80 186 553 017.10 1 348 565.71 187 553 007.06 1 348 564.58 188 552 986.95 1 348 561.93 189 552 966.67 1 348 556.27 190 552 956.57 1 348 557.83 192 552 949.91 1 348 560.92 193 552 948.21 1 348 567.35 194 552 947.97 1 348 587.42 196 552 945.91 1 348 596.07 197 552 945.91 1 348 596.07 198 552 945.79 1 348 597.29	175	553 248.69	1 348 665.49
178 553 194.88 1 348 613.12 179 553 178.17 1 348 603.53 180 553 160.73 1 348 595.30 181 553 142.88 1 348 587.98 182 553 124.46 1 348 582.31 183 553 086.07 1 348 574.66 184 553 064.33 1 348 571.00 185 553 037.02 1 348 567.80 186 553 017.10 1 348 564.58 188 552 986.95 1 348 561.93 189 552 966.67 1 348 558.77 190 552 952.41 1 348 557.83 192 552 949.91 1 348 560.92 193 552 948.21 1 348 567.35 194 552 947.97 1 348 577.09 195 552 947.35 1 348 596.07 196 552 945.91 1 348 596.07 197 552 945.79 1 348 596.07 198 552 945.79 1 348 597.29	176	553 240.28	1 348 647.42
179 553 178.17 1 348 603.53 180 553 160.73 1 348 595.30 181 553 142.88 1 348 587.98 182 553 124.46 1 348 582.31 183 553 086.07 1 348 574.66 184 553 064.33 1 348 567.80 185 553 037.02 1 348 567.80 186 553 017.10 1 348 565.71 187 553 007.06 1 348 564.58 188 552 986.95 1 348 561.93 189 552 966.67 1 348 556.27 190 552 956.57 1 348 556.27 191 552 952.41 1 348 567.35 192 552 949.91 1 348 567.35 194 552 947.97 1 348 577.09 195 552 947.35 1 348 587.42 196 552 945.91 1 348 596.07 197 552 945.79 1 348 596.07 198 552 945.79 1 348 597.29	177	553 226.33	1 348 635.00
180 553 160.73 1 348 595.30 181 553 142.88 1 348 587.98 182 553 124.46 1 348 582.31 183 553 086.07 1 348 574.66 184 553 064.33 1 348 571.00 185 553 037.02 1 348 567.80 186 553 017.10 1 348 565.71 187 553 007.06 1 348 564.58 188 552 986.95 1 348 561.93 189 552 966.67 1 348 556.27 190 552 952.41 1 348 557.83 192 552 949.91 1 348 560.92 193 552 948.21 1 348 567.35 194 552 947.97 1 348 577.09 195 552 947.35 1 348 587.42 196 552 945.91 1 348 596.07 197 552 945.79 1 348 596.07 198 552 945.79 1 348 597.29	178	553 194.88	1 348 613.12
181 553 142.88 1 348 587.98 182 553 124.46 1 348 582.31 183 553 086.07 1 348 574.66 184 553 064.33 1 348 571.00 185 553 037.02 1 348 567.80 186 553 017.10 1 348 565.71 187 553 007.06 1 348 564.58 188 552 986.95 1 348 561.93 189 552 966.67 1 348 558.77 190 552 956.57 1 348 556.27 191 552 952.41 1 348 557.83 192 552 949.91 1 348 560.92 193 552 948.21 1 348 567.35 194 552 947.97 1 348 577.09 195 552 945.91 1 348 596.07 197 552 945.91 1 348 596.07 198 552 945.79 1 348 597.29	179	553 178.17	1 348 603.53
182 553 124.46 1 348 582.31 183 553 086.07 1 348 574.66 184 553 064.33 1 348 571.00 185 553 037.02 1 348 567.80 186 553 017.10 1 348 565.71 187 553 007.06 1 348 564.58 188 552 986.95 1 348 561.93 189 552 966.67 1 348 558.77 190 552 956.57 1 348 556.27 191 552 952.41 1 348 567.83 192 552 949.91 1 348 560.92 193 552 948.21 1 348 567.35 194 552 947.97 1 348 577.09 195 552 947.35 1 348 587.42 196 552 945.91 1 348 596.07 197 552 945.91 1 348 596.07 198 552 945.79 1 348 597.29	180	553 160.73	1 348 595.30
183 553 086.07 1 348 574.66 184 553 064.33 1 348 571.00 185 553 037.02 1 348 567.80 186 553 017.10 1 348 565.71 187 553 007.06 1 348 564.58 188 552 986.95 1 348 561.93 189 552 966.67 1 348 558.77 190 552 956.57 1 348 556.27 191 552 952.41 1 348 557.83 192 552 949.91 1 348 560.92 193 552 948.21 1 348 567.35 194 552 947.97 1 348 577.09 195 552 947.35 1 348 587.42 196 552 945.91 1 348 596.07 197 552 945.79 1 348 597.29	181	553 142.88	1 348 587.98
184 553 064.33 1 348 571.00 185 553 037.02 1 348 567.80 186 553 017.10 1 348 565.71 187 553 007.06 1 348 564.58 188 552 986.95 1 348 561.93 189 552 966.67 1 348 558.77 190 552 956.57 1 348 556.27 191 552 952.41 1 348 567.83 192 552 949.91 1 348 560.92 193 552 948.21 1 348 567.35 194 552 947.97 1 348 577.09 195 552 947.35 1 348 587.42 196 552 945.91 1 348 596.07 197 552 945.79 1 348 596.07 198 552 945.79 1 348 597.29	182	553 124.46	1 348 582.31
185 553 037.02 1 348 567.80 186 553 017.10 1 348 565.71 187 553 007.06 1 348 564.58 188 552 986.95 1 348 561.93 189 552 966.67 1 348 558.77 190 552 956.57 1 348 556.27 191 552 952.41 1 348 557.83 192 552 949.91 1 348 560.92 193 552 948.21 1 348 567.35 194 552 947.97 1 348 577.09 195 552 947.35 1 348 587.42 196 552 945.91 1 348 596.07 197 552 945.79 1 348 597.29	183	553 086.07	1 348 574.66
186 553 017.10 1 348 565.71 187 553 007.06 1 348 564.58 188 552 986.95 1 348 561.93 189 552 966.67 1 348 558.77 190 552 956.57 1 348 556.27 191 552 952.41 1 348 557.83 192 552 949.91 1 348 560.92 193 552 948.21 1 348 567.35 194 552 947.97 1 348 577.09 195 552 947.35 1 348 587.42 196 552 945.91 1 348 596.07 197 552 945.91 1 348 596.07 198 552 945.79 1 348 597.29	184	553 064.33	1 348 571.00
187 553 007.06 1 348 564.58 188 552 986.95 1 348 561.93 189 552 966.67 1 348 558.77 190 552 956.57 1 348 556.27 191 552 952.41 1 348 557.83 192 552 949.91 1 348 560.92 193 552 948.21 1 348 567.35 194 552 947.97 1 348 577.09 195 552 947.35 1 348 587.42 196 552 945.91 1 348 596.07 197 552 945.79 1 348 597.29	185	553 037.02	1 348 567.80
188 552 986.95 1 348 561.93 189 552 966.67 1 348 558.77 190 552 956.57 1 348 556.27 191 552 952.41 1 348 557.83 192 552 949.91 1 348 560.92 193 552 948.21 1 348 567.35 194 552 947.97 1 348 577.09 195 552 947.35 1 348 587.42 196 552 945.91 1 348 596.07 197 552 945.79 1 348 597.29	186	553 017.10	1 348 565.71
189 552 966.67 1 348 558.77 190 552 956.57 1 348 556.27 191 552 952.41 1 348 557.83 192 552 949.91 1 348 560.92 193 552 948.21 1 348 567.35 194 552 947.97 1 348 577.09 195 552 947.35 1 348 587.42 196 552 945.91 1 348 596.07 197 552 945.79 1 348 597.29	187	553 007.06	1 348 564.58
190 552 956.57 1 348 556.27 191 552 952.41 1 348 557.83 192 552 949.91 1 348 560.92 193 552 948.21 1 348 567.35 194 552 947.97 1 348 577.09 195 552 947.35 1 348 587.42 196 552 945.91 1 348 596.07 197 552 945.79 1 348 597.29	188	552 986.95	1 348 561.93
191 552 952.41 1 348 557.83 192 552 949.91 1 348 560.92 193 552 948.21 1 348 567.35 194 552 947.97 1 348 577.09 195 552 947.35 1 348 587.42 196 552 945.91 1 348 596.07 197 552 945.91 1 348 596.07 198 552 945.79 1 348 597.29	189	552 966.67	1 348 558.77
192 552 949.91 1 348 560.92 193 552 948.21 1 348 567.35 194 552 947.97 1 348 577.09 195 552 947.35 1 348 587.42 196 552 945.91 1 348 596.07 197 552 945.91 1 348 596.07 198 552 945.79 1 348 597.29	190	552 956.57	1 348 556.27
193 552 948.21 1 348 567.35 194 552 947.97 1 348 577.09 195 552 947.35 1 348 587.42 196 552 945.91 1 348 596.07 197 552 945.91 1 348 596.07 198 552 945.79 1 348 597.29	191	552 952.41	1 348 557.83
194 552 947.97 1 348 577.09 195 552 947.35 1 348 587.42 196 552 945.91 1 348 596.07 197 552 945.91 1 348 596.07 198 552 945.79 1 348 597.29	192	552 949.91	1 348 560.92
195 552 947.35 1 348 587.42 196 552 945.91 1 348 596.07 197 552 945.91 1 348 596.07 198 552 945.79 1 348 597.29	193	552 948.21	1 348 567.35
196 552 945.91 1 348 596.07 197 552 945.91 1 348 596.07 198 552 945.79 1 348 597.29	194	552 947.97	1 348 577.09
197 552 945.91 1 348 596.07 198 552 945.79 1 348 597.29	195	552 947.35	1 348 587.42
198 552 945.79 1 348 597.29	196	552 945.91	1 348 596.07
	197	552 945.91	1 348 596.07
199 552 946.77 1 348 600.60	198	552 945.79	1 348 597.29
	199	552 946.77	1 348 600.60

Изм.	Кол.уч	Лист	№ док	Подпись	Дата

	УТВЕРЖДЕН	O
Прик	зом Минрегионразвиті	RЫ
	Республики Алта	ай
от "	_"г. №	

Объект – Строительство мостового перехода через реку Катунь на автомобильной дороге «Подъезд к с. Ороктой» км 0+174

Система координат МСК-04

Каталог координат поворотных точек границ зоны планируемого размещения линейного объекта

№п.п.	Х	У
1	553 379.00	1 348 887.10
2	553 376.89	1 348 886.38
3	553 377.60	1 348 884.26
4	553 379.72	1 348 884.98
5	553 380.61	1 348 882.36
6	553 378.49	1 348 881.65
7	553 379.21	1 348 879.53
8	553 381.33	1 348 880.25
9	553 361.57	1 349 321.72
10	553 341.30	1 349 306.91
11	553 294.94	1 349 272.14
12	553 282.47	1 349 263.47
13	553 295.52	1 349 246.57
14	553 297.37	1 349 247.32
15	553 311.13	1 349 257.16
16	553 314.69	1 349 258.49
17	553 316.88	1 349 258.68
18	553 319.25	1 349 258.21
19	553 320.79	1 349 257.34
20	553 322.32	1 349 255.80
21	553 323.47	1 349 253.83
22	553 324.00	1 349 252.30
23	553 324.81	1 349 247.38
24	553 325.44	1 349 239.79
25	553 329.41	1 349 187.63
26	553 329.10	1 349 133.59
27	553 327.92	1 349 127.88
28	553 329.88	1 349 122.99
29	553 328.69	1 349 109.36
30	553 328.27	1 349 068.28

[1017 000.20			
Подпист								2018-0569-ПП	Г-3		
ľ	-	Изм.	Кол.уч	Лист	№ док	Подпись	Дата				
Г		Разраб	ботал	Ивано	В	11.18			Стадия	Лист	Листов
وا	1	Прове	рил.	Логин	ова	John	11.18	I.	5		
	Инв. №							Каталог координат устанавливаемых красных линий	00	О «ГипА.	птай»

l 24	l 552 227 47	1 240 040 40
31	553 326.47	
32	553 321.62	1 349 029.67
33	553 326.76	1 349 012.29
34	553 331.42	1 349 005.75
35	553 341.02	1 349 003.96
36	553 352.08	1 349 004.71
37	553 360.32	1 349 010.49
38	553 361.69	1 349 014.22
39	553 365.30	1 349 024.93
40	553 365.94	1 349 030.24
41	553 365.97	1 349 051.24
42	553 359.22	1 349 070.33
43	553 354.64	1 349 111.21
44	553 352.93	1 349 123.88
45	553 354.99	1 349 129.31
46	553 353.01	1 349 135.71
47	553 350.37	1 349 149.58
48	553 350.52	1 349 169.78
49	553 349.30	1 349 185.45
50	553 348.06	1 349 196.86
51	553 347.49	1 349 210.91
52	553 346.89	1 349 221.78
53	553 346.81	1 349 232.94
54	553 346.77	1 349 238.52
55	553 346.64	1 349 244.10
56	553 346.51	1 349 249.69
57	553 345.11	1 349 268.86
58	553 344.24	1 349 275.66
59	553 344.51	1 349 281.92
60	553 352.94	1 349 288.21
61	553 375.55	1 349 303.33
62	552 948.77	1 348 603.75
63	552 947.81	1 348 604.67
64	552 940.86	1 348 611.35
65	552 940.67	1 348 611.19
	552 939.88	1 348 610.33
66		
67	552 939.13	1 348 609.40
68	552 936.88	1 348 605.53
69	552 933.74	1 348 598.60
70	552 932.69	1 348 593.60
71	552 921.17	1 348 582.14
72	552 906.59	1 348 567.12
73	552 891.89	1 348 550.48
74	552 872.13	1 348 528.60
75	552 864.91	1 348 520.56
76	552 851.88	1 348 512.81
77	552 834.65	1 348 501.40
78	552 833.35	1 348 500.40
79	552 818.29	1 348 488.92

Изм.	Кол.уч	Лист	№ док	Подпись	Дата

l 00	l === ===	
80	552 802.43	1 348 476.06
81	552 787.19	1 348 462.58
82	552 772.73	1 348 448.52
83	552 758.26	1 348 434.77
84	552 743.36	1 348 421.41
85	552 731.19	1 348 409.61
86	552 742.13	1 348 397.43
87	552 755.05	1 348 408.29
88	552 770.60	1 348 420.79
89	552 786.81	1 348 432.90
90	552 800.86	1 348 447.16
91	552 815.92	1 348 459.71
92	552 831.38	1 348 471.75
93	552 847.13	1 348 483.14
94	552 863.59	1 348 493.34
95	552 880.59	1 348 502.61
96	552 898.11	1 348 510.82
97	552 916.06	1 348 518.03
98	552 934.31	1 348 524.40
99	552 952.94	1 348 529.63
100	552 971.77	1 348 534.40
101	552 991.06	1 348 537.76
102	553 020.25	1 348 542.33
103	553 050.05	1 348 545.52
104	553 070.08	1 348 547.92
105	553 070.00	1 348 551.45
106	553 110.18	1 348 555.81
107	553 130.25	1 348 560.56
107	553 150.23	1 348 566.71
109	553 169.52	1 348 574.28
110	553 188.42	1 348 582.95
111	553 201.07	1 348 589.89
		1 348 590.38
112	553 223.09	1 348 576.86
113	553 235.17	
114	553 241.84	1 348 567.25
115	553 253.50	1 348 575.51
116	553 246.64	1 348 584.98
117	553 238.65	1 348 599.49
118	553 237.17	1 348 604.21
119	553 237.48	1 348 609.18
120	553 240.53	1 348 614.55
121	553 247.07	1 348 620.11
122	553 247.07	1 348 620.11
123	553 257.65	1 348 628.63
124	553 273.24	1 348 642.49
125	553 287.75	1 348 657.59
126	553 301.02	1 348 673.75
127	553 313.43	1 348 690.59
128	553 324.72	1 348 708.31

Изм.	Кол.уч	Лист	№ док	Подпись	Дата

120	EEO OOA OA	1 240 724 00
129	553 334.34	1 348 726.98
130	553 342.93	1 348 746.15
131	553 342.95	1 348 746.21
132	553 342.93	1 348 746.15
133	553 349.71	1 348 766.00
134	553 355.74	1 348 786.08
135	553 359.96	1 348 806.75
136	553 362.51	1 348 848.32
137	553 362.74	1 348 852.73
138	553 362.99	1 348 856.71
139	553 362.95	1 348 856.71
140	553 363.42	1 348 865.77
141	553 363.34	1 348 869.08
142	553 361.21	1 348 889.54
143	553 358.92	1 348 902.00
144	553 364.40	1 348 920.19
145	553 363.45	1 348 931.96
146	553 370.45	1 348 943.94
147	553 372.60	1 348 947.62
148	553 371.36	1 348 950.86
149	553 364.87	1 348 955.52
150	553 364.87	1 348 955.52
151	553 356.63	1 348 956.29
152	553 352.36	1 348 956.07
153	553 352.30	1 348 954.64
154	553 350.68	1 348 954.86
155	553 348.64	1 348 955.83
156	553 341.93	1 348 955.44
157	553 332.76	1 348 952.81
158	553 324.99	1 348 946.39
159	553 324.13	1 348 943.24
160	553 332.88	1 348 930.75
161	553 332.64	1 348 922.04
162	553 332.55	1 348 918.98
163	553 332.03	1 348 901.19
164	553 337.03	1 348 879.35
165	553 337.40	1 348 858.62
166	553 331.44	1 348 855.10
167	553 331.44	1 348 854.87
168	553 330.63	1 348 852.66
	553 329.97	1 348 850.67
169		
170	553 320.95	1 348 814.04
171	553 309.22	1 348 779.26
172	553 295.09	1 348 746.39
173	553 280.37	1 348 712.14
174	553 257.61	1 348 683.20
175	553 248.69	1 348 665.49
176	553 240.28	1 348 647.42
177	553 226.33	1 348 635.00

Изм.	Кол.уч	Лист	№ док	Подпись	Дата

178	553 194.88	1 348 613.12
179	553 178.17	1 348 603.53
180	553 160.73	1 348 595.30
181	553 142.88	1 348 587.98
182	553 124.46	1 348 582.31
183	553 086.07	1 348 574.66
184	553 064.33	1 348 571.00
185	553 037.02	1 348 567.80
186	553 017.10	1 348 565.71
187	553 007.06	1 348 564.58
188	552 986.95	1 348 561.93
189	552 966.67	1 348 558.77
190	552 956.57	1 348 556.27
191	552 952.41	1 348 557.83
192	552 949.91	1 348 560.92
193	552 948.21	1 348 567.35
194	552 947.97	1 348 577.09
195	552 947.35	1 348 587.42
196	552 945.91	1 348 596.07
197	552 945.91	1 348 596.07
198	552 945.79	1 348 597.29
199	552 946.77	1 348 600.60

					·
Изм.	Кол.уч	Лист	№ док	Подпись	Дата



ПРАВИТЕЛЬСТВО РЕСПУБЛИКИ АЛТАЙ

МИНИСТЕРСТВО РЕГИОНАЛЬНОГО РАЗВИТИЯ РЕСПУБЛИКИ АЛТАЙ

(Минрегионразвития РА)

ПРИКАЗ

14.04. 2018 г.



г. Горно-Алтайск

О принятии решения по подготовке документации по планировке территории для линейного объекта регионального значения «Строительство мостового перехода через реку Катунь на автомобильной дороге «Подъезд к с. Ороктой» км 0+174»

В соответствии с частями 1,3 статьи 45 Градостроительного кодекса Российской Федерации, на основании материалов Схемы территориального планирования Республики Алтай, утвержденной постановлением Правительства Республики Алтай от 27 февраля 2018 года № 53 «Об утверждении Схемы территориального планирования Республики Алтай и признании утратившим силу постановления Правительства Республики Алтай от 22 ноября 2016 года № 339»:

ПРИКАЗЫВАЮ:

- 1. Принять решение о подготовке документации по планировке территории для линейного объекта регионального значения «Строительство мостового переход через реку Катунь на автомобильной дороге «Подъезд к с. Ороктой» км 0+174».
- 2. Министерству регионального развития Республики Алтай, в соответствии с требованиями части 7 статьи 45 Градостроительного кодекса Российской Федерации, в течение десяти дней со дня принятия решения о подготовке документации по планировке территории для линейного объекта регионального значения «Строительство мостового перехода через реку Катунь на автомобильной дороге «Подъезд к с. Ороктой» км 0+174» направить уведомление о принятом решении главам муниципальных образований «Чемальский район», «Куюсское сельское поселение».
- 3. Казенному учреждению Республики Алтай Республиканское управление автомобильных дорог общего пользования «Горно-Алтайавтодор» в установленном порядке подготовить документацию по планировке территории для линейного объекта регионального значения

«Строительство мостового перехода через реку Катунь на автомобильной дороге «Подъезд к с. Ороктой» км 0+174».

- 4. Министерству регионального развития Республики Алтай обеспечить в установленном порядке согласование и утверждение документации по планировке территории для линейного объекта регионального значения «Строительство мостового перехода через реку Катунь на автомобильной дороге «Подъезд к с. Ороктой» км 0+174».
- 5. Контроль за исполнением настоящего Приказа возложить на заместителя министра регионального развития Республики Алтай А.С. Карамшина.

Министр

Н.П. Кондратьев

СОГЛАСОВАНО
Специалист-эксперт
админиистративно-правового
отдела Министерства регионального
развития Республикии Алтай

An

Хорчебникова О.Р. (2-80-01)

СОГЛАСОВАНО Начальник отдела транспортного обеспечения и дорожного хозяйства Министерства регионального развития Республики Алтай

妈

Ватутина Ж.И. (2-23-18)