ООО «РОСПРОЕКТ»

Свидетельство №0424.07-2010-1515921364-П-033 от 03 августа 2016г.

ПРОЕКТНАЯ ДОКУМЕНТАЦИЯ

«Реконструкция автомобильной дороги «Чикола-Мацута-Комы-Арт» с подъездом к с. Галиат, (2 этап)»

Раздел 1. Пояснительная записка

95327-ПЗ

Том 1

2016

Взаим. инв.	
Подпись и дата	
Инв.№ подл.	

ООО «РОСПРОЕКТ»

Свидетельство №0424.07-2010-1515921364-П-033 от 03 августа 2016г.

ПРОЕКТНАЯ ДОКУМЕНТАЦИЯ

«Реконструкция автомобильной дороги «Чикола-Мацута-Комы-Арт» с подъездом к с. Галиат, (2 этап)»

Раздел 1. Пояснительная записка

95327-ПЗ

Том 1

Генеральный директор Т.И. Кайтов

Главный инженер проекта Д.Г. Тогоев

2016

Взаим. инв.	
Подпись и дата	
Инв.№ подл.	

СОДЕРЖАНИЕ

№ п/п	Наименование	Стр.
1	Содержание	2/1
2	Состав проекта	3/1
3	Пояснительная записка	4/17
	Приложения	
1	Приложение 1. Письма	21/9
2	Приложение 2. Карта схема	30/1
3	Приложение 3. Свидетельство о допуске № 0112.04-2010-1515921364-И-020	31/3
4	Приложение 4. Свидетельство о допуске № 0424.06-2010-1515921364-П-033	34/2
5	Приложение 5. Задание	36/9

Номер тома	Обозначение	Наименование	**Примечание**
ПРОЕКТНАЯ ДОКУМЕНТАЦИЯ			
1	95327– ПЗ	**Раздел 1.** Пояснительная записка.	
2	95327– ППО	**Раздел 2.** Проект полосы отвода.	
3.1	95327– ТКР - АД	**Раздел 3.** Технологические и конструктивные решения линейного объекта. **Книга 1.**Автомобильная дорога.	
3.2	95327 – ТКР – ИС	**Раздел 3.** Технологические и конструктивные решения линейного объекта. **Книга 2.** Искусственные сооружения. Мосты.	
3.3	95327– ТКР-ПК	**Раздел 3.** Технологические и конструктивные решения линейного объекта. **Книга 3. Часть 1.** Переустройство коммуникаций.	
4	95327– ИЛО	**Раздел 4** Здания, строения и сооружения, входящие в инфраструктуру линейного объекта.	
5	95327– ПОС	**Раздел 5** Проект организации строительства.	
6	95327– ПОД	**Раздел 6** Проект организации работ по сносу (демонтажу) линейного объекта.	
7	95327– ООС	**Раздел 7** Мероприятия по охране окружающей среды.	
8	95327– ПБ	**Раздел 8** Мероприятия по обеспечению пожарной безопасности.	
9.1	95327– СД-ССР	**Раздел 9** Смета на строительство. **Книга 1.** Сводный сметный расчет.	
9.2	95327– СД-ЛС.1	**Раздел 9** Смета на строительство. **Книга 2.** Локальные расчеты. Автомобильная дорога.	
9.3	95327– СД-ЛС.2	**Раздел 9** Смета на строительство. **Книга 3.** Локальные расчеты. Мосты.	
		Раздел 10 Иная документация.	
10.1	95327– ГОЧС	**Раздел 10.1** Мероприятия по гражданской обороне, мероприятия по предупреждению чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера.	Не разрабатывается
ИНЖЕНЕРНЫЕ ИЗЫСКАНИЯ			
	95327– ИЗ	Отчет по инженерно-геодезическим изысканиям.	
	95327– ИГИ	Отчет по инженерно-геологическим изысканиям.	
	95327– ИЭИ	Отчет по инженерно-экологическим	

						95327-СП		
Изм.	Кол.уч	№ док.	Лист	Подпись	Дата			
Рук.проекта		Кайтов				Состав проекта	Стадия	Лист	Листов
Разраб.		Тогоев					П	1	1
							ООО «РОСПРОЕКТ»		

СПРАВКА ГИПа

Документация комплектная и удовлетворяет требованиям технических регламентов и действующих нормативных документов и предусматривает мероприятия, обеспечивающие безопасность движения при правильной эксплуатации.

Принятая технология и оборудование, строительные решения, организация производства и труда соответствуют новейшим достижениям науки и техники, в том числе взрывопожарной безопасности при правильной эксплуатации дороги, данным инженерно-геологических изысканий и требованиям о защите населения и устойчивости объекта в чрезвычайных ситуациях.

Главный инженер проекта Д.Г. Тогоев

Взаим. инв.	
Подпись и дата	
Инв.№ подл.	

1. Общие положения

Проектная документация по объекту: «Реконструкция автомобильной дороги «Чикола-Мацута-Комы-Арт» с подъездом к с. Галиат, (2 этап), разработан ООО «РОСПРОЕКТ» согласно государственного контракта № 0310200000316000980-95327 от 19 июля 2016 г.

1.1 Основание для проектирования.

Техническое задание на выполнение инженерных изысканий и разработку проектной документации (приложение №1 к Государственному контракту № 0310200000316000980-95327 от 19 июля 2016 г) выданное Комитетом дорожного хозяйства Республики Северная Осетия-Алания.

2. Исходные данные:

- приложение №1 к Государственному контракту №0310200000316000980_95327 от 19.07.2016 г., Техническое задание на выполнение инженерных изысканий и разработку проектной документации на объект: «Реконструкция автомобильной дороги «Чикола-Мацута-Комы-Арт» с подъездом к с. Галиат, (2 этап);
- исходные данные Комитета дорожного хозяйства;
- материалы инженерных изысканий, выполненные ООО «РОСПРОЕКТ».

2.1. Сведения о топографических условиях участка строительства

Выполненные топографо-геодезические работы по основным техническим показателям и по результатам контроля и приемки работ, удовлетворяют требованиям действующих нормативных документов (СНиП 11.02-96, СП 11-104-97) и программе работ.

В топографо-геодезическом отношении район работ изучен. Значительная часть картографического материала обновляется, но недостаточно, и не могут в полной мере использоваться для проектирования. В частности, государственные геодезические пункты вдоль трассы повреждены или отсутствуют. По факту на трассе было обнаружено два ГГП в хорошем состоянии.

В районе изысканий имеются пункты ГГС. В соответствии с техническим заданием, при При производстве работ использовались следующие системы координат и высот:

- система координат - МСК-15, при составлении топографического плана;
- система высот – МСК-15.

3. Климатическая характеристика, растительность и техногенная нагрузка

Климат определяется рельефом прилегающей территории: взаиморасположением и ориентацией долин рек и отрогов хребтов Кавказа, как затрудняющих проникновение сюда теплых и влажных южных и западных ветров, так и благоприятствующих доступу теплого континентального воздуха из Дагестана и Казахстана.

Трасса предпологаемого строительства реконструкции автодороги пересекает Лесистый, Пастбищный, Скалистый, Боковой хребты, охватывая так называемую «зону дождевой тени» (Солнечную долину), характеризующуюся жарким сухим летом и сравнительно мягкой влажной зимой, с оттепельными перепадами.

Дата перехода температуры воздуха через 0 градусов для всего района в сторону отрицательных значений отмечается в среднем в середине декабря, в сторону положительных – весной, в первой декаде марта. Абсолютный максимум температуры воздуха (по станции «Фаснал») отмечался в августе (33°). Абсолютный минимум температуры приходится на декабрь (-29°С). Дата первого заморозка в среднем приурочена к первой декаде октября, последнего – весной, к концу апреля. Среднегодовая температура 6,3°С, среднемесячная января - -5.8°, июля - +16°. Среднегодовое количество атмосферных осадков составляет 520 мм, причем, в теплое время года (IV-X) выпадает гораздо больше осадков, в холодное (XI-III) - меньше. Процессу выпадения осадков в теплый период присущ ливневый характер, со значительной интенсивностью выпадения. Пиковые значения осадков характерны для северных склонов Скалистого хребта и Бокового с резким падением в зоне «Солнечной долины», расположенной между Боковым и Скалистым хребтами. Наибольшие суммы месячных атмосферных осадков приходятся на июнь-август. Максимальное суточное количество осадков 1% - обеспеченности составляет 105 мм.

Селеобразующий рубеж 40-60 мм. Повторяемость точной суммы осадков до 70 мм бывает 1 раз в 10-15 лет.

Устойчивый снежный покров образуется в конце декабря, наиболее ранние сроки его образования приходятся на начало ноября. Полное разрушение снежного покрова происходит в середине марта. Средняя продолжительность периода со снежным покровом достигает в зависимости от ракурса склона от 48 до 130 дней. Средняя высота снежного покрова за зиму около 12 см, наибольшая - 30-35 см.

Глубина промерзания грунта, в зависимости от абсолютных отметок от 0.8 до 1.0 м.

Зима неустойчивая, имеет место более или менее длительный период «предзимья», когда происходит непрерывная смена кратковременных похолоданий и потеплений, с установлением снежного покрова и его сходом во время оттепелей. В отдельные годы такое «предзимье» длится весь зимний период. Наиболее холодный месяц, обычно, январь. Средняя продолжительность безморозного периода 159 дней. Среднегодовая влажность воздуха 64%.

Весна устанавливается в начале марта, окончательный сход снежного покрова в происходит в середине марта. Нарастание тепла весной идет очень быстро.

Лето самый длинный сезон года. Самый теплый месяц - июль. Осадки, как правило, в это время имеют ливневый характер, часто сопровождаются грозами, иногда с градом.

Осень начинается, как правило, с ясной погоды, но постепенно погода становится пасмурной и туманной. Уже в конце сентября возможны заморозки, но наиболее вероятны они в конце октября.

Основное направление ветра Ю и ЮВ со средней скоростью 2-4 м/сек. В период фенов до 15-20 м/сек, а в порывах до 30 м/сек.

Территория строительства относится к климатическому району II В, к зоне нормальной влажности с переходом температур через 0°С в количестве 80 дней в год (СНиП 23-01-99, рис. 1,2,4).

Согласно СНиП 11-7-81* с изменениями №3 от 26.07.95 г. фоновая сейсмичность района строительства равна 9 баллам.

Растительность района работ характеризуется широким разнообразием и обуслована пространственной поясностью.

Пространственные смены растительного покрова РСО-А проявляются в виде высотной поясности, которая несет ряд своеобразных черт, присущих этой части Центрального Кавказа. Особенностью ее ортографического строения являются тесно сближенные системы параллельно расположенных хребтов - Главного (Водораздельного), Бокового, Скалистого, Пастбищного, Лесистого.

7.6 Описание существующей дороги

Проектируемый участок дороги расположен на территории Республики Северная Осетия-Алания и проходит по землям фонда перераспределения Ирафского района.

Начало проектируемого участка км 31+000 расположен в с. Мацута и примыкает к автомобильной дороге уходящей в селение Махческ.

Конец автодороги принят в с. Комы-Арт км 52+330. (рис. 1)

Участок автомобильной дороги является частью дороги «Чикола-Мацута-Комы-Арт». Данный участок дороги является дорогой общего пользования, единственной связующей между населёнными пунктами на данном направлении. Дорога извилиста и проходит в горной части бассейна реки Урух и имеет общее направление с севера на юг.

К населенным пунктам с круглогодичным проживанием людей относятся Мацута, Ахсау, Моска, Стур-Дигора, Куссу, Мадзаска. Также дорога является подъездной дорогой к действующим турбазам Ростсельмаш и Комы-Арт.

Существующая автомобильная дорога была построена по нормам V технической категории с переходным типом покрытия.

На участках: ПК 0+00 – ПК 3+00 (Мацута); ПК43+80 – ПК53+50 (Ахсау); ПК60+00 – ПК 70+00 (Германово)4 ПК130+00 – ПК 137+00 (Одола); ПРК130+00 – ПК160+00 (Стур Дигора); ПК 160+00 – ПК 170+50 (Куссу); ПК 180+00 – ПК 183+50 (Маздзаска); ПК 193+00 – ПК 198+00 (б. Ростсельмаш) дорога проходит по населенным пунктам в узком коридоре двусторонней застройке. На данном участке дороги имеется 17 примыканий (съездов) к населенным пунктам.

Существующая дорога в основном идет в дорожной полке шириной от 8 до 20 метров в полунасыпи-полувыемке. Местами строительство существующей дорожной полки велось с использованием буро – взрывных работ, что обусловило глубокую подрезку верховых склонов. Обнаженный верховой откос земляного полотна служит постоянным источником обвалов и камнепадов как во время, так и после выпадения атмосферных осадков.

Техническое состояние конструктивных элементов дороги в настоящее время отрицательно отражаться на организации и пропускной способности движения автотранспорта. Дорожная одежда отсутствует. Земляное полотно находится в неудовлетворительном состоянии. Под воздействием погодно-климатических и грунтово-гидрологических факторов происходит снижение ее прочности. Происходит размыв земполотна со стороны рек, за счёт чего земляное полотно заужено. Местами дорога проходит по оползневым участкам.

Искусственные сооружения на данном участке автомобильной дороги представлены в виде металлических водопропускных труб разного диаметра и 3-х железобетонных мостов, находящихся в неудовлетворительном состоянии и не соответствующие габаритом IV категории.

Из-за недостаточного количества водопропускных труб происходит размыв и переувлажнение земляного полотна.

Участок автомобильной дороги пересекает ряд коммуникационных сетей (подземные - газопроводы, водопроводы, кабели связи и воздушные ЛЭП), все коммуникации согласованны с владельцами сетей.

Существующие коммуникации имеют достаточные габариты и не требуют переустройства. Ведомость пересекаемых коммуникаций представлена в проекте.

Водоотвод с проезжей части автомобильной дороги осуществляется за счет продольных и поперечных уклонов в водоотводные канавы и водопропускных труб.

Водопропускные трубы на рассматриваемом участке дороги представлены 23 круглыми железобетонными и металлическими трубами. Все трубы находятся в неудовлетворительном состоянии и требуют замены. Разрушены подводящие и отводящие

русла, водоприемные колодцы, гасители, а также оголовки существующих труб. Нарушена гидроизоляция, наблюдаются разрушения и деформация тел труб.

Трасса автомобильной дороги проходит в пределах существующей полосы отвода.

На проектируемом участке дороги установлены технические средства организации дорожного движения в виде дорожных знаков.

8. Сведения о категории и классе линейного объекта

Согласно технического задания на выполнение инженерных изысканий и разработку проектной документации (приложение №1 к Государственному контракту № 0310200000316000980-95327 от 19 июля 2016 г) по объекту: «Реконструкция автомобильной дороги «Чикола-Мацута-Комы-Арт» с подъездом к с. Галиат, (2 этап)» категория автомобильной дороги принята на участке км 31+000 – км 50+300 – IV категории по СП 34.13330.2012, и на участке км 50+300 – км 52+330 - V категории.

Основные параметры автомобильной дороги приведены в таблице 8.1.

Основные технико-экономические показатели и проектные решения

Таблица 8.1.

№	Технические нормативы	Значение	Наименование документа
1	Вид строительства	Реконструкция	Задание на проектирование
2	Категория автомобильной дороги:		СП 34.13330.2012;
	На участке км 31+000 – км 50+300	IV	
	На участке км 50+300 – км 52+330	V	
3	Протяженность участка дороги, км В том числе: IV категории V категории	21,330 19,3 2,03	СП 34.13330.2012;
4	Расчетная скорость, км/час: IV категории V категории	 40 30	СП 34.13330.2012;
5	Число полос движения IV категории VA категории	 2 1	СП 34.13330.2012;
6	Ширина земляного полотна, м: IV категории V категории	 10,0 8,0	СП 34.13330.2012;
7	Ширина полосы движения, м: IV категории V категории	 3,0 4,5	СП 34.13330.2012;
8	Ширина обочин, м: IV категории V категории	 2,0 1,5	СП 34.13330.2012;
9	Ширина укрепленной части обочин, м: IV категории V категории Полоса безопасности у ограждения	 0,5 - 1,0	СП 34.13330.2012;
10	Максимальный продольный уклон, ‰	110	СП 34.13330.2012
11	Уклоны виражей, ‰	30-60	СП 34.13330.2012

12	Уклоны проезжей части, ‰	20	СП 34.13330.2012
13	Уклоны обочин, ‰	40	СП 34.13330.2012
14	Минимальный радиус кривой в плане, м	40	СП 34.13330.2012
15	Количество углов поворота	60	СП 34.13330.2012
16	Тип дорожной одежды	капитальный,	Задание на проектирование
17	Вид покрытия	асфальтобетон	Задание на проектирование
18	Расчетные нагрузки на дорожную одежду, кН	110	Задание на проектирование
19	Расчетные нагрузки на искусственные сооружения	А-14; Н-14	ГОСТ Р 52748-2007
20	Освещение на а/д (есть/нет)	нет	Задание на проектирование
21	Ограждение на а/д (металл/ж.б.)	Ж.б.	СП 34.13330.2012
22	Искусственные сооружения, шт: водопропускные трубы: мосты	 59 5	СП 35.13330.2011

8.2 Экономическое обоснование

Участок автомобильной дороги проходит по территории особо охраняемых природных территорий Федерального значения, ФГБУ Национальный парк «Алания».

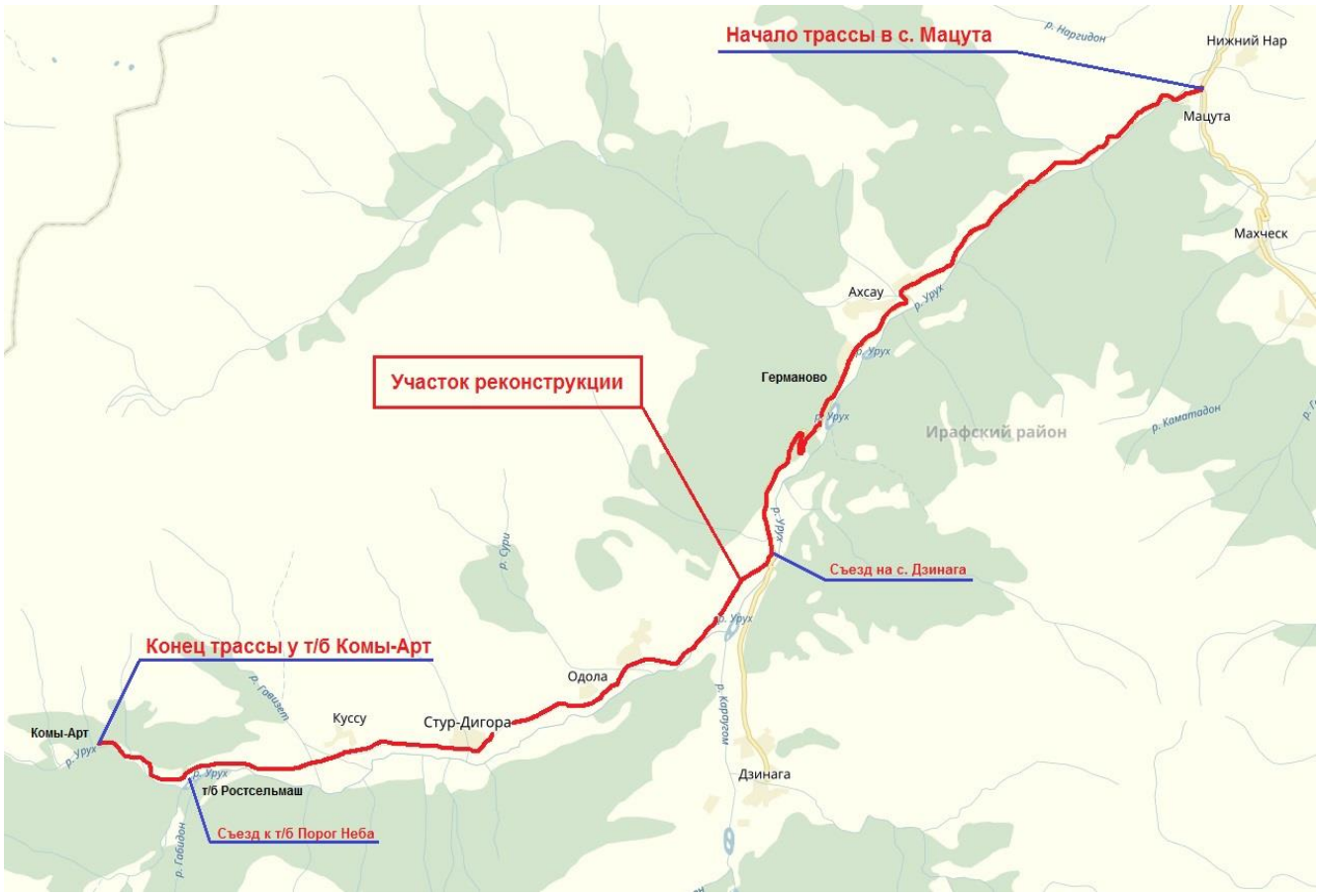
Национальный парк расположен на северном склоне Центрального Кавказа. Его территория со всех сторон окаймлена цепью высоких хребтов и попасть сюда можно только по единственной дороге «Чикола-Мацута-Комы-Арт». Это высокогорный национальный парк. Минимальная высота его территории 1350 м над уровнем моря, максимальная — 4646 м (гора Уилпата). Северная граница парка начинается от селения Мацута, проходит по левому берегу реки Сонгутидон до селения Дунта, затем по границе с Северо-Осетинским заповедником до государственной границы с Грузией. Затем следует на запад по границе с Грузией до границы Северной Осетии-Алании с Кабардино-Балкарской республикой, до верховий реки Билагидон, впадающей в реку Урух у селения Ахсау. Далее — на север по правому берегу реки Урух до исходной точки у селения Мацута.

Парк является одной из основных рекреационных территорий республики. На его территории действуют 4 туристические базы. Населенные пункты, расположенные в границах парка ориентированы на развитие аграрного туризма. Количество туристов, желающих посетить парк увеличивается из года в год, что свидетельствует об экономической привлекательности для развития туризма. Разнообразие предложений для туристов - велопоходы, конные походы, планеризм, рафтинг, увеличивают конкуренцию, в связи с чем улучшается качество оказываемых услуг. На территории парка находятся 143 объекта культурного наследия, имеющих Федеральный статус и 25 объектов регионального статуса. Это средневековые и позднесредневековые сторожевые башни, жилые башни-ганахи, склеповые могильники и одиночные склепы, святилища и церкви. Это разнообразие памятников обусловливает большую историко-культурную значимость этой ООПТ.

Национальный парк обеспечивает прием экскурсионно-туристических групп (5-7 человек) для экологического, научного и познавательного туризма на обустроенных базах в Айгамугидонском и Хареском ущельях. Посетители могут останавливаться и в базах отдыха

Ростельмаш, Дзинага и альплагерях Таганрогского радиотехнического института и Комы-Арт. По ущельям и через перевалы проложены маршруты для горных туристов, большой популярностью у альпинистов пользуются вершины Суганского, Лабодинского, Караугомского массивов.

Рис 1. Схема расположение участка реконструкции.



8.2.1 Интенсивность движения транспортных потоков и прогноз их развития

Существующая интенсивность движения

Одним из основных методов определения интенсивности движения по рассматриваемому участку со сложившимися транспортными связями становится анализ интенсивности движения за прошлые годы и проведение контрольных замеров к настоящему проекту.

Для того, чтобы обновить и обеспечить достоверность имеющейся информации о размерах транспортных потоков по исследуемой дороге в 2016 году Комитетом дорожного хозяйства РСО-Алания проведены замеры интенсивности движения методом регистрации на ключевых точках магистрали.

На учетных пунктах, организованных на рассматриваемом участке автомобильной дороги, осуществлялся:

-классификационный подсчет всех транспортных средств, прошедших через сечение дороги в прямом и обратном направлении, по следующим категориям: грузовые и легковые автомобили, неопознанные транспортные средства;

-подсчет грузовых автомобилей с разбивкой на легкие (до 5,0 т), средние (от 5,0 до 12,0 т), тяжелые (от 12 до 20т) и очень тяжелые (свыше 20т) для определения средней грузоподъемности автомобиля и состава грузового движения.

Сведения о распределении интенсивности движения в течение суток приведены на диаграмме (рис 8.1)

Рис 6.1 Распределение интенсивности движения автотранспорта по автодороги в течение суток.

В течение суток в движении автомобильного транспорта наблюдается два пика – утренний (с 8 до 9 часов) и вечерний (с 16 до 17 часов), в эти часы интенсивность достигает 7-7,5 % от среднесуточной.

Распределение интенсивности движения по дням недели характеризуется увеличением интенсивности пассажирского транспорта в пятницу, субботу и воскресенье.

По данным контрольных замеров интенсивность движения автотранспорта в пределах рассматриваемого участка в настоящее время составляет 490 авт./сут.

Сведения о размерах движения за отчетный и прошлые годы (по материалам ранее разработанных проектов) с разбивкой на грузовой и пассажирский транспорт приведены в таблице 6.1

Таблица 6.1

Наименование	*Дата проведения учета*	*Среднегодовая суточная интенсивность движения, авт./сутки/ процент к итогу*			
		всего	*в том числе*		
			грузовые	*легковые*	*автобусы*
в сторону Чиколы	*17.07.08*	*470* / *100*	126 / 27	326 / 69	18 / 4
	01.07.16	*490* / *100*	132 / 27	338 / 69	20 / 4
в сторону Комы-Арт	*17.07.08*	*454* / *100*	104 / 23	336 / 74	14 / 3
	01.07.16	*417* / *100*	108 / 23	350 / 74	14 / 3

Приведенная динамика интенсивности движения по исследуемому участку дороги позволяет сделать вывод, что за последние 10 лет темп роста общей интенсивности движения составил 3,8%.

В дополнение к методу определения интенсивности движения путем анализа проведенных контрольных замеров производилось определение размеров движения расчетным путем в соответствии с объемами грузовых и пассажирских перевозок с учетом показателей работы автотранспортных предприятий района тяготения и структуры перевозимых грузов.

Показатели работы автопарка приняты за отчетный 2016 год в величинах, представленных в следующей таблице.

Таблица 6.2

Наименование показателя	Величина показателя за 2018 год
Грузовые автомобили	
Средняя грузоподъемность одного автомобиля, т	5,0
Коэффициент использования грузоподъемности	0,88
Коэффициент использования пробега	0,58
Коэффициент учета необъемных перевозок	1,12
Коэффициент учета специальных автомобилей	1,05
Легковые автомобили	
Средняя вместимость одного автомобиля, чел	5
Коэффициент использования вместимости	0,4
Коэффициент использования пробега	1,0
Автобусы	
Средняя вместимость одного автобуса, чел.	18
Коэффициент использования вместимости	0,88
Коэффициент использования пробега	0,86

Суммируя всю имеющуюся информацию о размерах движения, полученную расчетным путем и во время экономических изысканий по данным контрольных замеров, определена среднегодовая суточная интенсивность движения за отчетный 2016 год по рассматриваемому участку автодороги «Чикола-Мацута-Комы-Арт» в размере 245 автомобилей в сутки, в том числе:

грузовых – 132 авт/сут. или 27%;

легковых –338 авт/сут. или 69%;

автобусов – 20 авт/сут. или 4%;

8.2.2 Прогноз развития интенсивности движения в исследуемом районе

Рост интенсивности движения по рассматриваемому участку дороги определялся с учетом:

- дальнейшего развития автодорожного комплекса региона в целом;
- перспективной автомобилизации населения до уровня 400-500 автомобилей на 1000 жителей;
- развитие аграрного туризма.

Темпы развития автодорожного комплекса республики во многом определяются предстоящими структурными изменениями экономики, инвестиционными возможностями и будут соответствовать реализуемому варианту социально-экономического развития Республики Северной Осетии-Алания.

Прогноз развития движения производился для основных транспортных потоков с учетом разделения транспортных средств по трем категориям: грузовые и легковые

автомобили, автобусы. Для каждой категории автомобилей были спрогнозированы свои темпы роста интенсивности движения на период до 2037 года. Предполагаемые темпы роста интенсивности движения приведены в следующей таблице.

Таблица 6.3

Наименование транспортного средства	*Коэффициент увеличения интенсивности движения*				*Среднегодовой темп роста интенсивности, в процентах*			
	2029г. / 2016г.	*2029г. / 2019г.*	*2037г. / 2029г.*	*средний за 2016-2037гг.*	*2029г. / 2016г.*	*2029г. / 2019г.*	*2037г. / 2029г.*	*средний за 2016-2037гг.*
Грузовые	*1,067*	*1,318*	*1,228*	*1,679*	*2,2*	*2,8*	*2,6*	*2,5*
Легковые	*1,099*	*1,480*	*1,297*	*2,059*	*3,2*	*4,0*	*3,3*	*3,5*
Автобусы	*1,086*	*1,384*	*1,256*	*1,860*	*2,8*	*3,3*	*3,0*	*3,0*

По предполагаемому прогнозу рассматривается три периода развития интенсивности движения:

первый период (до 2019 года) – умеренный рост общей интенсивности движения, темпы которого соответствуют наблюдаемому росту социально-экономических процессов;

второй период (2019-2029 гг.) – значительный рост общей интенсивности движения, соответствующий дальнейшему подъему экономики и росту автомобилизации населения до уровня, соизмеримого с показателями развитых западноевропейских стран;

третий период (после 2037 года) – постепенное снижение среднегодового темпа роста интенсивности движения автотранспорта, соответствующее достигаемым оптимальным показателям развития экономики республики и уровня автомобилизации населения.

Показатели работы автопарка в исследуемом районе на двадцатилетнюю перспективу ожидаются в следующих величинах.

Таблица 8.4

Наименование показателя	Величина показателя за 2037 год
1	2
Грузовые автомобили	
Средняя грузоподъемность одного автомобиля, т	11,0
Коэффициент использования грузоподъемности	0,95
Коэффициент использования пробега	0,63
Коэффициент учета необъемных перевозок	1,12
Коэффициент учета специальных автомобилей	1,05
Легковые автомобили	
Средняя вместимость одного автомобиля, чел	5
Коэффициент использования вместимости	0,35
1	2
Коэффициент использования пробега	1,0
Автобусы	
Средняя вместимость одного автобуса, чел.	25
Коэффициент использования вместимости	0,95
Коэффициент использования пробега	0,92

Состав потока грузовых автомобилей по грузоподъемности на перспективный 2037 год принят следующий:

легкие (до 2,0 т)	– 73 %;
средние (от 2,1 до 5,0 т)	– 12 %;
тяжелые (от 5,1 до 8,0 т)	– 9 %;
очень тяжелые (свыше 8,0 т)	– 6 %.

Среднегодовая суточная интенсивность движения автотранспорта на 2037 год по рассматриваемому участку дороги предполагается в размере 896 авт/сутки, в том числе:

грузовых – 242 авт/сут. или 27%;

легковых – 564 авт/сут. или 63%;

автобусов – 90 авт/сут. или 10%;

или 1233 авт./сутки, приведенных к легковому автомобилю.

Исходя из размеров интенсивности движения на двадцатилетнюю перспективу (2037 год) в физических единицах и приведенных к легковому автомобилю, в соответствии с требованиями СП34.13330.2012 участок автомобильной дороги должен соответствовать нормативам 4 категории.

9. Сведения о землеотводе

Полоса отвода линейного объекта определена согласно утвержденных красных линий «Проекта планировки территории», в котором установлены границы земельных участков, предназначенных для строительства объекта. Проект планировки утвержден в установленном законом порядке на территорию общей площадью 36,6 га Постановлением Главы Ирафского района.

10. Сведения о категории земель

Категория земель – земли промышленности, энергетики, транспорта, связи, радиовещания, телевидения, информатики, земли для обеспечения космической деятельности, земли обороны, безопасности и земли иного специального назначения.

Территория объекта: «Реконструкция автомобильной дороги «Чикола-Мацута-Комы-Арт» с подъездом к с. Галиат, (2 этап)», проходит на участке особо охраняемых природных территории Федерального значения, ФГБУ Национальный парк «Алания».

11. Сведения о размере средств, требующихся для возмещения убытков

Проектом предусматривается возмещение убытков по оценке ущерба водным биоресурсам рек при проведении работ по строительству мостов и укреплению берега реки подпорными стенами.

12. Сведения об использованных в проекте изобретениях

При разработке проектной документации на реконструкцию автомобильной дороги изобретения и результаты проведенных исследований не применялись.

13. Сведения о наличии разработанных и согласованных специальных технических условиях

При разработке проектной документации по объекту: «Реконструкция автомобильной дороги «Чикола-Мацута-Комы-Арт» с подъездом к с. Галиат, (2 этап)» не возникло

необходимости в разработке специальных технических условий.

14. Сведения о предполагаемых затратах, связанных со сносом зданий и сооружений, переселением людей, переносом сетей инженерно-технического обеспечения

Проектной документацией не предусматривается снос зданий и сооружений, переселение людей, перенос сетей инженерно-технического обеспечения.

15. Обоснование проектных решений.

Параметры плана, продольного и поперечного профилей, а также других параметров выполнено согласно СП 34.13330.2010 «Автомобильные дороги» для дорог IV и V технической категории, расчетная скорость движения принята 30-40 км/ч для дорог горной местности.

15.1 План и продольный профиль

При назначении элементов плана и продольного профиля в качестве основных параметров приняты:

- количество углов поворота - 167;
- минимальный радиус в плане - 30 м;
- наибольший продольный уклон -110 ‰;

наименьший радиус вертикальной кривой, м:

- выпуклой -600;
- вогнутой -200.

Началом проектируемого участка автодороги ПК0+00 соответствует существующему км 31+000, конец участка ПК 213+30 соответствует км 52+330.

На участке ПК 76+00 по ПК 83+00 дорога проходит по серпантину. Проектом предусматривается устройство радиусов по 15 м. Расстояние между сопрягаемыми кривыми составляет 250 метров. Продольный уклон на серпантине принят 40‰, поперечный уклон 60‰.

Проектируемый план трассы автомобильной дороги, учитывает все существующие пересечения и примыкания с существующими второстепенными автодорогами.

Продольный профиль составлен в абсолютных отметках.

Отметка поверхности начала трассы ПК 0+00 – 1130,33 м, конца трассы ПК 213+30 – 1820,84 м. перепад высот между началом и концом трассы составляет 690,51 м.

Видимость в плане и на продольном профиле обеспечены.

На участке ПК 0+00 – ПК 125+84 дорога проходит в отметка до 1500 м., с ПК 125+84 до конца трассы дорога проходит в отметка свыше 1500 м.

15.2 Поперечные профили

Поперечные профили выполнены для дорог II категории с двумя и тремя полосами движения.

Основные параметры поперечного профиля:

- число полос движения - 1-2;
- ширина проезжей части - 3,5-4,5 м;
- ширина обочины - 1,5-2,0 м;
- ширина укрепленной части обочин - 0,0-0,5 м;
- ширина земляного полотна - 8,0-10;
- уклон проезжей части - 20 ‰;
- уклон обочины - 40 ‰.

Поперечный профиль запроектирован двускатный. Уклон на виражах принят 30-60 ‰.

15.3 Пересечения и примыкания

На участке капитального ремонта находятся 17 примыканий. Все примыкания приведены в ведомости существующих пересечений и примыканий.

Покрытие на примыканиях выполняется по типу основной дорожной одежды. Минимальный радиус закругления принят 15 м.

Пересечения и примыкания устраиваются без переходно-скоростных полос при интенсивности съезжающих автомобилей не более 200 авт./сут.

Работы по примыканиям и пересечениям выполняются в пределах полосы отвода.

Ведомость примыканий

0+25.06	Примыкание	Вправо
17+69.57	Примыкание	Вправо
49+54.11	Примыкание	Вправо
53+52.82	Примыкание	Вправо
65+65.54	Примыкание	Вправо
69+85.05	Примыкание	Вправо
99+15.46	Примыкание	Влево
126+57.72	Примыкание	Вправо
133+8.07	Примыкание	Вправо
145+90.70	Примыкание	Вправо
151+94.48	Примыкание	Вправо
158+0.00	Примыкание	Вправо
163+97.65	Примыкание	Вправо
171+40.39	Примыкание	Вправо
182+44.35	Примыкание	Вправо
194+76.86	Примыкание	Вправо
210+18.72	Примыкание	Вправо

15.4 Земляное полотно

Земляное полотно существующей дороги техногенные отложения, образованные смесью склоновых рыхлых четвертичных отложений и продуктов разрушения взрывами коренных пород, представленных щебнем с глыбами до 30%.

При проектировании выполнялись требования для дорог IV и V категории с двумя и одной полосами движения. Ширина земляного полотна составляет 8-10 м. Для возведения земляного полотна и устройства присыпных обочин на проектируемом участке дороги будут использоваться грунты от разработки существующей дорожной одежды и выемки при устройстве корыта под дорожную одежду, срезки обочин, оборки откосов, а также грунтовых резервов.

Сооружение насыпей и выемок на косогорах выполняется методом последовательного нарезания полок для выемок или полувыемок или уступов в основании насыпи. Нарезание уступов (полок) выполняется, как правило, начиная с верхнего яруса.

Крутизна откосов насыпи принята 1:1,5.

Крутизна откосов выемки принята 1:1,5.

Земляное полотно запроектировано в насыпях. Крутизна и форма откосов насыпей, свойства грунтов используемых для отсыпки насыпей, решения по водоотводным сооружениям, а также конструкции укреплений, приняты исходя из рабочих отметок, и местных условий – рельефа, инженерно-геологических, инженерно-гидрогеологических и инженерно-гидрологических условий.

Тип местности по характеру и степени увлажнения рассматриваемый участок

относится к I типу.

Земляное полотно разработано в пределах красных линий с учетом вертикальной планировки прилегающей территории и функционального назначения застройки.

Земляное полотно по типу поперечного профиля выполнено в виде полу-насыпи, полу-выемке, выемке и насыпи.

В соответствии с изменениями ширины проезжей части и прочих геометрических элементов дороги выделены следующие типы поперечных профилей:

Тип I
ПК 0+00 - ПК 3+00;
Тип II
ПК 3+00 - ПК 4+70;ПК 9+10 - ПК 9+90;ПК 10+20 - ПК 12+20;ПК 12+90 - ПК 14+30;ПК 16+00 - ПК 20+00;ПК 22+60 - ПК 26+50;ПК 29+60 - ПК 32+00;
ПК 34+50 - ПК 37+60;ПК 42+20 - ПК 43+60;ПК 44+50 - ПК 50+00;ПК 71+40 - ПК 75+40;
ПК 130+00 - ПК 130+70;
Тип III
ПК 6+00 - ПК 9+10; ПК 9+90 - ПК 10+20;ПК 12+20 - ПК 12+90;ПК 14+30 - ПК 15+20;
ПК 15+70 - ПК 16+00; ПК 20+00 - ПК 22+60; ПК 26+50 - ПК 27+70;ПК 28+10 - ПК 29+60;
ПК 32+00 - ПК 33+00; ПК 37+60 - ПК 42+20; ПК 43+60 - ПК 44+50;ПК 50+00 - ПК 52+40;
ПК 56+40 - ПК 65+30; ПК 70+40 - ПК 71+40; ПК 75+40 - ПК 78+00;ПК 81+70 - ПК 98+90;
ПК 103+00 - ПК 104+00; ПК 115+00 - ПК 116+90; ПК 127+00 - ПК 130+00;
ПК 135+70 - ПК 137+60; ПК 143+30 - ПК 143+90; ПК 147+50 - ПК 148+70; ПК 154+30 - ПК 155+70; ПК 188+10 - ПК 192+60;
Тип IV
ПК 52+40 - ПК 53+20;
Тип V
ПК 53+20 - ПК 56+40;
Тип VI
ПК 65+30 - ПК 70+40; ПК 78+00 - ПК 78+40; ПК 81+30 - ПК 81+70; ПК 98+90 -ПК 103+00;
ПК 104+00 - ПК 106+00;
ПК 110+00 - ПК 115+00; ПК 116+90 - ПК 117+00; ПК 130+70 - ПК 135+70; ПК 137+60 - ПК143+30; ПК 143+90 - ПК 147+50; ПК 148+70 - ПК 154+30; ПК 155+70 - ПК 168+00;ПК 175+00 - ПК 188+10;
ПК 192+60 - ПК 193+00;
Тип XIII
ПК 4+70 - ПК 6+00; ПК 15+20 - ПК 15+70; ПК 27+70 - ПК 28+10; ПК 33+00 - ПК 34+50;
Тип VII
ПК 78+40 - ПК 80+70;
Тип VIII
ПК 80+70 - ПК 81+30;
IX
ПК 106+00 - ПК 110+00; ПК 117+00 - ПК 127+00; ПК 168+00 - ПК 175+00;
Тип X
ПК 193+00 - ПК 197+40; ПК 206+80 - ПК 207+90; ПК 212+10 - ПК 213+30 (КТ);
Тип XI
ПК 197+40 - ПК 206+80; ПК 207+90 - ПК 212+10
Тип XIV
ПК 146+80 - ПК 154+50;
Тип XV
ПК 154+50 - ПК 167+00;

Принятые типовые конструкции земляного полотна приведены на чертеже «Типовые поперечные профили земляного полотна» в данном томе.

Рабочий слой на всю глубину должен быть уплотнен с наименьшим коэффициентом уплотнения от 0,95 до 0,98 (отношение плотности скелета грунта в конструкции к максимальной плотности скелета того же грунта при стандартном уплотнении по ГОСТ 22733-2002). Коэффициент относительного уплотнения для грунта основания принят равным 1,05.

Водоотвод вдоль трассы обеспечен путем устройства верхового кювета и лотков из монолитного бетона к водопропускным трубам. Ширина кювета по дну равна 0,5м, глубина не менее 0,3 м от бровки с учетом обеспечения водоотвода.

Для предохранения обочин и откосов земляного полотна от размыва проектом предусмотрен продольный водоотвод с проезжей части с устройством сбросов по откосу насыпи с открытыми телескопическими лотками. Расстояние между сбросами принято по расчету применительно к типовому проекту серии 503-09-7.84 «Водоотводные сооружения на автомобильных дорогах» и соответствует 30-40 м. Пикетажное положение смотреть в графической части настоящего раздела.

При доведении геометрических параметров земляного полотна до нормативных, в целях снижения техногенного воздействия, сокращения объемов земляных работ, а также защиты дороги от осыпных геологических процессов появилась необходимость в устройстве верховых подпорных стен (высотой 3,0 м) и низовых подпорных стен (высотой 3,0м). На участках устройства верховых и низовых подпорных стен предусмотрено устройство водоотводных лотков из монолитного бетона.

15.5 Дорожная одежда

Конструкция дорожной одежды разработана, исходя из транспортно-эксплуатационных требований и категории проектируемой дороги, с учетом интенсивности движения и состава транспортных средств, климатических и грунтово-гидрологических условий, санитарно-гигиенических требований, а также обеспеченностью района строительства местными строительными материалами.

Расчет дорожной одежды произведен согласно ОДН 218.046-01-2001 в программном комплексе «Robur 7.5». Существующее основание из гравийно-песчаной смеси принимается в качестве подстилающего и выравнивающего слоя и учитывается в расчете дорожной одежды. Дорожная одежда рассчитана на 15 летнюю перспективную интенсивность движения. Требуемый модуль упругости составляет 200 МПа. Коэффициент прочности по ОДН 218.046-01 принят 1,1 при расчете на упругий прогиб и 1,0 – при расчете на сдвиг и растяжение при изгибе. Коэффициент надежности принят 0,90. Нормативная статическая нагрузка 110 кН.

Учитывая опыт строительства и эксплуатации построенных и реконструированных прилегающих участков автомобильной дороги и наличие местных строительных материалов, в проекте разработано 3 варианта конструкции дорожной одежды:

№ п/п	Наименование слоя	Толщина, м
1	**Вариант 1**	**0,43**
1.1	Тяжелый бетон класса В tb 4.4	0.20
1.2	Технологический слой из пескка по ВСН-123-77	0,03
1.3	Щебень уложенный по способу заклинки, М800-1000 фр.40-80 (70) мм по ГОСТ 8267-93	0,20

№ п/п	Наименование слоя	Толщина, м
1.4	Существующее основание дороги из гравийно-песчаной смеси	
1.5	Грунт земляного полотна	
2	**Вариант 2**	**0,30**
2.1	Асфальтобетон из горячей плотной мелкозернистой смеси марки II, Тип Б на битуме БНД марки 60/90 по ГОСТ 9128-2009 (2013)	0,05
2.2	Асфальтобетон из горячей пористой крупнозернистой смеси II марки, на битуме БНД марки 60/90 по ГОСТ 9128-2009 (2013)	0,07
2.3	Слой основания из гравийно-песчаной смеси с добавлением щебня 30% М800-1000, фр. 20-40	0,18
2.4	Существующее основание дорожной одежды из песчано-гравийной смеси	0,30-0,40
2.5	Грунт земляного полотна	
3	**Вариант 3**	**0,30**
3.1	Щебеночно-мастичный асфальтобетон ЩМА-20 с применением ПБВ по ГОСТ 31015-2002	0,05
3.2	Асфальтобетон из горячей пористой крупнозернистой смеси II марки, на битуме БНД марки 60/90 по ГОСТ 9128-2009 (2013)	0,07
3.3	Слой основания из гравийно-песчаной смеси с добавлением щебня 30% М800-1000, фр. 20-40	0,18
3.4	Существующее основание дорожной одежды из песчано-гравийной смеси	0,30-0,40
3.5	Грунт земляного полотна	

С заказчиком согласован вариант № 2.

Для проезжей части предусмотрено устройство дорожной одежды нежесткого типа с двумя слоями асфальтобетона. Твердые слои конструкции укладываются на слой основания из гравийно-песчаной смеси с добавлением щебня.

Обочины укрепляется гравийно-песчаной смесью (С-4) на толщину 12 см.

15.6 Искусственные сооружения.

15.6.1 Мосты

Проектом предусматривается строительство пяти мостовых переходов:
- ПК 3+66,95 ч/з р. Урух;
- ПК 18+80 ч/з ручей;
- ПК 51+18,45 ч/з р. Билягидон;
- ПК 126+92,45 ч/з р. Сури;
- ПК 173+88,05 ч/з р. Гавизет;

<u>Мостовой переход на ПК 3+66,95 р. Урух</u>

Мост однопролётный /схема1х28,0/м, полная длина L=34,1м., пересекает русло р. Урух под углом 50°, рассчитан на нагрузки А14, НК-102.8, в плане кривая подхода располагается на мосту, в профиле расположен на прямой.

Пролётные строения из сборных ж.б. балок Б2800.140.123, длиной 28,0 м двутаврового сечения с преднапрягаемой арматурой по ТП ООО "Союздорпроект" инв.54126-М.

Береговые опоры массивные, без фундаментов, из монолитного железобетона, врубленные в скальные грунты на 50 см., с откосными крыльями из монолитного железобетона, также врубленные в скалу.

Сопряжения моста с насыпью подходов приняты по Т.П. Серия 3.503.1-96. Выпуск 1-1 «Союздорпроекта» при длине переходных плит 8м. (ПК800.98.40).

Мостовой переход на ПК 18+80 ручей

Мост однопролётный /схема1х15,0/м, полная длина L=21,1м., пересекает русло реки под углом 90°, расчитан на нагрузки А14, НК-102.8, в плане и в профиле расположен на прямой.

Пролётные строения из сборных ж/б плит П-15 ТК7 L=15,0м серия3.503.1-108 в.1 с преднапрягаемой арматурой.

Береговые опоры массивные, без фундаментов, из монолитного железобетона, врубленные в скальные грунты на 50 см., с откосными крыльями из монолитного железобетона, также врубленные в скалу.

Сопряжения моста с насыпью подходов приняты по Т.П. Серия 3.503.1-96. Выпуск 1-1 Союздорпроекта при длине переходных плит 8м. (ПК800.98.40).

Мостовой переход на ПК 51+18,45 р. Билягидон

Однопролётный мост /схема1х15,0/ м, полная длина L=21,1м., пересекает русло р. Билягидон под углом 90°, расчитан на нагрузки А14, НК-102,8, в плане и профиле расположен на кривой.

Пролётные строения из сборных ж/б пустотных плит П-15ТК7, L=15,0м по ТП3.503.1-108 в.1 инв.№54149-М.

Береговые опоры массивные, монолитные с фундаментами из монолитного железобетона на естественном основании, с откосными крыльями из монолитного железобетона.

Сопряжения моста с насыпью подходов приняты по Т.П. Серия 3.503.3.503.1-96. Выпуск 0-1 Союздорпроекта, при длине переходных плит 8м./ПК800.98.40/.

Мостовой переход на ПК 126+92,45 р. Сури

Однопролётный мост /схема1х12,0/ м, полная длина L=18,1м., пересекает русло ручья под углом 90°, расчитан на нагрузки А14, НК-102.8, в плане и профиле расположен на кривой.

Пролётные строения из сборных ж/б пустотных плит П-12ТК7, L=12,0м по ТП3.503.1-108 в.1 инв.№54149-М.

Береговые опоры массивные, с монолитной железобетонной плитой лежневого типа.

Подмостовое отверстие запроектировано в виде железобетонного монолитного лотка для пропуска селевых потоков.

Сопряжения моста с насыпью подходов приняты по Т.П. Серия 3.503.3.503.1-96. Выпуск 0-1 Союздорпроекта, при длине переходных плит 6м./П600.98.30/.

Мостовой переход на ПК 173+88,05 р. Гавизет

Однопролётный мост /схема1х12,0/ м, полная длина L=18,1м., пересекает русло ручья под углом 90°, расчитан на нагрузки А14, НК-102.8, в плане расположен на прямой, в профиле на кривой.

Пролётные строения из сборных ж/б пустотных плит П-12ТК7, L=12,0м по ТП3.503.1-108 в.1 инв.№54149-М.

Береговые опоры массивные, с монолитной железобетонной плитой лежневого типа.

Подмостовое отверстие запроектировано в виде железобетонного монолитного лотка для пропуска селевых потоков.

Сопряжения моста с насыпью подходов приняты по Т.П. Серия 3.503.3.503.1-96. Выпуск 0-1 Союздорпроекта, при длине переходных плит 6м./П600.98.30/.

15.6.2 Водопропускные трубы

Существующие малые искусственные сооружения на рассматриваемом участке дороги представлены круглыми трубами различных диаметров и размеров.

Трубы находятся в неудовлетворительном состоянии. Проектом предусматривается замена существующих по основной дороге и строительство новых железобетонных труб. Длины и диаметры труб приведены в ведомости труб.

Отверстия труб назначены исходя из гидравлического расчета для пропуска расчетного расхода 2% вероятности превышения в безнапорном режиме с учётом региональных особенностей и опыта эксплуатации существующих малых искусственных сооружений на проектируемом участке дороги (для пропуска твердых стоков и оперативной расчистке труб с учетом пропуска максимальных расчетных расходов). Конструкция водопропускных труб рассчитана под нагрузки А-14 и Н-14 согласно ГОСТ Р 52748-2007 с учетом сейсмического воздействия в 9 баллов.

В соответствии с п.4.38 СНиП II-7-81* водопропускные трубы приняты капитального типа с железобетонными звеньями замкнутого контура. Звенья труб опираются непосредственно на фундамент, выполненный из монолитного бетона.

Глубина заложения фундамента под звеном принимается 0,3м. Наименьшая высота засыпки от верха трубы до низа дорожной одежды принята равной 0,5м.

Оголовки труб приняты с цилиндрическим (нормальным) входным звеном для труб с монолитным фундаментом при безнапорном режиме протекания воды.

Конструкция оголовков состоит из портальной стенки и двух боковых откосных крыльев, погруженных в грунт, установленных на подготовку из ГПС.

Круглые водопропускные трубы устраиваются с приемными колодцами, выполненными из монолитного бетона. Водоприёмные колодцы разработаны прямоугольного очертания в плане для круглых труб отверстием 1,0м с нормальным входным звеном. Материал колодцев – бетон марки В20. Укладка труб производится со сплошным продольным уклоном. Отметки трубы назначены с учетом строительного подъема, определенного в зависимости от грунтов основания.

Укрепления у труб приняты комбинированного типа из монолитного бетона (откосные части насыпей и различные сопрягающие элементы подводных и отводных русел, упорные элементы) и габионных конструкций (матрасы «Рено» – для устройства отводящего русла и сопрягающих элементов). Применение габионных конструкций создаёт благоприятные режимы протекания водных потоков. Использование специальных устройств гашения энергии водного потока (гасителей) не предусматривается ввиду возможного образования наносов при транспортировке твердых стоков по трубам. В целях предотвращения завала приёмных колодцев крупными каменными обломками предусмотрено устройство защитной решетки из арматуры класса А-I ø14мм с шагом 10см.

Конструкция круглых железобетонных труб принята по типовому проекту серии 3.501.1-144 «Трубы водопропускные круглые железобетонные сборные для железных и автомобильных дорог» и типовому проекту серии 501-96 "Унифицированные косогорные водопропускные трубы для железных и автомобильных дорог" с водоприемными бетонными колодцами. Конструкция прямоугольных железобетонных труб и оголовков принята применительно к типовому проекту серии 3.501.1-177.93 «Трубы водопропускные железобетонные прямоугольные сборные для автомобильных и железных дорог».

Маркировка звеньев принята по ОСТ 35-27.1-85. Укрепительные работы у труб комбинированного типа из монолитного бетона и габионных конструкций разработаны применительно к типовому проекту серии 3.501.1-156 «Укрепление русел и конусов насыпей у малых и средних мостов и водопропускных труб», «Методическим рекомендациям по применению габионных конструкций в дорожно-мостовом строительстве», а также «Техническим указаниям по применению габионов для усиления земляного полотна». Все габионные конструкции должны соответствовать ГОСТ Р 51285.

Сводка труб с указанием размеров отверстий и длин представлена в настоящем разделе в «Ведомости проектируемых малых искусственных сооружений».

15.6.3 Подпорные стены

На участке дороги проектом предусматривается устройство верховых и низовых подпорных стен.

При доведении геометрических параметров земляного полотна до нормативных появилась необходимость устройства низовых и верховых подпорных стен. Подпорные стены сократят объемы земляных работ и площадь занимаемых земель в границах существующего отвода земли, а следовательно уменьшат техногенное воздействие на окружающую среду. Высота подпорных стен составляет 3,0 м. от подошвы фундамента.

Для сооружения стены принят бетон класса В–20, F–200, W-6 соответствующий ГОСТ - 25192-82. Задней поверхности подпорных стен предусмотрено придать искусственную шероховатость путем устройства в опалубке щелей размером 5-10 мм. Подпорная стена устраивается секционно. Длина секции принята равной 6,0 м. Между секциями устраиваются деформационные швы шириной 4 см. Застенный дренаж на верховых стенках осуществляется с помощью продольных и поперечных труб из ПВХ.

У верховых подпорных стен в целях организации поверхностного водоотвода запроектированы прикромочные лотки (Блок ПЛ 100.75.23).

Для сбора и удержания каменных обломков, оторвавшихся от скального массива, со стороны обратной засыпки верховой подпорной стены предусмотрено устройство улавливающей пазухи. Размеры улавливающей пазухи определены исходя из условия исключения возможности перелета и выскакивания скальных обломков, падающих со склона.

Предложенные конструкции низовых подпорных стен рассчитаны согласно ВСН 167-70 «Технические указания по проектированию подпорных стен для транспортного строительства» применительно к нормативным нагрузкам по ГОСТ Р 52748-2007 (Н-8,3) для дорог общего пользования с учетом сейсмического воздействия в 9 баллов в соответствии со СНиП II-7-81* «Строительство в сейсмических районах». Верховые подпорные стены рассчитаны применительно ВСН 167-70 «Технические указания по проектированию подпорных стен для транспортного строительства», в соответствии с «Руководством по проектированию противооползневых и противообвальных защитных сооружений» на воздействие удара одиночного обломка объемом до 0,5м3 с расчетной скоростью до 25м/с с учетом сейсмического воздействия в 9 баллов согласно СНиП II-7-81* «Строительство в сейсмических районах».

Местоположение подпорных стен с указанием размеров и длин представлена в настоящем разделе в «Ведомости проектируемых подпорных стен».

15.7 Обустройство дорог и защитные дорожные сооружения.

Для обеспечения безопасности дорожного движения и своевременного ориентирования водителей в проекте предусмотрена установка дорожных знаков, сигнальных столбиков, нанесение на проезжей части разметки из термопластика.

Расстановка технических средств организации дорожного движения выполнена в соответствии с ГОСТ Р 52289 - 2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств».

Стойки дорожных знаков приняты по типовым конструкциям серии 3.503.9-80 «Опоры дорожных знаков на автомобильных дорогах. Выпуск 1».

Дорожная разметка запроектирована согласно ГОСТ Р 51256 - 99 «Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Типы и основные параметры. Общие технические требования».

Для улучшения условий движения на всем протяжении дороги предусмотрено устройство укрепительных полос на обочине шириной 0,5 и предохранительные полосы на участках устройства ограждения шириной 1,0 м. по типу основной дорожной одежды.

На участке проектом предусматривается замена существующего железобетонного ограждения и установка нового на ограждение несущей способностью не менее 350 кДж. Ведомость установка ограждения.

Марка	Уровень удерж, спос-ти, не менее	Сторона	Начало, ПК+	Конец, ПК+	Протяженность, м
Ж/б парапетное ограждение	У5	Слева	4+70,00	9+10,00	435,78
Ж/б парапетное ограждение	У5	Слева	9+90,00	10+20,00	28,69
Ж/б парапетное ограждение	У5	Слева	12+20,00	12+90,00	70
Ж/б парапетное ограждение	У5	Слева	14+30,00	16+0,00	167,33
Ж/б парапетное ограждение	У5	Слева	20+0,00	22+60,00	261,91
Ж/б парапетное ограждение	У5	Слева	26+50,00	29+60,00	309,13
Ж/б парапетное ограждение	У5	Слева	32+0,00	34+50,00	249,09
Ж/б парапетное ограждение	У5	Слева	37+60,00	42+20,00	456,67
Ж/б парапетное ограждение	У5	Слева	43+60,00	44+50,00	91,19
Ж/б парапетное ограждение	У5	Слева	50+0,00	65+30,00	1524,45
Ж/б парапетное ограждение	У5	Слева	70+40,00	71+40,00	101,11
Ж/б парапетное ограждение	У5	Справа	50+50,00	51+70,00	129,28
Ж/б парапетное ограждение	У5	Справа	78+40,00	81+30,00	289,79
Ж/б парапетное ограждение	У5	Справа	97+30,00	97+60,00	29,55
Ж/б парапетное ограждение	У5	Слева	75+40,00	78+0,00	257,29
Ж/б парапетное ограждение	У5	Слева	81+70,00	98+90,00	1715,55
Ж/б парапетное ограждение	У5	Слева	103+0,00	104+0,00	99,57
Ж/б парапетное ограждение	У5	Слева	115+0,00	116+90,00	190,94
Итого до 1500					6 407
Ж/б парапетное ограждение	У5	Слева	127+0,00	130+0,00	299,27
Ж/б парапетное ограждение	У5	Слева	135+70,00	137+60,00	188,25

Ж/б парапетное ограждение	У5	Слева	143+30,00	143+90,00	60
Ж/б парапетное ограждение	У5	Слева	147+50,00	148+70,00	119,91
Ж/б парапетное ограждение	У5	Слева	154+30,00	155+70,00	139,84
Ж/б парапетное ограждение	У5	Слева	171+60,00	171+90,00	30
Ж/б парапетное ограждение	У5	Слева	188+10,00	192+60,00	449,71
Ж/б парапетное ограждение	У5	Слева	197+40,00	206+80,00	934,81
Ж/б парапетное ограждение	У5	Слева	207+90,00	212+10,00	417,24
Ж/б парапетное ограждение	У5	Справа	171+70,00	172+0,00	30
Итого свыше 1500					2 669
Всего					9076

15.9 Перечень мероприятий по защите от снежных заносов и попадания на них животных

В проектной документации участка автомобильной дороги не рассматривались мероприятия по защите трассы от снежных заносов и попадания на нее животных.

15.10 Автобусные остановки.

Проектом предусматривается устройство автобусных остановок с автопавильонами.

Остановочные площадки для автобусов по основной магистрали расположены за съездами на расстоянии не менее 20 метров. Длина площадок принята 10 метров. Отгон дополнительной полосы принят 15 метров, шириной остановочной полосы 3,75 метра. Покрытие остановочной площадки выполняется по типу покрытия основной магистрали.

Посадочные площадки приняты шириной 2 метра, длиной 10 м. Посадочная площадка от остановочной площадки выделяются бортовым камнем (БР 100*30*18) и возвышается на 0,2 метра. Бордюр устанавливается без смещения от кромки остановочной полосы.

Посадочные площадки оборудованы рифленым наземным тактильным указателем (плиткой) для информирования МГН о возможных направлениях движения согласно ОДМ 218.2.007-2011 «Методические рекомендации по проектированию мероприятий по обеспечению доступа инвалидов к объектам дорожного хозяйства». Информация о расположении тактильной плитки отображена в схеме организации дорожного движения к ней составлена соответствующая ведомость.

Тротуары

Проектом предусматривается устройство тротуаров от остановочных площадок до съездов для пешеходного движения, так как дорога проходит в зоне застройки, прилегающей к дороге.

В проектной документации предусмотрены условия беспрепятственного, безопасного и удобного передвижения маломобильных групп населения (МГН).

Пешеходные дорожки к сооружениям транспортной инфраструктуры выполняются с твердым покрытием, ровным, шероховатым, без зазоров, не создающим вибрацию при движении.

При проектировании пешеходных дорожек соблюдались следующие рекомендации:

- пешеходные дорожки выполнены без изменения уровня продольного профиля, с минимальным числом пересечений с проезжей частью автомобильных дорог;

- для обеспечения комфортных условий движения продольный уклон приняты не более 25‰, поперечные уклоны пешеходных дорожек 10‰ от проезжей части, ширина 2,0 м.

В местах пересечения тротуара со съездами и подходах устраивается пониженный

бортовой камень. Понижение бортового камня производится для обеспечения перемещения инвалидов на креслах-колясках. Высота бортового камня в местах пересечения тротуаров с проезжей частью не должна превышать 0,04 м. на протяжении не менее 1 м. (1-го бортового камня). Бортовые камни, расположенные с обеих сторон пониженного камня, должны обеспечивать плавный переход от пониженного борта до установленных на нормативную высоту.

Покрытие тротуаров однослойное:

- слой из плотного асфальтобетона тип Б марки II, толщиной 0,05 м;

Основание:

- слой из гравийно-песчаной смеси, толщиной 0,20 м.

Автопавильон

Павильон ожидания ГА предназначен для защиты пассажиров от атмосферных осадков.

Павильон представляет собой металлическую замкнутую, неразборную, сварную конструкцию усиленного типа. Он состоит из каркаса, крыши, двух боковых и одной задней стенок. Для сидения предусмотрена скамейка 150 (100)*40 мм. Каркас представляет собой сварную конструкцию состоящую из двойной рамы, внешняя рама выполнена из круглой трубы Ø42 мм, внутренняя рама выполнена из квадратной трубы 50х50 мм. Крыша изготовлена из сотового поликарбоната толщиной 6мм, стены изготовлены из монолитного поликарбоната толщиной 6мм.

Фундамент под стойки автопавильона из монолитного бетона В20 F200 W8 размером 300х300х800мм. Основанием под фундамент служит суглинок тяжелый твердый с включениями гальки, гравия и валунов до 30%. Гидроизоляция фундамента предусматривается горячей битумной мастикой за 2 раза.

Длина павильона 4000мм, ширина – 1610мм, высота – 2520мм.

Указания по монтажу:

1. Установить автопавильон на горизонтальную плоскость при необходимости выровнять а/п путем подкладки (выемки) грунта.
2. Залить бетоном стойки автопавильона.
3. Установить шток под знак «Автобусная остановка».
4. Закатать площадку под павильон и вокруг него слоем асфальта 70*100мм.

Паспорт автопавильона прилагается.

Ведомость автобусных остановок

ПК	Сторона	Примечание
49+63.00	Слева	
50+10.00	Справа	
69+40.00	Слева	
70+30.00	Справа	
126+3.00	Справа	
125+55.00	Слева	
133+45.00	Слева	
133+95.00	Справа	
152+25.00	Справа	
181+95.00	Справа	
181+95.00	Слева	
193+40.00	Справа	
164+30.00	Слева	Без кармана
164+30.50	Справа	Без кармана

РЕСПУБЛИКÆ ЦÆГАТ
ИРЫСТОНЫ-АЛАНИЙЫ
КУЛЬТУРОН БЫНТÆ
ХЪАХЪХЪÆНЫНЫ ÆМÆ
СÆ ПАЙДА КÆНЫНЫ КОМИТЕТ

КОМИТЕТ ПО ОХРАНЕ И
ИСПОЛЬЗОВАНИЮ ОБЪЕКТОВ
КУЛЬТУРНОГО НАСЛЕДИЯ
РЕСПУБЛИКИ СЕВЕРНАЯ
ОСЕТИЯ-АЛАНИЯ

Российская Федерация, РСО-Алания,
362040, г. Владикавказ, ул. Вахтангова,9,
тел./факс (8672) 54-13-72
e-mail: oknosetia@mail.ru

«21» июля 2016 г.
№ 289.54.1.

Главному инженеру
ООО «Роспроект»

Д.Г. Тогоеву

На № 121 от 12.07.2016

Уважаемый Давид Гивиевич!

На Ваш запрос о предоставлении информации о наличии (отсутствии) объектов культурного наследия в зоне планируемого проведения ремонтных работ на объекте «Реконструкция автомобильной дороги «Чикола-Мацута-Комы-Арт» с подъездом к с. Галиат (второй этап)» сообщаем, что Ирафский район РСО-Алания насыщен объектами археологического наследия (перечни объектов культурного наследия прилагаются).

Сообщаем также, что Комитет по охране и использованию объектов культурного наследия Республики Северная Осетия-Алания не имеет данных об отсутствии на указанном земельном участке строительства объектов, обладающих признаками объекта культурного наследия в соответствии со статьёй 3 Федерального закона от 25.06.2002 № 73-ФЗ «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации».

В связи с вышеизложенным Заказчик работ в соответствии со ст.28, ст.30, п.3 ст.31, п.2 ст.32, ст.36, ст.45.1 Федерального закона от 25.06.2002 № 73-ФЗ «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации» в случае, если земельный участок будет подвергаться воздействию земляных, строительных, мелиоративных, хозяйственных и иных работ, обязан:

1. Обеспечить проведение и финансирование историко-культурной экспертизы земельного участка, подлежащего воздействию земляных, строительных, мелиоративных, хозяйственных и иных работ, путём археологической разведки в порядке, установленном статьёй 45.1 Федерального закона № 73-ФЗ.

2. Представить в Комитет заключение государственной историко-культурной экспертизы, являющееся основанием для принятия органом охраны объектов культурного наследия решения о возможности проведения работ на земельном участке, подлежащем воздействию земляных, строительных, мелиоративных, хозяйственных и иных работ.

Приложение: на 2 л. в 1 экз.

С уважением,

Заместитель
председателя Комитета Л.Чехоева

Гадиев А.В.
53-83-59

Приложение 1

Ирафский район
Объекты культурного наследия (археология) федерального значения

Могильники III-IXвв.	РСО-А, Ирафский район, Галиатский сельский округ, близ села Камунта и между сёлами Камунта и Галиат
Могильник III-IXвв.	РСО-А, Ирафский район, Галиатский сельский округ, близ селения Камунта
Погребения в грунте	РСО-А, Ирафский район, Махческий сельский округ, близ сёл Махческ, Уакац, Фаснал
Погребения в каменных ящиках	РСО-А, Ирафский район, Махческий сельский округ, близ сёл Махческ, Уакац, Фаснал
Погребения в склепах	РСО-А, Ирафский район, Махческий сельский округ, близ сёл Махческ, Уакац, Фаснал
Погребения в грунте, каменных ящиках и склепах	РСО-А, Ирафский район, Махческий сельский округ, близ сёл Махческ, Уакац, Фаснал
Грунтовые погребения	РСО-А, Ирафский район, Стур-Дигорский сельский округ, село Стур-Дигора
Склепы	РСО-А, Ирафский район, Стур-Дигорский сельский округ, село Стур-Дигора
Грунтовые погребения, склепы	РСО-А, Ирафский район, Стур-Дигорский сельский округ, село Стур-Дигора

Приложение 2

Ирафский район
Выявленные объекты культурного наследия (археология)

Курган №2	с.Чикола, в 1,2км к Ю-Ю-В от западной окраины села, в 650м к югу от разрушенной ГЭС
Курган №3	с.Чикола, в 1,2км к Ю-Ю-В от села, в 120м к Ю-В от моста через ручей по просёлочной дороги на Чиколу
Курган №4	с.Чикола, в 2,1км к Ю-Ю-В от села, и в 950м к Ю-В от кирпичной постройки у дороги на Чиколу
Курганная группа VI (курган №1, курган №2)	с.Чикола, к востоку от села. №1 – в 540м к вост. от просёлочной дороги на Чиколу и 780м к Ю-В от разрушенной ГЭС; №2 – в 640м к Ю-В от кирпичного строения у дороги
Курганная группа IV (курган №1, курган №2)	с.Чикола, к Ю-В от села, в 22м и 70м к востоку от просёлочной дороги на Чиколу, в 170м и 190м от моста через ручей-приток р.Дарг-Тага, на той же дороге
Курган №1	с.Чикола, к Ю-В от села, в 50м от просёлочной дороги на Чиколу, в 800м Ю-З разрушенной ГЭС
Курганная группа V (курган №1, курган №2)	с.Чикола, к Ю-В от села, в 690м от разрушенной ГЭС и в 320м к Ю-В от кирпичной постройки у просёлочной дороги на Чиколу
Курганная группа I (8 курганов)	с.Чикола, к югу от села. Центр группы расположен в 1,3км к Ю-В от с.Чикола и 1,5км Ю-З Чиколинского кирпичного завода
Курганная группа I (6 курганов)	с.Чикола, Ю-З села, левый берег ручья
Курганная группа II (11 курганов)	с.Чикола. Курганы расположены на водораздельном гребне. Центр группы в 1450м к Ю-В от с.Чикола и 320м к С-З от слияния р.Дарг-Тага с безымянным ручьём протекающим с С-З на Ю-В

ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА ПО НАДЗОРУ В СФЕРЕ ПРИРОДОПОЛЬЗОВАНИЯ

УПРАВЛЕНИЕ ФЕДЕРАЛЬНОЙ СЛУЖБЫ ПО НАДЗОРУ В СФЕРЕ ПРИРОДОПОЛЬЗОВАНИЯ (РОСПРИРОДНАДЗОРА) ПО РЕСПУБЛИКЕ СЕВЕРНАЯ ОСЕТИЯ-АЛАНИЯ
(УПРАВЛЕНИЕ РОСПРИРОДНАДЗОРА ПО РСО-АЛАНИЯ)

ФЕДЕРАЛОН СЛУЖБÆЙЫ ÆРДЗÆЙ ПАЙДА КÆНЫНМÆ ЦÆСТДАРДЫ УПРАВЛЕНИ РЕСПУБЛИКÆ ЦÆГАТ ИРЫСТОН-АЛАНИЙЫ

ул. Иристонская, 25, г. Владикавказ, 362021,
тел.: (867-2) 76-75-97, факс: (867-2) 74-80-48
http://prirodnadzor-osetia.ru
E-mail: rpn15@rpn.gov.ru

от 22.07.16 **№** 220/1296
на № _____ **от** _____

Генеральному инженеру
ООО «РОСПРОЕКТ»
Д.Г. Тогоеву

РСО-Алания, г. Владикавказ,
ул. Островского, д.12

Уважаемый Давид Гивиевич!

На Ваш запрос от 13.07.2016г. № 127 сообщаем, что проектная документация на объект: «Реконструкция автомобильной дороги «Чикола–Мацута-Комы-Арт» будет, проходит на участке особо охраняемых природных территории Федерального значения, ФГБУ Национальный парк «Алания».

В соответствий с этим, проектную документацию на объект реконструкций автомобильной дороги необходимо представить на государственную экологическую экспертизу.

Врио руководителя Управления Л.К.Мирзаева

Исп. О.Е.Газзаев
Тел.514864

РЕСПУБЛИКÆ ЦÆГАТ
ИРИСТОН - АЛАНИ
ИРÆФИ РАЙОНИ БУНÆТТОН
ХЕУНАФФÆЙАДИ АДМИНИСТРАЦИ

РЕСПУБЛИКА СЕВЕРНАЯ
ОСЕТИЯ – АЛАНИЯ
АДМИНИСТРАЦИЯ МЕСТНОГО
САМОУПРАВЛЕНИЯ ИРАФСКОГО РАЙОНА

363500, с. Чикола, ул. А.Макоева,18

тел: Главы администрации: (867 34) 3-17-82
управделами: (867 34) 3-11-54 , факс: 3-11-54
E-mail: iraf.osetia@mail.ru; iraf@rso-a.ru.

18 7 2016 г.
Исх. № 1072

Главному инженеру
ООО «РОСПРОЕКТ»
Д.Г. Тогоеву

На № 123 от 12.07.2016г.

Администрация местного самоуправления Ирафского района сообщает Вам, что в зоне планируемого размещения объекта «Реконструкция автомобильной дороги « Чикола – Мацута – Комы-Арт» с подъездом к с. Галиат (2 этап)» отсутствуют особо охраняемые объекты историко-культурного наследия местного значения. Кроме того сообщаем Вам, что зону размещения объекта (полоса отвода) должна быть согласована в части особо охраняемых природных территорий с ФГБУ « Национальный парк Алания» в с. Чикола.

Глава АМС
Ирафского района **Б.Г. Хамикоев**

Исп.: Макоев С.К.
Тел: 8 (86734) 3-15-88

РЕСПУБЛИКÆ ЦÆГАТ ИРЫСТОН - АЛАНИЙЫ ÆРДЗОН ФÆРÆЗТЫ ÆМÆ ЭКОЛОГИЙЫ МИНИСТРАД

МИНИСТЕРСТВО ПРИРОДНЫХ РЕСУРСОВ И ЭКОЛОГИИ РЕСПУБЛИКИ СЕВЕРНАЯ ОСЕТИЯ - АЛАНИЯ

362021, РСО - Алания, г. Владикавказ, ул. Иристонская, 25, тел.: (867-2) 51-35-15, факс: (867-2) 24-00-98, E-mail: mail@minprirod.ru

от 15.07.16г. № 180/1264

на № 125 от 12.07.16г.

Главному инженеру
ООО «РОСПРОЕКТ»

Д.Г. Тогоеву

Министерство природных ресурсов и экологии Республики Северная Осетия-Алания рассмотрело Ваши письма от 12.07.2016г. № 125 и сообщает, что в районе объекта «Реконструкция автомобильной дороги «Чикола – Мацута – Комы - Арт» с подъездом к с. Галиат, (2 этап) нет особо охраняемых природных территорий регионального значения, но данный участок проходит на территории национального парка «Алания». За более подробной информацией следует обратиться в национальный Парк «Алания».

Заместитель министра В.А. Дзугаев

Исп. Ахполова Л.Р. тел. 510450

РЕСПУБЛИКÆ ЦÆГАТ ИРЫСТОН - АЛАНИЙЫ ÆРДЗОН ФÆРÆЗТЫ ÆМÆ ЭКОЛОГИЙЫ МИНИСТРАД

МИНИСТЕРСТВО ПРИРОДНЫХ РЕСУРСОВ И ЭКОЛОГИИ РЕСПУБЛИКИ СЕВЕРНАЯ ОСЕТИЯ - АЛАНИЯ

362021, РСО - Алания, г. Владикавказ, ул. Иристонская, 25, тел.: (867-2) 51-35-15, факс: (867-2) 24-00-98,
E-mail: mail@minprirod.ru

от 20.07.16. № 150/1299
на № 122 от 12.07.16.

Главному инженеру
ООО «РОСПРОЕКТ»
Д.Г. Тогоеву

Уважаемый Давид Гивиевич!

На Ваше обращение № 122 от 12 июля 2016 г. (вх. № 1277 от 13.07.2016 г.) сообщаю, что на участке автомобильной дороги «Чикола – Мацута – Комы -– Арт» имеется следующее месторождение общераспространённых полезных ископаемых, а именно Донифарское месторождение гнейсовидных диоритов, расположенное в 2 км. северо – восточнее с. Донифарс на левом берегу р. Урух. Лицензия на право пользование недрами ВЛК 80052 ТР прекращена 01 марта 2016г.

Врио Министра А.С. Гаглоев

Исп. Кондратенко П.В.
тел. 76-75-98

ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА ПО НАДЗОРУ В СФЕРЕ ПРИРОДОПОЛЬЗОВАНИЯ

УПРАВЛЕНИЕ ФЕДЕРАЛЬНОЙ СЛУЖБЫ ПО НАДЗОРУ В СФЕРЕ ПРИРОДОПОЛЬЗОВАНИЯ (РОСПРИРОДНАДЗОРА) ПО РЕСПУБЛИКЕ СЕВЕРНАЯ ОСЕТИЯ-АЛАНИЯ
(УПРАВЛЕНИЕ РОСПРИРОДНАДЗОРА ПО РСО-АЛАНИЯ)

ФЕДЕРАЛОН СЛУЖБÆЙЫ ÆРДЗÆЙ ПАЙДА КÆНЫНМÆ ЦÆСТДАРДЫ УПРАВЛЕНИ РЕСПУБЛИКÆ ЦÆГАТ ИРЫСТОН-АЛАНИЙЫ

ул. Иристонская, 25, г. Владикавказ, 362021,
тел.: (867-2) 76-75-97, факс: (867-2) 74-80-48
http://15.rpn.gov.ru
E-mail: rpn15@rpn.gov.ru

от 25.11.16 **№** 410/2093

на № _____ **от** _____

ООО «Роспроект»

362003, г. Владикавказ,
ул. Никитина, 21

Управление Росприроднадзора по РСО-Алания рассмотрело представленные на государственную экологическую экспертизу материалы по проектной документации «Реконструкция автомобильной дороги «Чикола-Мацута-Комы-Арт» с подъездом к с. Галиат, (2 этап)» и сообщает о соответствии представленных материалов установленным требованиям.

На основании изложенного и в соответствии с пунктом 9 Положения о порядке проведения государственной экологической экспертизы, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 11.06.1996 № 698, сообщаем о необходимости оплаты проведения государственной экологической экспертизы в соответствии с прилагаемыми сметой и счетом на ее оплату.

Начало срока проведения государственной экологической экспертизы будет установлено в течение трех дней после получения документа, подтверждающего оплату проведения государственной экологической экспертизы.

При отсутствии документа, подтверждающего оплату проведения государственной экологической экспертизы в течение тридцати дней со дня получения настоящего уведомления, государственная экологическая экспертиза не проводится, а материалы возвращаются заказчику.

Приложение:
1. Смета расходов на проведение государственной экологической экспертизы.
2. Счет за проведение государственной экологической экспертизы.

Врио руководителя Управления Л.К. Мирзаева

Исп. Дзестелова Ф.А.
8-8672-74-61-44

МЧС РОССИИ

**ГЛАВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ
МИНИСТЕРСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ПО ДЕЛАМ ГРАЖДАНСКОЙ ОБОРОНЫ,
ЧРЕЗВЫЧАЙНЫМ СИТУАЦИЯМ И ЛИКВИДАЦИИ
ПОСЛЕДСТВИЙ СТИХИЙНЫХ БЕДСТВИЙ
ПО РЕСПУБЛИКЕ СЕВЕРНАЯ ОСЕТИЯ – АЛАНИЯ
(Главное управление МЧС России
по Республике Северная Осетия - Алания)**

ул. Международная, 1, г. Владикавказ, 362045
Телефон/Факс: 8-8672-70-75-99
E-mail: mchs.osetia@mail.ru

05.10 2016 № 3-1 / 7452-15

На № 127 от 12.07.2016

Генеральному директору
ООО «РОСПРОЕКТ»

Т.И. КАЙТОВУ

ул. Островского, дом 12, г. Владикавказ, 362003

Исходные данные ГО ЧС

Уважаемый Тамерлан Ирбекович!

В соответствии с Вашим запросом сообщаю, что согласно требованиям п. 1 ст. 48 Градостроительного кодекса Российской Федерации (Федеральный закон от 29 декабря 2004 года № 190-ФЗ) исходные данные, подлежащие учету при разработке мероприятий по гражданской обороне, мероприятий по предупреждению чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера в составе проектной документации объекта «Реконструкция автомобильной дороги Чикола-Мацута-Комы-Арт с подъездом к с. Галиат (2 этап)» по адресу: км. 31+000 52+700 в Республике Северная Осетия-Алания, не требуются.

С уважением,

Начальник Главного управления
генерал-майор внутренней службы А.Н. Хоружий

Тедеев Ч.Т.
(8672) 70-00-01, (435)

Саморегулируемая организация, основанная на членстве лиц,
выполняющих инженерные изыскания
Саморегулируемая организация Ассоциация
«Объединение изыскателей Южного и Северо-Кавказского округов»
344010, г. Ростов-на-Дону, ул.Красноармейская, д.145, офис 303,
http://prospectors-sroufo.ru/, sro_ufo_ii@aaanet.ru
Регистрационный номер в государственном реестре саморегулируемых организаций
СРО - И - 020 - 11012010 от 11.01.2010 г.

г. Ростов-на-Дону **«04» декабря 2015 г.**

СВИДЕТЕЛЬСТВО

о допуске к определенному виду или видам работ, которые оказывают влияние на безопасность объектов капитального строительства

№ 0112.04-2010-1515921364-И–020

Выдано члену саморегулируемой организации:

Обществу с ограниченной ответственностью
"РОСПРОЕКТ"

ИНН 1515921364, ОГРН 1101515000070
362020, Республика Северная Осетия - Алания, г. Владикавказ, ул. Островского, д. 12

Основание выдачи Свидетельства: **решение Правления СРО АС «Объединение изыскателей Южного и Северо-Кавказского округов» от 04 декабря 2015 г., протокол № 22/15**

Настоящим Свидетельством подтверждается допуск к работам, указанным в приложении к настоящему Свидетельству, которые оказывают влияние на безопасность объектов капитального строительства.

Начало действия с «04» декабря 2015 г.

Свидетельство без приложения недействительно.

Свидетельство выдано без ограничения срока и территории действия.

Свидетельство выдано взамен ранее выданного
0112.03-2010-1515921364-И-020 от 02.08.2011 г., протокол №23/11.

Генеральный директор **В. А. Булавин**

М. П.

ПРИЛОЖЕНИЕ

к Свидетельству о допуске к определенному виду или видам работ,
которые оказывают влияние на безопасность объектов капитального строительства
от «04» декабря 2015 г.
№ 0112.04-2010-1515921364-И–020

Виды работ, которые оказывают влияние на безопасность объектов капитального строительства *(кроме особо опасных и технически сложных объектов, объектов использования атомной энергии)* и о допуске к которым член Саморегулируемой организации Ассоциации «Объединение изыскателей Южного и Северо-Кавказского округов» Общество с ограниченной ответственностью "РОСПРОЕКТ" имеет Свидетельство

№	Наименование вида работ
1	**Работы в составе инженерно-геодезических изысканий**
1.1	Создание опорных геодезических сетей
1.2	Геодезические наблюдения за деформациями и осадками зданий и сооружений, движениями земной поверхности и опасными природными процессами
1.3	Создание и обновление инженерно-топографических планов в масштабах 1:200 – 1:5000, в том числе в цифровой форме, съемка подземных коммуникаций и сооружений
1.4	Трассирование линейных объектов
1.5	Инженерно-гидрографические работы
1.6	Специальные геодезические и топографические работы при строительстве и реконструкции зданий и сооружений
2	**Работы в составе инженерно-геологических изысканий**
2.1	Инженерно-геологическая съемка в масштабах 1:500 – 1:25000
2.2	Проходка горных выработок с их опробованием, лабораторные исследования физико-механических свойств грунтов и химических свойств проб подземных вод
2.3	Изучение опасных геологических и инженерно-геологических процессов с разработкой рекомендаций по инженерной защите территории
2.4	Гидрогеологические исследования
3	**Работы в составе инженерно-гидрометеорологических изысканий**
3.1	Метеорологические наблюдения и изучение гидрологического режима водных объектов
3.2	Изучение опасных гидрометеорологических процессов и явлений с расчетами их характеристик
3.3	Изучение русловых процессов водных объектов, деформаций и переработки берегов
3.4	Исследования ледового режима водных объектов

Продолжение

4	**Работы в составе инженерно-экологических изысканий**
4.1	Инженерно-экологическая съемка территории
4.2	Исследования химического загрязнения почвогрунтов, поверхностных и подземных вод, атмосферного воздуха, источников загрязнения
4.4	Исследования и оценка физических воздействий и радиационной обстановки на территории
5	**Работы в составе инженерно-геотехнических изысканий (Выполняются в составе инженерно-геологических изысканий или отдельно на изученной в инженерно-геологическом отношении территории под отдельные здания и сооружения)**
5.1	Проходка горных выработок с их опробованием и лабораторные исследования механических свойств грунтов с определением характеристик для конкретных схем расчета оснований фундаментов
5.2	Полевые испытания грунтов с определением их стандартных прочностных и деформационных характеристик (штамповые, сдвиговые, прессиометрические, срезные). Испытания эталонных и натурных свай
5.3	Определение стандартных механических характеристик грунтов методами статического, динамического и бурового зондирования
5.5	Специальные исследования характеристик грунтов по отдельным программам для нестандартных, в том числе нелинейных методов расчета оснований фундаментов и конструкций зданий и сооружений
5.6	Геотехнический контроль строительства зданий, сооружений и прилегающих территорий
6	**Обследование состояния грунтов основания зданий и сооружений**

Генеральный директор **В. А. Булавин**

Россия, г.Ростов-на-Дону * Саморегулируемая организация Ассоциация "Объединение изыскателей Южного и Северо-Кавказского округов" * ОГРН 1096100001414 * ИНН 6163098053

Саморегулируемая организация, основанная на членстве лиц, осуществляющих подготовку проектной документации

Саморегулируемая организация Ассоциация «Объединение проектировщиков Южного и Северо-Кавказского округов»

344010, г. Ростов-на-Дону, ул.Красноармейская, д.145, офис 302,
http://designers-sroufo.ru/, sro_ufo_pr@aaanet.ru

Регистрационный номер в государственном реестре саморегулируемых организаций

СРО – П – 033 – 30092009 от 30.09.2009 г.

г.Ростов-на-Дону **«03» августа 2016 г.**

СВИДЕТЕЛЬСТВО

о допуске к определенному виду или видам работ, которые оказывают влияние на безопасность объектов капитального строительства

№ 0424.07-2010-1515921364-П-033

Выдано члену саморегулируемой организации:

Обществу с ограниченной ответственностью "РОСПРОЕКТ"

ИНН 1515921364, ОГРН 1101515000070
362020, Республика Северная Осетия - Алания,
г. Владикавказ, ул. Островского, д. 12

Основание выдачи Свидетельства: **решение Правления СРО АС «ЮгСевКавПроект» от 03 августа 2016 г., протокол № 19/16**

Настоящим Свидетельством подтверждается допуск к работам, указанным в приложении к настоящему Свидетельству, которые оказывают влияние на безопасность объектов капитального строительства.

Начало действия с «03» августа 2016 г.

Свидетельство без приложения недействительно.

Свидетельство выдано без ограничения срока и территории действия.

Свидетельство выдано взамен ранее выданного
0424.06-2010-1515921364-П–033 от 02.06.2015 г., протокол №13/15.

Генеральный директор **Г. Г. Сеферов**

М.П.

ЮСКП 003739 *

©Н·Т·ГРАФ

Приложение
к Свидетельству о допуске
к определенному виду или видам
работ, которые оказывают влияние
на безопасность объектов
капитального строительства
от «03» августа 2016 г.
№ 0424.07-2010-1515921364-П-033

Виды работ, которые оказывают влияние на безопасность объектов капитального строительства *(кроме особо опасных, технически сложных и уникальных объектов, объектов использования атомной энергии)* и о допуске к которым член Саморегулируемой организации Ассоциации «Объединение проектировщиков Южного и Северо-Кавказского округов» Общество с ограниченной ответственностью "РОСПРОЕКТ" имеет Свидетельство

№	НАИМЕНОВАНИЕ ВИДА РАБОТ
1	**Работы по подготовке схемы планировочной организации земельного участка**
1.1	Работы по подготовке генерального плана земельного участка
1.2	Работы по подготовке схемы планировочной организации трассы линейного объекта
1.3	Работы по подготовке схемы планировочной организации полосы отвода линейного сооружения
2	**Работы по подготовке архитектурных решений**
3	**Работы по подготовке конструктивных решений**
5	**Работы по подготовке сведений о наружных сетях инженерно-технического обеспечения, о перечне инженерно-технических мероприятий**
5.3	Работы по подготовке проектов наружных сетей электроснабжения до 35 кВ включительно и их сооружений
5.4	Работы по подготовке проектов наружных сетей электроснабжения не более 110 кВ включительно и их сооружений
5.5	Работы по подготовке проектов наружных сетей электроснабжения 110 кВ и более и их сооружений
5.6	Работы по подготовке проектов наружных сетей слаботочных систем
6	**Работы по подготовке технологических решений**
6.1	Работы по подготовке технологических решений жилых зданий и их комплексов
6.2	Работы по подготовке технологических решений общественных зданий и сооружений и их комплексов
6.3	Работы по подготовке технологических решений производственных зданий и сооружений и их комплексов
6.4	Работы по подготовке технологических решений объектов транспортного назначения и их комплексов
6.5	Работы по подготовке технологических решений гидротехнических сооружений и их комплексов
6.7	Работы по подготовке технологических решений объектов специального назначения и их комплексов
6.11	Работы по подготовке технологических решений объектов военной инфраструктуры и их комплексов

Без свидетельства о допуске недействительно БВ 005690 *

Продолжение

7 7.1	**Работы по разработке специальных разделов проектной документации** Инженерно-технические мероприятия по гражданской обороне
9	**Работы по подготовке проектов мероприятий по охране окружающей среды**
11	**Работы по подготовке проектов мероприятий по обеспечению доступа маломобильных групп населения**
12	**Работы по обследованию строительных конструкций зданий и сооружений**
13	**Работы по организации подготовки проектной документации, привлекаемым застройщиком или заказчиком на основании договора юридическим лицом или индивидуальным предпринимателем (генеральным проектировщиком)**

Общество с ограниченной ответственностью "РОСПРОЕКТ" вправе заключать договоры по осуществлению организации работ по подготовке проектной документации объектов капитального строительства **(кроме особо опасных, технически сложных и уникальных объектов, объектов использования атомной энергии),** стоимость которых по одному договору не превышает 300 000 000 (Триста миллионов) рублей.

Генеральный директор **Г. Г. Сеферов**

Приложение №1
к Государственному контракту
№ _____
от «___ » _____ 2016 г.

ТЕХНИЧЕСКОЕ ЗАДАНИЕ
на выполнение инженерных изысканий и разработку проектной документации на объект «Реконструкция автомобильной дороги «Чикола – Мацута – Комы-Арт» с подъездом к с.Галиат, (2 этап)»

1. Общие положения:	
Цели и задачи корректировки проектной документации	Разработка оптимальных, обоснованных, экономически целесообразных и эффективных функционально-технологических, конструктивных и инженерно-технических решений при реконструкции объекта. Проведение инженерных изысканий и разработка проектной документации для реализации мероприятий по реконструкции автодороги и инженерных сооружений на ней, обеспечивающих нормальные потребительские свойства сооружений на период до очередной реконструкции и доведение технических параметров автодороги в соответствии с требованиями нормативных документов в области строительства
Заказчик корректировки проектной документации	Комитет дорожного хозяйства Республики Северная Осетия-Алания
Источник финансирования проектных работ	Республиканский бюджет Республики Северная Осетия-Алания
Межремонтные сроки	Реализация принятых проектных решений обеспечит соблюдение межремонтных сроков, утвержденных приказом Минтранса России от 1 ноября 2007 № 157
Уровень ответственности зданий и сооружений (по ГОСТ Р 54257-2010)	1
Эксплуатационная безопасность (безопасность дорожного движения)	Разработаем схему организации движения при производстве работ без перерывов движения транспортного потока, дислокацию дорожных знаков уточним проектной документацией, при необходимости внесем изменения в утвержденную схему организации дорожного движения по окончанию строительства
Экологическая безопасность	Разработаем раздел проектной документации и мероприятия по охране окружающей среды в соответствии с действующими нормативными документами
Внедрение новых технологий, конструкций и материалов	По предложению проектной организации

Исходные данные для проектирования	Местоположение объекта: Ирафский район, автодорога «Чикола-Мацута-Комы-Арт», км 31,0 – км 52,7, IV технической категории	
Основные технические показатели объекта для проектирования:	до реконструкции	после реконструкции
общая протяженность дороги, км	21,7	21,7 уточним в проектной документации
категория автомобильной дороги	IV	IV (в соответствии с СП 34.13330.2012 акт.ред. СНиП 2.05.02-85*; IV Б-п (в особо сложных, стесненных условиях по ОДМ 218.2.017-2011)
число полос движения	2	2
расчетная скорость (для горных условий), км/ч	40	40 (по СП 34.13330.2012); 30 (в особо сложных, стесненных условиях по ОДМ 218.2.017-2011)
ширина:		
земляного полотна, м	8-10	10; 9
проезжей части, м	5-6	6
обочин, м	2	2; 1,5
расчетная нагрузка для дорожной одежды, кН (в соответствии с ОДН 218.046-01)	100	100
тип дорожной одежды	переходный	капитальный
вид покрытия	гравийное	асфальтобетон
ограждения безопасности:		
ж/б, м	127	в соответствии с ГОСТ 52289-2004
металлические, м	-	
участки автомобильной дороги проходящие в пределах населенных	IV	IV (в соответствии с СП 42.13330.2011); IV Б-п (в особо сложных, стесненных условиях по ОДМ 218.2.017-2011)

пунктов		
число полос движения	2	2
расчетная скорость, км/ч	30	30
ширина проезжей части, м	4,5-6	6
ширина пешеходной части тротуара	-	1,5
освещение участка дороги	-	в соответствии ГОСТ
расчетная нагрузка для дорожной одежды, кН (в соответствии с ОДН 218.046-01)	80	100
тип дорожной одежды	переходный	капитальный
вид покрытия	гравийное	асфальтобетон
водопропускные трубы, шт.	13	по проектной документации
мосты, шт.	4	4
1-й мост, км 31,5		
длина, м	15,0	по проектной документации
схема, м	1х13,8	по проектной документации
ширина, м	7,0	по проектной документации
габарит, м, в том числе:	Г = 6,93	Г – 8,0+2х1,0
тротуары	-	по проектной документации
расчетные нагрузки (в соответствии с ГОСТ Р 52748-2007)	Н-13, НГ-60	АК-14, НК-100
освещение	-	по проектной документации
ограждения безопасности	ж/б	в соответствии с ГОСТ Р 52289-2004
2-ой мост, км 33,25		
длина, м	15	по проектной документации
схема, м	1х15	по проектной документации
ширина, м	7,5	по проектной документации
габарит, м, в том числе:	Г= 6,95	Г – 8,0 +2х1,0

тротуары	-	по проектной документации
расчетные нагрузки (в соответствии с ГОСТ Р 52748-2007)	Н-13, НГ-60	АК-14, НК-100
освещение	-	по проектной документации
ограждения безопасности	ж/б	в соответствии с ГОСТ Р 52289-2004
3-й мост, км 36,5		
длина, м	6	по проектной документации
схема, м	1х6	по проектной документации
ширина, м	6,44 м	по проектной документации
габарит, м	Г= 6,44	Г – 8,0+2х1,0
расчетные нагрузки (в соответствии с ГОСТ Р 52748-2007)	Н-13, НГ-60	АК-14, НК-100
освещение	-	по проектной документации
ограждения безопасности	ж/б	в соответствии с ГОСТ Р 52289-2004
4-й мост, км 44		
длина, м	-	по проектной документации
схема, м	-	по проектной документации
ширина, м	-	по проектной документации
габарит, м	-	Г – 8,0+2х1,0
расчетные нагрузки (в соответствии с ГОСТ Р 52748-2007)	-	АК-14, НК-100
освещение	-	по проектной документации
ограждения безопасности	-	в соответствии с ГОСТ Р 52289-2004
2. Изыскательские работы		
Цели и задачи выполнения инженерно-изыскательских работ	Получение исходных данных для разработки проектной документации, а также рекомендаций для принятия экономически, технически, социально и экологически обоснованных проектных решений для реконструкции автомобильной дороги с мостовыми переходами	
Нормы проектирования	Согласно действующих ГОСТ, СНиП и ВСН и др. нормативных документов в области дорожного строительства	
Необходимость предоставления свидетельства СРО с допуском на право	Допуск саморегулируемой организации к работам на выполнение инженерных изысканий в соответствии с Приказом Минрегиона России от 30 декабря 2009 г. № 624, раздел I «Виды работ по инженерным изысканиям», пункты 1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5, 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 3.1, 3.2, 3.3, 4.1, 4.2, 4.4, 5.1, 5.2, 5.3, 6	

выполнения инженерных изысканий	
Характеристика ожидаемых воздействий природной среды на объект (в соответствии со СНиП 22-01-95)	Сейсмическая активность 9 баллов, оползни, селевые потоки, лавины
Виды инженерных изысканий	Инженерно-геодезические, инженерно-геологические, инженерно-гидрометеорологические; инженерно-экологические
Требования к производству видов инженерных изысканий:	
инженерно-геодезические	инженерно-геодезические изыскания осуществим путем проведения топографической съемки участка расположения объекта с составлением топографического плана в масштабе 1:1000 с сечением горизонталей через 1 м, каталога координат и обмерных чертежей сооружения. Инженерно-геодезические изыскания будут обеспечивать получение топографо-геодезических материалов и данных о ситуации и рельефе местности (в том числе дна водотоков), необходимых для комплексной оценки природных и техногенных условий территории расположения объекта реконструкции, обоснования проектных решений реконструкции и эксплуатации. Представим карту масштаба 1:10 000 на участки проявления опасных геологических процессов от очагов зарождения до зоны разгрузки. Все предварительные решения и итоги работы согласуем с Заказчиком
инженерно-геологические	представим инженерно-геологические данные, необходимые для обоснования проектных решений. Определим физико-механические свойства грунтов, условия их залегания, обводненности, агрессивности по отношению к бетону и стали, глубину общего и местного размыва на водотоках (реках) в местах расположения опор мостов. Представим каталог опасных геологических процессов с рекомендациями по обоснованию принятия проектных решений. Представим карту развития опасных геологических процессов с характеристиками достаточными для принятия решений по защите объекта от внешних воздействий, масштаб 1:10 000. Разработаем и представим, попикетно, в виде отдельной главы отчетной документации рекомендации по защите объекта от природных воздействий. Рассмотрим альтернативные варианты трассы и дать оценку их технических параметров. Представленные рекомендации обоснуем в соответствии с нормативами. Разработаем прогноз влияния природной среды на реконструируемый объект. Все предварительные решения и итоги работы согласуем с Заказчиком
инженерно-гидрометеорологические	представим гидрометеорологические данные в соответствии с СП 11-103-97. Обеспечим комплексное изучение гидрометеорологических условий территории строительства и прогноз возможных изменений этих условий в результате взаимодействия с проектируемым объектом с целью получения необходимых и достаточных материалов для принятия обоснованных проектных решений. Проведем исследования и представим данные о лавинной обстановке в ретроспективе, оценим параметры лавин и определим зоны поражения на

	протяжении сооружения
грунтовых строительных материалов	представим материалы о возможности использования грунтов в зоне прохождения трассы для возведения земполотна и конструктивных слоев дорожной одежды. Все предварительные решения и итоги работы согласуем с Заказчиком
Требования к отчетным материалам	Результатом инженерных изысканий станет технический отчет, содержащий материалы в текстовой форме и в виде карт (схем) и отражающий информацию: о задаче инженерных изысканий, о местоположении территории, на которой расположен объект, о видах, объемах, способах и сроках проведения работ, о выполнении инженерных изысканий в соответствии с программой инженерных изысканий и качестве выполненных инженерных изысканий, об альтернативных вариантах размещения сооружения, о результатах комплексного изучения природных и техногенных условий указанной территории, в том числе о результатах изучения, оценки и прогноза возможных изменений природных и техногенных условий указанной территории применительно к объекту при осуществлении работ по его реконструкции и после их завершения, о результатах оценки влияния реконструкции объекта на другие объекты, рекомендации по защите объекта от внешних воздействий и проектно-технические решения попикетно, топографический план в масштабе 1:1000, с сечением горизонталей через 0,5 м, каталог координат, продольный профиль по трассе в масштабе 1:1000
Прочие требования	В случае выявления в процессе инженерных изысканий экономической нецелесообразности проведения реконструкции сооружения или необходимости дополнительных специальных обследований конструкций, поставим Заказчика в известность и приостановим работы. По окончании инженерных изысканий земельные участки и конструкции будут приведены в состояние, пригодное для их использования по целевому назначению. Изыскания выполним с применением сертифицированных программных комплексов и оборудования. Принимаемые решения, геодезические и геологические отчеты согласуемс Заказчиком
Сроки выполнения работ	В соответствии с Контрактом
Порядок и комплектность представления отчетных материалов	Передадим Заказчику отчетные данные изысканий сброшюрованными в 3-х экземплярах и в 3-х экземплярах на CD дисках. Формат графических материалов – «dwg» (AvtoKAD). Формат текстовых материалов «doc» (MSWord, Exel). Технический отчет об инженерных изысканиях передадим Заказчику в сроки, установленные в графике работ
III. Проектные работы:	
Нормы проектирования	Согласно действующим ГОСТ, СНиП и ВСН и др. нормативным документам в области дорожного строительства
Необходимость предоставления свидетельства СРО с допуском	Допуск саморегулируемой организации к работам по организации подготовки проектной документации в соответствии с Приказом Минрегиона России от 30 декабря 2009 г. № 624, пункт 13 раздела II «Виды работ по подготовке проектной документации»

на право подготовки проектной документации в отношении объектов транспортного назначения	
Переустройство коммуникаций	При необходимости предусмотреть проектом
Авторский надзор	Требуется, до окончания строительства объекта
Исходные данные для проектирования	Выполним сбор исходных данных в необходимой номенклатуре, в том числе: сведения о подземных и наземных коммуникациях в зоне сооружения, технические условия на их размещение, полученные путём определения перечня, состава и балансодержателей объектов, подлежащих временному переустройству; информация о наличии правоустанавливающих документов на земельный участок в пределах полосы отвода; утвержденная (действующая) дислокация, дорожных знаков и разметки; статистические данные о ДТП по годам; данные по интенсивности и составу движения. Получим исходные данные для разработки раздела «Инженерно-технические мероприятия гражданской обороны. Мероприятия по предупреждению чрезвычайных ситуаций».
Требования к составу сметной документации	В состав сметной документации включим: сводный сметный расчет, локальные сметные расчеты, калькуляции транспортных расходов и стоимости материалов; ведомость объемов и стоимости работ; отчетные формы локальных сметных расчетов (со стоимостью по составляющим прямых затрат на единицу объема по каждому виду работ); В сводном сметном расчете предусмотрим затраты на: авторский надзор; разработку рабочей документации страхование строительных рисков; строительный контроль, включая проведение приемочной диагностики; государственную экспертизу; компенсационные выплаты при отводе земель и убытков собственников земельных участков; выполнение комплекса кадастровых работ по подготовке документов содержащих необходимые для осуществления кадастрового учета сведения о земельных участках для объекта реконструкции и подготовки межевых планов для постановки земельных участков на кадастровый учет; прочие необходимые затраты в соответствии с МДС 81-35.2004 «Методика определения стоимости строительной продукции на территории РФ». Сметную стоимость строительства определим базисно-индексным методом в соотвествии с ТЕР-2001 в двух уровнях цен: в ценах на 01.01.2000 и на момент прохождения государственной экспертизы

Требования к составу проектной документации	Состав разделов проекта и их содержание будут соответствовать требованиям Постановления Правительства РФ от 16.02.08 № 87 «О составе разделов проектной документации и требованиях к их содержанию»: общая пояснительная записка с оценкой оптимальности выбранного варианта; генеральный план; технические решения по уширению и усилению пролетных строений моста в соответствии с требованиями СП 35.13330.2011 к искусственным сооружениям, расположенным на автомобильных дорогах IV категории; усиление береговых и промежуточных опор под временные нагрузки А-14 и Н-14 и увеличенные постоянные нагрузки; переустройство мостового полотна; устройство сопряжений моста с насыпью подходов; реконструкция подходов; В составе проектной документации выделим в отдельные книги: «Технический отчет об инженерных изысканиях» (утвердить заказчиком); «Материалы технических условий и согласований проектной документации»; «Организация дорожного движения»; «Проект организации строительства (реконструкци)»; «Охрана окружающей среды»; «Переустройство коммуникаций»; «Организация работ по содержанию автомобильной дороги»; «Геодезическая разбивочная основа» с приложением фотоматериалов закрепляемых на местности знаков, пунктов, реперов. Основные технико-экономические показатели и проектные решения представим в виде сводной таблицы. В проектной документации при необходимости укажем границы земельных участков, а так же необходимость проведения выбора земельного участка для временного пользования. Определим размер убытков и компенсации потерь для временного пользования в соответствии с земельным законодательством
Прочие требования	Определим перечень, состав и балансодержателей объектов (включая наземные и подземные коммуникации и сооружения) не относящихся к имуществу республиканских автомобильных дорог и подлежащих переустройству; определим перечень, состав и балансодержателей объектов незаконно прикрепленных элементов и конструкций, подлежащих сносу; осуществим все необходимые для проектирования согласования по отводу земель, с владельцами коммуникаций, проходящих в зоне реконструкции дороги, со службами санэпиднадзора, с экологическими службами и т.д. при необходимости; выполним согласование проекта с органами УГИБДД МВД России по РСО-А; проектирование осуществим с применением сертифицированных программных комплексов
Требования к согласованию проектной документации	До передачи проектной документации в государственную экспертизу все проектные решения и итоги работы согласуем с Заказчиком (план трассы, конструкции дорожной одежды, конструктивные решения по искусственным сооружениям, сводный сметный расчет и локальные сметы, транспортная схема, прайс-листы и калькуляции). Согласуем проект с органами государственного надзора и организациями в соответствии с действующим законодательством. Соберем все согласования и технические условия. Получим положительное заключение экологической экспертизы (при

	необходимости). Получим положительное заключение государственной экспертизы проекта без дополнительной оплаты (стоимость проведения государственной экспертизы включена в стоимость проектно-изыскательских работ). Участвовать без дополнительной оплаты в рассмотрении проекта заказчиком в установленном им порядке, представлять пояснения, документы, обоснования по требованию государственной экспертизы, вносить в проект по результатам рассмотрения у заказчика и замечаниям государственной экспертизы изменения и дополнения, не противоречащие данному заданию. Участвовать в приемочной комиссии по сдаче объекта в эксплуатацию
Требования к сдаче проектной документации	Проект оформим подписями руководителя генеральной проектной организации и главного инженера проекта, круглой печатью генеральной проектной организации, а также справкой главного инженера проекта о соответствии проекта требованиям действующего законодательства и задания на проектирование. Знаки, позволяющие вынести на местность ось проектируемого объекта и репера высотных отметок сдадим заказчику по акту до окончания проектирования. Все знаки будут установлены вдоль границ участка строительных работ, четко обозначены для исключения умышленного уничтожения, позволять однозначно идентифицировать закрепляемый пункт. Представим положительное заключение государственной экспертизы на проектно-сметную документацию по объекту капитального строительства. Передадим Заказчику отчетные данные проекта сброшюрованными в 5-ти экземплярах и в 3-х экземплярах на CD дисках. Формат графических материалов – возможностью редактирования «dwg» (AvtoKAD). Формат текстовых материалов возможностью редактирования «doc» (MSWord) Формат материалов смет с возможностью редактирования в электронном виде – «ГРАНД смета», версия 5.3. Формат текстовых материалов смет с возможностью редактирования в«doc» (Exel)
Срок сдачи проектной документации заказчику	В соответствии с Приложением № 2 к настоящему Контракту, но не позднее 25 ноября 2016 г.

«Заказчик»:
Председатель Комитета
дорожного хозяйства
РСО-Алания

_____ /Т.Т. Солиев/

М.П.

«Исполнитель»:
Генеральный директор
ООО «Роспроект»

_____ / Кайтов Т.И./

М.П.

РЕСПУБЛИКА СЕВЕРНАЯ ОСЕТИЯ – АЛАНИЯ
Глава администрации местного самоуправления Ирафского района

РАСПОРЯЖЕНИЕ

от 29.05.2020 № 93 с. Чикола

Об утверждении документации по планировке территории объекта «Реконструкция автодороги Чикола-Мацута-Комы-Арт с подъездом к с. Галиат (2 этап) в Республике Северная Осетия-Алания»

На основании Протокола публичных слушаний, проведенных 10.01.2017 года, руководствуясь статьи 45 Градостроительного кодекса Российской Федерации, в соответствии с Федеральным законом от 06.10.2003 г. №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» и Уставом муниципального образования Ирафский район Республики Северная Осетия- Алания:

1.Утвердить документацию по планировке территории объекта «Реконструкция автодороги Чикола-Мацута-Комы-Арт с подъездом к с. Галиат (2 этап) в Республике Северная Осетия-Алания».

2.Отделу архитектуры, строительства и ЖКХ АМС Ирафского района в семидневный срок со дня вступления в силу настоящего распоряжения направить документацию по планировке территории объекта Республики Северная Осетия-Алания Главам Гуларского, Задалеского и Стур-Дигоринского сельских поселений Ирафского муниципального района РСО-Алания.

3.Отделу архитектуры, строительства и ЖКХ АМС Ирафского района направить документацию по планировке территории объекта «Реконструкция автодороги Чикола-Мацута-Комы-Арт с подъездом к с. Галиат (2 этап) в Республике Северная Осетия-Алания» для внесения сведений, указанных в п.3 ч.2

ст.7 Федерального закона от 13.07.2015 г. №218-ФЗ «О государственной регистрации недвижимости» в Единый государственный реестр недвижимости.

4.Контроль за исполнением настоящего распоряжения возложить на заместителя главы администрации С.К. Макоева.

5.Настоящее распоряжение вступает в силу со дня его подписания.

Глава администрации
местного самоуправления
Ирафского района О.Т. Лагкуев