ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
ӨНІРЛІК ДАМУ МИНИСТРЛІГІ ҚҰРЫЛЫС
ЖӘНЕ ТҰРҒЫН ҮЙ-КОММУНАЛДЫҚ
ШАРУАШЫЛЫҚ ІСТЕРІ КОМИТЕТІНІН
«ЖОЛБАЛАРДЫ МЕМЛЕКЕТТІК ВЕДОМСТВОДАН
ТЫС САРАПТАУ» ШАРУАШЫЛЫҚ ЖҮРГІЗУ
ҚҰҚЫҒЫНДАҒЫ РЕСПУБЛИКАЛЫҚ
МЕМЛЕКЕТТІК КӘСІПОРНЫНЫҢ
(«МЕМСАРАПТАМА» РМК)
ПАВЛОДАР ОБЛЫСЫ БОЙЫНША ФИЛИАЛЫ

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

**Утверждаю:**

Директор
филиала РГП «Госэкспертиза»
по Павлодарской области

..... Р.К. Баширов

# ЗАКЛЮЧЕНИЕ

№16-0791/14 от 03 декабря 2014 года

по рабочему проекту

**«Реконструкция автодороги улицы Джамбула (участок от ул.Степной до ул.Геологической)»**

**ЗАКАЗЧИК:**
ГУ «Отдел жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог акимата города Экибастуза»

**ГЕНПРОЕКТИРОВЩИК:**
ТОО «INNOVATION CENTER PROJECT»,
город Павлодар

город Павлодар

**1 НАИМЕНОВАНИЕ:** рабочий проект «Реконструкция автодороги улицы Джамбула (участок от ул.Степной до ул.Геологической)» разработан в 2014 году.

Согласно письма ГУ «Отдел жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог акимата города Экибастуза» за №24-11/5-06/346 от 07 октября 2014 года и в соответствии с договором №6/0763 от 23 октября 2014 года, филиалом РГП «Госэкспертиза» по Павлодарской области рассмотрен рабочий проект «Реконструкция автодороги улицы Джамбула (участок от ул.Степной до ул.Геологической)».

**2 ЗАКАЗЧИК:** ГУ «Отдел жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог акимата города Экибастуза».

**3 ГЕНПРОЕКТИРОВЩИК:** ТОО «INNOVATION CENTER PROJECT», государственная лицензия ГСЛ №000487 от 22 июня 2012 года (II категория), город Павлодар.

**ГИП** – Галиева М.Г., приказ №42 от 18 августа 2014 года.

**4 ИСТОЧНИК ФИНАНСИРОВАНИЯ:** государственные инвестиции.

**5 ОСНОВНЫЕ ИСХОДНЫЕ ДАННЫЕ**

**5.1 Основание для разработки:**

техническое задание на проектирование от 18 августа 2014 года по рабочему проекту «Реконструкция автодороги улицы Джамбула (участок от ул.Степной до ул.Геологической)», утвержденное заместителем руководителя ГУ «Отдел жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог акимата г. Экибастуза»;

постановление акимата города Экибастуза за №1060/9 от 19 сентября 2014 года «О предоставлении права постоянного землепользования на земельные участки», утвержденное акимом города Экибастуза;

отчет по топографо–геодезическим изысканиям, выполненный ТОО фирма «Изыскатель ПВ» в 2014 году.

**5.2 Согласования и заключения заинтересованных организаций:**

заключение государственной экологической экспертизы №KZ52VDC00028235 от 22 октября 2014 года по рабочему проекту «Реконструкция автодороги улицы Джамбула (участок от ул.Степной до ул.Геологической)», выданное ГУ «Управление недропользования, окружающей среды и водных ресурсов Павлодарской области»;

письмо от РГУ «Экибастузское городское управление по защите прав потребителей Департамента по защите прав потребителей Павлодарской области Агентства Республики Казахстан по защите прав потребителей» №ЮЛК00087/0 от 08 октября 2014 года.

**5.3 Перечень документации, представленной на экспертизу:**

Том 1. Паспорт проекта.
Том 2. Пояснительная записка. Чертежи.
Том 3. Сметная документация.
Том 4. Раздел ООС (ОВОС).

**5.4 Цель и назначение объекта строительства**

Основная цель разработки проекта – повышение транспортно – эксплуатационных показателей реконструируемых улиц, с учетом предъявляемых к ним высоких современных требований по обеспечению безопасности и комфортности движения, и обеспечение охраны окружающей среды.

**6 ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ ОБЪЕКТА И ПРИНЯТЫЕ ПРОЕКТНЫЕ РЕШЕНИЯ**

**6.1 Место размещения объекта и характеристика участка строительства:**

Объект реконструкции расположен по улице Джамбула (участок от ул. Степной до ул. Геологической) в городе Экибастуз Павлодарской области.



МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

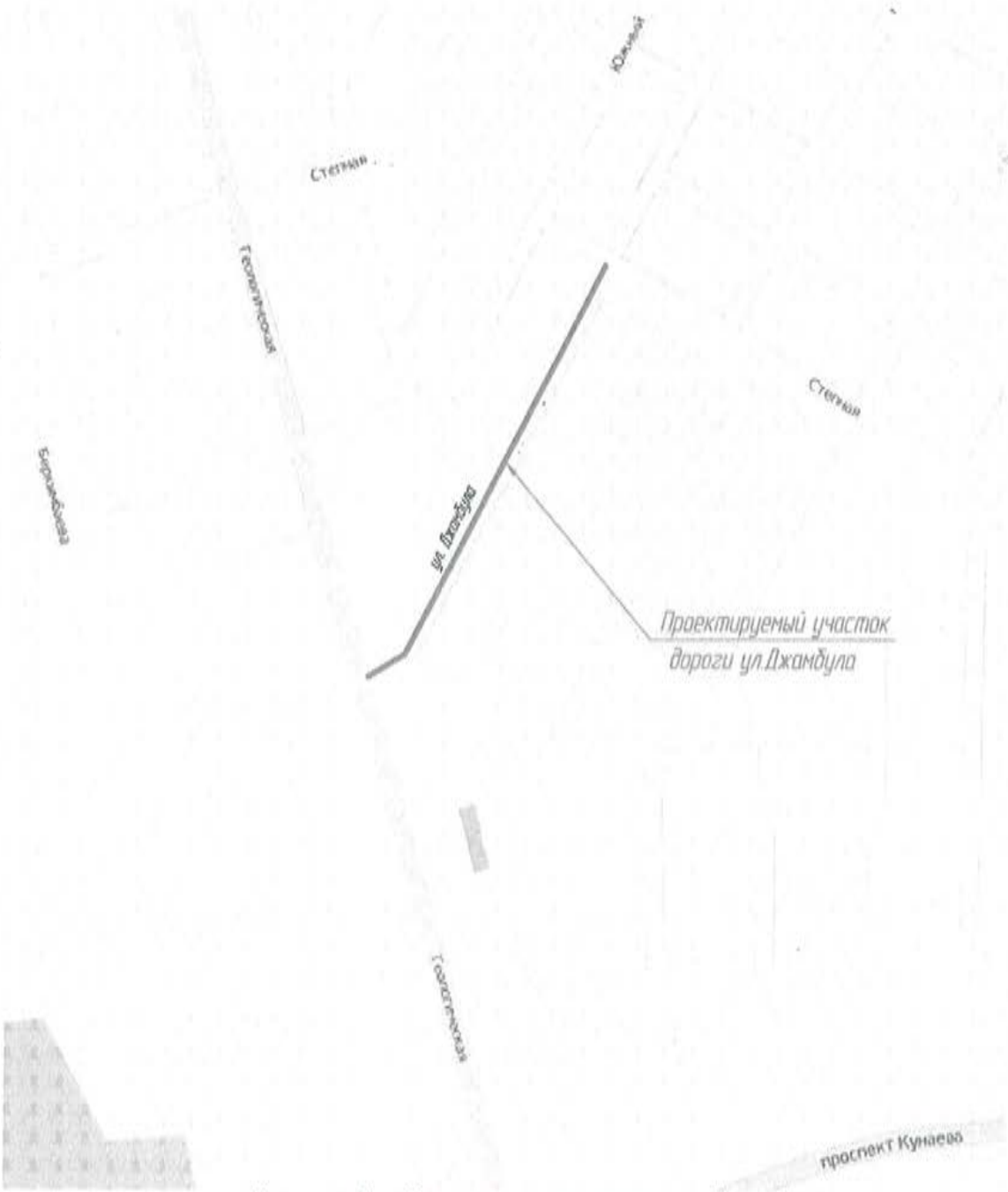


Рисунок 1 - Ситуационная схема ул. Джамбула.

**Природно-климатические условия района строительства:**

Климатическая характеристика приводится по средним данным метеостанции г.Павлодар.

| | |
|---|---|
| Дорожно-климатическая зона | - IV |
| Климатические условия: | |
| среднегодовая температура воздуха | - плюс 2,2°С |
| наиболее жаркий месяц - июль, средняя температура | - плюс 21,4°С |
| наиболее холодный месяц - январь, средняя температура | - минус 17,6°С |
| температура воздуха наиболее холодных суток | |
| обеспеченностью 0,98 | - минус 40°С |
| обеспеченностью 0,92 | - минус 39°С |
| температура воздуха наиболее холодной пятидневки с | |
| обеспеченностью 0,98 | - минус 38°С |
| обеспеченностью 0,92 | - минус 35°С |



МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

| | |
|---|---|
| абсолютной максимум температуры воздуха | - плюс 41°С |
| абсолютный минимум температуры воздуха | - минус 47°С |
| нормативная глубина промерзания грунтов: | |
| суглинки и глины | - 1,87 м |
| супеси | - 2,27 м |
| пески | - 2,44 м |
| крупнообломочные грунты | - 2,76 м |
| среднегодовое количество осадков | - 278 мм |
| в том числе за зимний период | - 86 мм |
| высота снежного покрова с 5% вероятностью | - 50 см |
| число дней с гололедом | - 3 дня. |

**Инженерно-геологические условия площадки строительства**

В геоморфологическом отношении район проложения трассы улицы приурочен к поверхности аккумулятивной цокольной равнине, развитой на контакте с Казахским мелкосопочником.

В пределах изученной глубины 5,0 м по генетическим признакам в толще грунтов выделяются следующие комплексы отложений:

техногенные отложения современного возраста;

элювиально-делювиальные отложения средне-верхнечетвертичного возраста;

элювиальные отложения миоценового возраста.

С учетом возраста, генезиса и номенклатурного вида грунта выделено 3 инженерно–геологических элемента (далее - ИГЭ), описание которых приведены ниже:

| | | |
|---|---|---|
| ИГЭ-1 | 0,0 – 0,7 м | Насыпной грунт: суглинок черный с щебнем до 30% |
| ИГЭ-2 | 0,7 – 2,5 м | Суглинок коричневый, твердый, карбонатизированный |
| ИГЭ-3 | 2,5 - 5,0 м | Глина серая, полутвердая |

Нормативная глубина промерзания – 2,4 м.

Грунты (суглинок) характеризуются высокой коррозионной активностью к стали, средней - к свинцовой и алюминиевой оболочкам кабеля.

**6.2 Существующее состояние**

Проектируемый участок улицы Джамбула проходит по району малоэтажной жилой застройки.

Начало трассы принято в районе примыкания к улице Степная.

Конец трассы на ПК 4 + 15,11 в районе примыкания к улице Геологическая.

На разворотной площадке по улице Джамбула имеются фрагменты сильно разрушенного покрытия проезжей части.

На улице покрытие проезжей части и тротуары отсутствуют.

**6.3 Проектные решения**

**6.3.1 Автомобильная дорога**

**Интенсивность движения**

Среднесуточная интенсивность движения по улице

В начале и конце проектируемого участка улицы выполнен подсчёт интенсивности движения в обоих направлениях в соответствии с инструкцией ПР РК 218-04-2005. Подсчёт проводился в течение 4 дней с последующим приведением результатов к среднегодовой суточной интенсивности движения согласно разделу 7 ПР РК 218-04-2005, с помощью коэффициентов перехода приложения 4 ВСН 42-87.

Объём транзитного потока автомобилей определен согласно АВТ Р-102 и АВТ Р-102/1 из расчёта 12 % от суммарной интенсивности движения по основному перегону.

Прогнозируемая интенсивность движения по проектируемому участку улицы на момент проведения изысканий (сентябрь 2014 года) - 94 авт./сут.



МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

Расчётная интенсивность движения

Для проектирования дорожной одежды, в соответствии с СН РК 3.03-19-2006, среднесуточная интенсивность движения принята на первый год службы дорожной одежды, то есть на 2016 год.

При определении перспективного объема грузоперевозок и интенсивности движения принята методика института «КаздорНИИ» с использованием гипотезы изменения параметров по геометрической прогрессии с постоянными темпами роста в течение расчетного периода.

Состав парка автотранспорта, проходящего по автодороге, принят по результатам непосредственного учета движения, выполненного в соответствии с инструкцией по учету интенсивности движения ПР РК 218-04-2005.

Для проектирования дорожной одежды, расчётная интенсивность движения на первый год службы (год сдачи дороги в эксплуатацию – 2016 год) - 98 авт./сут.

**Принятые технические параметры**

Проектируемый участок улицы Джамбула (участок от ул. Степной до ул. Геологической) согласно пунктам 11.4, 11.7, таблицам 11.4, 11.5 СНиП РК 3.01-01-2008*, раздела 6 СНиП РК 3.01-02-2001, раздела 4.5.2 СНиП РК 3.01-03-2010, технического задания на проектирование, запроектирован по нормам улицы местного значения в жилой застройке.

Принятые технические параметры приведены в таблице №1.

Таблица №1

**Основные технические показатели**

| № п.п. | Наименование показателя | Ед. изм. | Значения |
|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| 1. | Строительная длина | км | 0,415 |
| 2. | Категория улицы | - | улица местного значения в жилой застройке |
| 3. | Расчетная скорость движения | км/час | 40 |
| 4. | Число полос движения | шт | 2 |
| 5. | Ширина проезжей части | м | 6,0 |
| 6. | Ширина пешеходной части тротуара | м | 1,5 |
| 7. | Тип дорожной одежды | - | капитальный |
| 8. | Вид покрытия | - | усовершенствованное |

**План и продольный профиль**

Проектируемые участки улицы Джамбула (участок от ул. Степной до ул. Геологической) проходят по району малоэтажной жилой застройки.

Начало проектируемого участка улицы Джамбула ПК0 + 00 в районе примыкания к улице Степной. Конец участка на ПК4 + 15,11 в районе примыкания к улице Геологической. Длина проектируемого участка улицы Джамбула – 0,415 км.

Ось трассы проложена камерально по оси улицы, поквартально, с учётом сложившейся застройки и инженерных коммуникаций. Видимость в плане обеспечена без дополнительных мероприятий.

На всём протяжении проектируемого участка улицы пересекают инженерные сети городской инфраструктуры. Предусмотрено наращивание оголовков колодцев подземных коммуникаций в увязке с планом организации рельефа и учётом действующих нагрузок.

Тахеометрическая съёмка масштаба 1:500 выполнена в городской системе координат в 3° зоне. В качестве планового и высотного обоснования использованы пункты опорной городской геодезической сети и вспомогательные аналитические точки. Ось трассы в плане закреплена реперами.

Продольный профиль улицы запроектирован в соответствии с требованиями СНиП 3.01-01-2008* для категории улиц в жилой застройке.

Продольные уклоны профиля не превышают допустимые для категории улиц в жилой застройке.



МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

**Дорожная одежда**

Общий модуль упругости дорожной одежды согласно таблице 5.3, пункту 6.14 и таблицы 6.4 СН РК 3.03-19-2006 - 180 МПа.

Устройство дорожной одежды на проезжей части улиц и тротуарах включает в себя весь комплекс работ по устройству основания и покрытия.

Двухслойное покрытие из горячей асфальтобетонной смеси типа Б марки II на битуме БНД 90/130, верхний слой из плотной мелкозернистой смеси толщиной 4 см, нижний слой из пористой крупнозернистой смеси толщиной 6 см, на щебеночном основании толщиной 20 см из щебня фракции 40-70 мм с расклинцовкой щебнем фракции 10-20 мм. Прослойка из песка средней крупности толщиной 10 см.

На тротуарах - покрытие толщиной 4 см из горячей плотной мелкозернистой смеси типа Б марки II, на основании из щебня толщиной 10 см.

Кромка проезжей части и тротуаров укреплена бетонным бортовым камнем.

**Поверхностный водоотвод и поперечные профили**

Система поверхностного водоотвода разработана с учетом действующих нормативных документов, методических указаний, типовых спецификаций и предназначена для предотвращения переувлажнения и размывов конструктивных элементов проектируемой улицы. Проектные решения поверхностного водоотвода приняты с учетом пропуска расхода воды с вероятностью превышения 2% согласно СНиП РК 2.05.03-84*.

Отвод воды с проезжей части улицы обеспечен поперечным двухскатным уклоном 20 промилле от середины к кромкам проезжей части и односкатным поперечным уклоном на тротуарах – 10 промилле.

Проектом предусмотрен один тип поперечного профиля с шириной проезжей части 6 м, две полосы движения по 3 м. Устройство тротуаров предусмотрено только справа, шириной 1,5 м.

**Примыкания и пересечения в одном уровне**

Проектом предусмотрено обустройство существующих примыканий и пересечений. Радиусы закруглений кромок проезжей части на примыканиях и пресечениях приняты в соответствии с пунктом 11.10 СНиП РК 3.01-01-2008.

На всех примыканиях, не имеющих покрытия, дорожная одежда устроена аналогично проектируемой улицы в пределах закруглений, в торце съезда, где нет существующей дорожной одежды, предусмотрена щебёночная призма.

Въезды в частные домовладения и переулки обеспечены путем понижения высоты тротуара до уровня проезжей части улицы с одной стороны, и до уровня отметок местности, со стороны ворот домовладения. На всех съездах предусмотрено укрепление конца съезда на длину 1,5 м щебнем.

**Обустройство дороги и безопасность дорожного движения**

Для обеспечения безопасности движения проектом предусмотрена установка дорожных знаков и нанесение дорожной разметки согласно требованиям СТ РК 1412-2005, СТ РК 1124-2003 и СТ РК 1125-2005.

На всем протяжении проектируемых участков улиц предусмотрена горизонтальная разметка белой краской с добавлением стеклянных светоотражающих микрошариков.

Анализ безопасности движения по ремонтируемому участку улицы произведен в соответствии с ВСН 25-86.

Максимальный коэффициент аварийности составил – 24,19, при предельно допустимом значении 25. Дополнительных мероприятий для обеспечения безопасности движения не требуется.

На улице Джамбула предусмотрены 3 площадки под мусорные контейнеры, размеры площадки 1,5х1,5 м.

В районе примыкания к улице Геологической предусмотрено устройство разворотной площадки. По улице Геологическая предусмотрено устройство посадочной площадки с установкой автопавильона. Перрон автобусной остановки предусмотрен на разворотной



МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

площадке. Дорожная одежда на разворотной площадке аналогично конструкции проезжей части улицы.

На участке предусмотрено устройство пандусов для пешеходов.

**Организация дорожного движения на период производства работ**

Для организации автомобильного движения, перед началом работ по ремонту улицы произведена расстановка дорожных знаков в соответствии с «Инструкцией по организации дорожного движения в местах проведения строительных работ на автомобильных дорогах Республики Казахстан» ВСН 41-92.

Надписи на информационно-указательных знаках выполнены на государственном и русском языках, высота прописной буквы – 100 мм, фон знака – белый.

Оформление знаков произведено в соответствии с СТ РК1125-2002 «Знаки дорожные. Общие технические условия». После окончания ремонта улицы все временные знаки демонтированы.

**6.4 Организация строительства**

Устройство дорожной одежды на проезжей части улиц и тротуарах включает в себя весь комплекс работ по устройству основания и покрытия.

Песок в момент укладки должен иметь влажность, близкую к оптимальной с отклонением не более 10%.

Щебень по зерновому составу, прочности, морозостойкости, содержанию пылевидных и глинистых частиц, устойчивости структуры щебня против распадов должен соответствовать требованиям ГОСТ 8267 и п.704 Сборник типовых спецификаций.

Работы по устройству конструктивного слоя методом заклинки проводят в два этапа:
распределение основной фракции и его предварительное уплотнение (обжатие и взаимозаклинивание);
распределение расклинивающего щебня с уплотнением.

При использовании трудноуплотняемого щебня поверхность слоя щебня перед распределением расклинивающего материала следует обрабатывать органическим вяжущим материалом из расчета 2 л/м$^2$.

Устройство асфальтобетонного покрытия необходимо вести строго в соответствии СНиП, ГОСТ и других нормативных документов. Асфальтобетонную смесь в покрытие укладывать только на сухое, чистое основание. Длина полосы укладки асфальтобетонной смеси из условия хорошего сопряжения полос должна быть не более 25 м при температуре воздуха плюс 5ºС и не более 100 м при температуре более 25ºС. Холодную асфальтобетонную смесь предварительно уплотняют самоходными катками на пневматических шинах (6-8 проходов) или гладковальцевыми массой 11-18т (4-6 проходов). Кромки слоя укатываются одновременно или непосредственно после продольного шва. При укатке кромок колеса катка на 50-100 мм заходят за кромку.

Перед укладкой асфальтобетонной смеси на основание выполнена подгрунтовка жидким битумом.

Жидкие битумы разливают за 1-6 часа до начала укладки. На обработку 1м$^2$ основания расходуется 0,8 литра битума.

Поперечные сопряжения покрытия должны быть перпендикулярны оси дороги. Края ранее уложенной полосы (поперечные и продольные) обрубают вертикально по шнуру и смазывают разжиженным или жидким битумом, битумной эмульсией.

Устройству продольных и поперечных сопряжений необходимо уделять особое внимание, так как эти места чаще подвержены разрушающему действию воды. Слой смеси около кромки уже уплотненной полосы должен быть на 1-2 см толще, чем по всей ширине укладываемой полосы.

Для устройства покрытия используется асфальтобетонная смесь тип Б марки II. Для приготовления асфальтобетонных смесей используется битум БНД марки 90/130.

Приготовление и укладка асфальтобетонных смесей должны быть выполнены в соответствии с СТ РК 1225-2003 «Смеси асфальтобетонные дорожные, аэродромные и асфальтобетон. Технические условия», а также «Сборника типовых технических



МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

спецификаций по строительству автомобильных дорог» Часть II, ГОСТ 9128-97 «Смеси асфальтобетонные и асфальтобетон. Технические условия».

Горизонтальную разметку следует выполнять в соответствии СТ РК 1124-2003 только по чистой и сухой поверхности при ее температуре не ниже 15°С при относительной влажности не более 85 %.

Не допускается выполнять разметку по размягченному покрытию, а также при наличии на его поверхности пятен масла или битума.

Движение на участке после нанесения горизонтальной разметки краской может быть открыто не ранее чем через 30 минут.

Продолжительность строительства – 4 месяца.

**6.5 Охрана окружающей среды**

Проектом реконструкции улиц предусмотрены следующие мероприятия по проведению контроля в части охраны окружающей среды:

авторский надзор проектной организации с целью соблюдения полноты заложенных в проекте технических решений в части охраны окружающей среды;

контроль со стороны заказчика за соблюдением подрядными организациями технологии строительных работ и выполнения всех природоохранных мероприятий, предусмотренных проектом. Для проведения контроля Заказчик назначает ответственное должностное лицо, которое должно обращать особое внимание на:

рекультивацию земель, нарушенных при ремонте;

контроль, с целью недопущения загрязнения почв, растительности, атмосферы и принятия оперативных мер в случае нарушения природоохранных требований;

контроль за выбросами вредных веществ при работе строительной техники и автотранспорта.

Контроль производится собственными службами «Заказчика» или привлечением сторонних специализированных предприятий с целью сравнения величины выбросов ВВ с ПДВ по проекту. Измерения производятся по графику, утвержденному главным инженером и согласованному с органами санитарного надзора.

В случае превышения ПДВ отдельным механизмами принимаются меры по снижению выбросов ВВ до уровня не выше норм ПДВ.

Дорожные машины и оборудование должны находиться на объекте только на протяжении периода производства соответствующих работ. Не допускается хранение на приобъектных площадках неиспользуемых, списанных или подлежащих ремонту в стационарных условиях машин или их частей и агрегатов. Дорожные машины при работе оказывают воздействие на окружающую среду в виде загрязнения атмосферы отработавшими газами, пылью, а также являются источниками шума, вибрации и засорения прилегающей зоны выбросами.

Уровни загрязнения от дорожных машин, механизмов и транспортных средств не должны превышать установленных предельно допустимых концентраций вредных веществ для атмосферного воздуха, воды по видам водопользования, почв, предельных уровней шумового воздействия для зданий и территорий различного хозяйственного назначения, а также санитарных нормативов и требований безопасности при производстве работ. Параметры применяемых машин, оборудования, транспортных средств в части состава отработавших газов, шума, вибрации и других воздействий на окружающую среду в процессе эксплуатации должны соответствовать установленным стандартам и техническим условиям предприятия-изготовителя, согласованным с санитарными органами.

Заправка автомобилей, тракторов и других самоходных машин топливом и маслами должна производиться на стационарных или передвижных заправочных пунктах в специально отведенных местах, удаленных от водных объектов. Заправка стационарных машин и механизмов с ограниченной подвижностью (экскаваторы и др.) производится автозаправщиками. Слив масла на растительный, почвенный покров или в водные объекты запрещается.

Состав и свойства всех материалов, применяемых при выполнении дорожно-строительных и ремонтных работ, должны на момент их использования соответствовать указанным в проектной документации стандартам, техническим условиям и нормам.



МЕМСАРАЛТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

При совершенствовании технологических процессов обязательно должны повышаться эффективность пыле-, газоулавливания.

Часть строителей будет находиться на временной базе, которые должны быть снабжены водой, обеспечены санитарными условиями, медицинским обслуживанием и системами для утилизации мусора и отходов. Ремонтные мастерские и оборудование должны иметь хорошую систему сбора и утилизации использованных масел, шин и других отходов.

После завершения работ Подрядчик сворачивает временные базы и приводит участок в прежнее состояние.

### 6.6 Сметная документация

Сметная документация разработана в соответствии со СН РК 1.02-03-2011, СН РК 8.02-02-2002 «Порядок определения сметной стоимости строительства в Республике Казахстан», на основании сборников сметных цен и расценок на строительные работы СН РК 8.02-05-2002, на монтаж оборудования СН РК 8.02-06-2002, на строительные материалы, изделия и конструкции СН РК 8.02-04-2002, изменения и дополнения выпуски 1-19, с применением программного комплекса «SANA-2001» (версия 20-2.23 от 18.08.2014 года).

Переход на текущий уровень сметной стоимости строительства от базового уровня цен 2001 года осуществлен через индекс изменения МРП 2,39. В текущих ценах 2014 года МРП составляет 1852 тенге. В прогнозных ценах 2016 года МРП составляет 2121 тенге, индекс изменения МРП 2,737.

Накладные расходы определены в соответствии с Приложением №1 к СН РК 8.02-02-2002 г.

Временные здания и сооружения – 1,5% (К=0,8).

Единовременное вознаграждение за выслугу лет – 1%, на оплату дополнительных отпусков – 0,4%.

Ненормируемые и непредвиденные затраты в размере 6% от суммы прямых затрат и накладных расходов по СН РК 8.02-02-2002, в которых учтен социальный налог.

Налоги и сборы, обязательные платежи приняты в размере – 2%. НДС – 12%.

Территориальный район 13 – Павлодарская область.

## 7 РЕЗУЛЬТАТЫ ЭКСПЕРТИЗЫ

### 7.1 Оценка принятых проектных решений

В соответствии с требованиями РДС РК 1.02-04-2013, ГОСТ 27751-88 разработчиком установлен технически сложный объект II (нормального) уровня ответственности.

Рабочий проект разработан в соответствии с требованиями задания на проектирование.

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

Исходные данные содержат все необходимые данные для разработки рабочего проекта.

Строительные конструкции и материалы приняты: продукции отечественных товаропроизводителей, в соответствии с реализацией государственной программы импорт замещения. Материалы и оборудование, используемые для строительства должны быть сертифицированы и соответствовать стандартам Республики Казахстан.

### 7.2 Дополнения по исходно-разрешительным документам и изменения, внесенные в проект в процессе проведения экспертизы

В процессе рассмотрения по замечаниям и предложениям филиала РГП «Госэкспертиза» по Павлодарской области в рабочий проект «Реконструкция автодороги улицы Джамбула (участок от ул.Степной до ул.Геологической)» внесены следующие изменения и дополнения:

1. Том 2. Лист ПЗ-9. Согласно ГОСТ 9128-2009 откорректированы ссылочные материалы.

2. Сметная документация. Откорректированы затраты на осуществление авторского надзора.



МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

Таблица №2

**Основные технико-экономические показатели по рабочему проекту**

| № п/п | Наименование показателей | Ед. изм. | Показатели | | Примечание +увеличение -уменьшение |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | заявленные до экспертизы | рекомендуемые к утверждению | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 1. | Строительная длина дороги | км | 0,415 | 0,415 | - |
| 2. | Категория дороги | - | улица местного значения в жилой застройке | улица местного значения в жилой застройке | - |
| 3. | Количество полос движения | шт. | 2 | 2 | - |
| 4. | Ширина проезжей части | м | 6,0 | 6,0 | - |
| 5. | Ширина пешеходной части тротуара | м | 1,5 | 1,5 | - |
| 6. | Тип дорожной одежды | - | капитальный | капитальный | - |
| 7. | Вид покрытия | - | усовершен-ствованное | усовершенс-твованное | - |
| 8. | Общая сметная стоимость строительства в базовых ценах 2001 г.,<br>в том числе СМР | млн.тенге<br>млн.тенге | 14,943<br>14,700 | 14,820<br>14,600 | -0,123<br>-0,100 |
| 9. | Общая сметная стоимость в текущих и прогнозных ценах 2014-2016 гг.,<br>в том числе СМР | млн.тенге<br>млн.тенге | 48,651<br>40,201 | 48,356<br>39,961 | -0,295<br>-0,240 |
| 10. | Из них | | | | |
| 11. | Общая сметная стоимость строительства в текущих ценах 2014 г. (ПИР, экспертиза) | млн. тенге | 1,300 | 1,300 | - |
| 12. | Общая сметная стоимость строительства в прогнозном уровне цен 2016 г.,<br>в том числе СМР | млн.тенге<br>млн.тенге | 47,351<br>40,201 | 47,056<br>39,961 | -0,295<br>-0,240 |
| 13. | Продолжительность строительства | мес. | 4 | 4 | - |

**Примечание.** Общее снижение в сумме 0,295 млн.тенге произошло за счет корректировки сметной документации по замечаниям и предложениям филиала РГП «Госэкспертиза» по Павлодарской области.

## 8 ВЫВОДЫ

1. С учетом внесенных изменений и дополнений рабочий проект «Реконструкция автодороги улицы Джамбула (участок от ул.Степной до ул.Геологической)» соответствует требованиям государственных нормативов, действующих в Республике Казахстан, и рекомендуется для утверждения в установленном порядке со следующими основными технико-экономическими показателями:

| | |
|---|---|
| Строительная длина | –0,415 км |
| Категория дороги | –улица местного значения в жилой застройке |
| Количество полос движения | –2 шт |
| Ширина проезжей части | –6,0 м |
| Ширина пешеходной части тротуара | –1,5 м |
| Тип дорожной одежды | –капитальный |
| Вид покрытия | –усовершенствованное |
| Общая сметная стоимость строительства в базовых ценах 2001 г., | –14,820 млн.тенге |
| в том числе СМР | –14,600 млн.тенге |
| Общая сметная стоимость строительства в текущем и прогнозном уровне цен 2014-2016 гг., | –48,356 млн.тенге |
| в том числе СМР | –39,961 млн.тенге |
| Продолжительность строительства | –4 месяца |



ГОСЭКСПЕРТИЗА • ЖЕМСАРАПТАМА

2. Заказчику до начала реализации рабочего проекта получить необходимые согласования и заключения контрольно-надзорных органов и заинтересованных организаций.

3. Заказчик, при приемке документации по рабочему проекту от проектной организации, должен проверить ее на соответствие настоящему заключению.

4. Заказчику во исполнение пункта 5 протокольного решения заседания Правительства Республики Казахстан от 02 февраля 2010 года № 17-56/005-1689, 05-12 отечественных товаропроизводителей.

5. Настоящее экспертное заключение выполнено с учетом исходных материалов (данных), утвержденных заказчиком для проектирования, достоверность которых гарантирована ТОО «INNOVATION CENTER PROJECT» в соответствии с условиями договора от 23 октября 2014 года №6/0763.

## 8 ТҰЖЫРЫМДАР

1. Енгізілген өзгерістерді және толықтыруларды ескере отырып, «Джамбыл көшесінің автожолын қайта құралымдау (Степной көшесінен бастап Геологиялық көшесіне дейінгі жер телімі)» жұмыс жобасы Қазақстан Республикасында қолданылатын мемлекеттік нормативтердің талаптарына сәйкес келеді және белгіленген тәртіпте төмендегі негізгі техника-экономикалық көрсеткіштермен бекітілуге ұсынылады:

| | |
|---|---|
| Құрылыстық ұзақтығы | –0,415 шақырым |
| Жолдың категориясы | –тұрғын құрылыс салудағы жергілікті маңыздағы көше |
| Жол өткелдің саны | –2 дана |
| Жол өткелдің жалпақтығы | –6,0 метр |
| Аяқжолдың жүргінші жүретін жолының ені | –1,5 метр |
| Жол киімінің түрі | –күрделі |
| Жол төсенішінің түрі | –жеңілдетілген |
| 2001 жылғы базалық деңгейдегі бағамен алынған | |
| құрылыстың жалпы сметалық құны, | – 14,820 млн.теңге |
| соның ішінде құрылысты-монтаждық жұмыстары | – 14,600 млн.теңге |
| 2014-2016 жылғы ағымдағы және болжамды бағамен | |
| алынған құрылыстың жалпы сметалық құны, | – 48,356 млн.теңге |
| соның ішінде құрылысты-монтаждық жұмыстары | – 39,961 млн.теңге |
| Құрылыстың ұзақтығы | –4 ай |

2. Тапсырысшы жұмыс жобасын іске асыру басталғанға дейін бақылау қадағалау органдары мен мүдделі ұйымдарының қажетті келісімдері мен қорытындыларын алсын.

3. Тапсырысшы жобалау ұйымынан жұмыс жобасы бойынша құжаттаманы қабылдап алу кезінде оның осы сараптау қорытындысына сәйкес келетіндігін тексеруі тиіс.

4. Қазақстан Республикасы Үкімет отырысының 2010 жылғы 02 ақпандағы № 17-56/005-1689,05-12 хаттамалық шешімінің 5 тармағын орындау үшін тапсырысшы құрылыс материалдары мен құрастырмаларын кеңінен пайдалансын.

5. Осы сараптамалық қорытынды жобалау үшін тапсырысшымен бекітілген, анықтығы 2014 жылғы 23 қазандағы №6/0763 шарттың талаптарына сәйкес «INNOVATION CENTER PROJECT» ЖШС кепілдендірілген бастапқы материалдарды (мәліметтерді) есепке ала отырып орындалды.

Жауапты орындаушылар

| | |
|---|---|
| Директордың орынбасары | А.Т. Сейсембеков |
| Өндіріс бөлімінің бастығы | Ә.С. Нұрғазинов |
| Сараптық топтың жетекшісі | Е.М. Тәліпов |
| Сарапшы-сметашы | В.П. Вышарь |



ГОСЭКСПЕРТИЗА • МЕМСАРАПТАМА