«Павлодар облысы, Ертіс ауданы Ертіс-Ертіс станциясы автомобиль жолының 63,0-67,1 (4,1 шақ) реконструкциялау»
жұмыс жобасы бойынша
11.08.2017 ж. № 16-0184/17
(оң)

ҚОРЫТЫНДЫ

ТАПСЫРЫСШЫ:
«Павлодар облысының құрылыс,
жолаушылар көлігі және автомобиль жолдары басқармасы» ММ

БАС ЖОБАЛАУШЫ:
«ES-ПРОЕКТ» ЖШС,
Павлодар қаласы

Павлодар қаласы

АЛҒЫ СӨЗ

«Павлодар облысы, Ертіс ауданы Ертіс-Ертіс станциясы автомобиль жолының 63,0-67,1 (4,1 шақ) реконструкциялау» жұмыс жобасы бойынша осы сараптау қорытындысы «Мемсараптама» РМК Павлодар облысы бойынша филиалымен берілді.

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

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

(положительное)

№ 16-0184/17 от 11.08.2017 г.

по рабочему проекту

«Реконструкция автомобильной дороги Иртышск - станция Иртышская км 63,0 - 67,1 (4,1 км) Павлодарская область, Иртышский район»

ЗАКАЗЧИК:

ГУ «Управление строительства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог Павлодарской области»

ГЕНПРОЕКТИРОВЩИК:

ТОО «ES-ПРОЕКТ»,
город Павлодар

город Павлодар

ПРЕДИСЛОВИЕ

Данное заключение по рабочему проекту **«Реконструкция автомобильной дороги Иртышск - станция Иртышская км 63,0 - 67,1 (4,1 км) Павлодарская область,Иртышский район»** выдано филиалом по Павлодарской области РГП «Госэкспертиза».

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

1 НАИМЕНОВАНИЕ: рабочий проект «Реконструкция автомобильной дороги Иртышск - станция Иртышская км 63,0 -67,1 (4,1 км) Павлодарская область, Иртышский район», разработан в 2017 году.

Настоящее заключение составлено на основании договора №140340017022/170243/00 (107/17) от 02 июня 2017 года на проведение экспертизы рабочего проекта «Реконструкция автомобильной дороги Иртышск - станция Иртышская км 63,0 -67,1 (4,1 км) Павлодарская область, Иртышский район».

2 ЗАКАЗЧИК: ГУ «Управление строительства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог Павлодарской области».

3 ГЕНПРОЕКТИРОВЩИК: ТОО «ES-ПРОЕКТ» государственная лицензия ГСЛ №000257-1 от 06 мая 2006 года (II категория), выданная Агентством Республики Казахстан по делам строительства и жилищно-коммунального хозяйства, город Павлодар.

ГИП - Кабдышева Б.Н., приказ №21 от 01 декабря 2016 года.

4 ИСТОЧНИК ФИНАНСИРОВАНИЯ: государственные инвестиции.

5 ОСНОВНЫЕ ИСХОДНЫЕ ДАННЫЕ

5.1 Основание для разработки:

задание на проектирование от 30 ноября 2016 года рабочего проекта «Реконструкция автомобильной дороги Иртышск - станция Иртышская км 63,0 - 67,1 (4,1 км) Павлодарская область, Иртышский район», утвержденное и.о. руководителя ГУ «Управление строительства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог Павлодарской области»;

архитектурно-планировочное задание на проектирование №13 от 09 декабря 2016 года объекта «Реконструкция автодороги «Иртышск - станция Иртышская» км 63,0-67,1 (4,1 км)», выданное КГУ «Отдел строительства, архитектуры и градостроительства Иртышского района» акимата Иртышского района;

акт на право постоянного землепользования №0035721 кадастровый номер 14-216-060-001 от 20 октября 2003 года, выданный Комитетом по управлению земельными ресурсами Иртышского района;

акт на право постоянного землепользования №0035722 кадастровый номер 14-207-006-009 от 20 октября 2003 года, выданный Комитетом по управлению земельными ресурсами Иртышского района;

акт весеннего осмотра 2016 года автомобильной дороги общего пользования областного значения Иртышск - ст. Иртышская км 0-67,1 (67,1 км) проходящей по территории Иртышского района от 25 апреля 2016 года, согласованный инспектором управления административной полиции ДВД Павлодарской области и главным специалистом ГУ «Отдел жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог Иртышского района»;

технический отчет на инженерно-геологические изыскания, выполненный ТОО «КазИГИС» в 2017 году;

технический отчет на инженерно-геодезические изыскания, выполненный ТОО «КазИГИС» в 2017 году;

перечень оборудований, материалов и изделий принятых в рабочем проекте «Реконструкция автомобильной дороги Иртышск - станция Иртышская км 63,0 - 67,1 (4,1 км) Павлодарская область, Иртышский район», согласованный ГУ «Управление

строительства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог Павлодарской области» от 26 апрел 2017 года.

5.2 Согласования заинтересованных организаций

согласование с начальником Управления административной полиции ДВД Павлодарской области от 03 мая 2017 года.

5.3 Перечень документации, представленной на экспертизу

Том 1. 186/16-П 001. Паспорт.
Том 2. 186/16-АД 002. Пояснительная записка. Чертежи.
Том 3. 186/16-АД 003. Поперечные профили.
Том 4. 186/16-ОРЗ 004. Отвод и рекультивация земель.
Том 5. 186/16-ПОС 005. Проект организации строительства.
Том 6. 186/16-ОВОС 006. Оценка воздействия на окружающую среду (ОВОС).
Том 7. 186/16-СД 007. Сметная документация.
Прилагаемые документы
Отчет на инженерно-геодезические изыскания.
Отчет на инженерно-геологические изыскания.

5.4 Цель и назначение объекта строительства

Целью реконструкции участка автомобильной дороги Иртышск – станция Иртышская км 63,0-67,1 (4,1 км), является обеспечение круглогодичной, бесперебойной связью села Иртышск с селами, примыкающими к проектируемой автодороги и улучшение условий безопасности движения автотранспорта. Необходимость развития транспортной инфрастуктуры определяет социально-экономическое развитие Республики.

6 ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ ОБЪЕКТА И ПРИНЯТЫЕ ПРОЕКТНЫЕ РЕШЕНИЯ

6.1 Место размещения объекта и характеристика участка строительства

Проектируемый участок автомобильной дороги Иртышск – станция Иртышская км 63,0-67,1 (4,1 км) расположен в административных границах Иртышского района Павлодарской области. Ситуационная схема представлена на рисунке №1.

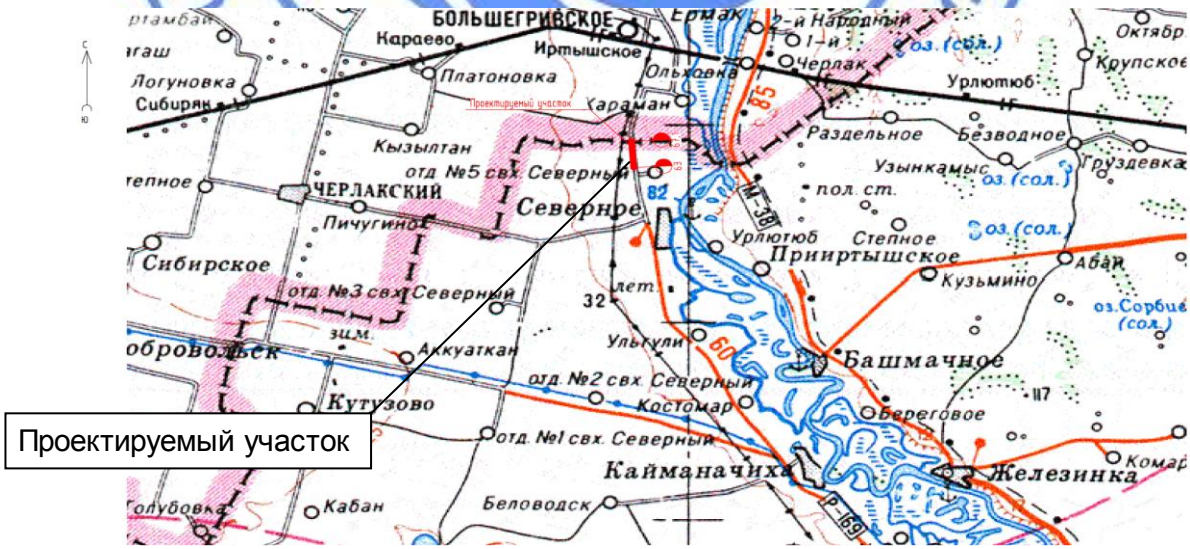

Рисунок 1. Ситуационная схема.

Природно-климатические условия района строительства

Климатические данные района проектирования представлены для метеостанции города Павлодар:

Климатический подрайон	- IB
дорожно-климатическая зона	- IV;
тип местности по характеру и степени увлажнения	- I;
расчетная температура наружного воздуха:	
абсолютная максимальная	- плюс 42°С;
абсолютная минимальная	- минус 45°С;
средняя температура:	
наиболее холодного месяца	- минус 17,6°С;
наиболее теплого месяца	- плюс 20,2°С;
нормативная глубина промерзания грунтов:	
супеси	- 260 см;
суглинки	- 196 см;
пески средней крупности, крупные	- 290 см;
толщина снежного покрова с 55 вероятностью превышения	- 50 см;
среднегодовое количество осадков	- 277 мм;
в том числе в зимний период	- 62 мм;
сейсмичность района	- 6 баллов.

Инженерно-геологические условия площадки строительства

Геологическое строение

В геоморфологическом отношении площадка относится к поверхности второй надпойменной террасы р. Иртыш.

В пределах изученной глубины по генетическим признакам в толще грунтов выделяются следующий комплекс отложений:

отложения современного возраста (QIV; tQIV);

аллювиальные отложения верхнечетвертичного возраста (aQIII);

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

ИГЭ-1, мощностью слоя 0,0-0,9(1,9) м. Насыпной грунт: суглинок темно-коричневый, полутвердый, в кровле с щебнем до 15%.

ИГЭ-1а, расположенный в толще грунтов от 0,0-0,2м. Почвенно-растительный слой – суглинок гумусированный.

ИГЭ-2, занимает слой 0,2(1,9)– 3,0 м. Суглинок коричневый, твёрдый, полутвердый, с прослоями песка мощностью до 0,5 см.

Грунтовые воды, в пределах разведанной глубины 3,0м не вскрыты.

Суглинок обладает средней коррозийной активностью к стали, к бетону нормальной проницаемости на портландцементе – слабоагрессивный, просадочными свойствами не обладает.

Опасных физико-геологических явлений не отмечено.

Капиллярное поднятие грунтовых вод не оказывает влияние на работу земляного полотна. По степени трудности разработки грунтов вручную и одноковшовым экскаватором: суглинок-35а относится к I строительной группе.

Существующее состояние

В ходе инженерно-геологических изысканий были выполнены работы, связанные с обследованием существующего земляного полотна и дорожной одежды.

Земляное полотно

Обследованное земляное полотно отсыпано из грунтов притрассовой полосы, коэффициент уплотнения соответствует норме (0,96), в пределах норм допустимых СНиП РК 3.03-09-2006. Грунтом земляного полотна является суглинок песчанистый.

Ширина существующего земляного полотна в среднем составляет 12-14м. Основные дефекты земляного полотна: обочины занижены, нарушено укрепление обочин, откосы насыпи земляного полотна имеют уклоны от 1:1,5 до 1:2.

Высота насыпи из условия снегонезаносимости на многих участках недостаточна.

Дорожная одежда

Существующая дорожная одежда переходного типа, переходного вида состоит из щебеночного покрытия. Основание смешано с грунтом земляного полотна, отдельно не разбирается и повторно в конструктивных слоях дорожной одежды не используется.

На всем протяжении проектируемой дороги присутствуют все виды разрушения дорожной одежды.

Почти повсеместно имеется колейность, ямочность, местами покрытие полностью разрушено, кромки проезжей части обнажены и выщерблены, обочины, как правило, просевшие.

Главной же причиной интенсивного разрушения дороги является очень долгий срок эксплуатации без капитального ремонта, а зачастую и без текущего ремонта.

6.2 Проектные решения

6.2.1 Автомобильные дороги

Проектируемый участок автомобильной дороги Иртышск – станция Иртышская км 63,0-67,1 (4,1 км) запроектирован III технической категории в соответствии с нормами СНиП РК 3.03-09-2006* «Автомобильные дороги», со следующими техническими параметрами:

Таблица №1

Основные показатели автодороги

№ п/п	Наименование	Показатели
1	Категория дороги	III
2	Протяжение дороги, гм	4.1
3	Расчетная скорость, км/час,	100
4	Количество полос движения, шт.	2
5	Ширина полосы движения, м	3,5
	Ширина дорожной одежды, м	8,0
6	Ширина проезжей части, м	7,0
	Ширина земляного полотна, м	12,0
	Ширина обочины, м	2,5
	Ширина укрепления обочины по типу основной дороги, м	0,5
7	Поперечный уклон проезжей части, ‰	20
8	Наибольшие продольные уклоны, ‰	7,0
9	Наименьшие радиусы кривых - в плане, м - в продольном профиле а) выпуклых, б) вогнутых	 700 11214 9090

План дороги и продольный профиль

Общее направление трассы между начальным и конечным пунктами – с юга на север. Проектное осевое положение трассы на всем протяжении совпадает с осевым положением существующей дороги. Весь участок дороги проходит по открытой, очень слабовсхолмленной равнинной местности. За начало проектируемого участка принят ПК0+00, соответствующий км 63, конец участка ПК41+00 соответствует км 67,1 существующей автодороги. ПК41+00 расположен у шлагбаума пограничного перехода на Казахстанско-Российской границе. Общая протяженность реконструируемого участка составляет 4,1 км.

Трасса дороги имеет 5 углов поворота, которые назначены для совмещения с осью существующей дороги. Два угла поворота поправочные (трассировочные), их величина не превышает 1°, вписаны кривые радиусом 10000 м и 30000 м. На ВУ-5 угол поворота величиной 38°17'42", вписана кривая радиусом 700 м. Поскольку радиус кривой менее 2000м, проектом предусмотрено устройство виража.

Пересечений с инженерными коммуникациями нет.

Продольный профиль автодороги запроектирован в соответствии с требованиями СНиП 3.03-09-2006 для III технической категории.

Руководящая отметка принята с учетом возвышения бровки земляного полотна над расчетным уровнем снежного покрова 1,26 м в соответствии с требованиями СНиП 3.03-09-2006.

Продольный профиль запроектирован в абсолютных отметках. Продольные уклоны профиля не превышают допустимые для дороги III технической категории.

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

продольные уклоны - не более 40 ‰;

радиусы кривых в продольном профиле:

выпуклых - не менее 5000 м;

вогнутых - не менее 2000 м.

Примененные продольные уклоны обеспечивают безопасное движение транспортных средств и отвод поверхностных вод с проезжей части в пониженные места рельефа.

Земляное полотно

Существующее земляное полотно участка автомобильной дороги Иртышск – станция Иртышская км 63,0-67,1 (4,1 км) построено в насыпи и каких-либо существенных изменений в результате реконструкции не претерпевает.

Работы по реконструкции земляного полотна сводятся к приведению геометрических характеристик существующего земляного полотна до норм III технической категории.

В проекте принят один тип поперечного профиля земляного полотна:

Тип I – насыпи высотой до 3-х метров с крутизной откосов насыпи 1:4, с крутизной откосов притрассовых резервов 1:6.

Для возвышения земляного полотна и уполаживания откосов используется грунт от срезки существующей насыпи и из притрассовых резервов.

Для устройства присыпных обочин используется песок природный средней крупности производства ТОО «Павлодарский речной порт.

Поперечный профиль улицы запроектирован в соответствии с типовым поперечным профилем. Проезжая часть запроектирована двухскатным поперечным профилем с уклонами 20 ‰ к кромке проезжей части и обочины с поперечным уклоном 40‰.

Двухскатный поперечный уклон обеспечивает отвод поверхностных вод с проезжей части автомобильной дороги к бровкам и далее по откосам насыпи в притрассовые резервы и прилегающий рельеф.

Дорожная одежда

Требуемый модуль упругости дорожной одежды капитального типа для дорог III технической категории определен под нагрузку класса А1 в соответствии с «Инструкцией по проектированию дорожных одежд нежесткого типа» СН РК 3.03-19-2006 с учетом перспективной интенсивности движения.

В результате расчета в рабочем проекте приняты следующая конструкция дорожной одежды в зависимости от категории дороги и типа местности по условиям увлажнения:

однослойное покрытие из асфальтобетона холодного тип Бх марки I на битуме БНД 60/90 согласно СТ РК 1225-2013, толщиной слоя 10 см;

верхний слой двухслойного основания из фракционированного щебня фр.40-70 мм, с разлиновкой щебнем фракции 10-20 мм, по СТ РК 1284-2004, толщиной слоя 25 см;

нижний слой двухслойного основания из песок средней крупности, по ГОСТ 8739-93*, толщиной слоя 15 см.

Пересечения и примыкания

Проектом предусмотрено устройство пересечения на ПК 04+30,26, в поле слева, в с. Караагаш справа.

В соответствии с п.6.3.1 СНиП РК 3.03-09-2006 при интенсивности движения на пересечении (примыкании) менее 200 приведенных ед/сут., переходно-скоростные полосы не предусмотрены. Сопряжения съездов с основной дорогой выполнено по круговым кривым с радиусом 20 и 30 метров. Дорожная одежда в границах закругления на примыканиях принята по типу основной дороги, на остальном протяжении с щебеночным покрытием. На примыканиях предусмотрена установка дорожных знаков и сигнальных столбиков.

Обустройство дороги и безопасность дорожного движения

Для обеспечения безопасности движения проектом предусмотрена установка дорожных знаков, сигнальных столбиков и нанесение дорожной разметки согласно требований СТ РК 1412-2010 «Технические средства организации дорожного движения». и СТ РК 1124-2003 «Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Технические требования».

Дорожные знаки устанавливаются на бермах с учетом обеспечения минимального расстояния от бровки земляного полотна до края знака – 0,5 м и от нижнего края знака до поверхности покрытия на краю проезжей части – от 1,85 до 2,0 м. Для дорожных знаков принят типоразмер II. Знаки устанавливаются на сборных железобетонных фундаментах Ф1.

Для указания водителям направление автомобильной дороги, границ обочин, протяженности и формы опасных участков (преимущественно в темное время суток и при неблагоприятных погодных условиях) устанавливаются металлические направляющие столбики со светоотражателями.

Для упорядочения дорожного движения и повышения его безопасности, улучшения информации водителей на всем протяжении проектируемого участка дороги предусмотрена горизонтальная разметка белой краской с добавлением стеклянных светоотражающих микрошариков.

При проектировании были учтены следующие мероприятия, направленные на обеспечение безопасности движения: назначение высоты земляного полотна из условий снегонезаносимости; принятие крутизны откосов насыпи 1:4, что позволяет относительно безопасно съезд с дороги в экстренной ситуации.

Организация дорожного движения на период производства работ

Движение автотранспорта на период реконструкции участка дороги осуществляется по временной объездной дороге, устраиваемой в полосе временного отвода справа на расстоянии 36,5 м от оси дороги. Общая длина объездной дороги составила 4,057 км.

Временная объездная дорога устраивается в нулевых отметках шириной 7,0м. На ПК20+00 справа, устраивается технологическая площадка площадью 0,7га. После полного завершения реконструкции площадь, занятая объездной дорогой и технологической площадкой рекультивируется.

6.3 Организация строительства

Рабочим проектом предусмотрена реконструкция автомобильной дороги Иртышск – станция Иртышская км 63,0-67,1 (4,1 км).

Район строительства с точки зрения наличия рабочих кадров, предприятий стройиндустрии, автомобильных и железных дорог относится к освоенному.

До начала строительно-монтажных работ необходимо:

обустроить технологическую площадку и временный бытовой городок;

выполнить временную объездную дорогу;

подготовить площадки для складирования строительных материалов и изделий.

Строительные материалы и оборудование доставляются к месту укладки автотранспортом по существующим автомобильным дорогам.

Производство работ должно производиться согласно типовым технологическим схемам, разрабатываемым в составе проекта производства работ (ППР).

Для производства строительно-монтажных работ предусмотрено устройство технологической площадки размерами 82х85 м для размещения строительных машин и механизмов, временных бытовых зданий. На технологической площадке должно быть предусмотрено освещение. Электроснабжение технологической площадки осуществляется питанием от передвижных дизельгенераторов.

Для проезда транзитного автотранспорта на время реконструкции автодороги предусмотрена объездная дорога. Длина объездной дороги составляет 4,057км. Ширина объездной дороги – 7,0 м.

При устройстве объездной дороги необходимо выполнить следующие виды работ:

земляные работы по устройству съездов и въездов на проектируемую дорогу;

снятие растительного слоя грунта с обваловкой бульдозером;

расстановку дорожных знаков.

При устройстве съезда и въезда с ремонтируемой дороги выполняются следующие виды работ:

надвижка грунта бульдозером из притрассовых резервов с уплотнением и планировкой. Продольный уклон в местах съездов не более 40‰.

По окончании реконструкции съезды и въезды разбираются, нарушенные земли рекультивируются.

К строительно-монтажным работам приступать только при наличии проекта производства работ, согласованного службой техники безопасности строительно-монтажной организации.

Все необходимые дорожно-строительные материалы, способы доставки и транспортировки, дальности возки автотранспортом и железной дорогой даны в «Ведомости источников получения и способов транспортировки дорожно-строительных материалов».

При реконструкции участка дороги используются следующие ДСМ:

холодный асфальтобетон и черный щебень – АБЗ, с. Иртышск;

щебень природный фр.10-20 и 40-70мм – ст. Майкаин, сельская зона г.Экибастуз;

щебень шлаковый фр. 20-40мм–АЗФ- филиал АО «ТНК Казхром»г.Аксу;

песок – ТОО «Павлодарский речной порт», г. Павлодар;

битум – ТОО «ПНХЗ» г. Павлодар;

дорожные знаки – ТОО «Автодорсигнал», г. Павлодар.

Продолжительность строительства составляет 7 месяцев.

Начало работ предусмотрено с апреля по октябрь 2018 года (письмо ГУ «Управление строительства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог Павлодарской области» от 12 июля 2017 года» №9/1-19/1122).

Распределение инвестиций (заделы) по годам строительства:

на 2018 год – 100%.

6.4 Отвод земель

Участок автомобильной дороги Иртышск – ст. Иртышская км 63-67,1 (4,1 км) расположен в полосе постоянного отвода шириной 30 м.

Акт на право постоянного землепользования, кадастровый номер 14-207-006-001, запись о выдаче акта №2882 от 20 октября 2003 года, выдан на основании постановления акимата Иртышского района от 25 августа 2003 года№310/4.

Дополнительного отвода земель в постоянное землепользование не требуется.

Во временное землепользование предусматривается отвод земель общей площадью 8,7052 га, из них под притрассовые резервы – 0,2813 га, участок для нормальной работы механизмов – 3,256 га, объездная дорога –2,8399га, площадка под ДСМ – 0,7 га, участок для складирования, снимаемого ПСП – 1,6280 га.

6.5 Оценка воздействия на окружающую среду

На экологическую экспертизу представлена оценка воздействия на окружающую среду к рабочему проекту «Реконструкция автомобильной дороги Иртышск - станция Иртышская км 63,0 -67,1 (4,1 км) Павлодарская область, Иртышский район».

Намечаемая деятельность по значимости и полноте оценки воздействия на окружающую среду относится 4 категории, согласно статьи 40 Экологического кодекса РК.

Воздействие на атмосферный воздух

Стационарные источники выбросов загрязняющих веществ на период эксплуатации отсутствуют.

На период строительства источниками выделения загрязняющих веществ в атмосферу будут: земляные работы, автостроительная техника, лакокрасочные работы, сварочные работы, битумные работы, укладка асфальтобетона.

Поступление загрязняющих веществ от указанных источников в атмосферный воздух осуществляется неорганизованно, характеризуется непостоянством действия.

Обоснованные нормативы предельно допустимых выбросов (ПДВ) на период строительства установлены без учета выбросов от автотранспорта согласно статье 28 Экологического кодекса РК и приведены в таблице 2.

Таблица №2

Производство цех, участок	Номер источника выброса	Нормативы выбросов загрязняющих веществ						
		существующее положение		Наперед СМР 2018 год		ПДВ		год достижения ПДВ
		г/с	т/год	г/с	т/год	г/с	т/год	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Неорганизованные источники								
***Метилбензол (Толуол) (0621)								
Производственная площадка	6001			0.02325	0.071	0.02325	0.071	СМР
***Бутилацетат (1210)								
Производственная площадка	6001			0.0045	0.01374	0.0045	0.01374	СМР
***Пропан-2-он (Ацетон) (1401)								
Производственная площадка	6001			0.00975	0.02976	0.00975	0.02976	СМР
***Углеводороды предельные С12-19 /в пересчете на суммарный (2754)								
Производственная площадка	6001			0.5113	0.2616	0.5113	0.2616	СМР
***Пыль неорганическая: 70-20% двуокиси кремния (шамот, цемент, пыль (2908)								
Производственная площадка	6001			0.1821	0.8496	0.1821	0.8496	СМР
***Пыль неорганическая: ниже 20% двуокиси кремния (доломит, пыль (2909)								
Производственная площадка	6001			0.036	2.6649	0.036	2.6649	СМР
Всего по предприятию:				0.7669	3.8906	0.7669	3.8906	
Твердые:				0.2181	3.5145	0.2181	3.5145	
Газообразные, жидкие:				0.5488	0.3761	0.5488	0.3761	

При соблюдении проектных решений воздействие на атмосферный воздух будет допустимым.

Водные ресурсы. Водопотребление и водоотведение

Источник хозпитьевого водоснабжения на период строительства - привозная вода.

Водоотведение хозбытовых сточных осуществляется в биотуалет. Проектный объем водопотребления – 15,1418 м^3. На период эксплуатации водопотребление не предусматривается.

Поверхностные водоемы в районе расположения объекта отсутствуют.

Предотвращения загрязнения поверхностного стока обеспечивается за счет следующих мероприятий: своевременный сбор и удаление отходов производства и потребления, надлежащая уборка территории, заправка автостроительной техники на

спецпредприятиях, складирование строительных материалов на специально оборудованных площадках.

Предложенные в проекте мероприятия по предотвращению загрязнения поверхностных и подземных вод позволят снизить воздействие на окружающую среду.

Земельные ресурсы. Отходы производства и потребления

Проектом предусматривается снятие почвенно-плодородного грунта. После окончания строительства будет использован при благоустройстве территории.

На период строительства будут образовываться следующие виды отходов: строительные отходы; твердые бытовые отходы; огарки сварочных электродов, упаковочные материалы, металлические бочки из под краски.

На период эксплуатации образование отходов не предусмотрено.

Данные по видам и количеству образования отходов, образующихся в процессе выполнения строительно-монтажных работ, приведены в таблице 3.

Таблица №3

Наименование отхода	Образование, т/период	Размещение, т/период	Передача сторонним организациям, т/период
1	2	3	4
Зеленый уровень опасности			
Строительные отходы	12,03		12,03
Твердые бытовые отходы	1,09375		1,09375
Огарки сварочных электродов	0,0001		0,0001
Упаковочные материалы	0,025		0,025
Янтарный уровень опасности			
Тара (металлические бочки из-под краски)	0,03205		0,03205
Всего	13,1808		13,1808
В т.ч, отходы произ-ва	12,08705		12,08705
Отходы потреб-я	1,09375		1,09375

Сбор и временное хранение всех образующихся в период строительства отходов осуществляется на специально отведенных местах в соответствии с уровнем опасности. Исключается смешивание отходов. Периодичность вывоза отходов с площадки предприятия - по мере наполнения контейнера. Транспортировка отходов до мест санкционированного размещения (утилизации) осуществляется специально оборудованным транспортом, исключающим возможность потерь по пути следования и загрязнения окружающей среды.

Контроль за своевременным удалением и упорядоченным складированием отходов на площадке осуществляется ответственным лицом (по приказу).

При соблюдении установленных правил воздействие на земельные ресурсы проектируемого объекта будет находиться в пределах установленных норм.

Растительный и животный мир

Реализация проекта не приведет к нарушению условий развития растительного и животного мира. Снос зеленых насаждений не требуется.

Социально-экономическая среда

Реализация проектируемого объекта направлена на улучшение уровня надежности и безопасности дороги. Создание дополнительных рабочих мест при строительстве будет способствовать занятости населения.

Оценка экологических рисков и рисков для здоровья населения.

В зоне влияния объекта отсутствуют особо охраняемые природные территории, курорты, зоны отдыха, ценные природные комплексы.

Для предупреждения возникновения аварийных ситуаций предусматриваются меры по соблюдению правил пожаробезопасности, электробезопасности при монтаже и обслуживания электроустановок, техники безопасности ведения процесса строительства, правил охраны труда, промышленной санитарии. Экологический риск от реализации проекта для региона отсутствует.

Оценка воздействия на окружающую среду представлена на рассмотрении заинтересованной общественности: протокол общественных слушаний в форме опроса к рабочему проекту «Реконструкция автомобильной дороги Иртышск – станция Иртышская км 63,0-67,1 (4,1 км)» от 21 апреля 2017 года.

6.6 Оценка соответствия рабочего проекта санитарным правилам и гигиеническим нормам

Санитарно-защитная зона согласно «Санитарно-эпидемиологические требования по установлению санитарно-защитной зоны производственных объектов» утвержденного Приказом Министра национальной экономики Республики Казахстан от 20 марта 2015 года №237 объекты капитального ремонта к производственным объектам не относятся, в связи с чем не предусматривает установление санитарно-защитной зоны. Источниками шума на период работ по строительству будут являться строительные работы и работа строительной техники. В целом, основным источником шума, исходящего от большинства строительного оборудования, является двигатель внутреннего сгорания, который постоянно работает в пределах фиксированного расположения или в условиях ограниченного перемещения. Средние уровни шума для обычного строительного оборудования находятся в пределах 82-88 дБ. Уровень шума и вибрации не превышает предельно допустимых уровней, жилая зона удалена от площадки на которой проводятся работы.

Источников ионизирующего и неионизирующего излучения, электромагнитного и теплового излучения на период строительства и ввода объекта в эксплуатацию не будет. На основании вышеизложенного, физическое воздействие от деятельности объекта оценивается как допустимое.

Результаты расчета выбросов загрязняющих веществ в атмосферу при реализации проекта показали, что они незначительны, приземные концентрации на границе площадки не превышают ПДК. Проект отвечает требованиям:

«Санитарно-эпидемиологические требования по установлению санитарно-защитной зоны производственных объектов», утверждённые приказом Министра национальной экономики РК № 237 от 20 марта 2015 года;

Гигиенические нормативы к атмосферному воздуху в городских и сельских населенных пунктах, утверждены приказом Министра национальной экономики РК от 28 февраля 2015 года № 168;

Гигиенические нормативы к физическим фактором, оказывающим воздействие на человека, утверждены приказом Министра национальной экономики РК от 28 февраля 2015 года № 169.

6.7 Сметная документация

Сметная документация разработана в соответствии с Государственным нормативом по определению сметной стоимости строительства в Республике Казахстан, утвержденным приказом Комитета по делам строительства, жилищно-коммунального

хозяйства и управления земельными ресурсами Министерства национальной экономики Республики Казахстан от 03 июля 2015 года №235-нқ, на основании государственных сметных нормативов и принятых проектных решений.

Постэкспертная сметная стоимость строительства подлежит утверждению заказчиком и является основанием для определения лимита средств, при реализации проектов за счет государственных инвестиций в строительство, в соответствии с пунктом 17 Государственного норматива по определению сметной стоимости в Республике Казахстан.

Сметная документация составлена ресурсным методом с использованием программного обеспечения «SANA-2015», версия 17.3 от 11 июля 2017 года по выпуску сметной документации в текущих ценах 3 квартала 2017 года.

При составлении смет использованы:

сборники элементных сметных норм расхода ресурсов на строительные работы ЭСН РК 8.04-01-2015 с учетом изменений и дополнений, выпуск 8;

сборники сметных цен в текущем уровне 2017 года на строительные материалы, изделия и конструкции ССЦ РК 8.04-08-2016, выпуск 2;

сборники элементных сметных норм расхода ресурсов на ремонтно-строительные работы ЭСН РК 8.05-01-2015 с учетом изменений и дополнений, выпуск 8;

сборники элементных сметных норм расхода ресурсов на монтаж оборудования ЭСН РК 8.04-02-2015 с учетом изменений и дополнений, выпуск 8;

сборник тарифных ставок в строительстве 2017 года СТС РК 8.04-07-2016;

сборник сметных цен в текущем уровне 2017 года на перевозки грузов для строительства СЦПГ РК 8.04-12-2016, выпуск 1;

сборник сметных цен в текущем уровне 2-го квартала 2017 года на инженерное оборудование объектов строительства ССЦ РК 8.04-09-2017.

В сметной стоимости строительства учтены дополнительные затраты:

накладные расходы, определённые в соответствии с Государственным нормативом по определению величины накладных расходов в строительстве (приложение 2 к приказу от 3 июля 2015 года №235-нқ);

сметная прибыль в размере 8% от суммы прямых затрат и накладных расходов (п.79, приложение 1 к приказу от 3 июля 2015 года №235-нқ);

резерв средств заказчика на непредвиденные работы и затраты в размере 2% от общей суммы средств по позициям 1-7 сводного сметного расчета (п.91, приложение 1 к приказу от 3 июля 2015 года №235-нқ);

затраты на временные здания и сооружения - НДЗ РК 8.04-05-2015;

Сметная стоимость строительства определена в ценах 2017 года с учетом норм задела объема инвестиций и прогнозного уровня инфляции по годам строительства, согласно прогноза социально-экономического развития Республики Казахстан на 2017-2021 годы одобренного на заседании Правительства Республики Казахстан (протокол №29 от 31 августа 2016 года с учетом изменений от 13 февраля 2017 года №7). В текущих ценах 2017 года МРП составляет 2269 тенге. В прогнозных ценах 2018 года МРП составляет 2405 тенге.

Налог на добавленную стоимость (НДС) принят в размере 12%, установленном законодательством Республики Казахстан на период, соответствующий периоду строительства, от сметной стоимости строительства в текущих ценах.

Территориальный район - 14.

7 РЕЗУЛЬТАТЫ ЭКСПЕРТИЗЫ

7.1 Дополнения по исходно-разрешительным документам и изменения, внесенные в рабочий проект в процессе экспертизы

В процессе рассмотрения по замечаниям и предложениям филиала по Павлодарской области РГП «Госэкспертиза» в рабочий проект «Реконструкция автомобильной дороги Иртышск - станция Иртышская км 63,0 -67,1 (4,1 км) Павлодарская область, Иртышский район» внесены следующие изменения и дополнения:

Раздел АД

1. На топографической съемке проставлены даты, подписи и печать организации, выполнившей съемку.
2. На геологическом отчете указан архивный номер.
3. В пояснительной записке приведена цель реконструкции.
4. Представлено письмо согласования проектных решений Заказчиком.
5. Представлено письмо заказчика об уровне ответственности объекта.
6. План организации дорожного движения согласован с дорожной инспекцией.
7. Представлена ведомость всех демонтажных работ, согласованная Заказчиком.

Раздел Охрана окружающей среды

8. Расчет выбросов от источников 6001,6003,6004 выполнен согласно приложений приказу Министра окружающей среды и водных ресурсов Республики Казахстан от 12 июня 2014 года № 221-Ѳ.
9. Учтены выбросы от битумных работ, работы автогудронатора.
10. Оценка воздействия на окружающую среду выполнена согласно действующих нормативно-правовых актов РК.

Раздел ПОС

11. Предоставлено письмо заказчика о сроках реализации проекта.
12. Раздел 3. Расчет продолжительности строительства пересчитан по действующим нормативам СН РК 1.03-01-2016, СН РК 1.03-02-2014.
13. Откорректирован расчет уменьшение нормы продолжительности.

Раздел СД

14. Сметная документация пересчитана в последней версии действующей сметной программы «SANA-2015».
15. Стоимость строительства определена в прогнозных ценах 2018 года. Откорректирована стоимость МРП 2018 года на 2405 тенге.
16. Сметная документация выполнена в формате KENML.
17. Сводный сметный расчет. Итоговая стоимость строительства разделена на 2 года, выделен 2017 год, ПИР и экспертиза.
18. Локальная ресурсная смета №2-3-1. Позиция 31 - укрепление обочин щебнем, откорректирован расход щебня.
19. Локальная ресурсная смета №2-4-1. позиция 36 - откорректировано ценообразование стоимости столбиков сигнальных.

7.2 Оценка принятых проектных решений

В соответствии с требованиями Правил определения общего порядка отнесения зданий и сооружений к технически и (или) технологически сложным объектам, утвержденных приказом Министра национальной экономики Республики Казахстан от 28 февраля 2015 года №165, разработчиком установлен технически сложный объект II (нормального) уровня ответственности.

Рабочий проект разработан в соответствии с требованиями задания на проектирование.

Состав и комплектность представленной части рабочего проекта 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 импортозамещения. Материалы и оборудование, используемые для строительства должны быть сертифицированы и соответствовать стандартам Республики Казахстан.

Рабочий проект с оценкой воздействия на окружающую среду соответствует Экологическому кодексу Республики Казахстан от 9 января 2007 года и Инструкции по проведению оценки воздействия на окружающую среду от 28 июня 2007 года № 204-п.

Таблица №4

Основные технико-экономические показатели по рабочему проекту

№ п/п	Наименование показателей	Ед. изм.	Показатели	
			постпроектные	постэкспертные
1	Протяжение дороги	км	4,1	4,1
2	Категория дороги	-	III	III
3	Количество полос движения	шт.	2	2
4	Ширина полосы движения	м	3,5	3,5
5	Ширина проезжей части	м	7,0	7,0
6	Ширина дорожной одежды	м	8,0	8,0
7	Расчетная скорость	км/час	100	100
8	Ширина земляного полотна	м	12,0	12,0
9	Ширина обочины	м	2,5	2,5
10	Ширина укрепления обочины по типу основной дороги	м	0,5	0,5
11	Поперечный уклон проезжей части	‰	20	20
12	Наибольшие продольные уклоны	‰	7,0	7,0
13	Общая сметная стоимость строительства в текущих и прогнозных ценах 2017-2018 гг., в том числе СМР оборудование прочие затраты	млн.тенге	604,139 518,180 - 85,959	604,091 518,139 - 85,953
	из них:			
14	Сметная стоимость ПИР и экспертизы в текущих ценах 2017 г.,	млн.тенге	2,989	2,989
15	Общая сметная стоимость строительства в прогнозных ценах 2018 г., в том числе СМР оборудование прочие затраты	млн.тенге	601,150 518,180 - 82,970	601,102 518,139 - 82,964
16	Продолжительность строительства	мес.	7	7

Примечание: Общее уменьшение в сумме 0,048 млн.тенге произошло за счет корректировки сметной документации по замечаниям и предложениям филиала по Павлодарской области РГП «Госэкспертиза».

8 ВЫВОДЫ

1. С учетом внесенных изменений и дополнений рабочий проект «Реконструкция автомобильной дороги Иртышск - станция Иртышская км 63,0 -67,1 (4,1 км) Павлодарская область, Иртышский район» соответствует требованиям нормативных правовых актов и государственных нормативов, действующих в Республике Казахстан, и рекомендуется к утверждению со следующими основными технико-экономическими показателями:

Протяжение дороги	–4,1 км
Категория дороги	–III
Количество полос движения	–2 шт.
Ширина полосы движения	–3,5 м
Ширина проезжей части	–7,0 м
Ширина дорожной одежды	–8,0 м
Расчетная скорость	–100 км/час
Ширина земляного полотна	–12,0 м
Ширина обочины	–2,5 м
Ширина укрепления обочины по типу основной дороги	–0,5 м
Поперечный уклон проезжей части	–20 ‰
Наибольшие продольные уклоны	–7,0 ‰
Общая сметная стоимость строительства	
в текущих и прогнозных ценах 2017-2018 гг.,	–604,091 млн.тенге
в том числе СМР	–518,139 млн.тенге
оборудование	–
прочие затраты	–85,953 млн.тенге
Продолжительность строительства	–7 месяцев

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 экспертному заключению.

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.

5. Настоящее экспертное заключение выдано на основании исходных данных и утвержденных заказчиком материалов, достоверность которых гарантирована ГУ «Управление строительства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог Павлодарской области» в соответствии с условиями договора от 02 июня 2017 года №140340017022/170243/00 (107/17)№

8 ТҰЖЫРЫМДАР

1. «Павлодар облысы, Ертіс ауданы Ертіс-Ертіс станциясы автомобиль жолының 63,0-67,1 (4,1 шақ) реконструкциялау» жумыс жобасына енгізілген өзгерістер мен толықтырулар есебімен Қазақстан Республиксынының қолданыстағы нормативтік құқықтық актілері мен мемлекеттік нормативік талаптарына сәйкес келеді және келесі техника-экономикалық көрсеткіштерімен бекітілуге ұсынылады:

Жолдың ұзындығы	–4,1 шақырым
Жолдың санаты	–III
Қозғалыс жолақтарының саны	–2 дана.

Қозғалыс жолақтарының ені	–3,5 м
Жүретін бөлігінің ені	–7,0 м
Жолдық киімнің ені	–8,0 м
Есептік жылдамдығы	–100 сағатына/шақырым
Жол төсемінің ені	–12,0 м
Жол жиегінің ені	–2,5 м
Негізгі жолдың түрі бойынша жол жиегін нығайтудың ені	–0,5 м
Жүретін жолдың көлденең еңістігі	–20 ‰
Ең үлкен бойлық еңістігі	–7,0 ‰
2017-2018 жылғы ағымдағы және болжамды бағамен алынған құрылыстың жалпы сметалық құны, соның ішінде,	–604,091 млн.теңге
құрылысты-монтаждық жұмыстары	–518,139 млн.теңге
жабдықтар	–
басқа шығындар	–85,953 млн.теңге
Құрылыстың ұзақтығы	–7 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 2 ақпандағы № 17-56/005-1689,05-12 хаттамалық шешімінің 5 тармағын орындау үшін тапсырысшы құрылыс салу кезінде отандық тауар өндірушілердің жабдықтарын, құрылыс материалдары мен құрастырмаларын пайдалансын.

5. Осы сараптама қорытындысының дұрыстылығы 2017 жылғы 02 маусымдағы № 140340017022/170243/00 (107/17) шарттың тәртібіне сәйкес «Павлодар облысының құрылыс, жолаушылар көлігі және автомобиль жолдары басқармасы» ММ кепілдендірілген бастапқы мәліметтер және жобалау үшін тапсырысшымен берілген материалдар негізінде берілді.

Сейсембеков А.Т.

Директор

Курмангалиева А.С.

Ведущий специалист

Альгожин Т.А.

Начальник производственного отдела

Тургимбаева Ш.С.

Эксперт

Самат К.М.

Главный специалист

Абишев Р.И.

Главный специалист

Щербакова М.А.

Главный специалист

Глущенко Л.И.

Эксперт

Каирбаев А.К.

Ведущий специалист