

Российская Федерация Калининградская область

**никор проект**  
архитектурное бюро

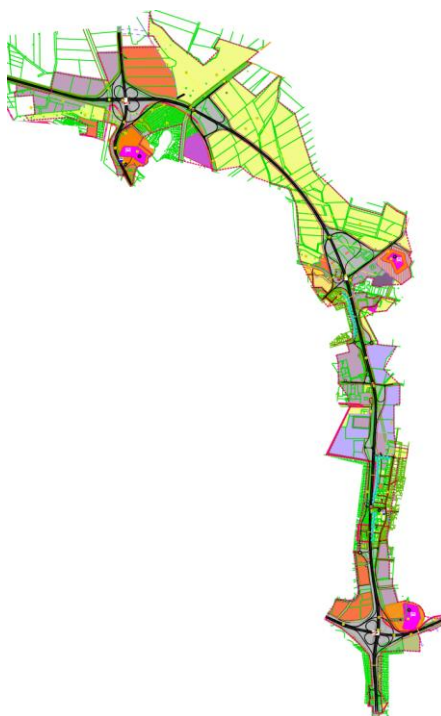
236006 г. Калининград, Московский пр., 40, (Балтийский бизнес центр) 7этаж, ком. 706  
тел./факс (4012) 30-65-93, (4012) 30-65-94

Заказчик: **ООО "Региональный  
Департамент Недвижимости"**

## **ДОКУМЕНТАЦИЯ ПО ПЛАНИРОВКЕ ТЕРРИТОРИИ**

**ПРОЕКТ ПЛАНИРОВКИ С ПРОЕКТОМ МЕЖЕВАНИЯ В ЕГО СОСТАВЕ  
ДЛЯ РАЗМЕЩЕНИЯ ЛИНЕЙНОГО ОБЪЕКТА «РЕКОНСТРУКЦИЯ II ОЧЕРЕДИ  
КОЛЬЦЕВОГО МАРШРУТА В РАЙОНЕ ПРИМОРСКОЙ РЕКРЕАЦИОННОЙ ЗОНЫ  
(СЕВЕРНЫЙ ОБХОД ГОРОДА КАЛИНИНГРАДА)  
В ГРАНИЦАХ I ЭТАПА СТРОИТЕЛЬСТВА**

**ПОЛОЖЕНИЯ О РАЗМЕЩЕНИИ ОБЪЕКТОВ КАПИТАЛЬНОГО  
СТРОИТЕЛЬСТВА И ХАРАКТЕРИСТИКАХ ПЛАНИРУЕМОГО  
РАЗВИТИЯ ТЕРРИТОРИИ**



г. Калининград, 2013

**ООО "Никор Проект"**

---

236006 г. Калининград, Московский проспект, 40, к 706, тел. 34-22-93  
Свидетельство о допуске к определённому виду или видам работ  
от 17 декабря 2010 г. № 0134.03-2010-3907024111-П-110

**Заказчик: ООО "Региональный  
Департамент Недвижимости"**

**ДОКУМЕНТАЦИЯ ПО ПЛАНИРОВКЕ ТЕРРИТОРИИ**

**ПРОЕКТ ПЛАНИРОВКИ С ПРОЕКТОМ МЕЖЕВАНИЯ В ЕГО СОСТАВЕ  
ДЛЯ РАЗМЕЩЕНИЯ ЛИНЕЙНОГО ОБЪЕКТА «РЕКОНСТРУКЦИЯ II ОЧЕРЕДИ  
КОЛЬЦЕВОГО МАРШРУТА В РАЙОНЕ ПРИМОРСКОЙ РЕКРЕАЦИОННОЙ ЗОНЫ  
(СЕВЕРНЫЙ ОБХОД ГОРОДА КАЛИНИНГРАДА)  
В ГРАНИЦАХ I ЭТАПА СТРОИТЕЛЬСТВА**

**ПОЛОЖЕНИЯ О РАЗМЕЩЕНИИ ОБЪЕКТОВ КАПИТАЛЬНОГО  
СТРОИТЕЛЬСТВА И ХАРАКТЕРИСТИКАХ ПЛАНИРУЕМОГО  
РАЗВИТИЯ ТЕРРИТОРИИ**

Генеральный директор  
ООО «Никор Проект»

Руководитель проекта

ГАП

Н. И. Ефимова

О. В. Мезей

О. Н. Фильчакова

г. Калининград 2013

## **СПИСОК УЧАСТНИКОВ ПРОЕКТИРОВАНИЯ**

Руководитель проекта	О.В. Мезей
Главный архитектор проекта	О.Н. Фильчакова
Главный инженер проекта	Б.Д.Новожилов
Инженер-экономист	Л.В. Горелова
Техник-архитектор	Д.Д. Граф

### **Справка руководителя проекта**

Настоящий проект разработан с соблюдением всех действующих норм СНиП, санитарных, противопожарных норм.

Руководитель проекта

О. В. Мезей

### СОСТАВ ПРОЕКТА:

**Положения о размещении объектов капитального строительства и характеристиках планируемого развития территории (утверждаемая часть)**

- Текстовые материалы
- Графические материалы:

<b>№№ п/п</b>	<b>Наименование</b>	<b>Лист</b>	<b>Масштаб</b>
<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>
1.	Чертеж планировки территории (основной чертеж)	ПП – 1	1: 2 000
2.	Поперечные профили улиц и дорог	Приложение №1	б/м
3.	Разбивочный чертеж красных линий	ПП - 2	1: 5000

## СОДЕРЖАНИЕ

Стр.

### 1. ПОЛОЖЕНИЯ О РАЗМЕЩЕНИИ ОБЪЕКТОВ КАПИТАЛЬНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА И ХАРАКТЕРИСТИКАХ ПЛАНИРУЕМОГО РАЗВИТИЯ ТЕРРИТОРИИ

<b>Введение .....</b>	<b>6</b>
1.1. Краткая характеристика территории в границах проекта планировки, зоны с особыми условиями использования.....	7
1.2. Действующая градостроительная документация на территории проекта планировки. Изменения в градостроительной документации на планируемой территории.....	8
1.3. Красные линии и линии регулирования застройки.....	9
1.4. Планируемые к размещению объекты капитального строительства, линейные объекты.....	10
1.4.1. Проектируемый линейный объект – автодорога Северный обход города Калининграда с реконструкцией транспортной развязки с Московским проспектом.....	10
1.4.2. Характеристики развития систем инженерно-технического обеспечения территории.....	12
1.5. Характеристики развития системы транспортного обслуживания территории.....	12
1.6. Вертикальная планировка и инженерная подготовка территории.....	17
1.7. Меры по защите территории от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера.....	18

#### **Копии графических материалов**

### 2. ИСХОДНАЯ ДОКУМЕНТАЦИЯ

- Задание на разработку документации по планировке территории.

### 3. ПРИЛОЖЕНИЯ

### 4. ГРАФИЧЕСКИЕ МАТЕРИАЛЫ

## ПРОЕКТ ПЛАНИРОВКИ

### 1. ПОЛОЖЕНИЯ О РАЗМЕЩЕНИИ ОБЪЕКТОВ КАПИТАЛЬНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА И ХАРАКТЕРИСТИКАХ ПЛАНИРУЕМОГО РАЗВИТИЯ ТЕРРИТОРИИ

#### Введение

Документация по планировке территории – «Проект планировки с проектом межевания в его составе для размещения линейного объекта "Реконструкция II очереди Кольцевого маршрута в районе Приморской рекреационной зоны (Северный обход города Калининграда) в границах I этапа строительства» разработана согласно требованиям законодательных актов и рекомендаций следующих нормативных документов:

- Градостроительного кодекса РФ от 29.12.2004 г. № 190-ФЗ;
- Земельного кодекса РФ от 25.10.2001 г. № 136-ФЗ;
- Положения «О порядке разработки, согласования, экспертизы и утверждения градостроительной документации», утвержденного решением городского Совета депутатов Калининграда от 11.07.2007 г. № 250;
- СНиП 11-04-2003 «Инструкция о порядке разработки, согласования, экспертизы и утверждения градостроительной документации»;
- СП 42.13330.2011. Свод правил. Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01- 89\*;
- Схемы территориального планирования Калининградской области;
- Генерального плана муниципального образования «Город Калининград», разработанным НПФ «ЭНКО» (г. Санкт-Петербург) и утвержденного решением городского Совета депутатов Калининграда от 22.02.2005 г. № 69;
- Правил землепользования и застройки городского округа «город Калининград», утвержденных Решением окружного Совета депутатов города Калининграда № 146 от 29.06.2009 г.;
- Генерального плана МО «Большеисаковское сельское поселение»;
- Правил землепользования и застройки плана МО «Большеисаковское сельское поселение»;
- Генерального плана МО «Кутузовское сельское поселение»;
- Правил землепользования и застройки плана МО «Кутузовское сельское поселение»;

- Генерального плана МО "Низовское сельское поселение ";
- Правил землепользования и застройки плана МО "Низовское сельское поселение "
- СП 30-101-98 «Методическими указаниями по расчету нормативных размеров земельных участков в кондоминиумах»;
- Положения «О порядке установления границ землепользования (межевании) в городе Калининграде», утвержденного решением городского Совета депутатов Калининграда от 21.11.2001 г. № 330;
- СанПиН 2.1.4.111002 «Зоны санитарной охраны источников водоснабжения и водопроводов питьевого назначения»;
- СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200 - 03 «Санитарно - защитные зоны и санитарная классификация предприятий, сооружений и иных объектов»;
- СанПиН «Санитарные нормы и правила защиты населения от воздействия электромагнитного поля, создаваемого воздушными линиями электропередачи (ВЛ) переменного тока промышленной частоты».
- Исходные данные для проектирования предоставлены Заказчиком.
- Основанием для разработки проекта планировки являются:
- Постановление Правительства Калининградской области «О Разработке проекта планировки с проектом межевания в его составе территории для строительства линейного объекта «Реконструкция II очереди Кольцевого маршрута в районе Приморской рекреационной зоны (Северный обход города Калининграда с реконструкцией транспортной развязки с Московским проспектом)»;
- Задание на разработку документации по планировке территории

#### **1.1. Краткая характеристика территории в границах проекта планировки, зоны с особыми условиями использования**

Проектируемая территория расположена на территориях муниципальных образований Гурьевского района Калининградской области: «Большеисаковское сельское поселение», "Низовское сельское поселение", «Кутузовское сельское поселение» и муниципального образования «город Калининград». Территория выбранной трассы автодороги проходит от транспортной развязки в районе ул. Невского вдоль северной, северо-западной и западной границы города Калининграда, до кольцевой развязки пос. Васильково, по западной части поселка Большое Исаково и территории садового общества «Колосок», далее

через транспортную развязку с Московским проспектом к мостовому переходу через реку Преголя.

Территория проекта планировки относится к строительно-климатической зоне II Б, характеризуемой как благоприятная для градостроительного освоения.

Зона влажности 2 — нормальная.

Средняя температура наружного воздуха наиболее холодного месяца года — минус 5,1 °С.

Средняя максимальная температура наружного воздуха наиболее жаркого месяца года — плюс 29,8 °С.

Преобладающее направление ветров — западное.

Неблагоприятными природно-климатическими факторами могут служить частые туманы (особенно осенью и зимой), ветра (наиболее ветреный период — осень, зима), высокая влажность воздуха и большая облачность. Рельеф основной части ровный, спокойный. Значительных перепадов высотных отметок местности не наблюдается. Грунтовые воды подходят близко к поверхности земли, особенно во влажные периоды года. Это способствует переувлажнению и заболачиванию.

### **1.2. Действующая градостроительная документация на территории проекта планировки. Изменения в градостроительной документации на планируемой территории**

Проект планировки выполнен на основании и в полном соответствии с действующей Схемой территориального планирования Калининградской области.

Территория проекта планировки автодороги Северный обход города Калининграда проходит в зоне действия генеральных планов и Правил застройки и землепользования муниципальных образований:

- МО «Город Калининград»;
- МО «Кутузовское сельское поселение»;
- МО «Большеисаковское сельское поселение»;
- МО "Низовское сельское поселение".

В каждом из вышеуказанных МО на основании данного проекта планировки должны вноситься изменения в части функционального зонирования генеральных планов и градостроительного зонирования Правил землепользования и застройки.



### **1.3. Красные линии и линии регулирования застройки**

Красные линии формируются в соответствии с категориями улиц и проездов по схеме транспортного обслуживания, а так же в соответствии с земельной кадастровой ситуацией, сложившейся в населенных пунктах, по территориям которых проходит автодорога Северный обход.

Градостроительное использование территории вдоль проектируемой автодороги за границами населенных пунктов регламентируется границами придорожной полосы, которая при проектной I-б технической категории автодороги Северный обход города Калининграда составит - 75 метров от границы полосы отвода автодороги.

Градостроительное использование территории вдоль проектируемой автодороги в границах населенных пунктов регламентируется красными линиями улиц и проездов и в том числе Северного обхода, который в соответствии с действующим законодательством РФ в границах населенных пунктов не имеет придорожной полосы.

Линии регулирования застройки в данном проекте планировки не обозначены и регламентируются Правилами землепользования и застройки соответствующих муниципальных образований расстоянием от красных линий улиц.

В Кутузовском сельском поселении Гурьевского района автодорога примыкает к границам населённых пунктов Кутузово, землям для перспективного развития посёлка Орловка, посёлка малое Васильково, посёлка Прибрежный Низовского сельского поселения, проходит через фрагмент территории посёлка Большое Исаково, территорию города Калининграда, посёлков Васильково и Малое Исаково Большеисаковского сельского поселения. Наиболее тесное взаимодействие с существующей улично-дорожной сетью в городе Калининграде.

В границах города Калининграда в местах примыкания к автодороге северных обход - размеры в красных линиях по Московскому пр. – 50 м, ул. Невского – 30 м, улицам и проездам в существующей жилой застройке –15-20 м.

Проектные красные линии по улице Б.Окружная (Северный обход г. Калининграда) приняты в соответствии с представленными исходными данными-проектом автодороги. Расстояния от красных линий до линий регулирования застройки - 5,0м.

#### **1.4. Планируемые к размещению объекты строительства, линейные объекты**

В границах данного проекта планировки основными объектами строительства являются линейные объекты регионального и муниципального значений.

Полный перечень данных объектов, включающий также и объекты капитального строительства, объекты культурного наследия регионального и муниципального уровней отображен на основном чертеже проекта планировки (утверждаемой части).

##### **1.4.1. Проектируемый линейный объект – автодорога Северный обход г. Калининграда с реконструкцией транспортной развязки с Московским проспектом**

Автодорога «Северный обход г. Калининграда» 16 технической категории с 4 полосами движения – с перспективой развития до 6 полос за счет разделительной полосы.

Начало проектируемой трассы принято на км 7,268 существующей Большой Окружной улицы г. Калининград.

Далее трасса проходит на восток до существующей транспортной развязки по типу «Полный клеверный лист» на пересечении с улицей Александра Невского. Проектом предусмотрена модернизация существующей развязки с добавлением таких элементов как отнесенные боковые проезды и полупрямой левый поворот для увеличения пропускной способности транспортного узла.

Далее трасса проектируемой дороги начинает сходить с существующего направления вправо и продолжает идти в юго-восточном направлении и пересекает существующую железную дорогу в двух уровнях. Для уменьшения объемов работ было принято решение совместить транспортную развязку на перспективном подъезде к г. Гурьевску с путепроводом через железную дорогу. Транспортная развязка выполнена по типу «Неполного клеверного листа». Данная транспортная развязка будет соединять г. Гурьевск с промышленной зоной города Калининград и с проектируемой дорогой.

Далее трасса пересекает существующий подъезд к г. Гурьевску. Вместо существующего кольцевого пересечения проектируется развязка в двух уровнях с организацией одностороннего движения по подъездной дороге в сторону Гурьевска и кольцевого одностороннего движения в обратном направлении.

Кольцевое движение вытянуто вдоль проектируемой дороги. На данной развязке устраивается два путепровода.

Далее дорога проходит по существующей Большой Окружной улице г. Калининград в Южном направлении. Для уменьшения количества примыканий и подключения существующей дорожной сети к кольцевой дороге устроены местные проезды.

Вместо существующего пересечения улицы Гурьевской с кольцевой дорогой устраивается транспортная развязка в двух уровнях в виде неполного обжатого «клеверного листа». Размещение кольцевой дороги предусматривается в верхнем уровне.

В районе населенного пункта Большое Исаково дорога проходит по существующей улице Мелиоративной г. Калининграда. Ввиду того что трасса существующей дороги имеет большое число углов поворота на малом протяжении, в том числе с обратными кривыми, что будет создавать зрительно планировочный дефект, неприемлемый для шестиполосной скоростной дороги, было принято проектное решение о частичном спрямлении существующей трассы.

Устройство пересечения в разных уровнях в районе существующих перекрестков (пос. Большое Исаково) и местных проездов вдоль основной трассы предусмотрено для транспортного обеспечения жилой застройки с внешней стороны кольцевой дороги и садоводческих участков с внутренней стороны. Кольцевая дорога располагается в верхнем уровне, проезд – в нижнем. Для местных проездов частично используются существующие улицы Калининградская и Газетная н.п. Большое Исаково.

Далее трасса проходит по существующему обходу до существующей транспортной развязки по типу «Полный клеверный лист» на пересечении с Московским проспектом. Проектом, аналогично транспортной развязки с улицей Александра Невского, предусмотрена модернизация существующей развязки с добавлением таких элементов как отнесенные боковые проезды и полупрямой левый поворот для увеличения пропускной способности транспортного узла.

Для обеспечения проезда между содовыми товариществами, расположенными слева и справа от проектируемой дороги в районе «Берлинского моста», устроены местные проезды.

Конец проектируемого участка соответствует началу «Берлинского моста» (Инженерный проект на разработку «Реконструкции мостового перехода через

реку Старая и Новая Преголя на строительстве Южного обхода г. Калининграда (II очередь)» выполнен ОАО «СоюздорНИИ»).

#### **1.4.2. Характеристики развития систем инженерно-технического обеспечения территории**

Инженерно-техническое обеспечение прилегающих территорий обеспечивается существующими и перспективными инженерными сетями и сооружениями.

Существующие и перспективные инженерные сети и сооружения, их охранные зоны приведены на чертеже ПП-1.

#### **1.5. Характеристики развития системы транспортного обслуживания территории**

Транспортная схема проектируемой территории выполнена согласно Схемы территориального планирования Калининградской области, генерального плана муниципального образования «Город Калининград», генеральных планов муниципальных образований «Большеисаковское сельское поселение», "Низовское сельское поселение", «Кутузовское сельское поселение» и ранее разработанной проектной документации.

На реконструируемом участке Северного обхода г. Калининград все существующие примыкания и пересечения ликвидируются, вместо них устраиваются транспортные развязки в разных уровнях и местные проезды, к которым от основной дороги запроектировано 8 примыканий.

##### **Основные характеристики трассы :**

- Общая длина 10837,21 м;
- Максимальный перепад высот – 21,55м на участке длиной 2083 м;
- Ширина проезжей части 11,25 м;

##### **Интенсивность движения автомобилей:**

Подсчет количества транспортных средств визуальным способом выполнен в соответствии с положениями ВСН 45-68 «Инструкция по учету движения транспортных средств на автомобильных дорогах».

По данным учета, существующая среднегодовая суточная интенсивность движения на проектируемом участке обхода г. Калининграда составила от 29,2 до 36,5 тыс. автомобилей в сутки в физических единицах. В приведенных к легковому автомобилю, это порядка 58,5 тыс. автомобилей в сутки. Большие

значения интенсивности характерны для участка в районе Московского проспекта, меньшие - для участка у Зеленоградской развязки.

В составе движения преобладает легковой транспорт, который составляет 59-60% общего потока. Грузовой транспорт составляет 29-36%, из них 13-17% – легкие грузовые автомобили до 2 тонн, 5-9%– грузовики с прицепом и автопоезда. Микроавтобусы составляют около 4% общего потока, автобусы - 1%.

В соответствии с требованиями СНиП 2.05.02-85\* за начальный год расчетного перспективного периода принят год завершения разработки проекта - 2014 год. Среднегодовая суточная интенсивность движения в соответствии с нормами рассчитывалась на 20-ти летнюю перспективу - на 2034 год.

Среднегодовая суточная интенсивность движения на 20-ти летнюю перспективу определена с учетом ежегодного роста интенсивности в течение трех лет после завершения строительства в размере 12% и в размере 4% после истечения трех лет, для всех типов транспортных средств.

В результате выполненных расчетов, ожидается, что среднегодовая суточная интенсивность движения, приведенная к легковому автомобилю на 20-ти летнюю перспективу по реконструированному участку кольцевой дороге составит от 63,7 тыс. автомобилей в сутки до 105,3 тыс. автомобилей в сутки.

При указанном уровне перспективной интенсивности движения и в соответствии с нормативными требованиями таблицы 5 СНиП 2.05.02-85 дорога I категории должна иметь не менее шести полос движения.

Транспортные развязки:

### **Транспортная развязка на пересечении с перспективным подъездом к г. Гурьевску**

Существующая транспортная развязка по типу полный «Клеверный лист» на пересечении Северного обхода г. Калининграда и автомобильной дороги А191 «Калининград – Зеленоградск» (улица Александра Невского) для обеспечения пропуска перспективного движения согласно проектным решениям реконструируется с добавлением в существующую схему дополнительных боковых проездов вдоль улицы Александра Невского (по направлению на Зеленоградск) и вдоль основного хода (по направлению на Балтийск), также устраивается полупрямой левоповоротный съезд по направлению Зеленоградск – Московский проспект.

Все съезды транспортной развязки, кроме съезда (Калининград – Московский проспект), в поперечном профиле запроектированы по параметрам II технической категории и имеют двухполосную проезжую часть с шириной полосы 3,75 м.

### **Транспортная развязка на пересечении с перспективным подъездом к г. Гурьевску**

Схема развязки предусматривает пропуск проектируемого участка Северного обхода над железнодорожными путями и размещение перспективного подъезда к г. Гурьевску в одном коридоре с железной дорогой Калининград–Советск. Данный вариант планировочного решения позволит более рационально использовать земли между Северным обходом г. Калининград и застройкой Гурьевска и исключает строительство дополнительного путепровода.

Транспортная развязка выполнена по типу «Неполного клеверного листа».

Примыкание съездов к перспективному подъезду к г. Гурьевску выполнены в виде «канализированных» перекрестков с устройством каплевидных направляющих островков и накопительных полос для автомобилей, поворачивающих налево с подъезда.

На съездах транспортной развязки для направлений Калининград–Балтийск, Гурьевск–Балтийск, Балтийск–Калининград и Балтийск–Гурьевск для пропуска перспективного потока транспорта устроено по две полосы движения.

Поперечный профиль съездов транспортной развязки и перспективного подъезда к г. Гурьевску запроектированы, согласно перспективной интенсивности, II технической категории.

### **Транспортная развязка на пересечении с существующим подъездом к г. Гурьевску**

Трасса пересекает существующий подъезд к г. Гурьевску. Вместо существующего кольцевого пересечения в одном уровне проектируется развязка в двух уровнях с организацией одностороннего движения по подъездной дороге в сторону Гурьевска и кольцевого одностороннего движения в обратном направлении. Кольцевое движение вытянуто вдоль проектируемого Северного обхода г. Калининград. На данной развязке устраивается два путепровода.

Кольцевая схема движения по развязке обусловлена сложившейся застройкой. В пределах развязки находится форт, жилая застройка и существующая АЗС «Лукойл».

На кольцевой транспортной развязке в двух уровнях дополнительно устроено два левоповоротных съезда для уменьшения перепробега и количества конфликтных точек, что увеличивает пропускную способность узла.

Поперечный профиль съездов транспортной развязки и существующего подъезда к г. Гурьевску запроектированы, согласно перспективной интенсивности, II технической категории.

### **Транспортная развязка на пересечении с улицей Гурьевской**

Вместо существующего пересечения улицы Гурьевская с кольцевой дорогой устраивается транспортная развязка в двух уровнях в виде неполного обжатого «клеверного листа». Размещение кольцевой дороги предусматривается в верхнем уровне.

Примыкание съездов к улице Гурьевская выполнены в виде «канализированных» перекрестков с устройством каплевидных направляющих островков и накопительных полос для автомобилей, поворачивающих налево с подъезда.

Поперечный профиль съездов транспортной развязки и улицы Гурьевская запроектированы, согласно перспективной интенсивности, II технической категории.

### **Транспортная развязка на пересечении с Московским проспектом**

Существующая транспортная развязка по типу полный «Клеверный лист» на пересечении Северного обхода г. Калининград и Московского проспекта, для обеспечения пропуска перспективного движения, согласно проектным решениям, реконструируется с добавлением в существующую схему дополнительных боковых проездов вдоль Московского проспекта (по направлению на Москву) и вдоль основного хода (по направлению на Багратионовск), также устраивается полупрямой левоповоротный съезд по направлению Багратионовск – Калининград.

Данное решение позволяет увеличить пропускную способность транспортной развязки по типу «Полный клеверный лист» и повышает безопасность дорожного движения.

Все съезды транспортной развязки, кроме съезда, обеспечивающего движение транспорта по направлению Балтийск – Калининград, в поперечном профиле запроектированы по параметрам II технической категории и имеют двухполосную проезжую часть с шириной полосы 3,75 м. На съезде, обеспечивающего движение транспорта по направлению Балтийск –

Калининград, ширина поперечного профиля изменяется от четырех полос до трех, поскольку на нем сливаются два направления (Балтийск – Калининград и Багратионовск – Калининград ).

### **Местные проезды**

Для перераспределения и подключения существующей городской дорожной сети к Северному обходу г.Калининград устраиваются местные справа и слева вдоль проектируемой дороги. Все местные проезды частично проходят по существующим улицам и проездам и частично по новому направлению. План, продольный и поперечный профиль местных проездов запроектированы как городские улицы в жилой застройке (основные) согласно СНиП 2.07.01-89\*.

Местный проезд №1. Местный проезд №1 проходит справа вдоль основной дороги по существующим улицам Ферганская и Артемовская и по новому направлению. На пересечении с Ферганским переулком и съездом с основной дороги устроено кольцевое пересечение в одном уровне с диаметром центрального островка 20 м. Ширина проезжей части составляет 7,0 м. Ширина обочин -1,5 м. В местах, где местный проезд проходит по существующим улицам, устроены пешеходные дорожки шириной 1,5 м, отделенные от основной проезжей части бортовым камнем.

Местный проезд №2 Местный проезд №2 проходит справа вдоль основной дороги по существующим проездам жилой застройки поселка Большое Исаково и по новому направлению. Начало проектируемого проезда соответствует границе существующей АЗС.

Местный проезд №2, совместно с местным проездом №3 , улицей Газетной и съездами с основной дорогой, образуют транспортный узел, который работает как транспортная развязка в двух уровнях.

Ширина проезжей части составляет 7,0 м. Ширина обочин - 1,5 м. С двух сторон от проезжей части устроены пешеходные дорожки шириной 1,5 м, отделенные от основной проезжей части бортом. В местах устройства пешеходных дорожек ширина обочины вместе с пешеходной частью составляет 2,0 м.

Местный проезд №3 . Местный проезд №3 проходит слева вдоль основной дороги по существующей улице Калининградской поселка Большое Исаково и по новому направлению.



Ширина проезжей части составляет 7,0 м. В месте, где проезд проходит по очень плотной существующей застройке, было принято решение устроить проезжую часть шириной 6,0 м для минимизации сносов жилых строений. Ширина обочин - 1,5 м. С двух сторон или с одной стороны от проезжей части устроены пешеходные дорожки шириной 1,5 м, отделенные от основной проезжей части бортом. В местах устройства пешеходных дорожек ширина обочины вместе с пешеходной частью составляет 2,0 м.

Местный проезд №4. Местный проезд №4 проходит справа вдоль основной дороги по существующим проездам садового товарищества «Искра».

Ширина проезжей части составляет 6,0 м. Ширина обочин - 1,5 м. С двух сторон или с одной стороны от проезжей части устроены пешеходные дорожки шириной 1,5 м, отделенные от основной проезжей части бортом. В местах устройства пешеходных дорожек ширина обочины вместе с пешеходной частью составляет 2,0 м.

Наименьший радиус в плане составляет 150 м. Наименьший радиус выпуклых кривых составляет 6000 м, а вогнутых – 3500 м. Наибольший продольный уклон – 14 ‰. Протяженность составляет 261 м.

Местный проезд №5. Местный проезд №6 проходят справа вдоль основной дороги по существующим проездам садового товарищества «Лотос».

Ширина проезжей части составляет 6,0 м. Ширина обочин - 1,5 м. На всем протяжении местного проезда справа устроена пешеходная дорожка шириной 1,5 м, отделенная от основной проезжей части бортом. В местах устройства пешеходных дорожек ширина обочины вместе с пешеходной частью составляет 2,0 м.

#### **1.6. Вертикальная планировка и инженерная подготовка территории**

Вертикальная планировка выполнена исходя из условий максимального сохранения естественного рельефа, почвенного покрова и существующих древесных насаждений, отвода поверхностных вод со скоростями, исключающими возможность эрозии почвы, минимального объема земляных работ с учетом использования вытесняемых грунтов на площадках строительства.

Основным принципом, используемым при разработке схемы вертикальной планировки территории, принято обеспечение командования отметок поверхности (красные отметки) над водоприемниками проектируемой дождевой канализации.

Максимальный перепад высот – 21,55м на участке длиной 2083 м.

Проектная линия продольного профиля автодороги «Северный обход» запроектирована с учетом принципов ландшафтного проектирования, инженерно – геологических и гидрологических условий местности, по нормативам I-б технической категории с обеспечением требований по минимальному расстоянию видимости. Продольный профиль запроектирован по оси разделительной полосы.

Минимальный радиус выпуклой кривой 15000 м;

Минимальный радиус вогнутой кривой 5000 м;

Максимальный продольный уклон 35‰;

Минимальный продольный уклон 1‰

Руководящая рабочая отметка при проектировании определялась в соответствии с требованиями СНиП 2.05.02-85\* исходя из обеспечения устойчивости и прочности земляного полотна и составляет от верха покрытия для данной дорожно-климатической зоны:

а) над расчетным уровнем грунтовых вод (с учетом отсыпки верхней части земляного полотна из песка) – 1,8м;

б) над поверхностью земли с необеспеченным водоотводом - 1,69 м.

Контрольными точками при проектировании продольного профиля являлись:

а) пересечения с автодорогами в разных уровнях с обеспечением требуемого габарита от оси проезжей части пересекаемой дороги до низа пролетного строения не менее 5,0 м согласно техническому заданию на проектирование;

б) пересечение с железными дорогами в разных уровнях с обеспечением требуемого расстояния от низа конструкции путепровода до головки рельса 7,5 м согласно ТУ РЖД;

в) наименьшая высота насыпи у труб (величина отметки бровки над трубой) в зависимости от режима протекания воды в трубе. Толщина засыпки над водопропускными трубами принята 0,5 м в соответствии п.1.8 СНиП 2.05.03-84\*.

### **1.7. Меры по защите территории от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера**

Основными опасностями возникновения техногенных и природных чрезвычайных ситуаций являются (в порядке убывания риска):

Природные опасности:

- метеорологические;

- гидрологические;
- геологические опасные явления.

Природно-техногенные опасности:

- аварии на системах жизнеобеспечения;
- аварии на транспорте;
- аварии на взрывопожароопасных объектах.

Биолого-социальные опасности:

Наличие данных опасностей возникновения ЧС в зонах проживания человека при высоком уровне негативного воздействия на социальные и материальные ресурсы могут привести к возникновению чрезвычайных ситуаций.

### **Возможные чрезвычайные ситуации природного характера**

Источником природной чрезвычайной ситуации является опасное природное явление, т.е. событие природного происхождения или результат деятельности природных процессов, которые по своей интенсивности, масштабу распространения и продолжительности могут вызвать поражающее воздействие на людей, объекты экономики и окружающую природную среду. В связи с общими тенденциями повышения глобальной климатической температуры, а также прогнозами МЧС России, в перспективе можно предположить:

- увеличение количества неблагоприятных краткосрочных природных явлений и процессов с аномальными параметрами (внеурочных периодов аномально теплой погоды и заморозков, сильных ветров, снегопадов и т.п.);
- увеличение проявлений засух и природных пожаров;
- уменьшение периода изменений погоды – 3 - 4 дня против обычных 6 - 7 дней, что вызовет определенные трудности в прогнозировании стихийных гидрометеорологических явлений, скажется на степени оперативности оповещения о них и, в большей степени, на возможность прогнозирования последствий.

### **Метеорологические опасные явления. Климатические экстремумы**

Климатические экстремумы - экстремально высокие и низкие температуры, сильные ветры, интенсивные осадки и высокие снегозапасы - это предпосылки возникновения климатически обусловленных опасных ситуаций.

Для Калининградской области в целом характерны следующие виды климатических экстремумов:

- сильный ветер, в том числе шквал, смерч;
- очень сильный дождь;
- сильный ливень;
- продолжительные сильные дожди;
- сильный туман;
- сильная жара (максимальная температура воздуха не менее плюс 30 С<sup>0</sup> и выше в течение более 5 суток);
- сильный мороз (минимальная температура воздуха не менее минус 25 С<sup>0</sup> и ниже в течение не менее 5 суток).

Сильные ветры угрожают:

- нарушением коммуникаций (линий электропередачи и других);
- срывом крыш зданий и выкорчёвыванием деревьев.

С целью предупреждения ущерба от ветровой деятельности (штормы, ураганы) целесообразны мероприятия: рубка сухостоя, обрезка деревьев, содержание рекламных щитов в надлежащем состоянии вдоль автодорог и в местах сосредоточения населения.

#### *Интенсивные осадки и снегопады*

*Интенсивные осадки* – сильный ливень, продолжительные сильные дожди.

Уровень опасности – чрезвычайные ситуации муниципального уровня; характеристика возможных угроз – затопление территорий из-за переполнения систем водоотвода, размыв дорог.

*Интенсивные снегопады* – очень сильный дождь (мокрый снег, дождь со снегом). Уровень опасности – чрезвычайные ситуации локального уровня; характеристика возможных угроз – разрушение линий ЛЭП и, в связи с налипанием снега, парализующее воздействие на автомобильных дорогах.

*Сильные туманы* обуславливают возможные чрезвычайные ситуации локального уровня, связанные с дорожно-транспортными происшествиями.

#### *Резкие перепады давления и температуры. Экстремальные температуры*

Приводят к появлению наледи и налипания мокрого снега, что особенно опасно для воздушных линий электропередач. При резкой смене (перепаде) давления воздуха замедляется скорость реакции человека, снижается его способность к сосредоточению, что может привести к увеличению числа аварий

на транспорте и на опасных производствах. Происходит обострение сердечно - сосудистых, гипертонических и иных заболеваний.

В зимний период сильный мороз с минимальной температурой воздуха не менее минус 25 °С и ниже в течение не менее 5 суток может вызывать возникновение техногенных аварий на линиях тепло - и энергоснабжения. Кроме того, в условиях низких температур серьезно затрудняется тушение пожаров.

### **Гидрологические явления (затопления и подтопления)**

Основной причиной подтоплений являются: большое содержание влаги в грунте в осенне-зимний период и большая высота снежного покрова. Последующее быстрое таяние снега в годы с ранней весной или обильные дожди в летне-осенний период влекут за собой резкий подъём уровня грунтовых вод, что и приводит к развитию процессов подтопления.

### **Геологические опасные явления**

#### **Землетрясения**

Землетрясения по своим разрушительным последствиям, количеству человеческих жертв, материальному ущербу и деструктивному воздействию на окружающую среду занимают одно из первых мест среди других природных катастроф. Внезапность в сочетании с огромной разрушительной силой колебаний земной поверхности часто приводят к большому числу человеческих жертв.

Предсказать время возникновения подземных толчков, а тем более предотвратить их, пока невозможно. Однако разрушения и число человеческих жертв могут быть уменьшены путём проведения политики повышения уровня осведомлённости населения и федеральных органов власти о сейсмической угрозе.

### **Возможные чрезвычайные ситуации техногенного характера**

Источником техногенной чрезвычайной ситуации является опасное техногенное происшествие, в результате которого на объекте, определенной территории или акватории нарушаются нормальные условия жизни и деятельности людей, возникает угроза их жизни и здоровью, наносится ущерб имуществу населения, хозяйству и окружающей природной среде.

На территории возможно возникновение следующих техногенных чрезвычайных ситуаций:

- аварии на системах жизнеобеспечения;
- пожары;
- аварии на транспорте и транспортных коммуникациях;

Аварии на системах жизнеобеспечения: теплоснабжения, электроснабжения, водоснабжения и газоснабжения приводят к нарушению жизнедеятельности проживающего населения и вызывают наибольшую социальную напряжённость. Наибольшую опасность на проектируемой территории представляют следующие объекты:

- трансформаторные электрические подстанции;
- сети (тепловые, канализационные, водопроводные и электрические).

Риски возникновения чрезвычайных ситуаций на *сетях водопровода* в мирное время незначительные. Чрезвычайные ситуации возможны в случаях разрыва магистральных сетей, но из-за небольшого максимального диаметра и расхода воды, значительной угрозы такая ситуация не несет ни зданиям и сооружениям, ни населению. Возможно на некоторое время прекращение подачи воды (до ликвидации аварии).

На электроподстанциях может возникнуть короткое замыкание и, как следствие, пожар. Для предотвращения такой ситуации, оборудование снабжено пожарной сигнализацией.

На линиях электропередачи может произойти обрыв проводов по причине сильного ветра, механического повреждения и т. п. Вследствие этого возможно отключение электроэнергии в жилой и производственной зонах (до ликвидации аварии).

Риск возникновения ЧС, связанный с обрушением зданий, сооружений, пород маловероятен и не рассматривается из-за отсутствия данного события по многолетним наблюдениям.

### **Пожары**

Пожары на объектах экономики и в жилом секторе приводят к гибели, травматизму людей и уничтожению имущества. С ними связано наибольшее число техногенных чрезвычайных ситуаций.

Наибольшая часть пожаров возникает на объектах жилого сектора.

Основными причинами пожаров, на которых гибнут люди, являются:

- неосторожное обращение с огнём;

-нарушение правил устройства и эксплуатации электрооборудования теплогенерирующих установок;

- неисправность оборудования;
- поджоги.

В зданиях массового скопления людей (объекты обслуживания, производственные объекты) необходима установка автоматической пожарной сигнализации, разработка системы пожаротушения с использованием пожарного водоснабжения.

### **Аварии на транспорте и транспортных коммуникациях**

Согласно паспорту безопасности территории города, автодороги рассматриваемой территории не входят в перечень автомобильных дорог с высокой вероятностью возникновения ДТП, однако на территории могут произойти

транспортные чрезвычайные ситуации, связанные с авариями на автодорогах.

Аварии на автомобильном транспорте в большинстве случаев обусловлены человеческим фактором или природно-техногенными причинами.

Наибольшее количество чрезвычайных ситуаций на транспорте происходит летом. Основными причинами возникновения дорожно - транспортных происшествий являются:

- нарушение правил дорожного движения;
- техническая неисправность транспортных средств;
- качество дорожного покрытия;
- недостаточное освещение дорог.

Риск возникновения ЧС на объектах железнодорожного транспорта, исходя из статистических данных, незначительный.

### **Мероприятия по защите от ЧС природного и техногенного характера**

- *защита систем жизнеобеспечения населения* - осуществление планово-предупредительного ремонта инженерных коммуникаций, линий связи и электропередач, а также контроль состояния жизнеобеспечивающих объектов энерго-, тепло- и водоснабжения;

- *меры по снижению аварийности на транспорте* - введение средств оповещения водителей и транспортных организаций о неблагоприятных метеоусловиях;

В целях повышения безопасности движения и лучшей ориентировки водителей на дороге предусмотрены следующие мероприятия:

- установка дорожных знаков;
- установка сигнальных столбиков;
- установка барьерных ограждений;
- установка ограждения для животных;
- дорожная разметка со световозвращающими элементами.
- дорожная разметка из термопластика со световозвращающими элементами.

- *снижение возможных последствий ЧС природного характера* - осуществление в плановом порядке противопожарных и профилактических работ, направленных на предупреждение возникновения, распространения и развития пожаров, проведение комплекса инженерно-технических мероприятий по организации метеле - и ветрозащите путей сообщения, а также снижению риска функционирования объектов жизнеобеспечения в условиях сильных ветров и снеговых нагрузок, проведение сейсмического районирования территории.

**К перечню мероприятий по защите от чрезвычайных ситуаций относятся:**

- *информирование населения о потенциальных природных и техногенных угрозах на территории проживания* - проверка систем оповещения и подготовка к заблаговременному оповещению о возникновении и развитии чрезвычайных ситуаций населения и организаций, аварии на которых способны нарушить жизнеобеспечение населения, информирование населения о необходимых действиях во время ЧС;

- *мониторинг и прогнозирование чрезвычайных ситуаций* - систематическое наблюдение за состоянием защищаемых территорий, объектов и за работой сооружений инженерной защиты, периодический анализ всех факторов риска возникновения чрезвычайных ситуаций с последующим уточнением состава необходимых пассивных и активных мероприятий.

Мероприятия по защите населения и территорий от чрезвычайных ситуаций должны осуществляться в соответствии с Федеральными законами № 68-ФЗ "О защите населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера" от 24 декабря 1994 г., № 123-ФЗ "Технический регламент о требованиях пожарной безопасности" и Методическими рекомендациями по реализации Федерального закона от 6 октября 2003 года №



131-ФЗ "Об общих принципах местного самоуправления в Российской Федерации" в области гражданской обороны, защиты населения и территорий от чрезвычайных ситуаций, обеспечения пожарной безопасности и безопасности людей на водных объектах".

### **Оповещение населения о чрезвычайных ситуациях**

Оповещение населения о сигналах ЧС предусматривается по телефонной сети. На производственных площадях, как дополнение, должны быть установлены громкоговорители. Для оповещения работающих смен и населения, кроме телефонной связи, необходимо предусмотреть использование наружных сирен.

Следует установить точки проводного радиовещания или кабельного телевидения в диспетчерских пунктах или помещениях дежурных всех учреждений и организаций с численностью работающих более 50 человек.

**Копии графического материала**  
**к Положению о размещении объектов капитального строительства и**  
**характеристиках планируемого развития территории**

## **2. ИСХОДНАЯ ДОКУМЕНТАЦИЯ**

### **3. ПРИЛОЖЕНИЯ**

#### **4. ГРАФИЧЕСКИЙ МАТЕРИАЛ**