KPO/PLAD/ IN 028

DATE: 01/03/2022

ECC
EXPERT CONSULTING CENTER
SARAPTAMA QYZMETI

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

№ ЭКСКОНЦЕНТР-0010/22 от 01.03.2022 г.

по рабочему проекту
«Подъездная автодорога к месту сбора № 3. КНГКМ, ЗКО**»**

ЗАКАЗЧИК:
Карачаганак Петролиум Оперейтинг Б.В. Казахстанский филиал

ГЕНПРОЕКТИРОВЩИК:
ТОО «Аксайгазпроект»

г. Атырау

060016, Казахстан, г. Атырау
Промышленная зона Береке, строение 32
+7 7122 50 85 00
expert1@expertcc.kz
www.expertcc.kz

ПРЕДИСЛОВИЕ

Данное экспертное заключение по рабочему проекту **«Подъездная автодорога к месту сбора №3. КНГКМ, ЗКО»** выдано товариществом с ограниченной ответственностью «ЭкспертКонсалтингЦентр».

Данное экспертное заключение не может быть полностью или частично воспроизведено, тиражировано и распространено без разрешения товарищества с ограниченной ответственностью «ЭкспертКонсалтингЦентр».

060016, Казахстан, г. Атырау
Промышленная зона Береке, строение 32
+7 7122 50 85 00
expert1@expertcc.kz
www.expertcc.kz

ECC
EXPERT CONSULTING CENTER
SARAPTAMA QYZMETI

«БҚО, ҚМГКК. №3 жиналу орнына апаратын кірме жол»
жұмыс жобасы бойынша

01.03.2022 ж. № ЭКСКОНЦЕНТР-0010/22

ҚОРЫТЫНДЫ

ТАПСЫРЫСШЫ:
Карачаганак Петролиум Оперейтинг Б.В., Қазақстан филиалы

БАС ЖОБАЛАУШЫ:
«Аксайгазпроект» ЖШС-гі

Атырау қаласы

060016, Казахстан, г. Атырау
Промышленная зона Береке, строение 32
+7 7122 50 85 00
expert1@expertcc.kz
www.expertcc.kz

ECC
EXPERT CONSULTING CENTER
SARAPTAMA QYZMETI

АЛҒЫ СӨЗ

«БҚО, ҚМГКК. №3 жиналу орнына апаратын кірме жол» жұмыс жобасына осы сараптамалық қорытынды «ЭкспертКонсалтингЦентр» жауапкершілігі шектеулі серіктестігімен берілді.

«ЭкспертКонсалтингЦентр» жауапкершілігі шектеулі серіктестігінің рұқсатынсыз осы сараптамалық қорытындыны толық немесе ішінара қайта шығаруға, көбейтуге және таратуға жол берілмейді.

060016, Казахстан, г. Атырау
Промышленная зона Береке, строение 32
+7 7122 50 85 00
expert1@expertcc.kz
www.expertcc.kz

1. НАИМЕНОВАНИЕ: рабочий проект «Подъездная автодорога к месту сбора №3. КНГКМ, ЗКО» разработан в 2021 году.

Настоящее экспертное заключение выполнено в соответствии с контрактом от 10 октября 2019 года №AP/D/19/1145, заключенным между ТОО «ЭкспертКонсалтингЦентр» и Карачаганак Петролеум Оперейтинг Б.В., Казахстанский филиал.

2. ЗАКАЗЧИК: Карачаганак Петролеум Оперейтинг Б.В., Казахстанский филиал.

3. ГЕНПРОЕКТИРОВЩИК: ТОО «Аксайгазпроект» (государственная лицензия от 14 апреля 2015 года №15013061 на проектную деятельность, приложение к лицензии от 14 апреля 2015 года, выдано ГУ «Управление государственного архитектурно-строительного контроля», I категория).

4. ИСТОЧНИК ФИНАНСИРОВАНИЯ: собственные средства Карачаганак Петролеум Оперейтинг Б.В., Казахстанский филиал.

5. ОСНОВНЫЕ ИСХОДНЫЕ ДАННЫЕ

5.1 Основание для разработки:

задание на проектирование от 11 августа 2021 года, утвержденное заказчиком;

постановление акимата Бурлинского района о предоставлении права землепользования АОЗТ Карачаганак Петролиум Оперейтинг Б.В. от 29 ноября 2021 года №390 для строительства и эксплуатации подъездной дороги к месту сбора №3;

акт выбора земельного участка от 08 октября 2021 года №450;

архитектурно-планировочное задание (АПЗ) на проектирование от 21 декабря 2021 года №KZ39VUA00576721, выданное ГУ «Отдел архитектуры, градостроительства и строительства Бурлинского района Западно – Казахстанской области»;

письмо-заявка заказчика от 29 декабря 2021 года AP/D/19/1145/CS0102 о направлении на комплексную вневедомственную экспертизу и сроке строительства.

мотивированный отказ от 24 ноября 2021 года №KZ06VWF00053400 от РГУ «Департамент экологии по Западно-Казахстанской области» Комитета экологического регулирования и контроля Министерства экологии, геологии и природных ресурсов Республики Казахстан.

Технические условия:

- на пересечение проектируемой подъездной дороги к месту сбора №3 с существующими инженерными коммуникациями от 16 ноября 2021 года №176, выданные заказчиком.

5.2 Согласования сторонних организаций

Согласование рабочего проекта с заказчиком от 25 октября 2021 года.

Согласование эскизного проекта заказчиком от 06 сентября 2021 года.

Согласование подъездной дороги от 04 сентября 2021 года с заказчиком.

Согласование от 27 декабря 2021 года №KZ67VRC00012632 с РГУ «Жайык-Каспийская бассейновая инспекция по регулированию использования и охране водных ресурсов Комитета по водным ресурсам Министерства по водным ресурсам Министерства экологии, геологии и при родных ресурсов Республики Казахстан».

5.3 Перечень документации, представленной на экспертизу

Рабочий проект «Подъездная автодорога к месту сбора №3. КНГКМ, ЗКО».

Паспорт проекта.

Пояснительная записка.

Чертежи.

Автомобильная дорога.

Электроснабжение.

Раздел «Охрана окружающей среды».

Том I. Инженерно-геодезические изыскания, выполненные ТОО «Аксайгазпроект» (государственная лицензия на изыскательскую деятельность ГСЛ №006994 от 18.09.2001 года).

Том II. Инженерно-геологические изыскания, выполненные ТОО «Аксайгазпроект» (государственная лицензия на изыскательскую деятельность ГСЛ №006994 от 18.09.2001 года).

Том III. Почвенные изыскания.

5.4 Цель и назначение объекта строительства

Цель разработки рабочего проекта – строительство подъездной дороги к месту сбора №3.

6. ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ ОБЪЕКТА И ПРИНЯТЫЕ ПРОЕКТНЫЕ РЕШЕНИЯ

6.1 Место размещения объекта и характеристика участка строительства:

Объект «Строительство подъездной дороги к месту сбора №3» находится на территории Западно-Казахстанской области, Бурлинский район, месторождение «Карачаганак». Месторождение расположено в 16 км к северо-востоку от г. Аксая и в 150 км от г. Уральска.

Абсолютные отметки поверхности земли в пределах участка работ (83,50 - 84,00).

Система высот – Балтийская.

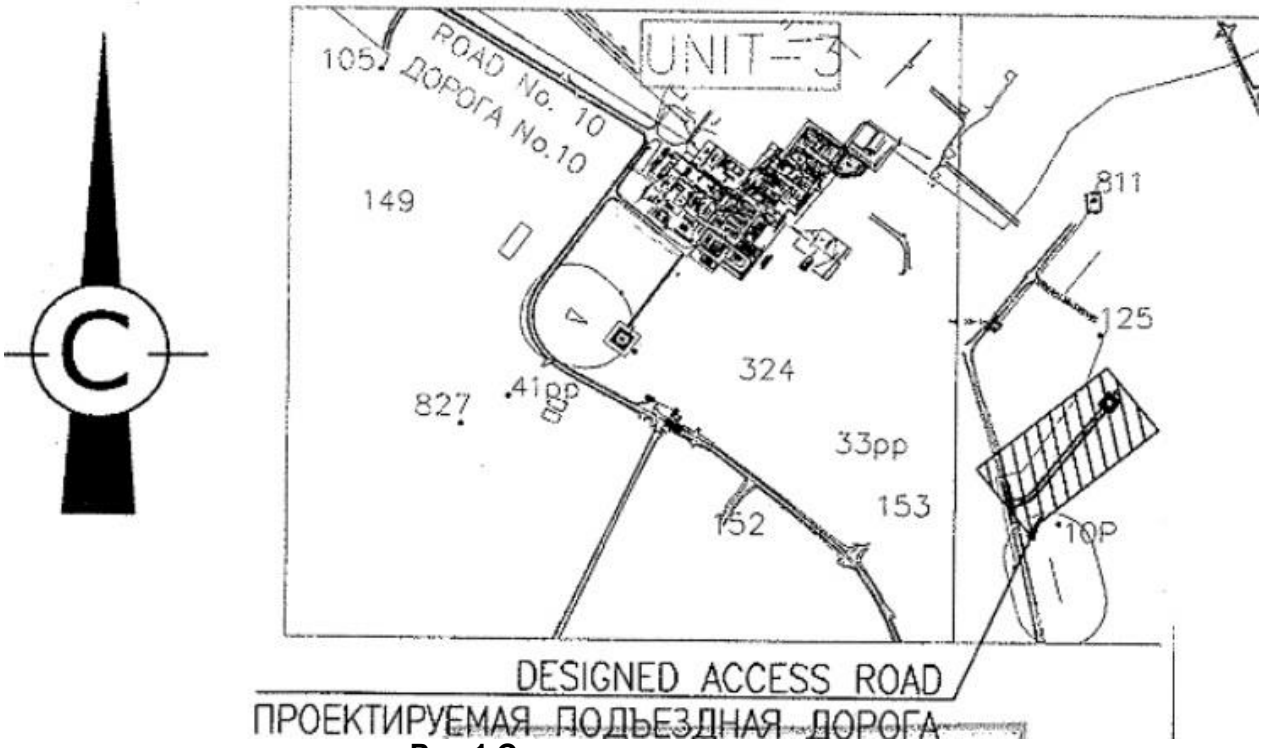

Рис.1 Ситуационная схема

Природно-климатические условия района строительства

Климатические характеристики района работ даны по многолетним наблюдениям метеостанции, НТП РК 01-01-3.1(4.1)-2017; СП РК 2.04-01-2017:

Район строительства относится к климатическому району – IIIB.

Дорожно-климатическая зона – IV.

Климатические условия:

по требованию к дорожно-строительным материалам – суровые;

по требованию к материалам для бетона – суровые;

среднегодовая температура воздуха – (+ 5,6°С);

наиболее жаркий месяц – июль, средняя температура – (+ 22,9°С);
наиболее холодный месяц – январь, средняя температура - минус 12°С;
абсолютный максимум температуры воздуха – (+ 42,3°С);
абсолютный минимум температуры воздуха - минус 43,6°С;
нормативный вес снегового покрова - 1,0 кПа/м² – III;
нормативное значение ветрового давления - 0,48 кПа/м² – IV;
нормативная глубина промерзания грунта - 162 см.
Среднегодовое количество осадков 321 мм, в том числе:
толщина снежного покрова - 28 см (с 5 % вероятностью превышения).

Инженерно-геологические условия площадки строительства

В результате инженерно-геологических изысканий были вскрыты грунты, в которых выделены восемь инженерно-геологических элементов (ИГЭ).

В комплексе современных техногенных отложений (pQ_{IV}), выделен один инженерно-геологический элемент (ИГЭ):

ИГЭ-1. Почвенно-растительный слой, нарушенный, представлен суглинком коричневым, буровато-коричневым, с корнями травянистой растительности.

Мощность 0,2 - 0,5 м.

В геолого-генетическом комплексе верхнечетвертичных аллювиальных отложений (aQ_{III}) выделены три инженерно-геологических элемента:

ИГЭ-2. Глина легкая пылеватая буровато-коричневая, серовато-коричневая, макропористая, сухая, от твердой до полутвердой консистенции, макропористая, с гнездами и пятнами карбонатных солей, с меловыми включениями, с прослойками песка.

Глина не просадочная (при нагрузке 0,3 МПа, величина относительной деформации просадочности, εsl. д.е =0,001-0,008). Под действием внешней нагрузки обладает от повышенной до сильной степенью сжимаемости (при естественной влажности модуль осадки при нагрузке 3 кгс/см^2 составляет 54,0-64,0 мм/м) и от повышенной до сильной степенью сжимаемости при водонасыщении (модуль осадки при нагрузке 3 кгс/см^2 составляет 58,0-68,0 мм/м).

Глина сильнодеформируемая при естественной влажности (модуль деформации Е= 5,75 МПа) и сильнодеформируемая при водонасыщении (Е = 5,41 МПа).

Вскрытая мощность 2,8 - 5,6 м.

ИГЭ-3. Глина легкая пылеватая буровато-коричневая, серовато-коричневая, макропористая, сильновлажная, от туго- до мягкопластичной консистенции, макропористая, ожелезненная, с вкраплениями органики, с прослойками песка, с включениями дресвы меловых пород.

Глина не просадочная. Под действием внешней нагрузки обладает сильной степенью сжимаемости (при естественной влажности модуль осадки при нагрузке 3 кгс/см^2 составляет 74,0-114,0 мм/м).

Глина очень сильнодеформируемая при естественной влажности (модуль деформации Е = 3,28 МПа).

Вскрытая мощность 2,8 - 3,0 м.

Сейсмичность территории оценивается в 6 баллов в соответствии с картой сейсмического зонирования территории Казахстана (СП РК 2.03-30-2017) (с изменениями по состоянию на 01.08.2018 г.).

6.2. Проектные решения

6.2.1 Автомобильная дорога (подъездная)

Интенсивность движения:

Средняя интенсивность движения в транспортных единицах (легковой транспорт, грузовой транспорт грузоподъемностью до 2 т) – 20 авт/сут.

Общая протяженность дороги, подлежащей строительству – 0,304 км.

Расчетная скорость движения - 30 км/час.

Принятые технические параметры

Дорога общей протяженностью 0,304 км отнесена к автомобильным дорогам местного значения.

Таблица 1.

№ п/п	Наименование показателей	Принятые в проекте в соответствии с СН РК 3.01-01-2013.
1.	Категория дороги	IV-к
2.	Расчетная скорость движения, км/час	30
3.	Ширина полосы движения, м.	3,5
4.	Число полос движения, шт.	2
5.	Ширина дорожной одежды, м	7,0
6.	Ширина обочин, м.	1,5
7.	Ширина земляного полотна, м.	10,0
8.	Тип дорожной одежды и вид покрытия	Переходный, песчано-гравийно-щебеночный

План и продольный профиль

Начальная точка подъездной автодороги принята от существующей дороги. Конечная точка трассы примыкает к существующему месту сбора №3.

Трасса дороги на всем протяжении проходит вне населенных пунктов, по открытой местности. Рельеф притрассовой полосы спокойный, без резко выраженных уклонов и перепадов. Ближайшим водным источником для проектируемой подъездной дороги является река Березовка на расстоянии приблизительно 280 м.

Радиус примыкания с существующей дорогой принят 15,0 м. Протяженность подъездной дороги составляет 304,17 м. Дорожная одежда проектируемой дороги принята из песчано–гравийно–щебеночной смеси, толщиной 200 мм по оси дороги.

Примыкание подъездной автодороги к существующей дороге, предусмотрено в соответствии с СП РК 3.03-122-2013 и типовыми материалами для проектирования: серии 503-0-51.89**П04-96 «Пересечения и примыкания, автомобильных дорог в одном уровне».

Согласно СП РК 3.03-122-2013 «Промышленный транспорт» пункт 7.1.3 табл. 22, проектируемая Подъездная автодорога к месту сбора №3 отнесена к IV-к категории.

Высота земляного полотна переменная, в среднем – 1,2 м и нисходит на отметку существующей дороги.

Проектные отметки приурочены к оси земляного полотна. В высотном отношении трасса закреплена временными и постоянными реперами.

Максимальная величина продольного уклона – 11,71 ‰.

В плановом отношении трасса закреплена временными и постоянными геодезическими знаками. Все знаки закрепления вынесены за пределы предполагаемых земляных работ.

Видимость встречного транспорта, а также видимость на примыканиях обеспечена на всем протяжении дороги при расчетной скорости 30 км/час.

Согласно ВСН 25-86, каких-либо дополнительных мер по обеспечению безопасности движения по проектируемой дороге не требуется.

Земляное полотно

Земляное полотно предусмотрено исходя из условий обеспечения необходимой прочности и устойчивости, в соответствии со СП РК 3.03-122-2013 и типовыми материалами для проектирования серии 503-0-48.87.

Ширина земляного полотна - 10 м.

Поперечный уклон земляного полотна - 20‰.

Крутизна откосов - 1:3.

Проектом предусмотрено уплотнение основания до коэффициента 0,95. Отсыпка земляного полотна предусмотрена грунтом из карьера. Грунт укладывается послойно не более 20 см. С каждого слоя необходимо брать пробы для лабораторных испытаний. Месторасположение карьера определяется подрядчиком по строительству и согласовывается с заказчиком. Грунты удовлетворяют условиям СН РК 3.03-02-2013 «Автомобильные дороги». Коэффициент относительного уплотнения грунта принят равным 0,95.

В естественном состоянии грунты имеют твердую консистенцию с влажностью меньше оптимальной, что обуславливает отсыпку земляного полотна с поливом водой.

Наименьший коэффициент уплотнения грунта для переходного и облегченного типов дорожной одежды 0,95 (СН РК 3.03-02-2013, п. 5.2.2).

Дорожная одежда

Конструирование и расчет дорожной одежды произведен из наличия дорожно-строительных материалов, интенсивности движения и инженерно-геологических условий в соответствии с СП РК 3.01-101-2013, СН РК 3.03-104-2014 «Проектирование дорожных одежд нежесткого типа» и применительно к типовым материалам для проектирования, узлам серии 3.503-71-94 П00-96.

Исходные данные:

1. Дорожная одежда переходного типа, вид покрытия - песчано- гравийно-щебеночный.
2. Дорожно-климатическая зона – IV.
3. Тип местности по характеру и степени увлажнения – I.
4. Категория дороги - IV-к.
5. Грунты земляного полотна - суглинок пылеватый.

Конструкция дорожной одежды - песчано-гравийно-щебеночное покрытие.

Конструкция дорожной одежды (тип I)

Верхний слой покрытия – песчано–гравийно–щебеночная смесь, толщиной 0,2 м.

Основание – насыпной грунт, с коэффициентом уплотнения 0,95.

Откосы укреплены плодородным слоем, засеянный семенами травы.

Продольный водоотвод и водоотвод с проезжей части

Отвод поверхностных вод с основной площадки земляного полотна и поверхности покрытия предусмотрен путем придания им соответствующего очертания с поперечными уклонами 20%. Водоотвод с проезжей части автодороги предусмотрен продольным и поперечными уклонами в спланированные резервы с укреплением дна щебнем и засевом откосов смесью трав и далее в пониженные места рельефа.

Примыкания и пересечения в одном уровне

В плане автодороги съезды не предусмотрены.

План предусмотрен с радиусами закругления 30 м, 9 м от кромки дорожной одежды (проектируемой дороги). Ширина дороги по покрытию принята 7,0 м.

Транспортные развязки в разных уровнях

Пересечения и примыкания автомобильных дорог в разных уровнях (транспортные развязки) не имеются на существующей дороге и данным проектом не предусмотрены.

Автобусные остановки и площадки отдыха

Проектом не предусмотрены автобусные остановки и площадки отдыха.

Обустройство дороги и безопасность дорожного движения

Организация и безопасность движения разработаны в соответствии с ВСН 25-86, СТ РК 1125-2003, СТ РК 1412-2017, СТ РК 1124-2019 и с требованиями СП РК 3.03-122-2013.

В комплекс мероприятий по организации и безопасности движения входят обустройство дороги в виде установки дорожных знаков, устройство разметки, укрепления обочин, а также геометрические параметры плана, продольного и поперечных профилей улицы.

Дорожные знаки

На проектируемой подъездной дороге предусмотрена установка знаков приоритета, информационно-указательных и предупреждающих знаков.

Щитки знаков вмонтированы на металлические стойки, которые установлены на обочинах.

Разметка дорожная

Разметка дороги проектом не предусмотрена.

6.2.2 Искусственные сооружения

Водоотводные устройства

На всем протяжении проектируемой подъездной дороги имеется одна водопропускная стальная труба Ø 0,8 м на ПК 0+54.66.

Основанием под трубу является песчано-гравийная подготовка.

Оголовки приняты с портальными блоками и откосными крыльями.

Крепление откосов и русел выполнены из монолитного армированного бетона.

Пересечение с инженерными коммуникациями

Проектируемая подъездная автодорога к скважине 9879 (G6-02) пересекает существующие инженерные коммуникации, на которые КПО б.в выдало технические условия KPO-00-ENG-TQY-01809.

На ПК 0+13,76, ПК 1+70,92, ПК 1+98,14 проектируемая подъездная автодорога к месту сбора пересекает 10" 3 подземных водопровода.

На 0+19,70, ПК 1+25,01, ПК 1+31,66, ПК 1+35,87, ПК 1+44,96, ПК 1+49,92, ПК 1+56,62, ПК 1+60,00, ПК 1+65,41проектируемая подъездная автодорога к месту сбора пересекает 8 подземных шлейфов от существующих скважин.

Согласно техническим условиям, проектом предусмотрена защита железобетонными плитами размером 6,0х2,0 м вдоль всего пересечения подземного трубопровода с дорогой, установка металлических сигнальных столбиков с шагом 5 м.

Мосты и путепроводы.

По существующим дорогам мостов и путепроводов не имеются.

6.2.3 Инженерные сети

Электроснабжение

Раздел «Электроснабжение» разработан на основании:

- задания на проектирование от 11.08.2021г. выданного заказчиком;
- технических условий №176 от 16.11.2021г. выданных заказчиком;
- контракта AP/D/19-0267.

Основные проектные решения:

В месте пересечения автодороги к месту сбора №3 на пикете ПК/ST 1+88 выполнена реконструкция ВЛ-6кВ с заменой существующих опор Ф21/25 и Ф21/N26 на новые опоры типа ПП10-4 в соответствии с серией 3.407.1-143.5.6 «Железобетонные опоры ВЛ-10кВ».

Пересечение выполнено в соответствии с техническими условиями, выданными заказчиком.

Раздел «Электроснабжение» выполнен в соответствии с действующими нормами, правилами и стандартами РК:

- ПУЭ «Правила устройства электроустановок 2015»;
- СП РК 4.04-107-2013 «Электротехнические устройства»;
- Серия 3.407.1-143.5.6 «Железобетонные опоры ВЛ-10кВ».

6.3 Инженерно-технические мероприятия по предупреждению чрезвычайных и взрывопожароопасных ситуаций

Раздел «Мероприятия по предупреждению чрезвычайных ситуаций» выполнен в соответствии с нормами и правилами в области гражданской защиты населения и территории от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера.

При разработке раздела использованы основные руководящие и нормативные документы, действующие в Республике Казахстан.

Комплекс технических решений, заложенных в проекте, направлен на предотвращение или исключение аварийных ситуаций на промысловых системах и базируется на следующих принципах:

- сведение к минимуму вероятности аварийных ситуаций, путем применения комплексных мероприятий, направленных на устранение причин их возникновения;
- своевременное обнаружение утечек (разрывов) и быстрая ликвидация их последствий;
- обеспечение безопасности обслуживающего персонала, населения, сведения к минимуму ущерба от загрязнения окружающей среды.

Мероприятия по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций предусматривает гарантии и действия производственного персонала, населения по их безопасности; задействование дублирующих систем производственных процессов; отключение аварийного участка трубопровода, оборудования; локализацию и ликвидацию аварийной ситуации.

Эксплуатационная документация устанавливает требования, которые исключают создание опасных ситуаций при монтаже (демонтаже), вводе в эксплуатацию и эксплуатации трубопровода, а также содержать требования, определяющие необходимость использования не входящих в конструкцию средств и методов защиты персонала.

Основные мероприятия по защите персонала складываются из комплекса задач и мероприятий в сфере предупреждения ЧС и обеспечения промышленной безопасности, направленные на профилактику аварийных ситуаций и ликвидацию их последствий. Основные мероприятия по предупреждению и ликвидации ЧС вновь проектируемого объекта включается, в целом, в существующую систему основного «Плана эвакуации и ликвидации аварии на месторождении КПО».

В КПО принята трехуровневая система аварийного реагирования, которая задействована, в зависимости от масштабности аварии или чрезвычайной ситуации, ресурсов необходимых для ликвидации ЧС.

Штабы управления трехуровневой системы реагирования организуют управление подчиненными и взаимодействующими формированиями, анализируют поступающие данные об обстановке, производят расчеты возможного объема аварийно-спасательных и неотложных работ и определяют необходимое количество сил и средств для их выполнения, принимают необходимые управленческие решения.

В случае каких-либо аварий/чрезвычайных ситуаций на объектах месторождения, а также на участках экспортных трубопроводов, мобилизуется аварийный штаб управления уровня в Аварийно-координационный центр объекта. При необходимости, может быть задействована Группа аварийного управления II уровня дежурным менеджером на месторождении (который, в этом случае, принимает на себя функции руководителя группы аварийного управления на месторождении до того момента, пока он не освободится от возложенной на него функции начальником промысла/ уполномоченным им лицом) вместе с группой специалистов, наделенных функцией управления при аварии/чрезвычайной ситуации.

Группа аварийного управления на месторождении должна мобилизоваться в дневное время в центре аварийного управления, расположенном в административном здании КПК на месторождении, и в ночное время – в центр аварийного управления г. Аксай, расположенный в Чешском городке.

6.4 Организация строительства

Источник финансирования – собственные средства.

Количество работающих – 17 человек.

Рабочие - 12 человека, ИТР и служащие - 4 человека, МОП и охрана - 1 человек.

Срок строительства рассчитан в соответствии с СП РК 1.03-102-2014 «Продолжительность строительства и задел в строительстве предприятий, зданий и сооружений», с учетом экстраполяции, п.10, и, с учетом таблицы Б.1.4.1, п.1 раздела Б.1.4 «Дорожное хозяйство», равен 3,0 месяца.

Нормативная продолжительность строительства носит рекомендательный характер и может быть изменена заказчиком при заключении договора строительного подряда.

Нормативный срок строительства определен по СП РК 1.03-102-2014 и составляет Тн=3,0 месяца. В том числе: 15-25% от общей продолжительности строительства составляет подготовительный период (п.8.3 СП РК 1.03-101-2013) – 1,0 месяц.

Общая продолжительность строительства - 3,0 месяца.

Дата начала условно принята с любого месяца календарного года. Дату начала строительства определяет Генеральный Подрядчик по согласованию с Заказчиком.

6.5 Отвод земель

Оформление документации на предоставление земель для строительства не требуется, так как строительные работы проводятся в полосе отчуждения существующей территории. В рассматриваемом рабочем проекте рекультивация земель предусматривается только техническая.

6.6 Оценка соответствия проекта санитарным правилам и гигиеническим нормам

Рабочий проект «Подъездная автодорога к месту сбора № 3. КНГКМ, ЗКО» соответствует требованиям СП «Санитарно-эпидемиологические требования к условиям труда и бытового обслуживания при строительстве, реконструкции, ремонте и вводе эксплуатации объектов строительства» №177 от 28 февраля 2015 года, СП «Санитарно-эпидемиологические требования по установлению санитарно-защитной зоны производственных объектов», утвержденных приказом Министра национальной экономики РК от 20 марта 2015 года №237.

7. РЕЗУЛЬТАТЫ ЭКСПЕРТИЗЫ

7.1 Дополнения и изменения, внесенные в рабочий проект, в процессе проведения экспертизы:

В процессе рассмотрения по замечаниям и предложениям ТОО «ЭкспертКонсалтингЦентр» в рабочий проект «Подъездная автодорога к месту сбора №3. КНГКМ, ЗКО» внесены следующие изменения и дополнения:

<u>по разделу «Автомобильная дорога»</u>

1. В пояснительной записке в ТЭП указан вид покрытия.

2. В пояснительной записке прописано искусственные сооружения (водоотводные устройства, плиты покрытия на пересечениях с сетями). СП РК 3.03-101-2013.

3. В пояснительной записке дан показатель интенсивности движения. СП РК 3.03-101-2013.

<u>по разделу «Электроснабжение»</u>

4. Предоставлено ТУ на пересечение ВЛ-6кВ с проектируемой автодорогой на пикете ПК/ST 1+88,78.

<u>по разделу «Организация строительства»</u>

5. Расчет выполнен без замечаний.

7.2 Оценка принятых решений

В соответствии с «Правилами определения общего порядка отнесения зданий и сооружений к технически и (или) технологически сложным объектам», утвержденными приказом Министерства национальной экономики Республики Казахстан от 28 февраля 2015 года №165 (с изменениями и дополнениями по состоянию на 25 июля 2019 года), разработчиком проекта установлен II (нормальный) уровень ответственности, не относящийся к технически сложным.

Рабочий проект «Подъездная автодорога к месту сбора №3. КНГКМ, ЗКО» разработан в необходимом объеме, в соответствии с заданием на проектирование, исходными данными, техническими условиями и нормативными 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 рабочего проекта.

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

В рабочем проекте, согласно имеющимся возможностям, применены импортозамещающие местные строительные материалы и изделия, изготавливаемые на предприятиях Республики Казахстан.

Принятые проектные решения, с учетом внесенных изменений по п. 7.1, соответствуют государственным нормативным требованиям по санитарной и экологической безопасности, функциональному назначению объекта.

Таблица 2.

Основные технико-экономические показатели по рабочему проекту

№ п/п	Наименование показателей	Ед. изм.	Показатели	
			заявленные	рекомендуемые
1.	Строительная длина (протяженность)	км	0,304	0,304
2.	Категория дороги	-	IV-к	IV-к
3.	Количество полос движения	шт.	2	2
4.	Ширина земляного полотна	м	10,0	10,0
5.	Ширина полосы движения	м	3,5	3,5
6.	Ширина проезжей части	м	7	7
7.	Тип дорожной одежды	-	переходный	переходный
8.	Вид покрытия	-	песчано-гравийно-щебеночный	песчано-гравийно-щебеночный
9.	Продолжительность строительства	мес.	3,0	3,0

8. ВЫВОДЫ:

1. С учетом внесенных изменений и дополнений рабочий проект «Подъездная автодорога к месту сбора №3. КНГКМ, ЗКО», соответствует требованиям нормативных правовых актов и государственных нормативов, действующих в Республике Казахстан, и рекомендуется к утверждению со следующими основными технико-экономическими показателями:

протяженность автомобильных дорог - 0,304 км;
категория автомобильных дорог - IV-к;
количество полос движения - 2 шт.;
ширина земляного полотна - 10,0 м;
ширина полосы движения - 3,5 м;
ширина проезжей части - 7 м;

тип дорожной одежды - переходный;
вид покрытия - песчано-гравийно-щебеночный;
продолжительность строительства - 3,0 месяца.

2. Настоящее экспертное заключение выполнено с учетом исходных материалов, утвержденных заказчиком для проектирования, достоверность которых гарантирована Карачаганак Петролеум Оперейтинг Б.В. Казахстанский филиал, в соответствии с условиями договора от 10 октября 2019 года №AP/D/19/1145.

3. Заказчик при приеме 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.

8. ТҰЖЫРЫМДАР:

1. «БҚО, ҚМГКК. №3 жиналу орнына апаратын кірме жол» жұмыс жобасына енгізілген өзгерістер мен толықтыруларды ескере отырып, Қазақстан Республикасында қолданылатын нормативтік құқықтық актілер және мемлекеттік нормативтер талаптарына сәйкес келетіндіктен, төмендегі негізгі техника-экономикалық көрсеткіштерімен белгіленген тәртіппен бекітуге ұсыныс жасаймыз:

автомобиль жолының ұзындығы - 0,304 км;
автомобиль жолының санаты - IV-к;
қозғалыс жолақтарының саны - 2;
жер төсемінің ені - 10,0 м;
қозғалыс жолағының ені - 3,5 м;
жүру бөлігінің ені - 7,0 м;
жол жабындысының түрі - өтпелі;
жабындының түрі - құм-қиыршықтас-қиыршықтас;
құрылыс ұзақтығы - 3,0 ай.

2. Осы сараптамалық қорытынды тапсырысшының жобалауға бекіткен бастапқы материалдарының (деректерінің) негізінде орындалды, олардың дұрыстығына 2019 жылғы 10 қазанның №AP/D/19/1145 шартының талаптарына сәйкес Карачаганак Петролеум Оперейтинг Б.В. Қазақстан филиалы кепілдік береді.

3. Тапсырысшы жобалау ұйымынан жұмыс жобасының құжаттамаларын қабылдаған кезде оның осы сараптамалық қорытындыға сәйкестігін тексеруі тиіс.

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

Ссылка на окончательную редакцию документации

Габбасов Р.У.

Директор

ТОО «ЭКСПЕРТКОНСАЛТИНГЦЕНТР»

Смирнов В.Н.

Эксперт

ТОО «ЭКСПЕРТКОНСАЛТИНГЦЕНТР»

Имантаева А.К.

Эксперт

ТОО «ЭКСПЕРТКОНСАЛТИНГЦЕНТР»

Перова Т.Е.

Эксперт

ТОО «ЭКСПЕРТКОНСАЛТИНГЦЕНТР»

Капшук Р.Х.

Эксперт

ТОО «ЭКСПЕРТКОНСАЛТИНГЦЕНТР»

Курмангалиев С.М.

Эксперт

ТОО «ЭКСПЕРТКОНСАЛТИНГЦЕНТР»

Жаикова М.У.

Эксперт

ТОО «ЭКСПЕРТКОНСАЛТИНГЦЕНТР»