«Ақтөбе облысы Темір ауданы Жамбыл ауылына кіреберіс автомобиль жолының құрылысы»
жұмыс жобасы бойынша

11.06.2024 ж. № НурЕ-0052/24

ҚОРЫТЫНДЫ

(Оң)

ТАПСЫРЫСШЫ:
"Темір аудандық тұрғын үй-коммуналдық шаруашылығы, жолаушылар көлігі және автомобиль жолдары бөлімі" мемлекеттік мекемесі

БАС ЖОБАЛАУШЫ:
"Транс-Сервис" жауапкершілігі шектеулі серіктестігі

Алматы қаласы

АЛҒЫ СӨЗ

«Ақтөбе облысы Темір ауданы Жамбыл ауылына кіреберіс автомобиль жолының құрылысы» жұмыс жобасы бойынша осы жиынтық қорытындыны «Hyperion Expert» ЖШС берді.

«Hyperion Expert» ЖШС рұқсатынсыз осы сараптамалық қорытындыны толық немесе ішінара қайта шығаруға, көбейтуге және таратуға жол берілмейді.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

(Положительный)

№ НурЕ-0052/24 от 11.06.2024 г.

по рабочему проекту
«Строительство подъездной автомобильной дороги к с.Жамбыл Темирского района Актюбинской области»

ЗАКАЗЧИК:
Государственное учреждение "Темирский районный отдел жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог"

ГЕНПРОЕКТИРОВЩИК:
Товарищество с ограниченной ответственностью "Транс-Сервис"

г. Алматы

ПРЕДИСЛОВИЕ

Данное заключение по рабочему проекту «Строительство подъездной автомобильной дороги к с.Жамбыл Темирского района Актюбинской области» выдано ТОО «Hyperion Expert».

Данное экспертное заключение не может быть полностью или частично воспроизведено, тиражировано и распространено без разрешения ТОО «Hyperion Expert».

1. НАИМЕНОВАНИЕ: Рабочий проект "Строительство подъездной автомобильной дороги к с.Жамбыл Темирского района Актюбинской области"/ "Ақтөбе облысы Темір ауданы Жамбыл ауылына кіреберіс автомобиль жолының құрылысы" жұмыс жобасы

Дополнительные сведения: НурЕ-0031-03, 22.04.2024, заявления 11.04.2024

1.1. Категория: IV Категория

1.2. Класс опасности: Не классифицируемый

1.3. Уровень ответственности: 2 уровень технически не сложный (30 рабочих дней)

1.4. Ссылка на окончательную версию ПСД:

2. ЗАКАЗЧИК: Государственное учреждение "Темирский районный отдел жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог"

3. ГЕНПРОЕКТИРОВЩИК: Товарищество с ограниченной ответственностью "Транс-Сервис"

4. СУБПРОЕКТИРОВЩИК: Товарищество с ограниченной ответственностью "Nomad Industrial KZ", ИП "Тунгышбаева Ш.С. "

5. ИСТОЧНИК ФИНАНСИРОВАНИЯ: Государственные инвестиции

6. ОСНОВНЫЕ ИСХОДНЫЕ ДАННЫЕ

6.1. Основание для разработки: НЕ-03/00072 от 11.04.2024

Архитектурно-планировочное задание (АПЗ) № KZ09VUA00747787 выданный Государственным учреждением " Темирский районный отдел архитектуры, градостроительства и строительства" от 20 сентября 2022 года;

Задания на проектирование по рабочему проекту "Строительство подъездной автомобильной дороги к с.Жамбыл Темирского района Актюбинской области" от 05 апреля 2024 года, выданного ГУ "Темирский районный отдел жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог";

Письмо об источнике финансирования выданный Государственным учреждением "Темирский районный отдел жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог" за №3-20-265 от 04 мая 2024 года;

Письмо заявка выданный Государственным учреждением "Темирский районный отдел жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог" за №3-20-262 от 04 мая 2024 года;

Письмо о вывозе грунта выданный Государственным учреждением "Темирский районный отдел жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог" за №3-20-266 от 04 мая 2024 года;

Письмо о дальности транспортировки строительных материалов выданный Государственным учреждением "Темирский районный отдел жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог" за №3-20-269 от 04 мая 2024 года;

Письмо о сроках начала строительства выданный Государственным учреждением "Темирский районный отдел жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог" за №3-20-266 от 04 мая 2024 года;

Письмо об эскизном проекте выданный Государственным учреждением "Темирский районный отдел жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог" за №3-20-264 от 04 мая 2024 года;

Письмо о водоохраной зоне выданный Государственным учреждением "Темирский районный отдел жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог" за №3-20-267 от 04 мая 2024 года;

Письмо о ремонтных работах выданный Государственным учреждением "Темирский районный отдел жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог" за №3-20-261 от 04 мая 2024 года;

Технический отчет по топографо-геодезическим работам на объекте: «Разработка ПСД по проекту «Строительство автомобильной дороги «Подъезд к с. Жамбыл»» выполненным в 2022 году ТОО «Азимут 71» (Лицензия на изыскательскую деятельность № 19018814 от 12 сентября 2019)

Технический отчёт Об инженерно – геологических изысканиях по объекту:« Разработка ПСД по проекту «Строительство автомобильной дороги «Подъезд к с. Жамбыл»» выполненный в 2022 году ТОО «Азимут 71» (Лицензия на изыскательскую деятельность № 19018814 от 12 сентября 2019)

6.2. Местоположение

Участок работ в административном отношении расположен в с.Жамбыл.

Жамбыл - село в Темирском районе Актюбинской области Казахстана. Входит в состав Темирской городской администрации. Село расположено на левом берегу реки Темир примерно в 17 км к югу от города Темир.

6.3. Природные условия

6.3.1. Климат

Климат района характеризуется резко выраженной континентальностью и засушливостью, большими амплитудами колебания температуры воздуха.

Зима умеренно-холодная непродолжительная, средняя температура воздуха в зимний период отличается большой неустойчивостью, абсолютный минимум температуры -40С.

Весна характеризуется быстрым повышением температуры воздуха и суточным колебанием. После схода снега нередки снегопады и образование кратковременного снежного покрова и понижение температуры воздуха до отрицательных значений.

Наибольшее количество осадков наблюдается весной. Лето сухое, абсолютный максимум температуры воздуха 460С. Однако следует отметить, что в отдельные дни в июле наблюдается понижение температуры воздуха в ночные часы до -7-90С.

Осадков в летний период выпадает мало, неустойчивые по времени, а в некоторые годы осадков может не быть вовсе.

В исключительно влажные годы, летние дожди проходят в виде краткосрочных ливней с интенсивностью до 50мм. Летом часто наблюдаются пыльные бури.

Осень характеризуется резким понижением температуры воздуха.

Первые заморозки отмечаются уже в середине сентября. Образование устойчивого снежного покрова отмечено в конце ноября в декабре. Продолжительность устойчивого снежного покрова составляет 46 дней. Средняя температура воздуха холодного периода года –11С. Толщина снежного покрова с 5% вероятностью превышения достигает 20 см по данным м/с Шиили и 25см по данным м/с Злиха.

Годовая сумма осадков для данного района составляет 130-180 мм.

Господствующие ветры в районе исследований северо-западные, северные и юго-восточные. Наибольшая скорость ветра достигает 32 м/с.

По совокупности всех климатообразующих факторов в системе строительно-климатического районирования исследуемая территория относится к подрайону - IV Г (СП РК 2.04-01-2017).

Климатический подрайон – IVГ.

Район по весу снегового покрова – I.

Район по толщине стенки гололеда – II.

Район по давлению ветра – III.

Сейсмичность района строительства – шесть баллов.

Животный мир типичен для пустынь и полупустынь Южного Казахстана.

Отсутствие открытых источников воды исключает постоянный выпас скота на площади месторождения, его не пересекают постоянные скотопрогоны. Земли в пределах месторождения практически не пригодны для сельскохозяйственных нужд и в настоящее время не используются.

Район месторождения имеет свои особенности и трудности в области социально-экономического развития, которые определяются его удаленностью от развитых производственно-культурных центров, суровыми природно-климатическими условиями, но в целом район месторождения Инкай благоприятен для уранодобывающей промышленности.

6.3.2. Геоморфология и рельеф.

В геоморфологическом отношении участок дороги проходит по плато Бетпак-Дала, представляющей собой всхомленную равнину со средней высотой 250-300

м, которая постепенно понижается на юго-запад. Рельеф плато – плоская и слегка волнистая поверхность с отдельными замкнутыми понижениями, занятыми солончаками.

Большинство бугров имеет высоту над окружающей местностью 10-20 м, крутизну склонов до 5-8˚.

6.3.3. Геологическое строение

В геологическом строении исследуемой территории принимают участие аллювиальные отложения нерасчлененного верхнечетвертично-современного возраста, представленными супесями, суглинками.

6.3.4. Гидрогеологические условия

Подземные воды на участке работ инженерно-геологическими выработками, пройденными в мае 2020 года, не вскрыты.

Гидрографическая сеть района образована реками Шу, Сарысу и Бактыкарын. Реки имеют сток только в паводковый период (май – июнь), позднее разбиваются на отдельные плесы с горько-соленой водой. Минерализация воды меняется от 2,1 до 9 г/л.

Тип местности по характеру и степени увлажнения – 1.

6.3.5. Физико-механические свойства грунтов.

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

- первый – слой насыпного грунта, tQ IV, вскрытой мощностью 0,40-0,90 м;

- второй – слой супесь пылеватой, aQIII-IV, вскрытой мощностью 0,90-1,20 м;

- третий – слой суглинка тяжелого пылеватого, aQIII-IV, вскрытой мощностью 1,20-1,40 м.

Выделение инженерно-геологических элементов производилось с учетом номенклатурного вида и физико-механических свойств грунтов.

Физические характеристики выделенных инженерно-геологических элементов определены по лабораторным данным.

Нормативные и расчетные значения прочностных и деформационных характеристик приняты по архивным материалам

Ниже приводится описание физико-механических свойств по выделенным инженерно-геологическим элементам.

Группа грунтов по трудности разработки приведена по ЭСН РК 8.04-01-2015

Первый инженерно-геологический элемент представлен насыпным грунтом из суглинка, супеси и песка мелкого, tQIV, серого цвета, слежавшийся.

Расчетное сопротивление, R0 принято равным 100 кПа по таблице 5, приложения 3 СП РК 5.01-102-2013

Второй инженерно-геологический элемент представлен супесью, aQIV, светло-коричневого цвета, с пятнами ожелезнения, твердой консистенции.

Характеризуется следующим усредненным гранулометрическим составом:

Расчетные характеристики грунтов для расчета по деформациям:

• удельное сцепление, cII, кПа-14

• угол внутреннего трения, φII, град.-25

• модуль деформации, E, МПа-12,4

То же для расчета по несущей способности:

• удельное сцепление, cI, кПа-9

• угол внутреннего трения, φI, град.-22

• модуль деформации, E, МПа-12,4

Третий инженерно-геологический элемент представлен суглинком тяжелым пылеватым, aQIV, красновато-коричневого цвета, с пятнами ожелезнения, твердой консистенции.

6.3.6. Сейсмичность

Сейсмичность участка работ, согласно карты сейсмического районирования и списка населенных пунктов СН РК 1.02-02-2016 составляет 6 баллов. В соответствии с табл.4.1 грунты отнесены к III категории по сейсмическим свойствам.

7. ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ ОБЪЕКТА И ПРИНЯТЫЕ ПРОЕКТНЫЕ РЕШЕНИЯ

7.1. Трасса дороги

Протяжение участка строительства – 9 км. Общее направление трассы – северо-восточное. Трасса имеет в плане 15 углов поворота. Углы №№ 6, 9, 10, 11, 14 приняты без разбивки. В угол поворота №1 величиной 36˚17' вписан радиус 40 м. В угол поворота №2 величиной 33˚11' вписан радиус 115 м. В угол поворота №3 величиной 12˚10' вписан радиус 210 м. В угол поворота №4 величиной 8˚05' вписан радиус 2100 м. В угол поворота №5 величиной 5˚04' вписан радиус 1500 м. В угол поворота №7 величиной 13˚41' вписан радиус 400 м. В угол поворота №8 величиной 9˚51' вписан радиус 950 м. В угол поворота №12 величиной 49˚24' вписан радиус 700 м. В угол поворота №13 величиной 15˚35' вписан радиус 1250 м. В угол поворота №15 величиной 31˚02' вписан радиус 300 м.

Начало участка ремонта - км 38+100 автодороги г.Темир - с.Кенкияк.

Конец трассы - ПК 90+00.

7.2. Закрепление трассы и описание плановой и высотной увязки.

Начало трасс, осевое положение и конец трасс закреплены знаками с биркой. По закрепленным точкам теодолитных ходов было выполнено техническое

нивелирование. В плановом и высотном отношении точки теодолитных ходов увязаны с условными реперами.

7.3. Продольный профиль

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.

Максимальный продольный уклон - 11 ‰. Минимальные радиусы кривых в продольном профиле: выпуклые - 5000 м, вогнутые - 5000 м.

7.4. Земляное полотно

Принято 3 (три) типа поперечного профиля земляного полотна.

Ширина земполотна – 10 м. Заложение откосов 1:3.

Тип 1 – насыпь, высотой до 2 м с двухсторонними притрассовыми резервами. Крутизна откосов 1:3. На участках расположения искусственных сооружения крутизна откосов 1:1,5.

Тип 2 – насыпь безрезервного профиля. Крутизна откосов 1:3.

Тип 7-А – выемка, глубиной до 1 м. Крутизна внешнего откоса 1:10.

Объем земляных работ определен по поперечникам.

Всего оплачиваемых земляных работ-225580м3, из них бульдозерные-225580м3.

7.5. Дорожная одежда

Основные параметры дорожной одежды:

- ширина проезжей части - 6 м

- ширина укрепленной полосы обочины – 2х0,5 м.

- поперечный уклон проезжей части - 20 ‰

- поперечный уклон обочин - 40 ‰.

- тип конструкции дорожной одежды - усовершенствованно-облегченный

Расчет конструкции дорожной одежды произведен, согласно СП РК 3.03-104-2014 «Проектирование дорожных одежд нежесткого типа».

Исходные данные для расчета

1. Дорожно-климатическая зона – IV

2. Тип местности по увлажнению - 1

3. Категория дороги –IV

4. Группа расчетной нагрузки – А1

5. Расчетное давление на покрытие – р=0,6 МПа

6. Расчетный диаметр колеса – D=37 см.

7. Коэффициент надежности – 0,85

8. Коэффициент прочности – 0,90

9. Срок службы – 14 лет

10. Требуемый модуль упругости (нормативный) - 130 МПа

Расчет конструкции дорожной одежды произведен, согласно СН РК 3.03-04-2014 и СП РК 3.03-104-2014 «Проектирование дорожных одежд нежесткого типа»

7.6. Искусственные сооружения и водоотвод

При проектировании автодороги в пониженных местах для пропуска талых и дождевых вод предусмотрено устройство водопропускных одноочковых железобетонных труб диаметром 1м на ПК6, ПК72.

Конструкция круглых железобетонных труб на монолитном фундаменте запроектирована применительно к типовому проекту 3.501.1-144 "Трубы водопропускные круглые железобетонные сборные для железных и автомобильных дорог"

Конструкция прямоугольной железобетонной трубы на монолитном фундаменте запроектирована применительно к типовому проекту 3.501.104 "Сборные железобетонные прямоугольные водопропускные трубы для железных и автомобильных дорог"

Гидравлический режим работы труб – безнапорный.

Класс бетона по прочности на сжатие принят - В30 для звеньев;

- В20 для фундаментов и откосных крыльев.

Марка бетона по водонепроницаемости W6.

Марка бетона по морозостойкости F300.

Рекомендуем строительство круглых труб в теплый сухой период года при отсутствует воды в местах перехода трубы через насыпь автодороги.

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».

Укрепление русел и откосов насыпи принято монолитным бетоном В20, F300. W6 (входное русло и откосы толщиной 8см, выходное русло толщиной 12см) на слое щебня толщиной 10см.

Производство работ по укреплению откосов насыпи и конусов, подмостовых русел, подводящих и отводящих русел водопропускных труб должно производиться с соблюдением требований СНиП III-43-75.

При строительстве труб необходимо руководствоваться:

- инструкцией на изготовление, строительство и засыпку сборных бетонных и железобетонных водопропускных труб (ВСН 81-80).

- СН РК 1.03-05-2011, СН РК 1.03-106-2012 «Охрана труда и техника безопасности в строительстве.

- гидроизоляция железобетонных труб должна производится в соответствии с требованиями, изложенными в «Инструкции по устройству гидроизоляции конструкции мостов и труб на железных, автомобильных и городских дорогах» (ВСН 32-81).

7.7. Пересечения и примыкания

Запроектировано примыкание на ПК 0 с радиусами закругления по 12 м.

В пределах кривых предусмотрено устройство дорожной одежды по типу основной дороги.

Примыкание обустроено дорожными знаками, сигнальными столбиками.

7.8. Обустройство дороги, организация и безопасность дорожного движения

Автомобильная дорога оборудована дорожными знаками и сигнальными столбиками.

Для дороги принят II типоразмер знаков по СТ РК 1125-2002. Номера знаков приняты в соответствии с СТ РК 1125-2002, СТ РК 1412-2017. Знаки устанавливаются на металлических стойках марки СКМ, принятых по ТП 3.503.9-80 «Опоры дорожных знаков на автомобильных дорогах». Установка дорожных знаков предусмотрена на обочине.

Для безопасности движения на участках кривых в плане и высоте насыпи более 1м, а также на примыкании ПК 0 и над водопропускными трубами предусмотрена установка металлических сигнальных столбиков С1(М), в соответствии с требованиями СТ РК 1412-2017, ГОСТ 33151-2014. Сигнальные столбики следует устанавливать в пределах обочин на расстоянии 0,35м от бровки земляного полотна.

Также запроектировано нанесение горизонтальной дорожной разметки, согласно требований СТ РК 1412-2017.

Из условий безопасности движения автомобилей на кривых в плане радиусами менее 2000 м предусмотрено устройство проезжей части с односкатным поперечным профилем (вираж) с уширением проезжей части.

Переход от двухскатного профиля дороги к односкатному следует осуществлять на протяжении переходной кривой.

На участках кривых в плане радиусами менее 1000 м также предусмотрено уширение проезжей части с внутренней стороны за счет обочин с тем, чтобы ширина обочин была не менее 1,0м.

Уширение проезжей части выполняется пропорционально расстоянию от начала переходной кривой так, чтобы величина полного уширения была достигнута к началу круговой кривой.

Расчет отгона виража выполнен по типовому проекту 503-0-45 «Элементы автомобильных дорог на закруглениях - виражи, уширения проезжей части, переходные кривые».

7.9. Охрана труда и техника безопасности строительных работ

Техника безопасности при работе автогрейдеров

Производить какие-либо работы на свежеотсыпанных насыпях высотой более 1,5м следует особо осторожно и под наблюдением ответственного лица. Расстояние между внешними колесами автогрейдера и бровкой земляного полотна должно быть не менее 1,0 м. Установку и перестановку ножа грейдера необходимо выполнять двумя рабочими. Во время работы грейдеров категорически запрещается удалять из-под ножей или откосников корни, камни и пр.

Прицепной грейдер на жестком колесном ходу разрешается транспортировать со скоростью не выше 7-8км/час.

Обязательно на грейдере должен находиться рабочий.

Техника безопасности при работе бульдозеров

Работа бульдозеров на уклонах, превышающих при подъеме 20˚ и при спуске 30˚, запрещается. Поперечный уклон не должен превышать 25˚.

При перемещении грунта по свежеотсыпанной насыпи подводить бульдозер к бровке ближе чем на 1м от края гусениц или колеи трактора во избежание сползания машин под откос запрещается. При сбросе перемещаемого грунта под откос насыпи отвал бульдозера не должен выдвигаться за бровку насыпи во избежание сползания машины под откос.

При кратковременной остановке бульдозера необходимо: выключить муфту сцепления, перевести двигатель на малые обороты, рычаг скорости переключить в нейтральное положение, а отвал опустить вниз.

При остановке бульдозера на относительно длительное время необходимо отвал опустить вниз, выключить двигатель и включить тормоз.

Техника безопасности при устройстве асфальтобетонных слоев дорожной одежды

Ввиду работы машин - асфальтоукладчиков, катков и других автомобилей, доставляющих асфальтобетонную смесь, для рабочих, занятых на укладке, намечают безопасные места для их работы, а также схему вывода и входа в зону работ асфальтоукладчиков. В ночное время место работ должно быть освещено переносными прожекторами и фонарями. Все рабочие должны иметь спецодежду

установленного образца и обувь для работы с горячими материалами, рукавицы. Запрещается работа при неисправном звуковом сигнале. Катки должны быть оборудованы механизированным устройством для смазки вальцев.

При одновременной и совместной работе двух и более асфальтоукладчиков дистанция между ними должна быть не менее 10 м. При работе катков и асфальтоукладчиков для безопасности расстояние должно быть не менее 10 м.

Двигатели катков, асфальтоукладчиков и других машин могут включать только их машинисты, соблюдая соответствующие правила техники безопасности.

Перед пуском асфальтоукладчика необходимо убедиться в исправности конвейерного питателя. Перед опусканием навесной части асфальтоукладчика необходимо убедиться в отсутствии людей сзади машины.

Смесь, прилипшую к стенкам и дну кузова, разгружают с помощью специальных скребков или лопаток с ручкой длиной не менее 2м.

Нельзя выполнять работы перед движущимися катками, автомобилями и другими машинами.

При длительных перерывах в работе (6 ч и более) афальтоукладчики и катки очищают от остатков смеси, осматривают механизмы и устраняют мелкие неполадки. Машины ставят на тормоза в одну колонну. Асфальтоукладчики должны стоять в той последовательности, в какой они начнут работу. С обеих сторон колонны машин устанавливают ограждения с красными сигналами: днем – флаги, ночью – фонари.

Охраняющему машину сторожу запрещается находиться на рабочих местах машинистов, а также сидеть около катков по направлению движения их вальцов.

Рабочих и инженерно-технических работников допускают к работе после прохождения инструктажа и проверки знаний по технике безопасности, противопожарной защите, правил личной гигиены и оказания помощи в несчастных случаях. Повторный инструктаж и контрольную проверку производят 1 раз в 6 мес с соответствующей отметкой в журнале.

8. РЕЗУЛЬТАТЫ ЭКСПЕРТИЗЫ

8.1. Дополнения и изменения, внесенные в проект (рабочий проект) в процессе экспертизы

В процессе рассмотрения по замечаниям ТОО «Hyperion Expert» в Рабочий проект "Строительство подъездной автомобильной дороги к с.Жамбыл Темирского района Актюбинской области" внесены следующие изменения и дополнения:

1. Принято и устранено

2. Принято и устранено

3. Принято и устранено

4. Принято и устранено

5. Принято и устранено

6. Принято и устранено.

7. Принято и устранено

8. Принято и устранено

9. Принято и устранено

10. Принято и устранено

11. Принято и устранено

12. Принято и устранено

13. Принято и устранено

14. Принято и устранено

15. Принято и устранено

16. Принято и устранено

17. Принято и устранено

18. Принято и устранено

19. Принято и устранено

20. Принято и устранено

21. Принято и устранено

22. Принято и устранено

23. Принято и устранено

24. Принято и устранено

25. Принято и устранено

26. Принято и устранено

27. Принято и устранено

28. Принято и устранено

29. Принято и устранено

30. Принято и устранено

8.2. Оценка принятых решений

В соответствии с Приказом «О внесении изменении в приказ Министра национальной экономики Республики Казахстан от 28 февраля 2015 года №165 «Об утверждении Правил отнесения зданий и сооружений к технически сложным

объектам» Приказ №517 от 20 декабря 2016 года разработчиком проекта установлен технически не сложный II (нормальный) уровень ответственности.

Рабочий проект **"Строительство подъездной автомобильной дороги к с.Жамбыл Темирского района Актюбинской области"** разработан в необходимом объеме в соответствии с утвержденным заданием на проектирование, иными исходными данными и требованиями.

По составу и комплектности представленные материалы приведены в соответствие с требованиями СН РК 1.02-03-2022 «Порядок разработки, согласования, утверждения и состав проектной документации на строительство».

Проектные решения с учетом внесенных изменений по разделу 8.1 соответствуют государственным нормативным требованиям и функциональному назначению объекта.

После внесения изменений и дополнений основные технико-экономические показатели сложились следующим образом:

№ п/п	Наименование показателя	Единица измерения	Показатели
1	Строительная длина (протяженность)	км	9,0
2	Категория дороги	IV	
3	Расчетная скорость движения	км/час	80
4	Ширина проезжей части	м	6,0
5	Ширина дорожной одежды	м	7,0
6	Количество полос движения	шт	2
7	Ширина обочин	м	2 х 1,5
8	Ширина земляного полотна	м	10
9	Тип дорожной одежды	облегченный	
10	Вид покрытия	асфальтобетонная	
11	Общая сметная стоимость строительства, в том числе:	тыс. тенге	1 188 927,190
	СМР	тыс. тенге	1 025 147,672
	Оборудование	тыс. тенге	-
	Прочие затраты	тыс. тенге	163 779,518
12	Начало строительства	IV квартал 2024 года	

9. ВЫВОД (ВЫВОДЫ)

1. С учетом внесенных изменений и дополнений Рабочий проект "Строительство подъездной автомобильной дороги к с.Жамбыл Темирского района Актюбинской области" соответствует требованиям государственных нормативов, действующих в Республике Казахстан.

2. Настоящее экспертное заключение выполнено с учетом исходных материалов (данных), утвержденных заказчиком для проектирования, достоверность которых гарантирована Государственным учреждением "Темирский районный отдел жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог" в соответствии с условием договора НурЕ-0031-03, от 22.04.2024 года.

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

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

10. ТҰЖЫРЫМДАР

1. Енгізілген өзгерістер мен толықтыруларды ескере отырып, "Ақтөбе облысы Темір ауданы Жамбыл ауылына кіреберіс автомобиль жолының құрылысы" жұмыс жобасы Қазақстан Республикасында қолданылатын мемлекеттік нормативтердің талаптарына сәйкес келеді.

2. Осы сараптау қорытындысы жобалау үшін тапсырысшы бекіткен бастапқы материалдарды (мәліметтерді) есепке алумен орындалды, олардың дұрыстығына 2024 жылғы 22/04 № НурЕ-0031-03 шарттың талаптарына сәйкес "Темір аудандық тұрғын үй-коммуналдық шаруашылығы, жолаушылар көлігі және автомобиль жолдары бөлімі" мемлекеттік мекемесі кепілдік етеді.

3. Тапсырысшы жобалау ұйымынан жұмыс жобасы бойынша құжаттаманы қабылдап алу кезінде оның осы сараптау қорытындысына сәйкестігін тексерсін.

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

Соответствие разделов проекта строительства требованиям нормативных правовых актов приказ и государственных нормативов, действующих в Республике Казахстан приведено ниже

№ п/п	Раздел	Эксперт	Специа-лизация эксперта (по аттестату)	Номер аттестата	Результат (соответствует или не соответствует нормам)
1	Сметная документация	Муратбеков Нурболат Пирназарович			Соответствует
2	Санитарно-эпидемиологический раздел	Бисембаев Айхын Байтаевич			Соответствует
3	Ведущий эксперт	Жарекеев Мұхтар Қалқабайұлы			Соответствует
4	Общая пояснительная записка	Жарекеев Мұхтар Қалқабайұлы			Соответствует

Примечание: *при отсутствии в рабочем проекте раздела, графа эксперта по этому разделу исключается.*

Жарекеев М.Қ. (Директор)

Жарекеев М.Қ. (Директор)

Муратбеков Н.П. (Эксперт)

Бисембаев А.Б. (Эксперт)