ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ ӨҢІРЛІК ДАМУ МИНИСТРЛІГІ ҚҰРЫЛЫС ЖӘНЕ ТҰРҒЫН ҮЙ-КОММУНАЛДЫҚ ШАРУАШЫЛЫҚ ІСТЕРІ КОМИТЕТІНІҢ «ЖОБАЛАРДЫ МЕМЛЕКЕТТІК ВЕДОМСТВАДАН ТЫС САРАПТАУ» ШАРУАШЫЛЫҚ ЖҮРГІЗУ ҚҰҚЫҒЫНДАҒЫ РЕСПУБЛИКАЛЫҚ МЕМЛЕКЕТТІК КӘСІПОРНЫНЫҢ (МЕМСАРАПТАМА РМК) ҚЫЗЫЛОРДА 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 КЫЗЫЛОРДИНСКОЙ ОБЛАСТИ

БЕКІТЕМІН:
«Мемсараптама» РМК-ның
Қызылорда облысы бойынша
филиалының директоры:

_____ Е. Кушмурзаев

«Қызылорда облысы Жаңақорған ауданындағы «Самара-Шымкент-Шалқия» аудандық маңызы бар автомобиль жолын күрделі жөндеу»

жұмыс жобасы бойынша

2014 жылғы 19 желтоқсандағы №14–0508/14

ҚОРЫТЫНДЫ

ТАПСЫРЫСШЫ:
«Автомобиль жол басқармасы» ЖШС

БАС ЖОБАЛАУШЫ:
«Қызылордадорпроект» ЖШС

Қызылорда қаласы

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ ӨҢІРЛІК ДАМУ МИНИСТРЛІГІ ҚҰРЫЛЫС ЖӘНЕ ТҰРҒЫН ҮЙ-КОММУНАЛДЫҚ ШАРУАШЫЛЫҚ ІСТЕРІ КОМИТЕТІНІҢ «ЖОБАЛАРДЫ МЕМЛЕКЕТТІК ВЕДОМСТВАДАН ТЫС САРАПТАУ» ШАРУАШЫЛЫҚ ЖҮРГІЗУ ҚҰҚЫҒЫНДАҒЫ РЕСПУБЛИКАЛЫҚ МЕМЛЕКЕТТІК КӘСІПОРНЫНЫҢ (МЕМСАРАПТАМА РМК) ҚЫЗЫЛОРДА 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 КЫЗЫЛОРДИНСКОЙ ОБЛАСТИ

УТВЕРЖДАЮ:
Директор
филиала РГП «Госэкспертиза»
по Кызылординской области
_____ Е.Кушмурзаев

З А К Л Ю Ч Е Н И Е

№14 –0508/14 от 19 декабря 2014 года

на рабочий проект
«Капитальный ремонт автомобильной дороги районного значения «Самара-Шымкент-Шалкия» в Жанакорганском районе Кызылординской области.

Заказчик:
ТОО «Управление автомобильных дорог»

Генпроектировщик:
ТОО «Кызылордадорпроект»

г. Кызылорда

1. НАИМЕНОВАНИЕ: Рабочий проект «Капитальный ремонт автомобильной дороги районного значения «Самара-Шымкент»-Шалкия» в Жанакорганском районе Кызылординской области.

Настоящее заключение выполнено в соответствии с договором от 28 ноября 2014 года №0490 между филиалом РГП «Госэкспертиза» по Кызылординской области и ТОО «Кызылордадорпроект» (согласно письма ТОО «Управление автомобильных дорог» от 24 ноября 2014 года, № 686 о представлении рабочего проекта на экспкертизу, передаче полномочий на проведение госэкспертизы генпроектировщику ТОО «Кызылордадорпроект»).

2. ЗАКАЗЧИК: ТОО «Управление автомобильных дорог».

3. ГЕНПРОЕКТИРОВЩИК: ТОО «Кызылордадорпроект» (12 ГСЛ № 002010 от 23.11.2000 года, приложение к лицензии от 26.06.2012 года, II-категория), г. Кызылорда.

Главный инженер проекта – Ким М.Г. (приказ ТОО «Кызылордадорпроект» №2 от 08 января 2014 года).

4. ИСТОЧНИК ФИНАНСИРОВАНИЯ: госинвестиции.

5. ОСНОВНЫЕ ИСХОДНЫЕ ДАННЫЕ

5.1. Основание для разработки:

задание на проектирование от 22 сентября 2014 года, утвержденное генеральным директором ТОО «Управление автомобильных дорог», (договор №05/14 от 12 сентября 2014 года);

акт на право постоянного землепользования с кадастровым номером №10-149-042-246 от 28 декабря 2011 года.

дефектная ведомость от 22 сентября 2014 года, составленная ТОО «Кызылордадорпроект» и утвержденная ТОО «Управление автомобильных дорог»;

дефектная ведомость осмотра водопропускных труб, согласованный заинтересованными организациями;

отчеты по инженерно - геологическим и геодезическим изысканиям, выполненные ТОО «Казгеогрупп» 2014г. (ГСЛ №0000913 от 25 февраля 2010г.), г. Кызылорда.

Письма:

ТОО «Управление автомобильных дорог» от 24 ноября 2014 года №687 о сроках начала строительства.

5.2. Согласования и заключения заинтересованных организаций:

планы трассы дороги, поперечный профиль и конструкция дорожной одежды, согласованные ТОО «Управление автомобильных дорог»;

план обустройства дороги, согласованный управлением административной полиции ДВД Кызылординской области.

5.3. Перечень документации представленной на экспертизу.

Том I	Общая пояснительная записка. Ведомости. Чертежи
Том II	Объездная дорога
Том III	Сметная документация
	Паспорт рабочего проекта

5.4. Цель и назначение объекта строительства

Назначение объекта:

Приведение в нормальное эксплуатационное состояние дороги в соответствии с требованиями СНиП РК 3.03-09-2006 «Автомобильные дороги». Обеспечение безопасного и комфортного проезда по автомобильной дороге «Самара-Шымкент-Шалкия».

Место реализации проекта: Жанакорганский район Кызылординской области.

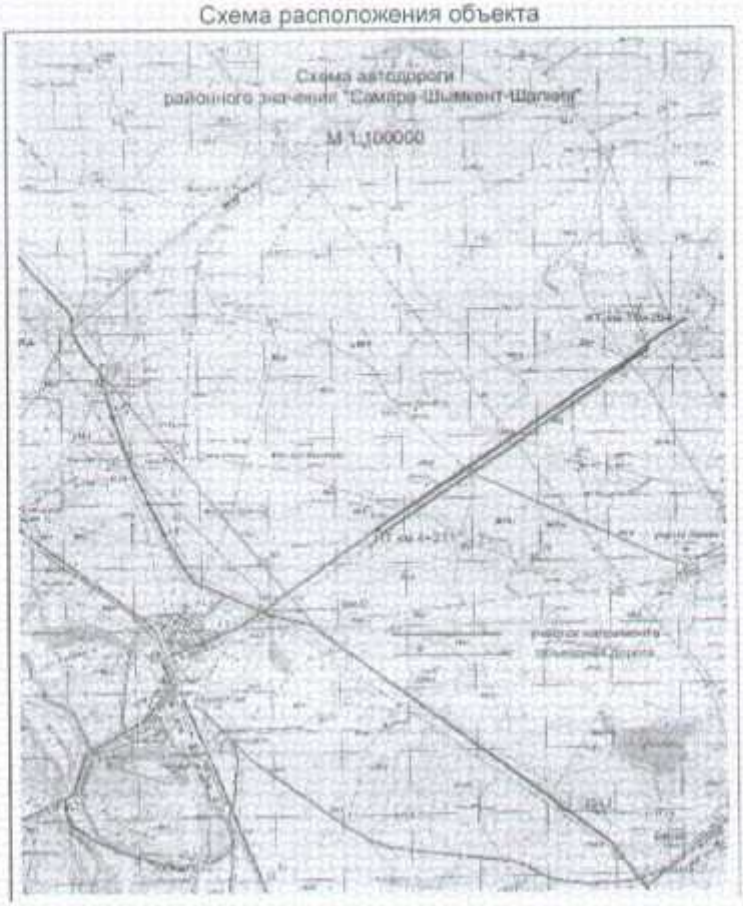
6. ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ ОБЪЕКТА И ПРИНЯТЫЕ ПРОЕКТНЫЕ РЕШЕНИЯ

6.1. Место размещения объекта и характеристика участка строительства:

Район местоположения объекта – Жанакорганский район Кызылординской области.

Общая протяженность ремонтируемого участка– 11,053 км.

Схема расположения объекта



Природно-климатические условия района строительства

климатические данные – метеостанция Кызылорда:

дорожная климатическая зона	- V;
среднегодовая температура воздуха	- +9,2°С;
наиболее холодный месяц	- январь;
средняя температура воздуха	- минус 9,1°С;
наиболее жаркий месяц	- июль;
средняя температура	+ 26,4°С;
абсолютный максимум температуры	+ 46°С;
абсолютный минимум температуры	- минус 38°С;
сейсмичность района	- несейсмичный;
район по весу снегового покрова	СНиП 2.01.07-85 I (S0 = 50 кг /м²);
район по скоростному напору ветра	СНиП 2.01.07-85 III (Wo= 38 кг/м²);

среднегодовое количество осадков -129мм.

Требования к материалам:

- дорожно-строительным	- умеренные;
- для бетона	- умеренные.

Требования к материалам:

- дорожно-строительным	- умеренные;
- для бетона	- умеренные.

Экологическая характеристика района - зона экологического кризиса (Закон РК «О социальной защите граждан, пострадавших вследствие экологического бедствия в Приаралье» №1468-XII от 30 июня 1992г. с изменениями).

Инженерно-геологические и геодезические условия трассы строительства.

Согласно отчету об инженерно-геологических и геодезических изысканиях, выполненных ТОО «КазГеоГрупп» в октябре 2014 года, ремонтируемый участок характеризуется следующими данными:

Территория в геоморфологическом отношении расположена в пределах Туранской низменности. Местность представляет собой предгорную наклонную равнину. Высотная отметка поверхности земли изменяется от 191,0 – до 285,5 м.

В геолого-литологическом строении принимают участие аллювиально-пролювиальными (apQ) отложениями С поверхности земли залегает супесь пылеватая мощностью 1,5-3,0 м, подстилаемые гравийным грунтом.

Грунты среднезасоленные, тип засоления сульфатный.

Подземные воды в период изысканий (сентябрь 2014 г.) на участке работ глубиной 3,0м не вскрыты.

Уровень подземных вод (УПВ) подвержен сезонным колебаниям. Наиболее низкое от поверхности земли (минимальное) положение УПВ отмечается в марте, высокое (максимальное) – в начале мая.

В пределах сжимаемой толщи грунтов выделяются следующие инженерно-геологические элементы:

первый – слой насыпного грунта, вскрытой мощностью 0,30-1,0 м;

второй – слой супеси пылеватой, вскрытой мощностью 1,20-3,00 м;

третий – слой гравийного грунта, вскрытой мощностью 0,90-1,80 м.

Растительность района проложения трассы - пустынная, степная. Имеются заросли боялыча, мха. Только по пойме р. Сырдарья растительность представлена зарослями шенгеля высотой до 3 м и небольшими участками тополя высотой до 10 м, толщина деревьев до 0,2 см. Вдоль поймы расположены рисовые поля.

Нормативная глубина промерзания для песков – 1,33м, суглинков – 1,09м.

6.2. Существующее состояние:

Автомобильная дорога «Самара-Шымкент-Шалкия» была построена в 1984 году как дорога IV категории. С момента сдачи дороги в эксплуатацию ремонт не производился. Высота существующей насыпи – 0,24 – 1,5 м. Ширина земляного полотна – 10-17м. На всем протяжении дороги, первоначально имевшей асфальтобетонное покрытие данное покрытие сильно разрушено, наблюдается сильная колейность, ямочность. На всем протяжении дороги имеется 16 съездов к действующим карьерам и организациям. По трассе расположены 35 существующих знаков. Состояние существующих указательных знаков удовлетворительное. Стандартные знаки приоритета, указательные и информационно-указательные – в неудовлетворительном состоянии. Подлежат демонтажу знаки в количестве 19 шт.

На основании ведомости промеров коры дорожной одежды выполнен график состояния существующей дороги.

6.3. Проектные решения.

Проектом, согласно исходно-разрешительным документам и задания на проектирование, предусмотрены следующие работы:

ремонт автомобильной дороги, протяжением 11,053км, с устройством объездной дороги;

водоотвод: замена существующих водопропускных труб;

обустройство дороги, организация и безопасность движения: установка дорожных знаков, оградительных приспособлений.

6.3.1. Автомобильная дорога.

Интенсивность движения

Интенсивность движения незначительная – в перспективе не более 1000 авт/сут.

Принятые технические параметры.

Расчетные параметры основной дороги приняты в соответствии со СН РК 3.03-19-2006.

Начало ремонтируемого участка – км 4+211 автодороги «Самара-Шымкент-Шалкия». Конец участка – база ТОО «КазПром-Кызылорда».

Наименование характеристик	Параметры
Общая длина участков	11,053 км
Назначение дороги	Автодорога районного значения
Категория дороги по СН РК 3.03-19-2006	IV
Расчетная скорость движения	80 км/час
Количество полос движения	2 шт
Ширина полосы движения	3,0 м
Ширина проезжей части	6,0 м
Ширина укрепительных полос	2 х 0,5 м
Ширина обочин	2 х 1,5 м
Радиус в плане минимальный	600 м
Наибольший продольный уклон	38,5‰
Тип покрытия	облегченный
Уклон проезжей части	15 ‰
Уклон обочин	40 ‰

План и продольный профиль:

Общее протяжение участка капитального ремонта – 11,053 км.

Направление трассы – северо-восточное.

Трасса автодороги имеет 26 углов поворота, 24 из которых приняты без разбивки, так как величина углов менее 5°. В угол поворота № 20 вписан радиус кривой 1000 м. В угол поворота № 25 вписан радиус кривой 600 м.

Одной из главных задач при трассировании ремонтируемых участков было сохранение существующего положения оси дороги.

Основным условием проектирования продольного профиля является соблюдение возвышения бровки земляного полотна над расчетным уровнем снегового покрова и поверхности покрытия над расчетным горизонтом поверхностных вод.

Продольный профиль запроектирован по обертывающей.

Подготовительные работы:

В период подготовительных работ выполняются разбивочные работы, устройство объездной дороги.

Направление трассы объездной дороги – северо-восточное. Протяжение объездной дороги 9,907 км.

На ПК 0 ремонтируемой дороги «Самара-Шымкент» - Шалкия» запроектирован съезд к объездной дороге, протяжением 171 м.

Объездная дорога запроектирована справа от существующей дороги «Самара-Шымкент» -Шалкия» на расстоянии 150-200 м.

Трасса объездной дороги имеет 15 углов поворота, 13 из которых приняты без разбивки, так как величина углов менее 5°.

В углы поворотов №№ 13, 14 вписан радиус кривой 1200м.

В ходе проектирования объездной дороги назначено 4 перегона.

1 ПК 0 – ПК 21+61.

2 ПК 21+61 – ПК 49+18.

3 ПК 49+18 – ПК 81+78.

4 ПК 81+78 – ПК 99+07.

Съезды к основной дороге – существующие дороги.

Продольный профиль объездной дороги запроектирован по обертывающей.

Максимальный продольный уклон – 51,3 ‰.

Земляное полотно:

По основной дороге:

Параметры земляного полотна по основной дороге приняты 10,0м. Крутизна откосов принята в соответствии с ВСН 48-93 и ТП 503-0-48.87 «Земляное полотно автомобильных дорог общего пользования».

Назначен тип I поперечного профиля земляного полотна:

Тип I – насыпь, высотой до 2,0м с боковыми резервами, крутизна откосов 1:3.

Объемы земляных работ подсчитаны по поперечникам. Поликетные поперечные профили по участкам – в материалах группы Б.

МЕМОРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

В присыпные обочины предполагается использовать материал разборки покрытия, грунт от нарезки корыта. Излишек грунта нарезки корыта и от срезки грунта существующего земполотна (в целях придания проектного поперечного профиля) используется для уполаживания существующих откосов.

Распределение земляных масс по видам разработки сложилось следующим образом: всего – 10860 м^3, в том числе: скреперные –10860 м^3.

По объездной дороге:

Параметры земляного полотна по объездной дороге приняты 8м. Крутизна откосов принята в соответствии и ТП 503-0-48.87 «Земляное полотно автомобильных дорог общего пользования».

Всего по трассе назначено 3 типа поперечных профилей земляного полотна:

Тип 1 - насыпь до 2 м с правосторонним кюветом, крутизна откоса 1:3.

Тип 2 – насыпь безрезервного профиля, крутизна откоса 1:3

Тип 7-А – выемка до 1 м. Внутренний откос – 1:3. Внешний откос – 1:10.

Объемы земляных работ по поперечникам.

Участки разработки грунта бульдозером: ПК 4 – ПК 6; ПК 7 – ПК 8; ПК 12 – ПК 19; ПК 23 – ПК 27; ПК 30 – ПК 40; ПК 41 – ПК 51; ПК 54 – ПК 58; ПК 61 – ПК 63; ПК 64 – ПК 70; ПК 71 – ПК 82; ПК 83 – ПК 99+07

Участки разработки грунта скрепером: ПК 0 – ПК 4; ПК 6 – ПК 7; ПК 8 – ПК 12; ПК 19 – ПК 23; ПК 27 – ПК 30; ПК 40 – ПК 41; ПК 51 – ПК 54; ПК 58 – ПК 61; ПК 63 – ПК 64; ПК 70 – ПК 71; ПК 82 – ПК 83.

Распределение земляных масс по видам разработки:

по основной дороге: всего – 10860 м^3, в том числе: скреперные –10860 м^3;

по объездной дороге: всего – 27527 м^3, в том числе: бульдозерные –23846 м^3; скреперные – 3681 м^3.

При определении оплачиваемых земляных работ исходили из условия обеспечения коэффициента уплотнения для устройства насыпи $К_{упл}$= 0,95.

Дорожная одежда:

По основной дороге:

Основные характеристики дорожной одежды:

Данные, принятые для расчета основной дорожной одежды:

1. Дорожно-климатическая зона – V.
2. Тип местности по увлажнению - 1.
3. Категория дороги –IV.
4. Нормативный требуемый модуль упругости – 180 МПа.
5. Группа расчетной нагрузки – А3.
6. Расчетное давление на покрытие – p=0,6 МПа.
7. Расчетный диаметр колеса – D=42 см.
8. Коэффициент надежности – 0,9.
9. Коэффициент прочности – 0,94.
10. Срок службы – 20 лет.

Расчет конструкции дорожной одежды произведен согласно СН РК 3.03-19-2006 «Проектирование дорожных одежд нежесткого типа».

По дороге запроектировано 2 (два) типа конструкции дорожной одежды.

Тип I применяется на участках уширения (нарезки корыта в существующем земполотне) дорожной одежды и на участках устройства восстановления в местах устройства искусственных сооружений и состоит из следующих слоев:

нижний слой основания из ГПС, толщиной 30 см;

верхний слой основания из черного щебня, толщиной 12 см;

нижний слой покрытия из горячей пористой асфальтобетонной смеси на битуме БНД 60/90, толщиной 8 см;

верхний слой покрытия из горячей плотной асфальтобетонной смеси на битуме БНД 60/90, толщиной 7 см.

В целях улучшения прочностных качеств покрытия предусмотрено устройство прослойки между асфальтобетонными слоями из геосетки СС KGS 100/100-25.

МЕМОРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

Участки, где применяется тип I: ПК 13+91 – ПК 14+22; ПК 48+42 – ПК 48+54; ПК 65+61 – ПК 65+71; ПК 78+27 – ПК 78+39; ПК 88+99 – ПК 89+13; ПК 95+50 – ПК 95+70; 100+52 – ПК 100+64

Тип II применяется на участках усиления с использованием существующего гравийного основания и состоит из аналогичных слоев.

Участки, где применяется тип II: ПК 0 – ПК 13+91;ПК 14+22 - ПК 48+42; ПК 48+54 - ПК 65+61; ПК 65+71 - ПК 78+27; ПК 78+39 - ПК 88+99; ПК 89+13 - ПК 95+50; ПК 95+70 – ПК 100+52; ПК 100+64 – ПК 110+53.

Обочины укрепляются гравийно-песчаной смесью на толщину 10 см.

По объездной дороге запроектирован 1 тип конструкции дорожной одежды – переходный тип покрытия серповидного профиля, толщиной по оси 15 см.

Расход ГПС рассчитан с учетом применения использованного материала по перегонам.

Всего для устройства гравийного покрытия объездной дороги необходимо 6639 м^3.

Продольный водоотвод и водоотвод с проезжей части:

В проекте предусматривается поверхностный водоотвод с проезжей части посредством продольных и поперечных уклонов.

Примыкания и пересечения в одном уровне

По основной дороге проектом предусмотрено устройство односторонних и двухсторонних съездов в количестве 16 шт с радиусами примыканий по 5, 10, 15 м.

Дорожная одежда на участках кривых примыканий запроектирована по типу дорожной одежды основной автодороги.

Объемы работ на съездах рассчитаны в пределах кривых закруглений.

Примыкания оборудованы необходимыми дорожными знаками и сигнальными столбиками.

Обустройство дороги и безопасность дорожного движения

Из условий безопасности движения автомобилей на кривых в плане радиусами менее 2000 м предусмотрено устройство проезжей части с односкатным поперечным профилем (вираж). При радиусе вписываемой кривой 1000м уширение не предусмотрено. При радиусе кривой 600 м – производится уширение проезжей части до 0,5 м за счет обочины.

Для дороги принят II типоразмер знаков по СТ РК 1125-2002. Номера знаков приняты в соответствии с СТ РК 1125-2002, СТ РК 1412-2005. Знаки устанавливаются на металлических стойках марки СКМ, принятых по ТП 3.503.9-80 «Опоры дорожных знаков на автомобильных дорогах». Стойки заделываются непосредственно в грунт.

Всего запроектирована установка дорожных знаков в количестве 83 шт.

Для безопасности движения на примыканиях и над водопропускными трубами предусмотрена установка сигнальных столбиков СС-1, в соответствии с п.8.3 СТ РК 1412-2005.

Всего запроектирована установка сигнальных столбиков в количестве 423 шт.

Согласно п. 6.2.2 СТ РК 1412-2005, устройство горизонтальной разметки на данной дороге не предусмотрено.

6.3.2. Искусственные сооружения

По основной дороге:

На участке капитального ремонта автомобильной дороги расположены 8 водопропускных труб. Согласно дефектной ведомости, трубы в неудовлетворительном состоянии. Проектом предусмотрена замена существующих труб.

Укрепление русел и откосов насыпи выполнено в соответствии с типовым проектом серии 3.501.1-156 «Укрепление русел, конусов и откосов насыпи у малых и средних мостов и водопропускных труб».

По объездной дороге на пониженных участках (низинах) предусмотрено устройство металлических труб для пропуска воды. Запроектировано устройство труб диаметрами 1020, 720, 377, 325 мм.

6.4 Организация строительства.

Раздел выполнен в соответствии со СНиП РК 1.03-06-2002* «Строительное производство. Организация строительства предприятий, зданий и сооружений».

Стройгенплан.

Складирование основных строительных материалов производится с колес непосредственно в зону работ. Для хранения механизмов, оборудования, снаряжения, инструментов используются производственные базы подрядных организаций, под временные здания и сооружения на участке производства работ (вагончики-бытовки, туалет, контейнеры для раздельного сбора производственных и твердых бытовых отходов) - свободный от застройки участок на территории площадки строительства.

Доставка ГСМ для работающих механизмов автобензозаправщиками.

Методы производства работ:

Работы по капитальному ремонту будут выполняться поточным методом.

Во время ремонта движение транзитного автотранспорта планируется организовать по объездной дороге, которая располагается справа по ходу пикетажа на расстоянии 150-200 м.

Съезды с объездной дороги предполагается осуществлять по существующим полевым дорогам.

Машины и механизмы: тракторы, скреперы, автогрейдеры, автогудронаторы, бульдозеры, катки дорожные, машины поливомоечные, распределители щебня и гравия, укладчики асфальтобетона, экскаваторы, краны на автомобильном ходу, ямокопатели, машины бурильные, трамбовки пневматические, скреперы, краны на гусеничном ходу, краны на пневмоколесном ходу.

Технико-экономические показатели:

затраты труда на выполнение строительно-монтажных работ–9,86 тыс.чел.дней;

продолжительность строительства – 10 месяцев; начало строительства – 2015 год.

Срок продолжительности строительства рассчитан по СНиП РК 1.04.03-2008 «Нормы продолжительности строительства и задела в строительстве предприятий, зданий и сооружений».

Строительные материалы:

Материалы, применяемые в конструкции дорожной одежды:

гравийно-песчаная смесь – карьер Талап;

черный щебень, горячая асфальтобетонная смесь на БНД 60/90 – стационарная установка АБЗ в пос. Жанакорган.

6.5. Охрана окружающей среды.

Эксплуатация дороги во время и после капитального ремонта в течение межремонтного срока отрицательного воздействия на состояние окружающей среды оказывать не будет.

Мероприятия, предусмотренные проектом по снижению негативного воздействия на окружающую среду, будут способствовать улучшению экологических условий района местоположения проектируемого участка. Создание благоприятных условий для движущегося транспорта без вынужденных торможений и остановок будет способствовать равномерному движению с постоянными скоростями, что, в свою очередь, обеспечит уменьшение выбросов вредных веществ, их накоплению вдоль дороги и снижению уровня шума.

6.7. Сметная документация.

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

Сметная документация составлена с использованием программного комплекса АВС-4 (редакция 5.1) по выпуску сметной документации в ценах 2001 года.

Сметная стоимость строительства в сметной документации определена базисно-индексным методом, который основан на использовании текущих индексов по отношению к стоимости, определенной в базисном уровне цен 2001 года и согласно пунктов 2.1 и 5.1. СН РК 8.02-02-2002 служит ориентиром (в качестве максимальной цены) при осуществлении закупа подрядных строительных услуг заказчиком.

Территориальный район 11-2.

При составлении смет использованы:

сборники сметных цен на строительные материалы, изделия и конструкции (СН РК 8.02-04-2002), с учетом изменений и дополнений выпуски 1-17;

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

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

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

сборники сметных норм и расценок на эксплуатацию строительных машин (СН РК 8.02-03-2002) с учетом изменений и дополнений выпуски 1-17;

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

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

В сметной стоимости строительства учтены дополнительные затраты:

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

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

средства на временные здания и сооружения в размере 4,6%*0,8=3,68% (СН РК 8.02-09-2002);

дополнительные затраты на производство строительно-монтажных работ в зимнее время по НДЗ 2001 в размере 1,6%*0,9=1,44% (СН РК 8.02-07-2002) с учетом изменений и дополнений выпуск 2;

затраты на единовременное вознаграждение за выслугу лет в размере 1% (СН РК 8.02-02-2002);

затраты на оплату дополнительных отпусков в размере 0,4% (СН РК 8.02-02-2002);

затраты на дополнительную оплату труда в зонах экологического бедствия и радиационного риска 30% от заработной платы (СН РК 8.02-02-2002) с учетом изменений и дополнений выпуск 13, согласно пункту 4.7.9.

В соответствии с Постановлением Правительства от 11 сентября 2007 года №791 переход к текущей и прогнозной сметной (расчетной) стоимости строительства от базовых цен 2001 года выполнен через индекс изменения месячного расчетного показателя на период 2014-2015 годов согласно изменениям и дополнениям в Законе «О республиканском бюджете на 2012-2014 годы» от 24 ноября 2011 года №496 –IV, на период 2014-2017 годов через индекс изменения месячного расчетного показателя, установленного по протоколу №8 заседания РБК от 04 апреля 2012 года.

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

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

7. РЕЗУЛЬТАТЫ ЭКСПЕРТИЗЫ

7.1. Оценка принятых проектных решений

В соответствии с п. 4 Постановления Правительства РК от 23 октября 2009 года №1656 «Об утверждении Правил отнесения зданий и сооружений к технически сложным объектам» и РДС РК 1.02-04-2011 разработчиком проекта установлен технически несложный II (нормальный) уровень ответственности.

Рабочий проект **«Капитальный ремонт автомобильной дороги районного значения»Самара-Шымкент»-Шалкия» в Жанакорганском районе Кызылординской области** выполнен в соответствии с техническим заданием на проектирование. По составу и комплектности представленные материалы приведены в соответствие с:

СН РК 1.02-03-2011 «Порядок разработки, согласования, утверждения и состав проектных документаций на строительство»;

СНиП РК 3.03-09-2006 «Автомобильные дороги»;
СН РК 3.03-19-2006 «Проектирование дорожных одежд нежесткого типа»;
СТ РК 1412-2005 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения»;
СТ РК 1125-2002 «Дорожные знаки. Общие технические условия».

7.2. Дополнения и изменения, внесенные в рабочий проект в процессе экспертизы.

В процессе рассмотрения по замечаниям и предложениям филиала РГП «Госэкспертиза» по Кызылординской области в рабочий проект **«Капитальный ремонт автомобильной дороги областного значения» Самара-Шымкент»-Шалкия»** внесены следующие изменения и дополнения:

По общей части:

7.2.1. Общая пояснительная записка дополнена по составу и содержанию в соответствие с требованиями СН РК 1.02-03-2011 (п.10.3 и п.9.4):

дано описание существующего состояния дороги;

краткая характеристика конструкций дорожной одежды по участкам;

дополнено: сведениями об участках бульдозерных и скреперных работ; данными по перспективной интенсивности движения.

По инженерно-геодезическим изысканиям:

7.2.2 На топоплане упорядочены горизонтали и отметки.

7.2.3 Указаны столбы ЛЭП условным знаком.

По инженерно-геологическим изысканиям:

7.2.4 Добавлено описание трассы о геоморфологическом отношении в разделе "Геоморфология и рельеф".

7.2.5 Откорректировано:

показатель текучести I_L супеси;

нормативные значение промерзания гравийного грунта;

геолого-литологическая колонка.

По строительной части:

7.2.6 Откорректировано:

маркировка позиций стоек и щитков дорожных знаков на чертеже «Схема установки дорожных знаков»;

чертежи и проектные данные по водопропускным трубам.

По дорожной части:

7.2.10 Откорректирован чертеж поперечного профиля конструкции дорожной одежды с указанием толщины дорожной одежды по бровке.

7.2.11 Дополнен чертеж конструкций дорожной одежды сведениями об адресах по типам.

По сметной части:

По сводному сметному расчету:

7.2.12 Стоимость ПИР и экспертизы приняты в соответствии с объемами и видами выполняемых работ (увеличение 11,994 млн. тенге).

По локальным сметам:

7.2.13 Изменено объемы нижеследующих строительно-монтажных работ:

капитальный ремонт дороги (увеличение 0,343 млн. тенге);

искусственные сооружения (снижение 13,241 млн. тенге);

объездная дорога (увеличение 0,009 млн. тенге).

7.2.14 С учетом внесенных изменений рабочего проекта и сметной документации, изменения сметной стоимости объекта в текущих ценах составили:

снижение - 13,241 млн. тенге;

увеличение - 12,346 млн. тенге.

Основные технико-экономические показатели по рабочему проекту:

№ пп	Наименование	единицы измерения	Показатели		Отклонен (+)увелич (-)уменьш
			заявленные до экспертизы	рекомендованные к утверждению	
1.	**Протяженность дороги**	км	**11,053**	**11,053**	-
2	Категория дороги		IV	IV	-

МЕМОРАНДАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

3	Ширина земляного полотна	м	10	10	-
4	Число полос движения	шт	2	2	-
5	Ширина проезжей части	м	6,0	6,0	-
6	Ширина дорожной одежды	м	7,0	7,0	-
7	Ширина обочин	м	2x1,5	2x1,5	-
8	Тип дорожной одежды	облегченный			-
9	Вид покрытия	асфальтобетонное			-
10	Общая сметная стоимость строительства в базовых ценах 2001года, в т.ч.	млн. тенге	417,365	413,015	- 4,350
	СМР	млн. тенге	403,683	400,029	- 3,654
	Прочие затраты	млн. тенге	13,682	12,986	- 0,0696
11	Общая сметная стоимость строительства в текущем и прогнозном уровне цен 2014-2015 гг, в том числе	млн.тенге	1 246,451	1 245,556	- 0,895
	СМР	млн.тенге	1 032,388	1 023,041	- 9,347
	Прочие затраты	млн.тенге	214,063	222,515	+ 8,452
	Из них в ценах:	млн.тенге			
	- 2014 г	млн.тенге	9,959	21,953	+ 11,994
	- 2015 г	млн.тенге	1 236,492	1 223,603	- 12,889
12	Трудоемкость строительства	тыс.чел.дн	10,95	9,86	- 1,090
13	Удельные капитальные вложения*	млн.тг/км	59,468	59,425	- 0,043
14	Продолжительность строительства	мес.	10	10	-
15	Вид строительства	капитальный ремонт			

8. ВЫВОДЫ.

8.1. С учетом внесенных изменений и дополнений рабочий проект **«Капитальный ремонт автомобильной дороги областного значения «Самара-Шымкент»-Шалкия» в Жанакорганском районе Кызылординской области»** соответствует требованиям государственных нормативов, действующих в Республике Казахстан и рекомендуется для утверждения в установленном порядке со следующими основными технико-экономическими показателями:

1. Протяженность дороги, км - 11,053
2. Число полос движения - 2
3. Ширина дорожной одежды, м - 7 м
4. Вид покрытия - асфальтобетонное
5. Общая сметная стоимость строительства в базовых ценах 2001 года, млн. тенге, в том числе - 413,015
   СМР, млн. тенге - 400,029
6. Общая сметная стоимость строительства в текущем и прогнозном уровне цен 2014-2015 года, в том числе - 1 245,556
   СМР, млн. тенге - 1 023,041
7. Продолжительность строительства, мес., - 10

8.2. Настоящее экспертное заключение выдано на основании исходных данных и утвержденных заказчиком материалов для проектирования, достоверность которых гарантирована ТОО «Кызылордадорпроект» в соответствии с условием договора от 28 ноября 2014 года №0490.

8.3. При представлении на утверждение и выдаче разрешения на производство работ рабочий проект подлежит проверке на соответствие его с настоящим заключением экспертизы.

8.4. Заказчику во исполнение постановления Правительства Республики Казахстан от 29 октября 2010 года №1135 «Об утверждении программы по развитию казахстанского

содержания в Республике Казахстан на 2010-2014 годы» при строительстве максимально использовать оборудование, материалы и конструкции отечественных производителей.

8.5. До начала производства работ рабочий проект подлежит утверждению в установленном порядке в течении 3 месяцев согласно Постановления Правительства от 23.10.2009года №1656.

8. ТҰЖЫРЫМДАР.

8.1. Енгізілген өзгерістер мен толықтурыларды ескере отырып, **«Қызылорда облысы Жаңақорған ауданындағы аудандық маңызы бар «Самара-Шымкент»-Шалқия» автомобиль жолын күрделі жөндеу»** жұмыс жобасы Қазақстан Республикасында қолданылатын мемлекеттік нормативтердің талаптарына сәйкес келетіндіктен, төмендегі негізгі техника-экономикалық көрсеткіштермен белгіленген тәртіппен бекітуге ұсынылады:

1.	Жолдың ұзындығы, шақырым	- 11,053
2.	Қозғалыс жолағының саны	- 2
3.	Жол төсенішінің ені, м	- 7 м
4.	Жол төсемінің түрі	- асфальтобетонды
5.	2001 жылғы базалық бағадағы құрылыстың жалпы сметалық құны, млн.теңге, оның ішінде	- 413,015
	Құрылыс-монтаж жұмыстары, млн.теңге	- 400,029
6.	2014-2015 ж.ж. ағымдағы және болжамды бағадағы құрылыстың жалпы сметалық құны, млн. теңге, оның ішінде	- 1 245,556
	Құрылыс-монтаж жұмыстары, млн.теңге	- 1 023,041
7.	Құрылыс ұзақтығы, ай,	- 10

8.2. Осы сараптамалық қорытынды 2014 жылғы 28 қарашадағы №0490 шарт талаптарына сәйкес, растығы «Қызылордадорпроект» ЖШС-мен кепілдендірілген бастапқы деректер мен тапсырыс берушімен бекітілген жобалауға арналған материалдар негізінде берілді.

8.3. Жұмыс жобасы бекітуге және жұмыс өндірісіне рұқсат берген кезінде сараптаманың осы қорытындысына сәйкес екендігі тексерілуі тиіс.

8.4. Тапсырыс беруші «Қазақстан Республикасындағы қазақстандық қамтуды дамыту жөніндегі 2010 – 2014 жылдарға арналған бағдарламаны бекіту туралы» Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2010 жылғы 29 қазандағы № 1135 қаулысын орындау мақсатында құрылыс жүргізу барысында отандық өндірушілердің құрал-жабдықтарын, материалдарын және конструкциялдарын барынша көп қолдануы қажет.

8.5. 23.10.2009 жылғы №1656 Үкімет қаулысына сәйкес жұмыс жобасы жұмыс өндірісі басталғанға дейін 3 ай ішінде белгіленген тәртіп бойынша бекітілуі тиіс.

Директордың орынбасары: К. Сарсенбаев

Сараптамалық тобының жетекшісі: С. Сыздықова

Сарапшы: Ш. Балмаганбетова

Бағалар мониторингі бойынша маман: Н. Әлиев