ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ ҚҰРЫЛЫС ЖӘНЕ ТҰРҒЫН ҮЙ-КОММУНАЛДЫҚ ШАРУАШЫЛЫҚ ІСТЕРІ АГЕНТТІГІ «ЖОБАЛАРДЫ МЕМЛЕКЕТТІК ВЕДОМСТВОДАН ТЫС САРАПТАУ» ШАРУАШЫЛЫҚ ЖҮРГІЗУ ҚҰҚЫҒЫНДАҒЫ РЕСПУБЛИКАЛЫҚ МЕМЛЕКЕТТІК КӘСІПОРНЫНЫҢ («МЕМСАРАПТАМА» РМК) ҚАРАҒАНДЫ ОБЛЫСЫ БОЙЫНША ФИЛИАЛЫ

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

ФИЛИАЛ РЕСПУБЛИКАНСКОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО ПРЕДПРИЯТИЯ НА ПРАВЕ ХОЗЯЙСТВЕННОГО ВЕДЕНИЯ «ГОСУДАРСТВЕННАЯ ВНЕВЕДОМСТВЕННАЯ ЭКСПЕРТИЗА ПРОЕКТОВ» (РГП «ГОСЭКСПЕРТИЗА») АГЕНТСТВА РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН ПО ДЕЛАМ СТРОИТЕЛЬСТВА И ЖИЛИЩНО-КОММУНАЛЬНОГО ХОЗЯЙСТВА ПО КАРАГАНДИНСКОЙ ОБЛАСТИ

ҚОРЫТЫНДЫ

000898

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ ҚҰРЫЛЫС ЖӘНЕ ТҰРҒЫН ҮЙ-КОММУНАЛДЫҚ ШАРУАШЫЛЫҚ ІСТЕРІ АГЕНТТІГІ «ЖОБАЛАРДЫ МЕМЛЕКЕТТІК ВЕДОМСТВОДАН ТЫС САРАПТАУ» ШАРУАШЫЛЫҚ ЖҮРГІЗУ ҚҰҚЫҒЫНДАҒЫ РЕСПУБЛИКАЛЫҚ МЕМЛЕКЕТТІК КӘСІПОРНЫНЫҢ («МЕМСАРАПТАМА» РМК) ҚАРАҒАНДЫ ОБЛЫСЫ БОЙЫНША ФИЛИАЛЫ

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

ФИЛИАЛ РЕСПУБЛИКАНСКОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО ПРЕДПРИЯТИЯ НА ПРАВЕ ХОЗЯЙСТВЕННОГО ВЕДЕНИЯ «ГОСУДАРСТВЕННАЯ ВНЕВЕДОМСТВЕННАЯ ЭКСПЕРТИЗА ПРОЕКТОВ» (РГП «ГОСЭКСПЕРТИЗА») АГЕНТСТВА РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН ПО ДЕЛАМ СТРОИТЕЛЬСТВА И ЖИЛИЩНО-КОММУНАЛЬНОГО ХОЗЯЙСТВА ПО КАРАГАНДИНСКОЙ ОБЛАСТИ

Бекітемін:

«Мемсараптама» РМК
Қарағанды облысы бойынша
филиалының директоры
_____ Тусупбеков К.М.

«Жәйрем кенті, Металлургтер көшесі, 31 үй, тігін цехына апаратын жолын қайта құралымдау»
жұмыс жобасы бойынша

2013 жылғы 13 қыркүйектегі № 10-0422/13

ҚОРЫТЫНДЫ

ТАПСЫРЫСШЫ:
«Қаражал қаласының құрылыс, сәулет және қала құрылысы бөлімі» ММ
Каражал қаласы

БАС ЖОБАЛАУШЫ:
«КАРЭНТ»ЖШС
Қарағанды қаласы

Қарағанды қаласы

000898

АЛҒЫ СӨЗ

«Жәйрем кенті, Металлургтер көшесі, 31 үй, тігін цехына апаратын жолын қайта құралымдау» жұмыс жобасы бойынша осы сараптау қорытындысы «Мемсараптама» РМК Қарағанды облысы бойынша филиалымен берілді.

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

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ ҚҰРЫЛЫС ЖӘНЕ ТҰРҒЫН ҮЙ-КОММУНАЛДЫҚ ШАРУАШЫЛЫҚ ІСТЕРІ АГЕНТТІГІ «ЖОБАЛАРДЫ МЕМЛЕКЕТТІК ВЕДОМСТВОДАН ТЫС САРАПТАУ» ШАРУАШЫЛЫҚ ЖҮРГІЗУ ҚҰҚЫҒЫНДАҒЫ РЕСПУБЛИКАЛЫҚ МЕМЛЕКЕТТІК КӘСІПОРНЫНЫҢ («МЕМСАРАПТАМА» РМК) ҚАРАҒАНДЫ ОБЛЫСЫ БОЙЫНША ФИЛИАЛЫ

ФИЛИАЛ РЕСПУБЛИКАНСКОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО ПРЕДПРИЯТИЯ НА ПРАВЕ ХОЗЯЙСТВЕННОГО ВЕДЕНИЯ «ГОСУДАРСТВЕННАЯ ВНЕВЕДОМСТВЕННАЯ ЭКСПЕРТИЗА ПРОЕКТОВ» (РГП «ГОСЭКСПЕРТИЗА») АГЕНТСТВА РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН ПО ДЕЛАМ СТРОИТЕЛЬСТВА И ЖИЛИЩНО-КОММУНАЛЬНОГО ХОЗЯЙСТВА ПО КАРАГАНДИНСКОЙ ОБЛАСТИ

Утверждаю:

Директор филиала
РГП «Госэкспертиза» по
Карагандинской области
_____ Тусупбеков К. М.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

№ 10-0422/13 от 13 сентября 2013 г.

по рабочему проекту
«Реконструкция подъездной дороги к швейному цеху, п.Жайрем, ул.Металлургов, д.31»

ЗАКАЗЧИК:
ГУ «Отдел строительства, архитектуры и градостроительства г. Каражал»
г. Каражал

ГЕНПРОЕКТИРОВЩИК:
ТОО «КАРЭНТ»
г. Караганда

г. Караганда

000898

ПРЕДИСЛОВИЕ

Данное экспертное заключение на рабочий проект **«Реконструкция подъездной дороги к швейному цеху, п.Жайрем, ул.Металлургов, д.31»** выдано филиалом РГП «Госэкспертиза» по Карагандинской области.

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

1. НАИМЕНОВАНИЕ: рабочий проект **«Реконструкция подъездной дороги к швейному цеху, п.Жайрем, ул.Металлургов, д.31»**

Настоящее заключение выполнено в соответствии с договором № 10-300/12 от 02 сентября 2013 г. с ТОО «КАРЭНТ» на экспертизу рабочего проекта.

2. ЗАКАЗЧИК: ГУ «Отдел строительства, архитектуры и градостроительства города Каражал»

3. ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПРОЕКТИРОВЩИК: ТОО «КАРЭНТ» (гослицензия 11 ГСЛ - КР №02356 выдана 12 апреля 2011 года, дата выдачи приложения к лицензии 16 июля 2012 года)

ГИП – Кондратов Г.В., назначен приказом №04-18/13 от 09.08.2013 года

4. ИСТОЧНИК ФИНАНСИРОВАНИЯ: бюджетные средства.

5. ОСНОВНЫЕ ИСХОДНЫЕ ДАННЫЕ

5.1. Основания для разработки:

задание на проектирование б/н от 24.05.2013 г, утвержденное заказчиком;

соглашение о результатах по целевым трансфертам №9 от 18 января 2013 года между ГУ «Управление строительства Карагандинской области» и акимом города Каражал;

постановление акимата города Каражал № 29 от .29.января 2013 г «О разрешении реконструкции подъездной дороги к швейному цеху, п.Жайрем, ул.Металлургов, д.31»

5.2. Перечень документации, представленной на экспертизу:

Пояснительная записка;

Рабочие чертежи марки АД;

Оценка воздействия на окружающую среду;

Паспорт проекта;

Сметная документация.

5.3. Цель и назначение объекта строительства

Цель работы – разработка комплекта рабочих чертежей для реконструкции подъездной дороги к станции технического обслуживания в п. Жайрем.

6. ОСНОВНЫЕ ИСХОДНЫЕ ДАННЫЕ ОБЪЕКТА И ПРИНЯТЫЕ ПРОЕКТНЫЕ РЕШЕНИЯ

6.1. Место размещения объекта и характеристика участка строительства:

Изучаемый участок расположен в юго-западном районе посёлка Жайрем и начинается по улице Металлургов между домами №33 и №37, затем поворачивает налево и продолжается вдоль дома №31 до торца дома №31/1.

Поверхность территории практически ровная и абсолютными отметками поверхности составляют 394,47-394,87м, перепад высот не превышает 0,30м. Уклон поверхности на юго-запад составляет 0,0025.

В геоморфологическом отношении территория поселка Жайрем представляет собой денудационно-пластовую равнину, осложненную эоловыми формами рельефа в виде дюн и барханов высотой 1-4 м.

Природно-климатические условия района строительства:

По строительно-климатическому районированию п. Жайрем располагается в III А районе, в полупустынной зоне.

Климат района резко-континентальный со значительными амплитудами колебания по сезонам и в течение суток.

Средняя годовая температура воздуха +5,5°С, средняя месячная температура воздуха самого холодного месяца (январь) -14,4°С, а самого теплого (июль) +24°С.

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

Температура воздуха наиболее холодных суток с обеспеченностью 0,98 -31°С. Продолжительность периода с температурой <8°С (средняя – 8,1°С) – 189 суток.

Преобладающее направление ветра – северо-восточное.

Нормативное давление ветра – 38 кгс/м.

Снеговой район – II.

Нормативная снеговая нагрузка – 70 кгс/м.

Нормативная глубина промерзания грунта – 1,76м.

Инженерно-геологические условия площадки:

В геологическом строении до изученной глубины 4,00м принимают участие четвертичные эоловые отложения.

Гидрогеологические условия на участке благоприятные.

Подземные воды на изученном участке встречены на глубине 2,20-2,70м. Водовмещающие отложения представлены эоловыми пылеватыми песками и мелкими аллювиальными песками. Мощность водовмещающих отложений составляет 1,30-1,80м.

Коэффициенты фильтрации грунтов следующие: пески пылеватые эоловые - 0,85 м/сут, пески мелкие – 2-3,0 м/сутки. Подземные воды пресные и слабоминерализированные (минерализация 0,67-1,36мг/дм3), по химическому составу кальциевые сульфатно-гидрокарбонатные, кальциевые гидрокарбонатно-сульфатные и кальциево-натриевые хлоридно-гидрокарбонатные, жесткие и очень жесткие. По содержанию ионов НСО3 и SO4 воды неагрессивные к бетонам марки W4.

6.2. Существующее состояние

Притрассовая полоса и существующее земляное полотно

Трасса подъездной автодороги проходит по застроенной территории, поэтому использование грунтов из притрассовой полосы невозможно.

На участке трассы дороги, проходящей по жилой застройке, насыпь земляного полотна отсутствует. Грунты в естественном залегании представлены песком пылеватым.

По данным лабораторных испытаний плотность грунта отвечает требованиям СНиП РК 3.03-09.2006 * «Автомобильные дороги». Грунты не засолены.

Распространение естественных грунтов в плане и их характеристики приведены в «Ведомости строительных свойств грунтов естественного залегания под автодорогой».

Существующая дорожная одежда

По результатам обследования существующей дорожной одежды проектируемой автомобильной дороги определены следующие конструктивные слои:

покрытие - горячий мелкозернистый асфальтобетон, толщина слоя от 5см до 7см.

основание - щебёночная смесь фр. 5-20 мм из изверженных пород, толщина слоя – 10-11 см.

подстилающий слой - отсев дробления, толщина слоя до 9 см.

Подробные данные по существующей дорожной одежде приведены в «Ведомости обследования существующей дорожной одежды».

6.3. Проектные решения

План трассы

Согласно задания Заказчика на разработку рабочего проекта «Реконструкция подъездной дороги к швейному цеху в п.Жайрем, ул.Металлургов, 31» и технического задания ТОО «КАРЭНТ», в июне 2013 .г произведены топогеодезические изыскания.

В административном отношении посёлок Жайрем расположен в 538км юго-западнее г. Караганды. Изучаемый участок расположен в юго-западном районе посёлка Жайрем в 7-м квартале.

Подъездная дорога протяжённостью 129,40м начинается по улице Металлургов между домами№33 и №37, затем поворачивает налево и продолжается вдоль дома №31 до торца дома №31/1.

Ширина существующей проезжей части подъездной дороги составляет 4,2-4,6м. Асфальтобетонное покрытие на всем протяжении находится в неудовлетворительном

состоянии: ямочность, выбоины, значительные трещины, неровность, местами отсутствие асфальтобетонного покрытия.

Планово- высотная увязка

Для съемки трассы автодороги разбит базис, который привязан к опорной геодезической сети в абсолютных отметках и координатах. Съемка поперечников произведена нивелирами "Sokkia" C330. На основе пунктов съёмочного обоснования выполнялась сплошная полосная тахеометрическая съёмка протяжением 129,40м.

Принятые технические параметры

Таблица 1

№ п/п	Наименование показателей	Ед. изм.	По СНиП РК3.01-01-2008	По рабочему проекту
1	Вид работ	-		реконструкция
2	Длина трассы	м		129,40
3	Дорожно-климатическая зона	-	IV	IV
4	Категория автомобильной дороги	-	улицы в жилой застройке	улицы в жилой застройке
5	Расчетная скорость движения,	км/ч	40	40
6	Число полос движения	шт	1	1
7	Ширина дорожной одежды	м	4,50	4,50
	Ширина проезжей части	м	4,50	4,50
8	Ширина обочины	м	1,00	1,00
9	Поперечный уклон проезжей части	‰	20	20
10	Поперечный уклон обочины	‰	40	40

Строительные решения

Подготовительные работы

До начала строительных работ необходимо выполнить следующие виды работ:

разбивочные работы;

киркование существующей дорожной одежды;

На всем протяжении существующая дорожная одежда находится в плохом состоянии, поэтому проектом предусматривается её разборка с последующей погрузкой и транспортировкой на свалку. В пределах закругления на отмыкании от ул. Металлургов проектируемая автодорога пересекается с воздушной линией наружного уличного освещения 0,4кВ 3 пр под углом 89 о. В точке пересечения высота провиса провода до верха дорожной одежды проектируемой дороги составляет 7,57м, что соответствует норма СНиП РК 3.03-09.2006 * «Автомобильные дороги» и переустройству не подлежит.

Земляное полотно. Продольный и поперечный профиль

Проектом предусмотрено доведение ширины проезжей части дороги до требуемой по СНиП СНиП РК 3.01-01-2002*. Ширина проезжей части в соответствии СНиП РК 3.01-01-2002* - Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений - 4,5м.

Профиль запроектирован по оси дороги в абсолютных отметках.

При проектировании продольного профиля начало и конец подъездной дороги к швейному цеху увязано в высотном отношении с отметкой точки отмыкания и примыкания к существующим отметкам проезжей части.

На продольном профиле указаны грунты естественного залегания, отметки проектного покрытия по оси проезжей части, типы местности по характеру увлажнения.

Проезжая часть запроектирована с двухскатным поперечным профилем. Поперечный уклон проезжей части составляет 20%0,. обочин – 40%0. Отвод дождевых и

талых вод с проезжей части дороги предусмотрен продольными и поперечными уклонами.

Параметры поперечного профиля:

ширина дорожной одежды –4,50 м,
ширина проезжей части 4,50м,
ширина обочины – 2х1,0м,
ширина полосы движения – 2х2,25м;

В проекте разработан тип1 поперечного профиля земляного полотна с устройством присыпных обочин.

Типы поперечного профиля с указанием ширины проезжей части, тротуаров и газонов отражены на листе «Типы поперечного профиля земляного полотна».

По характеру и степени увлажнения район участка автодороги относится к 1 типу местности.

Земляные работы включают в себя исправление поперечного профиля подъездной дороги к швейному цеху с распределением объемов срезанного грунта на засыпку размывов и устройство присыпных обочин.

Дорожная одежда

Дорожная одежда рассчитана согласно СН РК 3.03 – 19 – 2006 «Проектирование дорожных одежд нежесткого типа», с использованием программы «CREDO» . Расчет позволяет определить оптимальную толщину конструктивных слоев с учетом прочностных характеристик материала.

Конструкция дорожной одежды запроектирована в соответствии с заданием на проектирование. При назначении конструкции дорожной одежды были использованы материалы обследования состояния существующей дорожной одежды и естественного грунта под дорогой.

Расчет дорожной одежды выполнен с учетом требований СНиП РК 3.03-09-2006.

Расчет новой дорожной одежды с асфальтобетонным покрытием выполнен по трем критериям: допускаемому упругому прогибу, растяжению при изгибе и сдвигу в грунте земляного полотна.

Исходные данные для расчета:

Тип дорожной одежды – облегченный тип с капитальным покрытием
Категория дороги – улица в жилой застройке
Дорожно-климатическая зона – IV
Модуль упругости на поверхности новой дорожной одежды – 193,69 МПа;
Расчетная нагрузка - группа А 1
Расчетный диаметр следа колеса - 37см
Среднее удельное давление колеса на покрытие - 0.60 МПа
Тип местности по увлажнению – 1

Расчетные значения модулей упругости:

Горячий плотный мелкозернистый асфальтобетон типа Б, марки II на битуме БНД 90/130 2400 МПа
Горячий черный щебень 600 МПа
Несортированный щебень 200 МПа
Естественные грунты -пески пылеватые 100 МПа

При назначении новой конструкции дорожной одежды и ее расчете исходили из наличия местных дорожно-строительных материалов, а также из требований, предъявляемых к дорожной одежде в отношении прочности, долговечности, морозоустойчивости.

Конструкция дорожной одежды

Таблица 2

Еобщ=193,69МПа	Н, см	Тип I – новая дорожная одежда
E_1=2400	5	-горячая плотная мелкозернистая асфальтобетонная смесь , типа Б, марки II на битуме БНД 90/130
E_2=600	8	-горячий черный щебень
E_5=200	21	несортированный щебень
	Нд.о.=34	

Общая протяженность участка Типу I –129,40м.

На всем протяжении автодороги предусмотрено укрепление обочин щебнем фракции 5-20мм, Н=10см.

Присыпные обочины отсыпаются из грунта от выравнивания поперечного профиля подъездной дороги.

Розлив битума по слоям производится в соответствии со СНиП 3.06.03-85. Учитывая сложные климатические условия района, опыт работы асфальтобетонного покрытия в данных условиях и требования СТ РК 1225-2003 по выбору вяжущего необходимо применять для приготовления асфальтобетонных смесей вязкий битум БНД 90/130 (глубина проникания иглы при температуре 25°С, 0.1мм должна быть 91-130).

Площади и объемы работ по устройству дорожной одежды отражены в «Ведомости проектируемой дорожной одежды».

Отвод дождевых и талых вод с проезжей части дороги предусмотрен продольными и поперечными уклонами.

Примыкания и пересечения в одном уровне

Проектные решения пересечений и примыканий в одном уровне разработаны в соответствии с рекомендациями технической литературы:

СНиП РК3.03-09-2006* «Автомобильные дороги».

Т.п. 503-3-51-89 «Пересечения и примыкания в одном уровне».

СТ РК 1412-2010 «Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств».

При обследовании существующей дороги было принято решение запроектировать отмыкание на ПК 0+00. Для уменьшения объемов работ сохраняется конфигурация и угол отмыкания от существующей дороги «ул.Металлургов». Радиусы закругления и угол отмыкания показаны в ведомости «Пересечений и примыканий». Дорожная одежда устраивается в корыте, землю от устройства корыта нужно использовать для засыпки ям на ближайшей улице.

Дорожная одежда устраивается в корыте по типу I основной дороги, h=0,34м.

Сопряжение кромок проезжей части дороги и съезда осуществляется круговыми кривыми радиусом 6м. Данные радиусы удобные и безопасные по условиям движения автотранспорта. Объемы работ на отмыкании посчитаны от кромки существующей улицы Металлургов к ПК 0+00 на расстоянии 7,5м и с учетом закруглений на съезде.

Обочины на отмыкании укрепляются щебеночной смесью, фракции 5-20мм.

Граница работ по устройству съезда отражена на чертеже, объемы – в ведомости.

Отвод дождевых и талых вод с проезжей части съездов предусмотрен поперечными уклонами.

Существующий бортовой камень разрушен на 30%. Поэтому он демонтируется и вывозится на свалку. Ямы от разборки бортового камня засыпаются фракционированным щебнем фр. 5-20мм, с последующим уплотнением пневмотрамбовкой.

Обустройство дороги и безопасность дорожного движения

Существующие дорожные знаки полностью отсутствуют.

Дислокация новых дорожных знаков приведена на плане обустройства и в ведомости дорожных знаков.

На дороге предусмотрена установка знаков:

приоритета, которые указывают очередность проезда на перекрестках, пересечениях и примыканиях, отдельных участках дороги;

Дорога имеет проезжую часть 4,5м и является внутриквартальной, поэтому выбран I типоразмер знаков.

Изображения знаков следует выполнять световозвращающими пленками, которые обладают флуоресцентным эффектом, обеспечивающим повышенную видимость знаков в любое время суток (особенно в ночное), а также при плохих погодных условиях (в проекте предусмотрено применение пленки типа 3, имеет очень высокую степень световозвращения).

В проекте предусмотрена установка дорожных знаков. Опоры к дорожным знакам подобраны по типовому проекту 3.503.9-80 «Опоры дорожных знаков» с учетом ветровой нагрузки для IV климатического района. Расстояние от земли до нижнего края знака на опоре должно составлять не менее 2.2м для обеспечения лучшей его видимости и безопасной эксплуатации. Для знаков, устанавливаемых на металлических стойках, применяются различные типы фундаментов:

стойки мароки СКМ 2.30 устанавливаются на фундаментах Ф-1.

В проекте представлена ведомость на устройство проектируемых дорожных знаков и схема установки дорожных знаков на обочине земляного полотна.

Организация дорожного движения на период производства работ

На время производства ремонтных работ объезд должен осуществляться по существующим близлежащим улицам.

Строительные материалы и источники водоснабжения

При строительстве автодороги рекомендуется использовать материалы возможных источников получения дорожно-строительных материалов.

Для устройства дорожной одежды рекомендуется использовать строительный камень - известняков, полученный их отвалов вскрышных пород рудника «Западный Камыс».

Щебень несортированный полученный после взрыва и дробления строительного камня, рекомендуется для получения фракционированного щебня.

Для устройства асфальтобетонного покрытия рекомендуется использовать асфальтобетонную смесь с АБЗ пос. «Каражал».

6.4. Организация строительства

Транспортные связи с объектом осуществляются по существующим автодорогам, обеспечение материалами, конструкциями – с производственных баз г.Караганды и Карагандинской области.

В разделе разработаны и представлены:

1) календарный план строительства. Продолжительность строительства принята 2,3 месяца, в том числе подготовительный 0,5 месяца (СНиП РК 1.04-03-2008 «Нормы продолжительности строительства и задела в строительстве предприятий, зданий и сооружений», часть II, раздел VI «Непроизводственное строительство»)

2) расчет потребности в кадрах.

3) периоды сведения СМР: подготовительный и основной.

6.5. Охрана окружающей среды

Рабочий проект охраны окружающей среды выполнен с учетом требований Экологического кодекса Республики Казахстан, утвержденного 9 января 2007 года и в соответствии с «Инструкцией по проведению оценки воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду при разработке предплановой, предпроектной и проектной документации», утвержденной приказом министра охраны окружающей среды РК от 28 мая 2007 года №204-П.

Оценка воздействия на окружающую среду принимаемых проектных решений производится на всех этапах жизненного цикла сооружения, от обоснования инвестиций до эксплуатации дороги. ОВОС основывается на прогнозах экологических последствий, к которым приводят изменения среды в результате строительства и эксплуатации дороги.

При разработке проекта были предусмотрены мероприятия по устранению негативных последствий от строительства автодороги на окружающую среду и социально-экономические условия общества.

Проект реконструкции автомобильной дороги предусматривает:

устройство новой дорожной одежды;

улучшение транспортно-эксплуатационных качеств автодороги за счёт изменения поперечных профилей автодороги и повышения качества дорожной одежды;

организацию мероприятий по безопасности движения;

благоустройство улицы;

улучшение эстетического состояния дороги;

Полевой стан отсутствует. Мусор от бытовых помещений отсутствует. Строительная техника обслуживается на базе генподрядчика.

Следовательно, все мероприятия, предусмотренные данным проектом по снижению негативного воздействия на окружающую среду, будут способствовать улучшению экологических условий поселка.

Подрядчик должен гарантировать выполнение всех работ в соответствии с нормами и правилами, относящимися к требованиям защиты окружающей среды, согласно Законам Республики Казахстан.

6.6. Сметная документация

Сметная документация разработана в соответствии со СН РК 1.02-03-2011 «Порядок разработки, согласования, утверждения и состав проектной документации на строительство» и СН РК 8.02-02-2002 «Порядок определения сметной стоимости строительства в Республики Казахстан» на основании сборников сметных норм и расценок и принятых проектных решений.

Сметная документация составлена с использованием программного комплекса АВС-4 (редакция 4.4.3) по выпуску сметной документации в ценах 2001 года.

Сметная стоимость строительства в сметной документации определена базисно - индексным методом, который основан на использовании текущих индексов по отношению к стоимости, определенной в базисном уровне цен 2001 года и согласно пунктов 2,1 и 5.1 СН РК 8.02-02-2002 служит ориентиром (в качестве максимальной цены) при осуществлении закупа подрядных строительных услуг заказчиком.

При составлении смет использованы:

сборники сметных цен на строительные материалы, изделия и конструкции (СН РК 8.02-04-2002) , с учетом изменений и дополнений выпуски 1-15;

сборники сметных норм и расценок на строительные работы (СН РК 8.02-05-2002) , с учетом изменений и дополнений выпуски 1-11;

сборники расценок на монтаж оборудования (СН РК 8.02-06-2002) , с учетом изменений и дополнений выпуски 1-10;

сборники сметных норм затрат на оборудование и инвентарь (СН РК 8.02-13-2004);

сборник сметных норм и расценок на эксплуатацию строительных машин (СН РК 8.02-03-2002) с учетом изменений и дополнений выпуски 1-14;

сборник сметных цен на перевозку грузов для строительства (СН РК 8.02-04-2002);

перечень оборудования, материалов, изделий с приложением прайс-листов, наименования которых с соответствующими техническими характеристиками отсутствуют в действующей нормативной базе, утвержденные заказчиком (администратором бюджетной программы) от 13 июля 2011 года, согласно пункту 9.3.14 СН РК 1.02-03-2011, пунктам 4.3.5 и 4.3.8 СН РК 8.02-02-2002.

В сметной стоимости строительства учтены дополнительные затраты:

накладные расходы на строительные, монтажные и специальные строительные работы по приложению № 1 к СН РК 8.02-02-2002 «Порядок определения сметной стоимости строительства в Республике Казахстан»;

ненормируемые и непредвиденные затраты в размере 6 % (СН РК 8.02-02-2002);

средства на временные здания и сооружения (СН РК 8.02-09-2002);

дополнительные затраты на производство строительно-монтажных работ в зимнее время по НДЗ-2001 (СН РК 8.02-07-2002) с учетом изменений и дополнений выпуск 2;

- затраты на дополнительные отпуска и выслугу лет (СН РК 8.02-02-2002);

- затраты на командировочные расходы (вахтовый метод производства работ и т.д. (СН РК 8.02-02-2002 и задание на проектирование)

В соответствии с Постановлением Правительства от 11 сентября 2007 года № 791 переход к текущей и прогнозной сметной (расчетной) стоимости строительства от базовых цен 2001 года выполнен через индекс изменения месячного расчетного показателя на период 2012-2013 годов согласно изменениям и дополнениям в Законе «О республиканском бюджете на 2012-2014 годы» от 24 ноября 2011 года № 496-IV , на период 2014-2017 годов через индекс изменения месячного расчетного показателя, установленного по протоколу №8 заседания РБК от 04 апреля 2012 года.

Налоги, сборы и обязательные платежи начислены согласно действующему законодательству в размере 2%.

Налог на добавленную стоимость (НДС) принят в размере, установленном законодательством Республики Казахстан на период, соответствующий периоду строительства, от расчетной стоимости строительства в текущих ценах с учетом налогов, сборов и обязательных платежей.

7. ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА ПРОЕКТНЫХ РЕШЕНИЙ И РЕЗУЛЬТАТЫ ЭКСПЕРТИЗЫ

7.1. Оценка проектных решений

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

Рабочий проект **«Реконструкция подъездной дороги к швейному цеху, п.Жайрем, ул.Металлургов, д.31»** выполнен в полном объеме. Конструктивные, объемно-планировочные решения, принятые в проекте, обеспечивают надежность и безопасность при эксплуатации.

Сметная документация составлена в соответствии с СН РК 8.02-02-2002 «Порядок определения сметной стоимости строительства в РК» в уровне цен 2001г. с переходом к текущим ценам инд. МРП в установленном порядке.

В процессе рассмотрения рабочего проекта определились следующие технико-экономические показатели, приведенные в таблице №3

Основные технико-экономические показатели по рабочему проекту

таблица 3

№ п/п	Наименование показателя	Ед.изм	Показатели		Примечание (+ увеличение - уменьшение)
			заявленные до экспертизы	рекомендуемые к утверждению	
1	Протяженность	м	129,4	129,4	-
2	Категория дороги	-	улица в жилой застройке	улица в жилой застройке	
3	Количество полос движения	шт.	1	1	-
4	Ширина земляного полотна	м	6,5	6,5	
5	Ширина полосы движения	м	4,5	4,5	
6	Ширина проезжей части	м	4,5	4,5	
7	Тип дорожной одежды		облегченный	облегченный	
8	Вид покрытия		асфальтобетон	асфальтобетон	
7	Общая стоимость в базовых ценах 2001г.	млн. тенге	1,363	1,363	-

8	в .т.ч. СМР оборудования прочие	млн. тенге	1,342 - 0,021	1,342 - 0,021	-
9	Общая стоимость в текущих ценах 2013г.	млн. тенге	4,075	4,075	-
10	в .т.ч. СМР оборудования прочие		2,998 - 1,077	2,998 - 1,077	
11	Продолжительность строительства	месяцев	2,3	2,3	-

8.ВЫВОДЫ:

8.1. Рабочий проект **«Реконструкция подъездной дороги к швейному цеху, п.Жайрем, ул.Металлургов, д.31»** соответствует требованиям законодательных актов, государственных нормативов и документов, действующих в Республике Казахстан, и рекомендуется к утверждению в установленном порядке со следующими основными технико-экономическими показателями:

Протяженность	129,4 м
Категория	улица в жилой застройке
Количество полос движения	1
Ширина земляного полотна	6,5 м
Ширина полосы движения	4,5 м
Ширина проезжей части	4,5 м
Тип дорожной одежды	облегченный
Вид покрытия	асфальтобетон
Общая стоимость строительства в базовых ценах 2001 г	1,363 млн.тенге
-в том числе СМР	1,342 млн.тенге
Общая стоимость строительства в текущих ценах 2013г	4,075 млн.тенге
- в том числе СМР	2,998 млн.тенге
Продолжительность строительства	2,3месяца

8.2. При предоставлении на утверждение и выдаче на производство работ рабочий проект подлежит проверке на соответствие его с настоящим заключением экспертизы.

8.3. До начало производства работ рабочий проект должен быть представлен на утверждение не позднее трех месяцев после получения положительного заключения государственной экспертизы.

8.4. Заказчику во исполнение пункта 5 Протокольного решения заседания Правительства Республики Казахстан от 2 февраля 2010 года №17-56/005-1689,05-12 при строительстве максимально использовать оборудование, материалы и конструкции отечественных товаропроизводителей.

8.5. Настоящее экспертное заключение выдано на основании исходных данных и утвержденных заказчиком материалов для проектирования, достоверность которых гарантирована ТОО «КАРЭНТ» в соответствии с условиями договора от 02 сентября 2013г №10-300/13.

8. ҰЖЫРЫМДАР:

8.1. **«Жәйрем кенті, Металлургтер көшесі, 31 үй, тігін цехына апаратын жолын қайта құралымдау»** жұмыс жобасы Қазақстан Республикасында қолданылатын заңнамалық актілері, мемлекеттік нормативтері мен құжаттардың талаптарына сәйкес келеді және белгіленген тәртіппен келесі техникалық-экономикалық көрсеткіштермен бекітуге ұсынылады.

Ұзындығы	129,4 м
Категориясы	тұрғын үй ауданындағы көше

Қозғалыс жолақтарының саны	1
Жер төсемінің ені	6,5 м
Қозғалыс жолақтарының ені	4,5 м
Өту жолының ені	4,5 м
Жол төсемінің типі	жеңілдетілген
Төсемнің түрі	асфальтобетон
2001ж. базалық бағадағы құрылыстың жалпы құны	1,363 млн.теңге
оның ішінде ҚМЖ	1,342 млн.теңге
2013ж. ағымдағы бағадағы құрылыстың жалпы құны	4,075 млн.теңге
оның ішінде ҚМЖ	2,998 млн.теңге
Құрылыс ұзақтығы	2,3 ай

8.2. Жұмыс жобасы бекітуге ұсынылған кезде және жұмыстар өндірісіне шығарылғанда оның осы сараптама қорытындысына сәйкестігі тексеріледі.

8.3. Жұмыстың өндірісі басталғанға дейін жұмыс жобасы мемлекеттік сараптаманың оң қорытындысын алған соң 3 айдан кешіктірілмей бекітуге ұсынылуы қажет.

8.4. Қазақстан Республикасы Үкімет отырысының 2010 жылғы 2 ақпандағы № 17-56/005-1689, 05-12 хаттамалық шешімінің 5 тармағын орындау үшін тапсырысшы құрылыс салу кезінде отандық тауар өндірушілердің жабдықтарын, материалдары мен құралымдарын барынша пайдалансын.

8.5. Осы сараптау қорытындысы 02 қыркүйектегі 2013ж. № 10-300/13 шарт ережелеріне сәйкес «КАРЭНТ» ЖШС дұрыстығына кепілдік беретін бастапқы мәліметтер және жобалауға арналған тапсырысшымен бекітілген материалдар негізінде берілді.

Директордың орынбасары	Губер С. Л.
Жетекші сарапшы	Кузьмина Е.Б.
Жетекші маман:	Жанаева Г.К.

Прошнуровано 14 стр

Пронумеровано 13

.Кузьмина Е.Б

000898