



Общество с ограниченной ответственностью  
**ТРАНССОМПРОЕКТ**

СОГЛАСОВАНО

Главный инженер комплексного проекта  
АО «Мосгипротранс»

Экз. №

 А.В. Письмак

« 11 »  2023 г.

**«СТРОИТЕЛЬСТВО АВТОМОБИЛЬНОЙ ДОРОГИ СЫКТЫВКАР –  
УХТА – ПЕЧОРА – УСИНСК – НАРЬЯН-МАР НА УЧАСТКЕ АКИСЬ  
УСТЬ-УСА С МОСТОВЫМ ПЕРЕХОДОМ ЧЕРЕЗ Р. ПЕЧОРА»**

**Технический отчет по результатам  
экономических изысканий**

**1491-ТЭИ**

**Том 7**

Главный инженер

А.Н. Стрельников

Главный инженер проекта

А.А. Карпенко



Санкт-Петербург  
2023

Взам. инв. №	
Подп. и дата	
Инв. № подл.	



## 1 Введение

Технический отчет по результатам экономических изысканий выполнен в составе комплексной проектной документации по объекту «Строительство автомобильной дороги Сыктывкар – Ухта – Печора – Усинск – Нарьян-Мар на участке Акись – Усть-Уса с мостовым переходом через р. Печора».

Проект выполняется в рамках реализации «Адресной инвестиционной программы Республики Коми на 2022 год и плановый период 2023 и 2024 годов», разработан на основании Задания на выполнение экономических изысканий по подготовке проектной и рабочей документации.

Заказчиком работ является Государственное казенное учреждение Республики Коми «Управление автомобильных дорог Республики Коми», генеральной проектной организацией – АО «Мосгипротранс».

Статус работ: государственный заказ. Государственный контракт № 0307200030622002985/2022 от 22.12.2022 г., идентификационный код закупки: 222110148688611010100101400017112414.

Проектирование объекта выполняется с целью обеспечения круглогодичной связности дорожной сети и обеспечения развития арктической зоны. Проектная документация разработана в соответствии с действующими нормами, правилами и стандартами. Перечень нормативных документов, в соответствии с требованиями которых выполнено проектирование:

- Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.04 №190-ФЗ;
  - Земельный кодекс Российской Федерации от 25.10.2001 г. № 136-ФЗ;
  - Постановление Правительства РФ от 16.02.2008 г. №87 «О составе разделов проектной документации и требования к их содержанию»;
  - СП 34.13330.2021 «Автомобильные дороги»;
  - ОДМ 218.2.020-2012 «Методические рекомендации по оценке пропускной способности автомобильных дорог»;
  - «Руководство по прогнозированию интенсивности движения», утверждено распоряжением Росавтодора N ОС-555-р от 19 июня 2003 г.;
  - ГОСТ 32965-2014 «Методы учёта интенсивности движения транспортного потока»;
  - ГОСТ Р 70092-2022 «Дороги автомобильные общего пользования. Требования к проведению экономических изысканий»;
  - ОДМ 218.6.009-2013 «Методические рекомендации по оценке безопасности движения при проектировании автомобильных дорог»;
- и другие действующие нормативные документы.

Взам. инв.№	
Подп. и дата	
Инв. № подл.	

Изм.	Кол.уч.	Лист	Недок.	Подп.	Дата

1491-ТЭИ-ТЧ

Лист

2



## 2 Состояние и перспективы развития экономики района тяготения

Проектируемый объект расположен на территории МО Усинск в северо-восточной части Республики Коми. Объект представляет собой автомобильную дорогу с мостовым переходом через р. Печора на трассе 87Р-001 Республики Коми Сыктывкар – Ухта – Печора – Усинск – Нарьян-Мар. Заказчик – Государственное казенное учреждение Республики Коми «Управление автомобильных дорог Республики Коми».

Зона тяготения проектируемого объекта включает территории муниципального округа Усинск, а также подключаемые к дорожной сети правобережные территории Ненецкого автономного округа. Схема развития района тяготения представлена на рисунке 1.

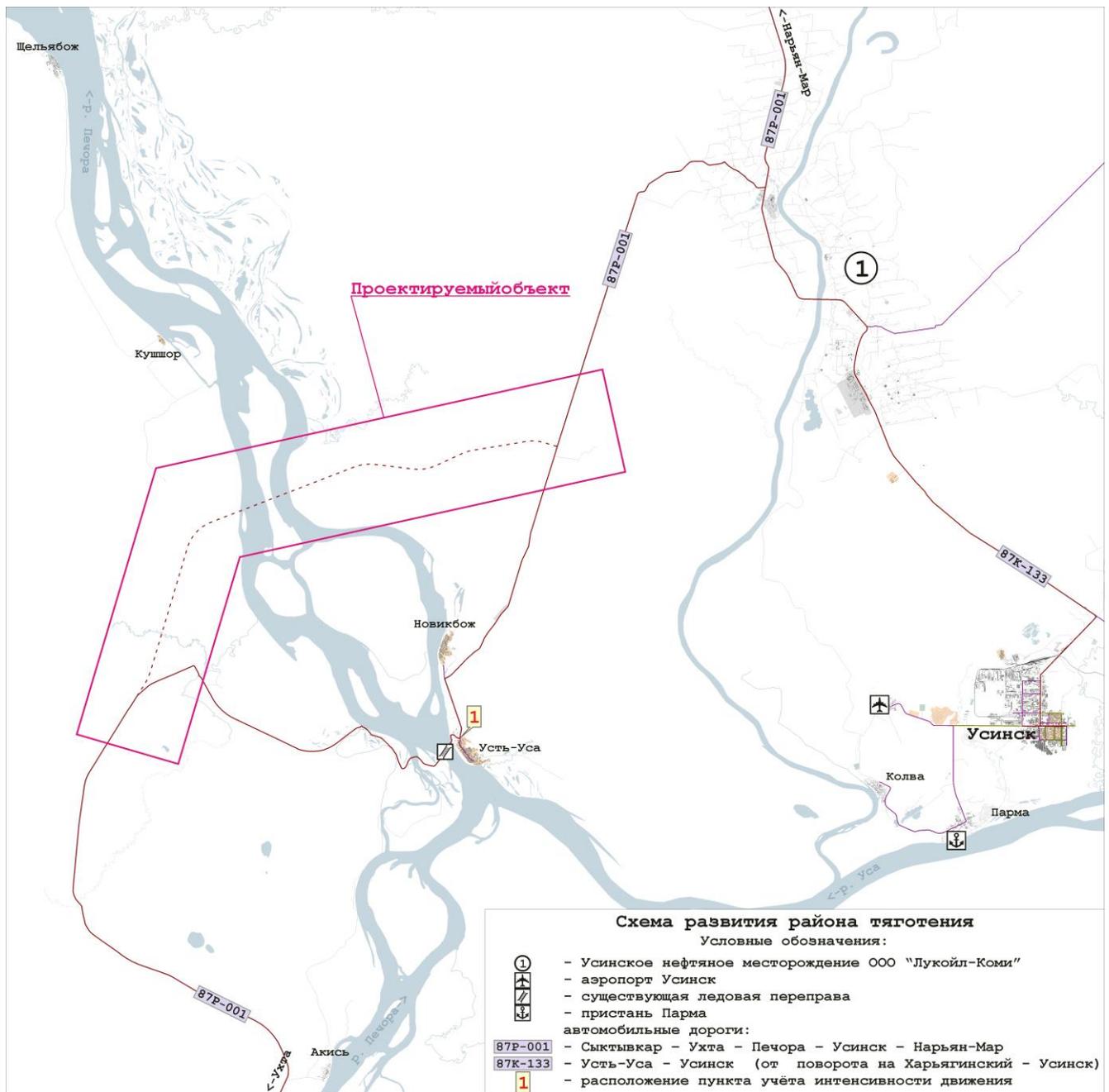


Рисунок 1 – Схема развития района тяготения

Взам. инв.№	
Подп. и дата	
Инв. № подл.	

Изм.	Кол.уч.	Лист	Недок.	Подп.	Дата

1491-ТЭИ-ТЧ

Лист

4







В дальнейшем для анализа принят целевой сценарий развития. Схема расположения проектируемого объекта представлена ниже на рисунке 2.

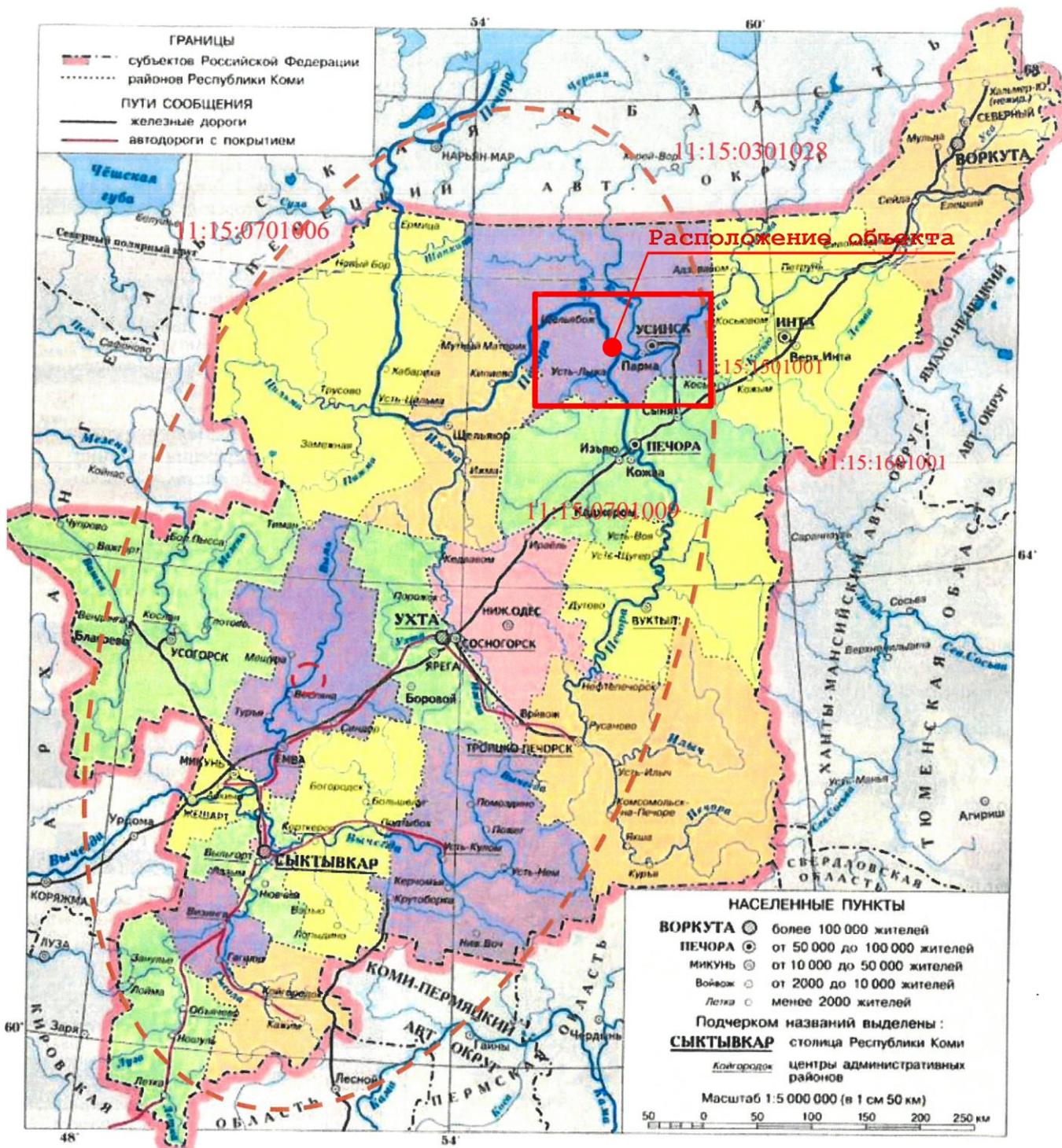


Рисунок 2 – Республика Коми, схема расположения проектируемого объекта

Взам. инв. №	
Инв. № подл.	
Подп. и дата	

Изм.	Кол.уч.	Лист	Подок.	Подп.	Дата

## 2.2 МО Усинск и зона крайнего севера

Долгое время суровые земли крайнего севера были малопривлекательны для освоения. По берегам рек вдали от больших городов центральной России здесь появлялись небольшие поселения, жившие традиционным промыслом.

Интенсивное освоение этих мест произошло в XX веке. Первоначально старинное село Усть-Уса становится одним из центров Главного управления лагерей (ГУЛАГ). Здесь были сосредоточены все районные учреждения, в том числе райотдел НКВД. Усть-Уса стала перевалочной базой для северных лагерей. Силами заключённых перед Великой Отечественной войной было начато строительство Северо-Печорской железной дороги. Рабочее движение по линии Котлас – Воркута открыто 28 декабря 1941 года. В результате сверхчеловеческих усилий заключённых, вольнонаёмных и мобилизованных рабочих в кратчайшие сроки после немецкой оккупации Донбасса страна получила доступ к важнейшим месторождениям Печорского угольного бассейна. Уже до конца 1941 года по железной дороге были отправлены 65 вагонов угля, поставки шли на протяжении всей войны в города и на предприятия в западной части СССР, в том числе и в блокадный Ленинград. Обратно поставлялось необходимое горное оборудование, снятое с шахт Донбасса: Горловки, Макеевки и Лисичанска, что обеспечило становление местной угольной промышленности.

В 60-е годы после открытия Усинского нефтяного месторождения начинается интенсивное геологическое обследование территорий Тимано-Печорской нефтегазоносной провинции. Район обследования признаётся как один из самых перспективных районов страны по добыче нефти и уже в начале следующего десятилетия закладывается базовый город для освоения крупных нефтяных месторождений Заполярья - будущий город Усинск. Помимо нефти, конденсата и газа непосредственно на территории муниципального округа имеются месторождения золота, каменного и бурого угля, огнеупорных глин и прочих полезных ископаемых. Город Усинск является центром нефтедобывающей отрасли региона, на него приходится около трех четвертей добываемого углеводородного сырья (нефти и газа) в Коми. Большая часть населения Усинска работает на управленческих, промышленных, вспомогательных и сервисных предприятиях нефтедобывающей промышленности.

Определяющим фактором в освоении богатых недр севера сейчас, как и в прошлом веке, является транспортная доступность. Автомобильные и железные дороги позволяют осуществлять доставку и обслуживание технологического оборудования, строительных материалов, обеспечить выход продукции на внутрисоссийский и международный рынки, а также повысить степень передела добываемых ресурсов. Выход транспортных путей к побережью Арктики и увязка транспортных систем с морем позволит производить отгрузку продукции непосредственно на суда. Освоение Арктики и Северного Морского пути в настоящее время открывает поистине потрясающие перспективы для развития экономики региона и России в целом.

Взам. инв.№	
Подп. и дата	
Инв. № подл.	

Изм.	Кол.уч.	Лист	Недок.	Подп.	Дата

1491-ТЭИ-ТЧ

Лист

9









строительству моста в Усть-Лыже. Кроме этого требуется реконструкция существующих участков с грунтовым покрытием.

Общественный транспорт представляет собой маршруты движения автобусов и пассажирских теплоходов между административным центром – городом Усинск и населёнными пунктами муниципального округа.

В зоне проектируемого объекта осуществляется круглогодичный регулярный рейс:

- 507 - Усинск – Новикбож – Усть-Уса – Усинск (ежедневно 2 поездки/сутки).

В зимний период (в период действия зимних дорог) проходят следующие маршруты:

- 508 - Усинск – Усть-Лыжа – Усинск (пн, чт, 1 поездки/сутки);
- 509 - Усинск-Захарвань-Щельябож-Усинск (вт, пт, 1 поездки/сутки);
- 510 - Усинск – Мутный Материк – Усинск (вс, ср, пт, 0.5 поездки/сутки).

Движение теплоходов организовано в летние месяцы от причала Парма до населённых пунктов Усть-Лыжа, Усть-Уса, Акись, Щельябож, Кушшор, Праскан, Захарвань, Денисовка и Мутный Материк.

Река Печора является важнейшей судоходной артерией, связывающей множество населенных пунктов Республики Коми и Ненецкого автономного округа, наибольшими из которых являются города Вуктыл, Печора, Усинск и Нарьян-Мар. Река связывает около 50 населенных пунктов, до которых можно добраться только с использованием речного транспорта в навигационный период (июнь – сентябрь): на сегодняшний день ходят два теплохода.

Слабое развитие транспортной системы, малая плотность дорожной сети являются одним из основных факторов сдерживания социально - экономического развития.

Взам. инв. №	
Подп. и дата	
Инв. № подл.	

Изм.	Кол.уч.	Лист	Недок.	Подп.	Дата

**1491-ТЭИ-ТЧ**

#### 4 Проектные решения

Строительство автомобильной дороги Сыктывкар – Ухта – Печора – Усинск – Нарьян-Мар на участке Акись – Усть-Уса с мостовым переходом через р. Печора планируется по III категории с двумя полосами для движения, расчётная скорость составит 100 км/ч.

Автомобильная дорога проектируется с двумя полосами движения. Ширина проезжей части – 7,0 м (габарит Г-10,0), ширина обочин – 2,5 м, примыкание проектируемой автомобильной дороги к существующей автомобильной дороге на участке Усть-Уса - Харьягинский выполнено в одном уровне под углом, близким к 90°. Освещение предусматривается только на мостовом переходе.

Генеральной проектной организацией АО «Мосгипротранс» выполнена трассировка и технико-экономическое сравнение пяти вариантов автодорожных подходов к мостовому переходу, а также конструктивных решений мостового перехода.

Логистикой и способом организации движения транспорта варианты не отличаются, поэтому величина и распределение прогнозируемых транспортных потоков от выбора варианта створа мостового перехода не зависит.

Ввиду небольших потоков транспорта определяющим фактором выбора варианта трассы является его стоимость.

Таким образом, в разделе проектной документации 1491-ТКР1.1 рекомендован к реализации вариант 2. Общая длина выбранного варианта составила 34 620 м, в том числе длина мостового перехода – 3 130 м. Радиус кривых в плане выбранного варианта для всей трассы составляет не менее 2000 м, максимальный продольный уклон – 33,48‰.

Схема рассмотренных вариантов трассы представлена на рисунке 3.

Взам. инв. №	Подп. и дата	Инв. № подл.							1491-ТЭИ-ТЧ	Лист
			Изм.	Кол.уч.	Лист	Недок.	Подп.	Дата		15



Рисунок 3 – Схема рассмотренных вариантов трассы

Инв. № подл.	Подп. и дата	Взам. инв. №

Изм.	Кол.уч.	Лист	Недок.	Подп.	Дата

1491-ТЭИ-ТЧ



Qг - существующий или перспективный уровень насыщения территории грузовыми автотранспортных средств, авт./1000 жит.;

Vг - средняя скорость движения грузовых автотранспортных средств в эталонных условиях, принимается равной 75 км/ч;

tг - средняя продолжительность работы в течение суток грузовых автотранспортных средств, ч/сут.;

Kг - коэффициент, характеризующий использование грузовых автотранспортных средств;

α - показатель степени, используемый при расчете интенсивности движения грузовых автотранспортных средств.

Интенсивность и скорость движения на участках сети автомобильных дорог устанавливается в результате выполнения нескольких итерационных расчетов ожидаемой интенсивности между всеми парами корреспондирующих населенных пунктов. После выполнения расчетов на соответствующем шаге итерации для каждого участка сети автомобильных дорог определяют скорость, которую должен иметь поток рассчитанной интенсивности при данных дорожных условиях, скорость сопоставляется со скоростью, принятой при данном шаге итерационного расчета. В случае, если эти скорости движения отличаются более, чем на 1 км/ч, для данного участка переопределяют скорость движения и его приведенную длину. После рассмотрения всех участков сети автомобильных дорог расчет повторяют. Подробная методика определения входящих в формулу параметров приведена в Руководстве.

Границы зоны тяготения модели чётко не обозначены. Вблизи проектируемого участка в пределах северной части Республики Коми и востока Ненецкого автономного округа моделирование выполнено с точностью до уровня отдельной деревни и центральной усадьбы. В соседних районах учтены районные центры и некоторые крупные населённые пункты. В рамках остальной части России и сопредельных государств учтена информация о городах, областных и районных центрах. Таким же образом выполнена проработка дорожной сети района тяготения. Вблизи проектируемого участка помимо федеральных и областных дорог дополнительно учтены дороги регионального и местного значения.

По составу транспортный поток подразделяется на легковые, грузовые и автобусы. Состав грузового движения между парой корреспондирующих пунктов определён на основании базовых экономических взаимосвязей: при малом расстоянии перевозок рентабельными оказываются использование малотоннажных автомобилей, при большем удалении корреспондирующих пунктов – автопоезда (см. рисунок 4).

Взам. инв.№	
Подп. и дата	
Инв. № подл.	

Изм.	Кол.уч.	Лист	Недок.	Подп.	Дата

1491-ТЭИ-ТЧ

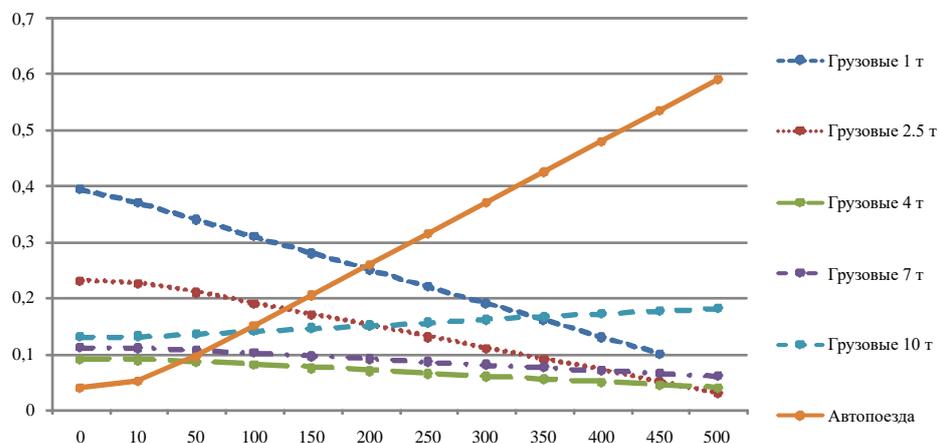


Рисунок 4 – Зависимость доли грузовых автомобилей в потоке(Y) от расстояния, км (X)

Полученные в ходе расчётов данные для региона строительства откалиброваны по данным фактических замеров.

### 5.1 Существующая интенсивность движения

В ходе выполнения работ были запрошены и проанализированы ретроспективные материалы по интенсивности движения транспорта в районе тяготения проектируемого мостового перехода.

На основании сведений, полученных от Государственного казенного учреждения Республики Коми «Управление автомобильных дорог Республики Коми», сделан вывод об отсутствии систематизированных данных о транспортном потоке по автомобильной дороге 87Р-001 «Сыктывкар – Ухта – Печора – Усинск – Нарьян-Мар» в районе с. Усть-Уса.

По сведениям, полученным от администрации МО ГО «Усинска», в летнее время перевозка автотранспортных средств через реку Печора в районе с. Усть-Уса, пгт. Парма осуществляется паромами. Перевозки выполняют частные предприятия. Систематический агрегированный сбор данных о количестве, типе перевезенных транспортных средств на паромной переправе в администрации МО ГО «Усинска» не осуществляется.

Для определения величины и структуры транспортных потоков в марте 2023 года проведены натурные обследования, в ходе которых выполнен подробный учёт интенсивности движения для утреннего периода буднего дня на перекрёстке автодороги 87Р-001 «Сыктывкар – Ухта – Печора – Усинск – Нарьян-Мар» и подъезда к Усть-Усе (ул. Советская).

Расположение учётного пункта представлено на рисунке 1. Согласно ГОСТ 32965-2014 учёт проводился в светлое время суток непрерывно в течении 4 часов. Обследование выполнялось в два этапа: на первом этапе была произведена видеофиксация, на втором – проведена камеральная обработка визуальным методом.

Учёт проводился по каждому часу в отдельности с распределением транспортного потока по типам совершаемого манёвра и составу транспортного потока, а также распределением грузовых автомобилей по группам в соответствии с таблицей А.1 приложения А и приложением Б ГОСТ 32965-2014.

Взам. инв.№	
Подп. и дата	
Инв. № подл.	

Результаты выполненного учёта представлены в данной работе в таблице 1.1 (приложение 1). На основании данных реальных замеров интенсивности движения определён характерный состав транспортного потока на прилегающих дорогах.

Согласно полученным данным структура движения на пересечении представлена преимущественно равными долями легкового (48,9%) и грузового (45,1%) автотранспорта, что характерно для магистральных дорог вдали от населённых пунктов. Грузовое движение в основном представлено одиночными автомобилями средней и большой грузоподъёмности (51,6% от числа грузовых) и автопоездов – 28,1% от числа грузовых. Также присутствуют грузовые автомобили малой грузоподъёмности – до 3,5 т (20%). Среди автобусного движения доля микроавтобусов составляет 44%.

Усреднённый состав транспортного потока на пересечении представлен на диаграммах на рисунке 5:

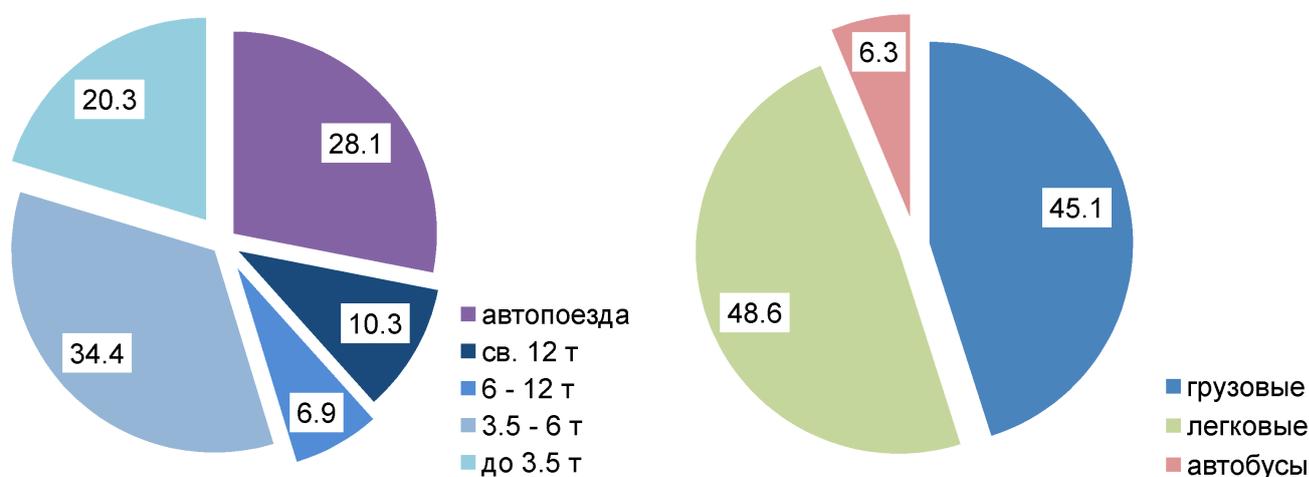


Рисунок 5 – Состав потока

Среднегодовая суточная интенсивность движения определена для каждой группы транспортных средств по результатам краткосрочного учёта по формуле:

$$N_{cсi} = \frac{1}{m} \cdot \sum_{j=1}^m N_j \cdot K_{сч} \cdot K_{сд} \cdot K_{см}$$

где:  $N_{cсi}$  – искомая среднегодовая суточная интенсивность движения, ед./сут;

$m$  – количество выполненных учётов движения;

$N_j$  – количество учтённых транспортных средств в группе, ед./период;

$K_{сч}$  - коэффициент часа, принимается равным 3.33;

$K_{сд}$  - коэффициент дня недели, принимается равным 0.92 (четверг);

$K_{см}$  - коэффициент месяца, принимается равным 1.11 (март).

Взам. инв.№	
Подп. и дата	
Инв. № подл.	

Изм.	Кол.уч.	Лист	Недок.	Подп.	Дата



– скорость движения и время проезда по участкам автомобильных дорог, примыканий и пересечений: ввиду малой загрузки влияние транспортного потока на скорость движения незначительна;

– организация дорожного движения: сохранение действующей схемы организации дорожного движения, на пересечениях.

Проверка транспортной модели проведена по данным изысканий для существующих условий. Точность получаемых расчетных значений оценивается по двум параметрам: средней относительной ошибке транспортных потоков и коэффициенту корреляции транспортных потоков.

Средняя относительная ошибка – это среднее отклонение абсолютных значений (разница между фактическими данными интенсивности транспортных потоков и расчетными значениями в транспортной модели) в процентном соотношении. Для выполненных расчётов показатель составляет 14%, что соответствует предельно допустимому ограничению в 20%.

Коэффициент корреляции транспортных потоков – мера тесноты линейной связи между фактическими данными об интенсивностях движения транспортных потоков на местах подсчета и рассчитанными по транспортной модели интенсивностями движения транспортных потоков, для выполненных расчётов принимает значение 0,9, что превышает предельно допустимый минимум в 0,85.

Кроме этого, образуются новые объёмы движения, вызванные масштабными программами дальнейшего освоения Арктики.

Схемы и таблицы прогнозируемой интенсивности движения представлены в приложении 2 на рисунках 2.3 – 2.4 и в таблицах 2.1 – 2.3.

Взам. инв. №	
Подп. и дата	
Инв. № подл.	

							<b>1491-ТЭИ-ТЧ</b>	Лист
Изм.	Кол.уч.	Лист	Недок.	Подп.	Дата			22

## 6 Выводы

По результатам экономических изысканий определена существующая интенсивность движения, выполнен прогноз интенсивности движения с учётом реализации проектных мероприятий.

Прогнозная среднесуточная интенсивность движения на год ввода объекта в эксплуатацию представлена в таблице 2.3 (Приложение 2), а также на схеме интенсивности движения (рисунок 2.3, Приложение 2) и составляет 1162 приведенных ед./сут.

Прогнозная среднесуточная интенсивность движения на расчетный срок представлена в таблице 2.3 (Приложение 2), а также на схеме интенсивности движения (рисунок 2.4, Приложение 2) и составляет 2068 приведенных ед./сут.

Инв. № подл.	Подп. и дата	Взам. инв. №							Лист
Изм.	Кол.уч.	Лист	Недок.	Подп.	Дата	1491-ТЭИ-ТЧ			





Таблица 2.2 – Интенсивность движения в пиковый период (ночь 23:00 – 7:00), авт./час.

Участок УДС	Всего:	В том числе				
		Легковые	Автофургоны и микроавтобусы до 3,5 т	Грузовые 3.5-12т	Грузовые свыше 12т	автобусы свыше 3.5т
Существующее положение						
[1]	4	4	0	0	0	0
[2]	4	4	0	0	0	0
[3]	4	4	0	0	0	0
[4]	4	4	0	0	0	0
[5]	5	5	0	0	0	0
[6]	5	5	0	0	0	0
[7]	4	4	0	0	0	0
[8]	4	4	0	0	0	0
[9]	4	4	0	0	0	0
[10]	4	4	0	0	0	0
[11]	4	4	0	0	0	0
[12]	4	4	0	0	0	0
Интенсивность движения на год ввода в эксплуатацию (2026)						
[1]	10	9	0	1	0	0
[2]	10	9	0	1	0	0
[3]	2	2	0	0	0	0
[4]	2	2	0	0	0	0
[5]	4	4	0	0	0	0
[6]	4	4	0	0	0	0
[7]	4	4	0	0	0	0
[8]	4	4	0	0	0	0
[9]	0	0	0	0	0	0
[10]	0	0	0	0	0	0
[11]	9	8	0	1	0	0
[12]	9	8	0	1	0	0
[13]	9	8	0	1	0	0
[14]	9	8	0	1	0	0
[15]	9	8	0	1	0	0
[16]	9	8	0	1	0	0
[17]	1	1	0	0	0	0
[18]	1	1	0	0	0	0
Перспективная интенсивность движения на 2046 год.						
[1]	17	15	0	1	1	0
[2]	17	15	0	1	1	0
[3]	2	2	0	0	0	0
[4]	2	2	0	0	0	0
[5]	4	4	0	0	0	0
[6]	4	4	0	0	0	0
[7]	4	4	0	0	0	0
[8]	4	4	0	0	0	0
[9]	0	0	0	0	0	0
[10]	0	0	0	0	0	0
[11]	16	14	0	1	1	0
[12]	16	14	0	1	1	0
[13]	16	14	0	1	1	0
[14]	16	14	0	1	1	0
[15]	16	14	0	1	1	0
[16]	16	14	0	1	1	0
[17]	1	1	0	0	0	0
[18]	1	1	0	0	0	0

Взам. инв.№	
Подп. и дата	
Инв. № подл.	



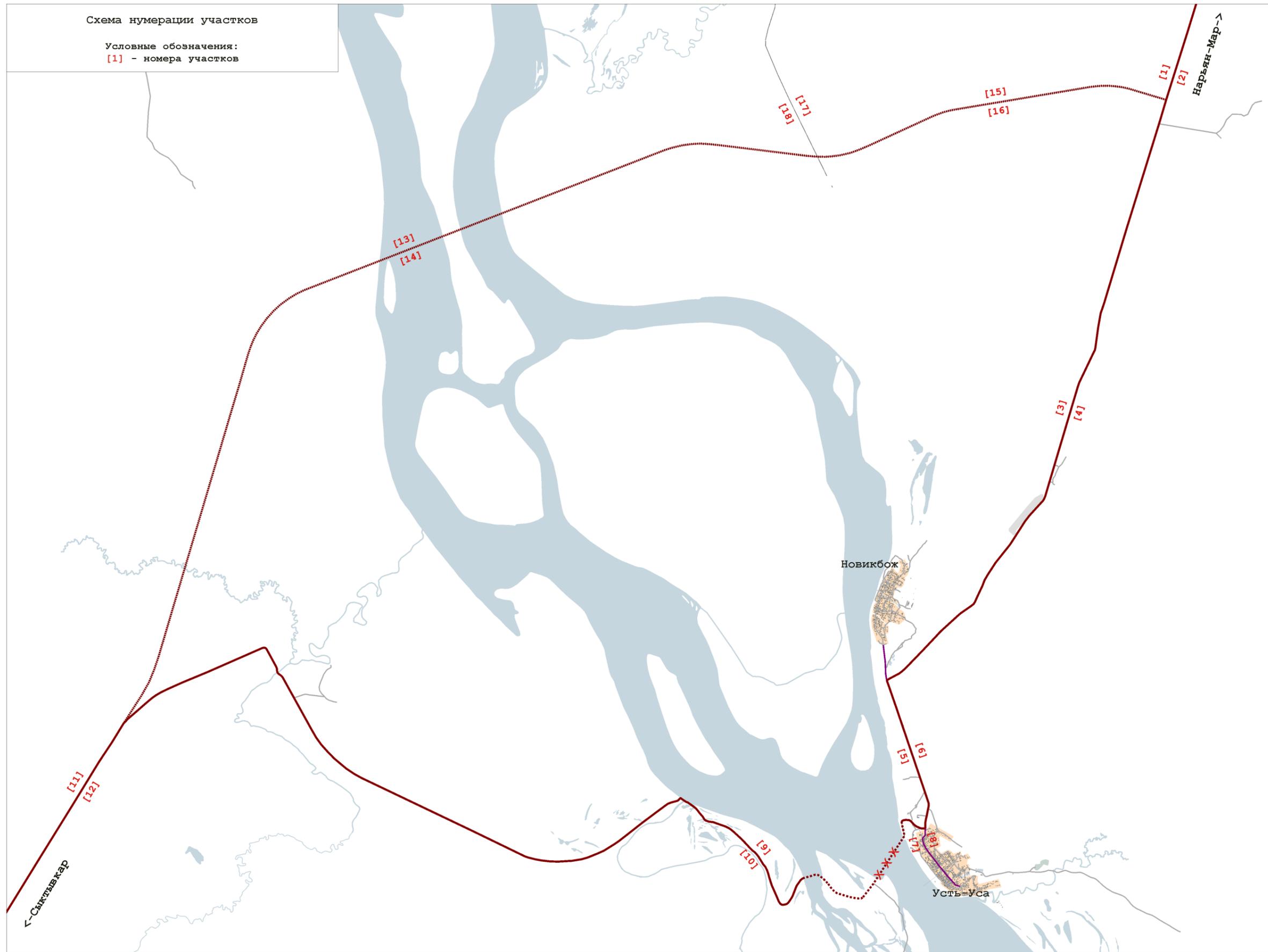


Рисунок 2.1 – Схема нумерации участков

Инва. № подл.	Подп. и дата	Взам. инв. №

Изм.	Кол.уч	Лист	№док.	Подп.	Дата

1491-ТЭИ-ТЧ

Схема существующей интенсивности движения

используемые обозначения:  
 1. существующая интенсивность движения  
 2. проектная интенсивность движения

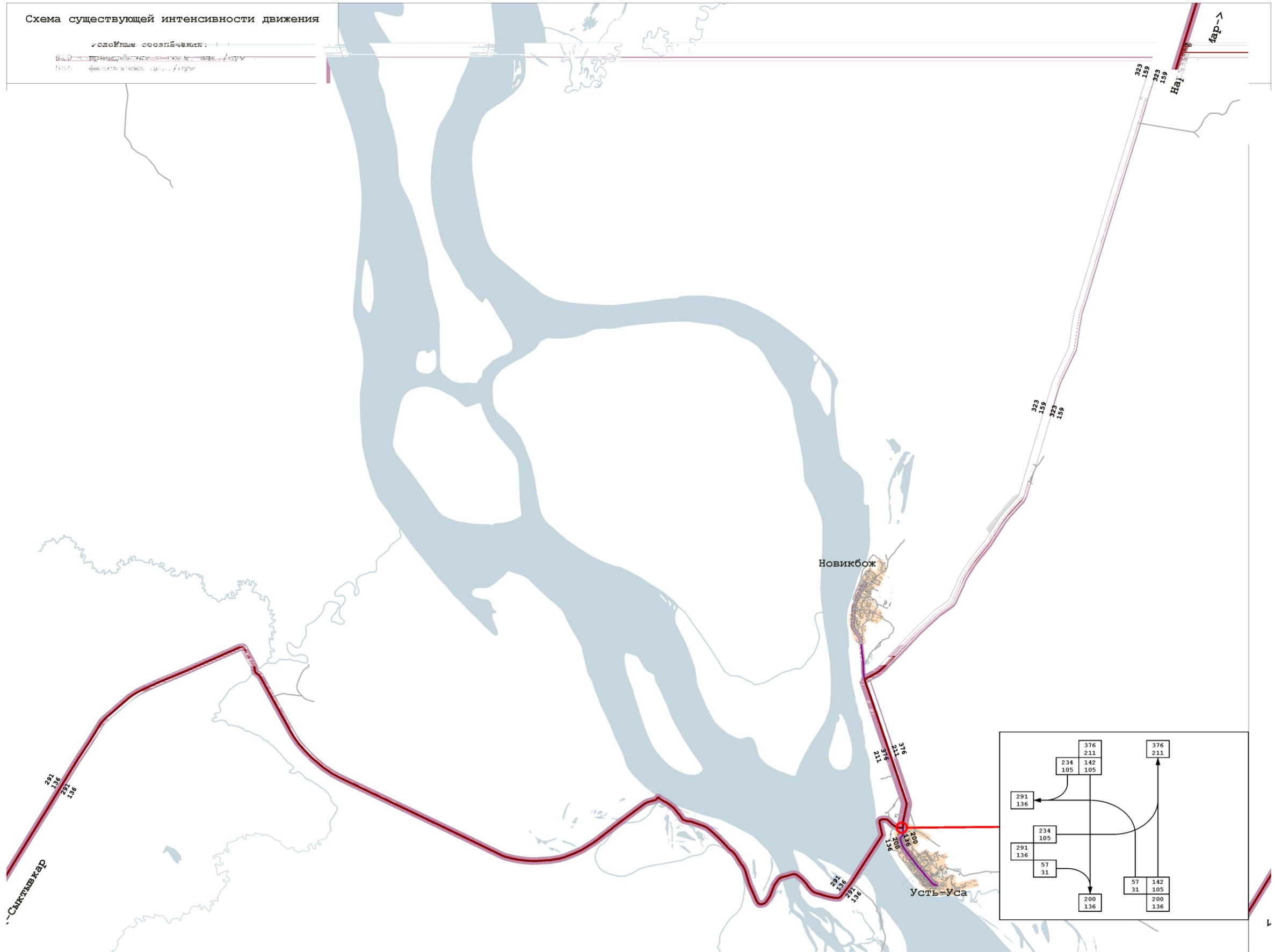


Рисунок 2.2 – Существующая интенсивность движения

Инов. № подл.	Подп. и дата	Взам. инв. №

Изм.	Кол.уч	Лист	№ док.	Подп.	Дата

1491-ТЭИ-ТЧ

Схема интенсивности движения на год ввода объекта в эксплуатацию

Условные обозначения:  
 919 - приведенных к легк. авт./сут  
 554 - физических авт./сут

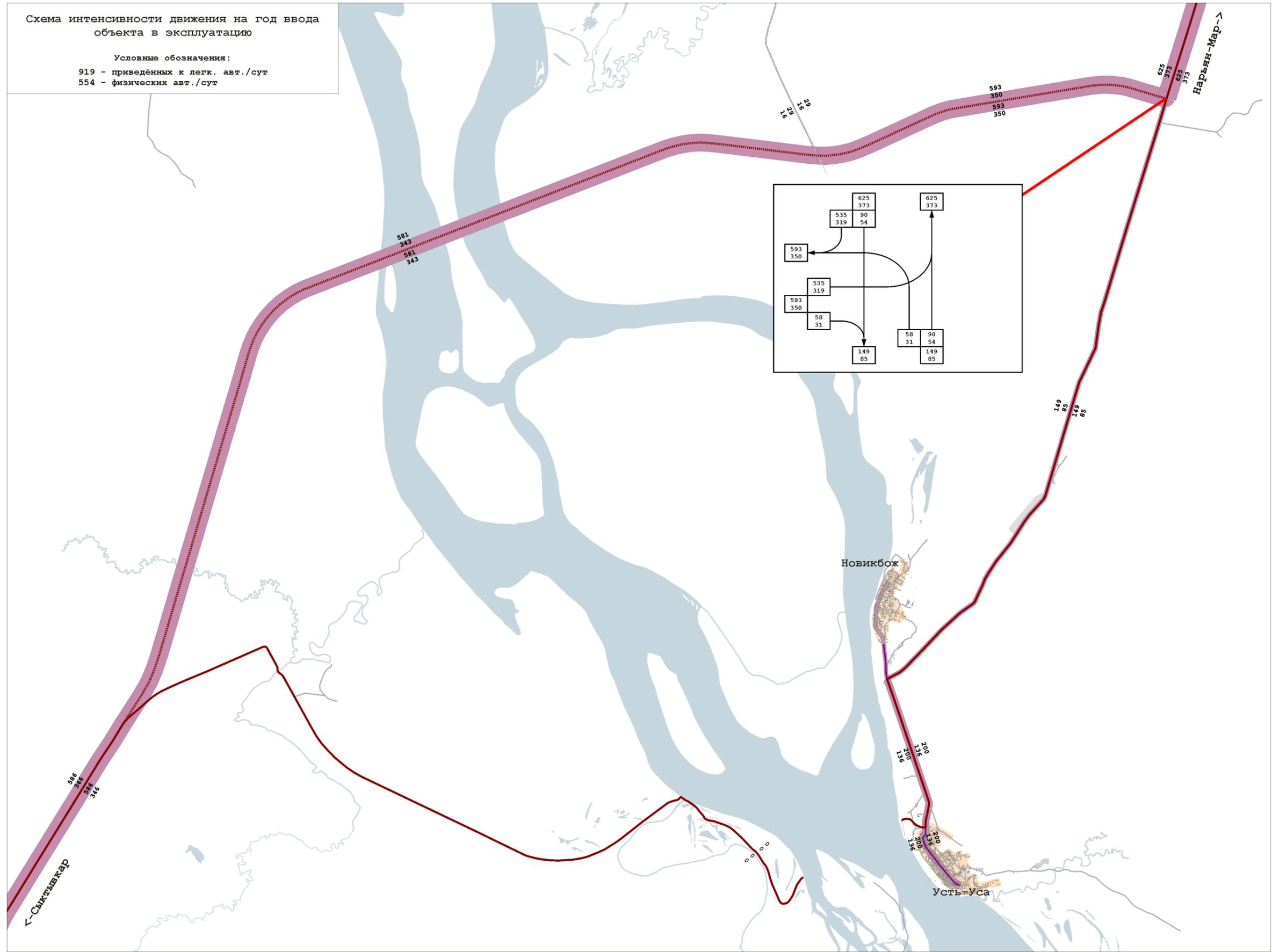


Рисунок 2.3 – Интенсивность движения на год ввода объекта в эксплуатацию

Инов. № подл.	Подп. и дата	Взам. инв. №

Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подп.	Дата

1491-ТЭИ-ТЧ



**Приложение 3.  
Материалы фотообзора**



Рисунок 3.1 – Вид на ледовую переправу через р. Печору у Усть-Усы



Рисунок 3.2 – Подъезд к ледовой переправе и село Усть-Уса

Взам. инв.№	
Подп. и дата	
Инв. № подл.	

Изм.	Кол.уч	Лист	Недок.	Подп.	Дата

**1491-ТЭИ-ТЧ**



Рисунок 3.3 – Пересечение дороги 87P-001 и ул. Советская в с. Усть-Уса. Место проведения учёта



Рисунок 3.4 – Вид на с. Усть-Уса

Взам. инв.№	
Подп. и дата	
Инв. № подл.	

Изм.	Кол.уч	Лист	№док.	Подп.	Дата

1491-ТЭИ-ТЧ

Лист

33



Рисунок 3.5 – Вид на с. Усть-Уса со стороны ледовой переправы



Рисунок 3.6 – Вид на с. Усть-Уса со стороны ледовой переправы-2

Взам. инв.№	
Подп. и дата	
Инв. № подл.	

Изм.	Кол.уч	Лист	№док.	Подп.	Дата

1491-ТЭИ-ТЧ

Лист

34



Рисунок 3.7 – Вид на место слияния рек Печора (справа) и Уса (слева)



Рисунок 3.8 – Вид на реку Печора и остров Новикди

Взам. инв. №	
Подп. и дата	
Инв. № подл.	

Изм.	Кол.уч	Лист	№ док.	Подп.	Дата

**1491-ТЭИ-ТЧ**

Приложение 4.

Письмо администрации муниципального образования  
городского округа «Усинск» №1718 от 14.03.2023г.



Администрация  
муниципального образования  
городского округа «Усинск»

«Усинск» кар кытшлбн  
муниципальной юкбнса  
администрация

ул.Ленина, д.13, г.Усинск  
Республика Коми, 169710  
тел.8(82144) 27-7-70, 27-5-70  
факс (82144) 28-1-25  
E-mail: mo@usinsk.rkomi.ru  
http://usinsk.gosuslugi.ru  
ОКПО: 00330329 ОГРН: 1061106001395  
ИНН: 1106020111 КПП: 110601001

от 14.03.2023 № 1718  
на № 1405-01-23 от 17.02.2023

Генеральному директору  
ООО «Транскомпроект»

А.А. Клименкову

Уважаемый Алексей Алексеевич!

Администрация муниципального образования городского округа «Усинск» в ответ на Ваш запрос от 17.05.2023 № 1405-01-23 сообщает следующее.

Индивидуальным предпринимателем Мольковым И.С. в период 2018-2023 гг. по маршруту пгт. Парма – с. Усть-Лыжа перевезено 10 905 ед. техники, в т.ч. грузовой техники – 4 505 ед., легковых автомобилей – 6 400 ед.

Заместитель  
руководителя администрации

В.Г. Руденко

Игумнова Анастасия Львовна  
(82144) 28130 доб. 131, a.l.igumnova@usinsk.rkomi.ru

Взам. инв.№	
Подп. и дата	
Инв. № подл.	

Изм.	Кол.уч	Лист	№док.	Подп.	Дата

1491-ТЭИ-ТЧ

Лист

36

Приложение 5.

Письмо ГКУ РК «УправдорКоми» №13/312 от 02.02.2023г.



Государственное казенное учреждение  
Республики Коми  
«Управление автомобильных дорог  
Республики Коми»  
«Коми Республикаса автомашина  
туйясён веськӧдланін»  
Коми Республикаса канму  
казённой учреждение  
(ГКУ РК «УправдорКоми»)  
Морозова ул., д. 115-а, г. Сыктывкар,  
Республика Коми, 167023  
Тел./факс (8212) 31-41-69, 31-41-79  
E-mail: office@dornadzor.rkomi.ru  
http://dor.rkomi.ru/

ОКПО 90411340 ОГРН 1111101006873

ИНН/КПП 1101486886/110101001

02 ФЕВ 2023

№ 13/312

на № МГТ-27-480 от 19.01.2023г.

Первому заместителю генерального директора  
заместителю генерального директора  
по производству

М.А. Сухареву

E-mail: info@mosgiprotrans.ru

Управление на основании государственного контракта по объекту «Строительство автомобильной дороги Сыктывкар-Ухта-Печора-Усинск-Нарьян-Мар на участке Акись - Усть-Уса с мостовым переходом через р. Печора» для проведения инженерно-экономических изысканий предоставляет имеющиеся материалы в электронном виде:

- Ведомости среднесуточной интенсивности и состава движения на автомобильной дороге Сыктывкар – Ухта – Печора – Усинск – Нарьян-Мар на участках Усть-Уса – Харьягинский и Акись – Экойкерка – Пристань;
- Отчет СЛИ (филиал) ФГБОУ ВПО «Санкт-Петербургский государственный лесотехнический университет имени С. М. Кирова» на выполнение научно-исследовательской работы "Разработка схемы размещения дорожной и транспортной сети Республики Коми", Сыктывкар 2013г.

И.о. руководителя

Б.Н. Зимин

Доскачев Сергей Александрович  
8 (8212) 31-42-13

АО «Мосгипротранс»  
Вх. 1928 от 02.02.2023

1.002

Взам. инв.№	
Подп. и дата	
Инв. № подл.	

Изм.	Кол.уч	Лист	Недок.	Подп.	Дата

1491-ТЭИ-ТЧ

Лист

37

### Ведомость среднесуточной интенсивности и состава движения

Идентификационный номер: 87 ОП РЗ 87Р-001  
 Дорога: Сыктывкар - Ухта - Печора - Усинск - Нарьян-Мар на участке Усть - Уса - Харьягинский  
 Участок: 0,000 - 139,177  
 Год диагностики: 2021

Год	Начало участка, км	Конец участка, км	Легковые автомобили, небольшие грузовики (фургоны) и другие автомобили с прицепом и без него, авт/сут	Двухосные грузовые автомобили, авт/сут	Трехосные грузовые автомобили, авт/сут	Четырехосные грузовые автомобили, авт/сут	Четырехосные автопоезда (двухосный грузовой автомобиль с прицепом), авт/сут	Пятиосные автопоезда (трехосный грузовой автомобиль с прицепом), авт/сут	Трехосные седельные автопоезда (двухосный седельный тягач с полуприцепом), авт/сут	Четырехосные седельные автопоезда (двухосный седельный тягач с полуприцепом), авт/сут	Пятиосные седельные автопоезда (двухосный седельный тягач с полуприцепом), авт/сут	Пятиосные седельные автопоезда (трехосный седельный тягач с полуприцепом), авт/сут	Шестиосные седельные автопоезда, авт/сут	Автомобили с семью и более осями и другие, авт/сут	Автобусы, авт/сут	Всего, авт/сут	Приведенная интенсивность, ед/сут	Прирост интенсивности, %
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
2021	0,000	36,927	991	139	111	24	0	0	0	0	8	0	0	2	23	1298	1544	
2021	36,927	139,050	1316	752	1019	205	41	84	12	0	17	28	9	8	41	3532	5331	
<b>Итого:</b>			<b>2307</b>	<b>891</b>	<b>1130</b>	<b>229</b>	<b>41</b>	<b>84</b>	<b>12</b>	<b>0</b>	<b>25</b>	<b>28</b>	<b>9</b>	<b>10</b>	<b>64</b>	<b>4830</b>	<b>6875</b>	

Взам. инв.№	Подп. и дата	Инв. № подл.

Изм.	Кол.уч	Лист	№док.	Подп.	Дата

## Ведомость среднесуточной интенсивности и состава движения

Идентификационный номер: 87 ОП РЗ 87Р-001  
 Дорога: Сыктывкар - Ухта - Печора - Усинск - Нарьян-Мар на участке Акись - Эжкойкерка - Пристань  
 Участок: 0,000 - 11,924  
 Год диагностики: 2021

Год	Начало участка, км	Конец участка, км	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	
2021	0,000	11,924	19	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	25	31	
Итого:			19	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	25	31	19
			Легковые автомобили, небольшие грузовики (фургоны) и другие автомобили с прицепом и без него, авт/сут Двухосные грузовые автомобили, авт/сут Трехосные грузовые автомобили, авт/сут Четырехосные грузовые автомобили, авт/сут Четырехосные автопоезда (двухосный грузовой автомобиль с прицепом), авт/сут Пятиосные автопоезда (трехосный грузовой автомобиль с прицепом), авт/сут Трехосные седельные автопоезда (двухосный седельный тягач с полуприцепом), авт/сут Четырехосные седельные автопоезда (двухосный седельный тягач с полуприцепом), авт/сут Пятиосные седельные автопоезда (двухосный седельный тягач с полуприцепом), авт/сут Пятиосные седельные автопоезда (трехосный седельный тягач с полуприцепом), авт/сут Шестиосные седельные автопоезда, авт/сут Автомобили с семью и более осями и другие, авт/сут Автобусы, авт/сут Всего, авт/сут Приведенная интенсивность, ед/сут Прирост интенсивности, %																			

81

Взам. инв.№	Подп. и дата	Инв. № подл.

Изм.	Кол.уч	Лист	№док.	Подп.	Дата				

1491-ТЭИ-ТЧ

## Ведомость среднесуточной интенсивности и состава движения

Идентификационный номер: 87 ОП РЗ 87Р-001  
 Дорога: Сыктывкар - Ухта - Печора - Усинск - Нарьян-Мар на участке Акись - Ошкурья  
 Участок: 0,000 - 18,994  
 Год диагностики: 2021

Год	Начало участка, км	Конец участка, км	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	
			Легковые автомобили, небольшие грузовики (фургоны) и другие автомобили с прицепом и без него, авт/сут	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	6	
			Двухосные грузовые автомобили, авт/сут	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
			Трехосные грузовые автомобили, авт/сут	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
			Четырехосные грузовые автомобили, авт/сут	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
			Четырехосные автопоезда (двухосный грузовой автомобиль с прицепом), авт/сут	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
			Пятиосные автопоезда (трехосный грузовой автомобиль с прицепом), авт/сут	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
			Трехосные седельные автопоезда (двухосный седельный тягач с полуприцепом), авт/сут	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
			Четырехосные седельные автопоезда (двухосный седельный тягач с полуприцепом), авт/сут	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
			Пятиосные седельные автопоезда (двухосный седельный тягач с полуприцепом), авт/сут	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
			Пятиосные седельные автопоезда (трехосный седельный тягач с полуприцепом), авт/сут	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
			Шестиосные седельные автопоезда, авт/сут	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
			Автомобили с семью и более осями и другие, авт/сут	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
			Автобусы, авт/сут	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
			<b>Всего, авт/сут</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>6</b>															
			<b>Приведённая интенсивность, ед/сут</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>6</b>															
			<b>Прирост интенсивности, %</b>																			

Взам. инв. №	Подп. и дата	Инв. № подл.

Изм.	Кол.уч	Лист	№ док.	Подп.	Дата

Приложение 6.  
Программа работ экономических изысканий

Инв. № подл.	Подп. и дата	Взам. инв. №							Лист
			<b>1491-ТЭИ-ТЧ</b>						
Изм.	Кол.уч	Лист	№док.	Подп.	Дата				

**Заказчик: ГКУ РК «УправдорКоми»**
**СОГЛАСОВАНО:**

 Исполняющий обязанности руководителя  
 ГКУ РК «УправдорКоми»


Б.Н. Зимин

« 2022 г.

**УТВЕРЖДЕНО:**

 Главный инженер  
 АО «Мосгипротранс»


А.А. Щербаков

2022 г.

**«Строительство автомобильной дороги Сыктывкар – Ухта –  
 Печора – Усинск – Нарьян-Мар на участке Акись – Усть-Уса  
 с мостовым переходом через р. Печора»**

**ПРОГРАММА РАБОТ  
 ЭКОНОМИЧЕСКИХ ИЗЫСКАНИЙ**

**1491-ТЭИ-ПР**

Главный инженер комплексного проекта

А.В. Письмак

Главный инженер проекта

И.С. Гогин

2022

Согласовано			
Взам. инв. №			
Подп. и дата			
Инв. № подл.			

## Содержание

1 Общие сведения.....	2
2 Краткая характеристика района работ.....	7
3 Изученность территории.....	10
4 Виды, объемы и методика работ по экономическим изысканиям.....	10
5 Ведомость объемов работ.....	11
6 Техника безопасности и охрана окружающей среды.....	12
7 Мероприятия по охране окружающей среды.....	12
8 Отчетные материалы и сроки предоставления.....	12
Список используемой литературы.....	12
Приложение А Копия технического задания.....	13
Приложение Б Картограмма района проектирования.....	16
Приложение В Выписка из реестра членов саморегулируемой организации.....	17
Приложение Г Лицензия на проведение работ, связанных с использованием сведений, составляющих государственную тайну.....	21

Взам. инв. №	
Подп. и дата	
Изм.	
Кол.уч.	
Лист	
Лодок.	
Подпись	
Дата	
Изм.	
Кол.уч.	
Лист	
Лодок.	
Подпись	
Дата	
Изм.	
Кол.уч.	
Лист	
Лодок.	
Подпись	
Дата	
Изм.	
Кол.уч.	
Лист	
Лодок.	
Подпись	
Дата	
Изм.	
Кол.уч.	
Лист	
Лодок.	
Подпись	
Дата	
Изм.	
Кол.уч.	
Лист	
Лодок.	
Подпись	
Дата	
Изм.	
Кол.уч.	
Лист	
Лодок.	
Подпись	
Дата	
Изм.	
Кол.уч.	
Лист	
Лодок.	
Подпись	
Дата	
Изм.	
Кол.уч.	
Лист	
Лодок.	
Подпись	
Дата	
Изм.	
Кол.уч.	
Лист	
Лодок.	
Подпись	
Дата	
Изм.	
Кол.уч.	
Лист	
Лодок.	
Подпись	
Дата	
Изм.	
Кол.уч.	
Лист	
Лодок.	
Подпись	
Дата	
Изм.	
Кол.уч.	
Лист	
Лодок.	
Подпись	
Дата	
Изм.	
Кол.уч.	
Лист	
Лодок.	
Подпись	
Дата	
Изм.	
Кол.уч.	
Лист	
Лодок.	
Подпись	
Дата	
Изм.	
Кол.уч.	
Лист	
Лодок.	
Подпись	
Дата	
Изм.	
Кол.уч.	
Лист	
Лодок.	
Подпись	
Дата	
Изм.	
Кол.уч.	
Лист	
Лодок.	
Подпись	
Дата	
Изм.	
Кол.уч.	
Лист	
Лодок.	
Подпись	
Дата	
Изм.	
Кол.уч.	
Лист	
Лодок.	
Подпись	
Дата	
Изм.	
Кол.уч.	
Лист	
Лодок.	
Подпись	
Дата	
Изм.	
Кол.уч.	
Лист	
Лодок.	
Подпись	
Дата	
Изм.	
Кол.уч.	
Лист	
Лодок.	
Подпись	
Дата	
Изм.	
Кол.уч.	
Лист	
Лодок.	
Подпись	
Дата	
Изм.	
Кол.уч.	
Лист	
Лодок.	
Подпись	
Дата	
Изм.	
Кол.уч.	
Лист	
Лодок.	
Подпись	
Дата	
Изм.	
Кол.уч.	
Лист	
Лодок.	
Подпись	
Дата	
Изм.	
Кол.уч.	
Лист	
Лодок.	
Подпись	
Дата	
Изм.	
Кол.уч.	
Лист	
Лодок.	
Подпись	
Дата	
Изм.	
Кол.уч.	
Лист	
Лодок.	
Подпись	
Дата	
Изм.	
Кол.уч.	
Лист	
Лодок.	
Подпись	
Дата	
Изм.	
Кол.уч.	
Лист	
Лодок.	
Подпись	
Дата	
Изм.	
Кол.уч.	
Лист	
Лодок.	
Подпись	
Дата	
Изм.	
Кол.уч.	
Лист	
Лодок.	
Подпись	
Дата	
Изм.	
Кол.уч.	
Лист	
Лодок.	
Подпись	
Дата	
Изм.	
Кол.уч.	
Лист	
Лодок.	
Подпись	
Дата	
Изм.	
Кол.уч.	
Лист	
Лодок.	
Подпись	
Дата	
Изм.	
Кол.уч.	
Лист	
Лодок.	
Подпись	
Дата	
Изм.	
Кол.уч.	
Лист	
Лодок.	
Подпись	
Дата	
Изм.	
Кол.уч.	
Лист	
Лодок.	
Подпись	
Дата	
Изм.	
Кол.уч.	
Лист	
Лодок.	
Подпись	
Дата	
Изм.	
Кол.уч.	
Лист	
Лодок.	







Рисунок 1. Схема вариантов прохождения автодороги и мостового перехода

Идентификационные сведения: проектируемый мост через р. Печора и проектируемая двухполосная автомобильная дорога III категории с капитальным типом дорожной одежды, шириной проезжей части 7 м. Ориентировочная протяженность 35 км (уточняется проектом), расчетная скорость 100 км/час. Основные технические параметры объекта проектирования представлены в таблице 2.

Таблица 2. Основные технические параметры объекта

Технический параметр	Значение
Автомобильная дорога	
Начало проектируемого участка	Начало участка: автомобильная дорога Сыктывкар – Ухта – Печора – Усинск – Нарьян – Мар на участке Акись - Ошкурья км 18+994 км (уточнить проектом)
Конец проектируемого участка	Конец участка: автомобильная дорога Сыктывкар – Ухта – Печора – Усинск – Нарьян – Мар на участке Усть-Уса - Харьягинский (уточнить проектом)
Категория автомобильной дороги	III
Строительная длина, км	35,0

Изм.	Кол.уч	Лист	Подок.	Подпись	Дата

1491-ТЭИ-ПР-ТЧ

Лист

4

Формат А4

Технический параметр	Значение
(уточнить на этапе проектирования)	(уточнить проектом)
Расчетная скорость, км/ч	100
Число полос движения, шт.	2
Ширина проезжей части, м	7,0
Ширина обочин, м	2,5
Тип дорожной одежды	Капитальный
Вид покрытия	Обосновать в проекте
Искусственные сооружения	водопрпускные трубы, мосты (количество определить проектом)
Расчетные нагрузки (в соответствии содействующей нормативно-технической документацией): земляное полотно – дорожная одежда – искусственные сооружения –	N14 115 кН A14, N14
Уровень ответственности сооружений (уточнить на этапе проектирования)	Нормальный
Освещение автомобильной дороги	Не требуется
Искусственные сооружения мост через р. Печора	
Расчетные нагрузки (в соответствии содействующей нормативно-технической документацией):	A14, N14
Тип сооружения	мост
Длина моста, м	Определяется проектом
Расчетная схема моста	Определяется проектом
Габарит	Г-10,0 + 2x0,75
Опоры	Определяются проектом
Пролётное строение	Определяется проектом
Освещение	Требуется
Барьерное ограждение	металлическое
Уровень ответственности	Повышенный, в соответствии с Федеральным законом от 30 декабря 2009 г. № 384-ФЗ «Технический регламент о безопасности зданий и сооружений».
Транспортная безопасность	Требуется

Краткая техническая характеристика объекта: проектируемый объект предназначен для обеспечения пассажирских и грузовых перевозок. Представляет технологический комплекс, включающий в себя совокупность подсистем автодорожной инфраструктуры. Автомобильная дорога имеет нормальный уровень ответственности сооружения, мост через р. Печора имеет повышенный уровень ответственности сооружения (в соответствии с Федеральным законом от 30 декабря 2009 г. № 384-ФЗ «Технический регламент о безопасности зданий и сооружений»).

Общие сведения о землепользовании и землевладельцах: район изысканий расположен в границах муниципального образования городского округа «Усинск», Республики Коми,

Взам. Инв. №

Подп. и дата

Инв. № подл.

Лист

1491-ТЭИ-ПР-ТЧ

5

Изм. Кол.уч Лист №док. Подпись Дата

Формат А4

кадастровые кварталы: 11:15:0701009, 11:15:0701006, 11:15:0301028, 11:15:1601001, 11:15:1501001. Схема расположения кадастровых кварталов в районе изысканий представлена на рисунке 2. Участок изысканий частично расположен в районе существующей а.д. Печора – Усть-Уса (87Р-001) км105 – км132, далее переходит с левого берега р. Печора, вблизи урочища Ошкуръя (уточняется проектом), на правый берег, вблизи села Усть-Уса (уточняется проектом) и смыкается с а.д. 87Р-001 в районе деревни Новикбож (уточняется проектом).

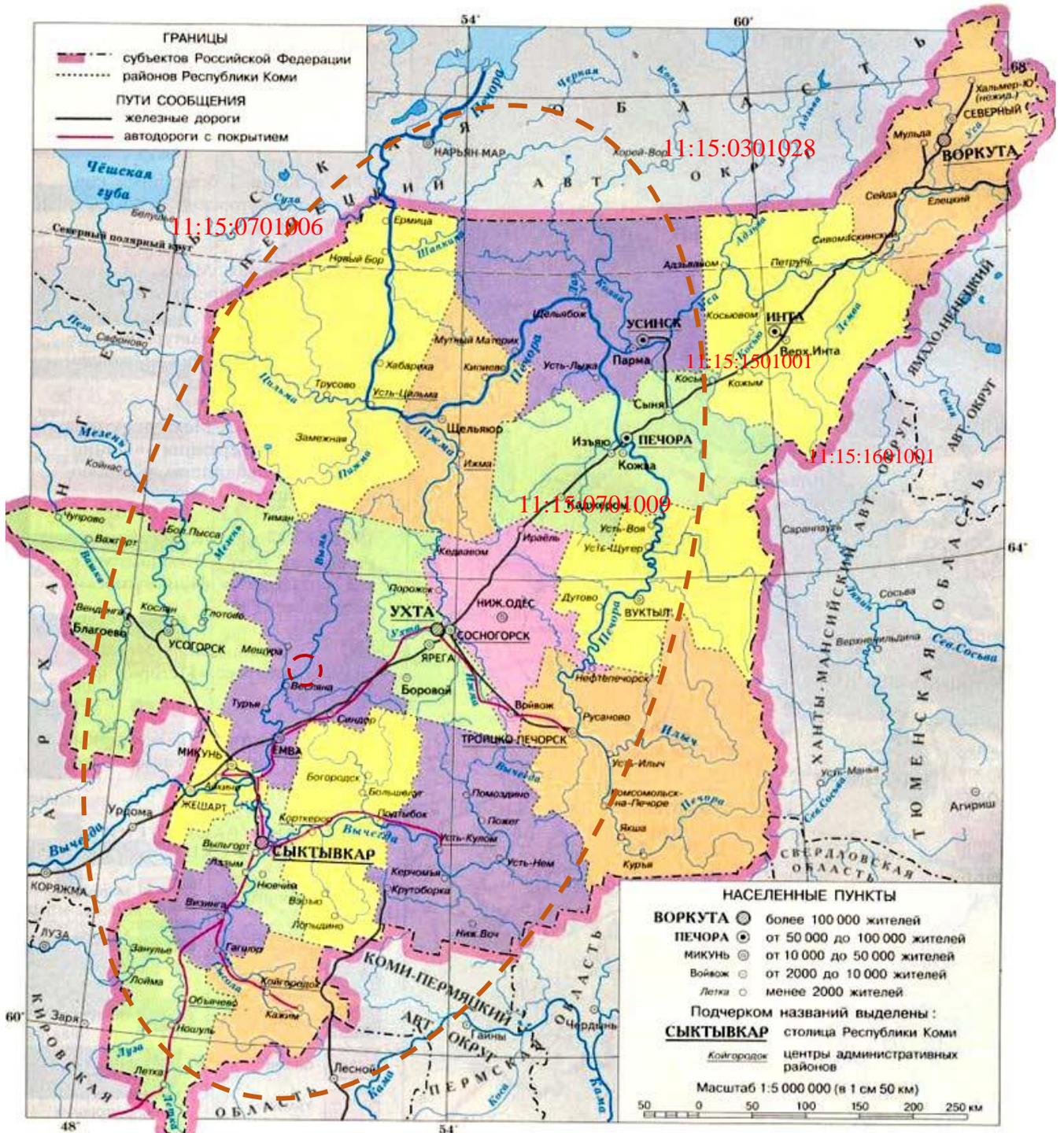


Рис.2 - ориентировочный район изысканий

Удаленность от местонахождения АО «Мосгипротранс» до объекта изысканий, составляет 2000 км.

Срок выполнения работ и сдачи отчета экономических изысканий 15.05.2023

Взам. Инв. №  
 Подп. и дата  
 Инв. № подл.

Изм.	Кол.уч	Лист	№док.	Подпись	Дата

1491-ТЭИ-ПР-ТЧ

## 2 Краткая характеристика района работ

Район изысканий расположен на северо-востоке Республики Коми в Предуралье, в бассейне средней Печоры и в 90 км к югу от Северного полярного круга. Республика Коми является субъектом Российской Федерации и входит в состав Северо-Западного федерального округа.

Основные населенные пункты, расположенные вдоль участка изысканий: деревня Акись, село Усть-Уса, деревня Новикбож.

Дорожная сеть вдоль проектируемой трассы развита слабо и представлена а.д. Печора – Усть-Уса, а также проселочными и лесными дорогами.

Водные объекты: р. Печора, включая проток Исак-Курья, проток Ошкин-Шар, проток Ыджид-Ошкакурья, р. Ошкавис, р. Кырьюга, р. Войвож, болото Кырьюганюр, многочисленные непроходимые болота и большое количество ручьев.

Территория за исключением деревень и автодороги – незастроенная, характеризуется равнинным и всхолмленным рельефом, значительно пересечена балками и оврагами, заросшая густым лесом с подлеском. Значительная часть района изысканий покрыта труднопроходимыми болотами и заболоченным лесом с завалами, и буреломом. Речная пойма р. Печора и урочища Ошкурья имеет сложный микрорельеф, полностью заросшая, с большим количеством проток и рукавов, заболоченная.

Продолжительность неблагоприятного периода года для производства полевых инженерных изысканий составляет 8 месяцев, с 01 октября по 01 июня.

Часовой пояс UTC +3 (MSK)

Наибольшая глубина промерзания согласно справочным материалам составляет 2.0м.

Климатическая характеристика района.

Климат умеренно-континентальный, но по своим параметрам он ближе к субарктическому. Зимой минимальная температура часто достигает минус 40 °С, минус 50 °С и ниже, летом же максимальная температура иногда достигает +35 °С, +40 °С. Минимальная температура воздуха в районе зафиксирована зимой с 1978 на 1979 год на Возее и достигла отметки –64 °С, в это же время в городе Усинск температура составила минус 58 °С. Основная особенность климата здесь это частые перепады и сильные скачки температур в течение одного дня, как летом, так и зимой. В течение нескольких часов температура может измениться на 40 и более градусов. Снежный покров удерживается 230 дней в году, с середины октября до июня. С сентября до середины октября частые затяжные морозящие ледяные дожди. Наиболее теплый сезон, с середины июля до середины августа. Город Усинск и городской округ относятся к районам Крайнего Севера. Средние температурные показатели и норма осадков, характерные для района изысканий, приведены в таблице 3.

Инв. № подл.	Подп. и дата	Взам. Инв. №							Лист
			<b>1491-ТЭИ-ПР-ТЧ</b>						
Изм.	Кол.уч	Лист	№док.	Подпись	Дата				

Таблица 3. Средняя месячная и годовая температура воздуха и норма осадков.

Показатель	Янв.	Фев.	Март	Апр.	Май	Июнь	Июль	Авг.	Сен.	Окт.	Нояб.	Дек.	Год
Средний максимум, °С	-15,2	-13,9	-6,5	0,0	6,3	15,4	20,6	16,4	9,4	0,3	-7,4	-12	1,1
Средняя температура, °С	-19,7	-18,4	-11,9	-5,3	1,8	10,0	14,9	11,6	6,0	-2,4	-10,9	-16	-3,4
Средний минимум, °С	-24,1	-22,8	-17,2	-10,6	-2,7	4,6	9,3	6,8	2,6	-5	-14,3	-19,9	-7,7
Норма осадков, мм	33	26	25	28	36	47	59	67	62	51	44	39	517

#### Геоморфология и рельеф.

В геоморфологическом отношении территория изысканий расположена в Печорской низменности. Долины основных рек хорошо разработаны, достигая ширины 10-20 км в среднем течении и до 30-40 км в нижнем. Склоны рек первого порядка террасированы, обычно насчитывается 4-5 террас. Водораздельные пространства имеют плоский или пологоволнистый рельеф. Печорская низменность расположена между Тиманом и Уралом и представляет собой обширную область опускания земной коры, заполненную четвертичными отложениями. Рельеф обусловлен в основном ледниковой аккумуляцией и последующей водной эрозией. Равнина имеет общий уклон к северу, отметки поверхности водоразделов 150-180м. В целом водораздельные пространства бассейна Печоры имеют плоский слабо пересеченный рельеф. На плоских увалах широко распространены процессы застойного переувлажнения поверхностными водами с образованием на обширных пространствах болотно-подзолистых и торфяно-болотных почв. Северная часть Печорской низменности входит в Большеземельскую тундру и представляет собой холмистую равнину. Характерными в ее рельефе являются вытянутые возвышенности грядового характера, именуемые «мусюрами», возвышающиеся над окружающей равниной на 40-50 м.

#### Почвы и растительность.

Согласно почвенно-географическому районированию основная часть территории Усинского района относится к Печоро-Усинскому округу болотно-подзолистых, глееподзолистых, тундровоболотных и болотных, торфяных почв. Почвообразующие породы представлены мореными суглинками, местами перекрытыми маломощным чехлом-флювиогляциальных супесей песков; а также слоистыми песчаными и песчано-суглинистыми водно-ледниковыми, озерно-аллювиальными и аллювиальными морскими отложениями. В почвенном покрове Усинского района преобладают болотно-подзолистые и болотные почвы. Поверхностная заболоченность, территории составляет примерно 70%. Аллювиальные (наносные) почвы тянутся, главным образом, узкой лентой по реке Печоре. Болота большей частью безлесны или же иногда покрыты редким сильно-угнетенным елово-березовым лесом. На крупных массивах сфагновых болот встречаются озера. Мощность торфяной массы болотных почв более 30 см. Исследованные почвы, по условиям залегания и характера водного питания, относятся к торфяно-глеевым почвам верховых болот. Они имеют мощность торфа 30-50 см. Торф до 20 см слаборазложившийся, сырой, ниже — хорошо разложившийся. Подзолистый горизонт не выражен, под торфом идет сильно оглеенный суглинок. Торф кислый, малозольный, беден элементами питания растений и содержит много подвижного железа.

Растительный покров состоит из мхов, лишайников, многолетних травянистых растений, кустарничков и невысоких кустарников, преобладают полярная берёзка, ива, багульник. Растительность лесотундры, носит переходный характер: наряду с тундровой растительностью встречаются ель, берёза, лиственница. Лесотундра постепенно переходит в редкостойные леса, затем в тайгу. Преобладающими породами в лесной зоне являются ель сибирская, сосна обыкновенная и берёза.

Взам. Инв. №	
Подп. и дата	
Инв. № подл.	

						<b>1491-ТЭИ-ПР-ТЧ</b>	Лист
Изм.	Кол.уч	Лист	№док.	Подпись	Дата		8

#### Гидрологические условия.

Территория изысканий расположена в зоне избыточного увлажнения, что обуславливает обилие поверхностных и подземных вод. Все речные системы региона относятся к бассейнам Баренцева (Печора) моря. Крупнейшая река: Печора с притоками Усой и Ижмой. Множество малых рек образуют густую речную сеть, а именно проток Исак-Курья, проток Ошкин-Шар, проток Ыджид-Ошкакурья, р. Ошкавис, р. Кырьюга, р. Войвож, болото Кырьюганюр. Питание рек, смешанное с преобладанием снегового. Доля снегового питания в годовом стоке рек составляет 50-80%. Дождевые воды имеют подчиненное значение (15-30%). Доля подземных вод в питании рек обычно не превышает 15-25%, в зоне распространения многолетнемерзлых грунтов -10%.

#### Ледовый и термический режим.

На территории изысканий преимущественно сплошное распространение талых пород, но также местами находятся вечномерзлые грунты, имеющие островное и редко-островное распространение, характеризующееся неравномерным залеганием верхней поверхности вечномерзлых грунтов с падением на отдельных участках под углами до 50° и более и чередованием с пологими участками на небольших расстояниях. Нормативная глубина промерзания (СП 131.13330.2012) от 2.05 для глин до 2.68 для песков (средняя 2.4 м)

#### Развитость региона в части нефтегазовой промышленности.

По оценке углеводородного сырья Республики Коми, проведенной ООО «ТП НИЦ», начальные суммарные ресурсы углеводородов по Республике Коми превысили 4,79 млрд.т.у.т., в том числе ресурсы нефти составляют более 55% нефти, свободного газа – более 37%, остальное приходится на растворенный газ и конденсат. Наибольшее количество ресурсов приходится Печоро-Колвинскую и Ижма-Печорскую нефтегазоносные области

На территории Республики Коми зарегистрировано 67 организаций-недропользователей, которые владеют 196 лицензиями на геологическое изучение, поиски, разведку и добычу углеводородного сырья. Добычу нефти осуществляют 17 предприятий-недропользователей, при этом на два основных приходится почти 82% добычи: из них на ООО «ЛУКОЙЛ-Коми» - более 71% добытой нефти, ОАО «РН-Северная нефть» - около 11%. На долю малых и средних компаний приходится более 18% от общего объема добычи нефти.

На данный момент в республике ведутся активные разработки новых скважин и освоение месторождений нефтегазового комплекса.

#### Общие социально-экономические показатели развития

Территория Республики Коми составляет 416,8 тыс. кв. километров, численность населения на 1 января 2011 г. - 904,1 тыс. человек, средняя плотность населения - 2,2 человека на 1 кв. километр.

Основу природно-ресурсного потенциала составляет разнообразное по качеству и условиям залегания сочетание минерально-сырьевых ресурсов. В разведанных месторождениях сосредоточено около 80 процентов общероссийских запасов кварцево-жильного сырья, около 50 процентов титана, 30 процентов бокситов, 4,5 процента угля и около 3 процентов нефти.

Наиболее значимыми в Республике Коми являются топливно-энергетические ресурсы, что обусловлено расположением на ее территории значительной части Тимано-Печорской нефтегазоносной провинции и крупного Печорского угольного бассейна, который является 2-м в России бассейном по ресурсам и содержит всю гамму углей, обеспечивающих возможность существования и развития сырьевой базы коксохимии и энергетики.

На территории сосредоточено около 3,5 процента площади всех лесов России и около 50 процентов площади лесов Европейского севера России. Леса и кустарники занимают 78 процентов территории. Для лесозексплуатации выделено более трех четвертей лесного фонда с запасами 3 млрд. куб. метров леса.

Взам. Инв. №	Подп. и дата	Инв. № подл.							Лист
			<b>1491-ТЭИ-ПР-ТЧ</b>						
Изм.	Кол.уч	Лист	№док.	Подпись	Дата				

Промышленность представляет собой комплексную многоотраслевую систему и имеет выраженную топливно-сырьевую направленность. Темпы развития топливно-энергетического комплекса оказывают основное влияние на общую динамику промышленного производства.

Лесопромышленный комплекс наряду с топливно-энергетическим комплексом является базовым в экономике Республики Коми и представлен организациями лесозаготовительной, деревообрабатывающей и целлюлозно-бумажной промышленности.

В связи с суровыми природно-климатическими условиями сельское хозяйство ориентировано на внутренний потребительский рынок и специализируется на молочно-мясном скотоводстве, выращивании картофеля и овощей.

Транспортный комплекс является составной частью транспортно-коммуникационной системы России и представлен почти всеми видами современного транспорта (железнодорожным, внутренним водным, автомобильным, воздушным и трубопроводным). Наиболее значительную роль в экономике играет трубопроводный транспорт.

В последние годы сохраняется положительная динамика важнейших показателей экономического развития и улучшение основных индикаторов социального развития - валового регионального продукта, промышленного производства, розничного товарооборота, занятости и безработицы, реальных денежных доходов населения и темпов роста показателей, характеризующих развитие малого предпринимательства.

### 3 Изученность территории

На район изысканий имеются следующие картографические материалы:

- топографические карты Генерального штаба, масштаб 1:25000 и 1:50000 с грифом «секретно»;
- топографические карты Генерального, штаба масштаб 1:100 000 с номенклатурой листов Q-40-65, Q-40-66, Q-40-77, Q-40-78;
- материалы ФГБУ «Федеральный научно-технический центр геодезии, картографии и инфраструктуры пространственных данных» в виде единой электронной картографической основы (ЕЭКО) которая является систематизированной совокупностью пространственных данных о территории изысканий и не содержит сведений, составляющих государственную тайну, в виде цифровых топографических карт (планов) масштаба 1:25000 и 1:50000.

Имеющиеся материалы могут быть использованы в качестве справочного материала для определения:

- характера района;
- расположения населенных пунктов;
- географических наименований объектов местности.

Материалы ранее выполненных экономических изысканий на район работ - отсутствуют.

### 4 Виды, объемы и методика работ по экономическим изысканиям

Виды и объемы работ на объекте планируются в соответствии с Техническим заданием на производство экономических изысканий (Приложение А. Копия технического задания) и действующими нормативными документами и могут быть откорректированы в ходе проведения изысканий. Выполнение геодезических изысканий планируется выполнять в четыре этапа: подготовительный, полевой, камеральный, оценка эффективности.

I этап экономических изысканий будет включать:

Взам. Инв. №	Подп. и дата	Инв. № подл.							Лист
			<b>1491-ТЭИ-ПР-ТЧ</b>						
Изм.	Кол.уч	Лист	№док.	Подпись	Дата				

- разработку и составление программы экономических изысканий;
- сбор и обработку материалов изысканий прошлых лет;
- определение района экономических изысканий и зоны непосредственного тяготения.

II этап экономических изысканий будет включать:

- проведение социологического опроса населения и опрос предприятий;
- натурные обследования интенсивности движения;
- натуральный объезд дорожной и транспортной инфраструктуры.

III этап экономических изысканий будет включать:

- изучение и анализ материалов, собранных на подготовительном и полевом этапах;
- транспортную и социально-экономическую характеристики района экономических изысканий и зоны непосредственного тяготения;
- прогноз интенсивности движения.

IV Этап экономических изысканий будет выполнен по итогу получения предварительных или окончательных проектных решений и будет включать:

- расчет общественной (социально-экономической) эффективности реализации проекта;
- оценку целесообразности реализации проекта, выбор варианта трассы.

Экономические изыскания будут выполнены в объеме достаточном для подготовки проектной документации и в соответствии с техническим заданием.

## 5 Ведомость объемов работ

Виды и объёмы работ определяются и выполняются в соответствии с требованиями технического задания и действующих нормативных правовых актов РФ. Предварительный объем работ по представлен в таблице 5.1.

Таблица 5.1 - Предварительный объем работ по экономическим изысканиям

№ п/п	Наименование работ	Единица измерения	Количество
1	Составление задания на выполнение работ, сметы-калькуляции, схемы маршрута поездок, графика проведения работ	задание, смета	1
2	Предварительное ознакомление с литературой, графическими материалами	объект	1
3	Разработка и составление программы экономических изысканий	печатный лист	20
4	Оценка социально-экономической характеристики района	дни	10
5	Сбор и анализ материалов	дни	30
6	Натурные исследования интенсивности движения транспорта	печатный лист	20
7	Написание отчёта и акта государственной экспертизы	печатный лист	20

Взам. Инв. №	
Подп. и дата	
Инв. № подл.	

						<b>1491-ТЭИ-ПР-ТЧ</b>	Лист
Изм.	Кол.уч	Лист	№док.	Подпись	Дата		11

## 6 Техника безопасности и охрана окружающей среды

Все намеченные программой виды работ выполнить с обязательным соблюдением правил и требований техники безопасности, предъявляемых “ПТБ - 88” и внутриведомственными “Правилами техники безопасности при изыскательских работах”.

Все инженерно-технические работники обязаны ежегодно сдавать экзамен по правилам техники безопасности, а в полевых условиях все работники в обязательном порядке должны пройти вводный, первичный - на рабочем месте и повторный (периодический) инструктажи.

Ответственность за соблюдение правил техники безопасности по каждому отдельному виду полевых работ возложить на руководителей этих работ.

Всех сотрудников полевых подразделений обеспечить спецодеждой, спец обувью, а также походной аптечкой с необходимым набором медикаментов и перевязочных средств.

## 7 Мероприятия по охране окружающей среды

Негативное воздействие на окружающую среду непосредственно при проведении экономических изысканий отсутствует.

## 8 Отчетные материалы и сроки предоставления

Продукция (материалы) представляется Заказчику в виде технического отчета о выполненных исследованиях в переплетенном и электронном виде, в количестве и электронных форматах, указанных в техническом задании.

Сроки представления документации: согласно календарному плану, приведенному в договоре на выполнение работ.

## Список используемой литературы

1. Требования к проведению экономических изысканий ГОСТ Р 70092-2022;
2. Инженерные изыскания для строительства СП 47.13330.2016;
3. Правила по технике безопасности на топографо-геодезических работах (ПТБ-88). Изд. 1991г.
4. СП 34.13330.2021 «Автомобильные дороги»;
5. ГОСТ 32965-2014 «Методы учета интенсивности движения транспортного потока»;
6. Статическая информация об экономике и социальном развитии региона района тяготения, собранная в ходе экономических изысканий.

Инв. № подл.	Подп. и дата	Взам. Инв. №							Лист
			<b>1491-ТЭИ-ПР-ТЧ</b>						
Изм.	Кол.уч	Лист	№док.	Подпись	Дата				

**Приложение А**  
Копия технического задания

**СОГЛАСОВАНО:**  
Главный инженер  
АО «Мосгипротранс»

**УТВЕРЖДАЮ:**  
Исполняющий обязанности руководителя  
ГКУ РК «УправтодорКоми»

\_\_\_\_\_ А.А. Щербаков

\_\_\_\_\_ Б.Н. Зимин

« \_\_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2022 г.

« \_\_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2022 г.



**ТЕХНИЧЕСКОЕ ЗАДАНИЕ**

**на выполнение экономических изысканий на территории объекта**  
«Строительство автомобильной дороги Сыктывкар-Ухта-Печора-Усинск-Нарьян-Мар на участке  
Акись - Усть-Уса с мостовым переходом через р. Печора»

№	Перечень основных данных и требований	Содержание основных данных и требований
1.	Основание для проектирования	– Задание на проектирование – Адресная инвестиционная программа Республики Коми на 2022 год и плановый период 2023 и 2024 годов – Распоряжение Правительства Российской Федерации от 20 июня 2022 г. № 1601-р. Статус работ: государственный заказ. Государственный контракт № 0307200030622002985/2022 от 22.12.2022 г., идентификационный код закупки: 222110148688611010100101400017112414.
2.	Основание для проведения работ	Требование п. 4.1 по ГОСТ Р 70092-2022 в соответствии наличием раздела в задании на проектирование
3.	Вид строительства	Новое строительство
4.	Местоположение объекта	Российская Федерация, Северо-Западный федеральный округ, Республика Коми, городской округ Усинск
5.	Источник финансирования	Инвестиционная программа Республики Коми на 2022 год
6.	Стадия проектирования	Экономические изыскания
7.	Заказчик	ГКУ РК «УправтодорКоми»
8.	Исполнитель	АО «Мосгипротранс»
9.	Сроки начала и сроки окончания строительства	Планируемое начало и окончание определяются календарным планом
10.	Основные технико-экономические показатели объекта	ая сеть автомобильных дорог республики Коми и Ненецкого автономного округа
11.	Нормативные правовые акты РФ и методические документы, в соответствии с требованиями которых необходимо выполнить работу	Состав и содержание работ должны соответствовать следующим нормативным правовым актам и методическим документам: – Требования к проведению экономических изысканий ГОСТ Р 70092-2022; – Инженерные изыскания для строительства СП

Взам. Инв. №

Подп. и дата

Инв. № подл.

Изм.	Кол.уч	Лист	№док.	Подпись	Дата

**1491-ТЭИ-ПР-ТЧ**

Лист

13

Формат А4

		47.13330.2016; – Методы учета интенсивности движения транспортного потока ГОСТ 32965-2014
12.	Цель работы	Обоснование транспортной нагрузки на объект проектирования для формирования основных проектных решений при строительстве и определение социально-экономической целесообразности реализации проекта в соответствии с заданием Заказчика и требованием ГОСТ Р 70092-2022
13.	Виды работ	<p><b>Подготовительные работы:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– ознакомление с заданием Заказчика;</li> <li>– изучение и анализ литературных, архивных и фондовых материалов. Составление перечня источников по состоянию на 2022 г.</li> <li>– составление сметы-калькуляции, программы проведения работ;</li> </ul> <p><b>Экономические исследования (полевые работы):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– проведение социологического опроса населения и опрос предприятий;</li> <li>– получение данных от представительств Министерства транспорта в исследуемом регионе;</li> <li>– натурные обследования интенсивности движения;</li> <li>– натуральный объезд дорожной и транспортной инфраструктуры.</li> </ul> <p><b>Экономические исследования (камеральные работы):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– изучение и анализ материалов, собранных на подготовительном и полевом этапах</li> <li>– составление транспортной и социально-экономической характеристик района экономических изысканий и зоны непосредственного тяготения.</li> </ul> <p><b>Экономические исследования (оценка эффективности):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- расчет общественной (социально-экономической) эффективности реализации проекта;</li> <li>- оценка целесообразности реализации проекта.</li> </ul> <p><b>Подготовка технического отчёта о экономических изысканиях</b></p> <p>Технический отчёт по результатам экономических изысканий необходимо выполнить в соответствии с «Требованиями к проведению экономических изысканий» и программы экономических изысканий.</p>
14.	Отчетная документация	<p>Подрядчик передаёт Заказчику:</p> <p>1. Технический отчёт, содержащий результаты исследований, в соответствии с которыми проводится обоснование транспортной нагрузки на объект проектирования для формирования основных проектных решений при строительстве, определяется социально-экономическая целесообразность реализации проекта и приводится социально-экономическое обоснование.</p>

Инов. № подл.	Подп. и дата	Взам. Инов. №

Изм.	Кол.уч	Лист	№док.	Подпись	Дата

1491-ТЭИ-ПР-ТЧ

Лист

14

		вание вариантов трассировки и последовательности строительства.
15.	Технические условия, исходная и разрешительная документация	Чертежи и схемы участков работ в форматах pdf, dwg. В случае, если Подрядчику для выполнения работ необходима дополнительная документация, он уведомляет об этом Заказчика в течение месяца после заключения договора. В случае, если Подрядчик не уведомил Заказчика в установленный срок, подготовка дополнительных документов осуществляется за счёт сил и средств Подрядчика.
16.	Количество экземпляров (в т.ч. в электронном виде), передаваемых заказчику	Отчётная документация сдаётся в 4 (четырёх) экземплярах на бумажном носителе и в 1 (одном) экземпляре на электронном носителе (CD или DVD): в формате .pdf, включая чертежи, схемы, картографический материал (должны быть представлены в форматах совместимых с Autocad, QGIS), текстовые материалы расчеты, графики – в форматах совместимых с Microsoft Office (docx, xlsx). Состав текстовой и графической частей отчетной документации, а также приложений к ней указывается в программе экономических исследований. Документация на электронном носителе должна соответствовать требованиям приказа Минстроя России от 12 мая 2017 г. № 783/пр «Об утверждении требований к формату электронных документов, представляемых для проведения государственной экспертизы проектной документации и (или) результатов инженерных изысканий и проверки достоверности определения сметной стоимости строительства, реконструкции, капитального ремонта объектов капитального строительства».
17.	Требования по сопровождению прохождения экспертизы	Обеспечить техническое сопровождение выполненного отчёта о экономических исследования в ФАУ «Главгосэкспертизе» и ведомственной экспертизе ГКУ РК «УправдорКоми», а также устранять замечания, выданные в процессе прохождения экспертизы до момента получения положительного заключения.

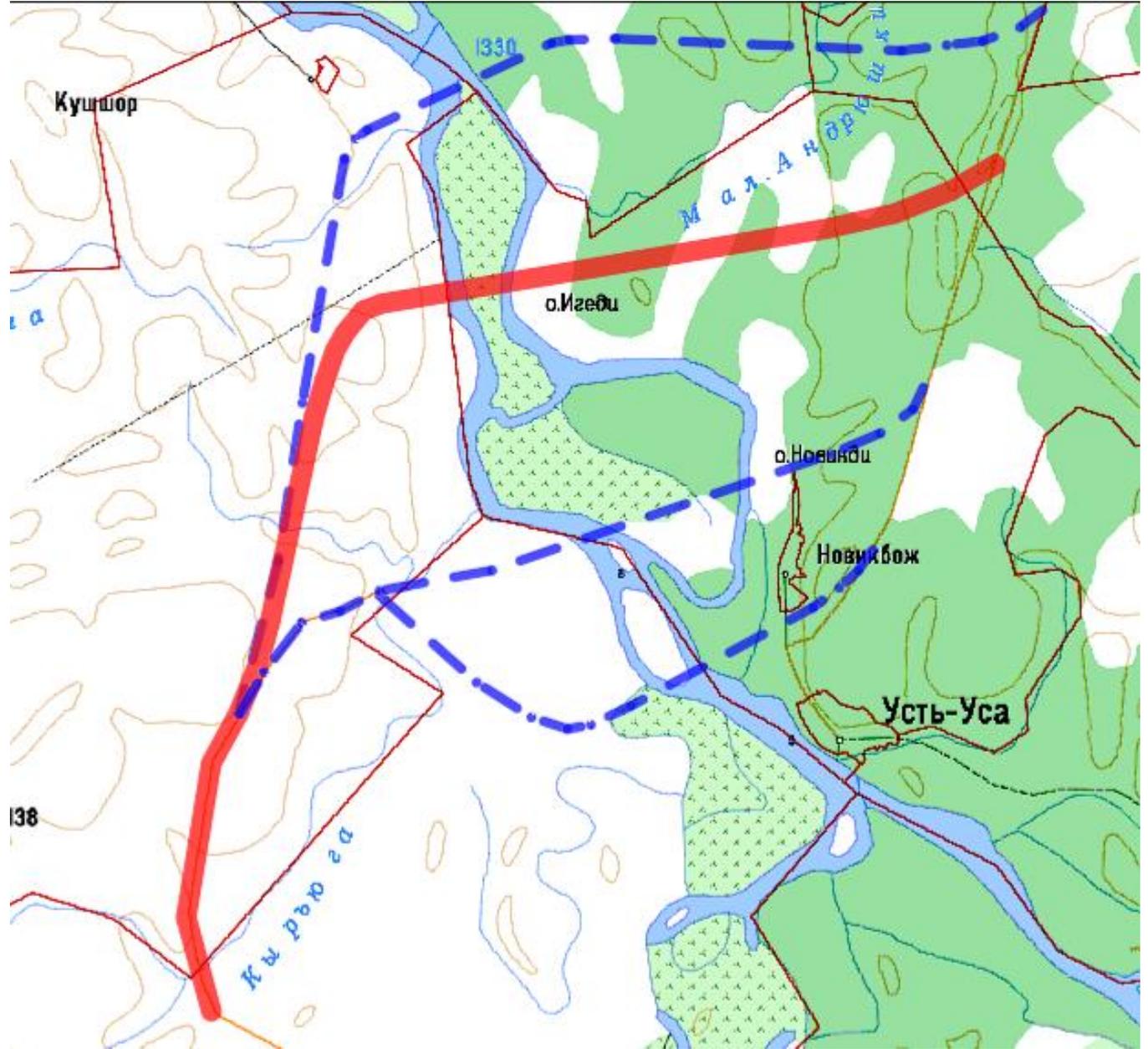
Главный инженер проекта  
АО «Мосгипротранс»



А.В. Письмак

Инв. № подл.	Подп. и дата	Взам. Инв. №					1491-ТЭИ-ПР-ТЧ	Лист 15
			Изм.	Кол.уч	Лист	№док.		

Приложение Б  
Картограмма района проектирования



Условные обозначения.

- Предварительный вариант прохождения трассы.
- - - Конкурентные варианты прохождения трассы.

Рисунок Б.1. Картограмма района проектирования

Взам. Инв. №
Подп. и дата
Инв. № подл.

Изм.	Кол.уч	Лист	№ док.	Подпись	Дата

1491-ТЭИ-ПР-ТЧ

**Приложение В**  
Выписка из реестра членов саморегулируемой организации



АССОЦИАЦИЯ САМОРЕГУЛИРУЕМЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ ОБЩЕРОССИЙСКАЯ НЕГОСУДАРСТВЕННАЯ НЕКОММЕРЧЕСКАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ –  
ОБЩЕРОССИЙСКОЕ МЕЖОТРАСЛЕВОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ РАБОТОДАТЕЛЕЙ «НАЦИОНАЛЬНОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ САМОРЕГУЛИРУЕМЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ,  
ОСНОВАННЫХ НА ЧЛЕНСТВЕ ЛИЦ, ВЫПОЛНЯЮЩИХ ИНЖЕНЕРНЫЕ ИЗЫСКАНИЯ, И САМОРЕГУЛИРУЕМЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ, ОСНОВАННЫХ НА ЧЛЕНСТВЕ  
ЛИЦ, ОСУЩЕСТВЛЯЮЩИХ ПОДГОТОВКУ ПРОЕКТНОЙ ДОКУМЕНТАЦИИ»

**ВЫПИСКА**

**из единого реестра сведений о членах саморегулируемых организаций в области инженерных изысканий и в области архитектурно-строительного проектирования и их обязательствах**



7717023413-20221117-1435  
(регистрационный номер выписки)

17.11.2022  
(дата формирования выписки)

Настоящая выписка содержит сведения о юридическом лице (индивидуальном предпринимателе)

Акционерное общество "Мосгипротранс"

(полное наименование юридического лица/ФИО индивидуального предпринимателя)

1027700140885

(основной государственный регистрационный номер)

№ п/п	Наименование	Сведения
1	С 10.08.2009 является членом СРО Ассоциация Саморегулируемая организация «Объединение изыскательских организаций транспортного комплекса» (СРО-И-023-14012010)	

Взам. Инв. №	
Подп. и дата	
Инв. № подл.	

Изм.	Кол.уч	Лист	№док.	Подпись	Дата

**1491-ТЭИ-ПР-ТЧ**

Лист

17

1	Сведения о члене саморегулируемой организации: идентификационный номер налогоплательщика, полное и сокращенное наименование юридического лица, адрес места нахождения, фамилия, имя, отчество индивидуального предпринимателя, место фактического осуществления деятельности, единый регистрационный номер члена саморегулируемой организации дата его регистрации в реестре	7717023413, Акционерное общество "Мосгипротранс", АО "Мосгипротранс", 129626, г. Москва, ул. Павла Корчагина, 2, И-023-007717023413-0007, 10.08.2009
2	Дата и номер решения о приеме в члены саморегулируемой организации, дата вступления в силу решения о приеме в члены саморегулируемой организации	10.08.2009; Протокол № 2, 10.08.2009
3	Дата и номер решения об исключении из членов саморегулируемой организации, основания исключения	
4	Сведения о наличии у члена саморегулируемой организации права выполнять инженерные изыскания:	
	а) в отношении объектов капитального строительства (кроме особо опасных, технически сложных и уникальных объектов, объектов использования атомной энергии);	Да, 10.08.2009
	б) в отношении особо опасных, технически сложных и уникальных объектов капитального строительства (кроме объектов использования атомной энергии);	Да 10.08.2009

Изнв. № подл.	Подп. и дата	Взам. Изнв. №

Изм.	Кол.уч	Лист	№док.	Подпись	Дата

1491-ТЭИ-ПР-ТЧ

Лист

18

	в) в отношении объектов использования атомной энергии	Нет
5	Сведения об уровне ответственности члена саморегулируемой организации по обязательствам по договору подряда на выполнение инженерных изысканий, в соответствии с которым указанным членом внесен взнос в компенсационный фонд возмещения вреда	Второй уровень ответственности (не превышает пятьдесят миллионов рублей)
6	Сведения о приостановлении права выполнять инженерные изыскания в отношении объектов капитального строительства	
7	Дата, с которой член саморегулируемой организации имеет право выполнять инженерные изыскания по договорам подряда, заключаемым с использованием конкурентных способов заключения договоров, в соответствии с которым указанным членом внесен взнос в компенсационный фонд обеспечения договорных обязательств	05.09.2017
	Дата уплаты дополнительного взноса	Нет

Изн. № подл.	Подп. и дата	Взам. Изв. №

Изм.	Кол.уч	Лист	№док.	Подпись	Дата

1491-ТЭИ-ПР-ТЧ

Лист

19

8	Сведения об уровне ответственности члена саморегулируемой организации по обязательствам по договорам подряда на выполнение инженерных изысканий, заключаемым с использованием конкурентных способов заключения договоров, в соответствии с которым указанным членом внесен взносв компенсационный фонд обеспечения договорных обязательств	Третий уровень ответственности (не превышает триста миллионов рублей)
9	Сведения о приостановлении права выполнять инженерные изыскания по договорам подряда, заключаемым с использованием конкурентных способов заключения договоров	
10	Фактический совокупный размер обязательств по договорам подряда на выполнение инженерных изысканий, заключаемым с использованием конкурентных способов заключения договоров на дату выдачи выписки (руб.)	Нет

Взам. Инв. №	
Подп. и дата	
Инв. № подл.	

Руководитель Аппарата



А.О. Кожуховский

Изм.	Кол.уч	Лист	№док.	Подпись	Дата	

1491-ТЭИ-ПР-ТЧ

Лист  
20

Приложение Г

Лицензия на проведение работ, связанных с использованием сведений, составляющих государственную тайну

Центр по лицензированию, сертификации  
и защите государственной тайны ФСБ России

Серия ГТ      **ЛИЦЕНЗИЯ**      № 0124239

Регистрационный номер      7230      от « 16 » декабря 20 20 г.

На (указывается лицензируемый вид деятельности)      проведение работ,  
связанных с использованием сведений, составляющих государственную тайну

Степень секретности разрешенных к использованию сведений      секретно

Виды работ (мероприятий, услуг), выполняемых (осуществляемых, оказываемых)  
в составе лицензируемого вида деятельности

Предоставлена (указывается полное и (в случае если имеется) сокращенное наименование, организационно-правовая форма и индивидуальный номер налогоплательщика юридического лица)  
Акционерному обществу «Мосгипротранс»  
(АО «Мосгипротранс») ИНН 7717023413

Место нахождения  
Российская Федерация, город Москва

Место (места) осуществления лицензируемого вида деятельности  
г. Москва, ул. Павла Корчагина, д. 2

Условия осуществления лицензируемого вида деятельности      соблюдение  
требований законодательных и иных нормативных актов Российской Федерации по  
обеспечению защиты сведений, составляющих государственную тайну, в процессе  
выполнения работ, связанных с использованием указанных сведений

Срок действия лицензии до « 16 » декабря 2025 г.

М. П.      **Начальник Центра**           **Д.А. Рябов**  
(подпись)      (подпись)      (инициалы и фамилия)

Отметка о наличии приложений

Взам. Инв. №	
Подп. и дата	
Инв. № подл.	

Изм.	Кол.уч	Лист	№док.	Подпись	Дата

1491-ТЭИ-ПР-ТЧ

Приложение 7.

Согласование ГКУ РК «УправтодорКоми» №13/1555 от 15.05.2023г.



Государственное казенное учреждение  
Республики Коми  
«Управление автомобильных дорог  
Республики Коми»  
«Коми Республикаса автомашина  
туйясӧн веськӧдланін»  
Коми Республикаса канму  
казӧннӧй учреждение  
(ГКУ РК «УправтодорКоми»)  
Морозова ул., д. 115-а, г. Сыктывкар,  
Республика Коми, 167023  
Тел./факс (8212) 31-41-69, 31-41-79  
E-mail: office@dornadzor.rkomi.ru  
http://dor.rkomi.ru/  
ОКПО 90411340 ОГРН 1111101006873  
ИНН/КПП 1101486886/110101001  
15 МАЯ 2023 № 13/1555  
на № МГТ-27-6135 от 26.04.2023 г.

Генеральному директору  
АО «МОСГИПРОТРАНС»  
Мицуку И.В.

129626, Россия, г. Москва,  
ул. Павла Корчагина, д. 2

Электронный адрес:  
info@mosgiprotrans.ru

По объекту: «Строительство автомобильной  
дороги Сыктывкар-Ухта-Печора-Усинск-  
Нарьян-Мар на участке Акись - Усть-Уса  
с мостовым переходом через р. Печора».

Уважаемый Игорь Владимирович!

Управление, рассмотрев откорректированный по замечаниям и  
направленный 11.05.2023г. в электронном виде технический отчет по  
результатам экономических изысканий Том 7, шифр 1491-ТЭИ, согласовывает  
его.

И. о. руководителя

Б.Н.Зимин

Старченко С.А.  
8 (8212) 315125

АО «Мосгипротранс»  
Вх.9908 от 15.05.2023

Взам. инв.№	
Подп. и дата	
Инв. № подл.	

Изм.	Кол.уч	Лист	Недок.	Подп.	Дата

1491-ТЭИ-ТЧ

Лист

64