«Екібастұз қаласындағы автомобиль жолын реконструкциялау» (КП «Батыр»-қаласы)»
жұмыс жобасы бойынша
02.02.2018 ж. № 16-0020/18
(оң)

ҚОРЫТЫНДЫ

ТАПСЫРЫСШЫ:
«Екібастұз қаласы әкімдігінің тұрғын үй-коммуналдық шаруашылық, жолаушылар көлігі және автомобиль жолдары бөлімі» ММ

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

Павлодар қаласы

АЛҒЫ СӨЗ

«Екібастұз қаласындағы автомобиль жолын реконструкциялау» (КП «Батыр»-қаласы)» жұмыс жобасы бойынша осы сараптау қорытындысы «Мемсараптама» РМК Павлодар облысы бойынша филиалымен берілді.

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

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

(положительное)

№ 16-0020/18 от 02.02.2018 г.

по рабочему проекту

«Реконструкция автомобильной дороги в городе Экибастуз (город - КП «Батыр»)»

ЗАКАЗЧИК:

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

ГЕНПРОЕКТИРОВЩИК:

ТОО «ES-ПРОЕКТ»,
город Павлодар

город Павлодар

ПРЕДИСЛОВИЕ

Данное заключение по рабочему проекту **«Реконструкция автомобильной дороги в городе Экибастуз (город - КП «Батыр»)»** выдано филиалом по Павлодарской области РГП «Госэкспертиза».

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

1 НАИМЕНОВАНИЕ: рабочий проект «Реконструкция автомобильной дороги в городе Экибастуз (город - КП «Батыр»)», разработан в 2017 году.

Настоящее заключение составлено на основании договора №990740000801/170481/00 (235/022) от 23 ноября 2017 года на проведение экспертизы рабочего проекта «Реконструкция автомобильной дороги в городе Экибастуз (город - КП «Батыр»)».

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

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

ГИП - Кабдышева Б.Н., приказ №19 от 29 мая 2017 года.

4 ИСТОЧНИК ФИНАНСИРОВАНИЯ: государственные инвестиции.

5 ОСНОВНЫЕ ИСХОДНЫЕ ДАННЫЕ

5.1 Основание для разработки:

задание на проектирование рабочего проекта «Реконструкция автомобильной дороги в городе Экибастуз (город - КП «Батыр»)», утвержденное руководителем ГУ «Отдел жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог акимата города Экибастуза» от 29 мая 2017 года;

ведомость дефектов и намечаемых видов работ по объекту «Реконструкция автодороги Экибастуз - КП «Батыр», утвержденная ГУ «Отдел жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог акимата города Экибастуза» от 15 января 2018 года;

постановление акимата города Экибастуза Павлодарской области №1230/13 от 15 июля 2015 года о разрешении на реконструкцию;

архитектурно-планировочное задание на проектирование объекта «Реконструкция подъездной автодороги Экибастуз - КП Батыр» №KZ17VUA00028388 от 02 ноября 2017 года, выданное ГУ «Отдел архитектуры и градостроительства города Экибастуза»;

акт на право постоянного землепользования №0261470 кадастровый номер 14-219-060-129 от 22 декабря 2008 года, выданный ГУ «Отдел земельных отношений акимата города Экибастуза»;

протокол измерений содержания радона и продуктов его распада в воздухе помещений №27 от 11 октября 2017 года, выданный Экибастузским городским отделением филиала РГП на ПХВ «Национальный центр экспертизы» Комитета охраны общественного здоровья Министерства здравоохранения Республики Казахстан по Павлодарской области;

отчет о техническом состоянии автомобильных дорог в городе Экибастузе по улицам Машхур Жусупа, 1 Юго-Западный проезд, 2 Юго-Западный проезд, 3 Юго-Западный проезд, бульвара Петренко и автомобильной дороги от города до КП «Батыр» №ТО034/17 от 13 октября 2017 года, выполненный ТОО «Инж строй Павлодар» (аттестат об аккредитации №00133 от 19 мая 2017 года, аттестат эксперта Ещанов Е.К., №KZ88VJE00014424 от 14 декабря 2015 года);

письмо об отсутствии прайс-листов №24-11/4-03/10 от 19 января 2018 года, выданное ГУ «Отдел жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог акимата города Экибастуза»;

письмо №24-11/4-03/282 от 13 ноября 2017 года о технических условиях, выданное ГУ «Отдел жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог акимата города Экибастуза»;

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

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

5.2 Согласование заинтересованных организаций

согласование с ТОО «Горэлектросеть» от 29 сентября 2017 года;

согласование с АО «Казахтелеком» Павлодарская ОДТ от 27 сентября 2017 года;

согласование с главным архитектором города Экибастуза от 26 июня 2017 года;

согласование с ТОО «Павлодарские тепловые сети» ПК «ЭТС»;

согласование с Дорожной и технической инспекцией УВД г.Экибастуз от 29 сентября 2017 года.

5.3 Перечень документации, представленной на экспертизу

Том 1. 172/022-17-П 001. Паспорт.

Том 2. 172/022-17-ПЗ 001. Пояснительная записка.

Том 3. 172/022-17-АД 002. Автомобильные дороги.

Том 4. 172/022-17-АД 003. Поперечные профили.

Том 5. 172/022-17-ПОС 004. Проект организации строительства.

Том 6. 172/022-17-СД 005. Сметная документация.

Том 7. 172/022-17-ОВОС 006. Оценка воздействия на окружающую среду.

5.4 Цель и назначение объекта строительства

Основная цель проекта состоит в восстановлении и улучшении транспортно-эксплуатационных характеристик проектируемого участка дороги с учетом, предъявляемых к нему высоких современных требований по обеспечению безопасности и комфортности движения, и обеспечение охраны окружающей среды.

6 ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ ОБЪЕКТА И ПРИНЯТЫЕ ПРОЕКТНЫЕ РЕШЕНИЯ

6.1 Место размещения объекта и характеристика участка строительства

Участок реконструкции расположен в южной части города Экибастуза, Павлодарской области.

Город Экибастуз - город областного подчинения (основан в 1898 году, статус города с 1957 года) на западе Павлодарской области. Расположен в 132 км к юго-западу от города Павлодара.

Автодорога город - КП «Батыр» находится в южной части города Экибастуз. Автодорога соединяет Южную часть города с промышленным районом города.

Ситуационная схема расположения участка работ приведена на рисунке 1.

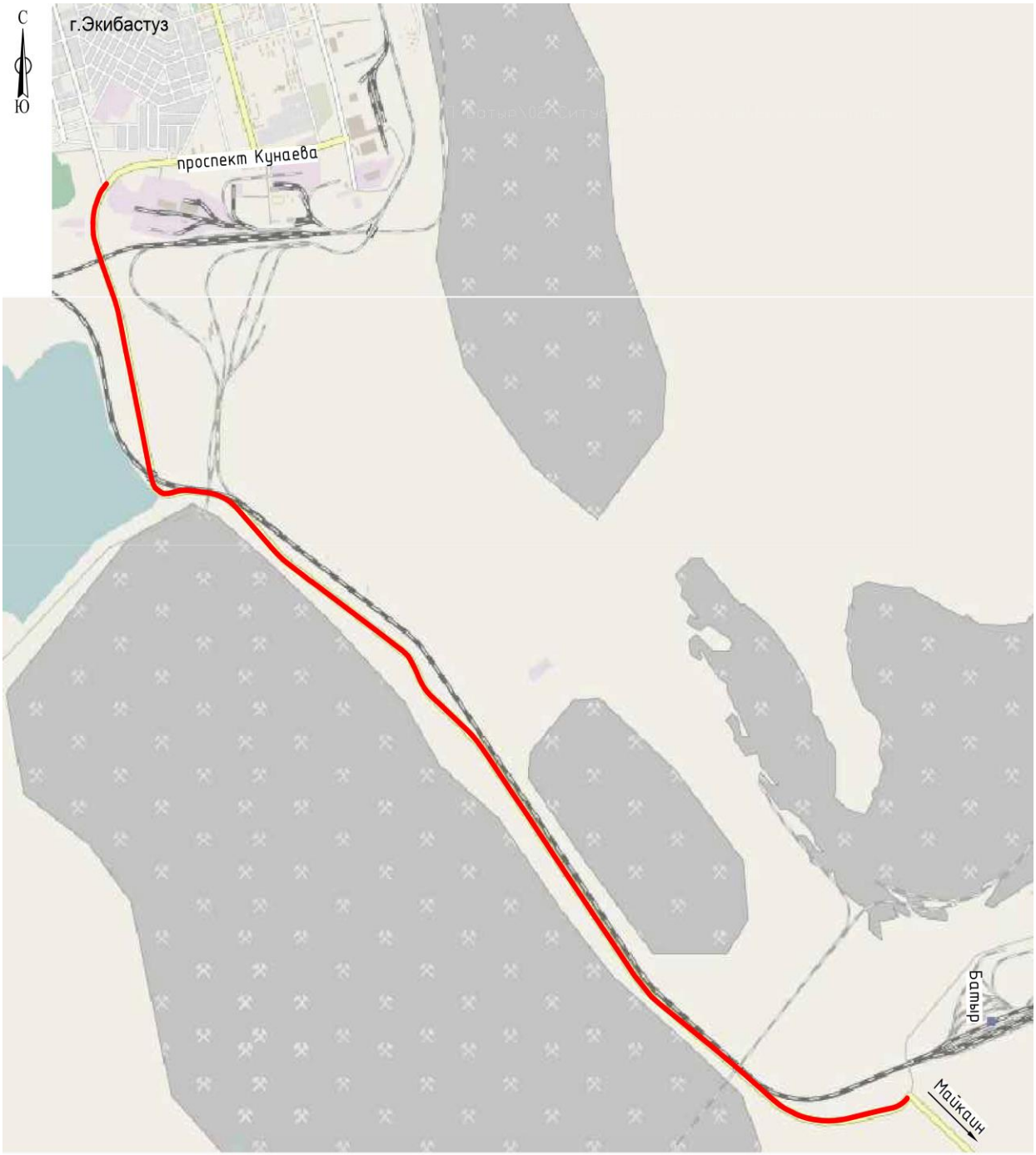


Рисунок 1. Ситуационная схема.

Природно-климатические условия района строительства

Исследуемая территория по климатическому районированию для строительства относится к I климатическому району к подрайону IВ, с резко выраженным континентальным режимом.

Рабочий проект разработан для участка строительства со следующими природно-климатическими условиями:

Расчетная зимняя температура наружного воздуха	- минус 37°С.
Нормативная снеговая нагрузка	- 70 кгс/м^2.
Нормативная ветровая нагрузка	- 38 кгс/м^2.
Зона влажности	- сухая.
Район площадки строительства	- не сейсмичен.

Инженерно-геологические условия площадки строительства

Инженерно геологические изыскания были произведены ТОО «КазИГИС» в 2017 году.

В геоморфологическом отношении исследуемый район работ приурочен к аккумулятивной цокольной равнине, развитой на контакте с Казахским мелкосопочником. Рельеф трассы всхолмленный (беспорядочное чередование отдельных невысоких холмов), общий уклон местности на юго-запад.

Поверхностные водотоки – канал.

Растительность вдоль дороги разнотравно-ковыльная.

Условия поверхностного стока удовлетворительные.

Геологические разрез существующей автодороги до изученной глубины 3,0 м слагают делювиально-пролювиальные и аллювиальные отложения. Описание грунтов приведены ниже:

ИГЭ №1 0,0 -1,7(1,8) м - насыпной грунт: переслаивание суглинка и песка, переотложенных, слежавшихся;

ИГЭ №2 1,5 (2,0)-3,0 м - суглинок красно-коричневый, твердый, в кровле слоя карбонатизированный, с дресвой -24,6%.

Грунтовые воды по автодороге не вскрыты. Грунт незасоленный.

Трасса проектируемой автодороги находится в пределах одного геоморфологического элемента - аккумулятивной цокольной равнины, развитой на контакте с Казахским мелкосопочником.

Основание трассы сложено преимущественно переслаиванием суглинка и песка, переотложенных, слежавшихся.

Нормативная глубина сезонного промерзания равна 2,6 м.

6.2 Существующее состояние

Земляное полотно и дорожная одежда

Автодорога город - КП Батыр находится в южной части города Экибастуз. Автодорога соединяет Южную часть города с промышленным районом города. На существующем асфальтобетонном покрытии локально присутствует сетка трещин, присутствует ямочность. Обочины укреплены щебнем, местами занижены.

Автодорога выполнена в насыпи с высотой земполотна от 0,5 м до 1,0 м, имеет существующее асфальтобетонное покрытие по проезжей части шириной 7-8 м.

6.3 Проектные решения

6.3.1 Улица

Расчетные параметры улиц приняты согласно заданию на проектирование и в соответствии со СНиП РК 3.01-01-2008*.

Основные принятые технические нормативы

Таблица №1

№ п/п	Наименование показателей	Показатели	
		по СНиП РК 3.01-01-2008* таблица 11.6	Принятые решения
1	2	3	4
1	Категория улицы.	улица местного значения, научно-производственных, промышленных и коммунально-складских районов	
2	Протяженность улицы, км	11,861	
3	Количество полос движения, шт.	2-4	2
4	Ширина полосы движения, м	3,5	3,5
5	Ширина проезжей части, м	7,0	7,0
6	Ширина обочин, м.	2,5	2,5
7	Тип дорожной одежды	облегченный, нежесткий	
8	Вид покрытия	асфальтобетонное	

План трассы

Автодорога город – КП «Батыр» соединяет Южную часть города с промышленным районом города, проходит вдоль промышленных предприятий, на всем протяжении параллельно проходит железная дорога, также имеются пересечения в разных уровнях с железной дорогой.

Автодорога Экибастуз - КП Батыр имеет 60 углов поворота, максимальный угол поворота 45°26', минимальный радиус составил - 90 м.

Общая протяженность улицы 11,861 км.

Дорога по классификации является дорогой местного значения в промышленном районе. Состав движения, преимущественно грузовой.

Продольный и поперечный профиль проезжей части

Продольный профиль запроектирован по оси проезжей части в абсолютных отметках. Проектная линия проходит в отметках близких к существующим для обеспечения организации рельефа.

Поперечный профиль по проезжей части принят двускатный с поперечным уклоном 20‰. В местах с радиусом поворота менее 1000 м предусмотрено устройство односкатного поперечного профиля, с поперечным уклоном 40‰.

Земляное полотно

Существующее земляное полотно участка автомобильной дороги город – КП «Батыр» построено в насыпи. В основном проектное осевое положение трассы совпадает с осевым положением существующей дороги.

Поперечный профиль земляного полотна принят в соответствии с требованиями СНиП РК 3.03-09-2006 применительно к типовому проекту серии 503-0-48.87.

Поперечный уклон проезжей части - 20‰, обочин - 40‰.

При производстве земляных работ предусмотрены работы по доуплотнению верхней части земляного полотна (коэффициент уплотнения не менее 0,95) на глубину 0,3 м с предварительным рыхлением грунта, с добавлением привозного грунта.

Обочины по главной дороге укрепляются щебнем толщиной 11 см с использованием материала от разборки объездной дороги. На съездах, в пределах закругления – щебнем толщиной 11 см.

Для снижения весеннего влагонакопления в верхних слоях земляного полотна, в проекте предусмотрено устройство дренажных прорезей. Заполнение прорезей

предусмотрено фракционированным щебнем фр. 31,5–63 мм по ГОСТ 32703-2014, с укладкой нетканого геосинтетического материала типа «Дорнит», по обертывающей.

Дорожная одежда

Дорожная одежда запроектирована в соответствии с заданием на проектирование, СН РК 3.03-19-2006, с использованием исходных материалов для проектирования. Конструкция дорожной одежды назначена с учетом категории улицы, перспективной интенсивности движения, срока службы покрытия, строительных и гидрологических свойств грунтового основания. Требуемый модуль упругости дорожной одежды определен по таблице 6.4 СН РК 3.03-19-2006 и принят 221 МПа.

При расчете дорожной одежды учтены следующие исходные данные:

дорожно-климатическая зона - IV;
тип местности по характеру и степени увлажнения - II;
тип дорожной одежды - облегченный, нежесткий;
коэффициент прочности - 0,9;
уровень надежности - 0,85;
расчетная нагрузка - автомобили группы А1;
межремонтный срок службы - 16 лет.

Расчет конструкции дорожной одежды выполнен с условием обеспечения прочности на упругий прогиб, изгиб, сдвиг, морозоустойчивость.

По результатам расчета приняты следующие конструкции дорожной одежды:

Тип-1 (на усилении)

верхний слой покрытия из горячей мелкозернистой плотной горячей асфальтобетонной смеси тип Б, марки II на битуме БНД 70/100 по СТ РК 1225-2013, толщиной слоя 0,05 м;

выравнивающий слой из горячей пористой мелкозернистой смеси, марки II, на битуме БНД 70/100 по СТ РК 1225-2013, толщиной слоя до 0,06 м;

существующее асфальтобетонное покрытие.

Тип-2 (на уширении)

верхний слой покрытия из мелкозернистой плотной горячей асфальтобетонной смеси тип Б, марки II на битуме БНД 70/100 по СТ РК 1225-2013, толщиной слоя 0,05 м;

нижний слой покрытия - горячая плотная мелкозернистая смесь, марки II, на битуме БНД 70/100 по СТ РК 1225-2013, толщиной слоя 0,06 м;

основание – щебень фракционированный, устраиваемый методом заклинки толщиной 0,17 м;

дополнительный слой из природной песчано-гравийной смеси, толщиной 0,15 м.

Обочины укрепляются щебнем толщиной 11 см с использованием материала от разборки дороги. На съездах, в пределах закругления обочины укрепляются щебнем толщиной 11 см.

Поверхностный водоотвод

Продольный и поперечный профили проезжей части запроектированы с руководящей отметкой, назначенной из условия устройства новой дорожной одежды. Проезжая часть улиц запроектирована с двухскатным поперечным профилем с уклоном 20‰, обочина – 40‰, в сторону от проезжей части.

Поверхностный водоотвод с проезжей части предусматривается посредством продольных и поперечных уклонов.

Пересечения и примыкания

Проектные решения пересечении и примыкании разработаны в соответствии с типовым проектом серии 503-0-47.86 «Поперечные профили автомобильных дорог, проходящих по населенным пунктам».

Съезды с дороги предусмотрены в существующих параметрах. На пересечениях и примыканиях с автодорогами радиусы закруглений приняты в существующих параметрах и составляют 8-40 м. Всего предусмотрено 14 примыканий и 1 пересечение с автодорогой.

Организация дорожного движения

Установка технических средств организации дорожного движения предусмотрена в соответствии с рекомендациями СНиП РК 3.03-09-2006 «Автомобильные дороги», СТ РК 1412-2010 «Технические средства организации дорожного движения». Правила применения, СТ РК 1125 «Знаки дорожные».

Назначен типоразмер дорожных знаков – II. Дорожные знаки устанавливаются с учетом обеспечения минимального расстояния от кромки проезжей части до края знака – 0,5 м и от нижнего края знака до поверхности покрытия на краю проезжей части – 2,0 м. Знаки устанавливаются согласно ТП 3.503.9-80. на стойки СКМ на фундамент из монолитного бетона размером 0,4х0,4х0,4 м.

Для упорядочения движения транспорта и пешеходов на проезжей части предусмотрено нанесение разметки белой краской.

6.4 Организация строительства

Рабочим проектом предусмотрена реконструкция автомобильных дорог в городе Экибастуз (город - КП «Батыр»).

До начала строительно-монтажных работ необходимо выполнить:

восстановление трассы, разбивку оси и пикетажа;

получить разрешение на производство работ в дорожной полиции;

подтверждение согласований балансодержателей инженерных коммуникаций.

Продолжительность капитального ремонта улицы определена в соответствии с СП РК 1.03-102-2014 «Продолжительность строительства и задел в строительстве предприятий, зданий и сооружений. Часть II», СН РК 1.03-02-2014 «Нормы продолжительности строительства и задела в строительстве предприятий, зданий и сооружений. Часть II».

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

Продолжительность строительства - 7 месяцев.

Согласно письма ГУ «Отдел жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог акимата города Экибастуза» №24-11/3-06/21 от 08 января 2018 года начало строительства планируется в апреле 2018 года.

6.5 Оценка воздействия на окружающую среду

Оценка воздействия на окружающую среду к рабочему проекту «Реконструкция автомобильной дороги в городе Экибастуз (город - КП «Батыр»)», разработана ТОО «ECO LOGISTICS».

По значимости и полноте оценки воздействия на окружающую среду намечаемая хозяйственная деятельность относится к 4 категории.

Воздействие на атмосферный воздух

Источниками выделения загрязняющих веществ на период реконструкции будут

являться следующие процессы: работа автостроительной техники (ненормируемый источник), выбросы при земляных, земляных и погрузочно-разгрузочных работах, пыление при движении автотранспорта, окрасочные работы, разогрев битума, укладка асфальтобетона.

Все источники неорганизованные, характеризуются не одновременностью и кратковременностью действия. Залповые и аварийные выбросы для процесса строительства не характерны.

Математическое моделирование приземных концентраций проведено по программе «Эра» на границе жилой зоны, с учетом фоновых концентраций загрязняющих веществ в атмосферном воздухе.

Расчет рассеивания выполнен по веществам для которых определена целесообразность, согласно п. 58 «Методики расчета концентраций вредных веществ в атмосферном воздухе от выбросов предприятий». Максимальные приземные концентрации составили по пыли неорганической, сод. двуокись кремния (SiO_2) 70-20% - 1,153 ПДК (в т.ч. фон 0,9783 ПДК). По остальные веществам приземные концентрации менее 0,5 ПДК.

Превышения ПДК пыли неорганической, сод. двуокись кремния (SiO_2) 70-20% связаны с высокими фоновыми показателями содержания пыли по г. Экибастузу (1,05 ПДК). Вклад строительно-монтажных работ составляет 15,5% или 0,217 ПДК.

Воздействие на атмосферный воздух допустимое.

Обоснованные нормативы предельно допустимых выбросов на период реконструкции приняты на уровне расчетных значений и приведены в таблице 2.

Таблица №2

Производство, цех, участок	Номер источника выброса	Нормативы выбросов загрязняющих веществ				Год достиже-ния ПДВ
		период СМР		ПДВ		
Код и наименование загрязняющего вещества		г/с	тонн	г/с	тонн	
1	2	3	4	5	6	7
0616 - Ксилол						
Неорганизованные источники						
Площадка реконструкции автомобильной дороги	6001	0,1306	0,3783	0,1306	0,3783	СМР
0621 - Толуол						
Неорганизованные источники						
Площадка реконструкции автомобильной дороги	6001	0,1722	0,0301	0,1722	0,0301	СМР
1042 - Бутан-1-ол (спирт-н-бутиловый)						
Неорганизованные источники						
Площадка реконструкции автомобильной дороги	6001	0,0065	0,0278	0,0065	0,0278	СМР
1210 - Бутилацетат						
Неорганизованные источники						
Площадка реконструкции автомобильной дороги	6001	0,0651	0,2846	0,0651	0,2846	СМР
1401 - Пропан-2-он (ацетон)						
Неорганизованные источники						
Площадка реконструкции автомобильной дороги	6001	0,0722	0,2915	0,0722	0,2915	СМР

Окончание таблицы №2

1	2	3	4	5	6	7
2754 - Углеводороды предельные С12-С19						
Неорганизованные источники						
Площадка реконструкции автомобильной дороги	6001	0,7921	3,3058	0,7921	3,3058	СМР
2902 - Взвешенные частицы						
Неорганизованные источники						
Площадка реконструкции автомобильной дороги	6001	0,0608	0,0847	0,0608	0,0847	СМР
2908 - Пыль неорганическая, содержащая двуокись кремния (SiO_2) 70-20%						
Неорганизованные источники						
Площадка реконструкции автомобильной дороги	6001	0,5283	39,0056	0,5283	39,0056	СМР
2909 – Пыль неорганическая, содержащая двуокись кремния (SiO_2) менее 20%						
Неорганизованные источники						
Площадка реконструкции автомобильной дороги	6001	0,1788	5,8043	0,1788	5,8043	СМР
2937 - Пыль зерновая						
Неорганизованные источники						
Площадка реконструкции автомобильной дороги	6001	0,0071	0,0001	0,0071	0,0001	СМР
3174 - диКалий сульфат						
Неорганизованные источники						
Площадка реконструкции автомобильной дороги	6001	0,039	0,0004	0,039	0,0004	СМР
ИТОГО НА ПЕРИОД СТРОИТЕЛЬСТВА:		2,0527	49,2132	2,0527	49,2132	
В том числе, твердые:		0,814	44,8951	0,814	44,8951	
Жидкие и газообразные:		1,2387	4,3181	1,2387	4,3181	

Поверхностные и подземные воды

Водоснабжение на период реконструкции привозное. Водоотведение предусмотрено в биотуалет.

Водоохранные зоны и полосы на площадке строительства отсутствуют.

Для предотвращения загрязнения поверхностного стока предусматриваются мероприятия: сбор отходов производства и потребления в контейнера на бетонированной площадке для последующего вывоза, заправка и ремонт автотранспорта на спецпредприятиях города, своевременная уборка территории.

Воздействие на водные ресурсы оценивается как допустимое.

Земельные ресурсы. Отходы производства и потребления

Почвенно-плодородный слой на площадке строительства отсутствует. В период реконструкции образуются отходы производства и потребления. Для исключения загрязнения почвенного покрова предусматривается сбор и временное хранение всех отходов в специально отведенных местах в соответствии с уровнем опасности. Исключается смешивание отходов. Вывоз отходов предусматривается на специализированное предприятие для размещения или утилизации в соответствии с природоохранными требованиями.

Данные по видам и количеству образования отходов, образующихся в процессе капитального ремонта, приведены в таблице 3.

Таблица №3

Наименование отходов	Образование, т/период	Размещение, т/период	Передача сторонним организациям, т/период
Всего:	23,1858		23,1858
в т.ч. отходов производства	17,01705		17,01705
отходов потребления	6,16875		6,16875
Янтарный уровень опасности			
Тара (металлические бочки из-под краски) (AD070)	0,03205		0,03205
Зеленый уровень опасности			
Строительные отходы (GG170)	12,03		12,03
Твердые бытовые отходы (GG060)	6,16875		6,16875
Упаковочные материалы (GI010)	0,025		0,025
Отходы древесные (GL010)	4,93		4,93
Красный уровень опасности			
-	-	-	-

При соблюдении технологического процесса производства и всех требований техники безопасности загрязнение почвенного покрова исключается. Воздействие на почвенный покров будет допустимым.

Растительный и животный мир

Работы по реконструкции осуществляются на освоенной территории, со сложившимся комплексом растений и животных, приспособленным к современным условиям. Изменения среды обитания, путей миграции и условий размножения животных не ожидается. В связи с тем, что территория освоена ранее, дополнительного влияния проектируемого объекта на растительный и животный мир не будет.

Проектом предусмотрено в период проведения работ по реконструкции автомобильной дороги, расчистка притрассовой полосы путем валки деревьев в количестве 13 шт. После завершения строительных работ озеленение площадки посевом газона. Снос зеленых насаждений согласован ГУ «Отдел ЖКХ, ПТ и АД акимата города Экибастуза».

Социально-экономическая среда

Реализация проекта направлена на обеспечении надежной эксплуатации дорожной инфраструктуры. Материалы рабочего проекта представлены на рассмотрение общественности. Согласно протокола результатов общественных слушаний от 29 января 2018 года реализация проектных решений одобрена без изменений.

Оценка экологических рисков и рисков для здоровья населения.

Оценка воздействия на компоненты окружающую среду характеризуется как допустимая. Основными причинами возникновения аварийных ситуаций при строительстве и эксплуатации объекта могут являться нарушения технологических процессов, противопожарных норм и правил, технические ошибки обслуживающего персонала, несоблюдение правил техники безопасности, стихийные бедствия.

Строгое соблюдение правил пожарной, санитарной и электробезопасности, правил охраны труда позволит предупредить риски, связанные с возникновением аварийных ситуаций.

6.6 Оценка соответствия рабочего проекта санитарным правилам и гигиеническим нормам

Автодорога город - КП «Батыр» находится в южной части города Экибастуз. Автодорога соединяет Южную часть города с промышленным районом города.

Санитарно-защитная зона согласно «Санитарно-эпидемиологические требования по установлению санитарно-защитной зоны производственных объектов», утвержденного Приказом Министра национальной экономики Республики Казахстан от 20 марта 2015 года №237 объекты реконструкции автодорог к производственным объектам не относятся, в связи с чем не предусматривает установление санитарно-защитной зоны.

Источниками шума на период работ по строительству будут являться строительные работы и работа строительной техники. Средние уровни шума для обычного строительного оборудования находятся в пределах 82-88 дБ. Уровень шума и вибрации не превышает предельно допустимых уровней, в жилая зоне.

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

Работающие строители обеспечиваются спецодеждой, средствами индивидуальной защиты, бытовыми помещениями, обеспечиваются медицинской аптечкой для оказания первой медицинской помощи. Водообеспечение работающих вода питьевого качества. Горячее питание в столовой.

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

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

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

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

«Санитарно-эпидемиологические требования к условиям труда и бытового обслуживания при строительстве, реконструкции, ремонте и вводе, эксплуатации объектов строительства» Приказ Министра национальной экономики Республики Казахстан от 28 февраля 2015 года № 177.

6.7 Сметная документация

Сметная документация разработана в соответствии с Нормативным документом по определению сметной стоимости строительства в Республике Казахстан, утвержденным приказом Комитета по делам строительства и жилищно-коммунального хозяйства Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 14 ноября 2017 года №249-нқ, на основании сметных нормативных документов и принятых проектных решений.

Сметная документация составлена ресурсным методом с использованием программного комплекса «SANA-2015» (Версия 18.1 от 24 января 2018 года) по выпуску сметной документации в ценах 1 квартала 2018 года.

При составлении смет использовано:

сборники элементных сметных норм расхода ресурсов на строительные работы, ЭСН РК 8.04-01-2015 (с учетом дополнений и изменений 1-10);

сборники элементных сметных норм расхода ресурсов на монтажные работы ЭСН РК 8.04-02-2015 (с учетом дополнений и изменений 1-10);

сборники сметных цен в текущем уровне цен на строительные материалы, изделия и конструкции ССЦ РК 8.04-08-2017 (2018 год);

сборник сметных цен в текущем уровне цен на инженерное оборудование объектов строительства ССЦ РК 8.04-09-2017 (2018 год);

сборник сметных цен в текущем уровне цен на эксплуатацию строительных машин и механизмов СЦЭМ РК 8.04-11-2017 (2018 год);

сборник сметных тарифных ставок в строительстве СТС РК 8.04-07-2017*.

В сметной стоимости строительства учтены дополнительные затраты:

накладные расходы, определённые в соответствии с Нормативным документом по определению величины накладных расходов и сметной прибыли в строительстве (приложение 2 к приказу от 14 ноября 2017 года № 249-нқ);

сметная прибыль в размере 8% от суммы прямых затрат и накладных расходов (п.20, приложение 2 к приказу от 14 ноября 2017 года № 249-нқ);

средства на непредвиденные работы и затраты для подрядных работ в размере 2% от стоимости СМР по главам 1÷9 сметного расчета стоимости строительства (п.72, приложение 1 к приказу от 14 ноября 2017 года № 249-нқ);

затраты на строительство временных зданий и сооружений (НДЗ РК 8.04-05-2015);

дополнительные затраты на производство строительно-монтажных работ в зимнее время (НДЗ РК 8.04-06-2015).

Общая сметная стоимость строительства на весь период строительства определена в ценах 1 квартала 2018 года, с учетом норм задела объема инвестиций по годам строительства и прогнозного уровня инфляции согласно протоколу РБК РК от 31 августа 2016 года №29 «Прогноз социально-экономического развития Республики Казахстан на 2017-2021 годы», с изменениями от 13 февраля 2017 года (протокол №7):

на 2017 год - 2269 тенге;

на 2018 год - 2405 тенге.

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

Территориальный район - 14. Павлодарская область.

7 РЕЗУЛЬТАТЫ ЭКСПЕРТИЗЫ

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

В процессе рассмотрения по замечаниям и предложениям филиала по Павлодарской области РГП «Госэкспертиза» в рабочий проект «Реконструкция автомобильной дороги в городе Экибастуз (город - КП «Батыр»)» внесены следующие изменения и дополнения:

Раздел «Дорожная часть»

1. Представлено письмо заказчика о начале строительство.

2. Представлена утвержденная заказчиком дефектная ведомость по обследованию состояния существующей автомобильной дороги, подписанный комиссионно. (см. подпункт 2) пункта 1 приложения 3 к «Правилам проведения комплексной вневедомственной экспертизы…», пункт 11.

3. В конструкциях указана толщина существующей дорожной одежды.

4. В плане обустройства указано расстояние между сигнальными столбиками согласно п. 10.18 и таблице 10.4 СНиП РК 3.03-09-2006.

5. Выполнено устройство виража согласно п. 5.1.11 и п. 5.1.16 СНиП РК 3.03-09-2006.

6. Представлена схема получения и способов транспортировки основных ДСМ, согласованная с заказчиком.

7. Каждый объем в Ведомости объемов работ подтвержден соответствующей ведомостью.

8. В тексте представлена сравнительная таблица принятых технических параметров с нормативными.

9. Откорректирована ведомость дорожной одежды с указанием ширины конструктивных слоев дорожной одежды по верху и по средней линии.

10. Представлена попикетная и покилометровую ведомость объемов земляных работ с распределением объемом по механизмам и дальности перемещения. Объемы земляных работ подтверждены распечатками из программы.

11. Марки дорожных стоек приняты согласно ТП 3.503.9-80.

Раздел СД

12. Пересчитана сметная документация в обновленной версии программы «SANA-2015».

13. Предоставлено Казсодержание на основании СН РК 1.02-03-2011.

14. Сметная документация пересчитана в соответствии с нормативными документами по ценообразованию в строительстве, утвержденными приказом Комитета по делам строительства и жилищно-коммунального хозяйства Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 14 ноября 2017 года №249-нқ.

15. Локальная смета №2-1-1 - позиции 19-20 - откорректирована площадь щебеночного основания.

7.2 Оценка принятых проектных решений

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

Рабочий проект разработан в соответствии с требованиями задания на проектирование.

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

Исходные данные содержат все необходимые данные для разработки рабочего проекта.

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

Таблица №4

Основные технико-экономические показатели по рабочему проекту

№ п/п	Наименование показателей	Ед. изм.	Показатели	
			постпроектные	постэкспертные
1	2	3	4	5
1	Протяженность улицы	км	11,861	11,861
2	Категория улицы	-	улица местного значения, научно-производственных, промышленных и коммунально-складских районов	улица местного значения, научно-производственных, промышленных и коммунально-складских районов
3	Количество полос движения	шт.	2-4	2
4	Ширина полосы движения	м	3,5	3,5
	Ширина проезжей части	м	7,0	7,0
5	Тип дорожной одежды	-	облегченный, нежесткий	облегченный, нежесткий
6	Вид покрытия	-	асфальтобетонное	асфальтобетонное
7	Общая сметная стоимость строительства в текущих ценах 2017-2018 гг., в том числе: СМР прочие затраты	млн.тенге	839,559 728,916 110,643	835,488 728,355 107,133
	из них:			
8	Сметная стоимость ПИР, Экспертизы в ценах 2017 г.,	млн.тенге	-	7,449
9	Сметная стоимость строительства в текущих ценах 2018 г., в том числе: СМР прочие затраты	млн.тенге	- - -	828,039 728,355 99,684
10	Продолжительность строительства	мес.	7,0	7,0

Примечание: Изменение сметной стоимости рабочего проекта произошло в результате корректировки объёмов в локальных сметах по откорректированным проектным решениям.

8 ВЫВОДЫ

1. С учетом внесенных изменений и дополнений рабочий проект «Реконструкция автомобильной дороги в городе Экибастуз (город - КП «Батыр»)» соответствует требованиям нормативных правовых актов и государственных нормативов, действующих в Республике Казахстан, и рекомендуется к утверждению со следующими основными технико-экономическими показателями:

Протяженность улицы – 11,861 км

Категория улицы – улица местного значения, научно-производственных, промышленных и коммунально-складских районов

Количество полос движения – 2 шт.

Ширина полосы движения – 3,5 м

Ширина проезжей части – 7,0 м

Тип дорожной одежды – облегченный, нежесткий

Вид покрытия	– асфальтобетонное
Общая сметная стоимость строительства в текущих ценах 2017-2018 гг., в том числе:	– 835,488 млн. тенге
СМР	– 728,355 млн. тенге
прочие затраты	– 107,133 млн.тенге
Продолжительность строительства	– 7,0 месяцев

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

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

4. Заказчику во исполнение пункта 5 Протокольного решения заседания Правительства Республики Казахстан от 2 февраля 2010 года № 17-56/005-1689, 05-12 при строительстве максимально использовать оборудование, материалы и конструкции отечественных товаропроизводителей.

5. Настоящее экспертное заключение выдано на основании исходных данных и утвержденных заказчиком материалов, достоверность которых гарантирована ГУ «Отдел жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог акимата города Экибастуза» в соответствии с условиями договора от 23 ноября 2017 года №990740000801/170481/00 (235/022).

8 ТҰЖЫРЫМДАР

1. «Екібастұз қаласындағы автомобиль жолын реконструкциялау» (КП «Батыр»-қаласы)» жұмыс жобасына енгізілген өзгерістер мен толықтырулар есебімен Қазақстан Республиксынының қолданыстағы нормативтік құқықтық актілері мен мемлекеттік нормативік талаптарына сәйкес келеді және келесі техника-экономикалық көрсеткіштерімен бекітілуге ұсынылады:

Көшенің ұзақтығы	– 11,861 шақырым
Көшенің санаты	– жергілікті мәндегі көше, ғылыми-өндірістік, өнеркәсіптік және коммуналдық-қоймалық аудандар
Қозғалыс жолағының саны	– 2 дана
Қозғалыс жолағының ені	– 3,5 м
Жүру бөлігінің ені	– 7,0 м
Жол төсемінің түрі	– жеңілдетілген, қатты емес
Жабынның түрі	– асфальтбетонды
2017-2018 жылғы ағымдағы бағамен алынған құрылыстың жалпы сметалық құны, соның ішінде:	– 835,488 млн. теңге
ҚМЖ	– 728,355 млн. теңге
басқа шығындар	– 107,133 млн. теңге
Құрылыстың ұзақтығы	– 7,0 ай

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

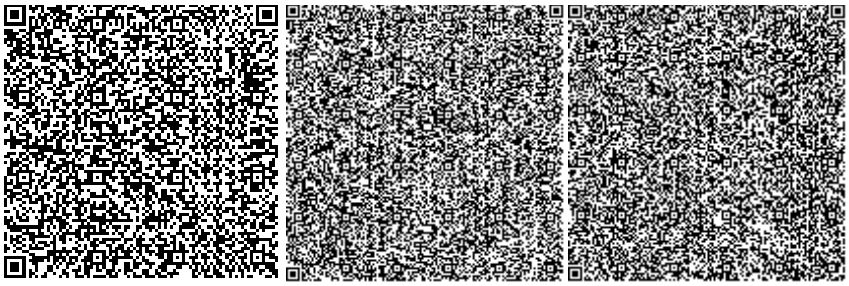
3. Тапсырысшы жобалау ұйымынан жұмыс жобасы бойынша құжаттаманы қабылдап алу кезінде оның осы сараптау қорытындысына сәйкес келетіндігін тексеруі тиіс.

4. Қазақстан Республикасы Үкімет отырысының 2010 жылғы 2 ақпандағы № 17-56/005-1689,05-12 хаттамалық шешімінің 5 тармағын орындау үшін тапсырысшы құрылыс салу кезінде отандық тауар өндірушілердің жабдықтарын, құрылыс материалдары мен құрастырмаларын пайдалансын.

5. Осы сараптама қорытындысының дұрыстылығы 2017 жылғы 23 қарашадағы №990740000801/170481/00 (235/022) шарттың тәртібіне сәйкес «Екібастұз қаласы әкімдігінің тұрғын үй -коммуналдық шаруашылық, жолаушылар көлігі және автомобиль жолдары бөлімі» ММ кепілдендірілген бастапқы мәліметтер және жобалау үшін тапсырысшымен берілген материалдар негізінде берілді.

Сейсембеков А.Т.

Директор

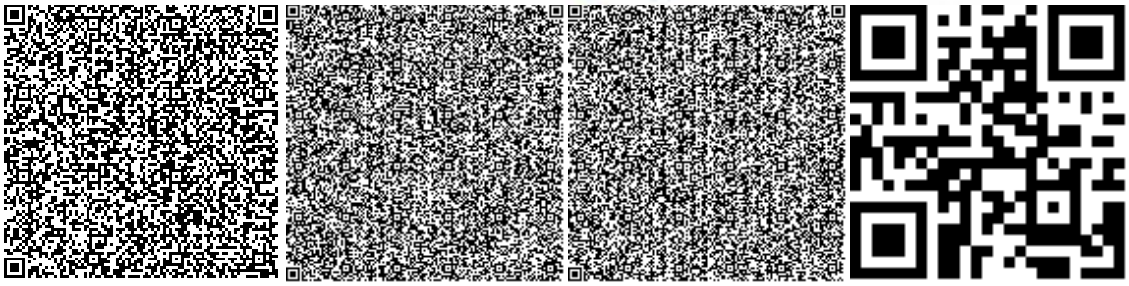


Альгожин Т.А.

Начальник производственного отдела

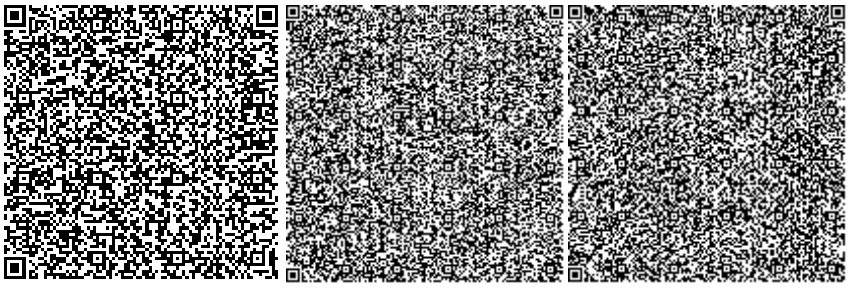
Курмангалиева А.С.

Ведущий специалист



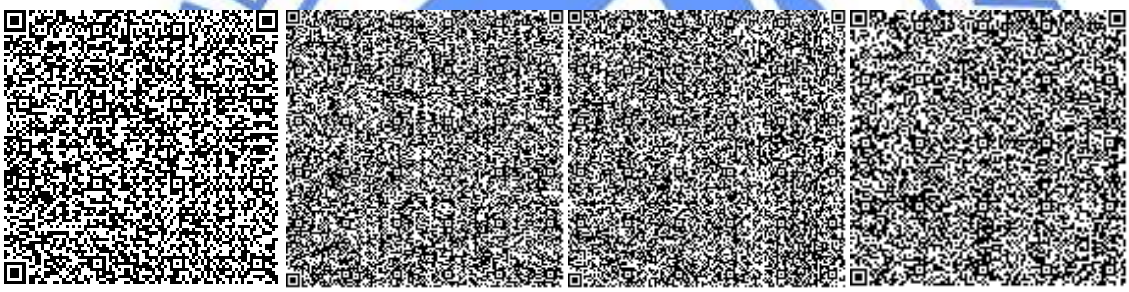
Абишев Р.И.

Главный специалист



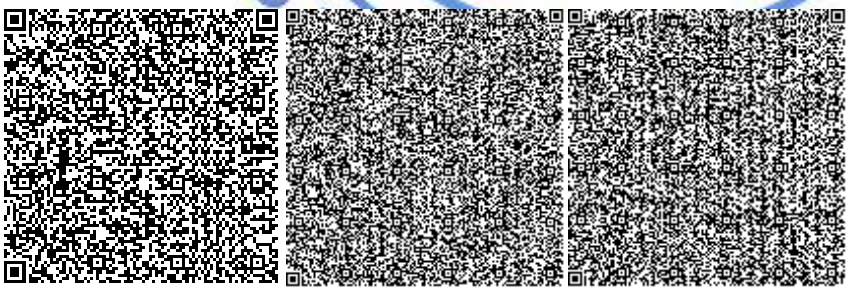
Щербакова М.А.

Главный специалист



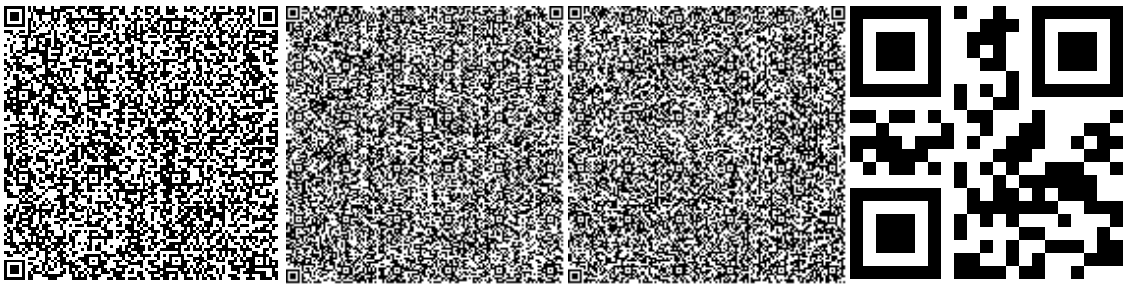
Самат К.М.

Главный специалист



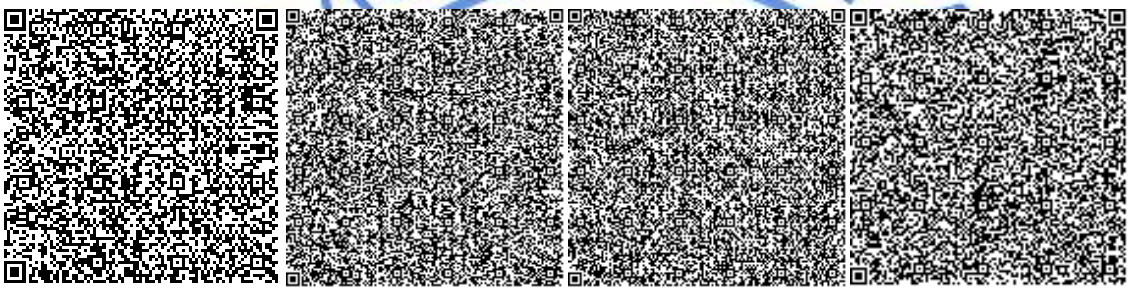
Дюсембаева К.К.

Эксперт



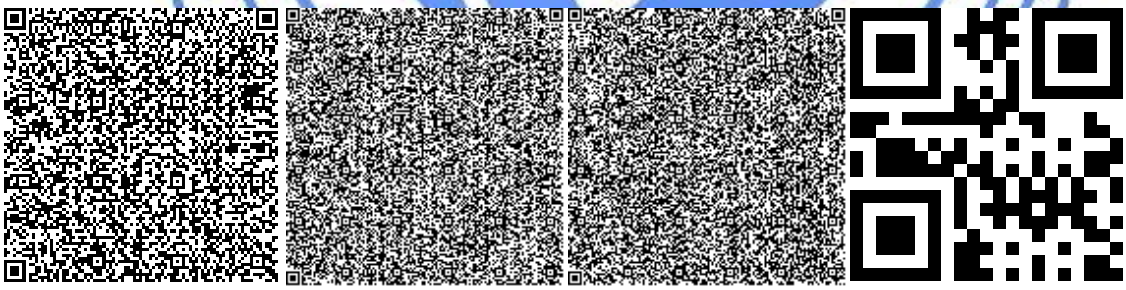
Айтжанова С.С.

Эксперт



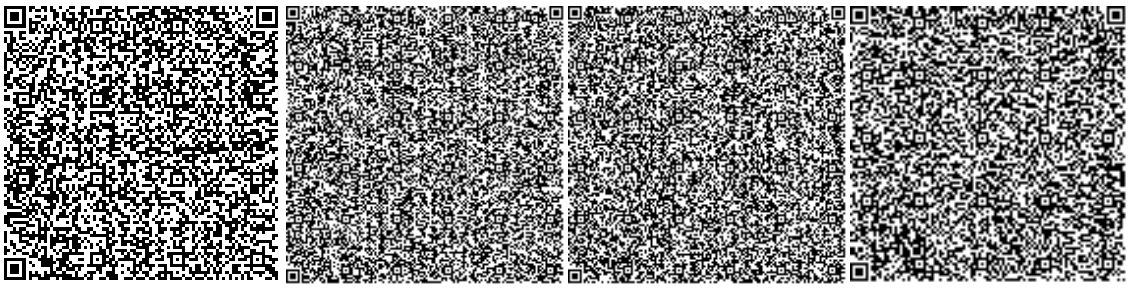
Каирбаев А.К.

Ведущий специалист



Жармаханов Б.К.

Эксперт



МЕМСАРАПТАМА
ГОСЭКСПЕРТИЗА