БЕКІТЕМІН:
«Павлодармемсараптама» ЕМК
Директоры

..... Д. Б. Мұстафин

2011 жылғы 15 шілде №16-0342/11

«№6 автожолын қайта құралымдау»
жұмыс жобасы бойынша

ҚОРЫТЫНДЫ

ТАПСЫРЫСШЫ:
«Павлодар қ. тұрғын үй-коммуналдық шаруашылығы, жолаушылар көлігі және автомобиль жолдары бөлімі» ММ

БАС ЖОБАЛАУШЫ:
«Изыскатель» ҚазЖІИ ЖШС
Павлодар қ.

Қазақстан Республикасы
Павлодар қаласы

УТВЕРЖДАЮ:
Директор
ДГП «Павлодаргосэкспертиза»

..... Д. Б. Мустафин

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

№16-0342/11 от 15 июля 2011 г.

по рабочему проекту
«Реконструкция автодороги №6»

ЗАКАЗЧИК:
ГУ «Отдел жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог г. Павлодара»

РАЗРАБОТЧИК:
ТОО КазПИИ «Изыскатель»
г. Павлодар

Республика Казахстан
г. Павлодар

1. НАИМЕНОВАНИЕ: рабочий проект «Реконструкция автодороги №6», разработанный в 2010 г.

Настоящее заключение составлено в соответствии с договором №6/0376 от 01 июля 2011 г. на проведение экспертизы рабочего проекта «Реконструкция автодороги №6».

2. ЗАКАЗЧИК: ГУ «Отдел жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог г. Павлодара».

3. ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПРОЕКТИРОВЩИК: ТОО КазПИИ «Изыскатель», государственная лицензия 15-ГСЛ №004072 от 12 апреля 2001 г., г. Павлодар, приказ №33 от 26 мая 2011 года о назначении Шевелевой Т.Н. главным инженером проекта.

4. ИСТОЧНИК ФИНАНСИРОВАНИЯ: государственные инвестиции.

5. ОСНОВНЫЕ ИСХОДНЫЕ ДАННЫЕ

5.1. Основание для разработки:

-техническое задание проектно-изыскательских работ по объекту реконструкция автодороги №6, утвержденное зам.начальником ГУ «Отдел жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог города Павлодара».

-инженерно-геологические изыскания, выполненные ТОО КазПИИ «Изыскатель» в 2011 году.

5.2. Согласования проекта

- Заключение государственной экологической экспертизы №1-14/Юр-679 от 24 июня 2011года, на рабочий проект «Реконструкция автодороги №6», выданное ГУ «Управление природных ресурсов и регулирования природопользования Павлодарской области».
- Управление дорожной полиции Павлодарской области от 13 июня 2011 года.

5.3. Перечень документации представленной на экспертизу:

- Том 1. Паспорт.
- Том 2. Пояснительная записка. Чертежи.
- Том 4. Сметная документация.

5.4. Цели и назначение объекта, необходимость и целесообразность его строительства

Основной задачей разработки проекта на реконструкцию автодороги №6, состоит в восстановлении дорожной одежды и параметров дороги, обеспечение транспортной связи промпредприятий с селитебной территорией г.Павлодара, а также обеспечением проездов к направлениям Кулунда; Омск; Астана.

6. ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ ОБЪЕКТА И ПРИНЯТЫЕ ПРОЕКТНЫЕ РЕШЕНИЯ

6.1. Климатические характеристики

Дорожно-климатическая зона IV Климат засушливый, резко-континентальный с большими суточными и годовыми амплитудами температур воздуха.

Максимальная температура воздуха – плюс 42°С (июль месяц), минимальная – минус 42°С (январь-февраль месяцы), среднегодовая - плюс 1,9°С.

Количество осадков в год колеблется от 182 до 413 мм. Максимум их падает на июнь месяц от 50 до 86мм.

Низкие температуры и недостаточно мощный снежный покров является причиной глубокого промерзания грунта-максимальная-2,6м, минимальная-1.57м, средняя-2,08м.

Показатели увлажнения за год составляет 0,55-0,33.

Испарение с водной поверхности за год составляет 925мм.

Расчетный зимний период 170 дней в году.

Толщина снежного покрова с 5% вероятностью превышения –50 см.

Физико-географические условия

Дорожно-климатическая зона IV Климат засушливый, резко-континентальный с большими суточными и годовыми амплитудами температур воздуха.

Максимальная температура воздуха – плюс 42°С (июль месяц), минимальная – минус 42°С (январь-февраль месяцы), среднегодовая - плюс 1,9°С.

Количество осадков в год колеблется от 182 до 413 мм. Максимум их падает на июнь месяц от 50 до 86мм.

Низкие температуры и недостаточно мощный снежный покров является причиной глубокого промерзания грунта-максимальная-2,6м, минимальная-1.57м, средняя-2,08м.

Показатели увлажнения за год составляет 0,55-0,33.

Испарение с водной поверхности за год составляет 925мм.

Расчетный зимний период 170 дней в году.

Толщина снежного покрова с 5% вероятностью превышения –0,22 см.

Геологическое строение и гидрологические условия

Проектируемая дорога расположена на второй надпойменной террасе р. Иртыш. Рельеф ровный, спланированный. По дорожно-климатической классификации г. Павлодар относится к IV климатической зоне. В соответствии со СНиП РК 2.04-01-2001* «Строительная климатология», исследуемая территория по климатическому районированию для строительства относится к I В климатическому району с резко выраженным континентальным режимом, продолжительной холодной зимой, коротким жарким летом и активной ветровой деятельностью.

Геологический разрез до глубины 5,0м представлен следующими номенклатурными видами грунтов:

ИГЭ-1*-0,03-1,5м Насыпной грунт, асфальтобетон, супесь со строительным мусором.

ИГЭ-3- 0,3(1,5)-5,0м – супесь светло-коричневая твёрдая (пылеватая), карбонатизированная, с глубины 4,5-4,6м - текучая.

Гидрологические условия площадки характеризуются наличием первого водоносного горизонта типа грунтовых вод УГВ 4,5-4,6м.

Водоносный горизонт имеет общий уклон к западу в сторону р. Иртыш. Скорость движения потока 1,0-20,0м/сек. По результатам химического анализа воды – вода пресная, гидрокарбонатно-хлоридно-кальциево-натриевая. Вода слабоагрессивная к бетонам марки W_4 на портландцементе и к арматуре железобетонных изделий при периодическом смачивании. Коррозионная активность воды по отношению к свинцовой оболочкам кабеля – среднеагрессивна; к алюминиевым—высокоагрессивна.

Физико - геологические явления (процессы) отсутствуют.

Нормативная глубина сезонного промерзания 2,6м.

Строительная группа грунтов.

Номенклатура грунта	Ручная разработка	Разработка одноковшовым экскаватором
Насыпной грунт	2	2
Супесь пылеватая	1	1

В качестве естественного основания под автодорогу грунты пригодны.

Краткие сведения о существующей улице

В данном проекте рассматривается реконструкция автодороги №6 протяжённостью 2,423км.

С 1955года начались сооружаться объекты тракторного завода.

В этот период была построена автодорога №6 с покрытием дорожной одежды из

монолитного бетона. Толщина бетонного покрытия составляла 18см. В дальнейшем было произведено усиление дорожной одежды с устройством асфальтобетонного покрытия. За период эксплуатации 50 лет произошёл полный износ дорожной одежды.

Для обследования дорожной одежды был привлечен научно-практический центр экспертизы и сертификации ТОО «Иртыш-Стандарт» РК. По результатам испытания на определение прочности бетона в соответствии с требованиями нормативной документации, бетонное покрытие дороги подвержено коррозии, присутствуют ямы на полную толщину покрытия, края дороги обрушены и крошатся, границы поперечных и продольных швов размыты. Прочность бетона установлена В-15; (23,1МПа), при допустимом В-27,5 (36,0МПа) протокол испытаний №54-з/с.

Участок дороги, подлежащий реконструкции, от а/д №2 до а/д №3 имеет существующее асфальтобетонное покрытие различной ширины от 6,0м до 10,0м.

По проезжей части дороги отсутствует продольный поверхностный водоотвод, частично он решен за счёт поперечных уклонов. Ливневой канализации нет. Проезжая часть участка подтапливается паводковыми водами.

На участке протяжённостью 700м существующий продольный профиль дороги не обеспечивает отвод паводковых вод, в критической точке вогнутой кривой продольного профиля, перепад отметок между трамвайным полотном и покрытием дороги составляет 1,0-1,20м. Вследствие чего, происходит скопление паводковых вод в большом объеме, препятствующее движению транспорта.

Трассу пересекают инженерные сети теплоснабжения, водоснабжения, электроснабжения, канализации, связи.

По автодороге не предусмотрено движение пассажирского транспорта, остановочных и посадочных площадок нет. Доступ к промпредприятиям предусмотрен на трамвае и служебным транспортом.

Пешеходная часть в промышленном районе по автодороге №6 не предусмотрена.

Технические нормативы

Рабочий проект на реконструкцию разработан в соответствии СНиП РК 3.01-01-2008*«Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений»; СНиП РК 3.03-09-2006* «Автомобильные дороги».

Расчётные параметры улицы соответствуют улице местного значения в промрайоне.

Технические нормативы

Рабочий проект на реконструкцию разработан в соответствии СНиП РК 3.01-01-2008*«Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений»; СНиП РК 3.03-09-2006* «Автомобильные дороги».

Расчётные параметры улицы соответствуют улице местного значения в промрайоне.

Таблица №1

№ п/п	Наименование технико-экономических показателей	Ед. изм.	Показатели
1	Техническая категория		улица местного значения в промрайоне
2	Общая протяжённость дороги	км	2,423
3	Вид строительства		реконструкция
4	Расчётная скорость движения	км/час	50
5	Число полос движения	шт	2;3;
6	Ширина полосы движения	м	3,50
7	Поперечный уклон проезжей части	‰	20
8	Тип дорожной одежды		облегченного

Проектные решения

№	Наименование характеристик	Параметры	
		Существующие	Принятые в проекте
1	Протяжённость участка, км	2,423	2,423
2	Площадь, занятая под дорогу, $м^2$	48460	48460
-	площадь проезжей части, $м^2$	27726	27726
-	прочие площади	20734	20734
3	Поперечный уклон проезжей части, ‰	-	20
4	Бортовой камень по проезжей части БР 100.30.15 пм	2009	4688
5	Установка дорожных знаков, шт.	22	54
6	Разметка проезжей части, км.	-	4,34

План дороги

Категория дороги назначена в соответствии с классификацией, согласно СНиП РК 3.01-01-2008* г. табл.8* и утверждена в составе «Генерального Плана г. Павлодара» в разделе 5 «Организация транспорта и улично-дорожной сети», разработанного ТОО «ГеоДата Плюс» г.Алматы.

Состав движения, преимущественно грузовой.

Дорога по классификации является дорогой местного значения в промышленном районе

Расчётная скорость движения – 50 км/час.

Ширина полосы движения – 3,50м.

Число полос движения – 2;3;

В данном проекте рассматривается участок протяжённостью 2423м.

Проектирование плана и продольного профиля выполнено из условия обеспечения расчётных скоростей и безопасности движения и обеспечения водоотвода с проезжей части дороги.

Общее направление трассы с севера на юг. Ось трассы разбита камерально.

По трассе принято 6 углов поворота, вписаны кривые с радиусами 2000м; 10000м; 20000м;

По дороге принято 1 тип поперечного профиля.

Радиусы закругления приняты:

основные – 20м;

на съездах – 12м; 10м;8м;6м.

По проезжей части дороги не предусмотрено маршрутное движение автобусов. Доступность обеспечена в соответствии с нормами СНиП 3.01-01-2008* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» по трамвайным путям. Трамвайные пути расположены обособлено, на расстоянии 3,0-5,0м от кромки проезжей части, и имеют свою микроструктуру: посадочные площадки, павильоны для ожидания транспорта. В проекте не рассматривается маршрутное движение общественного транспорта по автодороге №6.

В разделе «Организация движения» по автодороге №6 предусмотрены пешеходные переходы с учётом трамвайных остановок и посадочных площадок.

Продольный профиль

Продольный профиль запроектирован по программе AutoCAD Civil 3D 2009 в Балтийской системе высот. Видимость в продольном профиле обеспечена без дополнительных мероприятий.

Продольный профиль выполнен по оси проезжей части.

Вертикальная планировка

Вертикальная планировка выполнена методом проектных горизонталей, сечением через 0,1 м. по программе AutoCAD Civil 3D 2009 в Балтийской системе высот. Водоотвод по автодороге запроектирован поверхностный.

Поперечные профили.

Типовые поперечные профили разработаны в соответствии с пунктом 2.38 СНиП 2.05.09-90; СНиП 3.01.01-2008* и классификации категории дороги.

Принят два типа поперечного профиля дороги

ТИП 1 основная проезжая часть – 7,0;

ТИП 2 ширина проезжей части –10,5;м.

Дорожная одежда

Автодорога №6 является дорогой местного значения, производственных, промышленных и коммунально-складских районов. Геометрические параметры автодороги приняты согласно СНиП РК 3.01-01-2008, табл. 11.5. Дорожная одежда принята облегченного типа. При проектирования дорожной одежды произведен условный персход от классификации городских улиц к техническим категориям дорог общего пользования, в соответствии с СН РК 3.03-19-2006, табл. 5.3, принята III техническая категория.

Учет фактической интенсивности движения производился в 2011 году. При расчете перспективной интенсивности движения, в соответствии с п.6.12 СН РК 3.03-19-2006 коэффициент изменения интенсивности движения принят q=1,04.

Для расчета дорожной одежды используется общая интенсивность движения автотранспорта на первый год службы (планируемый год сдачи дороги в эксплуатацию – 2011 год) – 1069 авт./сут.

Просчитано 3 типа дорожных одежд. Тип А предусмотрен на участках автодороги с двумя полосами движения. Тип Б предусмотрен на участке автодороги с тремя полосами движения. Тип В предусмотрен на участке автодороги с двумя полосами движения, в местах отсыпки насыпи из песка средней крупности.

-

-5.6.2 Дорожная одежда

Принят облегченный тип дорожной одежды.

Конструкция дорожной одежды Тип А.

$E_{тр}$=254МПа

4см	E_1=3200 Мпа	- асфальтобетон мелкозернистый горячий плотный тип Б, марка I на битуме БНД 60/90
6см	E_2=2000 Мпа	- асфальтобетон крупнозернистый горячий пористый марка I на битуме БНД 60/90
22см	E_3=350 Мпа	- щебень фракционированный, устраиваемый методом заклинки
22см	E_4=230 Мпа	- оптимальная смесь из песчано-гравийной смеси природной с добавлением материала от разборки существующей дорожной одежды
	$E_{гр}$=52 МПа	- супесь пылеватая

Конструкция дорожной одежды Тип Б.

$E_{тр}$=251МПа

4см	E_1=3200 Мпа	- асфальтобетон мелкозернистый горячий плотный тип Б, марка I на битуме БНД 60/90
6см	E_2=2000 Мпа	- асфальтобетон крупнозернистый горячий пористый марка I на битуме БНД 60/90
21см	E_3=350 Мпа	- щебень фракционированный, устраиваемый методом заклинки
20см	E_4=230 Мпа	- оптимальная смесь из песчано-гравийной смеси природной с добавлением материала от разборки существующей дорожной одежды
	$E_{гр}$=52 МПа	- супесь пылеватая

Конструкция дорожной одежды Тип В.

	$E_{тр}$=254МПа	
4см	E_1=3200 Мпа	- асфальтобетон мелкозернистый горячий плотный тип Б, марка I на битуме БНД 60/90
6см	E_2=2000 Мпа	- асфальтобетон крупнозернистый горячий пористый марка I на битуме БНД 60/90
24см	E_3=350 Мпа	- щебень фракционированный, устраиваемый методом заклинки
	$E_{гр}$=120 МПа	- песок средней крупности

Дорожная одежда рассчитана по методике СН РК 3.03-19-2006.
Исходные данные
Дорожно-климатическая зона – IV;
Тип местности по характеру и степени увлажнения – I;
Тип дорожной одежды – облегченный;
Интенсивность движения на начало срока службы – 1069 авт/сут;
Срок службы дорожной одежды – 16 лет;
Коэффициент прочности – 0,90;
Коэффициент надёжности –0,85;
Расчётная нагрузка – A_2
Расчётный диаметр следа колеса D–39 см;
Минимальный требуемый модуль упругости – 160 МПа;
Коэффициент полосности:
- 0,55 (Тип А, Тип В);
- 0,50 (Тип Б).

Обустройство дороги

Безопасность дорожного движения

Проектирование плана и продольного профиля проектируемого участка выполнено из условия обеспечения расчётной скорости и безопасности движения с учётом максимально возможного сохранения планово-высотного положения существующей застройки.

Примыкания существующих улиц проектируются в соответствии с требованиями СНиП РК 3.01-01-2002г. Радиусы закругления приняты 8 м, 12,0;15,0 м.

В соответствии с ГОСТ 23457-86 «Технические средства организации дорожного движения» по автодороге предусматривается установка следующих знаков в количестве 54 штук:

Знаки предупреждающие - 1шт.
Знаки приоритета - 22 шт.
Информационно-указательные знаки - 31шт.
Рабочим проектом предусмотрена разметка проезжей части:
1.5 (прерывистая, соотношении 1:3) - 4,085км
1.14.1 «Зебра» - 0,260км

Ведомость дорожных знаков и разметки проезжей части прилагается в комплекте АД проекта.

Безопасность движения на дороге обеспечена вследствие следующих проектных решений:

– обеспечения планом и профилем видимости встречного автомобиля и поверхности дороги;

– информация водителя о режиме движения путём установки дорожных знаков;

– разметки проезжей части.

Проектные технические показатели дороги говорят о достаточно высоких транспортно- эксплуатационных качествах дороги.

Организация строительства

Район производства работ расположен в IV дорожно-климатической зоне, протяжённость участка улицы 2,423км.

Исходные данные, положенные в основу разработки данного раздела проекта, содержат задание на проектирование, выданное заказчиком ГУ «Отдел строительства г. Павлодара».

Продолжительность строительных работ определена в соответствии с нормами СНиП 1.04.03-2008 по таблице главы 2 «Коммунальное хозяйство» п.7 как для улиц и дорог районного значения.

L – общая длина трассы – 2,423 км.

$L_{норм}$– 1 км

$T_{норм}$ – 9 месяцев

Продолжительность строительства составит:

T=(2,335x9):1x0,9x0,7x0,5=5,0мес.

Где К=0,9,учитывающий проведение ремонтных работ в две смены (п.3.6 общие положения).

Предлагается вести реконструкцию двумя потоками, с применением современного дорожного оборудования.

К=0,9, учитывающий проведение ремонтных работ с применением современного дорожного оборудования.

Срок строительства определен – 5,0 месяцев.

В том числе подготовительный период 1месяц.

Исходя из технологических особенностей производства отдельных видов работ, рекомендуемые сроки с апреля по октябрь.

Техника безопасности и охрана труда

При строительстве автодороги следует выполнять нормы и правила СНиП РК 1.03–05–2001 «Охрана труда и техника безопасности в строительстве».

До начала производства работ следует приказом назначить ответственное лицо за безопасное выполнение работ;

Ответственному лицу выдать наряд-допуск по форме согласно нормам СНиП РК 1.03-05-2001 (приложение 3). Наряд-допуск выдаётся на срок, необходимый для выполнения заданного объёма работ. В случае изменения условий производства работ наряд-допуск аннулируется, и возобновление работ разрешается только после выдачи нового.

Согласно требованиям безопасности при строительстве автодороги следует предусмотреть:

1.Установку в опасных местах хорошо видимых предупредительных и указательных надписей или знаков безопасности, плакатов инструкций по технике безопасности.

2.Организацию инструктажа, изучение и проверку знаний рабочих и технического персонала по технике безопасности.

3.При выполнении механизированных работ должны соблюдаться правила техники безопасности, предъявляемые к машинам, перемещающимся в процессе работы.

4.При изменении направления работы катка во время уплотнения необходимо давать предупредительный сигнал. В близи катков могут находиться только дорожные рабочие и лица, проверяющие качество уплотнения.

5.При работе нескольких катков дистанция между ними должна быть не менее 5м.

6.Дорожные рабочие должны быть обеспечены спец.одеждой и сигнальными жилетами.

7.Участок работ, рабочие места, проезды и проходы к ним в тёмное время суток должны быть освещены в соответствии с ГОСТ 12.1.046-85.

При производстве земляных работ должны соблюдаться правила техники безопасности, предъявляемые к машинам, перемещающимся в процессе работы;

Мероприятия по обеспечению пожарной безопасности

Все работники подрядной строительной организации должны быть проинструктированы о соблюдении установленного на предприятии противопожарного режима. При изменении специфики работы рабочие и служащие должны пройти повторный инструктаж по пожарно-техническому минимуму.

Ответственность за обеспечение пожарной безопасности предприятия в целом и его структурных подразделений возлагается на первых руководителей в соответствии с требованиями «Закона Республики Казахстан «О пожарной безопасности»

Строительно-монтажные работы, огневые работы должны вестись в строгом соответствии с требованиями ППБС РК 01-94.

Мероприятия по охране окружающей среды

Радел «Охрана окружающей среды» разработан в соответствии с инструкцией «О порядке разработки, согласования, утверждения и составе проектно-сметной документации на строительство» (СНиП РК 1.02-01-2007*) и пособием по составлению раздела проекта «Охрана окружающей среды» отдельным томом.

По климатическим условиям местоположение строительной площадки относится к степной зоне с резко континентальным климатом.

Характерной особенностью района является чрезвычайно суровый зимний период в течение 169 дней.

Загрязнение подземных вод исключено благодаря отсутствию в перевозимых грузах экологически опасных материалов и принятыми мерами по локализации и сбору поверхностного стока.

Предусмотрено в границах дороги устройство съездов, посадочных площадок.

Для уменьшения загрязнения атмосферы, почвы и снижения уровня шума в процессе реконструкции дороги необходимо отрегулировать на минимальные выбросы выхлопных газов все строительные машины, механизмы и автотранспортные средства.

При проведении строительных работ в целях предупреждения влияния на подземные воды необходимо принять меры, исключающие попадание в грунтовые воды мастик, растворителей и горюче-смазочных материалов, используемых в процессе строительства и эксплуатации строительной техники и автотранспорта.

После завершения строительства необходимо выполнить передислокацию всех временных сооружений, техники, транспортных средств. При проведении строительных работ в целях предупреждения влияния на подземные воды необходимо принять меры, исключающие попадание в грунтовые воды мастик, растворителей и горюче-смазочных материалов, используемых в процессе строительства и эксплуатации строительной техники и автотранспорта.

В настоящем проекте предусмотрены следующие мероприятия по охране окружающей среды:

1) не допускать попадания ГСМ на проезжую часть, и прилегающую территорию;

2) не допускать попадания обломков, кусков асфальтобетона и другого строительного мусора на газоны.

3) битумоварка и автогудронатор должен разогреваться на базе, а не на месте производства работ;

4) обязательна ежедневная уборка и вывоз мусора после окончания рабочей смены;

5) перед началом производства земляных работ вызвать представителей служб инженерных сетей.

Контроль за соблюдением перечисленных работ возложен на технических руководителей.

6.8. Сметная документация

Сметная документация разработана в соответствии со СНиП РК 1.02-01-2007, 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 1-10, с применением программного обеспечения «SANA-2001» Версия 11-2.14 от 24.02.11. Территориальный район принят 13 - Павлодарская область.

При составлении смет использованы:

- сборники сметных цен на строительные материалы, изделия и конструкции (СН РК 8.02-04-2002);
- сборники сметных цен и расценок на строительные работы (СН РК 8.02-05-2002);
- сборники расценок на монтаж оборудования (СН РК 8.02-06-2002).

В сметной стоимости строительства учтены:

- 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);
- налоги, сборы, обязательные платежи, установленные действующим законодательством в размере 2 %;
- дополнительные затраты на временные здания и сооружения СН РК 8.02-09-2002, при производстве строительно-монтажных работ в зимнее время СН РК 8.02-07-2002, дополнительные отпуска, выслуга лет;
- налог на добавленную стоимость (НДС) на 2011 год принят в размере, установленном законодательством Республики Казахстан, на соответствующий год строительства, от сметной стоимости строительства в текущих ценах с учетом налогов, сборов и обязательных платежей – 12%.

Переход на текущий уровень сметной стоимости строительства от базового уровня цен 2001 года осуществлен через индекс изменения МРП (1512/775) 1,951. В текущих ценах 2011 года МРП составляет 1512 тенге.

7. ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА ПРОЕКТНЫХ РЕШЕНИЙ И РЕЗУЛЬТАТЫ ЭКСПЕРТИЗЫ

7.1. Оценка принятых проектных решений

В целом рабочий проект разработан в необходимом объеме, в соответствии с заданием на проектирование и иными исходными данными.

Состав и комплектность представленных материалов соответствуют требованиям СНиП РК 1.02-01-2007 «Инструкция о порядке разработки, согласования, утверждения и составе проектной документации на строительство».

Материалы инженерных изысканий содержат достаточные данные, необходимые для разработки рабочего проекта.

При разработке рабочего проекта учтены местные природно-климатические и геологические условия площадки строительства.

Принятые решения с учетом внесения изменений по п. 7.2 соотвстствуют государственным нормативным требованиям по санитарной, экологической, противопожарной, производственной безопасности, обеспечивают надежную работу.

7.2. В процессе рассмотрения по рабочему проекту **«Реконструкция автодороги №6»** по замечаниям и предложениям ДГП «Павлодаргосэкспертиза» в проектно-сметной документации были внесены следующие изменения и дополнения:

1. План автомобильной дороги. Приложены схемы и эскизы закрепления трассы.

2. Согласно СНиП РК 1.02-01-2007 в состав проекта включен Паспорт по форме Ф-5, приложение И.

3. Организация строительства (лист 29). Перечень основных документов, разрабатываемых в проекте организации строительства приведен в соответствие со СНиП РК 1.03-03-2010.

4. Локальная смета №2-1-1 позиция 31- перевозка материала, исключены накладные расходы.

5. Сметный расчет. К размерам затрат на временные здания и сооружения применен коэффициент 0,8.

6. Сводный сметный расчет. Затраты на технадзор пересчитаны по новым нормам.

7. Сводный сметный расчет. Откорректированы затраты на проведение государственной экспертизы рабочего проекта согласно расчета к договору.

Сравнительный анализ технико-экономических показателей по проекту

Наименование показателей	Ед. изм.	Показатели		+Увелич. -Снижен.
		Представленные	Рекомендованные к утверждению.	
Категория		Улица местного значения	Улица местного значения	-
Общая протяженность	км	2,423	2,423	-
Число полос движения	шт.	2;3	2;3	-
Ширина полосы движения	м	3,5	3,5	-
Общая сметная стоимость в базовых ценах 2001 г. в том числе СМР	 тыс.тенге тыс.тенге	 81 205,507 80 080,874	 80 965,302 79 843,922	 -240,205 -236,952
Общая сметная стоимость в текущем уровне цен 2011 г., в том числе СМР	 тыс.тенге тыс.тенге	 184 869,961 156 237,785	 184 605,288 155 775,492	 -264,673 -462,293
Продолжительность реконструкции	мес.	5	5	-

Примечание. Общее снижение в сумме 264,673 тыс. тенге произошло за счет корректировки сметной документации по замечаниям и предложениям ДГП «Павлодаргосэкспертиза».

8. ВЫВОД

С учетом внесенных изменений и дополнений рабочий проект **«Реконструкция автодороги №6»** соответствует требованиям государственных нормативов, действующих в Республике Казахстан, и рекомендуется для утверждения в установленном порядке со следующими основными технико-экономическими показателями:

Категория	–Улица местного значения
Общая протяженность	–2,423 км
Число полос движения	–2
Ширина полосы движения	–4,0м
Общая сметная стоимость реконструкции	
в базовых ценах 2001 г.	– 80 965,302 тыс.тенге
в том числе СМР	– 79 843,922 тыс.тенге
Общая сметная стоимость реконструкции	
в текущем уровне цен 2011 г.,	– 184 605,288 тыс.тенге
в том числе СМР	– 155 775,492 тыс.тенге
Продолжительность реконструкции	–5 месяцев

8. ТҰЖЫРЫМ

Енгізілген өзгерістерді және толықтыруларды еске отырып, **«№6 автожолын қайта құралымдау»** жұмыс жобасы Қазақстан Республикасында қолданылатын мемлекеттік нормативтердің талаптарына сәйкес келеді және белгіленген тәртіпте төмендегі негізгі техника-экономикалық көрсеткіштермен бекітілуге ұсынылады:

Категориясы	–Улица местного значения
Жалпы ұзындығы	–2,423 шақырым
Жүріс жолақтарының саны	–2
Жүріс жолақтарының жалпақтығы	–4,0м
2001 жылғы базалық деңгейдегі бағамен алынған	
қайта құралымдаудың жалпы құны	– 80 965,302 мың теңге
соның ішінде құрылысты-монтаждық жұмыстары	– 79 843,922 мың теңге
2011 жылғы ағымдағы бағамен алынған	
қайта құралымдаудың жалпы есептік құны	– 184 605,288 мың теңге
соның ішінде құрылысты-монтаждық жұмыстары	– 155 775,492 мың теңге
Қайта құралымдау ұзақтығы	–5 ай

Жауапты орындаушылар

Өндіріс бөлімінің бастығы	Сейсембеков А.Т.
Бас маман	Глущенко Л.И.
Жетекші маман	Нұрғазинов Ә.С.
Маман	Букутов С.С.