

ООО "Никор Проект"

236006 г. Калининград, Московский проспект 40, офис 706, тел. 30-65-93
Свидетельство о допуске к определённым видам работ
от 17 декабря 2010 г. №0134.01-2010-3907024111-П-110

ИНВ.№ _____

ЗКЗ.№ _____

**Заказчик –
ОАО "ПИиНИИ ВТ "Ленаэропроект"**

**Документация по планировке территории
аэропорта "Храброво" г. Калининград Калининградской области**

**Материалы по обоснованию проекта планировки территории
с проектом межевания в его составе
второй очереди реконструкции и развития аэропорта "Храброво"
г. Калининград Калининградской области**

г. Калининград, 2013 г.

ООО "Никор Проект"

236006 г. Калининград, Московский проспект 40, офис 706, тел. 30-65-93
Свидетельство о допуске к определённым видам работ
от 17 декабря 2010 г. №0134.01-2010-3907024111-П-110

**Заказчик –
ОАО "ПИИНИИ ВТ "Ленаэропроект"**

**Документация по планировке территории
аэропорта "Храброво" г. Калининград Калининградской области**

**Материалы по обоснованию проекта планировки территории
с проектом межевания в его составе
второй очереди реконструкции и развития аэропорта "Храброво"
г. Калининград Калининградской области**

Генеральный директор
ООО "Никор Проект"

Н.И. Ефимова

Руководитель проекта

Н.И. Чепинога

г. Калининград, 2013 г.

Общий состав проекта

1. Материалы по обоснованию проекта планировки территории второй очереди реконструкции и развития аэропорта "Храброво" г. Калининград Калининградской области в составе:
 - 1.1. Текстовые материалы (пояснительная записка)
 - 1.2. Материалы в графической форме: схема расположения элемента планировочной структуры; схема использования и состояния территории в период подготовки проекта планировки (опорный план) с приложением – схемой землепользования по состоянию на момент подготовки проекта планировки территории; схема организации улично-дорожной сети; разбивочный чертёж красных линий; схема границ зон с особыми условиями использования территории со схемой границ территорий объектов культурного наследия; схема размещения существующих и перспективных инженерных коммуникаций и сооружений инженерной инфраструктуры

2. Проект планировки территории с проектом межевания в его составе второй очереди реконструкции и развития аэропорта "Храброво" г. Калининград Калининградской области. Основная (утверждаемая) часть в составе:
 - 2.1. Положения о размещении объектов капитального строительства и характеристиках планируемого развития территории
 - 2.2. Материалы в графической форме (чертежи): чертёж планировки территории с приложениями – схемой землепользования с учётом решений проекта планировки территории, схемой формирования земельных участков под размещение аэродромного комплекса; схема организации транспорта с перспективным круговым проездом вдоль проектируемой территории; схема размещения инженерных коммуникаций
 - 2.3. Чертёж межевания территории; чертежи градостроительных планов земельных участков

**В подготовке документации по планировке территории
принимали участие:**

Руководитель проекта	Н.И. Чепинога
Главный архитектор проекта	П.В. Черненко
Техник-архитектор	Д.А. Граф
Главный инженер проекта	Б.Д. Новожилов
Инженер	Д.А. Иванов

Справка руководителя проекта, ГАПа

Настоящий проект подготовлен в соответствии с действующим Градостроительным, Земельным законодательством РФ, соблюдением всех действующих строительных норм и правил (СП, СНиП), санитарных, противопожарных норм.

Руководитель проекта

Чепинога Н. И.

Главный архитектор проекта

Черненко П. В.

**Материалы по обоснованию проекта планировки территории
второй очереди реконструкции и развития
аэропорта "Храброво" г. Калининград Калининградской области**

Текстовые материалы (пояснительная записка). Оглавление

1.	Введение.....	8
2.	Общая характеристика территории.....	9
3.	Современное положение, характеристика территории в границах проекта планировки.....	11
3.1.	Использование территории в период подготовки проекта планировки. Общая архитектурно планировочная организация.....	12
3.2.	Состояние систем социальной инфраструктуры. Использование систем социальной инфраструктуры в период подготовки проекта планировки.....	13
3.3.	Состояние и использование систем транспортного обслуживания и улично-дорожной сети.....	14
3.4.	Зоны размещения объектов капитального строительства.....	15
3.5.	Состояние инженерной инфраструктуры.....	15
3.6.	Зоны с особыми условиями использования территорий.....	16
3.7.	Перечень факторов риска возникновения чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера.....	18
3.8.	Выводы общей характеристики территории.....	19
4.	Определение параметров планируемого строительства на территории в границах проекта планировки	20
4.1.	Проектное использование территории. Развитие планировочной структуры, общая архитектурно-планировочная организация территории.....	20
4.2.	Параметры планируемого строительства систем социального обслуживания.....	22
4.3.	Параметры планируемого строительства систем транспортного обслуживания, улично-дорожная сеть.....	23
4.4.	Зоны планируемого размещения объектов капитального строительства объектов федерального и регионального значения, объектов местного значения. Зоны планируемого размещения прочих объектов капитального строительства.....	23
4.5.	Инженерно-техническое обеспечение, необходимое для развития территории в границах проекта планировки. Инженерное благоустройство территории.....	27

4.6.	Оценка воздействия на окружающую среду. Общие рекомендации по охране окружающей среды.....	31
4.7.	Общие рекомендации по защите территории от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера.....	32
4.8.	Общие рекомендации по проведению мероприятий по гражданской обороне. Мероприятия по обеспечению пожарной безопасности.....	33
4.9.	Последовательность осуществления мероприятий, предусмотренных проектом планировки территории.....	34
5.	Баланс территории в границах проекта планировки.....	36

Материалы в графической форме (схемы)

1. Схема расположения элемента планировочной структуры – схема расположения проектируемой территории в системе планировочной организации, ПП-0-1
2. Схема использования и состояния территории в период подготовки проекта планировки (опорный план), ПП-0-2, М 1:5000
3. Схема организации улично-дорожной сети – схема движения транспорта, ПП-0-3, М 1:5000
4. Разбивочный чертёж красных линий, ПП-0-4, М 1:5000
5. Схема границ зон с особыми условиями использования территории со схемой границ территорий объектов культурного наследия, ПП-0-5, М 1:5000
6. Схема размещения существующих и перспективных инженерных коммуникаций и сооружений инженерной инфраструктуры, ПП-0-6, М 1:5000

1. Введение

Настоящий проект планировки территории второй очереди реконструкции и развития аэропорта "Храброво", г. Калининград Калининградская область, подготовлен на основании градостроительного, земельного, водного законодательства Российской Федерации, федерального закона от 07.06.2013 №108-ФЗ "О подготовке и проведении в Российской Федерации чемпионата мира по футболу FIFA 2018 года, Кубка конфедераций FIFA 2017 года и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации", постановления Правительства РФ от 05.12.2001 г. №848 "О Федеральной целевой программе "Развитие транспортной системы России (2010 - 2020 годы)", задания на разработку документации по планировке территории с проектом межевания и подготовку градостроительных планов земельных участков, приложения 1 к договору с ОАО "ПИИНИИ ВТ "Ленаэропроект" №54 от 24 июня 2013 г.

Подготовка документации по планировке территории произведена по заявке на подготовку указанной документации заказчика, ОАО "ПИИНИИ ВТ "Ленаэропроект", согласованной Администрациями муниципальных районов, участки территорий сельских поселений которых входят в границы проекта планировки: Гурьевского муниципального района (Храбровское сельское поселение) и Зеленоградского района (Ковровское сельское поселение) Калининградской области.

В состав проекта планировки территории отдельным разделом входит проект межевания территории и, в соответствии с градостроительным законодательством Российской Федерации, градостроительные планы земельных участков, подлежащих застройке.

2. Общая характеристика территории

Территория аэропорта "Храброво" г. Калининград, для которой подготовлен настоящий проект планировки территории (далее – настоящий проект планировки, проект планировки территории или проект планировки), находится в 17 км северо-восточнее г. Калининграда.

Площадь территории в границах проекта планировки составляет 1037,02 га. В указанные границы входит непосредственно аэропортовый комплекс "Храброво", земельные участки, имеющие в соответствии с данными земельного кадастра разрешённое использование "для эксплуатации и обслуживания аэропортового комплекса "Храброво" и "под реконструкцию и развитие аэропортового комплекса", и иные, смежные с землями аэропортового комплекса "Храброво", земельные участки.

Аэродром аэропорта «Храброво» г. Калининграда относится к классу «В» по действующей в РФ классификации аэродромов гражданской авиации (НГЭА) и соответствует кодовому обозначению «4D» по стандарту Международной организации гражданской авиации (ИКАО). По состоянию на момент начала подготовки проекта планировки территории, пропускная способность аэродрома аэропорта "Храброво" составляла не более 10-11 взлётов-посадок в час, на аэродроме эксплуатируются следующие типы воздушных судов (ВС) ИЛ-76ТД, ИЛ-76Т, ТУ-154, ТУ-204, ТУ-204-100, ТУ-214, А-320-100, А-320-200 (ACN= 26), А-320-200 (ACN= 48), В-737-200, В 737-300, В 737-400, В 737-500, В 757-200, ИЛ-18, АН-12, ЯК-42, ТУ-134 и классом ниже. Пропускная способность аэровокзала аэропорта "Храброво" на момент начала подготовки проекта планировки территории составляла 400 пассажиров в час.

Территория в границах проекта планировки расположена на слабо всхолмленной низменности, на юго-востоке которой находится Балтийская гряда. Рельеф территории ровный с пологим уклоном от искусственных покрытий. Высота территории в границах проекта планировки над уровнем моря +13,05 м.

Климат территории умеренный, морской. Средняя температура января от минус 3°С до минус 5°С, июля от плюс 15°С до плюс 17°С. Абсолютный минимум января минус 33°С, абсолютный максимум июля плюс 36°С. Среднегодовая температура составляет плюс 6,8°С. Средняя годовая скорость ветра 3,7 м/сек. Максимальная скорость 26 м/сек, порывы до 28 м/сек. Среднегодовая сумма осадков – 788 мм, в том числе – твердых 71 мм, смешанных 126 мм. Среднегодовое число дней с обледенением – 15 дней. Наибольшее число дней с обледенением – 32 дня.

Участок в зоне размещения объектов капитального строительства находится во II-ой дорожно-климатической зоне и имеет II тип гидрогеологических условий. Нормативная глубина сезонного промерзания составляет 0,8 м. Появление уровня грунтовых вод отмечается на глубине от 0,4 м до 0,9 м. Питание грунтовых вод происходит за счет инфильтрации атмосферных осадков. Химический состав грунтовых вод гидрокарбонатно-кальциево-сульфатно-магниевый. Грунтовые воды не агрессивны по отношению к бетону на портландцементе.

В целом, инженерно-геологические условия территории в границах проекта планировки характеризуются как сложные.

3. Современное положение, характеристика территории в границах проекта планировки

Участок территории в границах проекта планировки представляет собой многоугольник сложной конфигурации, вытянутый в направлении с запада на восток, имеющий размеры около 8300 м (по оси "запад-восток") в длину и около 2745 м (по оси "север-юг") в ширину, площадь территории в границах проекта планировки составляет 1037,02 га.

Основную часть территории в границах проекта планировки занимают объекты аэропортового комплекса (международного аэропорта) "Храброво".

Аэродром аэропорта "Храброво" располагает одной взлетно-посадочной полосой (ИВПП) с искусственным покрытием размером 2500 x 45 м, ориентированной по магнитному курсу 243° и 63° по метеоминимуму I-ой категории посадки ИКАО. Взлётно-посадочная полоса введена в эксплуатацию в 1954 году, длина её составляла 2000 м, покрытие армобетонное. В 1977 году была произведена ее реконструкция – удлинение на 500 м и усиление. В 2005 году было выполнено усиление асфальтобетоном цементобетонного покрытия взлётно-посадочной полосы на участке ПК0 - ПК20.

На аэродроме имеются две соединительные рулежные дорожки (РД): РД-6 шириной 18 м с укрепленными обочинами по 7 м. Общая ширина – 32 м; РД-5 шириной 14 м с укрепленными обочинами по 3 м, общая ширина – 20 м. В 2008 году была построена РД-7 шириной 22,5 м с укрепленными обочинами по 9 м., общая ширина составляет 40,5 м. Однако на момент обследования РД-7 (РД-С) не введена в эксплуатацию.

Аэродром располагает двумя перронами, №1 и №2. Кроме того, на приангарной площади оборудовано три места стоянки для воздушных судов класса не ниже Boeing-737 и классом ниже.

В настоящее время по существующей на аэродроме схеме руления воздушных судов движение пассажирских и грузовых самолетов на взлет с взлётно-посадочной полосы и после посадки на перрон осуществляется по рулёжной дорожке РД-В (РД-6). Рулёжная дорожка РД-А (РД-5) эксплуатируется самолетами, выполняющими международные рейсы, а также воздушными судами деловой авиации и вертолетами с малой интенсивностью полетов. Эксплуатация фактически одной РД-В значительно снижает пропускную способность аэропорта и является экономически не оправданной, пропускная способность аэродрома при этом составляет не более уже указанных выше 10-11 взлётов-посадок/час.

3.1. Использование территории в период подготовки проекта планировки. Общая архитектурно планировочная организация

Территория в границах проекта планировки по состоянию на момент подготовки проекта планировки территории по использованию и отношению к размещению объектов капитального строительства делится на следующие зоны:

Зоны размещения объектов капитального строительства:

- зона устройства аэродромных покрытий лётного поля – протяжённая в широтном направлении зона в центральной части территории в границах проекта планировки;
- зона объектов УВД радионавигации, посадки и метео;
- зона устройства патрульной дороги и ограждения. На момент подготовки проекта планировки территории – фрагментирована, в западной части территории в границах проекта планировки и вдоль части южной границы лётного поля;
- зона зданий и сооружений аэровокзального комплекса – южнее (юго-западнее) лётного поля и северо-западнее лётного поля – международный сектор;
- зона служебных и служебно-технических объектов аэропорта, в основном – южнее (юго-западнее) лётного поля, на территориях, сопряжённых с территорией аэровокзала;
- зона объектов транспорта, исключая воздушный, в том числе, линейных объектов – в западной части территории в границах проекта планировки;
- зона объектов обороны и безопасности.

Иные зоны в границах проекта планировки территории

- зона градостроительного использования – территория 0,73 га в границах населённого пункта пос. Старорусское, установленных генеральным планом муниципального образования "Храбровское сельское поселение" Гурьевского муниципального района, по состоянию на момент подготовки настоящего проекта планировки территории не закоординированных и не поставленных на кадастровый учёт;
- зоны сельскохозяйственного использования – преимущественно в восточной части территории в границах проекта планировки, на землях, не занятых аэродромными объектами;
- прочие фактически не используемые (природные) территории – преимущественно в западной части территории в границах проекта планировки, вдоль западной и юго-западной границ территории;
- зоны водных объектов.

Наиболее крупный и протяжённый объект капитального строительства на территории в границах проекта планировки – взлётно-посадочная полоса – занимает центральную часть

территории в широтном направлении. Там находятся существующие участки, включая участки реконструкции и строительства искусственных покрытий взлётно-посадочной полосы, перрона, рулѐжных дорожек 6 и 7, а также патрульная и объездная автодороги и ограждения, площадки для противообледенительной обработки воздушных судов и водосточно-дренажной сети, ТП ТО. По результатам визуального обследования состояния поверхности аэродрома, проведѐнного ОАО "ПИИНИИ ВТ "Ленаэропроект" при подготовке предложения по второй очереди реконструкции и развития аэропорта "Храброво", установлено, что: текущее эксплуатационно-техническое состояние поверхности участка покрытия взлётно-посадочной полосы на участке ПК0 - ПК20 и нового перрона оценивается как "хорошее"; текущее эксплуатационно-техническое состояние поверхности участка покрытия взлётно-посадочной полосы на участке ПК20 - ПК25, старого перрона, и перрона международного сектора оценивается как "удовлетворительное".

Юго-запад территории в границах проекта планировки занят зданиями и сооружениями аэропортового комплекса "Храброво", находящимися в состоянии реконструкции. Незначительная часть территории на северо-западе занята зданиями и сооружениями международного сектора аэропорта "Храброво".

На крайнем западе и крайнем востоке территории в границах проекта планировки находятся радиотехнические объекты систем навигации и посадки воздушных судов. В результате обследования радиотехнических объектов систем посадки аэродрома "Храброво", проведѐнного ОАО "ПИИНИИ ВТ "Ленаэропроект" при подготовке предложения по второй очереди реконструкции и развития аэропорта "Храброво", установлено, в том числе: дальний приводной радиомаркерный пункт в составе дальней приводной радиостанции (ДПРС) и дальнего маркерного радиомаяка (ДМРМ) расположен на одной позиции с передающим радиоцентром (ПРЦ) и соответствует действующим нормативным требованиям. По сроку эксплуатации, оборудование ДПРС не имеет остаточного ресурса и работает с неоднократным его продлением.

3.2. Состояние систем социальной инфраструктуры. Использование систем социальной инфраструктуры в период подготовки проекта планировки

Социальная инфраструктура, как совокупность отраслей и предприятий, функционально обеспечивающих нормальную жизнедеятельность населения, на территории в границах проекта планировки отсутствует в связи с отсутствием постоянно проживающего населения, чью

жизнедеятельность следовало бы обеспечивать.

3.3. Состояние и использование систем транспортного обслуживания (за исключением воздушного транспорта) и улично-дорожной сети

Система транспортного обслуживания территории в границах проекта планировки представлена тремя подсистемами, их элементами:

- внешнего автомобильного транспорта – подъезды к зданиям и сооружениям аэропортового комплекса юго-западной части территории, то же – на западе и северо-западе территории в границах проекта планировки (международный сектор аэропорта "Храброво");
- внешнего железнодорожного транспорта – ветка железной дороги, обеспечивающая подъезд к объектам обслуживания аэродрома вдоль западной и северной границ территории;
- аэродромные внутривоздушные дороги, обеспечивающие транспортные связи и выполнение технологических операций на лётном поле аэродрома.

К автодорогам внешнего автомобильного транспорта относятся подъезд к аэропорту "Храброво" от магистрали "Приморское кольцо" (кольцевого маршрута в районе Приморской рекреационной зоны), участок указанной автодороги Iб технической категории от юго-западной границы территории до зданий и сооружений аэропортового комплекса "Храброво", участок автодороги "Берёзовка – Храброво – Жемчужное" IV технической категории и съезд с этой автодороги с подъездом к международному сектору аэропорту "Храброво". К элементам системы транспортного обслуживания территории автомобильным транспортом отнесены также оборудованные места для временного хранения автомобильного транспорта аэропортового комплекса "Храброво".

Ветка железной дороги с подъездом к объектам обслуживания аэродрома, топливо-заправочного комплекса на северо-западе территории в границах проекта планировки, проходит в направлении "юг – север" вдоль западной границы территории, восточнее и параллельно автодороге "Берёзовка – Храброво – Жемчужное", в районе международного сектора аэропорта меняет направление на северо-восточное до тупика на топливо-заправочном комплексе.

Движение в границах лётного поля автотранспорта для обеспечения транспортной связи и выполнения технологических операций осуществляется по всем участкам территории лётного поля, по состоянию на момент начала подготовки настоящего проекта планировки территории, автодороги для движения такого автотранспорта не выделены.

Патрульная дорога аэродромного комплекса не отнесена к системе транспортного обслуживания: она является элементом обеспечения безопасности комплекса, под размещение патрульной дороги и ограждения настоящим проектом определена отдельная зона размещения объектов капитального строительства.

3.4. Зоны размещения объектов капитального строительства

Из состава зонирования территории в границах проекта планировки, п.3.1. "Использование территории в период подготовки проекта планировки. Общая архитектурно планировочная организация", выделены следующие зоны, предназначенные для размещения объектов капитального строительства различного назначения:

- зона размещения объектов воздушного транспорта (объектов аэродромного комплекса) с разделением на последующих стадиях проектирования на: зону устройства аэродромных покрытий лётного поля; зону объектов радионавигации, посадки и метео; зону устройства патрульной дороги и ограждения; зону служебных и служебно-технических объектов аэродрома;

- зона зданий и сооружений аэровокзального комплекса;

- зона служебных и служебно-технических объектов аэропорта, не относящихся к объектам аэродромного комплекса;

- зона объектов транспорта, исключая воздушный, в том числе, линейных объектов;

- зона объектов обороны и безопасности.

Баланс территории в границах проекта планировки приведён в приложении к настоящему проекту.

3.5. Состояние инженерной инфраструктуры

3.5.1. Основные положения

В настоящем подразделе решаются вопросы инженерного обеспечения объектов второй очереди реконструкции и развития аэропорта. Проектные решения предусматриваются по общеплощадочным объектам инженерной инфраструктуры и не рассматривают внутриобъектные инженерные сети и сооружения технологических комплексов.

3.5.2. Состояние объектов инженерной инфраструктуры второй очереди

Водосточно-дренажная сеть (ВДС)

В настоящее время по водосточно-дренажной сети (ВДС) участка 1 атмосферно-дренажные стоки сбрасываются двумя водосбросными коллекторами диаметром 1200 мм через устьевые сооружения в водоотводной канал и далее в реку Лобовка на расстоянии 4,5 км от впадения реки в Куршский залив. Коллектора находятся в неудовлетворительном состоянии. Очистка отсутствует.

Общеплощадочные электросетевые объекты

Электрические сети и трансформаторные подстанции имеют высокий физический износ. Оборудование и сети не обеспечивают возрастающие в связи с реконструкцией электрические нагрузки. Существующие электросетевые объекты имеют следующие показатели:

- общая установленная мощность - 2112,1 кВт;
- общая расчетная мощность - 1320,2 кВт;
- ожидаемый годовой расход электроэнергии - 1452 тыс. кВт час

Общеплощадочные сети связи и управления

В настоящее время к объектам аэропорта проложены кабели, находящиеся на балансе Филиала «Аэронавигация Северо-Запада» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД», ФГУП «Калининградавиа», войсковой части 39162, ОАО «КД-авиа».

Кабели, эксплуатируемые филиалом «Аэронавигация Северо-Запада» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» проложены к объектам РТО и УВД 32 года тому назад и большинство магистральных кабелей не соответствуют нормам эксплуатации, занижена изоляция, имеются обрывы жил. Магистральная кабельная канализация полностью разрушена. Требуется полная реконструкция сетей связи.

3.6. Зоны с особыми условиями использования территорий

К числу зон с особыми условиями использования территории в границах проекта планировки относятся:

- зоны с особыми условиями использования территории, связанные с полётами воздушных судов: шумовые зоны аэропорта (зоны физических факторов), зоны загрязнений атмосферного воздуха;

- санитарно-защитные зоны;
- придорожные полосы автомобильных дорог общего пользования;
- зоны с особыми условиями использования территорий, устанавливаемые для водных объектов общего пользования: береговые полосы общего пользования, водоохранные зоны и прибрежные защитные полосы;
- охранные зоны инженерных сетей.

В соответствии с санитарными правилами и нормами СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03, при установлении санитарно-защитных зон учитываются физические факторы воздействия на население. Размеры санитарно-защитных зон, в том числе – для предприятий воздушного транспорта, определяются в соответствии с действующими санитарно-эпидемиологическими нормами допустимых уровней шума, инфразвука и других физических факторов на территории жилой застройки и жилых помещений. Для аэродрома "Храброво", в соответствии с материалами генеральных планов Храбровского сельского поселения (Гурьевский район) и Ковровского сельского поселения (Зеленоградский район) установлены границы зон ограничения жилищного строительства по шумовому загрязнению с уровнями шума до 85 дБА, от 85 до 95 дБА и свыше 95 дБА. Кроме этого, для аэродрома "Храброво" установлены границы зон ограничения жилищного строительства по факту загрязнения атмосферы. В соответствии с СП 42.13330.2011, размещение всех объектов в границах полос воздушных подходов к аэродромам, а также вне этих границ в радиусе 10 км от контрольной точки аэродрома (КТА), т.е. – на всей территории в границах проекта планировки, подлежит согласованию. Предприятия и организации, с которыми необходимо согласование, в соответствии с указанным сводом правил, определяет штаб объединения ВВС военного округа, в зоне ответственности которого предполагается строительство.

В соответствии с санитарными правилами и нормами СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03, для объектов, являющихся источниками воздействия на среду обитания и здоровье человека, с целью обеспечения санитарно-эпидемиологического благополучия населения устанавливаются санитарно-защитные зоны. Размер для различных объектов – источников воздействия на среду обитания и режим санитарно-защитной зоны определяются указанными санитарными правилами и нормами. В границах проекта планировки территории санитарно-защитные зоны установлены для линии железной дороги – 100 м считая от оси крайнего железнодорожного пути (санитарный разрыв до жилой застройки, соотв. СП 42.13330.2011), для очистных сооружений поверхностного стока – 50 м.

Для автомобильных дорог общего пользования устанавливаются придорожные полосы, размер и режим которых определяются федеральным законом № 257-ФЗ "Об автомобильных

дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации...". Для подъезда к аэропорту "Храброво" от магистрали "Приморское кольцо", 1б техническая категория, размер придорожной полосы составляет 75 м от полосы отвода автодороги, для участка автодороги "Берёзовка – Храброво – Жемчужное", IV техническая категория, - 50 м.

Для водотоков в границах проекта планировки территории, являющихся водными объектами общего пользования, установлены границы зон с особыми условиями использования территорий, состав, размер и режим которых определяются федеральным законом № 74-ФЗ "Водный кодекс Российской Федерации". Размеры береговых полос общего пользования составляют для реки Крайней общей протяжённостью водотока 5 км – 5 м, для реки Калиновки общей протяжённостью водотока 17 км – 20 м. Ширина водоохранной зоны для рек Крайняя и Калиновка составляет, соответственно, 50 м и 100 м, ширина прибрежной защитной полосы по 40 м.

Размеры и режим охранных зон инженерных сетей устанавливаются соответствующими ведомственными нормативными документами.

3.7. Перечень факторов риска возникновения чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера

В соответствии с материалами генеральных планов муниципальных образований "Храбровское сельское поселение" и "Ковровское сельское поселение", материалами паспортов территорий Зеленоградского и Гурьевского муниципального районов, к числу чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера на территории в границах проекта планировки относятся:

- вероятность землетрясений. Территория в границах проекта планировки в соответствии с общим сейсмическим районированием характеризуется малой сейсмической активностью, не больше 4-5 баллов, в соответствии с нормами не относится к сейсмоопасным районам. Все здания и сооружения должны быть рассчитаны на пятибалльную устойчивость;

- опасные метеорологические явления. По многолетним наблюдениям на территории района могут возникнуть: штормовые, до ураганных, ветры; скорость ветра (включая порывы) 25 м/сек и более; снежные заносы и гололед; очень сильный дождь (количество осадков 50 мм и более за 12 часов и менее), продолжительные сильные дожди; количество осадков 100 мм и более за период 12 часов, но менее 48 часов; сильный туман; сильная жара (максимальная температура воздуха не менее плюс 30°C и выше в течение более 5 суток); сильный мороз (минимальная температура воздуха не менее минус 25°C и ниже в течение не менее 5 суток);

- вероятность нарушения режима функционирования систем жизнеобеспечения населения в условиях сильных ветров и снеговых нагрузок;

- риски возникновения пожаров от природных и антропогенных источников возгорания;

- вероятность аварий на системах жизнеобеспечения населения;

- риски возникновения чрезвычайных ситуаций на взрыво- и пожароопасных объектах.

Возникновение поражающих факторов, представляющих опасность для людей, зданий, сооружений и техники, расположенных на территории взрывопожароопасных объектов, возможно: при пожарах, причинами которых может стать неисправность оборудования, несоблюдение норм пожарной безопасности; при неконтролируемом высвобождении запасенной на объекте энергии.

- возможность аварий на транспорте. Однако, согласно статистическим данным, вероятность аварийных ситуаций с поражающими факторами на транспортных магистралях крайне мала.

3.8. Выводы общей характеристики территории

Территория в границах проекта планировки пригодна для размещения объектов капитального строительства.

Участок территории в границах существующего аэропорта "Храброво" и на сопряжённых с ним земельных участках или их частях, при условии получения необходимых предусмотренных законодательством согласований, может быть использован в целях осуществления второй очереди реконструкции и развития (расширения) аэропорта "Храброво".

С учётом имеющихся по состоянию на момент подготовки настоящего проекта планировки в границах проекта планировки зон с особыми условиями территорий, связанных с полётами воздушных судов, изменение назначения других участков территории кроме их использования под реконструкцию и развитие аэропорта представляется нецелесообразным.

4. Определение параметров планируемого строительства на территории в границах проекта планировки

4.1. Проектное использование территории. Развитие планировочной структуры, общая архитектурно-планировочная организация территории

В основе предложений по проектному использованию территории в границах проекта планировки – обеспечение возможности, в том числе, территориальной, второй очереди реконструкции и развития аэропорта "Храброво", г. Калининград, Калининградская область. Параметры необходимой реконструкции аэродромного комплекса аэропорта "Храброво" определены специализированной проектной организацией ОАО "ПИИНИИ ВТ "Ленаэропроект" и предусматривают доведение геометрических параметров элементов аэродрома до соответствия требованиям норм НГЭА, предъявляемым к аэродромам класса "Б" по (НГЭА) и "4Е" (по рекомендациям ИКАО), что позволит эксплуатацию расчетных типов воздушных судов Ил-96-300, Ту-154, Ил-76, а также иностранных воздушных судов подобного класса типа В-747-200, В-757, В-767-200, В-737, А-320 и воздушных судов классом ниже. Кроме этого, реконструкция аэродрома в предлагаемых параметрах позволит увеличить пропускную способность аэродрома до трёх раз, с 10-11 (на момент начала подготовки настоящего проекта планировки территории) до 34 взлётов-посадок/час, пропускная способность аэродрома при этом должна будет соответствовать максимальной прогнозируемой интенсивности движения до 2025 года.

Основные параметры предлагаемой ОАО "ПИИНИИ ВТ "Ленаэропроект" реконструкции аэродромного комплекса, влияющие на баланс территорий по их использованию в целях размещения объектов капитального строительства в границах проекта планировки: увеличение длины и ширины взлётно-посадочной полосы с 2500 м и 45 м, соответственно, до 3350 м и 45 м плюс полосы безопасности 7,5 м с обеих сторон; устройство элементов системы безопасности – патрульной дороги с ограждением – по всему периметру лётного поля, в том числе и там, где на момент начала подготовки проекта планировки территории эти элементы отсутствуют, вокруг северо-восточной части лётного поля.

Территория в границах проекта планировки по предложению настоящего проекта планировки по использованию и отношению к размещению объектов капитального строительства делится на следующие зоны:

Зоны размещения объектов капитального строительства:

- зона объектов воздушного транспорта (объектов аэродромного комплекса). На последующих стадиях проектирования в границах этой зоны следует определить границы зон устройства или размещения: аэродромных покрытий лётного поля; объектов УВД радионавигации, посадки и метео; патрульной дороги и ограждения. Зона аэродромных покрытий лётного поля – протяжённая в широтном направлении зона в центральной части территории в границах проекта планировки. В проектом предложении должна быть значительно увеличена по длине, в широтном направлении, и менее – по ширине. Зона объектов УВД радионавигации, посадки и метео: границы территорий этой зоны изменены: такие объекты предполагается размещать на оси взлётно-посадочной полосы у западной границы территории проекта планировки и на северо-востоке территории. При этом участки территории этой зоны у западной границы вновь образуемые, на северо-востоке положение зоны объектов радионавигации смещено по оси взлётно-посадочной полосы дальше, на северо-восток, по причине предлагаемого увеличения длины взлётно-посадочной полосы именно в этом направлении. В крайней восточной (северо-восточной) части для обеспечения размещения объектов навигации проектом планировки территории, в соответствии с действующим законодательством РФ, следует изменить границы населённого пункта пос. Старорусское Храбровского сельского поселения с последующим внесением изменений в документы территориального планирования и документы градостроительного зонирования Храбровского сельского поселения Гурьевского района Калининградской области. Зона устройства патрульной дороги и ограждения: настоящим проектом планировки предлагается замкнуть контур этой зоны вокруг всего аэродромного комплекса, исключая зоны объектов радионавигации;

- зона зданий и сооружений аэровокзального комплекса – границы территорий этой зоны южнее (юго-западнее) лётного поля и северо-западнее лётного поля в границах территории международного сектора аэропорта в предложении проекта планировки оставлены без изменений: увеличение пропускной способности аэродрома должно быть поддержано, в том числе, увеличением пропускной способности аэровокзала аэропортового комплекса, однако, в существующих границах зон имеются незавершённые строительством объекты аэровокзала, ввод в эксплуатацию которых должен решить проблему пропускной способности аэровокзала;

- зона служебных и служебно-технических объектов аэропорта;

- зона объектов транспорта, исключая воздушный, в том числе, линейных объектов – в западной части территории в границах проекта планировки;

- зона объектов обороны и безопасности.

Иные зоны в границах проекта планировки территории – незастроенные и не предназначенные для строительства по настоящему проекту планировки, к моменту начала подготовки настоящего проекта планировки данные о планируемом размещении объектов капитального строительства в границах этих зон отсутствовали. К таким зонам отнесены:

- зоны сельскохозяйственного использования – преимущественно в восточной части территории в границах проекта планировки, на землях, не занятых аэродромными объектами;
- прочие фактически не используемые (природные) территории – преимущественно в западной части территории в границах проекта планировки, вдоль западной и юго-западной границ территории. Фактически не используются участки различных форм собственности. Включение земельных участков и их частей в группу незастроенных и не предназначенных для строительства по настоящему проекту планировки территорий, в том числе – земельных участков с разрешённым использованием, предполагающим возможность капитального строительства, не ограничивает прав собственников на их использование: после соответствующего обоснования, в установленном законом порядке, такие земельные участки или их части могут быть использованы собственником или владельцем в том числе и для целей строительства;
- зоны водных объектов.

Границы зон: объектов транспорта, в том числе, линейных объектов; объектов обороны и безопасности; сельскохозяйственного использования; прочих фактически не используемых (природные) территорий изменены в той степени, в какой это необходимо для обеспечения территориальной возможности реконструкции объектов аэродромного комплекса, включая служебные и служебно-технические объекты.

В целом, планировочная структура и общая архитектурно-планировочная организация территории в границах проекта планировки решениями настоящего проекта меняется исключительно в части изменений размеров той или иной зоны размещения объектов капитального строительства, вызванных необходимостью реконструкции аэропортового комплекса "Храброво" и, соответственно, в части баланса территорий в границах проекта планировки.

4.2. Параметры планируемого строительства систем социального обслуживания

Строительства объектов систем социального обслуживания по основаниям, указанным в п.3.2 "Состояние систем социальной инфраструктуры. Использование систем социальной инфраструктуры в период подготовки проекта планировки", настоящим проектом планировки

территории не планируется.

4.3. Параметры планируемого строительства систем транспортного обслуживания (кроме воздушного транспорта), улично-дорожная сеть

Планируемое строительство объектов систем транспортного обслуживания, по типам объектов в соответствии с разделением, принятым в п.3.3 "Состояние и использование систем транспортного обслуживания и улично-дорожной сети" настоящей пояснительной записки, следует осуществлять в следующих параметрах:

- автодороги внешнего транспорта. Настоящим проектом предлагается использование существующих подъездов к аэропортовому комплексу "Храброво", включая международный сектор аэропорта: подъезд к аэропорту "Храброво" от магистрали "Приморское кольцо", участок автодороги "Берёзовка – Храброво – Жемчужное" и съезд с этой автодороги с подъездом к международному сектору аэропорту "Храброво". Предполагается использование указанных автодорог без их дальнейшего развития, включая изменение параметров и технических категорий, в существующих границах зон, занятых этими объектами. Настоящим проектом также не предполагается изменение границ зон размещения иных объектов автомобильного транспорта в границах проекта планировки;

- железная дорога. Настоящим проектом предлагается использование участка железной дороги в границах проекта планировки без его дальнейшего развития, включая изменение параметров, в существующих границах соответствующей зоны;

- технологические автодороги в границах лётного поля. Необходимость автодорог и разворотных площадок для обеспечения транспортной связи и выполнения технологических операций предусматривает сооружение двух участков автодороги в границах лётного поля и на непосредственно прилегающих к нему территориях. Первый участок - для обеспечения прямого проезда пожарных автомобилей от стартовой аварийно-спасательной станции на взлётно-посадочной полосе и рулёжной дорожке в случае возникновения аварийных ситуаций с воздушными судами. Строительная длина первого участка составляет 132 м. Второй участок - подъезд к стартовой аварийно-спасательной станции трассируется от существующей патрульной автодороги. Строительная длина второго участка составляет 90 м. Дороги сооружаются по нормам III технической категории.

4.4. Зоны планируемого размещения объектов капитального строительства объектов федерального и регионального значения, объектов местного значения. Зоны планируемого размещения прочих объектов капитального строительства

Общий состав зон планируемого размещения объектов капитального строительства приведён в разделе 4.1 "Проектное использование территории..." настоящей пояснительной записки.

4.4.1. Зонами планируемого размещения объектов капитального строительства значения Российской Федерации являются:

- зона объектов воздушного транспорта (объектов аэродромного комплекса)*;
- зона объектов обороны и безопасности**.

Примечания:

* - объекты капитального строительства аэродромного комплекса являются объектами федерального значения на основании распоряжения Правительства Российской Федерации от 20 марта 2008 г. № 340-р, которым был утверждён "Перечень аэродромов федерального значения, необходимых для осуществления полномочий Российской Федерации". Аэродром калининградского аэропорта "Храброво" включён в указанный перечень;

** - границы зоны объектов обороны и безопасности соответствуют границам земель, не смежных с территориями общего пользования либо с частными землями сельскохозяйственного назначения и находящихся в ведении Министерства обороны Российской Федерации, без каких-либо ограничений на размещение объектов капитального строительства. Определение мест размещения объектов капитального строительства на землях, находящихся в их ведении является компетенцией органов военного управления. Незастроенные земли, в том числе, находящиеся в ведении Министерства обороны, выделены как "фактически не используемые (природные) территории". Такое выделение произведено с оговоркой, что собственник (владелец) этих земель вправе использовать их, в том числе, и для размещения объектов капитального строительства в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

Зону объектов воздушного транспорта (объектов аэродромного комплекса) на последующих стадиях проектирования следует разделить на зоны: устройства или размещения: аэродромных покрытий лётного поля; объектов УВД радионавигации, посадки и метео; патрульной дороги и ограждения.

В зоне устройства аэродромных покрытий лётного поля, в соответствии с материалами,

представленными ОАО "ПИИНИИ ВТ "Ленаэропроект", предполагается увеличение длины взлётно-посадочной полосы, реконструкция существующих и строительство новых рулѐжных дорожек. Длина взлётно-посадочной полосы в проекте принята 3350,0 м. При данной длине полосы эксплуатация воздушных судов Boeing типа B747-200, B757, B767-200, B737 и аэробуса A-320 возможна без ограничения взлетной массы. Ширина рабочей части взлётно-посадочной полосы в проекте принята 45,0 м с укрепленными боковыми полосами безопасности по 7,5 м с обеих сторон. Удлинение взлётно-посадочной полосы предусматривается с МКпос =243° (северо-восточная часть проекта планировки территории) на 850,0 м. Строительство магистральной рулѐжной дорожки (МРД-М) обусловлено необходимостью увеличения фактической пропускной способности аэродрома. Предусматривается также расширение перрона в сторону рулѐжной дорожки -6 (РД-В) для 4-х воздушных судов, расширение перрона возле строящегося аэровокзала для одного самолета, таким образом, общее число мест стоянок на перроне составит 25. Удлинение взлётно-посадочной полосы на 850,0 повлечет за собой перенос существующей трассы патрульной автодороги и ограждения аэродрома и перенос существующих радиотехнических средств посадки с увеличением размеров земельного участка, отведѐнного под аэродром.

В зоне устройства патрульной дороги и ограждения настоящим проектом предлагается устройство названных объектов, служащих обеспечению безопасности аэродромного комплекса. Патрульная автодорога является составной частью комплекса режимно-охранных мероприятий. Проектируемая патрульная автодорога должна иметь следующие основные параметры: ширина земляного полотна 6,0 м; ширина проезжей части 4,0 м; наименьший радиус кривой в плане - 30 м. На кривых в плане предусмотрено уширение проезжей части с внутренней стороны на 1,0 м для обеспечения безопасного поворота по кривой в плане радиусом 30 м. Во вторую очередь реконструкции и развития аэропорта следует предусмотреть строительство "восточного" участка дороги в продолжение ранее построенного участка. Для решения режимно-охранных мероприятий аэропорта "Храброво" следует предусмотреть строительство нового ограждения взамен разрушенного старого. Трасса ограждения должна быть определена с учетом удлинения взлётно-посадочной полосы, строительства патрульной дороги и объектов радиообеспечения полетов. Ввиду заболоченности территории ограждение устанавливается в одной насыпи с патрульной автодорогой. Для этого земляное полотно патрульной автодороги уширяется с 6.00 м до 8.00 м.

В зоне объектов радионавигации, посадки и метео настоящим проектом предлагается размещение одноимѐнных объектов. Антенная система курсового радиомаяка, в соответствии с материалами, представленными ОАО "ПИИНИИ ВТ "Ленаэропроект", должна быть размещена на продолжении осевой линии взлётно-посадочной полосы, со стороны направления,

противоположного направлению захода воздушных судов на посадку на расстоянии до 1150 м от порога взлётно-посадочной полосы. Боковое смещение антенной системы курсового радиомаяка от осевой линии взлётно-посадочной полосы не допускается. Антенная система глиссидного радиомаяка должна быть размещена у начала взлётно-посадочной полосы на расстоянии 120 м – 180 м от осевой линии взлётно-посадочной полосы и на расчётном удалении от порога взлётно-посадочной полосы. По результатам расчёта определено, что удаление антенны глиссидного радиомаяка от порога взлётно-посадочной полосы должно составлять не менее 301 м. ОАО "ПИиНИИ ВТ "Ленаэропроект" размещение антенной системы курсового радиомаяка дальнего привода предложено на определённой генеральным планом Храбровского сельского поселения территории пос. Старорусское, у его западной границы. Такое решение, в соответствии с федеральным законом от 07.06.2013 №108-ФЗ "О подготовке и проведении в Российской Федерации чемпионата мира по футболу FIFA 2018 года, Кубка конфедераций FIFA 2017 года и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации", требует изменения границ указанного населённого пункта с внесением соответствующих изменений в документы территориального планирования и документы градостроительного зонирования Храбровского сельского поселения.

4.4.2. Зонами планируемого размещения объектов регионального значения Калининградской области являются:

- зона зданий и сооружений аэровокзального комплекса – южнее (юго-западнее) лётного поля и северо-западнее лётного поля – международный сектор;
- зона служебных и служебно-технических объектов аэропорта, исключая объекты обслуживания аэродромного комплекса;
- зона объектов транспорта, исключая воздушный, в том числе, линейных объектов.

В зоне зданий и сооружений аэровокзального комплекса предполагается ввод в эксплуатацию существующих зданий аэровокзала, доведение общей площади эксплуатируемых зданий с 24 тыс. кв. м на момент подготовки настоящего проекта планировки территории до 40 тыс. кв. м с последующей реконструкцией и увеличением площади зданий аэровокзала до 50,5 тыс. кв. м. Пропускную способность аэровокзального комплекса предполагается довести до 2 тыс. пассажиров в час (с 1,1 - 1,2 млн. пассажиров в год на момент подготовки настоящего проекта планировки территории до 5 млн. пассажиров в год).

4.4.3. Зоны планируемого размещения объектов капитального строительства местного значения муниципальных образований Калининградской области, зоны планируемого размещения прочих объектов капитального строительства настоящим проектом планировки не установлены.

Баланс территории в границах проекта планировки с учётом решений настоящего проекта приведён в приложении к настоящему проекту.

4.5. Инженерно-техническое обеспечение объектов второй очереди. Инженерное благоустройство территории

Организация рельефа и водосточно-дренажная сеть (ВДС)

Организация рельефа участков усиления и удлинения взлётно-посадочной полосы должна быть выполнена исходя из условия обеспечения безопасной эксплуатации расчетных типов воздушных судов и удовлетворением требований действующих норм к рельефу местности и обеспечению поверхностного водоотвода.

При усилении существующих покрытий должно быть предусмотрено максимально возможное увеличение уклонов за счет изменения толщины выравнивающего слоя с обеспечением водоотвода в сторону водоприемных сооружений (лотков и дождеприемных колодцев). Продольные и поперечные уклоны и радиусы кривизны поверхности искусственных покрытий элементов взлётно-посадочной полосы усиления и удлинения должны быть выполнены в соответствии с действующими нормами для аэродрома класса "Б" и рекомендациям ИКАО. Грунтовые участки лётного поля следует решить с учетом отвода поверхностных вод от искусственных покрытий с уклонами не менее 0,025.

Организация рельефа участков строительства рулёжных дорожек и расширения перрона должна быть выполнена в проекте исходя из условия обеспечения безопасной эксплуатации расчетных типов воздушных судов и удовлетворением требований действующих норм к рельефу местности и обеспечению поверхностного водоотвода. Продольные уклоны поверхности искусственных покрытий рулёжных дорожек и участка расширения перрона должны составлять 0,0025 до 0,004. Поперечный профиль следует принять односкатным с уклоном - 0,010, укрепленные обочины шириной 10,75 м имеют уклон 0,025. Грунтовые участки лётного поля следует решить с учетом отвода поверхностных вод от искусственных покрытий с уклонами не менее 0,025.

Водоотведение с реконструируемых искусственных покрытий и грунтовых участков

лётного поля следует решить с учётом гидрологических условий местности, наличия существующей водосточно-дренажной системы и её состояния. Так как реконструкция искусственных покрытий аэродрома заключается в усилении и удлинении покрытий взлётно-посадочной полосы, существующие элементы водосточно-дренажной сети усиливаемой части также подлежат реконструкции. Отвод поверхностных вод должен осуществляться за счёт организации рельефа поверхности аэродрома, это решается путем создания продольных и поперечных уклонов искусственных покрытий и грунтовых участков лётного поля.

Поверхностный сток с искусственных покрытий и грунтовых участков лётного поля перехватывается сетью дождевой канализации и направляется через канализационный коллектор на очистные сооружения. Территория лётного поля условно разделена на два бассейна (участка) канализования. Технология водоотведения поверхностного стока аналогична для обоих бассейнов (участков).

Схема водоотведения включает в себя:

- сети дождевой канализации;
- канализационный коллектор;
- канализационную станцию запитывающую КНС-1;
- аккумулирующие (регулирующие) резервуары;
- канализационную станцию дозирочную КНС-2;
- здание очистки;
- площадки подсушки осадка;
- водосбросной коллектор с устьевыми сооружениями.

В холодный сезон значительные площади аэропорта (взлетная полоса, рулежные дорожки, места стоянок воздушных судов, перроны) обрабатываются антигололедными реагентами. В состав некоторых реагентов входит этиленгликоль, вещество из группы спиртов, ПДК=0,25 мг/л, класс опасности 4. Поскольку этиленгликоль признан специфическим загрязнителем, талый сток подлежит очистке полностью. В теплый сезон, когда этиленгликоль не применяется, аэропорт классифицируется как предприятие 1 группы. Жидкие осадки таких предприятий очищаются в объеме нормативных дождей, не менее 70 % годового стока. Пиковые части ливней сбрасываются по обводной линии без очистки.

Ориентировочный расход поверхностного стока составляет:

- с первого участка канализования 1 890 л/с;
- со второго участка канализования 1 250 л/с.

Расход очищаемой части стока, подаваемой на очистные сооружения, составляет:

- ОС № 1 - 480 л/с;
- ОС № 2 - 320 л/с.

Инженерное благоустройство территории

Переувлажнение грунтов в основании происходит за счет просачивания воды через покрытия, в результате капиллярного поднятия грунтовых вод и накопления воды при зимнем перераспределении влаги в подстилающих грунтах. Кроме того, из-за отсутствия отвода поверхностных вод грунты размокают, размываются обочины и грунтовые участки, примыкающие к покрытиям. Для предотвращения подобных явлений в проекте реконструкции должно быть предусмотрено вдоль кромок искусственных покрытий усиления и удлинения взлётно-посадочной полосы, для отвода воды из искусственного основания, произвести перекладку существующего закомочного дренажа на усиливаемой части и устроить аналогичный дренаж на удлиняемой части взлётно-посадочной полосы, с последующим сбросом воды в смотровые колодцы ливневой канализации.

Благоустройство территории предусматривает создание прочного дернового покрова на грунтовых участках лётного поля в местах проведения земляных работ. С этой целью в проекте реконструкции должен быть выполнен комплекс агротехнических мероприятий. В комплекс агротехнических мероприятий входит: сохранение растительного грунта, гидропосев семян специально подобранной травосмеси, которая подбирается в соответствии с характером почв участка строительства и климатических условий района, состоящая из пяти основных биологических групп дернообразующих трав. Состав травосмеси, нормы высева семян и минеральных удобрений принимаются по нормативам. Агротехнические мероприятия выполняются после завершения работ по вертикальной планировке, водоотводу и реконструкции искусственных покрытий в благоприятное время весенне-осеннего сезона. Общая площадь территории, на которой предусматривается проведение агротехнических мероприятий, составляет 40,35 га.

Общеплощадочные электросетевые объекты

По надежности электроснабжения по ПУЭ и НГЭА потребители аэропорта относятся:

К I категории особой группы:

- светосигнальное оборудование ОВИ-П, потребители радиотехнических средств посадки КРМ, ГРМ, ОПРС, а также диспетчерские средства воздушной и наземной связи;

К I категории:

- огни руления (боковые огни РД и аэродромные знаки), объекты радиолокационного

контроля и радионавигации, метеооборудования, пожарно-охранная сигнализация, аварийное, дежурное и эвакуационное освещение, охранное освещение ограждение аэропорта и заградогни, оборудование пожаротушения насосной станции II подъема, котельной.

Остальное электрооборудование объектов аэропорта относится к II и III категориям по надежности электроснабжения.

Переключение с рабочего на резервный ввод нагрузок II категории производится силами обслуживающего персонала вручную, I категории особой группы и I категории – автоматически через станции АВР-0,4кВ.

Электроснабжение оборудования управления воздушным движением, радиотехнического оборудования, метеооборудования и светосигнального оборудования осуществляется от трех независимых источников электропитания - двух трансформаторов и резервного дизель-генератора.

Учитывая значительный износ оборудования трансформаторных подстанций и кабельных сетей, а также требования по доведению объектов аэропорта до норм по надежности электроснабжения с учетом перспективных нагрузок необходимо выполнить:

- строительство новых комплектных двухтрансформаторных подстанций 10/0,4/0,23кВ ТП-2А(ОВИ), ТП-АСС, ТП-ОС №1, ТП-ОС№2, ТП-ТО №1, ТП-ТО №2, ТП-ТО №3, ТП-5 (БПРМ-241), ТП-6 (ДПРМ-241), ТП-7-35;

- демонтаж существующих ТП-5 (БПРМ-241), ТП-6 (ДПРМ-241);

- реконструкцию существующих ТП-2(ОВИ), ТП-3(ОВИ), ТП-4(РСП), ЦРП, ТП-9(АТБ);

- перекладку существующих и прокладку новых кабельных линий 10кВ.

Для электроснабжения перспективных нагрузок технического обслуживания перрона предусмотреть строительство новых ТП-ТО №1, ТП-ТО №2, ТП-ТО №3.

Электроснабжение каждой распределительной подстанции выполнить по двум взаимно резервирующим фидерам по двум кабельным линиям 10 кВ.

Показатели по электросетевым объектам с учетом перспективы составят:

- общая установленная мощность - 3927,3 кВт;

- общая расчетная мощность - 2116,8 кВт;

- ожидаемый годовой расход электроэнергии - 2328 тыс. кВт час.

Общеплощадочные сети связи и управления

Существующая магистральная кабельная канализация полностью разрушена. Требуется полная реконструкция сетей связи.

Кабельные линии связи и управления должны обеспечить передачу сигналов охранно-пожарной сигнализации, телефонной связи, управления освещением, АСКУЭ, АСДУЭ, ЛВС, ТУ-ТС от объектов в зоне СТТ, объектов РТО, электроснабжения и метеобеспечения.

Для реконструируемых и вновь проектируемых объектов РТО и УВД предлагается прокладка новых кабелей связи оптических и с медными жилами.

По оптическим кабелям организовываются линии передачи данных и управления РМС, локатора МРЛ и систем охранного теленаблюдения с возможностью организации при развитии и систем другого назначения, количество оптических жил в кабелях принять с учетом последующей прокладки оптических кабелей к удаленным объектам – БПРМ, ДПРМ по отдельным проектам.

Кабели с медными жилами с гидрофобным заполнением марки ТППЭпЗ различной емкости рекомендуются для организации телефонных линий, оперативной связи, пожарной, объектовой и периметровой охранной сигнализаций, систем автоматического пожаротушения и линий управления заградогнями.

Сеть по одномодовым оптическим кабелям предлагается с радиальными ответвлениями. Основные телекоммуникационные центры на объектах РТО предлагается расположить в КДП (нов.), КДП, ПДРЦ (существующих), КРМ-243, ГРМ-243, КРМ-63, ГРМ-63, МРЛ, СДП-243 (сущ.), ОПН метео.

Прокладка всех кабелей от КДП вдоль ИВПП следует предусмотреть в единой многоканальной канализации.

4.6. Оценка воздействия на окружающую среду. Общие рекомендации по охране окружающей среды

Изменения границ зон размещения объектов аэровокзального комплекса и изменения непосредственно объектов аэровокзального комплекса аэропорта "Храброво" настоящим проектом планировки не планируются. Воздействие указанных объектов на окружающую среду по сравнению с положением на момент начала подготовки проекта планировки территории предполагается неизменным, для охраны окружающей среды от воздействия объектов аэровокзального комплекса, служебных и служебно-технических объектов, объектов транспорта предполагается достаточным выполнения мероприятий, разработанных и выполняемых к моменту начала подготовки проекта планировки территории.

Проектом планировки предусматривается изменение границ зон и параметры объектов аэродромного комплекса аэропорта "Храброво", с учётом которых настоящим проектом

предлагаются общие рекомендации по осуществлению мероприятий по охране окружающей среды. Указанные мероприятия по охране окружающей среды разработаны с учётом требований СП 121.13330.2012 "Аэродромы".

На грунтовых участках лётного поля, где выполняются земляные работы, следует завезти растительный слой и произвести посев трав. Для предотвращения пылимости и противодействия ветровой и струйной эрозии грунтов в проекте должно быть предусмотрено устройство укрепленных обочин и выполнение агротехнических мероприятий путем посева устойчивых дернообразующих трав.

Для защиты прилегающих к покрытиям земель от эрозии и заболачивания в рабочем проекте должна быть предусмотрена организация рельефа, обеспечивающая отвод дождевых и талых вод, как с искусственных покрытий, так и грунтовых участков лётного поля с помощью существующей и проектируемой водосточно-дренажной системы. Все воды, собираемые с аэродрома, следует направить на проектируемые очистные сооружения №1 и №2.

Реализация указанных выше, предлагаемых настоящим проектом планировки территории, решений по реконструкции искусственных покрытий в Международном аэропорту "Храброво" позволит исключить негативное влияние на окружающую среду.

4.7. Общие рекомендации по защите территории от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера

Мероприятия по защите территорий от чрезвычайных ситуаций должны осуществляться в соответствии с федеральными законами №68-ФЗ "О защите населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера" от 24 декабря 1994 г., №123-ФЗ "Технический регламент о требованиях пожарной безопасности", с решением совместного заседания Совета безопасности Российской Федерации и Президиума Государственного Совета Российской Федерации "О мерах по обеспечению защищенности критически важных для национальной безопасности объектов инфраструктуры и населения страны от угроз техногенного, природного характера и террористических проявлений (протокол №4 от 13 ноября 2003 г.)", с приказом МЧС РФ от 28.02.2003 №105 "Об утверждении требований по предупреждению чрезвычайных ситуаций на потенциально опасных объектах и объектах жизнеобеспечения" и с Методическими рекомендациями по реализации Федерального закона от 6 октября 2003 года № 131-ФЗ "Об общих принципах местного самоуправления в Российской Федерации" в области гражданской обороны, защиты населения и территорий от чрезвычайных ситуаций, обеспечения пожарной безопасности и безопасности людей на водных

объектах".

Защиту территорий от чрезвычайных ситуаций в границах проекта планировки территории следует осуществлять по основаниям, указанным в паспортах безопасности территорий соответствующих муниципальных образований и паспортов безопасности опасных объектов, находящихся на территории в границах проекта планировки, и в порядке, определённом соответствующими органами, уполномоченными на решение задач в области защиты населения и территорий от чрезвычайных ситуаций.

4.8. Общие рекомендации по проведению мероприятий по гражданской обороне. Мероприятия по обеспечению пожарной безопасности

Мероприятия по гражданской обороне должны осуществляться в соответствии с федеральным законом №28-ФЗ "О гражданской обороне" от 12 февраля 1998 г. и Методическими рекомендациями по реализации Федерального закона от 6 октября 2003 года № 131-ФЗ "Об общих принципах местного самоуправления в Российской Федерации" в области гражданской обороны, защиты населения и территорий от чрезвычайных ситуаций, обеспечения пожарной безопасности и безопасности людей на водных объектах".

Планирование, организация и проведение мероприятий по гражданской обороне осуществляется органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления на территориях в границах муниципальных образований и организациями на территориях в границах проекта планировки, в пределах своих полномочий и в порядке, установленном федеральными законами и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации. Органами, осуществляющими управление гражданской обороной, являются: федеральный орган исполнительной власти, уполномоченный на решение задач в области гражданской обороны; территориальные органы - региональные центры по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий; органы, уполномоченные решать задачи гражданской обороны и задачи по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций по субъектам Российской Федерации; структурные подразделения федеральных органов исполнительной власти, уполномоченные на решение задач в области гражданской обороны; структурные подразделения (работники) организаций, уполномоченные на решение задач в области гражданской обороны.

Мероприятия по обеспечению пожарной безопасности должны осуществляться в соответствии с федеральными законами №69-ФЗ "О пожарной безопасности" от 21 декабря

1994 г., №123-ФЗ "Технический регламент о требованиях пожарной безопасности" и Методическими рекомендациями по реализации Федерального закона от 6 октября 2003 года № 131-ФЗ "Об общих принципах местного самоуправления в Российской Федерации" в области гражданской обороны, защиты населения и территорий от чрезвычайных ситуаций, обеспечения пожарной безопасности и безопасности людей на водных объектах".

Организация выполнения и осуществление мер пожарной безопасности производится органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации.

Разработка и реализация мер пожарной безопасности для организаций, зданий, сооружений и других объектов, в том числе при проектировании зданий, сооружений, других объектов, должны в обязательном порядке предусматривать решения, обеспечивающие эвакуацию людей при пожарах. В обязательном порядке разрабатываются планы тушения пожаров, предусматривающие решения по обеспечению безопасности людей.

Меры пожарной безопасности для территорий административных образований разрабатываются и реализуются соответствующими органами государственной власти, органами местного самоуправления.

4.9. Последовательность осуществления мероприятий, предусмотренных проектом планировки территории

Мероприятия, предусмотренные настоящим проектом планировки, после окончания процедур рассмотрения, согласования и утверждения настоящего проекта планировки в порядке, предусмотренном градостроительным законодательством Российской Федерации и иными нормативно-правовыми актами, планируется осуществлять в следующей последовательности:

- межевание территории в границах проекта планировки;
- размещение объектов капитального строительства аэродрома, осуществляемое в четыре этапа (четыре пусковых комплекса): первый - восстановительные работы на искусственных покрытиях взлётно-посадочной полосы и нового перрона, реконструкция объектов радиотехнического обеспечения полетов, установка метеорологических датчиков, реконструкция светосигнального оборудования и объектов электроснабжения ТП-4 (РСП), замена внешних линии электроснабжения, строительство очистных сооружений на уч.1; второй - удлинение взлётно-посадочной полосы, реконструкция объектов радиотехнического обеспечения полетов (окончание), ОПН и щиты ориентира видимости, установка ДМРЛ, установка метеорологического оборудования КРАМС, реконструкция светосигнального

оборудования взлётно-посадочной полосы, строительство стартовой аварийно-спасательной станции, строительство патрульной дороги и ограждения аэродрома; третий - расширение перрона со средствами технического обслуживания освещением, строительство рулёжных дорожек со светосигнальным оборудованием; строительство очистных сооружений на уч.2, установка автоматизированной информационно-измерительной системы коммерческого учета и технического учета электроэнергии; четвёртый - реконструкция объектов электроснабжения (ТП-7-35, ТП-13, ТП-14, ТП-ОС-3, ТП-9);

- размещение объектов капитального строительства аэровокзальных комплексов.

Баланс территорий
в границах проекта планировки

		сущ., га	проект., га
Всего, в границах проекта планировки территории		1 037,02	1 037,02
1	Зоны объектов воздушного транспорта, в т.ч.:	216,00	314,25
1.1	Зона объектов воздушного транспорта – объектов аэродромного комплекса	183,60	278,26
1.2	Зона аэровокзального комплекса	6,80	14,55
1.3	Зона служебных объектов аэропорта	25,60	21,44
2	Зона объектов транспорта, кроме воздушного	34,00	29,40
3	Зона объектов обороны и безопасности	149,20	135,95
4	Зона градостроительного использования	0,73	0,00
5	Зона сельскохозяйственного использования	383,77	373,89
6	Фактически не используемые территории	253,12	183,33
7	Зона водных объектов	0,20	0,20