



Муниципальное образование  
«Город Биробиджан»  
Еврейской автономной области

## МЭРИЯ ГОРОДА

### ПОСТАНОВЛЕНИЕ

17.09.2019

№ 1708

Об утверждении проекта планировки  
и проекта межевания территории

В соответствии со статьей 46 Градостроительного кодекса Российской Федерации, Уставом муниципального образования «Город Биробиджан» Еврейской автономной области, решением городской Думы муниципального образования «Город Биробиджан» Еврейской автономной области от 24.11.2005 № 283 «Об утверждении положения «О порядке организации и проведения публичных слушаний в муниципальном образовании «Город Биробиджан» Еврейской автономной области», постановлением мэрии города муниципального образования «Город Биробиджан» Еврейской автономной области от 04.04.2018 № 745 «Об утверждении административного регламента по предоставлению муниципальной услуги «Об утверждении административного регламента предоставления муниципальной услуги «Принятие решений о подготовке и утверждении документации по планировке территорий (проектов планировки, проектов межевания) на территории муниципального образования «Город Биробиджан» Еврейской автономной области», заключения комиссии по организации и проведению публичных слушаний в муниципальном образовании «Город Биробиджан» Еврейской автономной области от 09.09.2019 мэрия города

#### ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Утвердить проект планировки и проект межевания территории объекта «Реконструкция моста через р. Бира» на земельном участке, расположенном по адресу: Российская Федерация, г. Биробиджан, автомобильный мост в районе кольцевой развязки по ул. Димитрова (приложение 1, 2).

2. Опубликовать настоящее постановление в «Муниципальной информационной газете», сетевом издании «ЭСМИГ» и разместить на

официальном интернет-сайте мэрии города муниципального образования «Город Биробиджан» Еврейской автономной области.

3. Настоящее постановление вступает в силу через один день, после дня его официального опубликования.

Мэр города

A handwritten signature in blue ink, consisting of a large, sweeping loop on the left and a smaller, more intricate scribble on the right.

А.С. Головатый

Приложение 1  
УТВЕРЖДЕНО  
постановлением мэрии города  
муниципального образования  
«Город Биробиджан» Еврейской  
автономной области  
от 17.09.2019 № 1708

Проект планировки территории объекта

«Реконструкция моста через р. Бира»



П.М.30

Муниципальное образование "Город Биробиджан"

**Проект планировки территории объекта**

"Реконструкция моста через р. Бира"

Том 1

Основная часть проекта планировки (подлежит утверждению)

г. Биробиджан  
2019 год








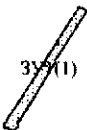
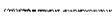



**Чертеж межевания территории  
размещения линейного объекта "Реконструкция моста через р. Бира"**



Масштаб 1 : 2500

**Условные обозначения:**

- |  |                                     |
|--|-------------------------------------|
|   | - граница кадастрового квартала     |
|   | - образуемый земельный участок      |
|  | 79:01:0500005 - кадастровый квартал |
|  | - обозначение точки                 |

## 2. Перечень координат характерных точек красных линий

Номер поворотной точки	Координаты, м	
	X	Y
<b>:ЗУ1(1)</b>		
1	5389915.88	5241087.59
2	5390055.28	5241174.34
3	5390040.28	5241204.14
4	5389848.58	5241084.34
5	5389837.87	5241083.70
6	5389832.02	5241077.29
7	5389822.97	5241071.48
8	5389819.03	5241069.46
9	5389809.91	5241064.78
10	5389614.14	5240949.86
11	5389606.25	5240947.98
12	5389606.68	5240939.79
13	5389602.35	5240938.17
14	5389596.29	5240938.04
15	5389591.72	5240938.69
16	5389585.40	5240941.20
17	5389563.78	5240914.02
18	5389572.59	5240909.53
19	5389578.36	5240903.55
20	5389579.79	5240898.58
21	5389580.00	5240887.30
22	5389581.91	5240889.90
23	5389589.31	5240886.67
24	5389595.37	5240886.65
25	5389603.61	5240896.13
26	5389605.54	5240894.51
27	5389623.54	5240905.68
28	5389831.30	5241035.04
29	5389825.08	5241044.95
30	5389830.15	5241048.15
31	5389836.47	5241038.21

32	5389912.71	5241085.65
33	5389907.46	5241094.84
34	5389910.88	5241096.67
<b>:ЗУ1(2)</b>		
35	5390268.79	5241317.26
36	5390303.15	5241337.71
37	5390292.50	5241355.43
38	5390229.54	5241312.38
39	5390230.97	5241310.44
40	5390172.42	5241275.32
41	5390176.22	5241263.35
42	5390200.22	5241278.37
43	5390203.29	5241279.11
44	5390224.76	5241290.87
45	5390225.36	5241292.31
46	5390246.69	5241303.80

### **3. Положение об очередности планируемого развития территории, содержащей этапы проектирования, строительства, реконструкции объекта капитального строительства**

#### **3.1 Технические нормативы**

Согласно заданию и расчетной интенсивности движения автомобильного транспорта на 20-ти летнюю перспективу мост через реку Бира на улице Димитрова в городе Биробиджан с подходами отнесен к магистральной транспортно-пешеходной улице районного значения со следующими основными техническими параметрами по СП 42.13330.2011:

- расчетная скорость - 70 км/час;
- число полос движения - 2;
- ширина земляного полотна - 12,0 м;
- ширина полосы движения - 3,5 м;
- ширина обочин - 2,5 м;
- тип дорожной одежды – капитальный;
- вид покрытия - асфальтобетон;
- расчетные нагрузки – А14, Н14.

#### **3.2 Мост через реку Бира**

##### **3.2.1 Обоснование габаритов и расчетных нагрузок**

Согласно Техническому регламенту о безопасности зданий и сооружений № 384-ФЗ мосты и путепроводы принадлежат к объектам транспортной инфраструктуры и не принадлежат к опасным производственным объектам.

Уровень ответственности объекта – нормальный.

Категория объекта по пожарной опасности КО (непожароопасное).

Основными нормативными документами, положенными в основу при составлении проекта реконструкции моста через р. Бира являются: СП 35.13330.2011, СП 14.13330.2011, СП 22.13330.2011, СП 24.13330.2011, СНиП 1.04.03-85\*.

Все конструкции моста соответствуют расчетам на постоянные и временные нагрузки А14, Н14.

Согласно СП 14.13330.2014 и Общего сейсмического районирования территории Российской Федерации ОСР район работ относится к зоне 7-бальной сейсмичности (по карте А) и к зоне 8-бальной сейсмичности (по карте В) (г. Биробиджан).

Сейсмичность площадки мостового перехода через реку Бира, в соответствии с СП 14.13330.2014 – 7 баллов.

Для района строительства с показателями средней температуры наиболее холодного месяца и средней температуры наиболее холодной пятидневки обеспеченностью 0,92 (0,98) - минус  $-32^{\circ}\text{C}$  ( $-35^{\circ}\text{C}$ ), принят тяжелый бетон класса по прочности не менее В25 и маркой по морозостойкости не менее F300.

Для арматурной стали класса А240 по ГОСТ 5781-82 приняты марки стали Ст3сп и Ст5сп по ГОСТ 380-2005, а для стали класса А400 – марка стали 25Г2С по ГОСТ 5781-82.

Прокат для закладных деталей и металлического барьерного ограждения принят по ГОСТ 535-2005 из сталей марки Ст3сп и Ст3пс по ГОСТ 380-2005.

### 3.2.2 Габарит

Габарит реконструируемого моста через р. Бира по результатам обследования составляет Г-7,1+2х1,38 м.

### 3.2.3 Строительные решения

Мост через реку Бира длиной 435,7 м имеет со схему 13х32,4 м.

Мостовой переход расположен на прямой в плане и вертикальной кривой R-20800 м с положением вершины над опорой №8.

Для реконструкции моста производится:

**Разборка конструкций мостового полотна, плиты пролетных строений, сопряжения элементов крайних опор.**

Реконструкция моста производится на всей ширине сооружения с закрытием движения по мосту и пропуску транзитного транспорта по объездной дороге.

Началом работ по реконструкции является разборка покрытия проезжей части и демонтаж существующих конструкций пролетного строения, сопряжения и крайних опор:

- разборка перфоратором покрытия проезжей части на мосту и на сопряжении;
- демонтаж металлического перильного и барьерного ограждений с резкой сварочным агрегатом;
- демонтаж узлов креплений железобетонных консолей и металлоконструкций тротуаров;
- разборка бетона поперечных швов объединения плит проезжей части с удалением спиральной арматуры;
- разборка продольного шва по оси моста с удалением бетона омоноличивания и закладных деталей;
- разборка перфоратором узлов объединения плит проезжей части с верхним поясом балок. Перед удалением плит проезжей части стреловым краном для исключения динамической слагаемой, провести тщательную разборку узлов объединения плит с верхним поясом главных балок до полного отделения плит проезжей части;
- демонтаж железобетонных плит проезжей части;
- демонтаж шкафных стенок;
- демонтаж элементов сопряжения (переходные плиты, блоки лежня) с отбраковкой 50% переходных плит для дальнейшего использования;
- разборка конусов с перемещением грунта в отвал;
- демонтаж железобетонных насадок крайних опор.

Вывоз промышленных отходов от разборки существующего асфальтобетонного покрытия, тротуарных блоков, блоков шкафных стенок, швов омоноличивания балок, и т.д. производится автотранспортом на полигон ТБО, расположенный на расстоянии 5 км от места работ.

Металл существующего барьерного и перильного ограждения после демонтажа вывозятся в пункт приема металлолома в г. Биробиджан, на расстояние 5 км от места работ.

### 3.2.4 Реконструкция пролетных строений и мостового полотна

Реконструкция пролётных строений и мостового полотна включает в себя следующие технологические операции:

– установка опор МИК-С для подъема пролетных строений и задания строительного подъема. В летнее время производится реконструкция пролетов находящихся на поймах, в зимнее время производится реконструкция пролетных строений находящихся в русле, при этом опоры МИК-С устанавливаются на лед с предварительным устройством грунтовых подушек и плит ПД;

– подъем пролетного строения с последующим опусканием на опорные клетки;

– срубка бетона подферменников на промежуточных опорах, подготовка поверхности подферменников для установки новых опорных частей;

– разборка монтажных стыков главных балок пролетного строения, задание строительного подъема;

– замена монтажных узлов связей пролетного строения;

– пескоструйная очистка и окраска пролетного строения

– монтаж ортотропной плиты;

– монтаж элементов деформационных швов типа ОП ДШ-80;

– установка перильного ограждения;

– устройство покрытия на тротуаре из мелкозернистой горячей щебёночной асфальтобетонной смеси типа Г марки II;

– устройство покрытия из мелкозернистой горячей щебёночной асфальтобетонной смеси типа Б марки I;

– монтаж металлического барьерного ограждения;

Стойки металлического барьерного ограждения крепятся к цоколям с помощью болтового соединения.

Для обеспечения качества бетонных работ объединение балок в пролётные строения и устройство одежды ездового полотна ведётся только в тёплый период года.

Работы по обстановке на мосту и подходах выполняются одним специализированным отрядом и включают: устройство металлического барьерного ограждения, нанесение разметки проезжей части.

### 3.2.5 Ремонт опор

Ремонт опор моста производится с поверхности рабочих площадок, с деревянных подмостей. Ремонт опор №3-7 производится в зимнее время с устройством съезда на лед.

Ремонт опор включает в себя следующие технологические операции:

#### **крайние опоры**

– устройство монолитных насадок;

– устройство подферменников и установка опорных частей;

– устройство монолитной шкафной стенки с консольными тротуарами;

– обмазка поверхностей опор, соприкасающихся с землёй кисточками, битумом на 2 раза;

– окраска ручным или механическим способом бетонных поверхностей опор эмалью ХВ-785 по грунтовке ХВ-784 на 2 раза.

#### **промежуточные опоры**

– заделка мелких вертикальных трещин в бетоне существующих свай материалом ЕМАСО® 90;

– устройство подферменников и установка опорных частей;

– окраска ручным или механическим способом бетонных поверхностей опор эмалью ХВ-785 по грунтовке ХВ-784 на 2 раза.

Производство бетонных работ в зимний период осуществлять с паропрогревом. Введение противоморозных добавок не допускается. Все работы по бетонированию в условиях низких температур производить согласно СП 46.13330.2012.

При производстве работ необходимо исключить загрязнение и захламление рабочих площадок.

### **3.2.6 Ремонт сопряжения моста с насыпью**

Работы по ремонту сопряжения, так же, как и все остальные работы, производятся с закрытием движения по мосту.

Ремонт сопряжения моста с насыпью включает в себя следующие технологические операции:

- разборка грунта насыпи для устройства сопряжения, разборка грунта конуса за задней стенкой опоры для исключения бокового давления грунта со стороны подходной насыпи;
- устройство щебёночной подушки под блоки лежня;
- монтаж блоков лежня и омоноличивание их между собой;
- устройство щебеночной подготовки под переходные плиты;
- монтаж переходных плит;
- обмазка бетонных поверхностей, соприкасающихся с землёй, битумом на 2 раза;
- устройство основания из фракционированного щебня уложенного по способу заклинки средней толщиной 18,5 см;
- устройство нижнего слоя асфальтобетонного покрытия из горячей пористой крупнозернистой щебеночной смеси марки II, толщиной средней толщиной 10,7 см;
- устройство покрытия из плотного мелкозернистого асфальтобетона марки I типа Б на проезжей части толщиной 9 см;
- устройство штраб в покрытии вдоль цоколя с заполнением полимерно-битумной мастикой;
- устройство присыпных обочин справа по ходу пикетажа.

### **3.2.7 Ремонт регуляционных сооружений**

Конусы моста восстанавливаются после выполнения всех ремонтных работ по мосту.

Производится отсыпка конусов при разработке грунта из отвала, уплотнение грунта и планировка откосов.

На подготовленной поверхности откосов конусов производится укрепление каменной бетонными плитами П-2 толщиной 0,16 м.

В основании конусов устраивается упор из сборных блоков У-1.

### **3.2.7 Сброс воды с проезжей части**

Отвод поверхностных вод с мостового полотна осуществляется за счет поперечных уклонов от оси проезжей части к краям пролетного строения, в металлические лотки, прикрепленные к краям пролетного строения, и за счет продольного уклона от опоры №8 к началу и концу моста

На начале моста перед насадкой устраивается отвод воды из лотков на пролетных строениях по трубам вода в локальное очистное сооружение КРН-10С (комбинированный песко-нефтеуловитель), производительностью 10 л/с. После прохождения очистки, вода из

локального очистного сооружения выводится на участок поймы укрепленный матрацем «Рено» для предотвращения размыва. Локальное очистное сооружение КПН-10С выполнено из стеклопластика, в соответствии с СанПиН 2.1.2.729-99 «Строительные материалы, изделия и конструкции. Гигиенические требования безопасности». Степень очистки соответствует ПДК водоемов рыбохозяйственного назначения.

На конце моста сброс воды из лотков с пролетных строений осуществляется в водоотводные лотки расположенные перед насадкой крайней опоры, которые подводятся к телескопическим лоткам расположенным по откосу конуса.

В основании конуса на конце моста устраивается гаситель, стенки которых изготавливаются из сборного бетона. Для фильтрации воды гасители заполняются камнем из карьера. Морозостойкость камня – F300.

### **3.2.8 Переустройство коммуникаций**

В зоне реконструкции моста и подходов к нему, предусмотрено переустройство существующих коммуникаций, Подробно переустройство инженерных коммуникаций отражено в проектной документации.





Муниципальное образование "Город Биробиджан"

**Проект планировки территории объекта**

"Реконструкция моста через р. Бира"

Том 2

Материалы по обоснованию проекта планировки

г. Биробиджан  
2019 год

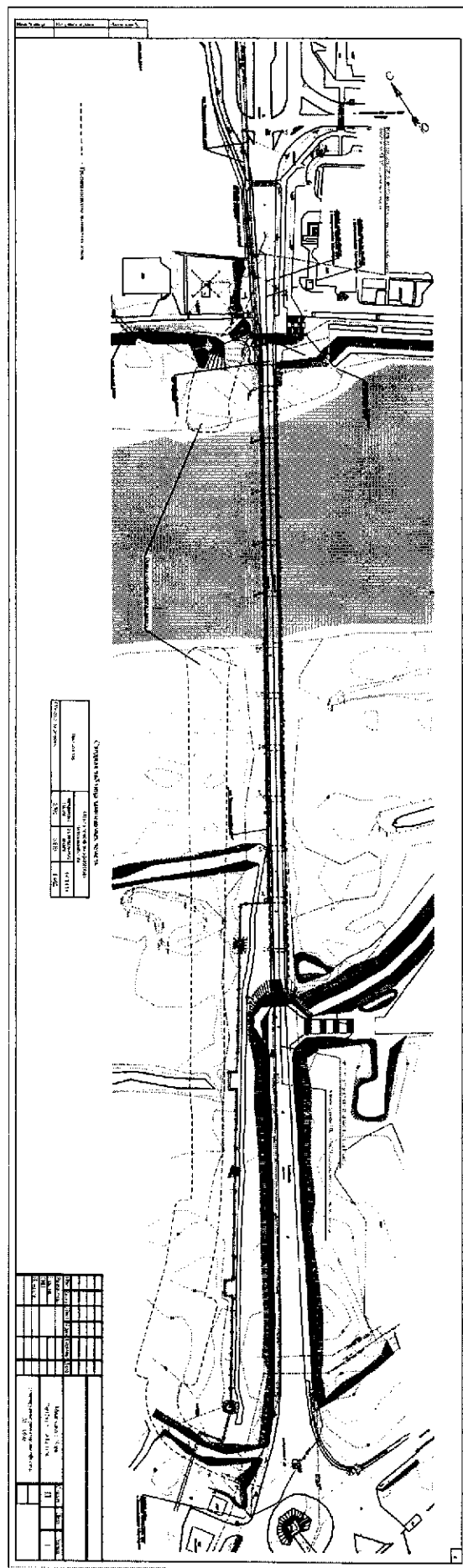


## Содержание

	Материалы по обоснованию проекта планировки
1.	Карта (фрагмент карты) планировочной структуры территории
2.	Результаты инженерных изысканий
3.	Обоснование определения границ зон планируемого размещения объекта
4.	Схема отображающая местоположения существующих объектов капитального строительства, в том числе линейных объектов, объектов, подлежащих сносу, объектов незавершенного строительства, а также проходы к водным объектам общего пользования и их береговым полосам;
5.	Перечень мероприятий по защите территории от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера, в том числе по обеспечению пожарной безопасности и по гражданской обороне;
6.	Перечень мероприятий по охране окружающей среды;
7.	Обоснование очередности планируемого развития территории
8.	Схему вертикальной планировки территории.



1. Карта (фрагмент карты) планировочной структуры территории





## **2. Результаты инженерных изысканий.**

Технический отчет по инженерным изысканиям подготовлен проектно-изыскательским кооперативом «Азимут» (СРО № 825 от 17-02-2015).

Прилагается.

## **3. Обоснование определения границ зон планируемого размещения объекта**

3.1. Согласно Техническому регламенту о безопасности зданий и сооружений № 384-ФЗ мосты и путепроводы принадлежат к объектам транспортной инфраструктуры и не принадлежат к опасным производственным объектам.

Уровень ответственности объекта – нормальный.

Категория объекта по пожарной опасности КО (непожароопасное).

Основными нормативными документами, положенными в основу при составлении проекта реконструкции моста через р. Бира являются: СП 35.13330.2011, СП 14.13330.2011, СП 22.13330.2011, СП 24.13330.2011, СНиП 1.04.03-85\*.

Все конструкции моста соответствуют расчетам на постоянные и временные нагрузки А14, Н14.

Согласно СП 14.13330.2014 и Общего сейсмического районирования территории Российской Федерации ОСР район работ относится к зоне 7-бальной сейсмичности (по карте А) и к зоне 8-бальной сейсмичности (по карте В) (г. Биробиджан).

Сейсмичность площадки мостового перехода через реку Бира, в соответствии с СП 14.13330.2014 – 7 баллов.

Для района строительства с показателями средней температуры наиболее холодного месяца и средней температуры наиболее холодной пятидневки обеспеченностью 0,92 (0,98) - минус -32°С (-35°С), принят тяжелый бетон класса по прочности не менее В25 и маркой по морозостойкости не менее F300.

Для арматурной стали класса А240 по ГОСТ 5781-82 приняты марки стали СтЗсп и Ст5сп по ГОСТ 380-2005, а для стали класса А400 – марка стали 25Г2С по ГОСТ 5781-82.

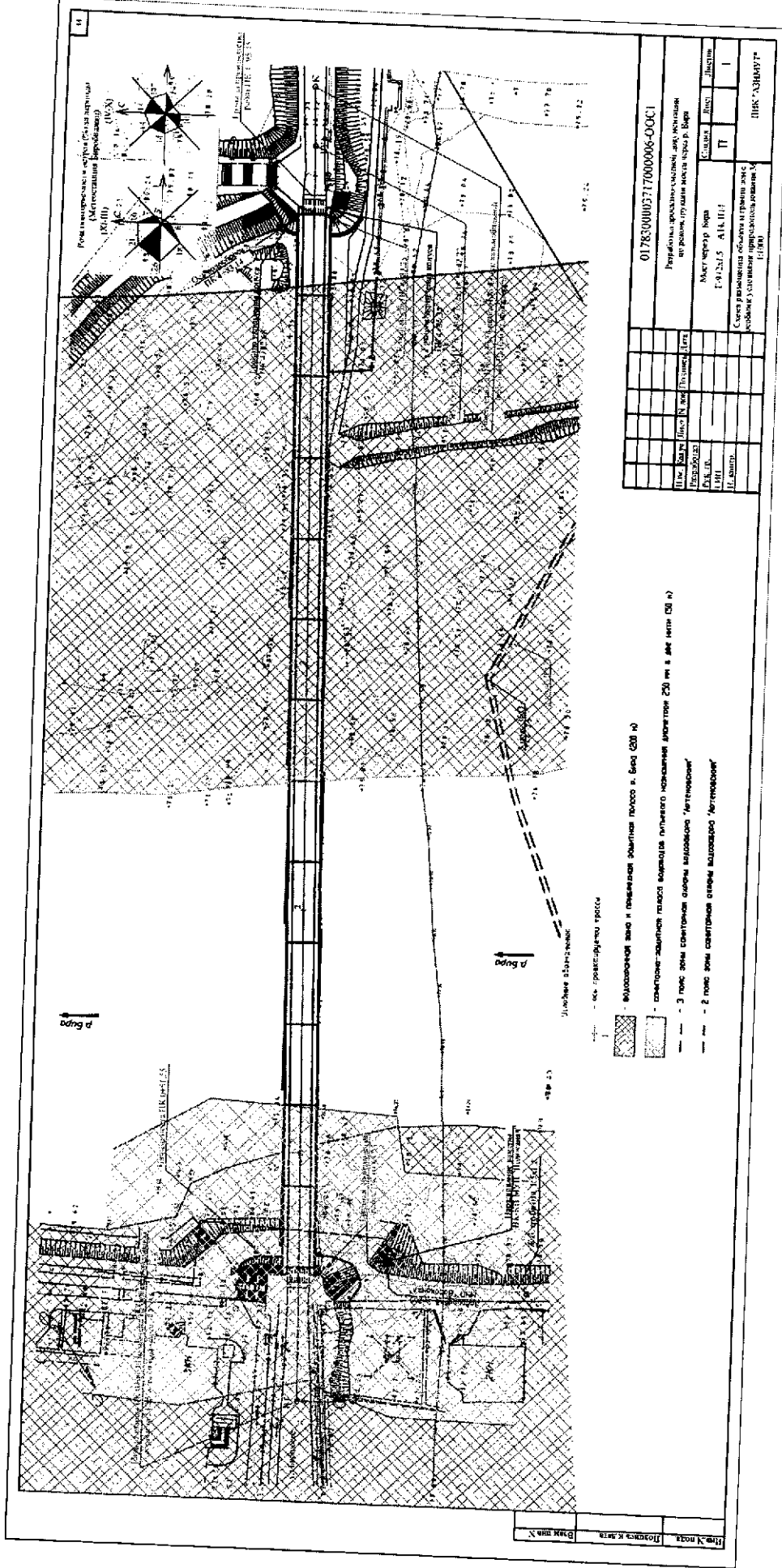
Прокат для закладных деталей и металлического барьерного ограждения принят по ГОСТ 535-2005 из сталей марки СтЗсп и СтЗпс по ГОСТ 380-2005.

Габарит реконструируемого моста через р. Бира по результатам обследования составляет Г-7,1+2х1,38 м.

Мост через реку Бира длиной 435,7 м имеет со схему 13х32,4 м.

Мостовой переход расположен на прямой в плане и вертикальной кривой R-20800 м с положением вершины над опорой №8.

### 4. Схема границ зон с особыми условиями использования территории



Лист № 001	Лист № 002	Лист № 003	Лист № 004	Лист № 005	Лист № 006	Лист № 007	Лист № 008
017830003717000006-0001							
Разработка проектно-сметной документации по реконструкции моста через р. Бура							
Исполнитель:		Метрострой Бура		Состав:		Листы	
Директор:		Г.С. Данилов		Инженер:		П.И. Данилов	
Счет разбивки объема работ по смете с учетом изменений при использовании (1990)							
ИКС "ЭКОПРОТ"							





## **6. Мероприятия по гражданской обороне и защите от чрезвычайных ситуаций**

В проектной документации по объекту «Разработка проектно-сметной документации по реконструкции моста через р. Бира» разработка раздела «ИТМ ГОЧС» не требуется.

Специальных инженерно-технических мероприятий гражданской обороны (ГО) в соответствии с п. 1.9. СНиП 2.01.51-90 к сооружению не предъявляется.

Объект в соответствии с заданием Заказчика, не имеет категории по ГО, защитные сооружения гражданской обороны не предусматриваются. Для транспортных сооружений не требуется принимать меры по устройству защитных сооружений, убежищ или противорадиационных укрытий ввиду отсутствия постоянного контингента работающих, отсутствия опасных для жизни населения производственных процессов.

## **7. Перечень мероприятий по охране окружающей среды**

### **7.1. Мероприятия по охране атмосферного воздуха**

*В период эксплуатации* загрязнение атмосферы обусловлено выбросами из двигателей автотранспорта, принадлежащего частным и юридическим лицам – пользователям автомобильной дороги.

Вопросы, касающиеся уменьшения выделения загрязняющих веществ от автомобилей, относятся к компетенции их владельцев и государственных органов, осуществляющих политику в области автомобилестроения и транспорта, в области контроля за содержанием выхлопных газов.

Снижение загрязнения атмосферы достигается за счет совершенствования транспортных средств, производства бензинов и дизельного топлива улучшенного состава и качества. Принимая во внимание постоянное внедрение новых природоохранных технологий; переход на топливо, соответствующее нормативам «еуро» последнего поколения; постепенное «обновление» автомобилей за счет ввоза иностранных моделей не старше 7 лет, в перспективе можно ожидать значительное сокращение выбросов загрязняющих веществ от существующего уровня.

Согласно расчетам, воздействие автотранспорта в настоящее время составляет 0,82ПДК для населенных мест для наиболее загрязняющей примеси – диоксида азота. Выполнения защитных мероприятий не требуется.

Проектом выполняется ряд условий, обеспечивающих плавность движения автомобиля с оптимальной нагрузкой двигателя, устройство нового покрытия.

*В период реконструкции* предусматривается выполнение обычно применяемых многократно проверенных строительных технологий. При этом подрядная организация должна соблюдать требования ВСН 8-89 «Инструкция по охране природной среды при строительстве, ремонте и содержании автомобильных дорог» и СанПиН 2.2.3.1384-03 «Гигиенические требования к организации строительного производства и строительных работ».

Концентрации загрязняющих веществ в рабочей зоне (по нормам рабочей зоны), согласно расчетам, ниже нормативных.

При необходимости снижение загрязнения атмосферы в рабочей зоне достигается путем использования экологически чистых материалов, технологий, современной техники и оборудования, дающих невысокие выбросы, путем неукоснительного выполнения проектных решений и обучения работающего персонала вопросам охраны окружающей среды при производстве работ.

Оптимизация организации производства осуществляется за счет рассредоточения во времени работы строительной техники, не задействованной в едином непрерывном технологическом процессе, для исключения суммарного загрязнения атмосферы. Работы должны производиться ограниченным количеством техники, при этом механизмы должны быть рассредоточены на удаленных друг от друга рабочих захватках.

Необходимы регулярный контроль над техническим состоянием машин; проведение технического осмотра и своевременного ремонта узлов и агрегатов; максимальное использование оборудования, сокращение непроизводительных простоев, порожних пробегов и нерациональных перевозок.

К мероприятиям, направленным на сокращение выбросов, относится ограничение работы машин и механизмов в период неблагоприятных метеорологических условий (НМУ), когда производится остановка отдельных единиц дорожно-строительной техники, одновременно работающих на смежных участках. Целесообразно использование машин и механизмов, потребляющих небольшое количество топлива и имеющих высокие экологические показатели за счет уменьшения выбросов загрязняющих веществ. По выбросам отработавших газов строительные и дорожные машины, техника и оборудование должны соответствовать ГОСТ 17.2.2.02-98 и ГОСТ 17.2.2.05-97.

В строительной организации должны проводиться регулярные осмотры и инструментальные замеры работающей техники на соответствие нормам, контроль над содержанием вредных веществ в воздухе рабочей зоны. Измерение параметров опасных и вредных производственных факторов осуществляют лабораторные подразделения строительной организации. При отсутствии таковых привлекаются центры государственного санитарно-эпидемиологического надзора, лаборатории органов государственной экспертизы условий труда и другие лаборатории, аккредитованные (аттестованные) на право проведения указанных измерений. Контроль над содержанием загрязняющих веществ в воздухе рабочей зоны проводится в соответствии с ГОСТ 12.1.005-88\*, ГОСТ 12.1.016-79\*, ГОСТ 8.010-90.

Измерение концентраций загрязняющих веществ индикаторными трубками осуществляется согласно ГОСТ 12.1.014-84\*. Содержание пыли в воздухе рабочей зоны измеряется пылемером. При превышении допустимых норм выполняются мероприятия по снижению отрицательных воздействий, периодически осуществляется обновление парка машин на более экономичные и экологичные, внедряются прогрессивные технологии строительства и реконструкции.

Для предотвращения или снижения воздействия опасных и вредных производственных факторов при работе на строительной площадке (в рабочей зоне), подрядчик обеспечивает работников средствами индивидуальной защиты (СИЗ). К ним относятся специальная одежда и обувь, технические средства и средства личной гигиены. Защита кожных покровов обеспечивается спецодеждой, спецобувью, перчатками и средствами личной гигиены; защита зрения – очками (ГОСТ 12.4.013-85), щитками, масками; защита органов дыхания – респираторами Ф-62щ или У-2к, масками. Для предохранения от пыли применяют СИЗ органов дыхания, кожи рук и глаз. Работающий персонал обязан носить светоотражающие жилеты оранжевого цвета и каски. Дорожные машины и оборудование могут находиться на объекте только на протяжении периода производства соответствующих работ.

## 7.2. Мероприятия по снижению шума

Согласно выполненным расчетам санитарный разрыв по уровню шумового воздействия составит от 30 до 50 м для различных периодов эксплуатации. Ввиду того,

что ближайшие жилые дома от объекта реконструкции удалены на 110 м и более, выполнения специальных защитных мероприятий не требуется.

При проведении работ по реконструкции, необходимо контролировать уровень шума в рабочей зоне. Контроль осуществляется с использованием шумомера в соответствии с РД 222-20-79 «Машины строительные и дорожные. Методы определения шумовых характеристик на рабочих местах и внешнего шума».

При необходимости снижение уровня шума достигается рассредоточением во времени работы дорожных машин и строительной техники, использованием машин и оборудования с низким уровнем шума, звукоизоляцией двигателей дорожных машин с применением защитных кожухов или капотов, ограничением или запрещением отдельных видов работ.

Уменьшению уровня шума в период реконструкции способствует также регулярное техническое обслуживание строительной техники (сверхнормативный износ и неудовлетворительное регулирование агрегатов повышают уровень шума в среднем на 5 дБА).

Люди, работающие в зоне с уровнем звука выше 80 дБА, должны быть обеспечены средствами индивидуальной защиты. Защита органов слуха обеспечивается противошумами (ГОСТ 12.4.051–87), шлемами, наушниками, вкладышами.

### 7.3. Мероприятия по охране и рациональному использованию земельных ресурсов и почвенного покрова

В связи с тем, что участок работ частично расположен в санитарно-защитной полосе водоводов питьевого назначения диаметром 250 мм в две нити, согласно пункту 3.4.1 СанПиН 2.1.4.1110-02 с целью предотвращения загрязнения почв и грунтовых вод в пределах этой санитарно-защитной полосы в период проведения реконструкции проектом предусматривается:

- соблюдение границ отвода при работе техники;
- своевременный вывоз строительных отходов в установленные места.
- своевременный и регулярный сбор бытового мусора на территории реконструкции. Засорение земель в местах ведения работ не допускается.
- строгий контроль за техническим состоянием строительных машин, организацией сбора и дальнейшей передачей на утилизацию отработанных масел. Слив масел на растительность, почвенный покров и в водные объекты запрещается. Заправка дорожно-строительной техники предусматривается за пределами санитарно-защитной полосы водоводов и водоохранной зоны реки с помощью топливозаправщиков;
- своевременная рекультивация нарушенных земель.

Мероприятия по рекультивации временно занимаемых земель, нарушенных в процессе реконструкции, разработаны на основании следующих нормативных документов:

- земельного Кодекса Российской Федерации от 25 октября 2001 г. № 136-ФЗ;
- руководства по оценке воздействия на окружающую среду (ОВОС) при проектировании, строительстве, реконструкции и эксплуатации объектов дорожного хозяйства, утвержденного распоряжением Министерства транспорта Российской Федерации от 22.11.2001 № ОС-482-р.

Общая площадь земель подлежащих рекультивации составляет 1,255 мга

Технический этап рекультивации включает в себя следующие основные работы:

- планировку нарушенных площадей;
- передвижку ранее снятого плодородного грунта в количестве 2510 м<sup>3</sup>.

Биологический этап рекультивации включает в себя посадку саженцев деревьев лиственных пород (вяз, ясень) в количестве 280 штук на площади 0,8 га.

Общая стоимость рекультивации составит 4134,932 тыс. руб.

#### 7.4. Мероприятия по рациональному использованию и охране вод и водных биоресурсов

*Период эксплуатации.* Мероприятия по охране водной среды при проектировании направлены на сохранение и оптимизацию режима поверхностного стока, сложившегося за период эксплуатации существующего моста.

Главным мероприятием по охране вод и водных биоресурсов является устройство системы отвода поверхностных вод с мостового полотна и их очистка на локальных очистных сооружениях (см. п. 3.3).

*Период реконструкции.* С целью снижения возможного негативного воздействия на поверхностный сток и ВБР р. Бира в период реконструкции предусмотрено:

- проведение работ в кратчайшие сроки;
- выполнение земляных работ строго в проектных границах;
- исключение сброса поверхностного стока с полотна временной объездной дороги в пределах водоохранной зоны реки;
- проведение профилактических мероприятий по поддержанию техники в исправном состоянии; строгий контроль над исправностью двигателей и трансмиссии;
- заправка автотранспорта и стационарной техники – с помощью топливозаправщиков за пределами водоохранной зоны реки;
- техническое обслуживание машин и механизмов на базах строительных подразделений, где располагаются все службы, связанные с эксплуатацией автотранспорта и дорожно-строительных машин;
- исключение мойки и техобслуживания машин на объекте;
- применение техники, соответствующей стандартам и техническим условиям в части выбросов отработавших газов, шума, вибрации;
- использование инвентарных поддонов в местах возможных утечек и проливов горюче-смазочных материалов и других растворов во избежание загрязнения поверхностного стока;
- сбор отработанных масел и горючих материалов с передачей на утилизацию;
- упорядочение складирования и транспортирования сыпучих и других материалов;
- организация транзитного движения по существующим улицам города;
- нахождение техники в водоохранной зоне только на протяжении периода производства соответствующих работ;
- сбор и своевременный вывоз строительных отходов;
- регулярная уборка территории со сбором бытового мусора в контейнер и вывозом на полигон ТБО;
- разборка всех временных зданий и сооружений по окончании работ с вывозом на базу строителей.



7.5. Мероприятия по сбору, использованию, обезвреживанию, транспортировке и размещению отходов

В период реконструкции проектируемого объекта имеют место следующие виды отходов: кустарник от расчистки подмостового пространства, отходы от разборки элементов существующего моста (асфальтобетонное покрытие, тротуарные блоки, блоки шкафных стенок, швы омоноличивания балок, и т.д.), металл от разборки существующего барьерного и перильного ограждения, а также бытовые отходы от строителей.

Образующиеся отходы реконструкции преимущественно относятся к 4-5 классам опасности, т.е. являются малоопасными и практически неопасными. Объем строительных отходов определен из ведомостей объемов работ, иные - согласно «Удельным показателям образования важнейших отходов производства и потребления», «Правилам разработки и применения нормативов трудно устранимых потерь и отходов материалов в строительстве».

Для выполнения работ по реконструкции привлекаются подрядные организации, имеющие на своем балансе автотранспорт, технику, вспомогательные предприятия (АБЗ, базы, полигоны, карьеры и т.п.). Отходы от эксплуатации техники подрядчика, в том числе задействованной в процессе реконструкции дороги, собираются на базе предприятия и учитываются в ПНООЛР строительной организации.

Транспортировка строительных отходов 5 класса (неопасные) и 4 класса (малоопасные) будет осуществлена обычным автотранспортом к месту размещения.

Твердые бытовые и строительные отходы вывозятся на полигон ТБО, расположенный на расстоянии 5 км от места работ (ООО «Спецкомбинат»).

Металл существующего барьерного и перильного ограждения после демонтажа вывозится в пункт приема металлолома в г. Биробиджан также на расстояние 5 км от места работ (ООО «Вторсырье»).

Строительные отходы не подлежат временному размещению на строительной площадке, а вывозятся сразу по мере их образования к месту размещения.

Характеристика отходов и способы их размещения представлены в таблице 4.1.

Таблица 4.1

Наименование отходов	Место образования отходов	Код отходов	Класс опасности	Физико-химическая характеристика отходов	Периодичность образования отходов	Количество отходов (всего)		Использование отходов, т		Способ удаления
						т/сутки	Т. за период работ	Передано др. предприятиям	Заскладировано	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Отходы сучьев, ветвей от лесоразработок	расчистка полосы отвода	15211001215	5	кустарник	В подгот. период		9,0	-	9,0	Вывоз на полигон ТБО

Мусор от офисных и бытовых помещений организаций несортированный (исключая крупногабаритный)	Лом и отходы стальных изделий незагрязненные	Лом асфальтовых и асфальтобетонных покрытий	Лом железобетонных изделий, отходы железобетона в кусковой форме
разборка существующих конструкций			
73310001724	46120001515	83020001714	82230101215
4	5	4	5
бумага, упаковка от продуктов, пищевые отходы, пластик и др.	демонтаж элементов сущ. моста	Демонтаж сущ. покрытия	элементов сущ. моста и обустройств
В период реконструкции			
-	-	-	
2,14	169,4	75,9	2680,0
-	-	-	-
2,14	169,4	75,9	2680,0
на полигон ТБО	Вывоз в пункт приема металлолома в г. Биробиджан	Вывоз на АБЗ для утилизации	

Отходы (осадки) из выгребных ям		73210001304	4	Хозяйственные стоки, отходы (осадки) из выгребов (биотуалетов)		-	106,7	-	106,7	Вывоз на ОС
Итого:										
- 4 класса		184,74 т								
- 5 класса		2858,4 т								

#### 7.6. Мероприятия по охране растительного и животного мира

В целях минимизации ущерба растительному миру, наносимого в процессе реконструкции объекта, подрядчиком должны быть выполнены организационно-технические мероприятия:

- сохранение растительности и почвенного покрова вне полосы отвода;
- исключение пролива нефтепродуктов при работе техники в границах отвода;
- регулярная уборка территории со сбором бытового мусора в контейнер и вывозом на полигон ТБО.

Охрана животного мира в период реконструкции заключается в минимизации воздействия на атмосферный воздух, поверхностные и подземные воды, в соблюдении границ занимаемых земель и исключение всякого нарушения растительности вне этих границ.

К мероприятиям по снижению воздействия на водно-биологические ресурсы относятся все вышеперечисленные в п.4.4 мероприятия по снижению возможного негативного воздействия на поверхностный сток и ВБР р. Бира.

### 8. Обоснование очередности планируемого развития территории

Существующая автомобильная дорога закреплена за муниципальным казенным учреждением «Управление транспорта, автомобильных дорог и благоустройства мэрии города муниципального образования «Город Биробиджан» Еврейской автономной области».

При реконструкции моста и подходов предусмотрено временное занятие земель, в целях строительства объездной дороги. Дополнительный отвод земель во временное (срочное) пользование для организации объездной дороги определен по проекту и составляет – 1,602 га.

Проектом предусмотрена расчистка существующей полосы отвода от кустарника и высокорослой травяной растительности общей площадью 0,25 га.

По окончании реконструкции моста через р. Бира и разборке объездной дороги предусмотрена рекультивация нарушенных площадей. Общая площадь земель,



подлежащих рекультивации после разборки объездной дороги составляет 1,255 га. Производится посев многолетних трав и посадка саженцев.

Мост через реку Бира длиной 435,7 м имеет схему 13х32,4 м.

Мостовой переход расположен на прямой в плане и вертикальной кривой R-20800 м с положением вершины над опорой №8.

Для реконструкции моста производится:

**Разборка конструкций мостового полотна, плиты пролетных строений, сопряжения элементов крайних опор.**

Реконструкция моста производится на всей ширине сооружения с закрытием движения по мосту и пропуску транзитного транспорта по объездной дороге.

Началом работ по реконструкции является разборка покрытия проезжей части и демонтаж существующих конструкций пролетного строения, сопряжения и крайних опор:

- разборка перфоратором покрытия проезжей части на мосту и на сопряжении;
- демонтаж металлического перильного и барьерного ограждений с резкой сварочным агрегатом;
- демонтаж узлов креплений железобетонных консолей и металлоконструкций тротуаров;
- разборка бетона поперечных швов объединения плит проезжей части с удалением спиральной арматуры;
- разборка продольного шва по оси моста с удалением бетона омоноличивания и закладных деталей;
- разборка перфоратором узлов объединения плит проезжей части с верхним поясом балок. Перед удалением плит проезжей части стреловым краном для исключения динамической слагаемой, провести тщательную разборку узлов объединения плит с верхним поясом главных балок до полного отделения плит проезжей части;
- демонтаж железобетонных плит проезжей части;
- демонтаж шкафных стенок;
- демонтаж элементов сопряжения (переходные плиты, блоки лежня) с отбраковкой 50% переходных плит для дальнейшего использования;
- разборка конусов с перемещением грунта в отвал;
- демонтаж железобетонных насадок крайних опор.

Вывоз промышленных отходов от разборки существующего асфальтобетонного покрытия, тротуарных блоков, блоков шкафных стенок, швов омоноличивания балок, и т.д. производится автотранспортом на полигон ТБО, расположенный на расстоянии 5 км от места работ.

Металл существующего барьерного и перильного ограждения после демонтажа вывозится в пункт приема металлолома в г. Биробиджан, на расстояние 5 км от места работ.

### **Реконструкция пролетных строений и мостового полотна**

Реконструкция пролетных строений и мостового полотна включает в себя следующие технологические операции:

- установка опор МИК-С для подъема пролетных строений и задания строительного подъема. В летнее время производится реконструкция пролетов находящихся на поймах, в

зимнее время производится реконструкция пролетных строений находящихся в русле, при этом опоры МИК-С устанавливаются на лед с предварительным устройством грунтовых подушек и плит ПД;

- подъем пролетного строения с последующим опусканием на опорные клетки;
- срубка бетона подферменников на промежуточных опорах, подготовка поверхности подферменников для установки новых опорных частей;
- разборка монтажных стыков главных балок пролетного строения, задание строительного подъема;
- замена монтажных узлов связей пролетного строения;
- пескоструйная очистка и окраска пролетного строения
- монтаж ортотропной плиты;
- монтаж элементов деформационных швов типа ОП ДШ-80;
- установка перильного ограждения;
- устройство покрытия на тротуаре из мелкозернистой горячей щебёночной асфальтобетонной смеси типа Г марки II;
- устройство покрытия из мелкозернистой горячей щебёночной асфальтобетонной смеси типа Б марки I;
- монтаж металлического барьерного ограждения;

Стойки металлического барьерного ограждения крепятся к цоколям с помощью болтового соединения.

Для обеспечения качества бетонных работ объединение балок в пролётные строения и устройство одежды ездового полотна ведётся только в тёплый период года.

Работы по обстановке на мосту и подходах выполняются одним специализированным отрядом и включают: устройство металлического барьерного ограждения, нанесение разметки проезжей части.

### **Ремонт опор**

Ремонт опор моста производится с поверхности рабочих площадок, с деревянных подмостей. Ремонт опор №3-7 производится в зимнее время с устройством съезда на лед.

Ремонт опор включает в себя следующие технологические операции:

#### **крайние опоры**

- устройство монолитных насадок;
- устройство подферменников и установка опорных частей;
- устройство монолитной шкафной стенки с консольными тротуарами;
- обмазка поверхностей опор, соприкасающихся с землёй кисточками, битумом на 2 раза;
- окраска ручным или механическим способом бетонных поверхностей опор эмалью ХВ-785 по грунтовке ХВ-784 на 2 раза.

#### **промежуточные опоры**

- заделка мелких вертикальных трещин в бетоне существующих свай материалом ЕМАСО® 90;
- устройство подферменников и установка опорных частей;
- окраска ручным или механическим способом бетонных поверхностей опор эмалью ХВ-785 по грунтовке ХВ-784 на 2 раза.

Производство бетонных работ в зимний период осуществлять с паропрогревом. Введение противоморозных добавок не допускается. Все работы по бетонированию в условиях низких температур производить согласно СП 46.13330.2012.

При производстве работ необходимо исключить загрязнение и захламление рабочих площадок.

### **Ремонт сопряжения моста с насыпью**

Работы по ремонту сопряжения, так же, как и все остальные работы, производятся с закрытием движения по мосту.

Ремонт сопряжения моста с насыпью включает в себя следующие технологические операции:

- разборка грунта насыпи для устройства сопряжения, разборка грунта конуса за задней стенкой опоры для исключения бокового давления грунта со стороны подходной насыпи;
- устройство щебеночной подушки под блоки лежня;
- монтаж блоков лежня и омоноличивание их между собой;
- устройство щебеночной подготовки под переходные плиты;
- монтаж переходных плит;
- обмазка бетонных поверхностей, соприкасающихся с землёй, битумом на 2 раза;
- устройство основания из фракционированного щебня уложенного по способу заклинки средней толщиной 18,5 см;
- устройство нижнего слоя асфальтобетонного покрытия из горячей пористой крупнозернистой щебеночной смеси марки П, толщиной средней толщиной 10,7 см;
- устройство покрытия из плотного мелкозернистого асфальтобетона марки I типа Б на проезжей части толщиной 9 см;
- устройство штраб в покрытии вдоль цоколя с заполнением полимерно-битумной мастикой;
- устройство присыпных обочин справа по ходу пикетажа.

### **Ремонт регуляционных сооружений**

Конусы моста восстанавливаются после выполнения всех ремонтных работ по мосту.

Производится отсыпка конусов при разработке грунта из отвала, уплотнение грунта и планировка откосов.

На подготовленной поверхности откосов конусов производится укрепление каменной бетонными плитами П-2 толщиной 0,16 м.

В основании конусов устраивается упор из сборных блоков У-1.

### **Сброс воды с проезжей части**

Отвод поверхностных вод с мостового полотна осуществляется за счет поперечных уклонов от оси проезжей части к краям пролетного строения, в металлические лотки, прикрепленные к краям пролетного строения, и за счет продольного уклона от опоры №8 к началу и концу моста

На начале моста перед насадкой устраивается отвод воды из лотков на пролетных строениях по трубам вода в локальное очистное сооружение КПН-10С (комбинированный песко-нефтеуловитель), производительностью 10 л/с. После прохождения очистки, вода из локального очистного сооружения выводится на участок поймы укрепленный матрацем «Рено» для предотвращения размыва. Локальное очистное сооружение КПН-10С

выполнено из стеклопластика, в соответствии с СанПиН 2.1.2.729-99 «Строительные материалы, изделия и конструкции. Гигиенические требования безопасности». Степень очистки соответствует ПДК водоемов рыбохозяйственного назначения.

На конце моста сброс воды из лотков с пролетных строений осуществляется в водоотводные лотки расположенные перед насадкой крайней опоры, которые подводятся к телескопическим лоткам расположенным по откосу конуса.

В основании конуса на конце моста устраивается гаситель, стенки которых изготавливаются из сборного бетона. Для фильтрации воды гасители заполняются камнем из карьера. Морозостойкость камня – F300.

Приложение 2  
УТВЕРЖДЕНО  
постановлением мэрии города  
муниципального образования  
«Город Биробиджан» Еврейской  
автономной области  
от 17.09.2019 № 1708

Проект межевания территории объекта  
«Реконструкция моста через р. Бира»

г. Биробиджан 2019





**ГЕЛИОС**  
ЗЕМЛЕУСТРОИТЕЛЬНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ

ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ  
**«ГЕЛИОС»**

679000, Еврейская автономная область, г. Биробиджан, Проспект 60-летия  
СССР, д. 26, оф. 305

## **ПРОЕКТ МЕЖЕВАНИЯ ТЕРРИТОРИИ**

размещения линейного объекта  
«Реконструкция моста через р. Бира»

Биробиджан, 2019





## СОДЕРЖАНИЕ

№ п/п	Разделы проекта межевания территории	Стр.
Текстовая часть		
1	Общие положения	4
2	Образование земельного участка	5
3	Природные условия на проектируемой территории	7
4	Пояснительная записка	8
Чертеж межевания территории		
5	Чертеж межевания территории (масштаб 1:2500)	10



## 1. Общие положения

### 1.1. Введение

Проект межевания территории размещения линейного объекта «Реконструкция моста через р. Бира» разработан в целях определения местоположения границ образуемого земельного участка, предназначенного для реконструкции, а в дальнейшем для эксплуатации моста через р. Бира.

Проект разработан согласно следующих источников:

- Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 № 190-ФЗ;
- Земельный кодекс Российской Федерации от 25.10.2001 № 136-ФЗ;
- Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
- Федеральный закон от 24.07.2007 № 221-ФЗ «О кадастровой деятельности»;
- Федеральный закон от 13.07.2015 № 218-ФЗ «О государственной регистрации недвижимости»;
- Постановление Правительства РФ от 02.09.2009 № 717 «О нормах отвода земель для размещения автомобильных дорог и (или) объектов дорожного сервиса»;
- правила землепользования и застройки муниципального образования «Город Биробиджан» Еврейской автономной области, утвержденные решением городской думы муниципального образования «Город Биробиджан» Еврейской автономной области от 09.12.2008 № 858;
- проектно-изыскательской документацией на реконструкцию моста через р. Бира, выполненной проектно-изыскательским кооперативом «Азимут» в 2017 г.

Координаты поворотных точек формируемого земельного участка приведены в геодезической системе координат СК-63, используемой на территории Еврейской автономной области.



## 1.2. Опорно-межевая сеть на территории проектирования

На территории проектирования существует система геодезической сети специального назначения для определения координат точек земной поверхности с использованием спутниковых систем. Действующая система геодезической сети удовлетворяет требованиям выполнения кадастровых работ для установления границ земельного участка на местности.

## 1.3. Структура территории

В административном отношении образуемый участок, состоящий из двух контуров, находится в районе кольцевой развязки по улице Димитрова г. Биробиджан Еврейской автономной области.

Общее направление трассы существующей автомобильной дороги и моста на участке реконструкции – юго-западное.

Начало трассы (ПК 0+00) назначено на оси автомобильной дороги за 51,55 м до начала моста, а конец трассы (ПК 5+36,74) – также на оси автомобильной дороги на удалении 50,16 м от конца моста.

Образуемый земельный участок расположен в кадастровых кварталах: 79:01:0200042, 79:01:0300005, 79:01:0500005, 79:01:0500006.

Категория земель – «земли населенных пунктов».

Вид разрешенного использования: «Транспорт».

## 1.4. Публичные сервитуты и иные обременения

По сведениям Единого государственного реестра недвижимости, в пределах границ формируемого участка, публичные сервитуты, земли лесного фонда, особо охраняемые природные территории, территории объектов культурного наследия отсутствуют.

## 2. Образование земельного участка

Проектируемый земельный участок образован из земель, находящихся в



государственной или муниципальной собственности.

Общая площадь ЗУ: 22590,64 кв. м. Периметр = 1573,52 м.

Протяженность линейного объекта 695,1 м.

Каталог координат поворотных точек границ образованного земельного участка линейного объекта «Реконструкция моста через р. Бира» приведен в таблице № 1. Средняя квадратическая погрешность положения характерной точки (Mt) составляет 0.10 м.

Таблица № 1

Номер поворотной точки	Координаты, м	
	X	Y
<b>:ЗУ1(1)</b>		
1	5389915.88	5241087.59
2	5390055.28	5241174.34
3	5390040.28	5241204.14
4	5389848.58	5241084.34
5	5389837.87	5241083.70
6	5389832.02	5241077.29
7	5389822.97	5241071.48
8	5389819.03	5241069.46
9	5389809.91	5241064.78
10	5389614.14	5240949.86
11	5389606.25	5240947.98
12	5389606.68	5240939.79
13	5389602.35	5240938.17
14	5389596.29	5240938.04
15	5389591.72	5240938.69
16	5389585.40	5240941.20
17	5389563.78	5240914.02
18	5389572.59	5240909.53
19	5389578.36	5240903.55
20	5389579.79	5240898.58
21	5389580.00	5240887.30
22	5389581.91	5240889.90
23	5389589.31	5240886.67
24	5389595.37	5240886.65
25	5389603.61	5240896.13
26	5389605.54	5240894.51
27	5389623.54	5240905.68
28	5389831.30	5241035.04
29	5389825.08	5241044.95
30	5389830.15	5241048.15
31	5389836.47	5241038.21





32	5389912.71	5241085.65
33	5389907.46	5241094.84
34	5389910.88	5241096.67
<b>:ЗУ1(2)</b>		
35	5390268.79	5241317.26
36	5390303.15	5241337.71
37	5390292.50	5241355.43
38	5390229.54	5241312.38
39	5390230.97	5241310.44
40	5390172.42	5241275.32
41	5390176.22	5241263.35
42	5390200.22	5241278.37
43	5390203.29	5241279.11
44	5390224.76	5241290.87
45	5390225.36	5241292.31
46	5390246.69	5241303.80

### 3. Природные условия на проектируемой территории

Согласно СНиП 2.05.02-85\* район располагается во II дорожно-климатической зоне, в 8 ливневом районе, где развиты преимущественно первый и второй типы местности по характеру и степени увлажнения.

Среднегодовая температура воздуха составляет 0,6<sup>0</sup>С. Максимальная среднемесячная температура воздуха в июле – плюс 20,3<sup>0</sup>С (абсолютный максимум – плюс 40<sup>0</sup>С). Минимальная зимняя среднемесячная температура в январе – минус 22,6<sup>0</sup>С (абсолютный минимум – минус 43<sup>0</sup>С). Низкие зимние температуры воздуха обуславливают промерзание глинистых и суглинистых грунтов под оголённой поверхностью на глубину до 237 см.

Относительная влажность воздуха характеризует степень насыщения воздуха водяным паром, меняясь в течение года от 66% до 84%.

Среднегодовое количество осадков составляет 830 мм. Атмосферные осадки в течение года распределены неравномерно. Наибольшее среднемесячное количество осадков наблюдается в июле и августе – соответственно 178 мм и 162 мм. В данный период за сутки возможны дожди с месячной нормой осадков.

Устойчивый снежный покров образуется в среднем 12 ноября. Разрушение снежного покрова происходит приблизительно 3 апреля.



Муссонный климат района обуславливает сезонное направление ветров. В летние месяцы ветра всех направлений представлены равномерно. В зимние месяцы преобладают ветра западных и северо-западных румбов.

В геоморфологическом отношении площадка мостового перехода расположена в пределах долины реки Бира. Она представляет собой низменную аккумулятивную равнину, над которой возвышаются одиночные холмы. Поверхность равнины плоская или слабоволнистая, расчлененная овражно-балочной сетью. Абсолютные высоты колеблется от 32 до 80 м.

В районе проектирования мостового перехода русло реки шириной около 150 м. Берега обрывистые и залесенные высотой 1,5 - 2,5 м.

Согласно СП 14.13330.2014 и Общего сейсмического районирования территории Российской Федерации ОСР район работ относится к зоне 7-бальной сейсмичности (по карте А) и к зоне 8-бальной сейсмичности (по карте В) (г. Биробиджан).

Нормативная глубина сезонного промерзания грунтов согласно п. 5.5.3 СП 22.13330.2011 и данным с метеостанции Биробиджан составляет для г. Биробиджана:

- для суглинков и глин – 2,04 м;
- для супесей, песков мелких и пылеватых – 2,48 м;
- для песков гравелистых, крупных, средней крупности – 2,66 м;
- для крупнообломочных грунтов – 3,01 м

Мост расположен на границе плёса и переката. Ниже моста расположен перекат, а выше довольно вытянутый (1 км) плёс. Глубина в районе моста не превышала 1,5 м. Дно реки галечно-песчаное. Встречающиеся валуны являются последствиями строительства дамб и берегоукрепительных работ.

#### 4. Пояснительная записка

Проектируемый земельный участок образован из земель, находящихся в государственной или муниципальной собственности.

Проект разработан на основании:



-генерального плана муниципального образования «Город Биробиджан» ЕАО, утвержденного решением городской думы г. Биробиджана ЕАО от 27.12.2007 № 656;

-карты градостроительного зонирования территории г. Биробиджана;

-правил землепользования и застройки муниципального образования «Город Биробиджан» Еврейской автономной области;

-геодезической съемки испрашиваемой территории;

-сведений Единого государственного реестра недвижимости об объектах недвижимости.

В непосредственной близости от вновь образуемого земельного участка расположены земельные участки с кадастровыми номерами 79:01:0000000:528, 79:01:0200042:24, 79:01:0200042:558, 79:01:0000000:320, 79:01:0300005:85.

Объекты капитального строительства на формируемом земельном участке отсутствуют.

Зоны с особыми условиями использования территорий в районе формируемого земельного участка отсутствуют.

Границы и поворотные точки образуемого земельного участка отображены в графической части проекта, на чертеже межевания территории.

Графические материалы проекта межевания территории разработаны в системе координат СК-63.

Текстовые и графические материалы в составе проекта межевания территории подготовлены в электронном виде в формате PDF.

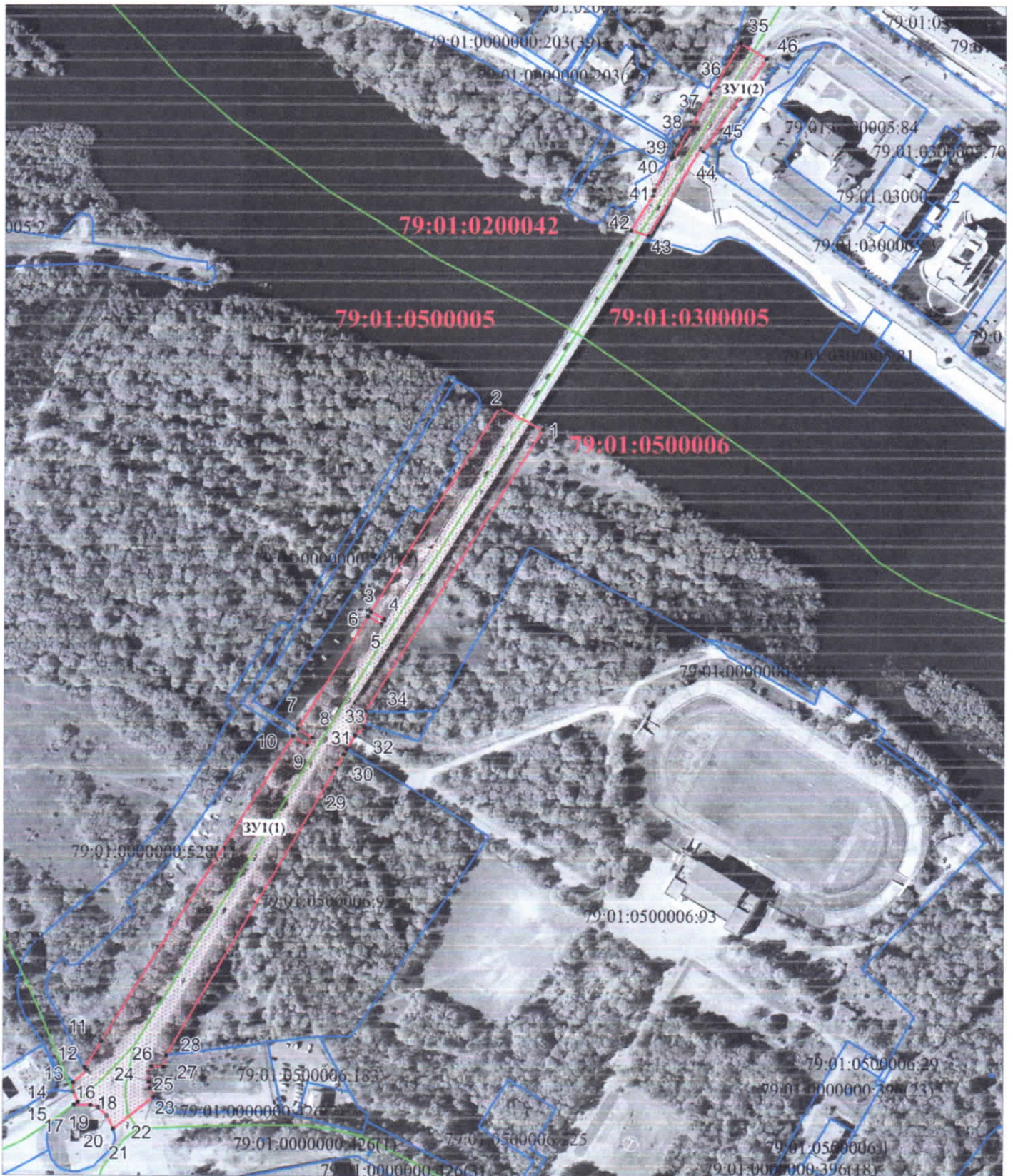
На основании проведенного комплексного анализа проектируемой территории, установлены границы образуемого земельного участка и определены кадастровые кварталы.

Результатом проведенных работ является разработанный проект межевания территории, который состоит из текстовой и графической частей, и подготовлен в виде отдельного документа.





**Чертеж межевания территории  
размещения линейного объекта "Реконструкция моста через р. Бира"**



Масштаб 1 : 2500

**Условные обозначения:**

- |   |                                |  |                                     |
|---|--------------------------------|--|-------------------------------------|
|  | ЗУ1(2)                         |  | - граница кадастрового квартала     |
|  | ЗУ1(1)                         |  | 79:01:0500005 - кадастровый квартал |
|   | - образуемый земельный участок |   | - обозначение точки                 |

