



ООО «ПроектУрал.ру»

Свидетельство № 0073-09.13-08 от 08 ноября 2013г.

**ПРОЕКТ ПЛАНИРОВКИ И ПРОЕКТ МЕЖЕВАНИЯ
ДЛЯ РАЗМЕЩЕНИЯ ЛИНЕЙНОГО ОБЪЕКТА:
«СТРОИТЕЛЬСТВО И РЕКОНСТРУКЦИЯ
УЛИЧНО-ДОРОЖНОЙ СЕТИ ГОРОДСКОГО ОКРУГА
ВЕРХНЯЯ ПЫШМА СО СТРОИТЕЛЬСТВОМ
ТРАМВАЙНОЙ ЛИНИИ В ГРАНИЦАХ
ГОРОДСКОГО ОКРУГА ВЕРХНЯЯ ПЫШМА»**

2 ЭТАП

участок в границах ГО "Верхняя Пышма"

**Проект планировки
Обоснование проекта**

ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА

36/2015/7015-628сп-ППТ2-ОП.ТЧ2.ПЗ

Том 3

Изм. 1, Изм. 2

г. Екатеринбург

2016



ООО «ПроектУрал.ру»

Свидетельство № 0073-09.13-08 от 08 ноября 2013г.

**ПРОЕКТ ПЛАНИРОВКИ И ПРОЕКТ МЕЖЕВАНИЯ
ДЛЯ РАЗМЕЩЕНИЯ ЛИНЕЙНОГО ОБЪЕКТА:
«СТРОИТЕЛЬСТВО И РЕКОНСТРУКЦИЯ
УЛИЧНО-ДОРОЖНОЙ СЕТИ ГОРОДСКОГО ОКРУГА
ВЕРХНЯЯ ПЫШМА СО СТРОИТЕЛЬСТВОМ
ТРАМВАЙНОЙ ЛИНИИ В ГРАНИЦАХ
ГОРОДСКОГО ОКРУГА ВЕРХНЯЯ ПЫШМА»**

2 ЭТАП

участок в границах ГО "Верхняя Пышма"

**Проект планировки
Обоснование проекта**

ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА

36/2015/7015-628сп-ППТ2-ОП.ТЧ2.ПЗ

Том 3

Изм. 1, Изм. 2

Генеральный директор

А.И. Гилев

Главный инженер проекта

С.Х.Абашева

г. Екатеринбург

2016

Содержание

I. Введение.	<i>стр.6</i>
II. Природные условия.	<i>стр.12</i>
1. Физико–географическое описание района изысканий и техногенные условия.	<i>стр.12</i>
2. Климатическая характеристика.	<i>стр.13</i>
3. Геолого–литологическое строение и физико–механические свойства грунтов.	<i>стр.16</i>
III. Современное состояние территории.	<i>стр.19</i>
1. Планировочная характеристика и современное использование территории.	<i>стр.19</i>
2. Дорожно–транспортная инфраструктура г. Верхняя Пышма.	<i>стр.20</i>
3. Инженерная инфраструктура.	<i>стр.22</i>
4. Зоны с особыми условиями использования территории.	<i>стр.22</i>
IV. Проектные предложения по обоснованию проекта планировки.	<i>стр.24</i>
1. Проектное решение по формированию пассажиропотоков на линейном объекте.	<i>стр.24</i>
2. Проектная организация территории для размещения линейного объекта.	<i>стр.32</i>
3. Развитие транспортной инфраструктуры.	<i>стр.34</i>
4. Инженерно–техническое обеспечение линейного объекта.	<i>стр.39</i>
5. Инженерная подготовка территории.	<i>стр.40</i>
V. Охрана окружающей среды	<i>стр.43</i>
VI. Защита территории от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера, мероприятия по гражданской обороне и пожарной безопасности.	<i>стр.47</i>
VII. Основные технико–экономические показатели проекта планировки.	<i>стр.50</i>

Приложение 1. *Протокол совещания у Губернатора от 25.03.2015 г. № 10–ЕК «О комплексном развитии дорожной инфраструктуры в северной части города Екатеринбурга и организации транспортного сообщения Екатеринбург – Верхняя Пышма».*

Приложение 2. *Постановление Правительства Свердловской области от 24.06.2015 г. № 666–ПП «Об утверждении плана мероприятий по реализации проекта «Строительство трамвайной линии Екатеринбург – Верхняя Пышма».*

Приложение 3. *Постановление Администрации ГО Верхняя Пышма от 01.10.2015 г. № 1559 «О подготовке проекта планировки территории и проекта межевания территории трассы прохождения трамвайной линии Екатеринбург – Верхняя Пышма».*

Приложение 4. *Техническое задание на разработку документации по планировке территории (проект планировки и проект межевания) для размещения линейного объекта «Строительство трамвайной линии Екатеринбург–Верхняя Пышма» 2 этап.*

Приложение 5. Письмо Администрации ГО Верхняя Пышма от 14.12.2015 г. № 9566-02 о предоставлении информации о наличии или отсутствии особо охраняемых природных территорий и о наличии зон санитарной охраны источников питьевого водоснабжения.

Приложение 6. Письмо Управления архитектуры и градостроительства администрации городского округа Верхняя Пышма о согласовании варианта размещения трамвайного кольца.

Приложение 7. Заключение Департамента по недропользованию по Уральскому федеральному округу (Уралнедра) от 01.12.2015 г. № 02-02/2392 об отсутствии (наличии) полезных ископаемых на испрашиваемом участке недр.

Приложение 8. Письмо Министерства природных ресурсов и экологии Свердловской области от 09.12.2015 г. № 12-08-23/10668 о наличии (отсутствии) зон санитарной охраны источников питьевого водоснабжения.

Приложение 9. Письмо Департамента ветеринарии Свердловской области от 03.12.2015 г. № 26-04-14/2702 о наличии скотомогильников.

Приложение 10. Письмо Министерства природных ресурсов и экологии Свердловской области от 10.12.2015 г. № 12-10-31/10732 о наличии ООПТ и видов, занесенных в Красную книгу Свердловской области.

Приложение 11. Письмо Министерства природных ресурсов и экологии Свердловской области от 26.11.2015 г. № 12-08-10/10231 о предоставлении информации о размерах водоохраных зон.

Приложение 12. Уведомление Министерства по управлению государственным имуществом Свердловской области о проведении историко-культурной экспертизы земельного участка, подлежащего хозяйственному освоению от 17.11.2015 г. № 17-08-22/96.

Приложение 13. Постановление Администрации ГО Верхняя Пышма об утверждении схемы реконструкции и развития транспортной сети города Верхняя Пышма на 2015 – 2016 годы от 24.06.2015 г. № 1019.

Приложение 14. Технические условия ЕМУП ТТУ № 19 от 17.03.2016 г. на строительство трамвайной линии «Екатеринбург–Верхняя Пышма».

Приложение 15. Технические условия ЕМУП ТТУ на проектирование диспетчерского пункта конечной станции трамвайной линии по «Екатеринбург–Верхняя Пышма» от 15.01.2016 г. № 019.

Приложение 16. Технические условия ОАО «Облкоммунэнерго» № 447 от 11.01.2016 г. о переустройстве сетей.

Приложение 17. Технические условия ОАО «Облкоммунэнерго» № 7-ТУ от 23.03.2015 г. на переустройство электрических сетей.

Приложение 18. Заключение Уральского филиала АО «ВНИМИ» о возможности расположения трамвайного разворотного кольца с диспетчерским пунктом в городе Верхняя Пышма Свердловской области на территории бывшего Пышминского рудника от 14.06.2016 г.

Приложение 19. Протокол №13/42/01.2-11 от 05.02.2016 о рассмотрении вариантов трассировки проектируемой трамвайной линии «Екатеринбург – Верхняя Пышма».

Приложение 20. Постановление Администрации ГО Верхняя Пышма о внесении изменения в постановление администрации городского округа Верхняя Пышма от 01.10.2015 №1559 «О подготовке проекта планировки территории и проекта межевания территории» от 13.04.2016 г. № 432.

Приложение 21. Техническое задание на разработку проекта планировки и проекта межевания для размещения линейного объекта: «Строительство и реконструкция улично-дорожной сети городского округа Верхняя Пышма со строительством трамвайной линии в границах городского округа Верхняя Пышма» (в редакции от 11.04.2016 г.).

Приложение 22. Заключение Управления государственной охраны объектов культурного наследия Свердловской области о возможности осуществления строительной и хозяйственной деятельности на земельном участке от 06.07.2016 г. № 3805-25/86.

1. Введение

В соответствии с решением Постановления Правительства

Свердловской области от 24.06.2015 г. № 666-ПП «Об утверждении плана мероприятий по реализации проекта «Строительство трамвайной линии Екатеринбург – Верхняя Пышма» разработан проект планировки и проект межевания территории для размещения линейного объекта «Трамвайная линия Екатеринбург – Верхняя Пышма». Проект планировки и проект межевания территории состоит из двух этапов:

I этап – участок линейного объекта улично-дорожной сети в МО «Екатеринбург» от станции «Фрезеровщиков» до границы с ГО Верхняя Пышма. Протяженность участка – 5536,0 м.

II этап – участок линейного объекта улично-дорожной сети в городе Верхняя Пышма от границы с МО «Екатеринбург» до конечной станции трамвайной линии. Протяженность участка – 1826,0 м.

Цель разработки проекта планировки и проекта межевания – установление границ зон планируемого размещения линейного объекта, формирования транспортного коридора с размещением трамвайной линии для обеспечения связи двух территорий – города Екатеринбург и города Верхняя Пышма.

Проект планировки территории и проект межевания в его составе для размещения линейного объекта улично-дорожной сети «Строительство трамвайной линии Екатеринбург – Верхняя Пышма», 2 этап разработан на основании договора от 21.12.2015 № 36/2015/7015-628сп в соответствии с решениями следующих документов:

– Протокол совещания у Губернатора от 25.03.2015 г. № 10 ЕК «О комплексном развитии дорожной инфраструктуры в Северной части города Екатеринбург и организации транспортного сообщения Екатеринбург – Верхняя Пышма».

– Постановление Правительства Свердловской области от 24.06.2015 г. № 666-ПП «Об утверждении плана мероприятий по реализации проекта «Строительство трамвайной линии Екатеринбург – Верхняя Пышма».

– Постановление администрации Верхняя Пышма от 01.10.2015 г. № 1559 «О подготовке проекта планировки территории и проекта межевания территории трассы прохождения трамвайной линии Екатеринбург – Верхняя Пышма».

– Техническое задание на разработку документации по планировке территории (проект планировки и проект межевания) для размещения линейного объекта «Строительство трамвайной линии Екатеринбург–Верхняя Пышма» 2 этап.

– Письмо Администрации ГО Верхняя Пышма о предоставлении информации о наличии или отсутствии особо охраняемых природных территорий и о наличии зон санитарной охраны источников питьевого водоснабжения.

- Письмо Управления архитектуры и градостроительства администрации городского округа Верхняя Пышма о согласовании варианта размещения трамвайного кольца.
- Заключение Департамента по недропользованию по Уральскому федеральному округу (Уралнедра).
- Письмо Министерства природных ресурсов и экологии Свердловской области о наличии (отсутствии) зон санитарной охраны источников питьевого водоснабжения.
- Письмо Департамента ветеринарии Свердловской области о наличии скотомогильников.
- Письмо Министерства природных ресурсов и экологии Свердловской области о наличии ООПТ и видов, занесенных в Красную книгу.
- Письмо Министерства природных ресурсов и экологии Свердловской области о предоставлении информации о размерах водоохранных зон.
- Уведомление о проведении историко-культурной экспертизы земельного участка, подлежащего хозяйственному освоению.
- Постановление Администрации ГО Верхняя Пышма об утверждении схемы реконструкции и развития транспортной сети города Верхняя Пышма на 2015 – 2016 годы.
- Технические условия ЕМУП ТТУ № 19 от 17.03.2016 г. на строительство трамвайной линии «Екатеринбург–Верхняя Пышма».
- Технические условия ЕМУП ТТУ на проектирование диспетчерского пункта конечной станции трамвайной линии от 15.01.2016 г. № 019.
- Технические условия АО «Облкоммунэнерго» № 447.
- Технические условия АО «Облкоммунэнерго» № 7.
- Заключение Уральского филиала АО «ВНИМИ» о возможности расположения трамвайного разворотного кольца с диспетчерским пунктом в городе Верхняя Пышма Свердловской области на территории бывшего Пышминского рудника.
- Протокол №13/42/01.2-11 от 05.02.2016 о рассмотрении вариантов трассировки проектируемой трамвайной линии «Екатеринбург – Верхняя Пышма».

При разработке проектной документации учтены требования действующих федеральных, региональных законодательных актов и рекомендаций нормативных документов:

- Градостроительный кодекс РФ от 29.12.2004 года № 190-РФ (с изменениями, редакция от 10.01.2016 года);
- Земельный кодекс РФ от 25.10.2001 года № 136-РФ (с изменениями, редакция от 01.01.2016 года);
- Водный кодекс РФ от 03.06.2006 года (с изменениями, редакция от 01.01.2016 года);
- Федеральный закон «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные

акты Российской Федерации» от 08.11.2007 года № 257-ФЗ (с изменениями на 30.12.2015);

- Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» от 10.12.1995 года № 196-ФЗ (с изменениями, редакция от 15.01.2016 года);

- Федеральный закон «О санитарно-эпидемиологическом благополучии населения» от 30.03.1999 года № 52-ФЗ (с изменениями от 28.11.2015 года);

- Федеральный закон «О социальной защите инвалидов в Российской Федерации» от 24.11.1995 года № 181-ФЗ (с изменениями на 29.12.2015 года);

- Федеральный закон «Технический регламент о требованиях пожарной безопасности» от 22.07.2008 № 123-ФЗ (с изменениями от 13.07.2015 года);

- Федеральный закон «О гражданской обороне» от 12.02.1998 № 28-ФЗ (с изменениями от 30.12.2015 года);

- НГПСО 1-2009.66 «Нормативы градостроительного проектирования Свердловской области»;

- СНиП 11-04-2003 «Инструкция о порядке разработки, согласования, экспертизы и утверждения градостроительной документации»;

- СП 131.13330.2012 «Строительная климатология» (Актуализированная редакция

СНиП 23-01-99*);

- СП 47.13330.2012 «Инженерные изыскания для строительства. Основные положения» (Актуализированная редакция СНиП 11.02.96);

- СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» (Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89*);

- «Рекомендации по проектированию улиц и дорог городов и сельских поселений»;

- СП 34.13330.2012 «Автомобильные дороги» (Актуализированная редакция СНиП 2.05.02-85*);

- СП 98.13330.2012 «Трамвайные и троллейбусные линии» (Актуализированная редакция СНиП 2.05.09-90);

- СП 59.13330.2012 «Доступность зданий и сооружений для маломобильных групп населения» (Актуализированная редакция СНиП 35-01-2001);

- СП 52.13330.2011 «Естественное и искусственное освещение» (Актуализированная редакция СНиП 23-05-95);

- СП 32.13330.2012 «Канализация. Наружные сети и сооружения» (Актуализированная редакция СНиП 2.04.03-85);

- СП 31.13330.2010 «Водоснабжение. Наружные сети и сооружения» (Актуализированная редакция СНиП 2.04.02-84*);

- СП 124.13330.2012 «Тепловые сети» (Актуализированная редакция СНиП 41-02-2003);

- СП 62.13330.2011 «Газораспределительные системы» (Актуализированная редакция СНиП 42-01-2002);

- СНиП 2.06.15-85 «Инженерная защита территории от затопления и подтопления»;

- СП 116.13330.2012 «Инженерная защита территорий, зданий и сооружений от опасных геологических процессов. Основные положения» (Актуализированная редакция СНиП 22-02-2003);

- СП 51.13330.2011 «Защита от шума» (Актуализированная редакция СНиП 23-03-2003);

- СП 2.1.5.1059-01 «Гигиенические требования к охране подземных вод от загрязнения»;

- СП 165.1325800.2014 «Инженерно-технические мероприятия по гражданской обороне» (Актуализированная редакция СНиП 2.01.51-90);

- СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 «Санитарно-защитные зоны и санитарная классификация предприятий, сооружений и иных объектов» (с изменениями от 25.04.2014 года).

Проект планировки учитывает основные положения ранее разработанной градостроительной документации:

- Генеральный план развития городского округа Верхняя Пышма, утвержденного решением Думы городского округа от 26.06.2010 г. № 16/1, применительно к территории города Верхняя Пышма;

- Правила землепользования и застройки на территории городского округа Верхняя Пышма Свердловской области, утвержденных Решением Думы городского округа Верхняя Пышма от 30.04.2009 г. № 5/14 (в редакции Решений Думы от 26.11.2015 г. № 36/4, № 36/5);

- Решение Думы городского округа Верхняя Пышма от 24.12.2015 г. № 38/6 о внесении изменений в Правила землепользования и застройки территории городского округа Верхняя Пышма в части фрагмента карты градостроительного зонирования;

- Проект планировки и проект межевания территории на земельном участке, расположенном в городе Верхняя Пышма Свердловской области в границах улиц Щорса-Орджоникидзе-Октябрьской-Александра Козицына-проспекта Успенского-Кривоусова, включая восточную сторону ул. Октябрьской и южную сторону ул. Александра Козицына (с учетом внесенных изменений);

- Проект планировки и проект межевания территории для размещения линейного объекта: «Дорожно-транспортная инфраструктура г. Верхняя Пышма. Автодорога по ул. Красных Партизан»;

- Проект планировки и проект межевания территории для размещения линейного объекта: «Дорожно-транспортная инфраструктура г. Верхняя Пышма. Транспортный узел от ул. Красных Партизан до ул. Октябрьская»;

- Отчет о научно-исследовательской работе «Оценка перспективы использования земельных участков на подработанных территориях Пышминского месторождения в границах улиц Ленина - Кривоусова - Свердлова - Орджоникидзе - Октябрьская под капитальное строительство в г. Верхняя Пышма». (ИГД УрО РАН).

- Комплексная застройка микрорайона ориентировочной площадью 100 га в границах ул. Петрова - Октябрьская - пр. Успенский в г. Верхняя Пышма в

Свердловской области (геофизические работы), выполненные группой компаний «недра».

- Заключение Уральского филиала АО «ВНИМИ» «О возможности расположения трамвайного кольца с диспетчерским пунктом в г. Верхняя Пышма Свердловской области на территории бывшего Пышминского рудника.

- ООО «Концерн Недр». План категории территории по условиям строительства.

Также при проектировании были использованы следующие материалы:

- Музей автомобильной техники в городе Верхняя Пышма Свердловской области. Эскизный проект;

- Материалы ГПЗУ, предоставленные для размещения Дворца технического творчества;

- Эскизный проект «Транспортная развязка на 13 км автодороги «Екатеринбург – Невьянск»

В качестве топографической основы использованы инженерно-геодезические материалы, выполненные ОАО «УРАЛГИПРОТРАНС» в 2016 году по договору № 7015, заключенному с ООО «УГМК-Холдинг».

КАРТА-СХЕМА



II. Природные условия

1. Физико-географическое описание района изысканий и техногенные условия

Верхняя Пышма, город в Свердловской области, в верховьях р.Пышма, в 15 км к северу от Екатеринбурга. Входит в состав Екатеринбургской городской агломерации.

Участок работ находится в юго-западной и северо-восточной частях города Верхняя Пышма. На участке расположены: автомобильная дорога с путепроводом, железнодорожные пути, частные гаражи, автозаправочные станции, озелененная зона.

В географическом отношении город Верхняя Пышма расположен на рубеже восточных предгорий Среднего Урала (Восточно-Уральских увалов) и Зауральской складчатой возвышенности. Полоса восточных предгорий на рассматриваемой широте состоит из вытянутых с севера на юг невысоких, но длинных увалов, чередующихся с широкими понижениями.

Рельеф местности в районе изысканий мелкохолмистый. Отметки рельефа окружающей местности колеблются от 250 до 370 м.

По характеру почв, растительного покрова, а также и по составу фауны территория г. Верхняя Пышма относится к подзоне южной тайги Среднего Урала.

Естественная поверхность города Верхняя Пышма к настоящему времени сильно изменена. Большую часть города (ее селитебную часть) покрывают, так называемые, насыпные и перемещенные почвы и почвогрунты, по механическому составу преимущественно глинистые и суглинистые.

Будущий город возник в связи с закладкой шахт и пуском завода на Пышминско-Ключеском месторождении медных руд.

В связи с этим на территории города Верхняя Пышма имеются подработанные территории – отработанные шахты.

Испрашиваемый земельный участок под строительство трамвайного разворотного кольца, диспетчерского пункта и трамвайных путей находится частично в пределах зоны возможного влияния старых горных выработок Пышминского рудника (Пышминско-Ключевского меднорудного месторождения).

В районе объекта расположены рудные тела четырех рудоносных зон промышленного значения: Ново-Западной, Ивановско -Павловской, Ивановско-Восточной и № 859.

Вблизи от проектируемого разворотного кольца в юго-восточной его части в 15 м расположена ликвидированная и засыпанная старая шахта «Павловская» глубиной 21 м, а южнее в 280 м в районе проектируемого трамвайного пути старая шахта «Средняя».

Горные выработки Ново-Западной рудной зоны расположены, в основном, на западе от разворотного кольца. Часть путей разворотного кольца в западной его части расположена в районе выхода рудной зоны Ново-Западная на земную поверхность. Проектируемое здание диспетчерского пункта и часть разворотного кольца расположены также в зоне влияния старых горных выработок рудной зоны Ивановско-Павловская. Южнее разворотного кольца

часть трамвайных путей находится в районе выходов на поверхность зоны Ивановско-Восточной и зоны № 859.

В соответствии с горно-графической документацией непосредственно под участком строительства состояние земной поверхности оценивается как устойчивое. Провальные явления земной поверхности в районе разворотного кольца отсутствуют и исключены в дальнейшем.

Наибольшие сдвиги и деформации приурочены к выходам рудных зон на земную поверхность на участках протяженностью до 30-50 м., здесь возможны горизонтальные деформации до 5-7 мм/м и наклоны до 6-8 мм/м менее допустимых показателей деформаций для трамвайных путей, отнесенных в соответствии с нормативными документами к III категории охраны.

Влияние старых горных разработок на земную поверхность ожидается наибольшим в северо-западной части трамвайного разворотного кольца в пределах зоны опасного влияния, где строительство объектов I и II категории не рекомендуется. Модульное здание диспетчерского пункта расположено в висячем боку Ивановско-Павловской зоны вне границ зоны опасного влияния горных работ для объектов II категории охраны. Юго-восточная часть разворотного кольца находится вне границы зоны опасного влияния старых горных работ рудной зоны Ивановско-Павловская. Здесь возможное влияние старых горных выработок на земную поверхность, на трамвайные пути разворотного кольца будет допустимым. Возможные горизонтальные деформации поверхности в районе диспетчерского пункта по оценкам не превысят 2-2,5 мм/м, а наклоны ожидаются 3,5 мм/м.

В соответствии с нормативными документами необходимы систематические наблюдения за проявлением сдвигов и деформации на рассматриваемом участке с целью контроля за состоянием земной поверхности, зданий, сооружений и трамвайных путей, расположенных в зонах возможного влияния старых горных выработок.

Таким образом, считаем, что на рассматриваемом участке земной поверхности возможно строительство трамвайного разворотного кольца с диспетчерским пунктом и трамвайных путей в г. Верхняя Пышма Свердловской области на территории бывшего Пышминского рудника при соблюдении вышеупомянутых мер. (см. Приложение № 15).

2. Климатическая характеристика

Для климатической характеристики использованы данные метеорологической станции Екатеринбург, расположенной в 15 км к югу от района изысканий.

По климатическому районированию для строительства (приложение А СП 131.13330.2012) город Верхняя Пышма находится в климатическом районе 1В.

Климат рассматриваемого региона – умеренно континентальный, с характерной резкой изменчивостью погодных условий и хорошо выраженными сезонами года.

В основном климат района формируется воздушными массами, поступающими с Атлантического океана. Большую роль в формировании климата зимой играет Сибирский антициклон с сильно охлажденным воздухом.

Уральские горы, несмотря на их незначительную высоту, преграждают путь массам воздуха, поступающим с запада, из европейской части России. В результате Средний Урал оказывается открытым для вторжения холодного арктического воздуха, в то же время с юга сюда могут беспрепятственно проникать теплые воздушные массы Прикаспия и пустынь Средней Азии. Поэтому здесь характерны резкие колебания температур и формирование аномалий: зимой – от суровых морозов до оттепелей и дождей, летом – от жары выше 30° С до заморозков.

Летом территория находится в основном в области низкого давления, при этом нередко происходят вторжения воздушных масс с Баренцева и Карского морей.

Зима в регионе продолжительная, многоснежная, почти без оттепелей.

Зимний тип погоды устанавливается обычно с момента образования устойчивого снежного покрова и продолжается до его разрушения. Этот период обычно длится с начала ноября до начала апреля.

Осадков в зимние месяцы выпадает намного меньше, чем летом, но продолжительность их по сравнению с летними месяцами возрастает в несколько раз, что говорит о преобладании зимой осадков обложного характера. Обильные снегопады в Верхней Пышме отмечаются довольно редко.

Отличительной особенностью зим региона является также высокий и устойчивый снежный покров, средняя высота которого составляет в лесу около 50 см. В отдельные многоснежные зимы снежный покров в лесу достигает высоты 75–85 см, а в малоснежные зимы снижается до 30 см.

Весна в районе изысканий короткая, ясная, с частыми возвратами холодов. В конце марта–начале апреля появляются первые признаки весенней циркуляции – меридиональные потоки воздушных масс. В начале апреля происходит разрушение устойчивого снежного покрова. В этот период все чаще средние суточные температуры приобретают положительные значения. Весенний сезон обычно ограничивают периодом с момента перехода температуры воздуха через 0° С до окончания заморозков на поверхности почвы.

В апреле–мае интенсивность циклонов и антициклонов ослабевает. Увеличивается число солнечных дней, уменьшается облачность. Однако наряду с общим улучшением погоды характерными для весеннего сезона на Урале нередко являются периоды неустойчивой погоды. Возвраты холодов после устойчивого перехода средней суточной температуры через 0° С бывают различной продолжительности и интенсивности. Такие похолодания вызываются вторжением воздушных масс. Во время похолоданий возможны снегопады.

Последний заморозок в районе Верхней Пышмы бывает обычно в конце мая–начале июня. Быстрая смена погоды весной в большинстве случаев бывает связана с выходом на Урал южных циклонов с Аральского и Каспийского морей.

С прохождением таких циклонов связано возникновение грозových явлений, шквалов и гололеда.

Лето начинается после последнего заморозка на поверхности почвы, в среднем это происходит 27 мая. К началу июня средняя суточная температура воздуха повышается до 10° С. Летом наиболее устойчив температурный фон со средней суточной температурой воздуха выше 15° С. В редкие годы средняя суточная температура бывает выше 30° С. Дневные повышения температур выше указанных пределов, естественно, наблюдаются во много раз чаще. Изредка бывают дни, когда минимальная температура воздуха оказывается выше 20° С.

Погода на Урале летом, в основном, обуславливается западным переносом воздушных масс. Увеличивается число дней с осадками, возрастает их интенсивность. Наибольшее число дней с дождем за теплый сезон отмечается в июле, причем преобладают осадки ливневого характера.

Уже в начале второй декады сентября средняя суточная температура воздуха понижается до 10° С. Примерно в это же время отмечается и первый заморозок на поверхности почвы, с которым связывают окончание лета. Таким образом, продолжительность летнего сезона в городе составляет немногим более трех месяцев.

Осенний период затяжной, с ранними заморозками. Он начинается обычно в середине сентября, когда на поверхности почвы наблюдаются первые заморозки и продолжается до образования устойчивого снежного покрова.

Число дней с осадками в осенние месяцы остается примерно таким же, как и в летние. Но количество осадков снижается за счет уменьшения их интенсивности. Характерной чертой осени являются также сильные ветры.

На фоне общего ухудшения погоды иногда отмечаются случаи возврата теплой, сухой, малооблачной и тихой погоды. Дневные температуры воздуха могут повышаться до 20–25° С, что обусловлено установлением над Уралом в этот период устойчивой области высокого атмосферного давления.

Ниже в Таблице 1 приведены климатические характеристики:

Таблица 1 – Климатические характеристики

Основные климатические характеристики	м/ст Екатеринбург
Средняя годовая температура воздуха (° С)	2.6
Средняя месячная температура воздуха января (° С)	-13.6
Средняя месячная температура воздуха июля (° С)	18.5
Абсолютный минимум температуры воздуха (° С)	-47
Абсолютный максимум температуры воздуха (° С)	38
Средняя дата последнего заморозка	25 V
Средняя дата первого заморозка	19 IX
Средняя продолжительность безморозного периода (дни)	116
Среднее годовое количество осадков (мм)	504
за теплый период (IV–X)	392
за холодный период (XI–III)	112

Свердловский синклиорий сложен нижнесилурийскими осадочно-вулканогенными толщами, при этом в крыльях и в антиклинориях внутри структур развиты преимущественно сланцы различного состава, а также диабазы, диабазовые порфириты и кварцевые амфиболиты.

С поверхности коренные породы (глыбовые скальные грунты) перекрыты грунтами коры выветривания элювиального генезиса и чехлом четвертичных отложений. Четвертичные отложения представлены песчано-глинистыми грунтами аллювиально-делювиального происхождения с включением дресвы и щебня, и дресвяно-щебенистыми грунтами с песчано-глинистым заполнителем элювиального генезиса. Мощность четвертичных грунтов в районе изменяется от нескольких метров до 20–25 метров.

В геологическом строении участка в пределах сферы взаимодействия объектов с геологической средой выделяются следующие стратиграфогенетические комплексы (СГК):

- современные техногенные грунты (tQiv);
- современные аллювиально-делювиальные отложения (adQiv);
- современные элювиальные отложения (eQiv);
- палеозойский комплекс магматических и метаморфических скальных пород (Pz).

Почвенно-растительный слой встречен в пределах участка за границей автодороги. Мощность незначительна 0,2–0,3 м.

Современные техногенные грунты представлены следующими слоями:

- асфальт, щебень (дорожная одежда), мощность слоя 0,4 м;
- суглинок с дресвой и щебнем, на отдельных участках со строительными отходами (грунт использован для планировки территории, мощность слоя 0,4–4,2 м).

Аллювиально-делювиальные отложения распространены повсеместно. Представлены они глинистыми грунтами мощностью от 0,5 м до 2,6 м.

Современные элювиальные отложения распространены по всему участку обследования. Представлены они глинистыми и крупнообломочными грунтами. Вскрытая мощность грунтов колеблется от 0,8 до 7,6 м.

Комплекс палеозойских грунтов представлен порфиритами и сланцами от пониженной до средней прочности. Вскрытая мощность отложений от 0,8 до 3,7 м.

Инженерно-геологические условия территории нового строительства оцениваются как средней сложности, пустоты в массиве на глубинах менее 60 м маловероятны.

В западной части города Верхняя Пышма расположено Молебское болото, откуда и берет свое начало река Пышма – самая крупная артерия района. Она является левым притоком реки Тобол. На протяжении 4 км река течет в искусственном русле – магистральном канале осушительной сети торфоразработок.

На расстоянии 5 км от истока (начало реки) реку перегораживает небольшая плотина, поднимающая горизонт воды на 1,5 м. Образующийся при

этом пруд имеет длину около 1 км и ширину 300 м. Вода из пруда, называемого Ключи, берется на промышленное водоснабжение. Пруд зарос в сильной степени, берега заболочены.

Подземные воды исследуемого района приурочены к поверхностной зоне коренных пород, затронутых выветриванием, и аллювиальным отложениям. Подземные воды по условиям залегания относятся к типу грунтовых поровых и трещинных.

Питание грунтовых вод происходит за счет инфильтрации атмосферных осадков, разгрузка осуществляется в местную речную сеть.

Грунтовые воды встречены скважинами только в районе путепровода по Успенскому проспекту. Установившийся уровень грунтовых вод отмечен на глубине от 4,4 до 5,2 м на абсолютных отметках 256.39–257.22 м. Наивысший уровень грунтовых вод следует ожидать на абсолютных отметках 257.39–258.22 м.

Воды по составу хлоридно-гидрокарбонатные натриево-калиевые. По степени агрессивности в соответствии с требованиями СП 28.13330.2012 грунтовые воды по отношению к бетону марки W4 слабоагрессивные по содержанию CO₂.

По степени агрессивного воздействия жидких сульфатных сред для бетонов марок по водонепроницаемости W4 грунтовые воды неагрессивны.

По степени агрессивного воздействия жидких хлоридных сред на арматуру железобетонных конструкций грунтовые воды неагрессивны при постоянном погружении и среднеагрессивны при периодическом смачивании.

Степень агрессивного воздействия подземных вод и грунтов на металлические конструкции ниже уровня грунтовых вод в зависимости от значения pH грунтовой воды и суммарного содержания хлоридов и сульфатов характеризуется как слабоагрессивная.

По отношению к свинцовой оболочке кабеля грунтовые воды обладают низкой степенью агрессивности. По отношению к алюминиевой оболочке кабелей грунтовые воды обладают высокой степенью агрессивности по содержанию хлора.

В реку Пышму сбрасывается большое количество сточных вод. Основное загрязнение производится сточными водами промышленных предприятий г. Верхняя Пышма.

В створе плотины, образующей пруд Ключи у г. Верхняя Пышма, месячный расход воды равен нулю, весь сток забирается на цели водоснабжения промышленных предприятий.

Гидрогеологические условия отмечаются большой сложностью, которая определена геологической структурой древней горной страны, претерпевшей длительный процесс разрушения, нивелирования.

Подземные воды района по условиям залегания относятся к типу безнапорных, питание их, в основном, происходит за счет атмосферных осадков.

Сложная гидрогеологическая обстановка объясняется действием шахтного водоотлива их шахт Новой и Ново-Ключевской, откачивающего воду с глубоких

горизонтов и существенно влияющего на режим самого верхнего водоносного горизонта, в питании которого значительная роль нефилтрующих атмосферных осадков и техногенных утечек.

В 1981 – 1982 гг. проводилось экспериментальное затопление названных шахт – были прекращены водоотливы. В результате на территории г. Верхняя Пышма началось повсеместное завышение уровня подземных вод, отмечены явления заболачивания низких участков территории, повышение уровня воды в колодцах, появление воды в подвалах жилых домов. По этой причине в декабре 1982 г. водоотлив из шахт Новая и Ново-Ключевская был возобновлен.

III. Современное состояние территории

1. Планировочная характеристика и современное использование территории

Транспортная развязка на пересечении автодороги «Екатеринбург – Невьянск» с Екатеринбургской кольцевой автомобильной дорогой является границей между МО «Екатеринбург» и ГО «Верхняя Пышма» и началом проектных работ по проекту планировки на территории г. Верхняя Пышма.

Проектируемую трассу трамвайной линии можно разделить условно на три части:

– участок №1 автодороги «Екатеринбург – Невьянск». Вдоль автодороги «Екатеринбург – Невьянск» располагаются две автозаправочные станции ООО «Лукойл Пермьнефтепродукт», очистные сооружения хозяйственно-бытовой канализации и строймаркет «Римекс». Юго-западнее участка автодороги «Екатеринбург – Невьянск» расположено озеро Лебяжье.

– участок №2 вдоль проспекта Успенский от ул. Петрова до путепровода. На данный участок выполнен проект планировки территории и проект межевания – «Дорожно-транспортная инфраструктура г. Верхняя Пышма. Автодорога проспект Успенский от ул. Петрова до путепровода г. Верхняя Пышма Свердловской области», выполненный ОАО «УралГИПРОДОРНИИ». заказчик – ОАО «Уралэлектромедь». Вдоль проспекта Успенский с западной и восточной стороны располагается индивидуальная жилая застройка.

– участок №3 от путепровода до конечной станции с устройством разворотного трамвайного кольца. Участок под размещение трамвайного кольца ограничивается с северной стороны гаражным массивом, с восточной стороны ул. Октябрьской. С западной стороны территория ограничивается границей участка, выделенного для Дворца технического творчества.

Согласно заключению Департамента по недропользованию по Уральскому федеральному округу, участок строительства трамвайной линии II этапа частично находится в контуре месторождения торфа Молебное-1, учтенного государственным балансом запасов полезных ископаемых, как нераспределенный фонд. Других выявленных запасов полезных ископаемых и действующих лицензий нет.

2. Дорожно-транспортная инфраструктура г. Верхняя Пышма

Улично-дорожная сеть.

Существующая транспортная инфраструктура города Верхняя Пышма состоит из железнодорожных путей, автомобильных дорог и улично-дорожной сети.

Автомобильные дороги, ограничивающие территорию города Верхняя Пышма, дороги общего пользования регионального значения:

- Екатеринбургская кольцевая автомобильная дорога (ЕКАД) проходит вдоль южной границы г. Верхняя Пышма, имеет I техническую категорию и пересечения в разных уровнях с основными дорогами. Количество полос от двух до четырех в двух направлениях;

- автомобильная дорога «Екатеринбург – Нижний Тагил – Серов» граничит с городом с западной стороны. Имеет I техническую категорию и пересечения с основными дорогами в разных уровнях. Количество полос – две полосы в двух направлениях;

- автомобильная дорога «Обход города Верхняя Пышма» имеет I техническую категорию, по которой осуществляется движение транзитных потоков в обход города. Имеет четыре-шесть полос в двух направлениях.

- автомобильная дорога «Екатеринбург – Невьянск» имеет I техническую категорию и пересечение с основными дорогами в разных уровнях. Ширина проезжей части 13 м.

Автомобильные дороги, обеспечивают не только транзит в обход города, но и осуществляют связь города Верхняя Пышма с населенными пунктами городского округа Верхняя Пышма и населенными пунктами Свердловской области.

Железнодорожные пути принадлежат и эксплуатируются ОАО «Уралмашзавод», ОАО «Уральский завод железнодорожного машиностроения» и ОАО «Уралэлектромедь».

По городу Верхняя Пышма протяженность улично-дорожной сети составляет около 80 км.

Непосредственно в районе проектирования с юго-востока на северо-запад проходит проспект Успенский, который служит связью города Верхняя Пышма с городом Екатеринбург и имеет выход на автомобильную дорогу «Екатеринбург – Нижний Тагил – Серов».

Проспектом Успенский территория города делится на два планировочных района: Северо-восточный и Юго-западный. Проспект Успенский – магистраль общегородского значения регулируемого движения. Ширина проезжей части 8 м.

В непосредственной близости от района проектирования проходит улица Кривоусова, улица Петрова, улица Октябрьская, улица Александра Козицына.

Улица Кривоусова – магистральная улица общегородского значения, осуществляющая связь жилых районов с магистральными улицами.

По проспекту Успенскому в направлении г. Екатеринбурга и по ул.Кривоусова в обратном направлении с юга на север организовано одностороннее движение.

Улица Петрова – магистральная улица общегородского значения, которая берет свое непосредственное начало от проспекта Успенский, пересекает город с юга на север и примыкает к трассе «Обход города Верхняя Пышма» с устройством двухуровневой развязки.

Улица Октябрьская – магистральная улица районного значения (транспортно-пешеходная), является транспортной связью между жилыми районами и обеспечивает выход на другие магистральные улицы.

Инженерно-транспортные сооружения

В границах проекта планировки все перекрестки улично-дорожной сети расположены в одном уровне и работают в режиме светофорного регулирования для обеспечения движения транспорта и пешеходов, за исключением участка пересечения проспекта Успенского с железнодорожными путями ОАО «Уралэлектромедь» с устройством двухуровневой развязки.

Пассажирские перевозки. Общественный и легковой транспорт

Городской общественный транспорт является одной из важнейших отраслей городского хозяйства. Стабильное функционирование транспортной системы обеспечивает нормальную жизнедеятельность города, работу предприятий, организаций и учреждений, возможность получения жителями города товаров и услуг, необходимых для поддержания жизни, здоровья, интеллектуального и духовного уровня.

Наибольший объем пассажирских перевозок (90% перевозок пассажиров всем магистральным транспортом) выполняет автотранспорт общего пользования. Около 80% приходится на внутригородские перевозки. Для подавляющего большинства населения городского округа Верхняя Пышма и прилегающих поселений автобусы являются единственным видом пассажирского транспорта, основной отраслью жизнеобеспечения, от нормального функционирования и развития которой зависит как работа хозяйственного комплекса, так и социальной обстановки в городе в целом, в связи с чем организация его управления является одной из первоочередных задач местного самоуправления.

Оказание транспортных услуг автобусом в г. Верхняя Пышма осуществляет предприятие ОАО «Автотранспорт». В городе действуют как маршруты городского транспорта, так и пригородного. Центром дислокации маршрутов является автостанция, расположенная в квартале ул. Сварщиков – ул. Огнеупорщиков. От автостанции курсируют три городских маршрута № 1,2,7 по проспекту Успенский, ул. Кривоусова, ул. Огнеупорщиков, ул. Сварщиков, ул. Петрова, ул. 40 лет Октября и другие.

Пригородные маршруты осуществляют связь города Верхняя Пышма с п. Красный, п. Кедровое, с. Балтым, п. Санаторный, п. Первомайский и другие.

Из Екатеринбурга до Верхней Пышмы можно добраться на городском транспорте от станции метро Машиностроителей (маршрут автобуса № 108) и от станции метро «Уралмаш» (маршрут автобуса № 111а). Конечная остановка этих маршрутов – автостанция на ул. Огнеупорщиков. Остальные автобусы следуют из Екатеринбурга в другие населенные пункты с остановкой в Верхней Пышме. Это автобусы № 103, 106Е, 134, 161, 223.

С Южного автовокзала следуют автобусы № 713, 718, 765, 765, 766, 768, с Северного автовокзала автобус № 111.

Для обслуживания населения существующей застройки малой, средней и повышенной этажности на территории района с центром и другими зонами притяжения в границах городской черты, кроме автобуса, используется личный автомобильный транспорт.

В настоящее время состав перемещений пассажирских потоков через рассматриваемую территорию в рабочие дни в час «пик» наблюдается, как на внутригородских направлениях, так и пригородных, последний из которых, в основном, обусловлен поездками жителей Верхней Пышмы и города Среднеуральска на работу и учебу в город Екатеринбург.

3. Инженерная инфраструктура

В границах зоны размещения трамвайной линии сосредоточены существующие сети инженерной инфраструктуры: бытовая канализация, водопровод, кабельные линии, сети связи. Все сети проходят транзитом из сложившейся застройки от производственных объектов, от объектов сферы обслуживания и других объектов.

Другая часть инженерных коммуникаций непосредственно обеспечивает эксплуатацию существующей улично-дорожной сети (сети открытого водоотвода – канавы, железобетонные лотки, сети светофорных объектов, уличного освещения).

4. Зоны с особыми условиями использования территории.

Охранная зона – территория с особыми условиями пользования, которая устанавливается в порядке, определенном Правительством Российской Федерации, вокруг объектов инженерной, транспортной и иных структур в целях обеспечения охраны окружающей природной среды, нормальных условий эксплуатации таких объектов и исключения возможности их повреждения.

В границах размещения линейного объекта определены следующие зоны с особыми условиями использования территории:

Санитарно-защитные зоны.

Ширина санитарно-защитной зоны от источника загрязнения, которыми являются:

1. Автозаправочные станции:
 - АГЗС, ширина СЗЗ составляет 50 м;
 - АЗС ОАО «Газпромнефть», ширина СЗЗ составляет 100 м, с учетом размещения пунктов технического обслуживания.
2. Строймаркет «Римекс», ширина СЗЗ составляет 100 м.
3. КВерхнепышминское кладбище, ширина СЗЗ составляет 300 м.
4. Промышленные территории:
 - коммунально-складская зона в районе ул. Обогаителей, ширина СЗЗ составляет 100 м.;

- промышленная зона ОАО «Уралэлектромедь», ширина СЗЗ составляет 146м.;

- промышленная зона за территорией очистных сооружений, ширина СЗЗ составляет 500 м.;

- очистные сооружения хозяйственно-бытовой канализации, ширина СЗЗ составляет 400 м.;

Зона санитарной охраны источников водоснабжения

В соответствии с заключением, выданным Министерством природных ресурсов и экологии Свердловской области от 09.12.2015 № 12-08-23/10668, рассматриваемая территория не попадает в границы зон санитарной охраны водных объектов, используемых для питьевого, хозяйственно-бытового водоснабжения и в лечебных целях.

Охранная зона инженерных коммуникаций

Охранные зоны сетей при подземной прокладке устанавливаются вдоль инженерных коммуникаций в виде части поверхности участка земли на высоту, соответствующую глубине прокладки сети, и ограниченной параллельными вертикальными плоскостями, отстоящими по обе стороны от сети на расстоянии:

- 1,0м для кабельных линий электропередач;
- 1,50м для кабелей связи и коммуникационных тоннелей;
- 2,0м для водопровода, напорной и дождевой канализации.

В охранных зонах запрещается осуществлять любые действия, которые могут нарушить безопасную работу объектов хозяйства, в том числе, привести к их повреждению, повлечь причинение вреда жизни, здоровью граждан и имуществу физических (юридических) лиц, а также повлечь нанесение экологического ущерба и возникновение пожаров.

Расстояние по горизонтали (в свету) между подземными инженерными сетями при их параллельном размещении и по отношению к линейному объекту приняты по таблице 15 СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» (Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89*).

Объекты исторического и культурного наследия

В соответствии с уведомлением о проведении историко-культурной экспертизы земельного участка, подлежащего хозяйственному освоению, на испрашиваемом участке от путепровода до разворотного трамвайного кольца отсутствуют объекты культурного наследия народов Российской Федерации. На земельном участке от пересечения проспекта Космонавтов и железной дороги в г. Екатеринбурге до пересечения пр.Успенский и ул.Петрова также отсутствуют объекты культурного наследия федерального, регионального и местного значения. В случае обнаружения объекта, обладающего признаками объекта культурного наследия, земляные, строительные и иные работы должны быть приостановлены.

Особо охраняемые природные территории

Согласно письму № 9366-02 от 04.12.2015 г. и в соответствии с утвержденными документами территориального планирования и градостроительного зонирования городского округа Верхняя Пышма применительно к территории г. Верхняя Пышма на территории размещения линейного объекта «Строительство трамвайной линии Екатеринбург – Верхняя Пышма» особо охраняемые природные территории местного значения отсутствуют.

IV. Проектные предложения по обоснованию проекта планировки

Улично-дорожная сеть, составляющая часть городской территории и ограниченная красными линиями, предназначена для движения транспорта и пешеходов, грузовых и пассажирских связей между отдельными функциональными зонами города и внутри отдельных зон, а также других городских территорий. Сеть городских улиц и дорог является одним из основных элементов планировочной структуры города и должна обеспечивать:

- кратчайшие пассажирские связи между зонами проживания людей, приложения труда и объектами культурно-бытового тяготения, центром города и центрами планировочных районов;
- безопасность и удобства движения пешеходов и транспортных средств;
- удобные связи с сетью и сооружениями хранения и технического обслуживания всех видов автомобильного и рельсового транспорта;
- удобные связи с внешней сетью автомобильных дорог и сооружениями других видов внешнего транспорта;
- надежность функционирования всех элементов улично-дорожной сети с возможностью быстрого перераспределения потоков при выходе из строя отдельных ее участков;
- соответствие пропускной способности городских улиц и дорог перспективным объемам движения;
- возможность рациональной прокладки инженерных сетей и коммуникаций различного назначения в границах улично-дорожной сети, в том числе обеспечивающих функционирование линейного объекта в последующий период эксплуатации;
- допустимые уровни шума и загазованности атмосферного воздуха.

1. Проектное решение по формированию пассажиропотоков на линейном объекте

В качестве критериев для обоснования необходимости трамвайного движения являются:

- размеры и направление пассажиропотоков, их временная стабильность по сезонам года и в течение суток;

- современное состояние обслуживания транспортных и пассажирских связей Верхняя Пышма – Екатеринбург;

- затраты времени на передвижения при отсутствии и наличии данного вида транспорта;

- экономическая эффективность.

Район проектирования характеризуется высокоразвитым уровнем промышленного производства, в него входят крупные промышленные города Екатеринбург, Верхняя Пышма и Среднеуральск, составляющие единый промышленный узел с развитыми тесными производственно-экономическими связями. Город Екатеринбург является центром Екатеринбургской городской агломерации (ЕГА), Верхняя Пышма и Среднеуральск входят в первую ее зону.

Основной характеристикой любой агломерации является, так называемое «стягивание» ресурсов (торговых, транспортных и, конечно трудовых) в ядро. Исключением не является и Екатеринбургская агломерация. Основной проблемой, возникающей на пути формирования и развития Екатеринбургской агломерации является транспортный «коллапс» в часы-пик на въезде-выезде в город и в его основных транспортных узлах (ж/д вокзал и автовокзалы).

И одной из самых главных задач сбалансированного развития агломерации является качественное и удобное транспортное обслуживание передвижений внутри агломерации.

Город Верхняя Пышма является самым крупным (не считая Екатеринбурга) из городов, входящих в состав Екатеринбургской агломерации, и наиболее близко расположенным к областному центру. Территория Верхней Пышмы непосредственно прилегает к северному участку ЕКАД (Екатеринбургской кольцевой автомобильной дороги). По существу, город Верхняя Пышма является промышленным пригородом Екатеринбурга.

Приблизженность к областному центру, развитая система магистралей обеспечивает развитие новых предприятий производственного направления и сферы услуг

Городской округ Верхняя Пышма с населением на 01.01.15 г. 77,96 тыс. человек включает в себя г.Верхняя Пышма (65,8 тыс. чел.) и 24 населенных пункта, наиболее крупные из них: с.Балтым, п.Исеть, п.Кедровое и п.Красный.

В настоящее время пассажирские потоки в рабочие дни в часы пик в основном обусловлены поездками жителей Верхней Пышмы и г. Среднеуральска на работу и учебу в г. Екатеринбург, в наименьшей степени в обратном направлении поездками жителей Екатеринбурга в Верхнюю Пышму. В другие часы совершаются поездки к объектам соцкультбыта, к торговым и торгово-развлекательным центрам. Ежедневно (кроме выходных) 80% всех передвижений в город Екатеринбург совершаются по трудовым целям, 12% – по учебным, и около 8% – по оздоровительным и культурно-бытовым. В направлении г. Верхняя Пышма в весенне-летний сезон добавляются поездки к коллективным садам и другим местам массового отдыха. Взаимные производственные, деловые, социально-бытовые связи перечисленных территорий создают значительные пассажирские и транспортные потоки на проектируемом участке.

Пассажирские перевозки обслуживают пригородные маршруты 103, 104, 108 и 11. Величину потоков определяет численность населения, обеспеченность местами приложения труда и учебы, обеспеченностью объектами социальной инфраструктуры, сложившиеся традиции.

В рамках проектирования Комплексной схемы организации дорожного движения и транспортного сообщения «Екатеринбургской агломерации», в 2012 г. проведены обследования пассажиропотоков на общественном транспорте и интенсивности транспортного движения на трассе Екатеринбург – Верхняя Пышма.

Обследования пассажирских потоков на пригородных и междугородних автобусах проведены в период с 7.00 часов до 20.00 часов, на пр. Успенском (на участке между ул. Петрова и ЕКАД) вблизи остановки «Развилки» (дата обследования – 28.11.2012г., день недели – среда).

Утренние часы пик приходятся на периоды 7.00 – 10.00 час. В направлении Верхняя Пышма – Екатеринбург, с преобладанием потока с 7.00 до 8.00 час., максимальные вечерние часы – на период с 17.00 до 19.00 час. с преобладанием с 18.00 до 19.00 час.

В направлении г. Екатеринбурга (1152 пасс.) час-пик определился с 7.00 до 8.00 часов, в направлении г. Верхняя Пышма с 18.00 до 19.00 часов (1232 пасс.) Это обусловлено необходимостью поездок «дом-работа-учеба», так как значительная часть населения г. Верхняя Пышма работает и учится в городе Екатеринбурге в утреннее время, в вечернее время – возвратом жителей в г. Верхнюю Пышму.

По результатам обследования средняя наполняемость подвижного состава пригородных маршрутов в утренние часы (с 7 до 9 часов) в направлении г. Екатеринбурга и в вечернее время (с 17 до 19 часов) в направлении г. Верхняя Пышма соответствует максимальной вместимости. Автобусы большой, средней и малой вместимости – едут переполненными, маршрутные такси заполнены и не останавливаются на промежуточных остановках, следуют от начальной до конечной остановки. Особой популярностью пользуются маршруты № 111 (до г. Среднеуральска через г. Верхняя Пышма) – 54% от количества перевезенных в данном сечении пассажиров, № 108 – 23% и 111А – 13% соответственно.

Транспортная связь осуществляется до ЧЗТМ, станций метро «Машиностроителей», «проспект Космонавтов», а далее используются внутригородские маршруты общественного транспорта г. Екатеринбурга. С открытием станции метро «Ботаническая» связь с южной частью города стала удобной, это позволило разгрузить наземные виды транспорта (в частности автобусы и трамваи) от потока пассажиров, передвигающегося с северного направления.

Пассажиропоток графически представлен в виде эюры часовых пассажиропотоков в каждом направлении на рис.1, количество пригородных и междугородних автобусов – на рис. 2 и 3. Всего суточный поток пассажиров на общественном транспорте (пригородных и междугородних автобусах) с учетом пассажиров в период с 6.00 до 7.00 час. и с 20.00 до 22.00 час. (неучтенных в

обследовании и составляющих 10,8% от суточного потока) составлял в направлении Верхняя Пышма – Екатеринбург – 7467 пасс., в направлении Екатеринбург – Верхняя Пышма – 7562 пасс. В сутки. Доля междугородних поездок в общем числе, совершаемых передвижений на обследуемом участке очень мала (межгород – 0,6%, пригород – 99,4%).



Рис.1. Пассажиропотоки на пригородных автобусах по часам суток



Рис.2. Количество автобусов пригородных маршрутов и маршрутных такси, совершающих пассажироперевозки в сечении по пр. Успенскому (г. Верхняя Пышма) по направлениям и часам суток

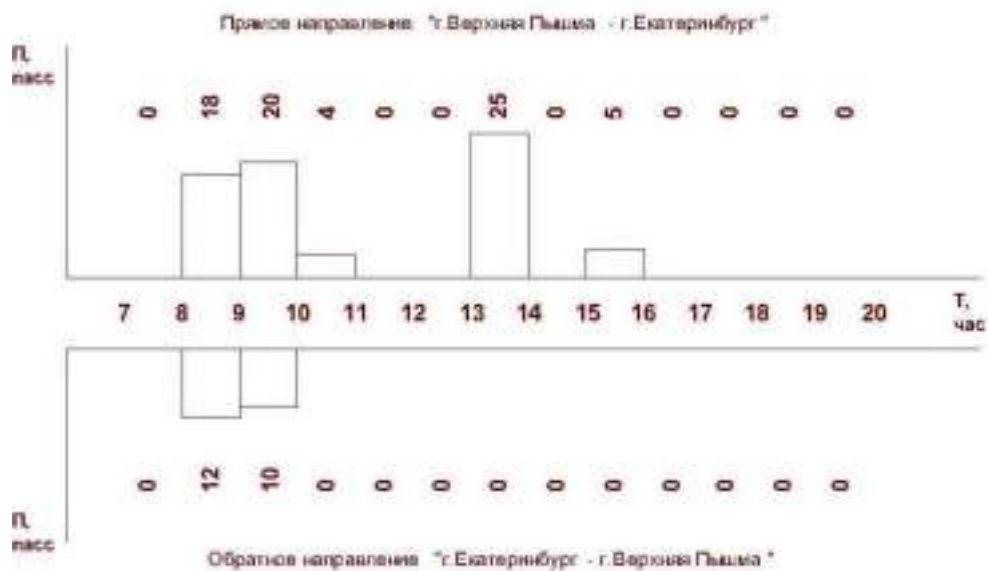


Рис.3. Ф Количество автобусов междугородных маршрутов, совершающих пассажироперевозки в сечении по пр. Успенскому (г.Верхняя Пышма) по направлениям и часам суток.

Город В.Пышма с центром агломерации связан главным образом одной магистралью общегородского значения регулируемого движения – пр. Космонавтов, который играет важную роль в жизни города и в настоящее время работает на пределе пропускной способности. В 2012 г. на кафедре Городского строительства УрФУ с участием студентов проведены исследования транспортной загрузки узлов, на пути следования В.Пышма–Екатеринбург.

По материалам этих обследований в 2012 г. интенсивность движения по пр. Космонавтов в районе ул. Шефской–Бакинских Комиссаров в направлении В. Пышмы составляла 1300–1400 пр.ед. в час. Проезжая часть в каждую сторону имеет по 2 полосы движения. Этим объясняется сложившаяся на магистрали проспект Космонавтов напряжённая транспортная ситуация с постоянными пробками, заторами, низкой скоростью движения. Количество полос движения на перегонах и на самих перекрестках не соответствует интенсивности движения.

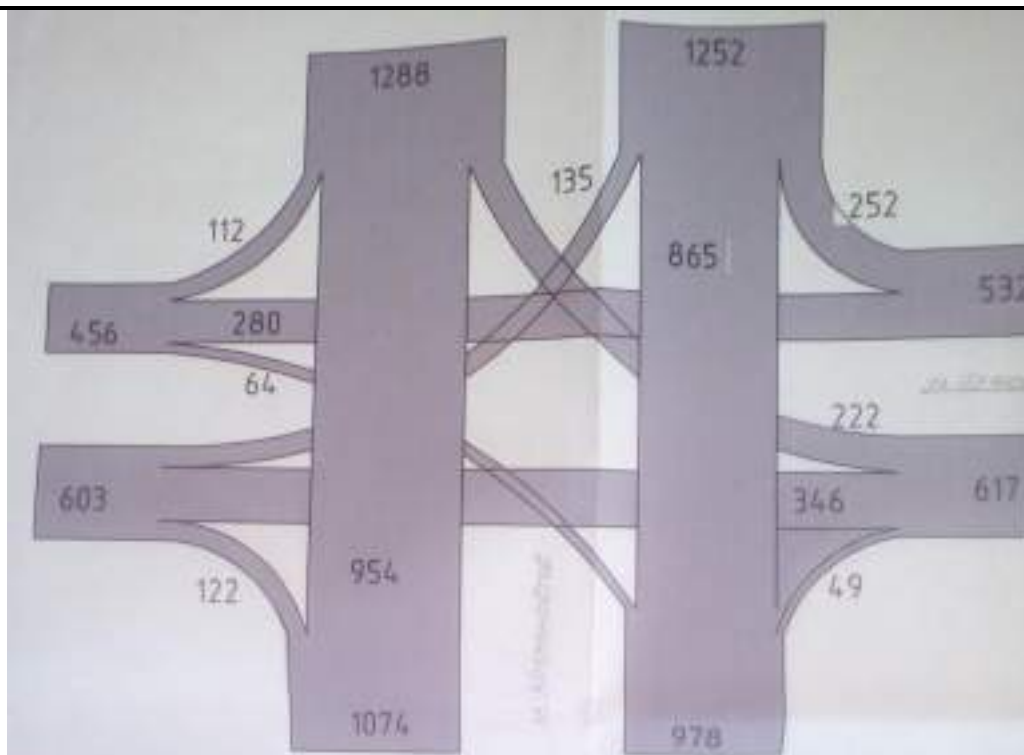


Рис. 4. Интенсивность движения в прив. ед. в час в узле Космонавтов-Шефская- Бакинских комиссаров с 8.00 до 9.00 час.

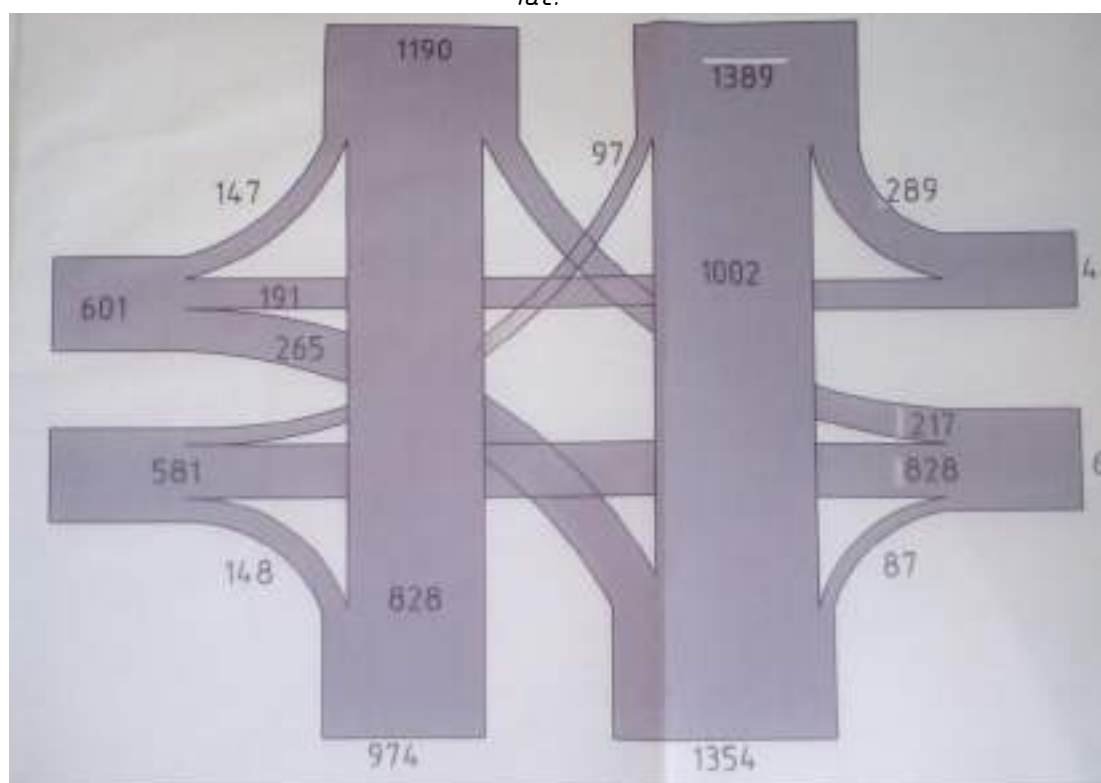


Рис. 5. Интенсивность движения в прив. ед. в час в узле Космонавтов-Шефская-Бакинских Комиссаров с 17.00 до 18.00 час.

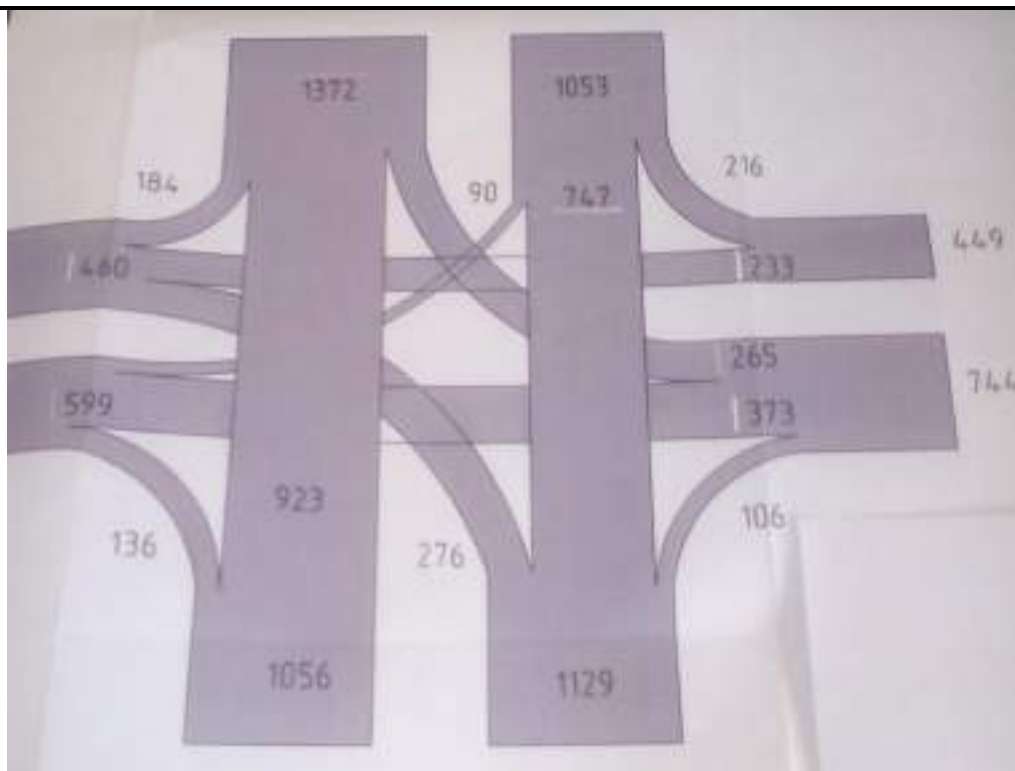


Рис. 6. Интенсивность движения в прив. ед. в час в узле Космонавтов-Шефская-Бакинских Комиссаров с 18.00 до 19.00 час.

Затраты времени на передвижения между городами достаточно высокие для постоянных ежедневных поездок. Поездка из центра города Екатеринбург до центра города Верхней Пышмы при использовании метрополитена до станции «проспект Космонавтов», затем на пригородном автобусе, при отсутствии значительных пробок, потребует не менее 80 минут, хотя воздушная удаленность двух этих точек составляет 12, а по транспортной линии – 19 км. Все эти показатели негативно влияют на удобство и комфортность поездок жителей как В. Пышмы, так и Екатеринбурга.

На основании анализа результатов обследований следует вывод о недостаточном обслуживании поездок, как на общественном, так и на легковом транспорте:

- переполнение подвижного состава автобусов, провозная способность автобусов при фактической частоте движения исчерпана;
- переполненные автобусы пригородных маршрутов не останавливаются на промежуточных остановках;
- недостаточное количество подвижного состава автобусов приводит к необходимости использования поездки с «попутчиком» на личном автотранспорте;
- автобусы движутся в общем потоке транспортных средств, с задержками и простоями на перегруженных перекрестках;
- пропускная способность проезжей части пр. Космонавтов на выходе из г. Екатеринбурга исчерпана;

– на магистрали проспект Космонавтов сложилась напряжённая транспортная ситуация с постоянными пробками, заторами, низкой скоростью движения.

Первоочередными мероприятиями по улучшению транспортного обслуживания является реконструкция улично-дорожной сети, связывающей города, увеличение количества полос движения, корректировка режимов и схемы организации движения. Но, к сожалению, этих мероприятий недостаточно для обеспечения растущего пассажирооборота, кардинального снижения затрат времени на передвижения. Увеличение количества подвижного состава наземного транспорта приведет только к ещё большей загрузке улиц транспортом.

В перспективе предполагается увеличение численности населения обоих городов, рост уровня автомобилизации. В перспективе в Верхней Пышме планируется строительство пяти новых микрорайонов. Микрорайон «Садовый-2» общей площадью 8,3 гектара построят на месте бывших садовых участков, рядом с комплексом «Садовый-1». Второй микрорайон – «Центральный» – появится в пределах улиц Кривоусова – Калинина – Успенский – Орджоникидзе. Земельный участок площадью 14 гектар выделен под микрорайон «Центр-юг» в квартале улиц Свердлова – Орджоникидзе – Кривоусова – Октябрьская – Александра Козицына. Кроме трёх вышеназванных микрорайонов в городе будут достроены микрорайоны «Северный» и «Машиностроителей».

В северной части Екатеринбургa по пр. Космонавтов, 108, появится новый жилой район, рассчитанный на проживание 24 тыс. жителей, в районе примыкания ул. Шефской к пр. Космонавтов будет размещен Северный автовокзал, торговый центр.

Все это приведет к еще более тесным контактам двух городов, возрастет количество передвижений, как на общественном транспорте, так и на легковом автомобиле.

Для решения данной проблемы в принципе возможны два пути. Первый путь – это проведение различных градостроительных, социальных, экономических мероприятий, способствующих снижению интенсивности взаимосвязей этих двух городов, второй путь – ориентируясь на увеличение интенсивности взаимосвязей, развивать и улучшать систему транспортного обслуживания. Первый путь, как единственный, противоречит самой сути агломерации, привлекательность центра для малых городов возрастает. Но отрицать совсем его нельзя, и решение проблемы возможно только комплексно, с одной стороны необходимо создавать условия для сдерживания излишних поездок, с другой – развивать систему транспортного обслуживания, повышать качество обслуживания, способствующее повышению скоростей и комфорта движения, создавать качественно новую систему общественного транспорта, способствующую снижению поездок на легковых автомобилях. Если ничего не предпринять для улучшения условий передвижений между этими городами, возникнет транспортный коллапс.

Для качественного улучшения системы транспортного обслуживания необходимо применить новый вид общественного внеуличного транспорта.

В последние годы были рассмотрены различные варианты транспортного обслуживания передвижений между этими городами – метрополитен, монорельс, рельсовый автобус, скоростной трамвай. От вариантов продления метро и строительства троллейбусной линии, пока отказались.

Наибольшее внимание было уделено созданию маршрута рельсового автобуса (РА). В 2008–2009 г.г. по заданию Свердловской железной дороги институту УралГипротранс было выдано задание на разработку объекта «Рельсовый автобус г.В.Пышма–г. Екатеринбург».

Более детальное изучение этого вопроса показало, что использование маршрута движения В. Пышма–Звезда теоретически возможно только при следующих условиях:

- 1. Строительство двухуровневой развязки в горловине ст. Звезда.*
- 2. Строительство двух дополнительных путей ст. Звезда с целевым использованием для РА.*

- 3. Строительство отдельного ж.д. пути от предполагаемого места примыкания путей УГМК к путям ЧЗТМ для сокращения времени движения РА.*

Техническую возможность реализации этих мероприятий может определить только проектный институт по результатам проведения предпроектных проработок (ТЭО) [4].

Технические сложности введения РА отодвигают его создание на более отдаленную перспективу. Наиболее реальным мероприятием улучшения транспортных и пассажирских связей является строительство трамвая, скоростного на самостоятельном полотне в границах незастроенной территории и на обособленном полотне с ускоренным режимом движения на территории застройки. Обособленная трамвайная линия, по расчётам специалистов, является наиболее оптимальным вариантом.

Строительство трамвая в пределах территории Екатеринбурга от конечной станции Фрезеровщиков на Эльмаше до пр. Космонавтов–Шефской обусловлено и обосновано застройкой жилого района по пр. Космонавтов, 108, размещением Северного автовокзала в районе примыкания ул. Шефской к пр. Космонавтов и необходимостью разгрузки пр. Космонавтов.

Анализ транспортной загрузки улиц в г. В.Пышма и расчеты с перспективой на 2025 и 2035 г.г. [1, 2,3] подтверждают необходимость введения трамвайного движения в границах г. В. Пышма.

2. Проектная организация территории для размещения линейного объекта

Концепция развития линейного объекта: «Строительство трамвайной линии Екатеринбург – Верхняя Пышма» учитывает основные положения Генерального плана ГО «Верхняя Пышма» Свердловской области применительно к территории

города Верхняя Пышма, учитывает сложившуюся градостроительную ситуацию и перспективную застройку юго-западной и северо-восточной части города.

В основу градостроительного решения положен принцип единства улично-дорожной сети и планировочной структуры близлежащей застройки. Это позволит обеспечить условия для рациональной организации транспортного обслуживания и пешеходного движения, удобной, быстрой и безопасной транспортной связи со всеми функциональными зонами.

Проект планировки территории разработан для качественного улучшения системы транспортного обслуживания на линейном объекте с развитием нового вида общественного транспорта – трамвая между городом Екатеринбург (1 этап) и городом Верхняя Пышма (2 этап), что позволит жителям мегаполиса и его города-спутника быстро и комфортно добираться из одного населенного пункта в другой.

Строительство трамвайной линии в пределах территории города Верхняя Пышма непосредственно связано с реконструкцией улично-дорожной сети, с необходимостью увеличения пропускной способности основной магистрали, соединяющей г. Екатеринбург с г. Верхняя Пышма..

Проектом планировки предусмотрено выделение элементов планировочной структуры, установление параметров планируемого развития элементов планировочной структуры и взаимосвязанных решений по их рациональному расположению в заявленных границах красных линий. Основными планировочными принципами, определившими концептуальное решение по линейному объекту с размещением нового вида рельсового транспорта (низкопольных трамваев), явились сложившаяся структура улично-дорожной сети на части застроенной территории.

2 этап строительства разбит на два участка, расположенных:

- Участок №1 – в юго-западной части города.
- Участок №3 – в северо-восточной части города.

Участок №2 сформирован проектом планировки и проектом межевания, разработанный ОАО «УралГИПРОДОРНИИ» от ул. Петрова до путепровода.

Участок №1 – Автодорога «Екатеринбург – Невьянск» от ЕКАД до ул. Петрова. Участок расположен в зоне существующей проезжей части. Вдоль проектируемых красных линий, территория граничит с очистными сооружениями хозяйственно-бытовой канализации, сервис-маркетом «Римекс», озелененной территорией.

Красные линии на данном участке сформированы с учетом полосы отвода под существующую развязку на пересечении ЕКАД с автодорогой «Екатеринбург – Невьянск», с учетом красных линий проекта планировки и проекта межевания, разработанным ОАО «УралГИПРОДОРНИИ». Поперечный профиль на этом участке решен с учетом размещения тротуара и двухсторонней велодорожки.

На данном участке внесены изменения в красные линии для организации элемента благоустройства территории – Стелы (въездного знака) между поворотной точкой 12 и поворотной точкой 13 (Разбивочный чертеж красных линий) со следующими значениями и координатами:

Точка	X	Y
12/1	402934,11	1534105,09
12/2	402947,29	1534127,08
13/1	402881,14	1534140,79
13/2	402893,32	1534159,51

(Изм. 2.1 дополнение текстовой части)

Участок №3 – трамвайные пути размещаются на обособленном полотне. Начальной точкой проектирования является перекресток пр. Успенский – ул. Обогаителей. Далее трасса трамвайной линии за перекрестком уходит влево, проходит вдоль насыпи путепровода и в направлении конечной станции проходит под пролетом путепровода. На этом отрезке трассы формируются границы земельного участка в пределах полосы отвода транспортной развязки на пересечении пр. Успенского с ж\д путями. Разворотное кольцо граничит с западной стороны с пр. Успенским и дворцом технического творчества, с восточной стороны – с ул. Октябрьская, с южной стороны – съездом с пр. Успенского (продолжение ул. Горняков). При формировании красных линий разворотного кольца, учитывались границы земельного участка, отведенного под дворец технического творчества, красные линии ул. Октябрьская и красные линии съезда с пр. Успенский (продолжение ул. Горняков). При размещении трамвайного разворотного кольца с устройством диспетчерского пункта были учтены рекомендации Уральского филиала АО «ВНИМИ». В соответствии сданными рекомендациями, трамвайное кольцо было смещено на 20–30 м на северо-восток, чтобы в северо-западной его части трамвайный путь был расположен в лежащем боку рудной зоны не ближе 5 м. от выхода ее на поверхность, практически не меняя положение в южной его части. С учетом этого снизятся риски проявления опасных деформаций на трамвайных путях и опорах контактной сети от возможного влияния старых горных выработок рудной зоны Ново-Западная.

Фундаменты стен здания диспетчерского пункта для большей надежности в условиях возникновения деформаций от возможного влияния старых горных выработок рекомендуются монолитные железобетонные.

Здание диспетчерского пункта может быть расположено внутри разворотного кольца при его смещении на 20–30 м, при этом ожидаемые деформации не превысят допустимые показатели деформаций для его конструкций.

Учитывая возможное влияние старых горных выработок с возникновением на земной поверхности сдвижений и деформаций ожидается допустимое их

воздействие на трамвайные пути и другие сооружения на участке разворотного кольца.

Рекомендуется располагать трамвайные пути не ближе 10 м от положения в плане центра ствола старых шахт и шурфов.

Опоры контактной сети рекомендуется располагать вне границ зон опасного возможного влияния старых горных выработок в районе выходов рудных зон: Ново-Западная, Ивановско-Павловская, Ивановско-Восточная № 859 на земную поверхность. Допускается расположение опор на границе опасной зоны.

3. Развитие транспортной инфраструктуры.

Улично-дорожная сеть и трамвайная линия в ее составе

В основу транспортного решения положен принцип обеспечения оптимальной транспортной доступности внутри города, между зонами различного назначения, а также организации транспортных связей с другими населенными пунктами.

Проектом планировки предусмотрено максимальное разделение транспортных и пешеходных потоков, дифференциация грузовых и легковых потоков, а также общественного транспорта.

Развитие улично-дорожной сети на планируемой территории предполагает формирование нового вида общественного транспорта – обычной линии трамвая, в структуре участков существующих улиц и их реконструкции.

Поперечные профили улиц запроектированы в соответствии с требованиями СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» (Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-98*), СП 98.13330-2012 «Трамвайные и троллейбусные линии» (Актуализированная редакция СНиП 2.05.09-90) с учетом прогнозируемой интенсивности транспортных и пассажирских потоков по магистралям. При разработке поперечных профилей использованы так же рекомендации по проектированию улиц и дорог городов и сельских поселений. Основные параметры улиц определены в зависимости от классификации УДС. На поперечных профилях приведено взаимное сочетание элементов благоустройства и расположения инженерных сетей для каждого проектируемого участка улиц.

Проектируемая улично-дорожная сеть в соответствии с классификацией улиц по транспортному назначению представлена следующей категорией – магистральная улица общегородского значения регулируемого движения.

К магистральной улице общегородского значения регулируемого движения относится участок автомобильной дороги «Екатеринбург – Невьянск», который обеспечивает непосредственно внешнюю связь улиц г. Екатеринбурга с сетью автомобильных дорог в направлении городов Верхняя Пышма, Невьянск, Североуральск и другие, а также имеет непосредственно выход на Екатеринбургскую кольцевую дорогу в северном направлении.

Ширина участка реконструкции дороги в заявленных границах (ширина улицы в красных линиях) имеет переменную величину и составила

ориентировочно 60,0 – 72,0м. В своем составе автодорога имеет две проезжие части шириной по 7,50м с учетом переходно-скоростных полос, пешеходные тротуары шириной 3,0м. и велодорожку с двухсторонним движением – 3,50м. По центру дороги между проезжими частями располагается двухпутная трамвайная линия на обособленном полотне шириной 7,50м с открытым верхним строением по типу рельсо-шпальной решетки с размещением опор контактной сети в междупутье.

В процессе разработки проектной документации в поперечные профили улиц, рассматриваемых в данном проекте, могут быть внесены изменения при условии сохранения положения красных линий и категории улиц. При необходимости возможно выделение очередей строительства линейного объекта.

Основные технические показатели улиц и трамвайной линии представлены в **таблице 1**.

Общая протяженность трамвайной линии в границах проектируемого участка составила 1826м., в том числе магистральных улиц 887м.

Инженерно-транспортные сооружения

Для повышения пропускной способности и безопасности движения на магистральных улицах, а также создания удобных и надежных транспортных связей проектом предусмотрено решение всех перекрестков в одном уровне в режиме работы светофорного регулирования.

На участке от ул. Петрова до путепровода светофорные объекты предусматриваются на перекрестках пр. Успенский – ул. Петрова, пр. Успенский – ул. Обогаителей (см. проект планировки территории, разработанный ОАО «УралГИПРОДОРНИИ») На рассматриваемом участке светофорный объект предусмотрен на перекрестке ул. Октябрьская – ул. Горняков – трасса трамвайного полотна.

Участки, где ранее размещены существующие транспортные узлы:

– двухуровневое пересечение проспекта Успенский с железнодорожными путями сохраняет свое существующее положение.

Пешеходное и велосипедное движение

Пешеходное движение организовано по всем участкам проектируемой улично-дорожной сети. Направления пешеходных потоков предусмотрено по тротуарам шириной 3,0м, которые расположены параллельно проезжим частям улиц вдоль красных линий.

На участке пр. Успенский от ул. Петрова до путепровода, предусмотрены наземные пешеходные переходы, которые назначены с интервалом до 500 м. Для обеспечения безопасности движения пешеходов, переходы осуществляются в режиме работы светофорных объектов на перекрестках пр. Успенский – ул. Петрова, пр. Успенский – ул. Обогаителей (см. проект планировки территории, разработанный ОАО «УралГИПРОДОРНИИ»). На рассматриваемой территории безопасность движения пешеходов обеспечена устройством светофорного объекта на перекрестке ул. Октябрьская – ул. Горняков.

Покрытие пешеходных тротуаров рекомендуется обустроить искусственными камнями в сочетании с природными. В пешеходной зоне устанавливаются малые архитектурные формы (скамейки, урны, рекламные стенды с подсветкой). Цветовая палитра, размер, форма камней покрытия и малых архитектурных форм решается на последующих стадиях проектирования с учетом придания большей выразительности архитектурно-планировочному облику прилегающей застройки в целом.

Для удобства пешеходов и маломобильных групп населения, проектом в местах пересечения пешеходных путей с проезжей частью предлагается устройство пониженного бортового камня.

Вдоль тротуаров организованы велосипедные дорожки с двухсторонним движением шириной 3,50м., в том числе полоса безопасности 0,50м, которые изолированы от проезжих частей улиц зелеными зонами (благоустроенный газон с посадкой деревьев).

Основные технические и транспортно-эксплуатационные параметры трамвайной линии в структуре улично-дорожной сети

Таблица 1

Наименование	Показатели		Примечание
	Участок №1	Участок №3	
1	2	3	4
1. Категория линейного объекта	Магистральная улица общегородского значения	-	
2. Вид работ	Реконструкция	Строительство	
3. Протяженность улично-дорожной сети	887 м.	-	
4. Протяженность трамвайной линии в двухпутном исчислении	887 м.	939 м.	
5. Протяженность трамвайной линии с реконструкцией улично-дорожной сети по проекту планировки от ул. Петрова до путепровода	-	-	1363 м.

6. Общая протяженность трамвайной линии в двухпутном исчислении	-	-	3189 м.
7. Ширина улицы в красных линиях.	60–70 м.	Перем.	
8. Ширина проезжей части/количество проезжих частей	7,5/2 11,5/2	-	
9. Количество полос движения в каждом направлении	2	-	
10. Ширина трамвайного полотна в границах проезжей части	7,5 м.	-	
11. Ширина трамвайного полотна вне границ проезжей части	-	8,7 м.	
12. Ширина тротуаров	3,0 м.	3,0 м.	
13. Ширина велодорожек, в т.ч. полоса безопасности	3,5 м.	3,5 м.	
14. Продольный уклон, тах/тп	37/5	13/9	
15. Тип дорожной одежды	Капитальный, асфальтобетон	Открытая балластная призма	
16. Расчетная нагрузка для дорожной одежды	115 кН	-	
17. Минимальное расстояние от оси пути до здания	20м.	20м.	
18. Расчетная скорость движения/скорость движения транспортного потока	80/60	80/60	
19. Движение общественного транспорта	Автобус, трамвай	Трамвай	
20. Транспортные сооружения		Путепровод, сохраняет существующее положение	

Общественный пассажирский транспорт.

Основная цель развития общественного транспорта – обеспечение удобных пассажирских связей между существующими и вновь строящимися жилыми районами города, с объектами и населенными пунктами, которые расположены за городской чертой, с минимально возможным количеством пересадок и затрат

времени, а также снижения негативного воздействия (шум, загазованность) на окружающую среду.

Пассажирские перевозки на рассматриваемой территории района планируется осуществить следующими видами общественного транспорта:

- автобус, трамвай по автодороге «Екатеринбург – Невьянск»;
- трамвай по обособленному трамвайному полотну.

Размещение остановочных пунктов организовано в соответствии с рекомендациями действующих нормативных документов по обеспечению дальности подходов до ближайшей остановки общественного транспорта, которое составляет не более 500м. В рамках развития городской программы предусмотрена работа по модернизации новых и существующих остановочных комплексов для организации безопасного подъезда транспорта и создания более комфортных условий для пассажиров при его ожидании.

Трамвай.

Движение трамваев предусмотрено проектом планировки по проектируемому участку с формированием маршрутов от примыкания новых маршрутов I этапа строительства в границах МО «город Екатеринбург» до проектируемого разворотного кольца в пределах вновь формируемых улиц Октябрьская, Горняков и пр. Успенский.

В районе конечной станции предусмотрено разворотное кольцо с устройством диспетчерского пункта.

Протяженность трамвайной линии в границах проектирования – 1826м.

В пределах участка от ЕКАД до ул. Петрова трамвайное полотно формируется в разделительной полосе автодороги «Екатеринбург – Невьянск» (проектное положение), шириной 7,5м.

На участке от путепровода до конечной станции трамвая, трамвайное полотно формируется на обособленном полотне шириной 8,7м.

В районе прохождения трамвайной линии вдоль насыпи путепровода, размещена посадочная площадка с установкой павильона.

По вновь созданному маршруту будут ходить только низкопольные трамваи.

Автобус.

На участке реконструкции автодороги «Екатеринбург – Невьянск» предлагается сохранение существующих автобусных маршрутов городского и пригородного сообщения и организация остановочных комплексов с учетом реконструкции улично-дорожной сети.

На рассматриваемом участке автобусные остановки не предусматриваются.

Автобусные остановки запроектированы на участке от ул. Петрова до пр. Успенский, расположены: в районе примыкания ул. Петрова к пр. Успенский, в середине участка и в непосредственной близости «Храма Успения Пресвятой Богородицы».

Генеральным планом г. Верхняя Пышма кроме сохранения всех существующих маршрутов автобусов предлагается оптимизация маршрутной сети городских и пригородных маршрутов.

Объекты хранения и обслуживания транспорта.

Хранение и обслуживание подвижного состава трамвая предусмотрено на территории Северного трамвайного депо с последующей реконструкцией его путевого развития, ремонтных мест и дооснащения технологическим оборудованием.

4. Инженерно-техническое обеспечение линейного объекта

Для последующего периода эксплуатации линейного объекта проектом планировки предусмотрены мероприятия инженерно-технического плана, которые включают переустройство существующих сетей и развитие новых. На отдельных участках существующие коммуникации, проходящие транзитом в границах улицы, сохраняют свое местоположение. Переустройство существующих сетей связано в основном со строительством новой трамвайной линии.

Проектом планировки предусмотрено размещение основных инженерно-технических сетей и сооружений для эксплуатации линейного объекта:

- строительство двух рядов новой линии освещения проезжих частей, трамвайного полотна и тротуаров (велодорожек);
- сооружение контактной сети трамвайной линии,
- возведение в составе нового трамвайного кольца диспетчерского пункта, оборудованного системой инженерной инфраструктуры для обеспечения рабочего процесса и нахождения там обслуживающего персонала, в том числе с организацией мест отдыха, горячего питания и оказания первой медицинской помощи;
- строительство нового источника питания для контактной сети трамвая
-

(изм. 1.11 – удаление текста)

- организация новых светофорных объектов;
- строительство дождевой канализации на всех участках линейного объекта для обеспечения поверхностного водоотвода.

5. Инженерная подготовка территории

Комплексный анализ территории

Исходя из простейших условий районирования по основным естественным факторам: рельефные и геоморфологические особенности, литологическое строение и свойства грунтов, подземные воды и область их распространения, проявление неблагоприятных процессов и явлений, исследуемую площадку следует разделить условно на два района.

Район, условно благоприятный для строительства, проходит по благоустроенной территории сложившейся улично-дорожной сети с системой инженерной инфраструктуры. Абсолютные отметки поверхности изменяются в пределах 251,01 – 263,25 м., 262,59 – 266,00 м.

В геологическом строении участка в пределах сферы взаимодействия объектов с геологической средой выделяются следующие стратиграфогенетические комплексы (СГК):

- современные техногенные грунты (tQiv);*
- современные аллювиально-делювиальные отложения (adQiv);*
- современные элювиальные отложения (eQiv);*
- палеозойский комплекс магматических и метаморфических скальных пород (Pz).*

Почвенно-растительный слой встречен в пределах участка за границей автодороги. Мощность незначительна 0,2-0,3 м.

Современные техногенные грунты представлены следующими слоями:

- асфальт, щебень (дорожная одежда), мощность слоя 0,4 м;*
- суглинок с дресвой и щебнем, на отдельных участках со строительными отходами (грунт использован для планировки территории, мощность слоя 0,4-4,2 м).*

Аллювиально-делювиальные отложения распространены повсеместно. Представлены они глинистыми грунтами мощностью от 0,5 до 2,6 м.

Современные элювиальные отложения распространены по всему участку обследования. Представлены они глинистыми и крупнообломочными грунтами. Вскрытая мощность грунтов колеблется от 0,8 до 7,6 м.

В твердом состоянии они обладают достаточно высокой несущей способностью, но при строительном освоении территории необходимо учитывать особенности данных грунтов, чтобы не привести к снижению их прочностных характеристик:

- исключить длительное пребывание грунтов в открытых котлованах под действием атмосферных воздействий и воды;*
- не допускать состояния морозного пучения.*

Комплекс палеозойских грунтов представлен порфиритами и сланцами от пониженной до средней прочности. Вскрытая мощность отложений от 0,8 до 3,7 м.

Инженерно-геологические условия территории нового строительства оцениваются как средней сложности, пустоты в массиве на глубинах менее 60 м маловероятны.

Подземные воды исследуемого района приурочены к поверхностной зоне коренных пород, затронутых выветриванием, и аллювиальным отложениям. Подземные воды по условиям залегания относятся к типу грунтовых поровых и трещинных.

Питание грунтовых вод происходит за счет инфильтрации атмосферных осадков, разгрузка осуществляется в местную речную сеть.

Грунтовые воды встречены скважинами только в районе путепровода по Успенскому проспекту. Установившийся уровень грунтовых вод отмечен на глубине от 4,4 до 5,2 м на абсолютных отметках 256.39-257.22 м. Наивысший уровень грунтовых вод следует ожидать на абсолютных отметках 257.39-258.22 м.

При освоении района потребуются проведение незначительных мероприятий по инженерной подготовке: вертикальная планировка территории с обеспечением нормативных уклонов и организация поверхностного водоотвода. Также предполагается в пониженных участках проезжей части устройство дренажных систем, как профилактическое мероприятие по исключению влияния подземных вод различного происхождения на верхнюю часть земляного полотна и дорожную одежду, для обеспечения их прочности и устойчивости.

Район, условно сложный для строительного освоения, находится в северо-восточной части города (участок №3). Испрашиваемый для строительства земельный участок под строительство трамвайного разворотного кольца, диспетчерского пункта и трамвайных путей находится частично в пределах зоны возможного влияния старых горных выработок Пышминского рудника (Пышминско-Ключевского меднорудного месторождения). При размещении трамвайного разворотного кольца с устройством диспетчерского пункта были учтены рекомендации Уральского филиала АО «ВНИМИ». В соответствии сданными рекомендациями, трамвайное кольцо было смещено на 20–30 м на северо-восток, чтобы в северо-западной его части трамвайный путь был расположен в лежащем боку рудной зоны не ближе 5 м. от выхода ее на поверхность, практически не меняя положение в южной его части. С учетом этого снизятся риски проявления опасных деформаций на трамвайных путях и опорах контактной сети от возможного влияния старых горных выработок рудной зоны Ново-Западная.

Вертикальная планировка территории

Схема вертикальной планировки решена в масштабе 1:2000 и предусматривает высотное решение улиц с определением проектных отметок по осям проезжих частей и требуемыми нормативными уклонами, обеспечивающими нормальные условия функционирования городского транспорта и организации поверхностного водоотвода. При разработке схемы вертикальной планировки микрорайона учитывались отметки естественного рельефа, положение участков, на которых сформировалась существующая застройка.

Планировочные отметки по участкам проектируемых улиц условно изменяются в пределах:

– от 251,01м до 263,25м на участке №1, перепад отметок составляет ориентировочно 12,24м;

– от 262,59м до 266,00м на участке №2, перепад отметок составляет ориентировочно 4,26м;

По трамвайной линии и проезжим частям улиц проектом приняты допустимые нормативные продольные уклоны не менее 5%.

Элементы уличного благоустройства имеют следующие поперечные уклоны:

- проезжей части 20%;
- тротуары не менее 15%;
- газоны не менее 5%

В целом при создании проектного рельефа земляными работами выполняется частичная подсыпка под дорожную одежду минерального грунта до отметок проектного профиля по уличным магистралям, на отдельных участках предусмотрена срезка существующего грунта для увязки проектных решений с застройками, примыкающими улицами и существующим рельефом.

Схема вертикальной планировки территории с указанием «черных» и «красных» отметок, а также расстояний и уклонов между «переломными точками» по осям магистралей отражена на чертеже «Схема вертикальной планировки и инженерной подготовки территории» М 1:2000.

Водоотвод

Решения по организации поверхностного стока и его отводу, который является одним из источников загрязнения и питания грунтовых вод на рассматриваемой территории обеспечивает водоотводная уличная система. В настоящем проекте комплексный водоотвод представлен дождевой канализацией закрытого типа, которая расположена в границах магистральной улицы. Протяженность сети на участке №1 назначена с учетом вертикальной планировки территории (см. проект планировки территории от пр. Успенский до путепровода). Выпуск дождевой канализации D600 запроектирован в дождевую канализацию 1 этапа строительства трамвайной линии с дальнейшим выпуском в очистные сооружения.

На участке №3 устройство поверхностного водоотвода предусматривается в две очереди:

- строительство открытой системы с устройством канав. В соответствии с заключением Уральского филиала АО «ВНИМИ», необходимо предусмотреть мероприятия по отводу воды с территории участка с помощью водоотводных канав, чтобы исключить проникновение воды в нарушенный массив и возможную активизацию процесса сдвижения в районе старых горных выработок. В первую очередь это касается участка в северо-западной части разворотного кольца и диспетчерского пункта;

- строительство дождевой канализации. В 2016 г. будет разрабатываться проект планировки территории, ограниченной проспектом Успенский – ул. Октябрьская – ул. Петрова – ул. Красных партизан. В рамках данного проекта будет разработана инженерная подготовка территории, вертикальная планировка и решены вопросы по системе поверхностного водоотвода закрытого типа по всей проектируемой территории, в том числе будут учитываться площади сбора с проспекта Успенский, с территории Дворца технического творчества, территории музея военной техники. Выпуск будет предусмотрен в очистные сооружения предварительно размещаемые в районе озера Ключи.

Поверхностный сток по своему составу представлен в основном дождевыми, талыми и поливочными водами. На последующей стадии проектирования необходимо проверять расчетом размеры водоотводящих труб, не только на расчетный максимальный расход дождевой воды, поступающей в сеть, но и на

дополнительные притоки (дренажные воды от сопутствующих дренажей инженерных коммуникаций).

Общая комплексная схема системы дождевой канализации представлена на «Схеме вертикальной планировки и инженерной подготовки территории» М 1:2000.

V. Охрана окружающей среды

Основными загрязняющими воздействиями автотранспортных средств и строительной техники при строительстве и эксплуатации линейного объекта являются:

- выбросы в атмосферу оксидов азота, оксида углерода, углеводородов и их производных, бенз(а)пирена, формальдегида, сажи и пыли;
- загрязнение поверхностных и грунтовых вод нефтепродуктами, тяжелыми металлами, продуктами износа шин, тормозных колодок, оседающей на покрытии автомобильных дорог пылью, материалами для борьбы с гололедом, продуктами износа дорожной одежды и т. п.;
- загрязнение территории бытовым и строительным мусором;
- шумовое загрязнение.

1. Охрана атмосферного воздуха.

По метеорологическим условиям рассеивания выбросов городская территория относится к зоне высокого потенциала загрязнения воздуха, неблагоприятной для рассеивания вредных выбросов и самоочищения атмосферы. В зимний период рассматриваемая территория находится в области малоподвижного антициклона, обуславливающего слабые ветра. Повторяемость слабых ветров зимой у земли и на высоте 500м составляет соответственно 70 и 50%. Летом она значительно уменьшается, но в течение года наблюдаются застои воздуха.

Основным загрязнителем атмосферного воздуха в городе является автотранспорт, на долю которого приходится более 90% выбросов вредных веществ. Неисправности топливной аппаратуры, отсутствие поглотительных установок на выхлопах приводят к выпадению окиси углерода, двуокиси серы, углеводородов и окиси азота в концентрациях, превышающих предельно допустимые.

Для уменьшения количества выбросов загрязняющих веществ в атмосферу в ходе строительства линейного объекта предусмотрен ряд мероприятий:

- остановка работы двигателей и дорожно-строительной техники на время простоев;
- исключение использования в процессе производства работ оборудования, выбросы которого значительно превышают нормативно-допустимые;
- размещение на площадке строительства только требуемого оборудования для выполнения определенной текущей технологической операции;

- исключение применения в процессе производства работ веществ и строительных материалов, не имеющих сертификатов соответствия нормам и стандартам России;

- исключение использования при строительстве материалов и веществ, выделяющих в атмосферу токсичные и канцерогенные вещества, неприятные запахи и т.д.;

- увлажнение доставляемых сыпучих материалов, покрытие 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.

Проектом предусмотрено строительство участков городских улиц и дорог в границах «красных линий», размещение линейного объекта выполнено с учетом размеров санитарно-защитных зон объектов, соответствующих их функциональному назначению и расположенных вдоль рассматриваемой территории.

Непосредственно в границах линейного объекта с учетом требований по размещению к элементам улично-дорожной сети и инженерным коммуникациям, предусмотрено формирование зеленых зон (посадка деревьев и кустарников, газонов с внесением слоя растительной земли).

2. Охрана поверхностных и подземных вод от загрязнения и истощения.

Данным проектом какое-либо использование и вовлечение в хозяйственную деятельность подземных вод не предполагается.

Для предотвращения загрязнения прилегающих территорий, близлежащих водных объектов – озеро Лебяжье, реки Пышмы, озера Ключи проектом предлагается ряд мероприятий:

1. Сбор и отведение дождевых стоков с территории в систему закрытой ливневой канализации улиц и далее на площадки закрытых очистных сооружений городского и локального типа с многоступенчатой очисткой грязной части стока и с последующими сбросами в верховья реки Пышмы и на существующий рельеф (болото). Площадки очистных сооружений имеют санитарно-защитную зону 50м.

2. Организация водоохраных зон, прибрежных защитных полос (береговой полосы) водных объектов в следующих размерах:

- водоохранная зона озера Лебяжье, реки Пышмы, озера Ключи составляет 200м;

Установление на территории водоохраных зон и прибрежных защитных полос специального режима хозяйственной и иной деятельности является одной из первостепенных задач по охране и восстановлению поверхностных водных объектов, улучшению их гидрологического режима и санитарного состояния.

3. Охрана почв, недр и рекультивация нарушенных земель.

В границах рассматриваемой территории строительства отсутствуют свалки бытового мусора и производственных отходов.

По результатам инженерно-геологических и инженерно-экологических изысканий почвы имеют практически повсеместное загрязнение. Основными загрязняющими веществами являются цинк, никель, медь, хром, кобальт и другие.

Для уменьшения и исключения вредного влияния загрязненных почв проектом предусмотрено:

- устройство твердых водонепроницаемых покрытий на тротуарах и проезжих частях;

- рекультивация земли при организации газонов (выемка непригодного грунта и замена его чистым грунтом с внесением слоя плодородной почвы). Толщина плодородного слоя составляет не менее 0,15м, почва удобряется торфом и газоны засеваются смесью многолетних трав.

При решении вертикальной планировки на последующих стадиях проектирования планировочные отметки назначаются исходя из условий максимального сохранения естественного рельефа, почвенного покрова и существующих зеленых насаждений, отвода поверхностных вод со скоростями, исключающими возможность эрозии почвы, минимального объема работ с учетом применения на площадке строительства вытесняемых грунтов, пригодных для последующего использования.

Также вертикальная планировка не должна приводить к нарушению режима грунтовых вод и заболачиванию территории. Земляное полотно магистралей запроектировано с учетом вертикальной планировки прилегающих территорий, а также инженерно-геологических, гидрологических и климатических особенностей района строительства.

4. Защита от электромагнитного, радиационного, вибрационного и шумового воздействия.

В соответствии с требованиями СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 критерием для размера санитарно-защитной зоны является не превышение на ее внешней границе и за ее пределами предельно-допустимых концентраций (ПДК) загрязняющих веществ.

Для автомобильных дорог устанавливается расстояние от источника химического, биологического и (или) физического воздействия, уменьшающее эти воздействия до значений гигиенических нормативов (далее – санитарные разрывы). Величина разрыва устанавливается в каждом конкретном случае на основании расчетов рассеивания загрязнения атмосферного воздуха и физических факторов (шум, вибрация, электромагнитное излучение и др.).

Проектом предусмотрено строительство участков городских улиц и дорог в границах «красных линий».

Граница санитарного разрыва устанавливается по границе «красных линий».

Радиационная обстановка на рассматриваемой территории находится в норме и соответствует среднему значению по Свердловской области.

Источники радиационного загрязнения техногенного характера, места захоронения радиоактивных отходов и электромагнитного излучения на рассматриваемой территории отсутствуют.

Основным источником шумового загрязнения в границах линейного объекта и на прилегающих территориях является автомобильный и рельсовый (трамвай) транспорт, который создает дополнительную шумовую нагрузку. В пределах санитарного разрыва не предусмотрено строительство жилых зданий, рекреационных и других чувствительных к шуму объектов без выполнения природоохранных мероприятий. При необходимости строительства в данном разрыве каких-либо объектов, имеющих повышенную чувствительность к шуму, должны быть предусмотрены шумозащитные мероприятия:

- строительство зданий в шумозащитном исполнении;*
- замена существующих окон с установкой тройного стеклопакета с системой микропроветривания;*
- расположение зданий в «карманах» – площадках, отгороженных от улицы или дороги полосой естественной растительности;*
- применение шумозащитных экранов;*
- расположение этих объектов за пределами зоны распространения сверхнормативного шумового воздействия.*

5. Санитарная очистка территории.

Санитарная очистка занимает важное место среди комплекса задач по охране окружающей среды и направлена на содержание территории линейного объекта в безопасном для человека состоянии.

При эксплуатации улично-городской среды образуются следующие отходы:

- лампы ртутные, ртутно-кварцевые, люминесцентные, утратившие свои потребительские свойства;*
- мусор и смет уличный.*

В период эксплуатации линейного объекта необходимо соблюдать график очистки территории с удалением мусора и других твердых бытовых отходов, ее полив согласно санитарным правилам.

Организация очистки предусматривается путем своевременного сбора смета с территории механизированным способом спецмашинами с последующей передачей их для утилизации специализированным предприятиям (полигон ТБО).

VI. Защита территории от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера, мероприятия по гражданской обороне и пожарной безопасности.

Пожарная безопасность на территории производства работ в период строительства линейного объекта, а также в период его эксплуатации, в

соответствии с главами 13 и 14 Федерального Закона Российской Федерации № 123-ФЗ от 22.07.2008г. «Технический регламент о требованиях пожарной безопасности» обеспечивается системой предотвращения пожара и системой противопожарной защиты.

Система предотвращения пожара предусматривает нижеперечисленный комплекс мероприятий по исключению возникновения пожара:

1. Применение негорючих веществ и материалов при строительстве линейного объекта и сооружений на нем.

2. Предотвращение на линейном объекте при его последующей эксплуатации, дорожно-транспортных происшествий с участием транспортных средств, перевозящих нефтепродукты и другие легковоспламеняющиеся и горюче-смазочные жидкости, что в свою очередь, достигается за счет:

- ограничения скорости движения транспортных средств, перевозящих нефтепродукты и другие легковоспламеняющиеся и горюче-смазочные жидкости до 40км/час;

- нанесение вертикальной и горизонтальной разметки;

- устройство асфальтобетонного покрытия проезжей части, подъездов и примыканий;

- установка перильных и барьерных ограждений.

3. Ограничение площади разлива легковоспламеняющихся и горюче-смазочных жидкостей и материалов за счет создания двускатного профиля проезжей части.

4. Использование наиболее безопасных способов огневых работ и проведение их работниками, имеющих квалификационное удостоверение и прошедших инструктаж по технике безопасности. Места проведения огневых работ на строительной площадке обеспечиваются первичными средствами пожаротушения (огнетушитель, ящик с песком, лопата, ведро с водой) и очищаются от горючих веществ.

Пожарная охрана линейного объекта будет осуществляться силами Верхнепышминского гарнизона пожарной охраны, созданного для экстренного реагирования по тушению пожаров.

При осуществлении технологических процессов строительства линейного объекта наиболее опасными в пожарном отношении являются производство газо-электросварочных, огневых (разогрев и розлив битума) и лакокрасочных работ, а также заправка топливом строительной и транспортной техники, переустройство пересекаемых инженерных коммуникаций (кабельные линии связи, кабельные линии электропередач).

В целях обеспечения пожарной безопасности линейного объекта и движущегося по ней автотранспорта проектом предусматривается комплекс дорожных устройств и обстановка дороги. Для упорядочения дорожного движения, повышения его безопасности и улучшения информации водителей выполняется разметка проезжей части.

В местах расположения основных групп временных (на период строительства линейного объекта) зданий и сооружений размещаются

пожарные щиты, оборудованные первичными средствами пожаротушения. Места размещения средств пожарной безопасности и специально оборудованные места для курения обозначаются знаками пожарной безопасности в соответствии с требованиями нормативных документов, а схема их расположения указывается на информационных щитах. Не разрешается курение на территории и в помещениях складов, взрывопожароопасных и пожароопасных участков, а также на не отведенных для курения местах. Подъезды к временным зданиям, сооружениям, открытым складам, должны быть всегда свободными для проезда пожарной техники, содержаться в исправном состоянии, а зимой быть очищенными от снега и льда.

Не допускается использование противопожарных участков между временными зданиями и сооружениями для складирования материалов, оборудования, тары, засорение их горючими отходами, мусором, опавшими листьями, сухой травой, а также для стоянки строительных механизмов и транспорта. Временные здания и сооружения, расположенные друг от друга, в силу стесненности, на расстоянии менее 15м, оборудуются противопожарными стенами из железобетонных блоков.

Заправка транспортной техники предусматривается на ближайших стационарных автозаправочных станциях. Заправка тяжелой строительной техники предусматривается на передвижном заправочном пункте, в целях предотвращения пролива горюче-смазочных материалов, заправка производится с помощью шлангов, имеющих затворы у выпускного отверстия.

В процессе строительства линейного объекта обеспечивается:

- приоритетное выполнение противопожарных мероприятий, предусмотренных проектом, разработанным в соответствии с действующими нормами и утвержденными в установленном порядке;

- соблюдение противопожарных правил, предусмотренных «Правилами противопожарного режима в РФ», утвержденные Постановлением Правительства РФ от 25.04.2012 № 390, и охрану от пожара основного и вспомогательных объектов, пожаробезопасное проведение строительных и монтажных работ;

- наличие и исправное содержание средств борьбы с пожаром;

- возможность безопасной эвакуации и спасения людей, а также защиты материальных ценностей при пожаре на проектируемом объекте (строительной площадке).

Система обеспечения пожарной безопасности, пожарная безопасность объекта обеспечивается как на стадии проектирования объекта, так и на стадии его строительства и последующей эксплуатации.

Комплектование мобильных административно-бытовых вагончиков комплектно-заводской поставки огнетушителями осуществляется согласно требованиям технических условий (паспортов) на это оборудование или соответствующим правилам пожарной безопасности.

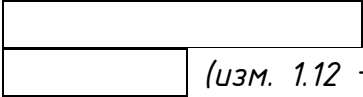
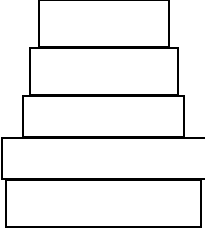
В соответствии с пунктом 4.2. СП 9.13130.2009 Пожарная техника. Огнетушители. Требования к эксплуатации» следует располагать на

защищаемом объекте в соответствии с требованиями раздела 2.3 ГОСТ 12.4.009–83, таким образом, чтобы они были защищены от воздействия прямых солнечных лучей, тепловых потоков, механических воздействий и других неблагоприятных факторов (вибрация, агрессивная среда, повышенная влажность и т.д.). Они должны быть хорошо видны и легкодоступны в случае пожара.

В местах расположения (строительные площадки) основных групп временных зданий и сооружений (бытовые вагончики) размещаются пожарные щиты, оборудованные первичными средствами пожаротушения. Согласно приложению 5 Правил противопожарного режима в Российской Федерации, утвержденных Постановлением Правительства РФ от 25.04.2012 № 390, на территории строительной площадки устанавливается один пожарный щит типа ЩП-А. Пожарный щит комплектуется немеханизированным пожарным инструментом и инвентарем.

Бочки для хранения воды, устанавливаемые рядом с пожарным щитом, должны иметь объем не менее 0,20 м² и комплектоваться ведрами. Ящики для песка должны иметь объем 0,50 м³ и комплектоваться совковой лопатой. Конструкция ящика должна обеспечивать удобство извлечения песка и исключать попадание осадков.

VII. Основные технико-экономические показатели проекта Планировки II этапа (участок в границах ГО «Верхняя Пышма».

Наименование	Современное состояние на 2016 год/проектный срок		Примечание
	Участок №1	Участок №3	
1	2	3	4
<p>1. Площадь рассматриваемой территории для размещения линейного объекта</p>  <p>(изм. 1.12 – удаление текста)</p>	 <p>(изм. 1.13 – удаление выделенного текста) 5,742 га</p>	7,5789 га	

2. Категория линейного объекта	Магистральная улица общегородского значения	-	
3. Вид работ	Реконструкция	Строительство	
4. Протяженность улично-дорожной сети	887/887 м.	-	
5. Протяженность трамвайной линии в двухпутном исчислении	-/887 м.	-/939 м.	
6. Протяженность трамвайной линии с реконструкцией улично-дорожной сети по проекту планировки от ул. Петрова до путепровода	-	-	-/1363 м.
7. Общая протяженность трамвайной линии в двухпутном исчислении	-	-	-/3189 м.
8. Ширина улицы в красных линиях.	60-70 м.	Перем.	
9. Тип дорожной одежды	Капитальный, асфальтобетон	Открытая балластная призма	
10. Движение общественного транспорта	Автобус, трамвай	Трамвай	
11. Инженерные коммуникации, в том числе: - дождевая канализация D 500; - кабельная линия освещения - контактная сеть трамвая	-/887 -/887 -/887	Открытый водоотвод/ I этап-открытый водоотвод, II этап-закрытый водоотвод -/939 -/939	

*ПРОЕКТ ПЛАНИРОВКИ И ПРОЕКТ МЕЖЕВАНИЯ ДЛЯ РАЗМЕЩЕНИЯ ЛИНЕЙНОГО ОБЪЕКТА:
«СТРОИТЕЛЬСТВО И РЕКОНСТРУКЦИЯ УЛИЧНО-ДОРОЖНОЙ СЕТИ
ГОРОДСКОГО ОКРУГА ВЕРХНЯЯ ПЫШМА
СО СТРОИТЕЛЬСТВОМ ТРАМВАЙНОЙ ЛИНИИ
В ГРАНИЦАХ ГОРОДСКОГО ОКРУГА ВЕРХНЯЯ ПЫШМА»
2 ЭТАП
участок в границах ГО "Верхняя Пышма"
Обоснование проекта*

36/2015/7015-628сп-ППТ2-ОП

Том 4 Изм. 1, Изм. 2



*г. Екатеринбург
2016 г.*

*ПРОЕКТ ПЛАНИРОВКИ И ПРОЕКТ МЕЖЕВАНИЯ ДЛЯ РАЗМЕЩЕНИЯ ЛИНЕЙНОГО ОБЪЕКТА:
«СТРОИТЕЛЬСТВО И РЕКОНСТРУКЦИЯ УЛИЧНО-ДОРОЖНОЙ СЕТИ
ГОРОДСКОГО ОКРУГА ВЕРХНЯЯ ПЫШМА
СО СТРОИТЕЛЬСТВОМ ТРАМВАЙНОЙ ЛИНИИ
В ГРАНИЦАХ ГОРОДСКОГО ОКРУГА ВЕРХНЯЯ ПЫШМА»*

2 ЭТАП

участок в границах ГО "Верхняя Пышма"

Обоснование проекта

36/2015/7015-628сп-ППТ2-ОП

Том 4 Изм. 1, Изм. 2

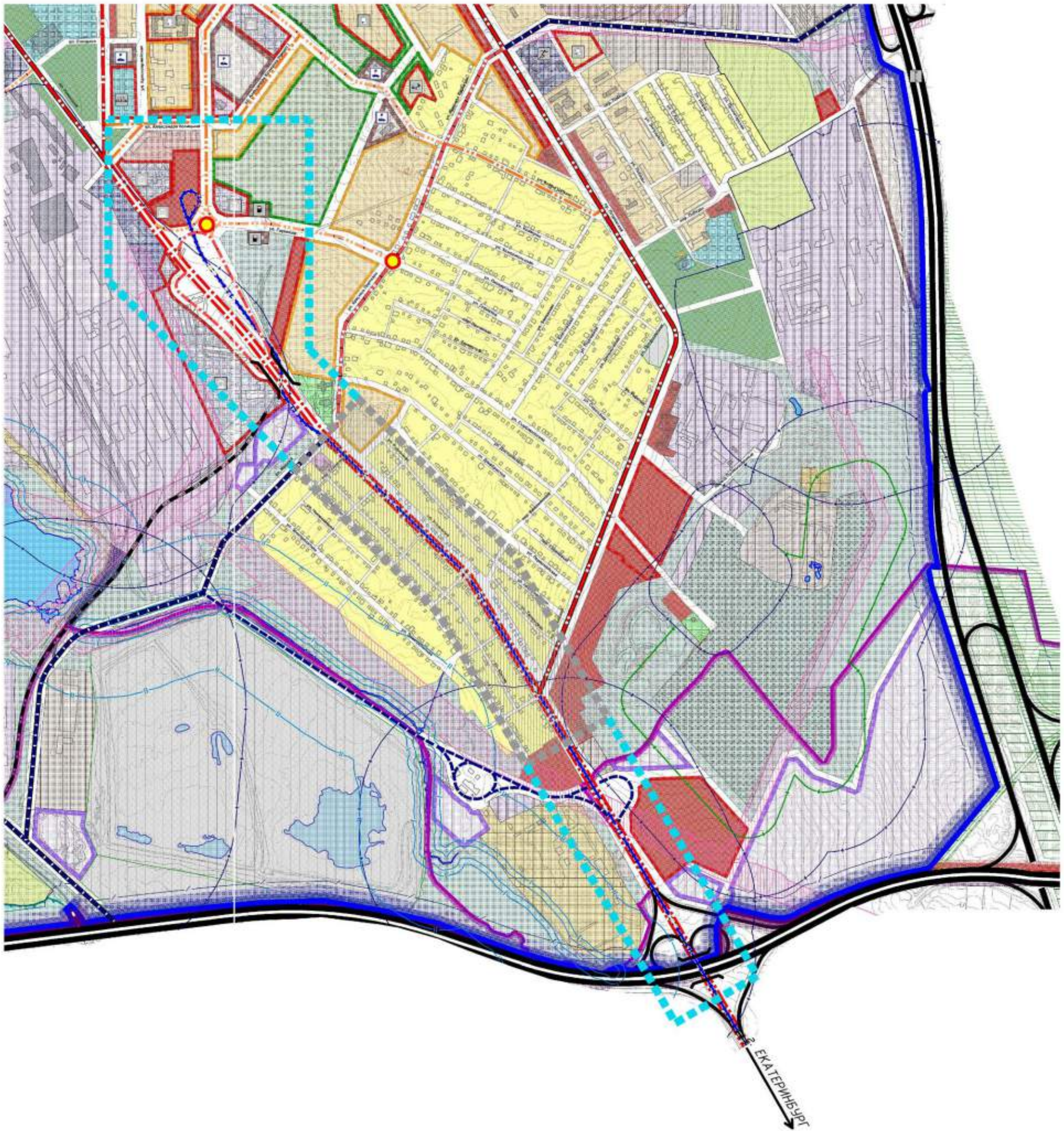
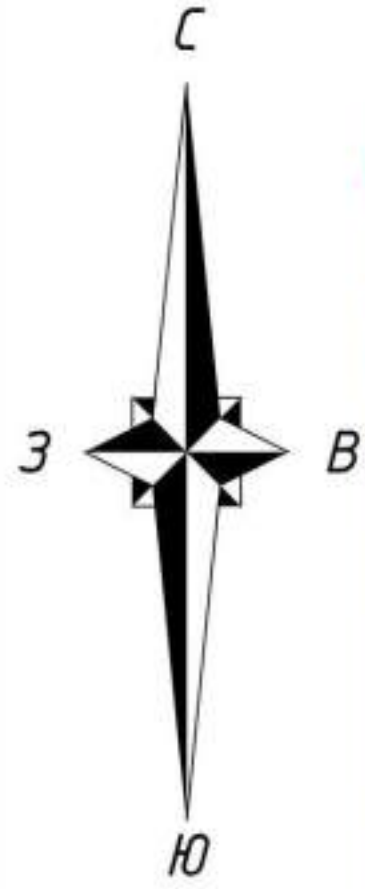
Генеральный директор

А.И. Гилев

Главный инженер проекта

С.Х. Абашева

УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ



- ГРАНИЦЫ И ТЕРРИТОРИИ**
- СУЩ. ПРОЕКТ.
 - АВТОМОБИЛЬНАЯ ДОРОГА РЕГИОНАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ 1 КАТ.
 - МАГИСТРАЛЬНЫЕ УЛИЦЫ ОБЩЕГОРОДСКОГО ЗНАЧЕНИЯ РЕГУЛИРУЕМОГО ДВИЖЕНИЯ
 - МАГИСТРАЛЬНЫЕ УЛИЦЫ РАЙОННОГО ЗНАЧЕНИЯ (ТРАНСПОРТНО-ПЕШЕХОДНЫЕ)
 - УЛИЦЫ И ДОРОГИ МЕСТНОГО ЗНАЧЕНИЯ - УЛИЦЫ В ЖИЛОЙ ЗАСТРОЙКЕ
 - УЛИЦЫ И ДОРОГИ МЕСТНОГО ЗНАЧЕНИЯ - УЛИЦЫ И ДОРОГИ ПРОМЫШЛЕННЫХ И КОММУНАЛЬНО-СКЛАДСКИХ РАЙОНОВ
 - МАГИСТРАЛЬНАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА
 - ПОДЪЕЗДНЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПУТИ
 - ЛИНИЯ ДВИЖЕНИЯ ТРАМВАЯ
 - АВТОМОБИЛЬНЫЕ РАЗВЯЗКИ
 - МОСТЫ И ПУТЕПРОВОДЫ
 - ГРАНИЦА ГОРОДСКОГО ОКРУГА ВЕРХНЯЯ ПЫШМА
 - ГРАНИЦА МО "ГОРОД ЕКАТЕРИНБУРГ"
 - ГРАНИЦА ГОРОДА ВЕРХНЯЯ ПЫШМА
 - ГРАНИЦА ПРОЕКТА
 - ПРОЕКТ ПЛАНИРОВКИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРОСПЕКТА УСПЕНСКОГО ОТ УЛ. ПЕТРОВА ДО ПУТЕПРОВОДА В Г. ВЕРХНЯЯ ПЫШМА (ОАО ГИПРОДОРОНИ УРАЛЬСКИЙ ФИЛИАЛ)
 - ЗДАНИЯ И СООРУЖЕНИЯ

- ОБЪЕКТЫ КАПИТАЛЬНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА МЕСТНОГО ЗНАЧЕНИЯ**
- ДЕТСКОЕ ДОШКОЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
 - ОБЩЕОБРАЗОВАТЕЛЬНАЯ ШКОЛА
 - ОБЪЕКТ ФИЗИКУЛЬТУРЫ И СПОРТА
 - УЧРЕЖДЕНИЕ КУЛЬТУРЫ
 - МУЗЕЙ
 - ДВОРЕЦ ВОДНЫХ ВИДОВ СПОРТА
 - ПЕРЕХВАТЫВАЮЩИЙ ПАРКИНГ
 - АЗС
 - НАДЗЕМНЫЙ ПЕШЕХОДНЫЙ ПЕРЕХОД

- ГРАНИЦЫ ЗОН С ОСОБЫМИ УСЛОВИЯМИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ТЕРРИТОРИИ**
- ВОДООХРАННАЯ ЗОНА
 - ПРИБРЕЖНАЯ ЗАЩИТНАЯ ПОЛОСА
 - БЕРЕГОВАЯ ПОЛОСА
 - САНИТАРНО-ЗАЩИТНАЯ ЗОНА
 - ОХРАННАЯ ЗОНА МАГИСТРАЛЬНОГО ГАЗОПРОВОДА ВЫСОКОГО ДАВЛЕНИЯ
 - ОХРАННАЯ ЗОНА ВЫСОКОВОЛЬТНЫХ ВОЗДУШНЫХ ЛИНИЙ ЭЛЕКТРОПЕРЕДАЧИ
 - ПРИДОРОЖНАЯ ПОЛОСА

- ТЕРРИТОРИАЛЬНЫЕ ЗОНЫ**
- СУЩ. 1 ОЧЕРЕДЬ
- ТЕРРИТОРИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
 - ТЕРРИТОРИЯ ОБЪЕКТОВ ИНЖЕНЕРНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
- ЖИЛАЯ ЗОНА**
- ЗОНА ЗАСТРОЙКИ МНОГОЭТАЖНЫМИ И СРЕДНЕЭТАЖНЫМИ ЖИЛЬНЫМИ ДОМАМИ
 - ЗОНА ЗАСТРОЙКИ ИНДИВИДУАЛЬНЫМИ ОТДЕЛЬНО СТОЯЩИМИ ЖИЛЬНЫМИ ДОМАМИ С ПРИУСАДЕБНЫМИ ЗЕМЕЛЬНЫМИ УЧАСТКАМИ
 - ТЕРРИТОРИИ ДЕТСКИХ ДОШКОЛЬНЫХ УЧРЕЖДЕНИЙ И ОБЩЕОБРАЗОВАТЕЛЬНЫХ ШКОЛ
 - ТЕРРИТОРИИ САДОВОДЧЕСКИХ ТОВАРИЩЕСТВ
 - ТЕРРИТОРИИ СРЕДНЕСПЕЦИАЛЬНЫХ, ПРОФЕССИОНАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКИХ И ВЫСШИХ УЧЕБНЫХ ЗАВЕДЕНИЙ
 - ТЕРРИТОРИИ УЧРЕЖДЕНИЙ ЗДРАВООХРАНЕНИЯ
 - ТЕРРИТОРИИ ИНСТИТУТОВ КУЛЬТОВОГО НАЗНАЧЕНИЯ
 - ТЕРРИТОРИИ УЧРЕЖДЕНИЙ КУЛЬТУРЫ И ИСКУССТВА
 - ТЕРРИТОРИИ ПРЕДПРИЯТИЙ ТОРГОВЛИ, ОБЩЕСТВЕННОГО ПИТАНИЯ И БЫТОВОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ. ЗОНА РАЗМЕЩЕНИЯ ВСТРОЕННЫХ ОБЪЕКТОВ ОБЩЕСТВЕННОГО, ДЕЛОВОГО НАЗНАЧЕНИЯ, УЧРЕЖДЕНИЙ И ПРЕДПРИЯТИЙ ОБСЛУЖИВАНИЯ В ЖИЛЫЕ ЗДАНИЯ
 - ТЕРРИТОРИИ ОБЪЕКТОВ СОЦИАЛЬНОГО, КОММУНАЛЬНО-БЫТОВОГО НАЗНАЧЕНИЯ, ОРГАНИЗАЦИЙ И УЧРЕЖДЕНИЙ УПРАВЛЕНИЯ, ПРОЕКТНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ, КРЕДИТНО-ФИНАНСОВЫХ УЧРЕЖДЕНИЙ

- ПРОИЗВОДСТВЕННАЯ И КОММУНАЛЬНО-СКЛАДСКАЯ ЗОНЫ**
- ТЕРРИТОРИИ ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ ОБЪЕКТОВ
- ЗОНА РЕКРЕАЦИОННОГО НАЗНАЧЕНИЯ**
- ТЕРРИТОРИИ СПОРТИВНЫХ И ФИЗИКУЛЬТУРНО-ОЗДОРОВИТЕЛЬНЫХ СООРУЖЕНИЙ
 - ОЗЕЛЕНЕННЫЕ ТЕРРИТОРИИ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ
 - ВОДНЫЕ ОБЪЕКТЫ
- ЗОНА СПЕЦИАЛЬНОГО НАЗНАЧЕНИЯ**
- ТЕРРИТОРИЯ СПЕЦИАЛЬНОГО НАЗНАЧЕНИЯ
 - КЛАДБИЩЕ
- ПРОЧИЕ ТЕРРИТОРИИ**
- ПРОЧИЕ ТЕРРИТОРИИ
 - ОЗЕЛЕНЕНИЕ СПЕЦИАЛЬНОГО НАЗНАЧЕНИЯ
 - ИНВЕСТИЦИОННО-ПРИВЛЕКАТЕЛЬНЫЕ ТЕРРИТОРИИ

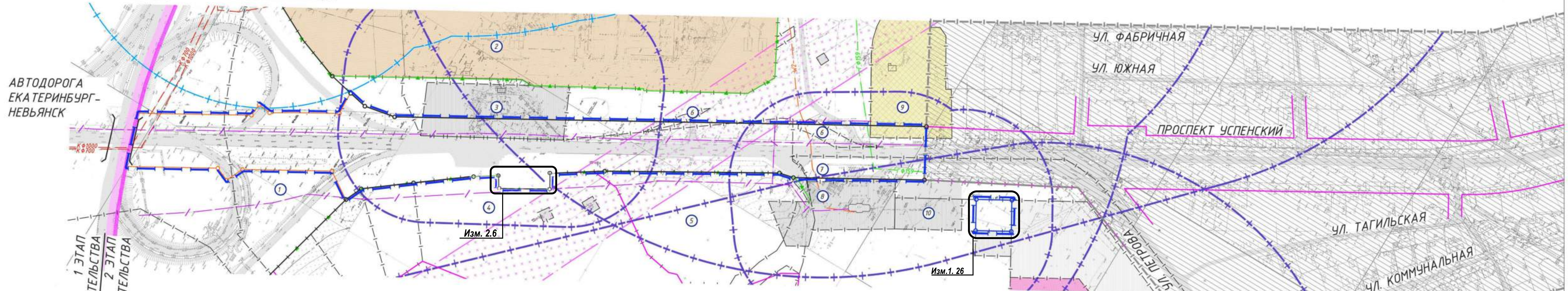
					36/2015/7015-628сн-ППТ2-0П		
					Проект планировки и проект межевания для размещения линейного объекта: "Строительство и реконструкция улично-дорожной сети городского округа Верхняя Пышма со строительством трамвайной линии в границах городского округа Верхняя Пышма"		
Изм.	Колуч.	Лист	Изд.	Подпись	Дата	2 этап. Обоснование проекта	
Разработ.	Халипина				06.16	Студия	Лист
Проверил	Лешкова				06.16	ПП	Листов
Н.контр.	Шевцова				06.16		ГЧ2-1
					Схема расположения элемента планировочной структуры (проектируемой территории) М 1:10000		
					ПроектUрал.ру		

Специально
 Взам. №
 Листы и дата
 № № год



ЕКАТЕРИНБУРГСКАЯ
КОЛЬЦЕВАЯ АВТОДОРОГА
(ЕКАД)

МО "ГОРОД ЕКАТЕРИНБУРГ" ГО "ВЕРХНЯЯ ПЫШМА"



УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ

ГРАНИЦЫ И ОБЪЕКТЫ

- ГРАНИЦА ПРОЕКТА ПЛАНИРОВКИ
- УСТАНОВЛЕННЫЕ (ПРОЕКТНЫЕ) КРАСНЫЕ ЛИНИИ
- РАНЕЕ ЗАПРОЕКТИРОВАННЫЕ КРАСНЫЕ ЛИНИИ
- ГРАНИЦА ОТВОДА ЗЕМЕЛЬНОГО УЧАСТКА **Изм. 1.14**
- ГРАНИЦА ОТВОДА ЗЕМЕЛЬНОГО УЧАСТКА ДЛЯ РАЗМЕЩЕНИЯ ЛИНЕЙНОГО ОБЪЕКТА
- ГРАНИЦЫ ЗЕМЕЛЬНЫХ КАДАСТРОВЫХ УЧАСТКОВ
- ГРАНИЦА ГОРОДСКОГО ОКРУГА "ВЕРХНЯЯ ПЫШМА"
- ЖИЛЬЕ ДОМА, ЗДАНИЯ, СТРОЕНИЯ
- МОСТЫ И ПУТЕПРОВОДЫ
- ПРОЕЗЖИЕ ЧАСТИ УЛИЦ И ДОРОГ
- ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА
- ПОЛОСА ОТВОДА АВТОМОБИЛЬНОЙ ДОРОГИ
- ПРОЕКТ ПЛАНИРОВКИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРОСПЕКТА УСПЕНСКОГО ОТ УЛ. ПЕТРОВА ДО ПУТЕПРОВОДА В Г. ВЕРХНЯЯ ПЫШМА (ОАО ГИПРОДОРНИИ УРАЛЬСКИЙ ФИЛИАЛ)

ТЕРРИТОРИАЛЬНЫЕ ЗОНЫ

- ЗОНА ИНДИВИДУАЛЬНОЙ ЖИЛОЙ ЗАСТРОЙКИ
- ЗОНА МНОГООКВАРТИРНОЙ СЕКЦИОННОЙ ЖИЛОЙ ЗАСТРОЙКИ СВЫШЕ 5 ЭТАЖЕЙ
- КОМПЛЕКСНАЯ ОБЩЕСТВЕННО-ДЕЛОВАЯ ЗОНА
- ЗОНА ТОРГОВЫХ КОМПЛЕКСОВ И ОБЪЕКТОВ ОБСЛУЖИВАНИЯ
- ЗОНА КУЛЬТУРНО-РАЗВЛЕКАТЕЛЬНЫХ КОМПЛЕКСОВ
- ЗОНА КУЛЬТОВЫХ РЕЛИГИОЗНЫХ КОМПЛЕКСОВ
- ЗОНА ОБЪЕКТОВ ПРОИЗВОДСТВЕННОГО НАЗНАЧЕНИЯ НЕ ТРЕБУЮЩИХ УСТАНОВЛЕНИЯ СЗЗ
- ЗОНА ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ ОБЪЕКТОВ II КЛАССА ОПАСНОСТИ
- ЗОНА ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ ОБЪЕКТОВ IV КЛАССА ОПАСНОСТИ
- ЗОНА КОММУНАЛЬНО-СКЛАДСКИХ ОБЪЕКТОВ, НЕ ТРЕБУЮЩИХ УСТАНОВЛЕНИЯ СЗЗ
- ЗОНА КОММУНАЛЬНО-СКЛАДСКИХ ОБЪЕКТОВ V КЛАССА ОПАСНОСТИ
- ЗОНА СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННЫХ ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ ОБЪЕКТОВ, НЕ ТРЕБУЮЩИХ УСТАНОВЛЕНИЯ СЗЗ
- ЗОНА ОЗЕЛЕНЕНИЯ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ
- ЗОНА ГОРОДСКИХ ЛЕСОВ, ЛЕСОПАРКОВ
- ЗОНА ВЕДЕНИЯ КОЛЛЕКТИВНОГО САДОВОДСТВА И ДАЧНОГО ХОЗЯЙСТВА
- ЗОНА ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

- ЗОНА ОБЪЕКТОВ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА С СЗЗ 100М
- ЗОНА ОБЪЕКТОВ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА С СЗЗ 50М
- ЗОНА ХРАНЕНИЯ ИНДИВИДУАЛЬНОГО ТРАНСПОРТА
- ЗОНА ОБЪЕКТОВ ИНЖЕНЕРНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ КАНАЛИЗОВАНИЯ ТЕРРИТОРИИ
- ЗОНА ИНЖЕНЕРНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ОБЪЕКТОВ ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ
- ЗОНА ИНЖЕНЕРНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ОБЪЕКТОВ ГАЗОСНАБЖЕНИЯ

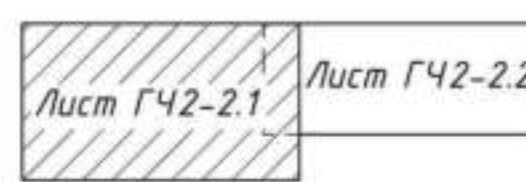
ОБЪЕКТЫ ИНЖЕНЕРНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

- ОБЪЕКТЫ ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ (ТРАНСФОРМАТОРНЫЙ ПУНКТ)
- ОБЪЕКТЫ ГАЗОСНАБЖЕНИЯ (ГАЗОРЕГУЛЯТОРНЫЙ ПУНКТ ШКАФНОЙ)
- ВОДОПРОВОД
- ГАЗОПРОВОД
- ТЕПЛОТРАССА
- КАНАЛИЗАЦИЯ БЫТОВАЯ САМОТЕЧНАЯ
- КАНАЛИЗАЦИЯ СВЯЗИ
- КАБЕЛИ СИЛОВЫЕ

ГРАНИЦЫ ЗОН С ОСОБИМИ УСЛОВИЯМИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ТЕРРИТОРИИ

- САНИТАРНО-ЗАЩИТНАЯ ЗОНА ОТ ПРИОРИТЕТНЫХ ИСТОЧНИКОВ ЗАГРЯЗНЕНИЯ
- ВОДООХРАННАЯ ЗОНА ВОДНЫХ ОБЪЕКТОВ
- ОХРАННАЯ ЗОНА ОБЪЕКТОВ ЭЛЕКТРОСЕТЕВОГО ХОЗЯЙСТВА

СХЕМА СОВМЕЩЕНИЯ ЛИСТОВ



ПРИМЕЧАНИЯ

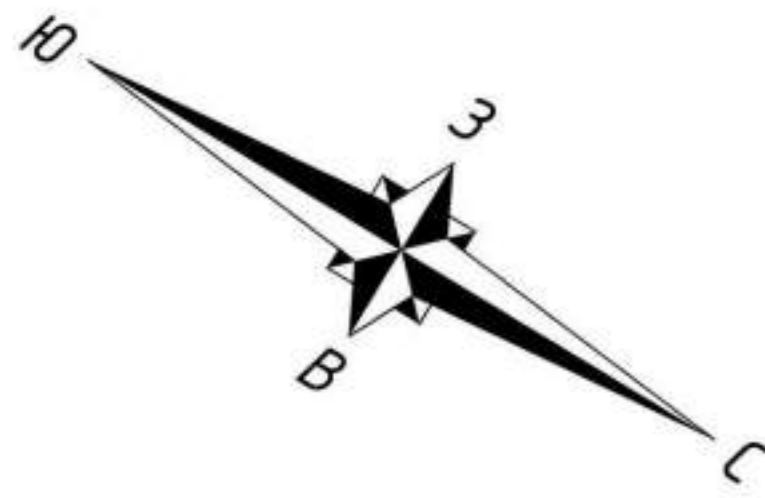
1. УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ, ПРЕДСТАВЛЕННЫЕ НА ДАННОМ ЛИСТЕ, АКТУАЛЬНЫ ДЛЯ ЛИСТА ГЧ2-2.2.

ЭКСПЛИКАЦИЯ ЗЕМЕЛЬНЫХ УЧАСТКОВ

№	КАДАСТРОВЫЙ НОМЕР ЗУ	АДРЕС ЗУ	РАЗРЕШЕННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ
1	66.36.0203001174		Нет данных
2	66.36.011089.2	Свердловская обл., г. Верхняя Пышма, проспект Успенский, 1/1	Под объектами очистных сооружений хозяйевой канализации
3	66.36.011088.5	Свердловская обл., г. Верхняя Пышма	Для сельскохозяйственного производства
4	66.36.0130011300	Свердловская область, г. Верхняя Пышма, участок находится примерно в 200 м. на направление на юго-восток от ориентира г. Верхняя Пышма, расположенного за пределами участка	Для размещения производственных и административных зданий, строений, сооружений промышленности, коммунального хозяйства, материально-технического, производственного снабжения, сбыта и заготовок, проездов, тупиков
5	66.36.0130011002	Свердловская область, г. Верхняя Пышма, участок находится примерно в 200 м. на направление на юго-восток от ориентира г. Верхняя Пышма, расположенного за пределами участка	Для размещения производственных и административных зданий, строений, сооружений промышленности, коммунального хозяйства, материально-технического, производственного снабжения, сбыта и заготовок, проездов, тупиков
6	66.36.011088.33	Свердловская обл., г. Верхняя Пышма, транспортная развязка на 13км автомобильной дороги г. Екатеринбург-г. Невьянск на территории ГО Верхняя Пышма	Под размещение временной объездной дороги на период строительства транспортной развязки на 13 км автомобильной дороги г. Екатеринбург-г. Невьянск на территории ГО Верхняя Пышма
7	66.36.0130016		Нет данных
8	66.36.01300146	Свердловская обл., г. Верхняя Пышма, ул. Петрова, дач 67, 12 кв. автодороги Екатеринбург-Невьянск	Под объект автотранспорта (автозаправочная станция)
9	66.36.011088.10	Свердловская обл., г. Верхняя Пышма, проспект Успенский, 1/2	Нет данных
10	66.36.01300133	Свердловская обл., г. Верхняя Пышма, проспект Успенский, 2/1	Под здание автоцентра

				36/2015/7015-628сп-ППТ 2-0П		
Изм.	Кол-во	Лист	№ док.	Подпись	Дата	
Разработ.	Халипина	06.16				
Проверил	Лещкова	06.16				
Н.контр.	Шефцова	06.16				
				2 этап. Обоснование проекта		Стадия
				Схема использования и состояния территории в период подготовки проекта планировки (опорный план) М 1:2000		Лист
						Листов
						2

ЛИНИЯ СОВМЕЩЕНИЯ
С ЛИСТОМ ГЧ2-2.2



ЭКСПЛИКАЦИЯ ЗЕМЕЛЬНЫХ УЧАСТКОВ

№	КАДАСТРОВЫЙ НОМЕР ЗУ	АДРЕС ЗУ	РАЗРЕШЕННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ
11	66:36:0111062:10	Свердловская обл., г. Верхняя Пышма, ул. Обогатителей, 2	Под многоквартирный дом
12	66:36:0111062:1	Свердловская обл., г. Верхняя Пышма, проспект Успенский, 1/63е	Общее пользование территории
13	66:36:0111062:7	Свердловская обл., г. Верхняя Пышма, проспект Успенский, 1/63б	Общее пользование территории
14	66:36:0111062:6	Свердловская обл., г. Верхняя Пышма, проспект Успенский, 1/63в	Общее пользование территории
15	66:36:0111062:4		Нет данных
16	66:36:0000000:231	Свердловская обл., г. Верхняя Пышма, в районе Обогапительной фабрики	Под размещение площадки для металлоизделий
17	66:36:0108004:44	Свердловская обл., г. Верхняя Пышма	Под автомобильную дорогу с путепроводом
18	66:36:0108004:45	Свердловская обл., г. Верхняя Пышма	Общее пользование территории
19	66:36:0108004:40	Свердловская обл., г. Верхняя Пышма	Общее пользование территории
20	66:36:0108004:38	Свердловская обл., г. Верхняя Пышма	Общее пользование территории
21	66:36:0108002:60	Свердловская обл., г. Верхняя Пышма, проспект Успенский (под АЗК)	Общее пользование территории
22	66:36:0110002:1	Свердловская обл., г. Верхняя Пышма, проспект Успенский, 2г, СНТ №5	Коллективное садоводство
23	66:36:0110002:2	Свердловская обл., г. Верхняя Пышма, проспект Успенский, 2г, СТ №5 АО «Уралэлектромедь», уч. №7	Для ведения садоводства
24	66:36:0110002:6	Свердловская обл., г. Верхняя Пышма, проспект Успенский, 2г, СНТ №5	Коллективное садоводство
25	66:36:0110002:7		

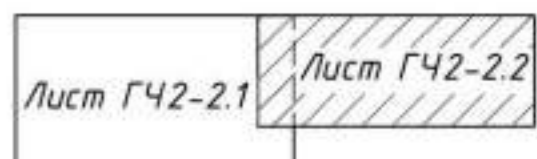
26	66:36:0110002:8		Коллективное садоводство
27	66:36:0110002:11	Свердловская обл., г. Верхняя Пышма, проспект Успенский, 2г	Коллективное садоводство
28	66:36:0110002:12	Свердловская обл., г. Верхняя Пышма, проспект Успенский, 2г	Коллективное садоводство
29	66:36:0110002:54	Свердловская обл., г. Верхняя Пышма, проспект Успенский, 2г	Садоводство
30	66:36:0110002:55		
31	66:36:0110002:56		
32	66:36:0110002:61	Свердловская обл., г. Верхняя Пышма, проспект Успенский, 2г	Культурное развитие
33	66:36:0110002:58	Свердловская обл., г. Верхняя Пышма, проспект Успенский, 2г	Садоводство
34	66:36:0110002:59	Свердловская обл., г. Верхняя Пышма, проспект Успенский, 2г	Садоводство
35	66:36:0110002:14	Свердловская обл., г. Верхняя Пышма, проспект Успенский, 2г, СНТ №5, уч. №43	Коллективное садоводство
36	66:36:0111007:1	Свердловская обл., г. Верхняя Пышма, ул. Фрунзе в районе городской базы ГСК №33	Гаражи
37	66:36:0111007:2	Свердловская обл., г. Верхняя Пышма, в составе ГСК № 33 в районе ул. Фрунзе	Для строительства капитального гаража
38	66:36:0111007:736	Свердловская обл., г. Верхняя Пышма, ул. Фрунзе, в районе городской базы, ГСК № 33, Бокс № 80а	Обслуживание автотранспорта
39	66:36:0111007:896	Свердловская обл., г. Верхняя Пышма, в районе городской базы (ГСК № 144 "Мираж", бокс № 6	Обслуживание автотранспорта
40	66:36:0111007:15	Свердловская обл., г. Верхняя Пышма, ул. Фрунзе, 14а	Под благоустройство территории производственной базы
41	66:36:0111007:14	Свердловская обл., г. Верхняя Пышма, ул. Фрунзе, 14а	Под производственной базой

42	66:36:0111007:4	Свердловская обл., МО "Верхняя Пышма" ГСК "Мираж" в районе городской базы	Гаражи
43	66:36:0111007:755	Свердловская обл., г. Верхняя Пышма, район улицы Александра Козыцина/проспекта Успенского	Отдых (рекреация)
44	66:36:0111007:17	Свердловская обл., г. Верхняя Пышма	По краю
45	66:36:0111007:754	Свердловская обл., г. Верхняя Пышма, район улицы Александра Козыцина/проспекта Успенского	Отдых (рекреация)
46	66:36:0111007:756	Свердловская обл., г. Верхняя Пышма, район улицы Александра Козыцина/проспекта Успенского	Транспорт
47	66:36:0000000:3793	Свердловская обл., г. Верхняя Пышма	Общее пользование территории
48	66:36:0000000:3675	Свердловская обл., г. Верхняя Пышма, Железнодорожные пути ОАО "Уралэлектромедь"	Общее пользование территории
49	66:36:0000000:4515	Свердловская обл., г. Верхняя Пышма	Общее пользование территории
50	66:36:0108002:1	Свердловская обл., г. Верхняя Пышма, проспект Успенский, в районе ОАО "Автотранспорт", АЗС	Занимаемый стационарной АЗС
51	66:36:0108004:3	Свердловская обл., г. Верхняя Пышма, в районе Ивановского тупика	Под строительство гаражных боксов
52	66:36:0108004:42	Свердловская обл., г. Верхняя Пышма	Общее пользование территории
53	66:36:0000000:3944	Свердловская обл., г. Верхняя Пышма	Общее пользование территории
54	66:36:0108002:13	Свердловская область, г. Верхняя Пышма, проспект Успенский (под АЗК)	Под автогазозаправочным комплексом
55	66:36:0110002:4	Свердловская обл., г. Верхняя Пышма, проспект Успенский, СТ №5 АО «Уралэлектромедь», уч. № 33	Садоводство (по документу - культурное развитие)
56	66:36:0000000:10303	Свердловская обл., г. Верхняя Пышма, железнодорожные пути ОАО «Уралэлектромедь»	Под железнодорожные тупики обогатительной фабрики

ПРИМЕЧАНИЯ

1. УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ СМ. ЛИСТ ГЧ2-2.1

СХЕМА СОВМЕЩЕНИЯ ЛИСТОВ



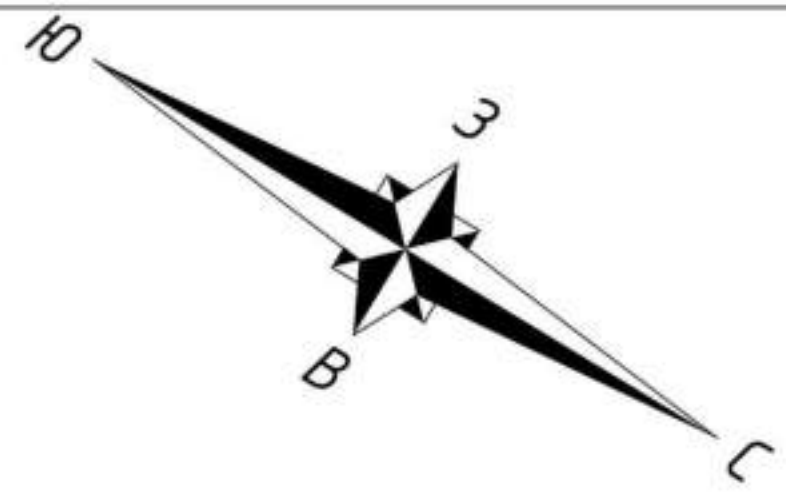
36/2015/7015-628сп-ППТ2-0П				
Проект планировки и проект межевания для размещения линейного объекта: "Строительство и реконструкция улично-дорожной сети городского округа Верхняя Пышма со строительством трамвайной линии в границах городского округа Верхняя Пышма"				
Изм.	Колуч	Лист	Надк.	Подпись
Разработ.	Халипина	06.16		
Проверил	Лешкова	06.16		
Н.контр.	Шевцова	06.16		
2 этап.				
Обоснование проекта			Лист	Листов
			ГЧ2-2.2	2
Схема использования и состояния территории в период подготовки проекта планировки (апорный план) М 1:2000				



ЛИНИЯ СОВМЕЩЕНИЯ

С ЛИСТОМ ГЧ2-2.1

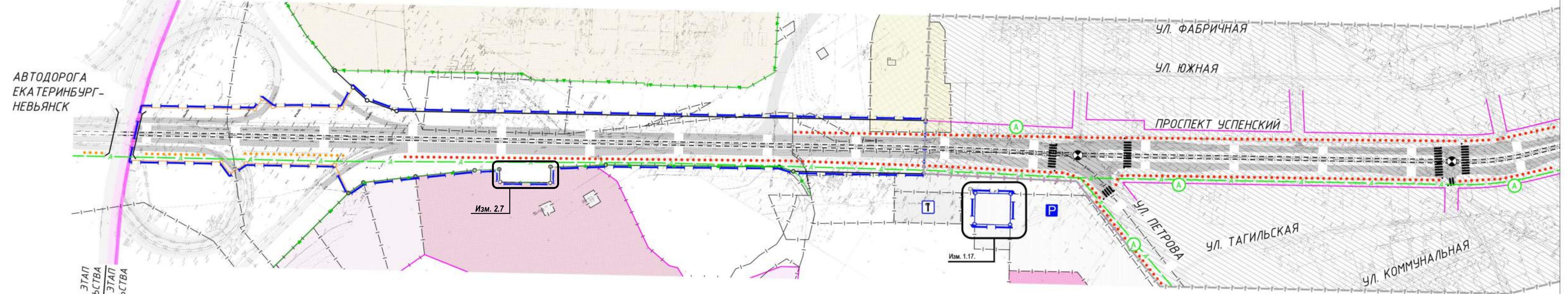
№ докум.	Листы и дата	Вариант №	Содержание



ЕКАТЕРИНБУРГСКАЯ
КОЛЬЦЕВАЯ АВТОДОРОГА
(ЕКАД)

МО "ГОРОД ЕКАТЕРИНБУРГ" ГО "ВЕРХНЯЯ ПЫШМА"

ЛИНИЯ СОВМЕЩЕНИЯ
С ЛИСТОМ ГЧ2-3.2



УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ

ГРАНИЦЫ И ОБЪЕКТЫ

СУЩЕСТВУЮЩЕЕ ПОЛОЖЕНИЕ	РАНЕЕ ЗАПРОЕКТИРОВАНОЕ ПОЛОЖЕНИЕ	ПРОЕКТИРУЕМОЕ ПОЛОЖЕНИЕ	ОБЪЕКТ
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	ГРАНИЦА ПРОЕКТА ПЛАНИРОВКИ
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	КРАСНЫЕ ЛИНИИ
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	ГРАНИЦА ОТВОДА ЗЕМЕЛЬНОГО УЧАСТКА ДЛЯ РАЗМЕЩЕНИЯ ЛИНЕЙНОГО ОБЪЕКТА
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	ГРАНИЦА ОТВОДА ЗЕМЕЛЬНОГО УЧАСТКА
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	ГРАНИЦА ГОРОДСКОГО ОКРУГА "ВЕРХНЯЯ ПЫШМА"
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	ЖИЛЫЕ ДОМА, ЗДАНИЯ, СТРОЕНИЯ
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	МОСТЫ И ПУТЕПРОВОДЫ
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	ГРАНИЦЫ ЗЕМЕЛЬНЫХ КАДАСТРОВЫХ УЧАСТКОВ
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	ТРАМВАЙНАЯ ЛИНИЯ
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	ПОЛОСА ОТВОДА АВТОМОБИЛЬНОЙ ДОРОГИ
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	ПРОЕКТ ПЛАНИРОВКИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРОСПЕКТА УСПЕНСКОГО ОТ УЛ. ПЕТРОВА ДО ПУТЕПРОВОДА В Г. ВЕРХНЯЯ ПЫШМА (ОАО ГИПРОДОРНИИ УРАЛЬСКИЙ ФИЛИАЛ)
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	ОБЪЕКТЫ ИНЖЕНЕРНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	ОБЪЕКТЫ ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ (ТРАНСФОРМАТОРНЫЙ ПУНКТ)
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	ОБЪЕКТЫ ГАЗОСНАБЖЕНИЯ

СУЩЕСТВУЮЩЕЕ ПОЛОЖЕНИЕ	РАНЕЕ ЗАПРОЕКТИРОВАНОЕ ПОЛОЖЕНИЕ	ПРОЕКТИРУЕМОЕ ПОЛОЖЕНИЕ	ОБЪЕКТ
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	МАГИСТРАЛЬНАЯ УЛИЦА ОБЩЕГОРОДСКОГО ЗНАЧЕНИЯ РЕГУЛИРУЕМОГО ДВИЖЕНИЯ
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	МАГИСТРАЛЬНАЯ УЛИЦА ОБЩЕГОРОДСКОГО ЗНАЧЕНИЯ РЕГУЛИРУЕМОГО ДВИЖЕНИЯ С ТРАМВАЙНОЙ ЛИНИЕЙ В ЕЕ СОСТАВЕ
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	МАГИСТРАЛЬНАЯ УЛИЦА РАЙОННОГО ЗНАЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНО-ПЕШЕХОДНАЯ
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	УЛИЦА В ЖИЛОЙ ЗАСТРОЙКЕ, ПРОЕЗД
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	ОСТАНОВКА АВТОБУСА
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	ОСТАНОВКА ТРАМВАЯ
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	ЛИНИЯ ДВИЖЕНИЯ АВТОБУСА
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	РЕГУЛИРУЕМЫЙ ПЕРЕКРЕСТОК
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	СТАНЦИЯ ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	АВТОМОЙКА
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	АВТОЗАПРАВОЧНАЯ СТАНЦИЯ
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	ЗОНА ВРЕМЕННОГО ХРАНЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	НАЗЕМНЫЙ ПЕШЕХОДНЫЙ ПЕРЕХОД
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ВЕЛОПЕШЕХОДНОГО ДВИЖЕНИЯ
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	РАЗВИТИЕ ВЕЛОПЕШЕХОДНОГО ДВИЖЕНИЯ С УЧЕТОМ ПЕРСПЕКТИВНОЙ РЕКОНСТРУКЦИИ РАЗВЯЗКИ ЕКАД

ОБЪЕКТЫ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

СУЩЕСТВУЮЩЕЕ ПОЛОЖЕНИЕ	РАНЕЕ ЗАПРОЕКТИРОВАНОЕ ПОЛОЖЕНИЕ	ПРОЕКТИРУЕМОЕ ПОЛОЖЕНИЕ	ОБЪЕКТ
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	ЗОНА ИНДИВИДУАЛЬНОЙ ЖИЛОЙ ЗАСТРОЙКИ
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	ЗОНА МНОГOKВАРТИРНОЙ СЕКЦИОННОЙ ЖИЛОЙ ЗАСТРОЙКИ СВЫШЕ 5 ЭТАЖЕЙ
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	КОМПЛЕКСНАЯ ОБЩЕСТВЕННО-ДЕЛОВАЯ ЗОНА
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	ЗОНА ТОРГОВЫХ КОМПЛЕКСОВ И ОБЪЕКТОВ ОБСЛУЖИВАНИЯ
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	ЗОНА КУЛЬТУРНО-РАЗВЛЕКАТЕЛЬНЫХ КОМПЛЕКСОВ
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	ЗОНА КУЛЬТОВЫХ РЕЛИГИОЗНЫХ КОМПЛЕКСОВ
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	ЗОНА ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ ОБЪЕКТОВ II КЛАССА ОПАСНОСТИ
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	ЗОНА ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ ОБЪЕКТОВ IV КЛАССА ОПАСНОСТИ
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	ЗОНА КОММУНАЛЬНО-СКЛАДСКИХ ОБЪЕКТОВ V КЛАССА ОПАСНОСТИ
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	ЗОНА СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННЫХ ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ ОБЪЕКТОВ, НЕ ТРЕБУЮЩИХ УСТАНОВЛЕНИЯ СЗЗ
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	ЗОНА ГОРОДСКИХ ЛЕСОВ, ЛЕСОПАРКОВ
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	ЗОНА ВЕДЕНИЯ КОЛЛЕКТИВНОГО САДОВОДСТВА И ДАЧНОГО ХОЗЯЙСТВА
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	ЗОНА ОБЪЕКТОВ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА С СЗЗ 100М
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	ЗОНА ОБЪЕКТОВ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА С СЗЗ 50М

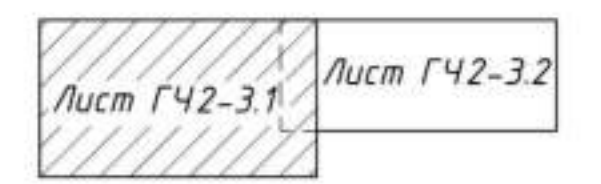
ТЕРРИТОРИАЛЬНЫЕ ЗОНЫ

СУЩЕСТВУЮЩЕЕ ПОЛОЖЕНИЕ	РАНЕЕ ЗАПРОЕКТИРОВАНОЕ ПОЛОЖЕНИЕ	ПРОЕКТИРУЕМОЕ ПОЛОЖЕНИЕ	ОБЪЕКТ
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	ЗОНА ХРАНЕНИЯ ИНДИВИДУАЛЬНОГО ТРАНСПОРТА
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	ЗОНА ОБЪЕКТОВ ИНЖЕНЕРНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ КАНАЛИЗОВАНИЯ ТЕРРИТОРИИ
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	ЗОНА ИНЖЕНЕРНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ОБЪЕКТОВ ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	ЗОНА ИНЖЕНЕРНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ОБЪЕКТОВ ГАЗОСНАБЖЕНИЯ

ПРИМЕЧАНИЕ

1. УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ, ПРЕДСТАВЛЕННЫЕ НА ДАННОМ ЛИСТЕ, АКТУАЛЬНЫ ДЛЯ ЛИСТА ГЧ2-3.2.

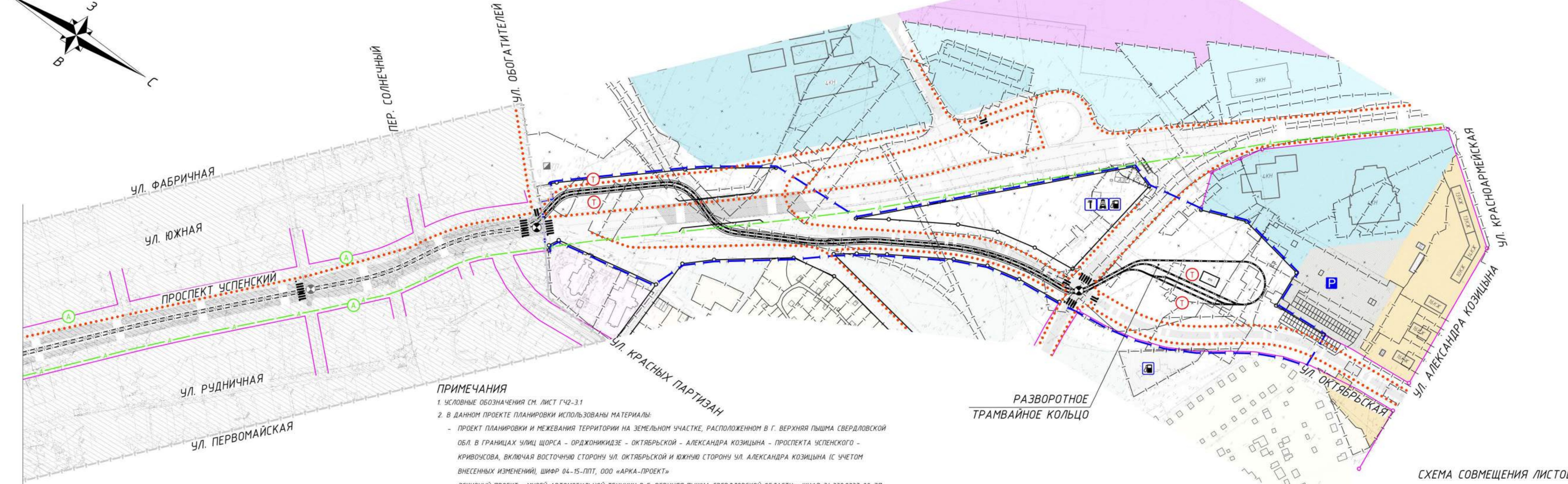
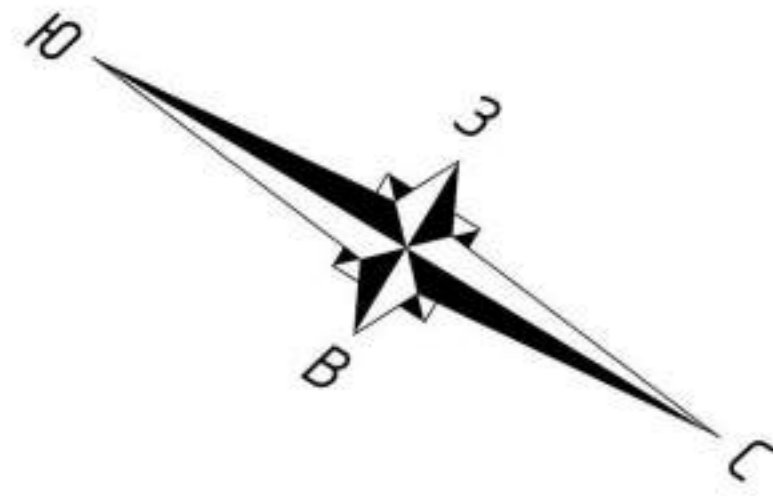
СХЕМА СОВМЕЩЕНИЯ ЛИСТОВ



36/2015/7015-628сп-ППТ2-0П						
1	3	2-31	Изм.	Календарь	Дата	07.22
Разработ	Халипина	И.И.	И.И.	И.И.	И.И.	07.22
Проверил	Лещова	И.И.	И.И.	И.И.	И.И.	06.16
Н.контр.	Шевцова	И.И.	И.И.	И.И.	И.И.	06.16
Проект планировки и проект межевания для размещения линейного объекта "Строительство и реконструкция улично-дорожной сети городского округа Верхняя Пышма со строительством трамвайной линии в границах городского округа Верхняя Пышма"						2 этап. Обоснование проекта
Схема организации улично-дорожной сети, размещения парковок (парковочных мест), и движения транспорта М 1:2000						Лист ГЧ2-3.1
						Лист ГЧ2-3.2

Вариант №
Лист № в плане
Изм. №



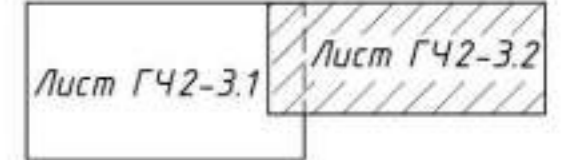


ПРИМЕЧАНИЯ

- УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ СМ. ЛИСТ ГЧ2-3.1
- В ДАННОМ ПРОЕКТЕ ПЛАНИРОВКИ ИСПОЛЬЗОВАНЫ МАТЕРИАЛЫ:
 - ПРОЕКТ ПЛАНИРОВКИ И МЕЖЕВАНИЯ ТЕРРИТОРИИ НА ЗЕМЕЛЬНОМ УЧАСТКЕ, РАСПОЛОЖЕННОМ В Г. ВЕРХНЯЯ ПЫШМА СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛ. В ГРАНИЦАХ УЛИЦ ЩОРСА - ОРДЖОНИКИДЗЕ - ОКТЯБРЬСКОЙ - АЛЕКСАНДРА КОЗИЦЫНА - ПРОСПЕКТА УСПЕНСКОГО - КРИВОУСОВА, ВКЛЮЧАЯ ВОСТОЧНУЮ СТОРОНУ УЛ. ОКТЯБРЬСКОЙ И ЮЖНУЮ СТОРОНУ УЛ. АЛЕКСАНДРА КОЗИЦЫНА (С УЧЕТОМ ВНЕСЕННЫХ ИЗМЕНЕНИЙ), ШИФР 04-15-ППТ, ООО «АРКА-ПРОЕКТ»
 - ЭСКИЗНЫЙ ПРОЕКТ: «МУЗЕЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ ТЕХНИКИ В Г. ВЕРХНЯЯ ПЫШМА СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ», ШИФР 34.339.9837-00-ЭП, ОАО «УРАЛГРАЖДАНПРОЕКТ»
 - ЭСКИЗНЫЙ ПРОЕКТ: «ДВОРЕЦ ТЕХНИЧЕСКОГО ТВОРЧЕСТВА В Г. ВЕРХНЯЯ ПЫШМА», ШИФР 11.15-ЭП, ИНЖИНИРИНГОВАЯ КОМПАНИЯ «СТРОЙПРОЕКТ»
 - ПРОЕКТ ПЛАНИРОВКИ И ПРОЕКТ МЕЖЕВАНИЯ ТЕРРИТОРИИ ДЛЯ РАЗМЕЩЕНИЯ ЛИНЕЙНОГО ОБЪЕКТА: «ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА Г. ВЕРХНЯЯ ПЫШМА. АВТОДОРОГА ПО УЛ. КРАСНЫХ ПАРТИЗАН»;
 - ПРОЕКТ ПЛАНИРОВКИ И ПРОЕКТ МЕЖЕВАНИЯ ТЕРРИТОРИИ ДЛЯ РАЗМЕЩЕНИЯ ЛИНЕЙНОГО ОБЪЕКТА: «ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА Г. ВЕРХНЯЯ ПЫШМА. ТРАНСПОРТНЫЙ УЗЕЛ ОТ УЛ. КРАСНЫХ ПАРТИЗАН ДО УЛ. ОКТЯБРЬСКАЯ»;
 - ЭСКИЗНЫЙ ПРОЕКТ «ТРАНСПОРТНАЯ РАЗВЯЗКА НА 13 КМ АВТОДОРОГИ «ЕКАТЕРИНБУРГ - НЕВЬЯНСК»
 - ЧЕРТЁЖ ПЛАНИРОВКИ ТЕРРИТОРИИ - УЧАСТОК АВС ГРУПП У ЕКАДА
 - ПРОЕКТ ПЛАНИРОВКИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРОСПЕКТА УСПЕНСКОГО ОТ УЛ. ПЕТРОВА ДО ПУТЕПРОВОДА В Г. ВЕРХНЯЯ ПЫШМА (ОАО ГИПРОДОРНИИ УРАЛЬСКИЙ ФИЛИАЛ)

РАЗВОРОТНОЕ
ТРАМВАЙНОЕ КОЛЬЦО

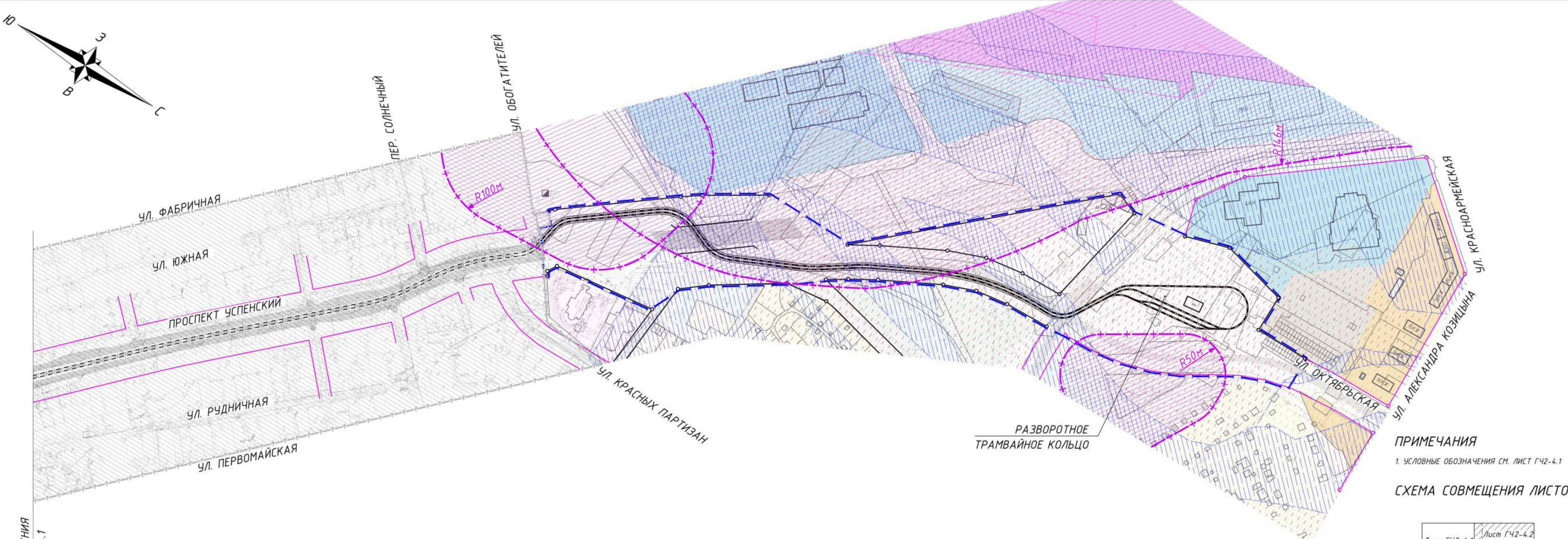
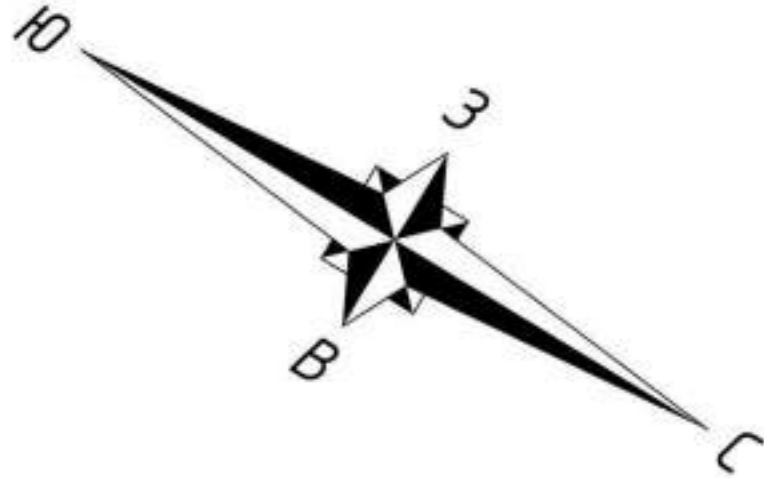
СХЕМА СОВМЕЩЕНИЯ ЛИСТОВ



ЛИНИЯ СОВМЕЩЕНИЯ
С ЛИСТОМ ГЧ2-3.1

36/2015/7015-628сп-ППТ 2-0П					
Проект планировки и проект межевания для размещения линейного объекта: "Строительство и реконструкция улично-дорожной сети городского округа Верхняя Пышма со строительством трамвайной линии в границах городского округа Верхняя Пышма"					
Изм.	Качество	Лист	Изд.	Подпись	Дата
Разработ.	Хапилина				06.16
Проверил	Лешкова				06.16
Н.контр.	Шевцова				06.16
2 этап. Обоснование проекта				Стадия	Лист
				ПТ	ГЧ2-3.2
Схема организации улично-дорожной сети, размещения парковок (парковочных мест), и движения транспорта М 1:2000				Листов 2	



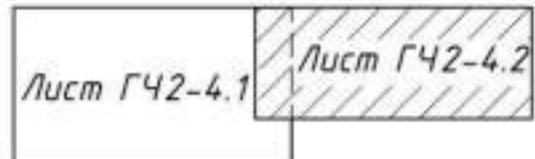


ЛИНИЯ СОВМЕЩЕНИЯ
С ЛИСТОМ ГЧ2-4.1

ПРИМЕЧАНИЯ

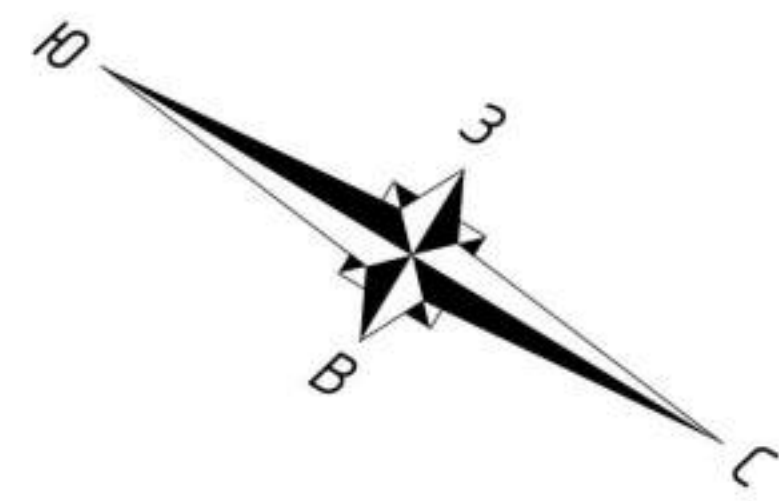
1. УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ СМ. ЛИСТ ГЧ2-4.1

СХЕМА СОВМЕЩЕНИЯ ЛИСТОВ



36/2015/7015-628сп-ППТ2-0П								
Проект планировки и проект межевания для размещения линейного объекта: "Строительство и реконструкция улично-дорожной сети городского округа Верхняя Пышма со строительством трамвайной линии в границах городского округа Верхняя Пышма"								
Изм.	Кол.чч	Лист	Индок.	Подпись	Дата	Стадия	Лист	Листов
Разработ.	Халиulina	06.16			06.16	2 этап. Обоснование проекта	ГЧ2-4.2	2
Проверил	Лешкова	06.16						
Н.контр.	Шевцова	06.16						
Схема границ зон с особыми условиями использования территории М 1:2000								

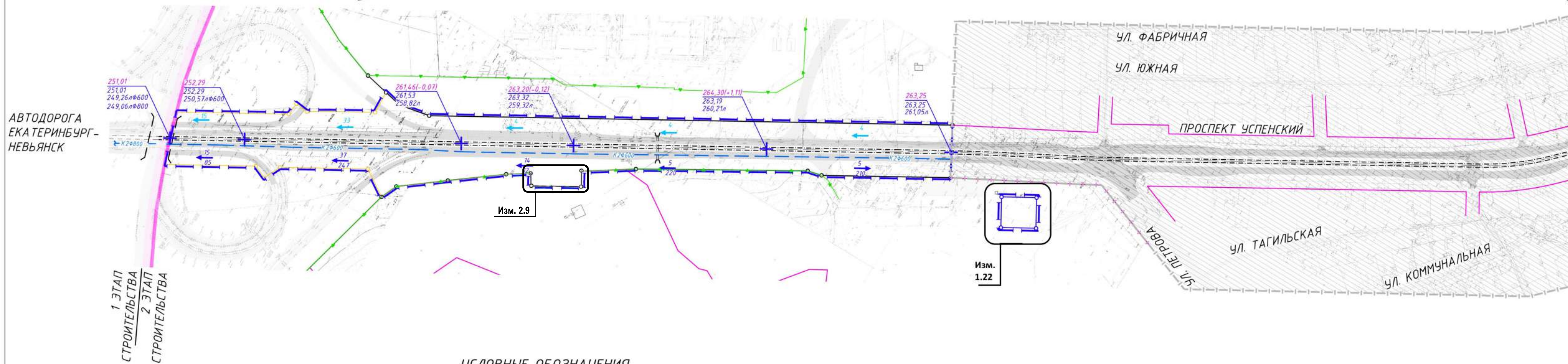
Составлено	
Внесено	
Получено и дата	
Лист № 001	



ЕКАТЕРИНБУРГСКАЯ
КОЛЬЦЕВАЯ АВТОДОРОГА
(ЕКАД)

МО "ГОРОД ЕКАТЕРИНБУРГ" ГО "ВЕРХНЯЯ ПЫШМА"

ЛИНИЯ СОВМЕЩЕНИЯ
С ЛИСТОМ ГЧ2-5.2



1 ЭТАП
СТРОИТЕЛЬСТВА
2 ЭТАП
СТРОИТЕЛЬСТВА

АВТОДОРОГА
ЕКАТЕРИНБУРГ-
НЕВЬЯНСК

Изм. 2.9

Изм. 1.22

УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ

ГРАНИЦЫ И ОБЪЕКТЫ

Существующее положение	Ранее запроектированное положение	Проектируемое положение	Описание
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	ГРАНИЦА ПРОЕКТА ПЛАНИРОВКИ
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	КРАСНЫЕ ЛИНИИ
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	ГРАНИЦА ОТВОДА ЗЕМЕЛЬНОГО УЧАСТКА ДЛЯ РАЗМЕЩЕНИЯ ЛИНЕЙНОГО ОБЪЕКТА
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	ГРАНИЦА ОТВОДА ЗЕМЕЛЬНОГО УЧАСТКА
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	ГРАНИЦА ГОРОДСКОГО ОКРУГА "ВЕРХНЯЯ ПЫШМА" Изм. 1.21
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	ЖИЛЫЕ ДОМА, ЗДАНИЯ, СТРОЕНИЯ
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	МОСТЫ И ПУТЕПРОВОДЫ
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	ПРОЕЗЖЕ ЧАСТИ УЛИЦ И ДОРОГ
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	ТРАМВАЙНАЯ ЛИНИЯ
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	ПОЛОСА ОТВОДА АВТОМОБИЛЬНОЙ ДОРОГИ
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	ПРОЕКТ ПЛАНИРОВКИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРОСПЕКТА УСПЕНСКОГО ОТ УЛ. ПЕТРОВА ДО ПУТЕПРОВОДА В Г. ВЕРХНЯЯ ПЫШМА (ОАО ГИПРОДОРНИИ УРАЛЬСКИЙ ФИЛИАЛ)

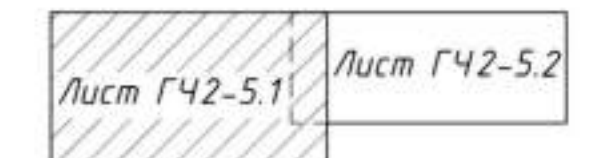
**ОБЪЕКТЫ ИНЖЕНЕРНОЙ
ИНФРАСТРУКТУРЫ**

Существующее положение	Ранее запроектированное положение	Проектируемое положение	Описание
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	КАНАЛИЗАЦИЯ ДОЖДЕВАЯ
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	ПЕРЕЛОМНАЯ ТОЧКА РЕЛЬЕФА
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	ВЕЛИЧИНА УКЛОНА ПРОЕЗЖЕЙ ЧАСТИ НАПРАВЛЕНИЕ УКЛОНА ПРОЕЗЖЕЙ ЧАСТИ РАССТОЯНИЕ МЕЖДУ ПЕРЕЛОМНЫМИ ТОЧКАМИ
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	ПРОЕКТНАЯ ОТМЕТКА ОТМЕТКА РЕЛЬЕФА ОТМЕТКА ЛОТКА ЛИВНЕВОЙ КАНАЛИЗАЦИИ ДИАМЕТР СЕТИ
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	ВЕЛИЧИНА УКЛОНА ЛИВНЕВОЙ КАНАЛИЗАЦИИ НАПРАВЛЕНИЕ УКЛОНА ЛИВНЕВОЙ КАНАЛИЗАЦИИ РАССТОЯНИЕ МЕЖДУ ПЕРЕЛОМНЫМИ ТОЧКАМИ
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	УСТРОЙСТВО ВОДОПЕРЕПУСКНОЙ ТРУБЫ

ПРИМЕЧАНИЯ

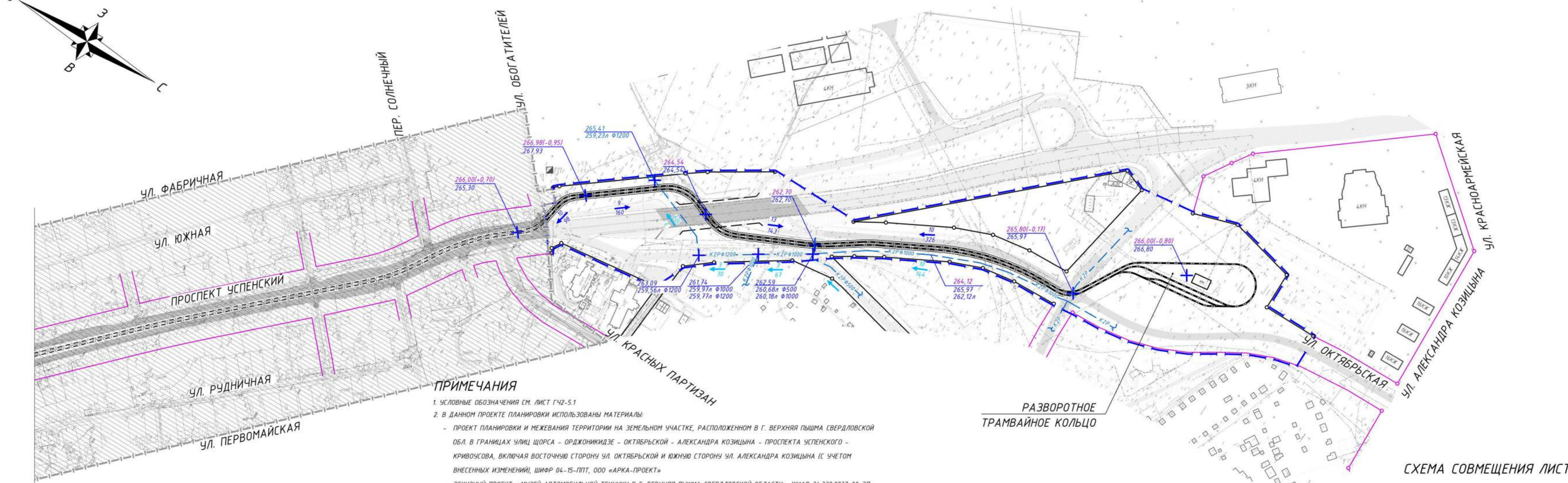
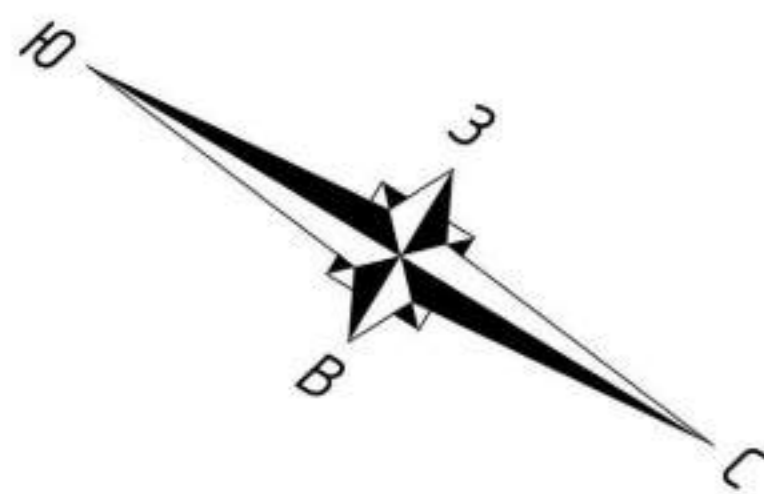
1. УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ, ПРЕДСТАВЛЕННЫЕ НА ДАННОМ ЛИСТЕ, АКТУАЛЬНЫ ДЛЯ ЛИСТА ГЧ2-5.2.

СХЕМА СОВМЕЩЕНИЯ ЛИСТОВ



Составитель	
Проверил	
Инженер	
Листов	
Всего	
Изм.	

36/2015/7015-628сп-ПТ2-0П				
Изм.	Кол-во	Лист	Наим.	Дата
1	2	2-5.1	Лист	07.22
Разработ	Халипина			06.16
Проверил	Лещкова			06.16
Н.контр.	Шевцова			06.16
2 этап. Обоснование проекта				Статус
Схема вертикальной планировки и инженерной подготовки территории М 1:2000				Лист ГЧ2-5.1
				2

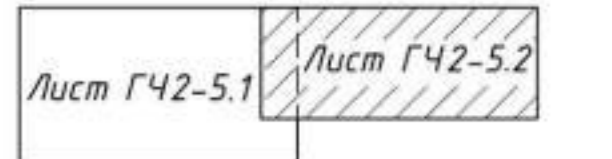


ПРИМЕЧАНИЯ

- УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ СМ. ЛИСТ ГЧ2-5.1
- В ДАННОМ ПРОЕКТЕ ПЛАНИРОВКИ ИСПОЛЬЗОВАНЫ МАТЕРИАЛЫ:
 - ПРОЕКТ ПЛАНИРОВКИ И МЕЖЕВАНИЯ ТЕРРИТОРИИ НА ЗЕМЕЛЬНОМ УЧАСТКЕ, РАСПОЛОЖЕННОМ В Г. ВЕРХНЯЯ ПЫШМА СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛ. В ГРАНИЦАХ УЛИЦ ШОРСА - ОРДЖОНИКИДЗЕ - ОКТЯБРЬСКОЙ - АЛЕКСАНДРА КОЗИЦЫНА - ПРОСПЕКТА УСПЕНСКОГО - КРИВОУСОВА, ВКЛЮЧАЯ ВОСТОЧНУЮ СТОРОНУ УЛ. ОКТЯБРЬСКОЙ И ЮЖНУЮ СТОРОНУ УЛ. АЛЕКСАНДРА КОЗИЦЫНА (С УЧЕТОМ ВНЕСЕННЫХ ИЗМЕНЕНИЙ), ШИФР 04-15-ППТ, ООО «АРКА-ПРОЕКТ»
 - ЭСКИЗНЫЙ ПРОЕКТ: «МУЗЕЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ ТЕХНИКИ В Г. ВЕРХНЯЯ ПЫШМА СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ», ШИФР 34.339.9837-00-ЭП, ОАО «УРАЛГРАЖДАНПРОЕКТ»
 - ЭСКИЗНЫЙ ПРОЕКТ: «ДВОРЕЦ ТЕХНИЧЕСКОГО ТВОРЧЕСТВА В Г. ВЕРХНЯЯ ПЫШМА», ШИФР 11.15-ЭП, ИНЖИНИРИНГОВАЯ КОМПАНИЯ «СТРОЙПРОЕКТ»
 - ПРОЕКТ ПЛАНИРОВКИ И ПРОЕКТ МЕЖЕВАНИЯ ТЕРРИТОРИИ ДЛЯ РАЗМЕЩЕНИЯ ЛИНЕЙНОГО ОБЪЕКТА: «ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА Г. ВЕРХНЯЯ ПЫШМА. АВТОДОРОГА ПО УЛ. КРАСНЫХ ПАРТИЗАН»;
 - ПРОЕКТ ПЛАНИРОВКИ И ПРОЕКТ МЕЖЕВАНИЯ ТЕРРИТОРИИ ДЛЯ РАЗМЕЩЕНИЯ ЛИНЕЙНОГО ОБЪЕКТА: «ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА Г. ВЕРХНЯЯ ПЫШМА. ТРАНСПОРТНЫЙ УЗЕЛ ОТ УЛ. КРАСНЫХ ПАРТИЗАН ДО УЛ. ОКТЯБРЬСКАЯ»;
 - ЭСКИЗНЫЙ ПРОЕКТ «ТРАНСПОРТНАЯ РАЗВЯЗКА НА 13 КМ АВТОДОРОГИ «ЕКАТЕРИНБУРГ - НЕВЬЯНСК»
 - ЧЕРТЕЖ ПЛАНИРОВКИ ТЕРРИТОРИИ - УЧАСТОК АВС ГРУПП У ЕКАДА
 - ПРОЕКТ ПЛАНИРОВКИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРОСПЕКТА УСПЕНСКОГО ОТ УЛ. ПЕТРОВА ДО ПУТЕПРОВОДА В Г. ВЕРХНЯЯ ПЫШМА (ОАО ГИПРОДОРНИИ УРАЛЬСКИЙ ФИЛИАЛ)

РАЗВОРОТНОЕ ТРАМВАЙНОЕ КОЛЬЦО

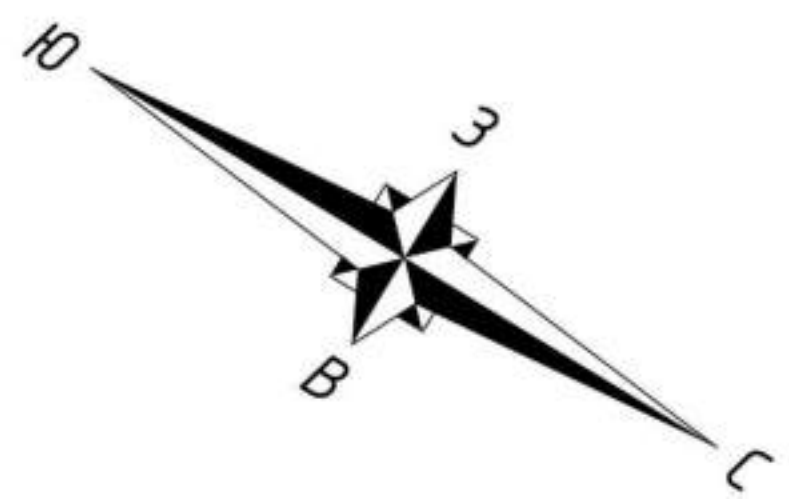
СХЕМА СОВМЕЩЕНИЯ ЛИСТОВ



ЛИНИЯ СОВМЕЩЕНИЯ С ЛИСТОМ ГЧ2-5.1

					36/2015/7015-628сп-ППТ2-0П					
					Проект планировки и проект межевания для размещения линейного объекта: "Строительство и реконструкция улично-дорожной сети городского округа Верхняя Пышма со строительством трамвайной линии в границах городского округа Верхняя Пышма"					
Изм.	Колуч.	Лист	Ивок.	Подпись	Дата	2 этап.		Стадия	Лист	Листов
Разработ.	Хапилина				06.16	Обоснование проекта		ПП	ГЧ2-5.2	2
Проверил	Лешкова				06.16					
Н.контр.	Шевцова				06.16					
					Схема вертикальной планировки и инженерной подготовки территории М 1:2000					

Составитель	
Вариант №	
Листы и дата	
Табл. № табл.	



ЕКАТЕРИНБУРГСКАЯ
КОЛЬЦЕВАЯ АВТОДОРОГА
(ЕКАД)

МО "ГОРОД ЕКАТЕРИНБУРГ" ГО "ВЕРХНЯЯ ПЫШМА"



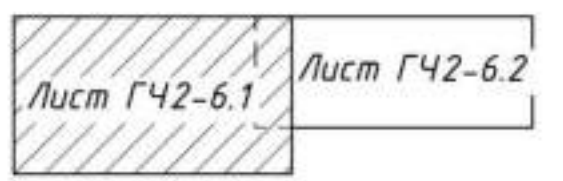
ЛИНИЯ СОВМЕЩЕНИЯ
С ЛИСТОМ ГЧ2-6.2

УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ

РАНЕЕ		РАНЕЕ	
СУЩЕСТВУЮЩЕЕ ПОЛОЖЕНИЕ	ЗАПРОЕКТНОЕ ПОЛОЖЕНИЕ	СУЩЕСТВУЮЩЕЕ ПОЛОЖЕНИЕ	ПРОЕКТНОЕ ПОЛОЖЕНИЕ
ГРАНИЦЫ И ОБЪЕКТЫ		ОБЪЕКТЫ ИНЖЕНЕРНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ	

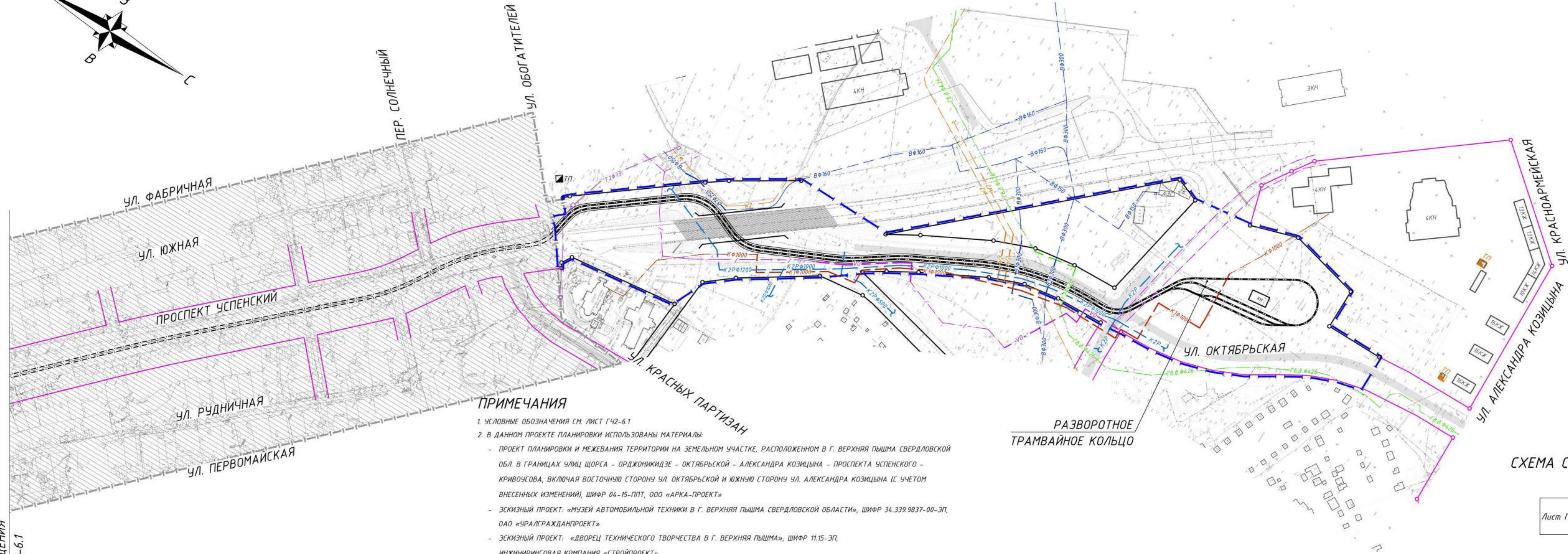
ПРИМЕЧАНИЯ
1. УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ, ПРЕДСТАВЛЕННЫЕ НА ДАННОМ ЛИСТЕ, АКТУАЛЬНЫ ДЛЯ ЛИСТА ГЧ2-6.2.

СХЕМА СОВМЕЩЕНИЯ ЛИСТОВ



		36/2015/7015-628сп-ППТ 2-0П			
Изм.	Кол-во листов	Дата	Подпись	Исполнитель	Дата
1	3	2-6-1	Ш	07.22	
Разработ.	Халипина	06.16			
Проверил	Лещкова	06.16			
Н.контр.	Шецова	06.16			
2 этап. Основание проекта			Стадия	Лист	Листов
			ПТ	ГЧ2-6.1	2
Схема развития инженерной инфраструктуры М 1:2000					

Составлено	
Внесено	
Получено	
Изм. № год	

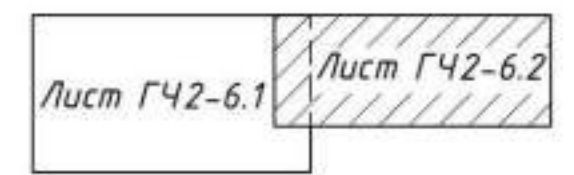


ПРИМЕЧАНИЯ

1. УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ СМ. ЛИСТ ГЧ2-6.1
2. В ДАННОМ ПРОЕКТЕ ПЛАНИРОВКИ ИСПОЛЬЗОВАНЫ МАТЕРИАЛЫ:
 - ПРОЕКТ ПЛАНИРОВКИ И МЕЖЕВАНИЯ ТЕРРИТОРИИ НА ЗЕМЕЛЬНОМ УЧАСТКЕ, РАСПОЛОЖЕННОМ В Г. ВЕРХНЯЯ ПЫШМА СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛ. В ГРАНИЦАХ УЛИЦ ЩОРСА - ОРДЖОНИКИДЗЕ - ОКТЯБРЬСКОЙ - АЛЕКСАНДРА КОЗИЦЫНА - ПРОСПЕКТА УСПЕНСКОГО - КРИВОУСОВА, ВКЛЮЧАЯ ВОСТОЧНУЮ СТОРОНУ УЛ. ОКТЯБРЬСКОЙ И ЮЖНУЮ СТОРОНУ УЛ. АЛЕКСАНДРА КОЗИЦЫНА (С УЧЕТОМ ВНЕСЕННЫХ ИЗМЕНЕНИЙ), ШИФР 04-15-ППТ, ООО «АРКА-ПРОЕКТ»
 - ЭСКИЗНЫЙ ПРОЕКТ: «МУЗЕЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ ТЕХНИКИ В Г. ВЕРХНЯЯ ПЫШМА СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ», ШИФР 34.339.9837-00-ЭП, ОАО «УРАЛГРАЖДАНПРОЕКТ»
 - ЭСКИЗНЫЙ ПРОЕКТ: «ДВОРЕЦ ТЕХНИЧЕСКОГО ТВОРЧЕСТВА В Г. ВЕРХНЯЯ ПЫШМА», ШИФР 11.15-ЭП, ИНЖИНИРИНГОВАЯ КОМПАНИЯ «СТРОЙПРОЕКТ»
 - ПРОЕКТ ПЛАНИРОВКИ И ПРОЕКТ МЕЖЕВАНИЯ ТЕРРИТОРИИ ДЛЯ РАЗМЕЩЕНИЯ ЛИНЕЙНОГО ОБЪЕКТА: «ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА Г. ВЕРХНЯЯ ПЫШМА. АВТОДОРОГА ПО УЛ. КРАСНЫХ ПАРТИЗАН»;
 - ПРОЕКТ ПЛАНИРОВКИ И ПРОЕКТ МЕЖЕВАНИЯ ТЕРРИТОРИИ ДЛЯ РАЗМЕЩЕНИЯ ЛИНЕЙНОГО ОБЪЕКТА: «ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА Г. ВЕРХНЯЯ ПЫШМА. ТРАНСПОРТНЫЙ УЗЕЛ ОТ УЛ. КРАСНЫХ ПАРТИЗАН ДО УЛ. ОКТЯБРЬСКАЯ»;
 - ЭСКИЗНЫЙ ПРОЕКТ «ТРАНСПОРТНАЯ РАЗВЯЗКА НА 13 КМ АВТОДОРОГИ «ЕКАТЕРИНБУРГ - НЕВЬЯНСК»
 - ЧЕРТЕЖ ПЛАНИРОВКИ ТЕРРИТОРИИ - УЧАСТОК АВС ГРУПП Ч ЕКАДА
 - ПРОЕКТ ПЛАНИРОВКИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРОСПЕКТА УСПЕНСКОГО ОТ УЛ. ПЕТРОВА ДО ПУТЕПРОВОДА В Г. ВЕРХНЯЯ ПЫШМА (ОАО ГИПРОДОРНИИ УРАЛЬСКИЙ ФИЛИАЛ)

РАЗВОРОТНОЕ
ТРАМВАЙНОЕ КОЛЬЦО

СХЕМА СОВМЕЩЕНИЯ ЛИСТОВ

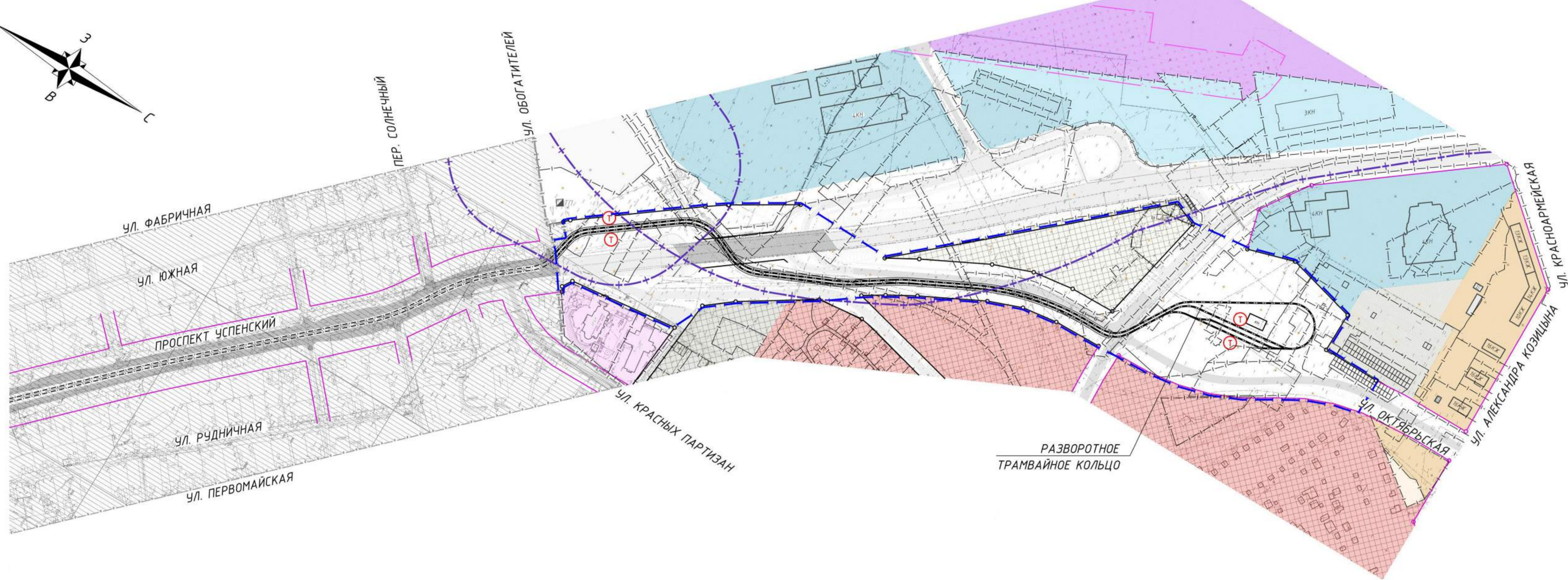
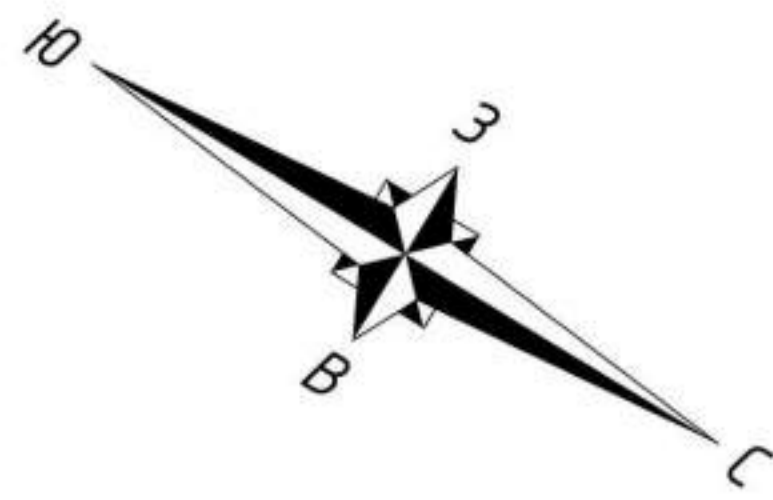


36/2015/7015-628сп-ППТ2-0П					
Проект планировки и проект межевания для размещения линейного объекта: "Строительство и реконструкция улично-дорожной сети городского округа Верхняя Пышма со строительством трамвайной линии в границах городского округа Верхняя Пышма"					
Изм.	Кол.уч.	Лист	И.док.	Подпись	Дата
Разработ.	Халипина				06.16
Проверил	Лешкова				06.16
И.контр.	Шевцова				06.16
2 этап. Обоснование проекта				Стадия	Лист
				ПП	ГЧ2-6.2
Схема развития инженерной инфраструктуры М 1:2000				Листов	2



ЛИНИЯ СОВМЕЩЕНИЯ
С ЛИСТОМ ГЧ2-6.1

Составление	
Внесение №	
Листов и дата	
Лист № год	



УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ

ГРАНИЦЫ И ОБЪЕКТЫ

СУЩЕСТВУЮЩЕЕ ПОЛОЖЕНИЕ	РАНЕЕ ЗАПРОЕКТИРОВАННОЕ ПОЛОЖЕНИЕ	ПРОЕКТИРУЕМОЕ ПОЛОЖЕНИЕ	ОБЪЕКТ
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	ГРАНИЦА ПРОЕКТА ПЛАНИРОВКИ
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	КРАСНЫЕ ЛИНИИ
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	ГРАНИЦА ГОРОДСКОГО ОКРУГА "ВЕРХНЯЯ ПЫШМА"
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	ЖИЛЫЕ ДОМА, ЗДАНИЯ, СТРОЕНИЯ
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	МОСТЫ И ПУТЕПРОВОДЫ
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	ГРАНИЦЫ ЗЕМЕЛЬНЫХ КАДАСТРОВЫХ УЧАСТКОВ
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	ПРОЕЗЖЕ ЧАСТИ УЛИЦ И ДОРОГ
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	ТРАМВАЙНАЯ ЛИНИЯ
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	ОСТАНОВКА ТРАМВАЯ
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	ПОЛОСА ОТВОДА АВТОМОБИЛЬНОЙ ДОРОГИ
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	ПРОЕКТ ПЛАНИРОВКИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРОСПЕКТА УСПЕНСКОГО ОТ УЛ. ПЕТРОВА ДО ПУТЕПРОВОДА В Г. ВЕРХНЯЯ ПЫШМА (ОАО ГИПРОДОРНИИ УРАЛЬСКИЙ ФИЛИАЛ)

ТЕРРИТОРИАЛЬНЫЕ ЗОНЫ

СУЩЕСТВУЮЩЕЕ ПОЛОЖЕНИЕ	РАНЕЕ ЗАПРОЕКТИРОВАННОЕ ПОЛОЖЕНИЕ	ПРОЕКТИРУЕМОЕ ПОЛОЖЕНИЕ	ЗОНА
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	ЗОНА ИНДИВИДУАЛЬНОЙ ЖИЛОЙ ЗАСТРОЙКИ
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	ЗОНА МНОГООКВАРТИРНОЙ СЕКЦИОННОЙ ЖИЛОЙ ЗАСТРОЙКИ СВЫШЕ 5 ЭТАЖЕЙ
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	ЗОНА КУЛЬТУРНО-РАЗВЛЕКАТЕЛЬНЫХ КОМПЛЕКСОВ
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	ЗОНА КУЛЬТОВЫХ РЕЛИГИОЗНЫХ КОМПЛЕКСОВ
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	ЗОНА ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ ОБЪЕКТОВ II КЛАССА ОПАСНОСТИ
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	ЗОНА КОММУНАЛЬНО-СКЛАДСКИХ ОБЪЕКТОВ V КЛАССА ОПАСНОСТИ
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	ЗОНА ХРАНЕНИЯ ИНДИВИДУАЛЬНОГО ТРАНСПОРТА
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	ЗОНА ИНЖЕНЕРНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ОБЪЕКТОВ ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ

ОБЪЕКТЫ ИНЖЕНЕРНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

СУЩЕСТВУЮЩЕЕ ПОЛОЖЕНИЕ	РАНЕЕ ЗАПРОЕКТИРОВАННОЕ ПОЛОЖЕНИЕ	ПРОЕКТИРУЕМОЕ ПОЛОЖЕНИЕ	ОБЪЕКТ
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	ОБЪЕКТЫ ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ (ТРАНСФОРМАТОРНЫЙ ПУНКТ)
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	ГРАНИЦЫ ЗОН С ОСОБЫМИ УСЛОВИЯМИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ТЕРРИТОРИИ
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	САНИТАРНО-ЗАЩИТНАЯ ЗОНА ОТ ПРИОРИТЕТНЫХ ИСТОЧНИКОВ ЗАГРЯЗНЕНИЯ
[Symbol]	[Symbol]	[Symbol]	ОХРАННАЯ ЗОНА ОБЪЕКТОВ ЭЛЕКТРОСЕТЕВОГО ХОЗЯЙСТВА

ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОМУ ЗОНИРОВАНИЮ

[Symbol]	ПРЕДЛОЖЕНИЕ ПО РАЗМЕЩЕНИЮ КОМПЛЕКСНОЙ ОБЩЕСТВЕННО-ДЕЛОВОЙ ЗОНЫ
[Symbol]	ПРЕДЛОЖЕНИЕ ПО РАЗМЕЩЕНИЮ ЗОНЫ ХРАНЕНИЯ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА
[Symbol]	ПРЕДЛОЖЕНИЕ ПО РАЗМЕЩЕНИЮ ЗОНЫ АВТОВОКЗАЛА

Скачать документ

Имя, ИР, год

Пользователь и дата

Всего листов

36/2015/7015-628сп-ППТ2-0П				
Проект планировки и проект межевания для размещения линейного объекта: "Строительство и реконструкция улично-дорожной сети городского округа Верхняя Пышма со строительством трамвайной линии в границах городского округа Верхняя Пышма"				
Изм.	Кол-во	Лист	Издк	Подпись
Разработ.	Халиulina	06.16		
Проверил	Лещкова	06.16		
Н.контр.	Шевцова	06.16		
2 этап. Обоснование проекта				
Предложения по градостроительному зонированию территории М 1:2000				
Стация	Лист	Листов		
ПП	ГЧ2-7	-		

*Лист регистрации изменений к проекту планировки территории и проекту межевания территории для размещения линейного объекта:
«СТРОИТЕЛЬСТВО И РЕКОНСТРУКЦИЯ УЛИЧНО-ДОРОЖНОЙ СЕТИ ГОРОДСКОГО ОКРУГА ВЕРХНЯЯ ПЫШМА СО СТРОИТЕЛЬСТВОМ ТРАМВАЙНОЙ ЛИНИИ В ГРАНИЦАХ ГОРОДСКОГО ОКРУГА ВЕРХНЯЯ ПЫШМА»*

ИЗМ. 1, ИЗМ. 2

ТОМ 3 (Текстовая часть)

ТОМ 4 (Графическая часть)

ИЗМ. 1:

№ изм.	Том	Наименование	Кол-во листов	Локация изменения	Примечание
1	2	3	5	6	8
1.11	Основная (утверждаемая) часть	36/2015/7015-628сп-ППТ2-ОЧ.ТЧ1.ПЗ Том 3 (текстовые материалы)	1	Стр. 40 п. 4. «Инженерно-техническое обеспечение линейного объекта».	Удаление текста
1.12	Основная (утверждаемая) часть	36/2015/7015-628сп-ППТ2-ОЧ.ТЧ1.ПЗ Том 3 (текстовые материалы)	1	Стр. 50 Таблица VII. Основные технико-экономические показатели проекта Планировки II этапа (участок в границах ГО «Верхняя Пышма». Столбец 1, Строка 1	Удаление текста
1.13	Основная (утверждаемая) часть	36/2015/7015-628сп-ППТ2-ОЧ.ТЧ1.ПЗ Том 3 (текстовые материалы)	1	Стр. 52 Таблица VII. Основные технико-экономические показатели проекта Планировки II этапа (участок в границах ГО «Верхняя Пышма». Столбец 2, Строка 1	Удаление текста
1.14	Схема использования и состояния территории в период подготовки проекта планировки (опорный план) ГЧ2-2.1	36/2015/7015-628сп-ППТ2-ОЧ Том 4 (графические материалы)	1	см. облако 1.14	Удаление Строки в условных обозначениях
1.15	Схема организации улично-дорожной сети, размещения парковок (парковочных мест) и движения транспорта ГЧ2-3.1	36/2015/7015-628сп-ППТ2-ОЧ Том 4 (графические материалы)	1	см. облако 1.15	Удаление строки в условных обозначениях

1.16	Схема организации улично-дорожной сети, размещения парковок (парковочных мест) и движения транспорта ГЧ2-3.1	36/2015/7015-628сп-ППТ2-ОЧ Том 4 (графические материалы)	1	см. облако 1.16	Удаление Строки в условных обозначений
1.17	Схема организации улично-дорожной сети, размещения парковок (парковочных мест) и движения транспорта ГЧ2-3.1	36/2015/7015-628сп-ППТ2-ОЧ Том 4 (графические материалы)	1	см. облако 1.17	Удаление графических деталей чертежа
1.18	Схема границ зон с особыми условиями использования территории ГЧ2-4.1	36/2015/7015-628сп-ППТ2-ОЧ Том 4 (графические материалы)	1	см. облако 1.18	Удаление строки в условных обозначениях
1.19	Схема границ зон с особыми условиями использования территории ГЧ2-4.1	36/2015/7015-628сп-ППТ2-ОЧ Том 4 (графические материалы)	1	см. облако 1.18	Удаление графических деталей чертежа
1.20	Схема границ зон с особыми условиями использования территории ГЧ2-4.1	36/2015/7015-628сп-ППТ2-ОЧ Том 4 (графические материалы)	1	см. облако 1.20	Удаление строки в условных обозначениях
1.21	Схема вертикальной планировками и инженерной подготовки территории ГЧ2-5.1	36/2015/7015-628сп-ППТ2-ОЧ Том 4 (графические материалы)	1	см. облако 1.21	Удаление строки в условных обозначениях
1.22	Схема вертикальной планировками и инженерной подготовки территории ГЧ2-5.1	36/2015/7015-628сп-ППТ2-ОЧ Том 4 (графические материалы)	1	см. облако 1.22	Удаление графических деталей чертежа
1.23	Схема развития инженерной и инфраструктуры ГЧ2-6.1	36/2015/7015-628сп-ППТ2-ОЧ Том 4 (графические материалы)	1	см. облако 1.23	Удаление строки в условных обозначениях
1.24	Схема развития инженерной и инфраструктуры ГЧ2-6.1	36/2015/7015-628сп-ППТ2-ОЧ Том 4 (графические материалы)	1	см. облако 1.24	Удаление строки в условных обозначениях
1.25	Схема развития инженерной и инфраструктуры ГЧ2-6.1	36/2015/7015-628сп-ППТ2-ОЧ Том 4 (графические материалы)	1	см. облако 1.25	Удаление графических деталей чертежа

1.26	Схема использования и состояния территории в период подготовки проекта планировки (опорный план) ГЧ2-2.1	36/2015/7015-628сп-ППТ2-ОЧ Том 4 (графические материалы)	1	см. облако 1.26	Удаление графических деталей чертежа
------	--	--	---	-----------------	--------------------------------------

ИЗМ. 2:

№ изм.	Том	Наименование	Кол-во листов	Локация изменения	Примечание
1	2	3	5	6	8
2.5	Основная (утверждаемая) часть	36/2015/7015-628сп-ППТ2-ОЧ.ТЧ1.ПЗ Том 3 (текстовые материалы)	1	Стр. 34 Глава IV. Проектные предложения по обоснованию проекта планировки, п. 2 Проектная организация территории для размещения линейного объекта	Дополнение текста
2.6	Схема использования и состояния территории в период подготовки проекта планировки (опорный план) ГЧ2-2.1	36/2015/7015-628сп-ППТ2-ОЧ Том 4 (графические материалы)	1	см. облако 2.6	Внесение изменений в красные линии, изменение границы проектирования
2.7	Схема организации улично-дорожной сети, размещения парковок (парковочных мест) и движения транспорта ГЧ2-3.1	36/2015/7015-628сп-ППТ2-ОЧ Том 4 (графические материалы)	1	см. облако 2.7	Внесение изменений в красные линии, изменение границы проектирования
2.8	Схема границ зон с особыми условиями использования территории ГЧ2-4.1	36/2015/7015-628сп-ППТ2-ОЧ Том 4 (графические материалы)	1	см. облако 2.8	Внесение изменений в красные линии, изменение границы проектирования
2.9	Схема вертикальной планировки и инженерной подготовки территории ГЧ2-5.1	36/2015/7015-628сп-ППТ2-ОЧ Том 4 (графические материалы)	1	см. облако 2.9	Внесение изменений в красные линии, изменение границы проектирования
2.10	Схема развития инженерной и инфраструктуры ГЧ2-6.1	36/2015/7015-628сп-ППТ2-ОЧ Том 4 (графические материалы)	1	см. облако 2.10	Внесение изменений в красные линии, изменение границы проектирования