Бекітемін
«Мемсараптама» РМК Маңғыстау облысы бойынша филиалы
Директоры
Т.С. Хамиев

«32 «Б» және 35 ықшамаудандар аралығында №24 автожолын салу»
жұмыс жобасы бойынша

17.11.2015 ж. № 15-0464/15

ҚОРЫТЫНДЫ

ТАПСЫРЫСШЫ:
«Ақтау қалалық жолаушылар көлігі және автомобиль жолдары бөлімі» ММ

БАС ЖОБАЛАУШЫ:
«Актаугражданпроект» ЖШС

Ақтау қаласы

АЛҒЫ СӨЗ

«32 «Б» және 35 ықшамаудандар аралығында №24 автожолын салу» жұмыс жобасы бойынша осы қорытынды «Мемсараптама» РМК-нің Маңғыстау облысы бойынша филиалымен берілді.

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

Утверждаю
Директор
Филиал РГП «Госэкспертиза» по Мангистауской области
Хамиев Т.С.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

№ 15-0464/15 от 17.11.2015 г.

по рабочему проекту
«Строительство автодороги №24 между 32 «Б» и 35 микрорайонами»

ЗАКАЗЧИК:
ГУ «Актауский городской отдел пассажирского транспорта и автомобильных дорог»

ГЕНПРОЕКТИРОВЩИК:
ТОО «Актаугражданпроект»

г. Актау

ПРЕДИСЛОВИЕ

Данное заключение на рабочий проект **«Строительство автодороги №24 между 32 «Б» и 35 микрорайонами»** выдано филиалом РГП «Госэкспертиза» по Мангистауской области.

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

1. НАИМЕНОВАНИЕ: рабочий проект **«Строительство автодороги №24 между 32 «Б» и 35 микрорайонами».**

Настоящее заключение выполнено в соответствии с договором от 19 октября 2015 года №15-0435 между филиалом РГП «Госэкспертиза» по Мангистауской области и ГУ «Актауский городской отдел пассажирского транспорта и автомобильных дорог».

2. ЗАКАЗЧИК: ГУ «Актауский городской отдел пассажирского транспорта и автомобильных дорог».

3. ГЕНПРОЕКТИРОВЩИК: ТОО «Актаугражданпроект», государственная лицензия от 06 февраля 2007 года МҚЛ №0000186, II – категория, выданная Агентством Республики Казахстан по делам строительства и жилищно-коммунального хозяйства, приложение к государственной лицензии от 30 июля 2012 года.

ГИП – Бегендик Б. О. (приказ от 12 июня 2015 года №11г).

ПРОЕКТИРОВЩИК: ИП «Камеш», государственная лицензия от 16 мая 2011 года МҚЛ №0001259, III – категория, выданная Агентством Республики Казахстан по делам строительства и жилищно-коммунального хозяйства, приложение от 30 июля 2012 года.

ГИП – Камешев М. Т. (приказ от 04 июня 2015 года №К05-2015).

4. ИСТОЧНИК ФИНАНСИРОВАНИЯ: государственные инвестиции.

5. ОСНОВНЫЕ ИСХОДНЫЕ ДАННЫЕ

5.1. Основание для разработки:

задание на проектирование, утвержденное руководителем ГУ «Актауский городской отдел пассажирского транспорта и автомобильных дорог» от 04 июня 2015 года;

постановление ГУ «Акимат города Актау» о предоставлении права постоянного землепользования от 10 ноября 2014 года № 1616 (с приложением);

архитектурно-планировочное задание, утвержденное руководителем ГУ «Актауский городской отдел архитектуры и градостроительства» от 30 октября 2014 года №248;

ГУ «Актауский городской отдел пассажирского транспорта и автомобильных дорог» - письмо от 09 октября 2015 года №01-21/743 о начале строительства объекта в 2017 году;

перечень основного оборудования и материалов, отсутствующих в нормативной базе и принятых по прайс-листам, и их стоимости, утвержденный руководителем ГУ «Актауский городской отдел пассажирского транспорта и автомобильных дорог» от 08 октября 2015 года.

Технические условия:

ГУ «Актауский городской отдел пассажирского транспорта и автомобильных дорог» от 09 июня 2015 года №01-21/403 на примыкание автодороги №24 между 32 «Б» и 35 микрорайонами.

АО «ҚазТрансГазАймақ» от 09 июня 2015 года №45-11А/59 на персечение существующих коммуникаций с автодорогой (со схемой).

ГКП «Каспий жылу, су арнасы» от 22 июня 2015 года №01-2123 на устройство автомобильного переезда через действующий водовод питьевой и технической воды, сетей водоотведения, теплотрассы пересечениях 32 «Б», 35, 31 «Б» микрорайонах.

ГКП «Актауское управление электрических сетей» от 19 июня 2015 года №1076 на подключение к электрическим сетям.

5.2 Согласования и заключения заинтересованных организаций

ГУ «Управление природных ресурсов и регулирования природопользования Мангистауской области» - заключение государственной экологической экспертизы от 22 октября 2015 года № R3-0099/15.

ГУ «Актауский городской отдел пассажирского транспорта и автомобильных дорог» - письмо о согласовании рабочего проекта от 09 октября 2015 года №01-21/743.

ГКП «Каспий жылу, су арнасы» - письмо о согласовании рабочего проекта от 18 августа 2015 года №01-2812.

АО «ҚазТрансГазАймақ» - письмо о согласовании рабочего проекта от 07 октября 2015 года №02-29-2371.

ГКП «Актауское управление электрических сетей» - письмо о согласовании рабочего проекта от 01 октября 2015 года №1693;

ГУ «Отдел административной полиции УВД города Актау» - письмо о согласовании рабочего проекта от 08 августа 2015 года №1-5-37/10205-И.

5.3 Перечень документации, представленной на экспертизу

Том 1. 24/15-ПП - паспорт рабочего проекта.
Том 2. 24/15-ПЗ - пояснительная записка.
Том 3. 24/15-РЧ – рабочие чертежи.
24/15-АД - автомобильная дорога.
24/15-ЭС – электроснабжение.
Том 4. 24/15-ООС – охрана окружающей среды.
Том 5. 24/15-СМ - сметная документация.

Отчет по инженерно-геологическим изысканиям выполнен ИП «Камеш» в 2014 году, (государственная лицензия от 16 мая 2011 года МҚЛ №0001259, приложение к государственной лицензии от 05 апреля 2013 года).

Топографическая съемка составлена ИП «Камеш» в июне 2014 года в М 1:500, (государственная лицензия от 16 мая 2011 года МҚЛ №0001259, приложение к государственной лицензии от 30 января 2013 года).

5.4 Цель и назначение объекта строительства

Целью строительства автомобильных дорог является развитие и обеспечение устойчивого функционирования улично-дорожной сети города Актау.

6. ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ ОБЪЕКТА И ПРИНЯТЫЕ ПРОЕКТНЫЕ РЕШЕНИЯ

6.1 Место размещения объекта и характеристика участка строительства

Трасса проектируемой автодороги находится между 32 «Б» и 35 микрорайонами в городе Актау

Ситуационная схема представлена на рисунке 1.

Природно-климатические условия района строительства:

климатический подрайон (согласно СНиП РК 2.04-01-2010)	- IV Г;
расчетная зимняя температура наружного воздуха наиболее холодной пятидневки (СНиП РК 2.04-01-2010)	- минус 19^{0}С;
нормативная снеговая нагрузка (СНиП 2.01.07-85*)	- 50 кгс/м^2;
нормативная ветровая нагрузка (СНиП 2.01.07-85*)	- 48 кгс/м^2;
нормативная глубина промерзания грунта (СНиП РК 2.04-01-2010)	- 0,8 м;
сейсмичность (СНиП РК 2.03-30-2006)	- 6 баллов.

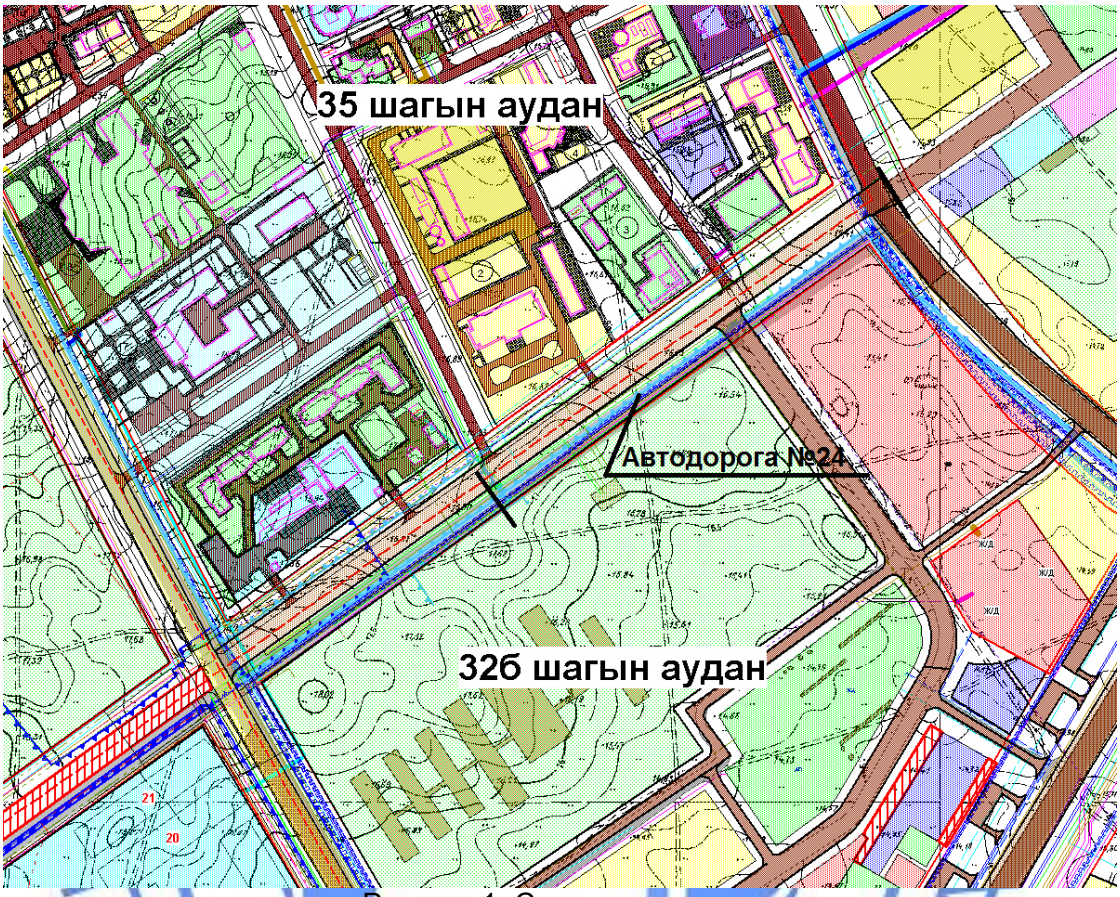

Рисунок 1. Ситуационная схема.

Инженерно-геологические условия площадки строительства

Отчет по инженерно-геологическим изысканиям, выполнен ИП «Камеш» в 2014 году.

В разрезах участка выделено два инженерно-геологических элемента (далее - ИГЭ) сверху вниз:

ИГЭ-1 – супесь твердая, бурая, с включением щебня известняка и гравия до 15%.

Мощность грунта составляет от 0,7 м до 1,2 м.

Нормативные характеристики грунта: плотность грунта 1,73 г/см^3, удельное сцепление 15 кПа, угол внутреннего трения 25°, модуль деформации 10,4 МПа в естественном состоянии и 5,2 МПа в водонасыщенном состоянии.

Грунт просадочный. Тип просадочности - 1. Начальное просадочное давление 0,20 МПа;

ИГЭ-2 – известняк-ракушечник низкой прочности, пористый, от размягчаемого до не размягчаемого в воде.

Мощность грунта составляет от 1,8 м до 2,0 м.

Нормативные характеристики грунта: плотность грунта 1,76 г/см^3. Предел прочности одноосному сжатию 2,7 МПа в естественном состоянии и 2,1 МПа в замоченном состоянии.

Коррозионная агрессивность грунта к углеродистой стали – «высокая».

Грунты слабозасоленные, суммарное содержание легкорастворимых солей до 0,540 %. Засоление сульфатное.

Грунты по содержанию сульфатов сильноагрессивные к бетонам на портландцементе и неагрессивные к бетонам на сульфатостойких цементах. По содержанию хлоридов грунты среднеагрессивные к железобетонным конструкциям.

Территория потенциально неподтопляемая.

Грунтовые воды до глубины 3,0 м не вскрыты.

6.2 Проектные решения

6.2.1 Автомобильная дорога

Интенсивность движения

В связи с незначительной интенсивностью движения автотранспорта расчет дорожной одежды не производился, толщина слоев принята по минимально допустимым значениям, приведенным в СН РК 3.03-19-2006.

Принятые технические параметры

Рабочий проект «Строительство автодороги №24 между 32Б и 35 микрорайонами» разработан на основании:

задания на проектирование, утвержденное 04 июня 2015 года ГУ «Актауским городским отделом пассажирского транспорта и автомобильных дорог»;

материалов топографических съемок и геологических изысканий, выполненных ИП «Камеш» в июне 2015 года;

Проектируемые автодорога в соответствии со СНиП 3.01.01-2008* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских населенных пунктов» и заданием на проектирование по категории отнесена к «улице и дороге местного значения: улица и дорога научно-производственных, промышленных и коммунально-складских районов».

Основные технические параметры, принятые при проектировании

Таблица №1

№ п/п	Наименование показателей	Ед. изм.	Величина нормативов	
			по СНиП РК 3-01-01-2008*	принятые в проекте
1	Протяженность, всего	м		363,8
2	Категория дороги		улицы и дороги местного значения: улица и дорога научно-производственных, промышленных и коммунально-складских районов	
3	Расчетная скорость движения	км/час	50	50
4	Число полос движения	шт	4	4
5	Ширина полосы движения	м	3,5/4,0	3,5/4,0
6	Ширина проезжей части	м	15,0	15,0
7	Наименьший радиус кривых в плане; в продольном профиле (по СНиП РК 3.03-09-2006*: выпуклый; вогнутый	м	90 1500 1200	2000
8	Наибольший продольный уклон	‰	60	5
9	Поперечный уклон проезжей части	%	15	15
10	Ширина тротуара	м	1,5	1,5

11	Тип дорожной одежды и материал покрытия		Капитальный, асфальтобетонная смесь

План и продольный профиль

Настоящим рабочим проектом предусматривается строительство участка автодороги №24, общей протяженностью 363,8 м, с одним углом поворота в плане между №32 «Б» и 35 микрорайонами, в городе Актау. Данный участок автодороги №24 является продолжением участка автодороги №24 от здания Центра Адаптации оралманов и обслуживания предпринимателей.

Трасса дороги проходит по существующей грунтовой дороге. С правой стороны проектируемой автодороги расположены объекты строительства микрорайона №32 «Б»: школа интернат, и производственная база. С левой стороны - Центр Адаптации оралманов и обслуживания предпринимателей, многоэтажный дом и две производственные базы.

Автодорога запроектирована для осуществления пассажирской и грузовой перевозки. По проектируемой автодороге №24 предусмотрены две автобусные остановки с левой стороны улицы и одна остановка с правой стороны улицы и тротуарные дорожки шириной 1,5 м по обеим сторонам автодороги.

Проектная ось проезжей части определена на стадии инженерных изысканий с учетом уже сложившейся плановой схемы застройки микрорайонов.

За начало трассы ПК0+00, принята точка по кромке проезжей части, существующей автодороги №24. К существующей автодороге №24 проектируемая автодорога №24 примыкает под углом 89° 59'31" градусов.

Конец трассы принят по кромке проезжей части на ПК3+63,8.

Границы проектирования рабочего проекта являются границами линий совмещения с разбивочными планами будущих микрорайонов, выполняемых по отдельным проектам.

Продольный профиль улицы запроектирован в программе «Credo CAD» автоматическим способом с учетом инженерно-геологических исследований почвы местности и рельефа. При проектировании продольного профиля автомобильных дорог соблюдены все нормативные требования по СНиП РК 3.01-01-2008* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» и СНиП РК 3.03-09-2006* «Автомобильные дороги».

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

продольные уклоны - не более 60 ‰;

радиусы кривых в продольном профиле:

выпуклых - не менее 1500 м;

вогнутых - не менее 1200 м.

При проектировании продольного профиля учитывались отметка на кромке существующей автодороги с асфальтобетонным покрытием в начале и отметки на кромке в конце трассы проектируемой автодороги.

На своем протяжении автодорога №24 пересекает следующие коммуникации: водопроводы, канализации, подземный газопровод среднего давления.

Земляное полотно

При проектировании земляного полотна учитывалось состояние естественного рельефа, высотные отметки участков построек.

Геометрические параметры поперечного профиля приняты в соответствии нормативным параметрам «улицы и дороги местного значения: улица и дорога научно-

производственных, промышленных и коммунально-складских районов» со следующими расчетными значениями:

ширина полосы движения - 2 полосы х 3,5 м и 2 крайние полосы для движения автобусов приняты по 4,0 м;

ширина земляного полотна автодороги - 15,0 м.

Для движения автобусов на дорогах в больших городах предусмотрена крайняя полоса шириной 4 м, для пропуска автобусов в часы «пик» согласно СНиП 3.01.01-2008* «Градостроительство», таблицы 11.5, пункт 3.

Ширина планируемой территории составляет 35 м, которая включает земляное полотно дороги 15 м, ширину остановок для автобусов, ширина тротуарных дорожек, территория для размещения опор освещения.

В рабочем проекте приняты два типа поперечного профиля отведенной под планировку полосы улицы. ТИП-1 при прохождении в насыпи и ТИП-2 - в выемке.

Заложение откосов на участках насыпи принято 1:1,5. Заложение откосов на участках выемки принято 1:1,5. Учитывая природные особенности района - засушливый климат и полное впитывание и/ или испарение атмосферных осадков, наличие дренирующих грунтов - выемки приняты без кюветов. Кроме того, откосы на планируемых участках являются временными, только до завершения работ по благоустройству будущих микрорайонов.

Минимальный требуемый коэффициент уплотнения принят 0,95.

Дорожная одежда

В связи с незначительной интенсивностью движения автотранспорта расчет дорожной одежды не производился, толщина слоев принята по минимально допустимым значениям, приведенным в СН РК 3.03-19-2006. Кроме этого, конструкция дорожной одежды принята аналогично типу конструкции дорожной одежды, ранее утвержденной к строительству для первой половины, действующей автодороги №24. Решения приняты по предоставленным заказчиком данным.

Конструкция дорожной одежды принята - двухслойный асфальтобетон. Тип дорожной одежды – капитальный.

Принята следующая конструкция:

подстилающий слой из песчано-гравийной смеси С6, толщиной 0,15 м по ГОСТ 25607-2009;

основание из подобранной щебеночно-песчано-гравийной смеси (СТ РК1549-2006) толщиной 0,15 м;

покрытие из горячего крупнозернистого пористого асфальтобетона II марки на битуме БНД 50/70 (СТ РК 1274-2013) толщиной 0,06 м;

покрытие из плотного мелкозернистого асфальтобетона II марки, тип Б, на битуме БНД 50/70 (СТ РК 1274-2013) толщиной 0,04 м.

В целях обеспечения благоприятных условий работы прикромочных частей дорожной одежды предусмотрена установка гранитных бортовых камней.

Тротуары:

Для организации пешеходного движения с обеих сторон автодороги предусмотрено устройство пешеходных тротуаров. Ширина пешеходной части тротуаров принята 1,5 м.

Рабочим проектом принята следующая конструкция дорожной одежды тротуаров:

покрытие из брусчатки Типа «шестигранник» толщиной 0,045 м;

основание из песка средней крупности толщиной 10 см.

По краям тротуаров предусмотрены бортовые камни марки БР 1000.200.80 на основании из монолитного бетона В15. Общая площадь покрытия тротуаров составляет 1034,325 м^2.

Продольный водоотвод и водоотвод с проезжей части

Для обеспечения водоотвода с проезжей части поперечный уклон покрытия принят двускатным с уклоном равным 15‰.

Автобусные остановки

Остановки общественного пассажирского транспорта предусмотрены согласно заданию на проектирование по 1 остановки с каждой стороны дороги и одна остановка напротив существующей остановки участка автодороги №24.

Размещение автобусных остановок выполнено с учетом продольного профиля, обеспечивая достаточное расстояние видимости.

На автобусных остановках предусмотрены остановочные площадки для автобусов и посадочные площадки, для пассажиров.

Ширина остановочных площадок принята равной ширине полосы проезжей части на дорогах 3,5 м. Длина остановочных площадок принята 25 м, что обеспечивает одновременную остановку двух автобусов.

Посадочные площадки приподняты на 0,2 м над покрытием остановочных площадок. Посадочные площадки устраиваются по типу тротуаров.

Обустройство автодорог и безопасность дорожного движения

Организация и безопасность движения улиц обеспечивается принятыми решениями в отношении плана и профилей (продольного и поперечного), конструкции и ширины дорожной одежды, устройства примыканий и пересечений.

Для обеспечения безопасности движения рабочим проектом предусмотрена установка дорожных знаков и нанесение дорожной разметки согласно требований СТ РК 1412-2010 и СТ РК 1124-2003.

Расстановка дорожных знаков предусмотрена согласно СТ РК 1125-2002 «Знаки дорожные» и СТ РК 1412-2010 «Технические средства организации дорожного движения». Дорожные знаки выполнены со светоотражающей пленкой, принятой дифференцировано согласно таблицы Е1 СТ РК 1125-2002.

Для разметки проезжей части используется термопластик, дорожные знаки приняты III типоразмера.

Электроснабжение

Рабочий проект выполнен в соответствии с техническими условиями, выданными ГКП «Актауское управление электрических сетей» от 19 июня 2015 года №1076.

Потребителями электроэнергии по рабочему проекту являются светильники сети наружного освещения автодороги № 24, которая выполняется в составе двух линий со светильниками, проложенных по обеим сторонам автодороги.

Для освещения автодороги предусматривается применить консольные светильники типа ЖКУ 33-100-002.01G «Рефлакс» ЭПРА с натриевыми лампами ДНат мощностью 150 Вт. Расчётная мощность сети освещения автодороги составляет 4,65 кВт.

Светильники установлены на типовых фланцевых металлических шестигранных опорах типа СТ-10-4,0 заводского изготовления, с горячим цинкованием. Установка опор вдоль дороги осуществляется на анкерных фундаментах типа Ф-А-СТ-1800/300.

В отношении надёжности электроснабжения сеть освещения автодороги отнесена к III категории по классификации ПУЭ Республики Казахстан.

Электротехнические решения по питанию сети уличного освещения

В настоящее время в районе автодороги № 24 планируется строительство новых микрорайонов с трансформаторными подстанциями, которые будут использованы в качестве источников электроснабжения.

Питание сети освещения автодороги выполнено от распределительного устройства низкого напряжения (РУНН-0,4 кВ) трансформаторной подстанции ТП 35-01а.

Для подключения линий освещения в помещении РУНН-0,4 кВ подстанции устанавливается шкаф управления с комплектом телеметрического оборудования СПЕКТР-GPS/3G (радиомодемом GSM, контроллером, счётчиком электроэнергии - производства компании ТОО «Корпорация Сайман»), совместимого с существующей автоматизированной системой управления (далее - АСУ) наружным освещением города.

Централизованное управление линиями освещения данной автодороги осуществляется по GSM-каналу.

Электропитание на каждую линию освещения дороги подаётся от установленного на ближайшей проектируемой осветительной опоре распределительного щита ЩО-1, который подключается кабелем АВБбШв-1 сечением 4х6 мм² от шкафа управления в РУНН-0,4 кВ подстанции. В качестве щита ЩО-1 принят типовой щит с автоматическими выключателями на вводе и на отходящих линиях и со степенью защиты IP54 от пыли и влаги.

От щита ЩО-1 бронированными кабелями марки АВБбШв-1 сечением 4х6 мм² подключается каждая линия освещения автодороги.

Каждая осветительная опора комплектуется вводным устройством с автоматическим выключателем, обеспечивающим защиту светильника, установленного на опоре.

Кабельные линии прокладываются в земле в траншее. При пересечении с автодорогой прокладка осуществляется в стальных трубах. Поверх кабелей по всей трассе укладывается сигнальная лента с предупреждающими надписями

Разводка внутри опор выполняется кабелем марки АВВГ сечением 2х2,5 мм².

Защитные мероприятия

Электробезопасность при обслуживании проектируемых линий освещения обеспечивается выполнением в полном объёме нормативных требований ПУЭ Республики Казахстан по устройству системы защитного заземления силового и осветительного электрооборудования, металлических опор, всех элементов системы электропитания, связанных с установкой электрооборудования и прокладкой кабелей.

Для заземления осветительных опор по трассе каждой линии освещения прокладывается одножильный кабель сечением 1х35 мм², которым обеспечивается подключение каждой осветительной опоры к заземляющему устройству трансформаторной подстанции.

Основные технические показатели:

количество опор	- 31 шт.;
общая протяжённость кабелей 0,4 кВ	- 1,15 км;
расчётная мощность сети освещения	- 4,65 кВт.

6.2.2 Инженерные сети

Проектируемая дорога пересекает следующие существующие коммуникации:

на ПК 0+3,37 водопровод диаметром 200 мм на глубине 1,5 м;

на ПК 2+30,40 канализация диаметром 200 мм, на глубине 2м;

на ПК 3+26,15 подземный газопровод среднего давления диаметром 108 мм, на глубине 1,2м;

на ПК3+33 и ПК3+33,5 два водопровода диаметром 200 и 300 мм на глубине 1,7 м;

В местах пересечения существующих коммуникаций проектируемой автодорогой в рабочем проекте предусмотрено устройство защитных футляров.

6.3 Отвод земель

Постановлением ГУ «Акимат города Актау» от 10 ноября 2014 года № 1616, для строительства и эксплуатации автомобильных дорог выделены земельные участки с правом постоянного пользования.

6.4 Охрана окружающей среды

На этапе строительства образуются отходы в количестве 2,89575 т.

По окончании строительства проводится техническая рекультивация отведенных земель.

Рекультивацией предусматривается: уборка строительного мусора, удаление из пределов строительной полосы всех временных устройств, распределение оставшегося грунта по рекультивируемой площади равномерным слоем, оформление откосов, насыпей, выемок, засыпка или выравнивание рытвин и ям, мероприятия по предотвращению эрозионных процессов, покрытие рекультивируемой площади плодородным слоем почвы.

Рабочий проект рассмотрен и согласован:

ГУ «Управление природных ресурсов и регулирования природопользования Мангистауской области» - заключение государственной экологической экспертизы от 22 октября 2015 года № R3-0099/15.

6.5 Организация строительства

Нормативная продолжительность строительства определена по СНиП РК 1.04.03-2008 и составляет 4 месяца.

Согласно письму ГУ «Актауский городской отдел пассажирского транспорта и автомобильных дорог» от 09 октября 2015 года №01-21/743 начало строительства объекта запланировано в 2017 году.

6.6 Сметная документация

Сметная документация разработана в соответствии со СН РК 1.02-03-2011 «Порядок разработки, согласования, утверждения и состав проектной документации на строительство», 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 строительные материалы, изделия и конструкции СН РК 8.02-04-2002, книги 1-5 с изменениями и дополнениями, выпуски 1-22.

Сметная документация составлена с использованием программного комплекса АВС-4 (редакция 5.4.2) по выпуску сметной документации в ценах 2001 года.

Стоимость оборудования принята в соответствии с п. 4.3.8 СН РК 8.02-06-2002.

В сметной стоимости учтены:

накладные расходы на строительные, монтажные и специальные строительные работы в соответствии с приложением №1 к СН РК 8.02-02-2002;

ненормируемые и непредвиденные затраты в размере 6% от суммы прямых затрат и накладных расходов (СН РК 8.02-02-2002);

дополнительные затраты на временные здания и сооружения СН РК 8.02-09-2002;

дополнительные затраты при производстве работ в зимнее время согласно НДЗ-2001 (СН РК 8.02-07-2002);

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

налоги, сборы и обязательные платежи начислены согласно действующему законодательству в размере 2%;

налог на добавленную стоимость (НДС) принят на 2015-2017 гг. в размере 12% от сметной стоимости строительства в текущем уровне цен с учетом налогов, сборов и обязательных платежей.

В соответствии с постановлением Правительства РК от 11 сентября 2007 года №791 переход к текущей сметной стоимости строительства от базовых цен 2001 года выполнен через индекс изменения месячного расчетного показателя на 2015 год - 1982 тенге, на 2017 год - 2269 тенге, в соответствии со статьей 10 Закона Республики Казахстан «О республиканском бюджете на 2014-2016 годы» от 03 декабря 2013 года №148-V ЗРК, согласно приложению 1 «Прогноз показателей социально-экономического развития на 2016-2020 годы» к Протоколу заседания РК от 29 августа 2015 года №37.

7. РЕЗУЛЬТАТЫ ЭКСПЕРТИЗЫ

7.1 Оценка принятых проектных решений

Рабочий проект разработан в необходимом объеме, в соответствии с заданием на проектирование, иными исходными данными, техническими условиями и требованиями.

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

Материалы инженерных изысканий содержат достаточные данные, необходимые для разработки проектной документации.

Принятые проектные решения с учетом внесенных изменений по п. 7.2 соответствуют государственным нормативным требованиям по санитарной, экологической, пожарной безопасности, обеспечивают надежное функционирование объекта.

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

В процессе рассмотрения по замечаниям и предложениям филиала РГП «Госэкспертиза» по Мангистауской области в рабочий проект «Строительство автодороги №24 между 32 «Б» и 35 микрорайонами» внесены следующие изменения и дополнения:

Автомобильная дорога:

1) представлены письма о согласовании рабочего проекта с коммунальными службами города;

2) уточнена категория дороги и соответственнозадание на проектирование;

3) уточнена лицензия генерального проектировщика.

Сметная документация:

4) выполнена корректировка сметной документации, согласно проектным данным и нормативным документам;

5) откорректирована стоимость оборудования согласно п. 4.3.8 СН РК 8.02-06-2002.

Таблица №2

Основные технико-экономические показатели по рабочему проекту

№ п/п	Наименование показателей	Ед. изм.	Показатели		+ увеличение, - уменьшение
			Заявленные	Рекомендуемые к утверждению	
1	Строительная длина (протяженность)	м	363,8	363,8	

2	Категория дороги		улицы и дороги местного значения: улица и дорога научно-производственных, промышленных и коммунально-складских районов		
3	Количество полос движения	шт.	4	4	
4	Ширина полосы движения	м	3,5/4,0	3,5/4,0	
5	Ширина проезжей части	м	15,0	15,0	
6	Тип дорожной одежды		капитальный		
7	Вид покрытия		асфальто-бетонная смесь		
8	Общая сметная стоимость строительства в базовых ценах 2001 года, в том числе: СМР; оборудование; прочие	млн. тенге	34,877 34,069 0,375 0,433	27,866 27,274 0,215 0,377	- 7,011 - 6,795 - 0,160 - 0,056
9	Общая сметная стоимость строительства в текущих и прогнозных ценах 2015-2017 годов, в том числе: СМР; оборудование; прочие	млн. тенге	121,083 99,746 1,097 20,240	96,743 79,852 0,629 16,262	- 24,340 - 19,894 - 0,468 - 3,978
10	Из них: в ценах 2015 года (ПИР эскпертиза); в ценах 2017 года	млн. тенге		2,093 94,650	
11	Продолжительность строительства	мес.	4	4	

Примечание: уменьшение сметной стоимости строительства в текущих и прогнозных ценах 2015-2017 гг. составило 24,340 млн. тенге и произошло в результате корректировки проектных решений по замечаниям экспертизы.

8. ВЫВОДЫ

1. С учетом внесенных изменений и дополнений рабочий проект **«Строительство автодороги №24 между 32 «Б» и 35 микрорайонами»** соответствует требованиям государственных нормативов, действующих в Республике Казахстан, и рекомендуется для утверждения в установленном порядке со следующими основными технико-экономическими показателями:

строительная длина (протяженность) - 363,8 м;
категория дороги - улицы и дороги местного значения: улица и дорога научно-производственных, промышленных и коммунально-складских районов;
количество полос движения - 4;
ширина полосы движения - 3,5/4,0 м;
ширина проезжей части - 15,0 м;
тип дорожной одежды - капитальный;
вид покрытия - асфальто-бетонная смесь;
общая сметная стоимость строительства в базовых ценах 2001 года - 27,866 млн. тенге,
в том числе:
СМР - 27,274 млн. тенге;

оборудование - 0,215 млн. тенге;
прочие - 0,377 млн. тенге;
общая сметная стоимость строительства в текущих и прогнозных ценах 2015-2017 годов - 96,743 млн. тенге,
в том числе:
СМР - 79,852 млн. теңге;
оборудование - 0,629 млн. тенге;
прочие - 16,262 млн. тенге;
продолжительность строительства - 4 месяца.

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

3. Заказчику при строительстве максимально использовать оборудование, материалы и конструкции отечественных товаропроизводителей.

4. Настоящее экспертное заключение выполнено с учетом исходных материалов (данных), утвержденных заказчиком для проектирования, достоверность которых гарантирована ГУ «Актауский городской отдел пассажирского транспорта и автомобильных дорог» в соответствии с условиями договора от 19 октября 2015 года №15-0435.

8. ТҰЖЫРЫМДАР

1. **«32 «Б» және 35 ықшамаудандар аралығында №24 автожолын салу»** жұмыс жобасына енгізілген өзгерістер мен толықтыруларды ескере отырып, Қазақстан Республикасында қолданылатын мемлекеттік нормативтер талаптарына сәйкес келетіндіктен, төмендегі негізгі техника-экономикалық көрсеткіштерімен белгіленген тәртіппен бекітуге ұсыныс жасаймыз:

құрылыс ұзындығы (ұзындығы) - 363,8 м;
жол санаты - жергілікті маңызы бар көшелер мен жолдар ғылымы-өндірістік, өнеркәсіптік және коммуналдық-қоймалық аудандардың көшесі мен жолы;
қозғалыс жолағының саны - 4;
қозғалыс жолағының ені - 3,5/4,0 м;
өтетін жол бөлігінің ені - 15,0 м;
жол төсеніші - күрделі;
жабын түрі - асфальтбетонды;
2001 жылғы базалық бағалардағы құрылыстың жалпы сметалық құны - 27,866 млн. теңге,
оның ішінде:
құрылыс-монтаж жұмыстары - 27,274 млн. теңге;
жабдық - 0,215 млн. теңге;
өзгеде - 0,377 млн. тенге;
2015-2017 жылдарғы ағымдағы және болжамдағы бағалардағы құрылыстың жалпы сметалық құны - 96,743 млн. теңге,
оның ішінде:
құрылыс-монтаж жұмыстары - 79,852 млн. теңге;
жабдық - 0,629 млн. теңге;

өзгеде	- 16,262 млн. тенге;
құрылыс ұзақтығы	- 4 ай.

2. Жұмыс жобасы бекітуге ұсынылғанда және жұмыс жасауға берілгенде осы сараптама қорытындысымен сәйкестігі тексерілуі керек.

3. Тапсырысшы құрылыс салу кезінде отандық тауар өндірушілердің жабдықтарын, материалдары мен құрастырмаларын барынша пайдалансын.

4. Осы сараптау қорытындысы жобалау үшін тапсырысшы бекіткен бастапқы материалдарды (мәліметтерді) есепке алумен орындалды, олардың дұрыстығына 2015 жылғы 19 қазандағы №15-0435 шарттың талаптарына сәйкес «Ақтау қалалық жолаушылар көлігі және автомобиль жолдары бөлімі» ММ кепілдік етеді.

Сивинцева Н.Р.

Руководитель сектора

Нурбердиханов У.Б.

Заместитель директора

Болекбаев А.К.

Начальник производственного отдела

Тургимбаева Ш.С.

Эксперт

Подымай А.С.

Эксперт

Ергалиева К.Ж.

Главный специалист