Бекітемін
«Мемсараптама» РМК Маңғыстау облысы бойынша филиалы
Директоры
Т.С. Хамиев

«Сыңғырлау-Сам-Ноғайты-Тұрыш» автокөлік жолын салу. Түзету»
жұмыс жобасы бойынша

10.02.2016 ж. № 15-0046/16

ҚОРЫТЫНДЫ

ТАПСЫРЫСШЫ:
«Маңғыстау облысының жолаушылар көлігі және автомобиль жолдары басқармасы» ММ

БАС ЖОБАЛАУШЫ:
«Жол көлік кешенінің басшы қызметкерлерінің біліктілігін арттыру институты» ЖШС

Ақтау қаласы

АЛҒЫ СӨЗ

«Сыңғырлау-Сам-Ноғайты-Тұрыш» автокөлік жолын салу. Түзету» жұмыс жобасы бойынша осы қорытынды «Мемсараптама» РМК-нің Маңғыстау облысы бойынша филиалымен берілді.

«Мемсараптама» РМК-нің Маңғыстау облысы бойынша филиалының рұқсатынсыз осы қорытындыны толық немесе ішінара қайта шығаруға, көбейтуге және таратуға жол берілмейді.

Утверждаю
Директор
Филиал РГП «Госэкспертиза» по Мангистауской области
Хамиев Т.С.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

№ 15-0046/16 от 10.02.2016 г.

по рабочему проекту
«Строительство автомобильной дороги «Сынгырлау-Сам-Ногайты-Турыш». Корректировка»

ЗАКАЗЧИК:
ГУ«Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог Мангистауской области»

ГЕНПРОЕКТИРОВЩИК:
ТОО «Институт повышения квалификации руководящих работников дорожно-транспортного комплекса»

г. Актау

ПРЕДИСЛОВИЕ

Данное заключение на рабочий проект **«Строительство автомобильной дороги «Сынгырлау-Сам-Ногайты-Турыш». Корректировка»** выдано филиалом РГП «Госэкспертиза» по Мангистауской области.

Данное экспертное заключение не может быть полностью или частично воспроизведено, тиражировано и распространено без разрешения филиала РГП «Госэкспертиза»по Мангистауской области.

1. НАИМЕНОВАНИЕ: рабочий проект **«Строительство автомобильной дороги «Сынгырлау-Сам-Ногайты-Турыш». Корректировка»**.

Настоящее заключение выполнено в соответствии с договором от 30ноября 2015 года №15-0508между филиалом РГП «Госэкспертиза» по Мангистауской области и ТОО «Институт повышения квалификации руководящих работников дорожно-транспортного комплекса».

2. ЗАКАЗЧИК:ГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог Мангистауской области».

3. ГЕНПРОЕКТИРОВЩИК:ТОО «Институт повышения квалификации руководящих работников дорожно-транспортного комплекса», государственная лицензия от 13мая1998года ГСЛ№000881, II – категория, выданная Агентством Республики Казахстан по делам строительства и жилищно-коммунального хозяйства, приложение к государственной лицензии от 01ноября 2012 года.

ГИП – Булатов Ю. И. (приказ от 04сентября 2015 года №21).

4. ИСТОЧНИК ФИНАНСИРОВАНИЯ: государственные инвестиции.

5. ОСНОВНЫЕ ИСХОДНЫЕ ДАННЫЕ

5.1. Основание для разработки:

задание на корректировку рабочего проекта, утвержденное руководителемГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог Мангистауской области» от 16ноября2015 года;

решение ГУ «Аким Самского сельского округа» о предоставлении земельного участка с правом временного безвозмездного землепользования от 17 февраля 2012 года №2;

решение ГУ «Аким Ногайтинского сельского округа» о предоставлении земельного участка с правом временного безвозмездного землепользования от 17 февраля 2012 года №2;

решение ГУ «Аким Турышского сельского округа» о предоставлении земельного участка с правомвременного безвозмездного землепользования от 20февраля 2012 года №1;

постановление ГУ «АкиматБейнеуского района» о предоставлении права временного безвозмездного землепользования от 20 февраля 2012 года №19;

акты выбора земельного участка от 16 февраля 2012 года;

архитектурно-планировочное задание, утвержденное главным архитектором Бейнеуского районаот 19сентября 2011 года №28;

письмо ГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог Мангистауской области» от 25ноября 2015 года №03-2660о планировании строительства объекта вовтором квартале 2014 года;

приказ ГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог Мангистауской области» об утверждении технико-экономического обоснования от 30 ноября 2015 года №90.

Технические условия:

АО «Мангистауская распределительная электросетевая компания» от 04 января 2012 года №04/23 на пересечение автомобильной дорогойВЛ-35 кЛ и ВЛ-10 кЛ;

АО «АО «КазТрансГаз Аймақ» от 02ноября 2011 года №МПФ-038 на пересечение газопровода высокого давления;

Мангистауский филиал АО «KazTransCom» от 30ноября 2011 года №51/МФ-11 на пересечение действующего магистрально волоконно-оптического кабеля;

Объеденение «Далняя связь» технический узел сетей магистральных связей и телевидения №13 АО «Қазақтелеком» от 29сентября 2011 года №02-25-9-29/525 на пересечение линии связи в охранной зоне кабеля ВОЛС.

5.2 Согласования и заключения заинтересованных организаций

ГУ «Управление природных ресурсов и регулирования природопользования Мангистауской области» - заключение государственной экологической экспертизы от 30ноября 2015 года №R3-0128/15.

ГУ «Департамент Комитета государственного санитарно-эпидемиологического надзора Министерства здравоохранения Республики Казахстан по Мангистауской области» - заключение государственной экологической экспертизы от 10 апреля 2012 года №65.

Управление административной полиции ДВД Мангистауской области – письмо о согласовании рабочего проекта от 11 декабря 2015 года №5-5-57/6686-И.

ГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог Мангистауской области» - письмо обне изменении сметной стоимости согласно заключению выданным филиалом РГП «Госэкспертиза» по Мангистауской области от 13 ноября 2012 года №15-0524/12,от 09февраля 2016 года №03-224.

АО «КазТрансГаз Аймақ» - согласование рабочего проектаот 23апреля 2012 года.

Объеденение «Далняя связь» технический узел сетей магистральных связей и телевидения №13 АО «Қазақтелеком» - письмо о согласовании рабочего проектаот 19марта2012 года №02-25-9-21/206.

Мангистауский филиал АО «KazTransCom» - письмо о согласовании рабочего проектаот 06марта 2012 года №177.

ГКП «Бейнеусусервис» - письмо о согласовании рабочего проектаот 20сентября 2011 года №166.

АО «Мангистауская распределительная электросетевая компания» - письмо о согласовании рабочего проектаот 04января 2012 года №04/23.

ГУ «Мангистауский областной Департамент Комитета автомобильных дорог» - письмо о согласовании рабочего проектаот 16августа 2012 года №23-18-04/427.

ГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог Мангистауской области» - письмо о согласовании рабочего проектаот 25ноября 2015 года №03-2660.

5.3 Перечень документации, представленной на экспертизу

Пояснительная записка;

Рабочие чертежи;

АД – автомобильные дороги.

СМ – сметная документация.

Паспорт рабочего проекта.

Охрана окружающей среды.

Отчет об инженерно-геологических изысканияхвыполнен ИП «Литвиненко А. С.» в 2011 году (инв. №391),(Государственная лицензия от 02 апреля 2004 года ГСЛ-Ф №002341, приложение к государственной лицензии от 15 января 2013 года).

Топосъемка в масштабе 1:1000, выполнена ТОО «Институт повышения квалификации руководящих работников дорожно-транспортного комплекса» в 2012 году,

(Государственная лицензия от 13 мая 1998 года ГСЛ №000881, приложение к государственной лицензии от 06 июня 2012 года).

5.4 Цель и назначение объекта строительства

Целю строительства автомобильной дороги является развитие и обеспечение устойчивого функционирования дорожной сети Сынгырлау-Сам-Ногайты-Турыш.

6. ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ ОБЪЕКТА И ПРИНЯТЫЕ ПРОЕКТНЫЕ РЕШЕНИЯ

6.1 Место размещения объекта и характеристика участка строительства

Административно территориястроительства относится к Бейнеускому району Мангистауской области Республики Казахстан.

Природно-климатические условия района строительства:

климатический подрайон (согласно СНиП РК 2.04-01-2010)	- IV Г;
расчетная зимняя температура наружного воздуха наиболее холодной пятидневки (СНиП РК 2.04-01-2010)	- минус 19^{0}С;
нормативная снеговая нагрузка (СНиП 2.01.07-85*)	- 50 кгс/м^2;
нормативная ветровая нагрузка (СНиП 2.01.07-85*)	- 48 кгс/м^2;
нормативная глубина промерзания грунта (СНиП РК 2.04-01-2010)	- 0,8 м;
сейсмичность (СНиП РК 2.03-30-2006)	- 6 баллов.

Инженерно-геологические условия площадки строительства

Отчет об инженерно-геологических изысканиях выполнен ИП «Литвиненко А.С.» в 2011 году (инв. №391).

В инженерно-геологическом разрезе, в соответствии с СТ РК 25100-2002 выделены три инженерно-геологических элемента (далее – ИГЭ) сверху вниз:

ИГЭ-1 – суглинок бурый, твердый, лёгкий.

Скважинами №1-6, №30-35, №56-59, №119-141 вскрыт с поверхности мощностью до 2,0 м.

Нормативные характеристики грунта: плотность грунта 1,57 г/см^3; удельное сцепление 20 кПа; угол внутреннего трения 20^0; модуль деформации 12,5 МПа.

ИГЭ-2 – супесь твердая.

Скважинами №7-9, №62-71, №105-118 вскрыт с поверхности мощностью до 2,0 м.

Нормативные характеристики грунта: плотность грунта 1,57 г/см^3; удельное сцепление 17 кПа; угол внутреннего трения 22^0; модуль деформации в естественном состоянии 14,7 МПа, в замоченном состоянии7,9 МПа.

ИГЭ-3 – песок мелкий, желтовато-бурый с прослоями песка разнозернистого.

Скважинами №10-29, №36-55, №60, №61, №72-104 вскрыт с поверхности мощностью до 2,0 м.

Нормативные характеристики грунта: плотность грунта 1,52 г/см^3; удельное сцепление 0 кПа; угол внутреннего трения 37^0; модуль деформации в замоченном состоянии 40 МПа.

Грунты от средней степени засоленности до сильной, засоление сульфатное.

Грунты обладают «высокой» коррозионной активностью к углеродистой стали.

Грунты ИГЭ-1 по содержанию сульфатов сильноагрессивные для бетонов на портландцементе и шлакопортландцементе, а также от слабоагрессивных до сильноагрессивных для бетонов на сульфатостойких цементах.

По содержанию хлоридов грунты в пересчете на суммарное содержание хлоридов и сульфатов сильноагрессивные к железобетонным конструкциям.

Грунтовые воды по трассе проектируемой автодороги в период проведения изысканий до глубины 2,0 м не вскрыты.

6.2Проектные решения

Корректировка предусмотрена, назначением новой конструкции дорожной одежды, в связи с увеличением интенсивности движения.

6.2.1 Автомобильная дорога

Рабочим проектом предусмотреностроительство автомобильной дороги «Сынгырлау-Сам-Ногайты-Турыш».

В соответствии с заданием на проектирование категория дороги - IV. Параметры для проектирования приняты в соответствии с действующими нормами на территории Республики Казахстан по СНиП РК 3.03-09-2006*.

Параметры автодороги представлены в таблице №1.

Таблица №1

№ п/п	Наименования параметры	Ед. изм.	Показатели	
			по СНиП РК 3.03-09-2006*	принятые в рабочем проекте
1	Строительство дорог, протяженность всего	км		73
2	Категория дорог		IV	IV
3	Расчетная скорость движения	км/час	80	80
4	Число полос движения		2	2
5	Ширина полосы движения	м	3	3
6	Ширина проезжей части	м	6	6
7	Ширина дорожной одежды	м	7	7
8	Ширина обочины	м	2	2
9	Ширина укрепленной полосы обочины	м	0,5	0,5
10	Ширина земляного полотна	м	10	10
11	Тип дорожной одежды		Переходный	
12	Вид покрытия		Переходный	

План и продольный профиль

План трассы запроектирован согласно требованиям СНиП РК 3.03-09-2006* «Автомобильные дороги».

В связи с требованиями технических условий АО «Интергаз центральная Азия» п.5.2 о пересечении магистральных газопроводов под углом 90º был изменён план трассы в пределах от ПК2+00 до ПК30+00.

В результате появились рубленые пикеты и удлинение плана трассы. Согласно пикетажу, длина плана трассы составляет 72,83 км, а фактически с учётом изменения плана трассы – 73,016 км

Начало трассы находится на 25+196 км автомобильной дороги «Бейнеу-граница Узбекистана» у села Сынгырлау; конец – село Турыш.

Общее направление северо-восточное. Коэффициент удлинения трассы 1,02. Число углов поворота 46. В среднем на км 0,63.

Минимальный угол 1º30´; максимальный 78º00´. Радиусы закругления в плане приняты для равнинной местности. Минимальный радиус 300 м; максимальный – 3000 м.

Сопряжение прямолинейных участков с круговыми кривыми осуществлено при помощи переходных кривых переменного радиуса. Минимальная длина переходных кривых 90 м, максимальная 120 м.

Общая длина кривых – 15717,28м. Длина прямых вставок – 57298,72м.

В местах пересечения с линиями электропередач план пересечения выполнен с таким расчётом, чтобы выдержать требования ПУЭ РК по габаритам.

С остальными пересечениями предусмотрены защитные средства и переустройства.

Продольный профиль автодороги запроектирован в соответствии с требованиями СНиП РК 3.03-09-2006* «Автомобильные дороги».

Руководящей отметкой насыпи для V дорожно-климатической зоны с учётом расположения грунтовых вод и максимальной толщины снежного покрова является высота насыпи 0,75-0,8 м.

Предельные уклоны для IV технической категории 60‰; принятые в проекте 37‰.

Минимальные радиусы вертикальных кривых: выпуклых – 5000 м; вогнутых – 2000м. Принятые в проекте: выпуклых – 5000 м; вогнутых – 2000 м.

Вертикальные кривые, согласно СНиП РК 3.03-09-2006* вписаны при алгебраической разности смежных уклонов более 20‰.

Продольный профиль запроектирован в основном в насыпи. На ПК457 и 476 запроектирована выемка глубиной 0,5 м и на ПК466 глубиной 1,6 м.

Выемки предусмотрены для уменьшения объёмов земляных работ насыпей на подходах к крутым возвышенностям.

Земляное полотно

Ширина земляного полотна принята в соответствии с требованиями СНиП 3.03-09-2006* «Автомобильные дороги».

Поперечные профили земляного полотна приняты в соответствии с требованиями СНиП РК 3.03-09-2006 применительно к типовому проекту серии 503-0-48.87.

Конструкция земляного полотна автодороги разработана в соответствии с требованиями СНиП РК 3.03-09-2006.

Поперечные профили дороги согласованы с ГУ «Управление архитектуры и градостроительства» и ГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог Мангистауской области» от 10 декабря 2015 года.

Рабочим проектом предусмотрено четыре типа поперечных профилей:

тип-1. Насыпь в обычных условиях высотой до 2-х метров с заложением откосов 1:3 и притрассовых резервах;

тип-2. Выемка глубиной до 2-х метров с внутренними откосами 1:3 и внешними 1:2;

тип-3. Насыпи высотой от 2 до 6 метров с откосами 1:1,5 из привозного грунта. Такой же тип применён в местах расположения искусственных сооружений;

тип-3А. Насыпь высотой до 6 метров с уклонами 1:1,5 на ценных сельскохозяйственных угодьях.

Уплотнение земполотна насыпей и выемок произведено до коэффициента стандартного уплотнения не менее 0,95, а толщина уплотняемого слоя, число проходов катка, количество воды на уплотнение и коэффициент переуплотнения грунта в земполотне (отношение плотности грунта, уложенного в земполотно, по отношению к плотности грунта в карьере) определено в производственных условиях опытным путем.

Дорожная одежда

В рабочем проекте принята конструкция дорожной одежды, обеспечивающая пропуск всех видов транспорта с принятыми скоростями и расчетными нагрузками.

В соответствии с СНиП РК 3.03-19-2006 принят переходный тип покрытия.

Конструкция дорожной одежды разработана исходя из грунтово-геологических условий района проектирования, наличия и технико-эксплуатационного состояния существующей дорожной одежды, транспортно-эксплуатационных требований, с учетом существующей и перспективной интенсивности движения и состава транспортных средств, а также технической категории проектируемого участка дороги.

Конструкция дорожной одежды согласована с ГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог Мангистауской области».

Конструирование дорожных одежд произведено комплексно с использованием материалов для проектирования и СН РК 3.03-19-2006 «Проектирование дорожных одежд нежесткого типа».

При расчете дорожной одежды учтены следующие исходные данные:

дорожно-климатическая зона	- V;
коэффициент прочности	- 0,63;
коэффициент надежности	- 0,60;
тип местности по условиям увлажнения	- 1;
расчетная нагрузка:	- автомобили класса А1;
расчетная интенсивность движения	- 428 авто/сутки;
расчетный срок службы дорожной одежды	- 10 лет;
тип дорожной одежды	- переходный нежесткого типа;
грунт земляного полотна	- суглинок легкий;
требуемый модуль упругости	- 90 МПа.

Расчет конструкции дорожной одежды произведен с условием обеспечения прочности на упругий прогиб.

Рабочим проектом принята конструкция дорожной одежды со следующими конструктивными слоями:

ГПС (ГОСТ 25607-2009), толщиной 0,15 м;

грунт земляного полотна с добавлением ГПС 30%, толщиной 0,15 м.

Продольный водоотвод и водоотвод с проезжей части

Отвод воды с проезжей части автомобильной дороги обеспечен двухскатным поперечным уклоном от оси дороги к бровкам и далее по откосам насыпи на прилегающий рельеф.

Примыкания и пересечения в одном уровне

Местоположения пересечений, примыканий и съездов приняты в соответствии со сложившейся их конфигурацией в пределах существующей застройки.

Радиусы закруглений на пересечениях и примыканиях приняты, согласно пункту 6.2.3 СНиП РК 3.03-09-2006*.

Конструкция дорожной одежды и параметры проезжей части на съезде приняты по типу основной дороги.

Рабочим проектом предусмотрено три примыкания.

Начало трассы (примыкание к автомобильной дороге «Бейнеу – граница Узбекистана»). Конструкция дорожной одежды на примыкании в начале автодороги принята по типу главной дороги.

Примыкание на ПК391+71 (подъезд к селу Сам).

Примыкание на ПК518+12 (подъезд к селу Ногайты).

Учитывая незначительную суммарную интенсивность движения на примыканиях (менее 2000 авто/сутки) согласно ТП 503-0-51.89 «Пересечения и примыкания автомобильных дорог в одном уровне» принят тип примыкания 4-Б-2 с радиусами

закругления кромок проезжей части 15 м.

Углы примыкания ПК0 – 60º; ПК391+71 – 10º; ПК518+12 – 70º.

Примыкания оборудованы знаками информации и сигнальными столбиками.

Автобусные остановки

Рабочим проектом предусмотрено устройство автобусных остановок в начале трассы на ПК0+50 и ПК1+00 слева и справа от проезжей части.

На съездах к селу Сам и селу Ногайты также предусмотрены автобусные остановки соответственно на ПК394+15 и ПК395+20 у села Сам; на ПК 517+75 и ПК518+40 у села Ногайты.

Проезжая часть запроектирована по типу основной дороги. Предусмотрено также устройство 3-х автопавильонов, в начале трассы, а также на автобусных остановках у села Сам и села Ногайты.

Обустройство дороги и безопасность дорожного движения

Для обеспечения безопасности движения рабочим проектом предусмотрена установка дорожных знаков согласно требований СТ РК 1412-2010 и СТ РК 1124-2003.

Расстановка дорожных знаков предусмотрена согласно СТ РК 1125-2002 «Знаки дорожные» и СТ РК 1412-2010 «Технические средства организации дорожного движения». Дорожные знаки выполнены со светоотражающей пленкой, принятой дифференцировано согласно таблицы Е1 СТ РК 1125-2002.

Раздел организации движения согласован Управлением административной полиции ДВД Мангистауской области от 11 декабря 2015 года №5-5-57/6686-И.

Организация дорожного движения на период производства работ

Во время строительства автомобильной дороги движение транспортных средств будет осуществлено по объездной дороге согласно ордеру на производство работ.

В организацию движения автотранспорта по объездной дороге входит установка временных дорожных знаков, регулирующих движение автотранспорта и ограждение места работ на период строительства автомобильной дороги.

Для организации движения автотранспорта, обеспечения безопасности и информирования водителей в пути следования, предусмотрена установка дорожных знаков в соответствии с СТ РК 1125-2002 «Знаки дорожные».

6.2.2 Искусственные сооружения

Крупные и средние водотоки в районе проектирования автодороги отсутствуют. На ПК5+40 имеется небольшой постоянно действующий водоток с 3% расходом 25 м³/сек.

Далее по всей трассе имеются незначительные по площади бассейны, где предусмотрено устройство одноочковых труб отверстием 0,75 м и 0,5 м в зависимости от расходов воды. А высота насыпи - от назначенного диаметра проектируемой трубы и засыпки над ней.

На ПК167+00; ПК253+00; ПК610+00 и ПК723+00 предусмотрены круглые одноочковые трубы диаметром 0,75 м.

На ПК279+00; ПК328+00; ПК499+00; ПК517+00 и ПК668+00 предусмотрены круглые одноочковые железобетонные трубы отверстием 0,5 м.

Гидрологические данные по малому водотоку ПК5+40 даны в гидрологическом отчёте.

6.3 Отвод земель

Предоставлено постановление ГУ «Акимат Бейнеуского района» о предоставлении права временного безвозмездного землепользования от 20 февраля 2012 года №19.

6.4 Охрана окружающей среды

На этапе строительства образуются отходы в количестве 55,3 т/год.

По окончании строительства производится техническая рекультивация занимаемых земель:

уполаживание откосов притрассовых резервов;

уборка строительного мусора.

Дорога вписана в окружающий ландшафт и не нарушает его.

В виду отсутствия застройки у дороги, специальных мероприятий по защите от шумов транспорта не требуется.

Рабочий проект рассмотрен и согласован:

ГУ «Управление природных ресурсов и регулирования природопользования Мангистауской области» - заключение государственной экологической экспертизы от 30ноября 2015 года №R3-0128/15.

ГУ «Департамент Комитета государственного санитарно-эпидемиологического надзора Министерства здравоохранения Республики Казахстан по Мангистауской области» - заключение государственной экологической экспертизы от 10 апреля 2012 года №65.

6.5Организация строительства

Нормативная продолжительность строительства определена по СНиП РК 1.04.03-2008 и составляет 16 месяцев.

Распределение по годам:

2013 год – 30%;

2014 год – 70%.

Согласно письмаГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог Мангистауской области» от 25ноября 2015 года №03-2660начало строительства объекта запланировано навторой квартал 2014 года.

6.6 Сметная документация

Согласно приказа Министра национальной экономики от 02 апреля 2015года №304 «Об утверждении Правил утверждения проектов (технико-экономических обоснований и проектно-сметной документации),представленных для строительства за счет бюджетных средств и иных форм государственных инвестиций» п.20 При осуществлении корректировки в пределах утвержденной сметной стоимости строительства, комплексная вневедомственная экспертиза осуществляется без пересмотра стоимостных показателей.

7. РЕЗУЛЬТАТЫ ЭКСПЕРТИЗЫ

7.1Оценка принятых проектных решений

Рабочий проект разработан в необходимом объеме, в соответствии с заданием на проектирование, иными исходными данными, техническими условиями и требованиями.

Состав и комплектность представленных материалов соответствует требованиям СН РК 1.02-03-2011 «Порядок разработки, согласования, утверждения и состав проектной документации на строительство».

Материалы инженерных изысканий содержат достаточные данные, необходимые для разработки проектной документации.

Принятые проектные решения с учетом внесенных изменений по п. 7.2 соответствуют государственным нормативным требованиям по экологической, санитарнойбезопасности и обеспечивают надежное функционирование объекта.

7.2 Дополнения и изменения, внесенные в рабочий проект в процессе экспертизы

В процессе рассмотрения по замечаниям и предложениям филиала РГП «Госэкспертиза» по Мангистауской области в рабочий проект «Строительство автомобильной дороги «Сынгырлау-Сам-Ногайты-Турыш». Корректировка»внесены следующие изменения и дополнения:

Автомобильная дорога:

1) наименование ссылочных материалов приняты согласно АГСК-1-15;

2) раздел «Обустройство дорог» согласован с органами дорожной полиции;

3) проектные отметки поперечных профилей и план трассы согласованы с управлением архитектуры и градостроительства Мангистауской области;

4) конструкция дорожной одежды согласованы с заказчиком;

5) представлен расчет конструкции дорожной одежды;

6) паспорт рабочего проекта выполнен, согласноФормы Ф-5 СН РК 1.02-03-2011.

Таблица №2

Основные технические показатели по рабочему проекту

№ п/п	Наименование показателей	Ед. изм.	Показатели		увеличение, снижение
			Заявленные	Рекомендуемые к утверждению	
1	Строительная длина	м	73016	73016	
2	Категория дороги		IV		
3	Количество полос движения	шт.	2	2	
4	Ширина земляного полотна	м	10	10	
5	Ширина полосы движения	м	3,0	3,0	
6	Ширина проезжей части	м	6,0	6,0	
7	Типдорожной одежды		Переходный		
8	Вид покрытия		Переходный		
9	Продолжительность строительства	мес.	16	16	

8. ВЫВОДЫ

1. С учетом внесенных изменений и дополнений рабочий проект **«Строительство автомобильной дороги «Сынгырлау-Сам-Ногайты-Турыш». Корректировка»**соответствует требованиям государственных нормативов, действующих в Республике Казахстан, и рекомендуется для утверждения в установленном порядке со следующими основными техническими показателями:

строительная длина - 73016м;
категория дороги - IV;
количество полос движения -2;
ширина земляного полотна - 10 м;
ширина полосы движения - 3,0 м;
ширина проезжей части -6,0 м;
тип дорожной одежды - переходный;
вид покрытия - переходный;

продолжительность строительства - 16месяцев.

2. При представлении на утверждение и выдаче на производство работ рабочийпроект подлежит проверке на соответствие его с настоящим заключением экспертизы.

3. Заказчику при строительстве максимально использовать оборудование, материалы и конструкции отечественных товаропроизводителей.

4. Настоящее экспертное заключение рассматривать совместно с ранее выданным заключением филиала РГП «Госэкспертиза» по Мангистауской области от 13 ноября 2012 года №15-0524/12.

5. С выходом настоящего заключения ранее выданное заключение филиала РГП «Госэкспертиза» по Мангистауской области от 13 ноября 2012 года №15-0524/12 утрачивает силу в разделе«Автомобильная дорога».

8. ТҰЖЫРЫМДАР

1. **«Сыңғырлау-Сам-Ноғайты-Тұрыш» автокөлік жолын салу. Түзету»** жұмысжобасына енгізілген өзгерістер мен толықтыруларды ескере отырып, Қазақстан Республикасында қолданылатын мемлекеттік нормативтер талаптарына сәйкес келетіндіктен, төмендегі негізгі техникалық көрсеткіштерімен белгіленген тәртіппен бекітуге ұсыныс жасаймыз:

құрылыс ұзындығы	- 73016м:
жол санаты	- IV;
қозғалыс жолағының саны	- 2;
жер төсемінің ені	- 10 м;
қозғалыс жолағының ені	- 3,0 м;
өтетін жол бөлігінің ені	- 6,0 м;
жол төсеніші	- өтпелі;
жабын түрі	- өтпелі;
құрылыс ұзақтығы	- 16 ай.

2. Жұмыс жобасы бекітуге ұсынылғанда және жұмыс жасауға берілгенде осы сараптама қорытындысымен сәйкестігі тексерілуі керек.

3. Тапсырысшы құрылыс салу кезінде отандық тауар өндірушілердің жабдықтарын, материалдары мен құрастырмаларын барынша пайдалансын.

4. Осы сараптама қорытындысы «Мемсараптама» РМК-нің Маңғыстау облысы бойынша филиалыныңбұрын 2012 жылғы 13 қарашада берген №15-0524/12қорытындысымен бірге қарастырылсын.

5. Осы қорытындының шығуымен «Мемсараптама» РМК-нің Маңғыстау облысы бойынша филиалының бұрын 2012 жылғы 13 қарашада берген №15-0524/12қорытындысы «Автомобиль жолы» бөлімінде күшін жояды.

Нурбердиханов У.Б.

Заместитель директора

Сивинцева Н.Р.

Эксперт

Айтжанов С.С.

Главный специалист

Шомбылов К.Д.

Эксперт