**ДОКУМЕНТАЦИЯ ПО ПЛАНИРОВКЕ ТЕРРИТОРИИ**

**«Реконструкция мостового перехода через реку Терек на км 3+243 по автомобильной дороге «Моздок - Чермен –Владикавказ»**

**ПОЛОЖЕНИЕ О РАЗМЕЩЕНИИ ОБЪЕКТА**

# Наименование, основные характеристики, вид и назначение планируемого для размещения линейного объекта.

Документация по планировке территории (далее – Документация) разрабатывается в целях выделения элементов планировочной структуры, установления границ территорий общего пользования, границ зон планируемого размещения объекта.

Разработка проекта осуществлялась в отношении территории объекта «Реконструкция мостового перехода через реку Терек на км 3+243 по автомобильной дороге «Моздок - Чермен –Владикавказ».

*Обоснование необходимости производства работ по реконструкции.* В 1974 году институтом «Союздорнии» было проведено обследование реконструируемого моста. Обследование опор моста было проведено с целью выявления их технического состояния, причем основное внимание было уделено речным опорам старой части моста, так как со времени изысканий 1956 года произошли изменения русла.

Дальнейшие наблюдения за состоянием русловых опор показали, что размывы достигли допустимых значений и состояние русла реки стабилизировалось. Однако за время эксплуатации моста произошли изменения , ухудшающие его технические характеристики, усугубленные движением по нему тяжелой военной техники во время боевых действий и контртеррористической операции в Чеченской республике, которые были детально освещены в отчетах по обследованию этого моста, выполненных Волгоградским центром ГП «Росдорнии» в1982г и 1995г. Вместе с тем, параметры моста и подходов, а также состояние конструкций пролетных строений не соответствует требованиям действующих нормативных документов.

Исходя из выводов отчета Волгоградского центра ГП «Росдорнии», состояние существующего моста неудовлетворительное, эксплуатация моста небезопасна, ремонт нецелесообразен и требуется реконструкция мостового перехода со строительством нового моста.

Ниже по течению в 40 м от автодорожного моста расположен мост с металлическим пролетным строением. Опоры моста из металлических труб. Мост был построен в послевоенное время под узкоколейную железную дорогу. В настоящее время он используется под размещение коммуникаций.

Еще ниже по течению, в 75 м от автодорожного моста, расположен железобетонный мост довоенной постройки. В войну половина моста была разрушена.

Подходы к существующему мосту через р Терек являются частью автомобильной дороги регионального значения «Моздок-Чермен-Владикавказ».

В настоящее время параметры существующей дороги на подходах к мосту соответствуют III категории.

Существующая автодорога на участке подходов представляет собой дорогу с асфальтобетонным покрытием с шириной проезжей части 6,5-10 м, земляного полотна 12-17 м.

Состояние существующего полотна и проезжей части в основном удовлетворительное.

На некоторых участках проезжей части имеется ямочность, просадки и сеть трещин.

В плане левобережный подход к существующему мосту прямолинеен, правобережный расположен на закруглении с радиусом 250 м и проходит по застроенной территории пос. Калининский. Организационный водоотвод на подходах к мосту отсутствует.

Основные характеристики размещаемого объекта:

-Пропускная способность до 2000 авт./сут.;

- расчетная скорость - 60 км/ч;

- наибольший продольный уклон – 29,63 ‰;

-наименьший радиус выпуклой кривой в продольном профиле-3400 м;

- наименьший радиус круговой кривой в плане-150,0м;

- число полос движения – 2;

- ширина по верху земляного полотна - 10,0 м;

- ширина проезжей части – 6,0 м;

- ширина обочины – 2,0 м;

- ширина укрепленной полосы по типу дорожной одежды - 0,5 м;

- ширина укрепления обочин щебнем-1,0 м;

- дорожная одежда - капитального типа;

- вид покрытия – асфальтобетон;

- расчетные нагрузки –А1 в соответствии с табл. П1.1. ОДН218.046-01.

Категория сооружения по пожарной опасности К0 (не пожароопасное).

Уровень ответственности сооружения по ФЗ-384 - "нормальный". В соответствии с ГОСТ 27751-2014 «Надежность строительных конструкций и оснований. Основные положения», раздела 10 Учет ответственности сооружений», 10.1, таблицей 2:

– класс сооружения КС-2;

– уровень ответственности нормальный.

# Перечень муниципальных районов, перечень поселений, населенных пунктов на территориях которых устанавливаются зоны планируемого размещения линейных объектов.

Проектируемый мостовой переход расположен частично в границах пос. Калининский, пересекает граница населённого пункта, располагается в границах Калининского сельского поселения, в административных границах Моздокского района РСО-Алания.

Планируемый для размещения объект расположен в РСО-Алания, на км 3+243 по автомобильной дороге «Моздок - Чермен –Владикавказ».

# Перечень координат характерных точек границ зоны планируемого размещения линейного объекта.

Перечень координат характерных точек границы зоны планируемого размещения линейного объекта представлен в таблице 1.

*таблица 1*

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|   | **Имяточки** | **X, м** | **Y, м** | **Уголповорота** | **Дирекционныйугол** | **Румбы** | **S, м** |
|  | Зона размещения линейного объекта |  |
|  |  |  |  |
|  | 1 | 137 778,47 | 340 953,46 | 207° 3,3' |
|  | 302° 20,2' | СЗ: 57° 39,8' | 234,26 |
|  | 2 | 137 903,77 | 340 755,53 | 209° 7,7' |
|  | 331° 27,9' | СЗ: 28° 32,1' | 6,11 |
|  | 3 | 137 909,14 | 340 752,61 | 137° 57,5' |
|  | 289° 25,3' | СЗ: 70° 34,7' | 14,13 |
|  | 4 | 137 913,84 | 340 739,28 | 206° 37,0' |
|  | 316° 2,4' | СЗ: 43° 57,6' | 20,66 |
|  | 5 | 137 928,71 | 340 724,94 | 166° 56,7' |
|  | 302° 59,1' | СЗ: 57° 0,9' | 38,55 |
|  | 6 | 137 949,70 | 340 692,60 | 182° 47,7' |
|  | 305° 46,8' | СЗ: 54° 13,2' | 17,04 |
|  | 7 | 137 959,66 | 340 678,78 | 176° 54,1' |
|  | 302° 40,9' | СЗ: 57° 19,1' | 59,13 |
|  | 8 | 137 991,59 | 340 629,01 | 179° 59,9' |
|  | 302° 40,9' | СЗ: 57° 19,1' | 20,32 |
|  | 9 | 138 002,56 | 340 611,91 | 179° 59,8' |
|  | 302° 40,6' | СЗ: 57° 19,4' | 5,33 |
|  | 10 | 138 005,44 | 340 607,42 | 269° 54,5' |
|  | 32° 35,1' | СВ: 32° 35,1' | 1,15 |
|  | 11 | 138 006,41 | 340 608,04 | 180° 7,2' |
|  | 32° 42,3' | СВ: 32° 42,3' | 12,75 |
|  | 12 | 138 017,14 | 340 614,93 | 270° 1,8' |
|  | 122° 44,1' | ЮВ: 57° 15,9' | 36,62 |
|  | 13 | 137 997,34 | 340 645,73 | 179° 45,4' |
|  | 122° 29,5' | ЮВ: 57° 30,5' | 40,97 |
|  | 14 | 137 975,33 | 340 680,29 | 180° 10,9' |
|  | 122° 40,4' | ЮВ: 57° 19,6' | 17,99 |
|  | 15 | 137 965,62 | 340 695,43 | 174° 15,8' |
|  | 116° 56,2' | ЮВ: 63° 3,8' | 6,20 |
|  | 16 | 137 962,81 | 340 700,96 | 184° 0,7' |
|  | 120° 56,9' | ЮВ: 59° 3,1' | 19,54 |
|  | 17 | 137 952,76 | 340 717,72 | 182° 46,8' |
|  | 123° 43,7' | ЮВ: 56° 16,3' | 20,40 |
|  | 18 | 137 941,43 | 340 734,69 | 177° 5,2' |
|  | 120° 48,9' | ЮВ: 59° 11,1' | 32,52 |
|  | 19 | 137 924,77 | 340 762,62 | 153° 54,1' |
|  | 94° 43,0' | ЮВ: 85° 17,0' | 6,08 |
|  | 20 | 137 924,27 | 340 768,68 | 207° 46,8' |
|  | 122° 29,8' | ЮВ: 57° 30,2' | 234,26 |
|  | 21 | 137 798,41 | 340 966,26 | 205° 9,3' |
|  | 147° 39,2' | ЮВ: 32° 20,8' | 8,17 |
|  | 22 | 137 791,51 | 340 970,63 | 158° 28,5' |
|  | 126° 7,7' | ЮВ: 53° 52,3' | 20,54 |
|  | 23 | 137 779,40 | 340 987,22 | 177° 55,0' |
|  | 124° 2,6' | ЮВ: 55° 57,4' | 13,47 |
|  | 24 | 137 771,86 | 340 998,38 | 184° 8,7' |
|  | 128° 11,3' | ЮВ: 51° 48,7' | 16,51 |
|  | 25 | 137 761,65 | 341 011,36 | 179° 23,4' |
|  | 127° 34,7' | ЮВ: 52° 25,3' | 13,74 |
|  | 26 | 137 753,27 | 341 022,25 | 180° 34,8' |
|  | 128° 9,5' | ЮВ: 51° 50,5' | 16,80 |
|  | 27 | 137 742,89 | 341 035,46 | 183° 52,7' |
|  | 132° 2,3' | ЮВ: 47° 57,7' | 17,65 |
|  | 28 | 137 731,07 | 341 048,57 | 186° 42,6' |
|  | 138° 44,9' | ЮВ: 41° 15,1' | 26,93 |
|  | 29 | 137 710,82 | 341 066,33 | 181° 13,1' |
|  | 139° 57,9' | ЮВ: 40° 2,1' | 8,66 |
|  | 30 | 137 704,19 | 341 071,90 | 184° 5,9' |
|  | 144° 3,8' | ЮВ: 35° 56,2' | 15,22 |
|  | 31 | 137 691,87 | 341 080,83 | 183° 9,2' |
|  | 147° 13,1' | ЮВ: 32° 46,9' | 11,03 |
|  | 32 | 137 682,60 | 341 086,80 | 182° 59,1' |
|  | 150° 12,2' | ЮВ: 29° 47,8' | 9,60 |
|  | 33 | 137 674,27 | 341 091,57 | 181° 13,1' |
|  | 151° 25,3' | ЮВ: 28° 34,7' | 11,21 |
|  | 34 | 137 664,43 | 341 096,93 | 183° 11,7' |
|  | 154° 37,1' | ЮВ: 25° 22,9' | 11,27 |
|  | 35 | 137 654,25 | 341 101,76 | 182° 44,4' |
|  | 157° 21,5' | ЮВ: 22° 38,5' | 13,66 |
|  | 36 | 137 641,64 | 341 107,02 | 182° 58,0' |
|  | 160° 19,4' | ЮВ: 19° 40,6' | 15,32 |
|  | 37 | 137 627,21 | 341 112,18 | 182° 46,8' |
|  | 163° 6,2' | ЮВ: 16° 53,8' | 12,25 |
|  | 38 | 137 615,49 | 341 115,74 | 182° 21,8' |
|  | 165° 28,0' | ЮВ: 14° 32,0' | 14,55 |
|  | 39 | 137 601,41 | 341 119,39 | 180° 47,4' |
|  | 166° 15,4' | ЮВ: 13° 44,6' | 18,02 |
|  | 40 | 137 583,91 | 341 123,67 | 180° 30,2' |
|  | 166° 45,6' | ЮВ: 13° 14,4' | 13,62 |
|  | 41 | 137 570,65 | 341 126,79 | 269° 8,0' |
|  | 255° 53,6' | ЮЗ: 75° 53,6' | 13,83 |
|  | 42 | 137 567,28 | 341 113,38 | 260° 6,3' |
|  | 335° 59,9' | СЗ: 24° 0,1' | 3,00 |
|  | 43 | 137 570,02 | 341 112,16 | 190° 19,2' |
|  | 346° 19,1' | СЗ: 13° 40,9' | 24,69 |
|  | 44 | 137 594,01 | 341 106,32 | 178° 36,9' |
|  | 344° 56,0' | СЗ: 15° 4,0' | 14,96 |
|  | 45 | 137 608,46 | 341 102,43 | 177° 43,0' |
|  | 342° 38,9' | СЗ: 17° 21,1' | 23,91 |
|  | 46 | 137 631,28 | 341 095,30 | 175° 15,5' |
|  | 337° 54,4' | СЗ: 22° 5,6' | 16,40 |
|  | 47 | 137 646,48 | 341 089,13 | 175° 37,2' |
|  | 333° 31,6' | СЗ: 26° 28,4' | 19,67 |
|  | 48 | 137 664,09 | 341 080,36 | 191° 43,8' |
|  | 345° 15,4' | СЗ: 14° 44,6' | 4,13 |
|  | 49 | 137 668,08 | 341 079,31 | 162° 57,8' |
|  | 328° 13,2' | СЗ: 31° 46,8' | 18,55 |
|  | 50 | 137 683,85 | 341 069,54 | 176° 15,8' |
|  | 324° 29,0' | СЗ: 35° 31,0' | 9,23 |
|  | 51 | 137 691,36 | 341 064,18 | 175° 19,1' |
|  | 319° 48,1' | СЗ: 40° 11,9' | 7,10 |
|  | 52 | 137 696,78 | 341 059,60 | 177° 48,9' |
|  | 317° 37,0' | СЗ: 42° 23,0' | 23,69 |
|  | 53 | 137 714,28 | 341 043,63 | 178° 10,3' |
|  | 315° 47,3' | СЗ: 44° 12,7' | 15,93 |
|  | 54 | 137 725,70 | 341 032,52 | 176° 8,4' |
|  | 311° 55,7' | СЗ: 48° 4,3' | 19,80 |
|  | 55 | 137 738,93 | 341 017,79 | 176° 28,1' |
|  | 308° 23,8' | СЗ: 51° 36,2' | 8,86 |
|  | 56 | 137 744,43 | 341 010,85 | 181° 1,1' |
|  | 309° 24,9' | СЗ: 50° 35,1' | 9,01 |
|  | 57 | 137 750,15 | 341 003,89 | 177° 6,3' |
|  | 306° 31,2' | СЗ: 53° 28,8' | 5,90 |
|  | 58 | 137 753,66 | 340 999,15 | 174° 45,5' |
|  | 301° 16,8' | СЗ: 58° 43,2' | 9,03 |
|  | 59 | 137 758,35 | 340 991,43 | 180° 34,2' |
|  | 301° 51,0' | СЗ: 58° 9,0' | 8,98 |
|  | 60 | 137 763,09 | 340 983,80 | 181° 35,2' |
|  | 303° 26,2' | СЗ: 56° 33,8' | 10,65 |
|  | 61 | 137 768,96 | 340 974,91 | 177° 10,0' |
|  | 300° 36,2' | СЗ: 59° 23,8' | 9,53 |
|  | 62 | 137 773,81 | 340 966,71 | 177° 20,9' |
|  | 297° 57,1' | СЗ: 62° 2,9' | 8,88 |
|  | 63 | 137 777,97 | 340 958,87 | 157° 19,8' |
|  | 275° 16,8' | СЗ: 84° 43,2' | 5,43 |
|  | 1 | 137 778,47 | 340 953,46 | 207° 3,3' |
|  |  |

Площадь зоны размещения линейного объекта составляет 12605 м², периметр 1423,39 м.

В соответствии с ч. 3 ст. 41.1 Градостроительного кодекса Российской Федерации от 29.12.2014 № 190-ФЗ (далее – Градостроительный кодекс РФ), подготовка графической части документации по планировке территории осуществляется в соответствии с системой координат, используемой для ведения Единого государственного реестра недвижимости (далее – ЕГРН). Согласно ч. 4 ст. 6 Федерального закона от 13.07.2015 № 218-ФЗ «О государственной регистрации недвижимости» (далее – Закон о регистрации), для ведения ЕГРН используются установленные в отношении кадастровых округов местные системы координат с определенными для них параметрами перехода к единой государственной системе координат, а в установленных органом нормативно-правового регулирования случаях используется единая государственная система координат. На основании изложенного подготовка графической части документации по планировке территории осуществляется в местной системе координат– МСК-15-95.

# Перечень координат характерных точек границ зон планируемого размещения линейных объектов, подлежащих переносу (переустройству) из зон планируемого размещения линейных объектов.

Границы зон планируемого размещения линейных объектов, подлежащих переносу (переустройству) из зоны планируемого размещения линейного объекта «Реконструкция мостового перехода через реку Терек на км 3+243 по автомобильной дороге «Моздок - Чермен –Владикавказ» не устанавливаются, в связи с отсутствием переустраиваемых, переносимых объектов.

# Предельные параметры размещения объектов капитального строительства, входящих в состав линейных объектов в границах зон их планируемого размещения.

Предельные параметры размещаемого объекта:

- предельная высота объектов;

- максимальный процент застройки;

- минимальные отступы от границ земельных участков;

- требования к архитектурным решениям объектов;

- требований к цветовому решению внешнего облика;

- требований к материалам, определяющим внешний облик таких объектов;

- требований к объемно-пространственным, архитектурно-стилистическим и иным характеристикам;

в зоне размещения объекта не установлены.

# Информация о необходимости осуществления мероприятий по сохранению объектов капитального строительства.

В зоне размещения линейного объекта отсутствуют объекты капитального строительства, в отношении которых требуется производить мероприятия по сохранению.

#  Информация о необходимости осуществления мероприятий по сохранению объектов культурного наследия.

В зоне размещения линейного объекта и в непосредственной близости от нее отсутствуют объекты культурного наследия, включенные в Единый государственный реестр объектов культурного наследия народов Российской Федерации, выявленные объекты культурного наследия и объекты, обладающие признаками объектов культурного наследия.

#  Информация о необходимости осуществления мероприятий по охране окружающей среды.

Рекомендуемые проектные решения ориентированы на минимальное

вмешательство в сложившийся природно-территориальный комплекс, природные процессы и сложившуюся экологическую обстановку.

*На период реконструкции:*

Реконструкция рассматриваемого объекта носит временный характер.

Основной вклад в загрязнение атмосферы вносит работа двигателей внутреннего

сгорания автотранспорта, применяемых в ходе строительных работ.

Проектными решениями предусмотрен ряд мероприятий, снижающих выброс

вредных веществ в атмосферу:

* применение неодновременности проведения работ, связанных с пылеобразованием;
* увлажнение пылящих материалов при разгрузке, складировании и проведении земляных работ;
* использование отрегулированной автотехники, обеспечивающей минимальный выброс вредных веществ;
* выполнение регулярных проверок состава выхлопов автомобилей и дорожной техники и недопущение к работе техники с повышенным содержанием вредных веществ в выхлопных газах;
* при длительных перерывах в работе (более 15 мин) запрещается оставлять механизмы с включенными двигателями;
* при прогреве двигателей рекомендуется применение устройств по прогреву и облегчению запуска двигателей, что позволяет на 30 % сократить выбросы на стоянках техники;
* ремонт строительно-монтажной техники производить только на производственной базе подрядчика;
* не допускается сжигание сгораемых отходов.

Во всех мероприятиях по обеспечению охраны окружающей среды важную роль

должен играть обслуживающий персонал. От квалификации исполнителей, их

дисциплины и аккуратности, зависит степень влияния на атмосферный воздух при

эксплуатации машин и механизмов.

*На период эксплуатации:*

Оценка воздействия транспортного потока на качественный состав атмосферного воздуха на участке реконструкции показывает, что при расчетной интенсивности движения при реализации проекта, в точках максимальных концентраций вредных веществ, превышения ПДК не будет.

Основным параметром, обеспечивающим уменьшение вредных выбросов в

атмосферу от автотранспорта, является скорость движения. Существующие условия

движения, определенные неудовлетворительным состоянием дорожного покрытия,

характеризуются общей низкой скоростью, перегазовками при частом переключениями передачах, обусловленными нестабильным скоростным режимом. При осуществлении проектных решений условия движения транспортного потока значительно улучшатся, возрастет скорость движения, стабилизируется общий скоростной режим за счет качественного дорожного покрытия и условий движения.

# Информация о необходимости осуществления мероприятий по защите территории от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера, в том числе по обеспечению пожарной безопасности и гражданской обороне.

Безопасность подразделений пожарной охраны при ликвидации вероятного пожара обеспечивается целым комплексом организационных, технических и объемно планировочных мероприятий, к которым в том числе относятся:

* обеспечение содержания в исправном состоянии проездов и подъездов для пожарной техники;
* обеспечение возможности проезда пожарных машин к объекту.

Съезды автодороги и мост обеспечивают нормальное движение автомашин и другой специальной техники для выполнения работ, а также ввод и действие сил с целью проведения спасательных и других неотложных работ в случае возникновения чрезвычайных ситуаций.

Автодорога не имеет препятствий и ограничений, мешающих передвижению спасательных команд. На реконструируемом объекте предусматривается устройство пожарных проездов и подъездных путей для пожарной техники, совмещенных с функциональными проездами.

Покрытие и конструкция пожарных проездов рассчитаны на проезд пожарных

автомобилей. На основании п.1.1, 3.1 СП 11.13130.2013 необходимость создания пожарной охраны отсутствует.

В соответствии с СП 8.13130.2009 для реконструируемого участка моста наружное противопожарное водоснабжение не требуется.