ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ ҰЛТТЫҚ ЭКОНОМИКА МИНИСТРЛІГІ ҚҰРЫЛЫС, ТҰРҒЫН ҮЙ-КОММУНАЛДЫҚ ШАРУАШЫЛЫҚ ІСТЕРІ ЖӘНЕ ЖЕР РЕСУРСТАРЫН БАСҚАРУ КОМИТЕТІ «ЖОБАЛАРДЫ МЕМЛЕКЕТТІК ВЕДОМСТВОДАН ТЫС САРАПТАУ» ШАРУАШЫЛЫҚ ЖҮРГІЗУ ҚҰҚЫҒЫНДАҒЫ РЕСПУБЛИКАЛЫҚ МЕМЛЕКЕТТІК КӘСІПОРНЫНЫҢ («МЕМСАРАПТАМА» РМК) ОҢТҮСТІК ҚАЗАҚСТАН ОБЛЫСЫ БОЙЫНША ФИЛИАЛЫ

ФИЛИАЛ РЕСПУБЛИКАНСКОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО ПРЕДПРИЯТИЯ НА ПРАВЕ ХОЗЯЙСТВЕННОГО ВЕДЕНИЯ «ГОСУДАРСТВЕННАЯ ВНЕВЕДОМСТВЕННАЯ ЭКСПЕРТИЗА ПРОЕКТОВ» (РГП «ГОСЭКСПЕРТИЗА») КОМИТЕТА ПО ДЕЛАМ СТРОИТЕЛЬСТВА, ЖИЛИЩНО-КОММУНАЛЬНОГО ХОЗЯЙСТВА И УПРАВЛЕНИЯ ЗЕМЕЛЬНЫМИ РЕСУРСАМИ МИНИСТЕРСТВА НАЦИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН ПО ЮЖНО-КАЗАХСТАНСКОЙ ОБЛАСТИ

ҚОРЫТЫНДЫ

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ ҰЛТТЫҚ ЭКОНОМИКА МИНИСТРЛІГІ ҚҰРЫЛЫС, ТҰРҒЫН ҮЙ-КОММУНАЛДЫҚ ШАРУАШЫЛЫҚ ІСТЕРІ ЖӘНЕ ЖЕР РЕСУРСТАРЫН БАСҚАРУ КОМИТЕТІ «ЖОБАЛАРДЫ МЕМЛЕКЕТТІК ВЕДОМСТВОДАН ТЫС САРАПТАУ» ШАРУАШЫЛЫҚ ЖҮРГІЗУ ҚҰҚЫҒЫНДАҒЫ РЕСПУБЛИКАЛЫҚ МЕМЛЕКЕТТІК КӘСІПОРНЫНЫҢ («МЕМСАРАПТАМА» РМК) ОҢТҮСТІК ҚАЗАҚСТАН ОБЛЫСЫ БОЙЫНША ФИЛИАЛЫ

ФИЛИАЛ РЕСПУБЛИКАНСКОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО ПРЕДПРИЯТИЯ НА ПРАВЕ ХОЗЯЙСТВЕННОГО ВЕДЕНИЯ «ГОСУДАРСТВЕННАЯ ВНЕВЕДОМСТВЕННАЯ ЭКСПЕРТИЗА ПРОЕКТОВ» (РГП «ГОСЭКСПЕРТИЗА») КОМИТЕТА ПО ДЕЛАМ СТРОИТЕЛЬСТВА, ЖИЛИЩНО-КОММУНАЛЬНОГО ХОЗЯЙСТВА И УПРАВЛЕНИЯ ЗЕМЕЛЬНЫМИ РЕСУРСАМИ МИНИСТЕРСТВА НАЦИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН ПО ЮЖНО-КАЗАХСТАНСКОЙ ОБЛАСТИ

БЕКІТЕМІН:

«Мемсараптама» РМК-ның
Оңтүстік Қазақстан облысы
бойынша филиалы
директоры

Ж.С.Мықтыбаев

«Оңтүстік Қазақстан облысы Созақ ауданы Шолаққорған ауылындағы Түркістан - Созақ айналма жолының құрылысы»
жұмыс жобасы бойынша

2015 жылғы 27 ақпандағы №19-0160/15

ҚОРЫТЫНДЫ

ТАПСЫРЫСШЫ:
«ОҚО,Созак ауданы әкімдігінің
тұрғын үй-коммуналдық шаруашылық,
жолаушылар көлігі және автомобиль жолдары бөлімі» ММ

БАС ЖОБАЛАУШЫ:
«Арх-Комплекс» ЖШС

Шымкент қаласы

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ ҰЛТТЫҚ ЭКОНОМИКА МИНИСТРЛІГІ ҚҰРЫЛЫС, ТҰРҒЫН ҮЙ-КОММУНАЛДЫҚ ШАРУАШЫЛЫҚ ІСТЕРІ ЖӘНЕ ЖЕР РЕСУРСТАРЫН БАСҚАРУ КОМИТЕТІ «ЖОБАЛАРДЫ МЕМЛЕКЕТТІК ВЕДОМСТВОДАН ТЫС САРАПТАУ» ШАРУАШЫЛЫҚ ЖҮРГІЗУ ҚҰҚЫҒЫНДАҒЫ РЕСПУБЛИКАЛЫҚ МЕМЛЕКЕТТІК КӘСІПОРНЫНЫҢ («МЕМСАРАПТАМА» РМК) ОҢТҮСТІК ҚАЗАҚСТАН ОБЛЫСЫ БОЙЫНША ФИЛИАЛЫ

ФИЛИАЛ РЕСПУБЛИКАНСКОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО ПРЕДПРИЯТИЯ НА ПРАВЕ ХОЗЯЙСТВЕННОГО ВЕДЕНИЯ "ГОСУДАРСТВЕННАЯ ВНЕВЕДОМСТВЕННАЯ ЭКСПЕРТИЗА ПРОЕКТОВ" (РГП "ГОСЭКСПЕРТИЗА") КОМИТЕТА ПО ДЕЛАМ СТРОИТЕЛЬСТВА, ЖИЛИЩНО-КОММУНАЛЬНОГО ХОЗЯЙСТВА И УПРАВЛЕНИЯ ЗЕМЕЛЬНЫМИ РЕСУРСАМИ МИНИСТЕРСТВА НАЦИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН ПО ЮЖНО-КАЗАХСТАНСКОЙ ОБЛАСТИ

УТВЕРЖДАЮ:

Директор филиала
РГП «Госэкспертиза» по ЮКО

_____ Ж.С.Мыктыбаев

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

№ 19-0160/15 от 27 февраля 2015 года

по рабочему проекту
«Строительство объездной дороги Туркестан-Созак в селе Шолаккорган Созакского района ЮКО»

ЗАКАЗЧИК:
ГУ «Отдел жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог акимата Созакского района ЮКО»

ГЕНПРОЕКТИРОВЩИК:
ТОО «Арх-Комплекс»

г.Шымкент

1. НАИМЕНОВАНИЕ: рабочий проект **«Строительство объездной дороги Туркестан-Созак в селе Шолаккорган Созакского района ЮКО»**

Настоящее заключение выполнено согласно договору №19/0134 от 20.02.2015 года на экспертизу рабочего проекта между филиалом РГП «Госэкспертиза» по ЮКО и ТОО «Арх-Комплекс» в соответствии с письмом ГУ «Отдел жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог акимата Созакского района ЮКО» за №75 от 10.02.2015 года.

2. ЗАКАЗЧИК: ГУ «Отдел жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог акимата Созакского района ЮКО»

3. ГЕНПРОЕКТИРОВЩИК: ТОО «Арх-Комплекс» Государственная лицензия №13010996 от 13.06.2013 года. Приложение к лицензии Комитет по делам строительства и ЖКХ Министерство регионального развития РК от 13.06.2013 года. Категория II.

ГАП – Жунисбеков К.М. Приказ о назначении ГАП №26 от 07.11.2013 года.

4. ИСТОЧНИК ФИНАНСИРОВАНИЯ: государственные инвестиции

5. ОСНОВНЫЕ ИСХОДНЫЕ ДАННЫЕ

5.1 Основание для разработки:

задание на проектирование, утвержденное заместителем акима Созакского района ЮКО от 11.11.2013 года;

архитектурно-планировочное задание за №4-4/59 от 08.08.2014 года, выданное отделом строительства, архитектуры и градостроительства Созакского района ЮКО;

решение акима сельского округа Шолаккорган Созакского района ЮКО за №149 от 26.06.2014 года, о предоставлении земельного участка на строительство объездной дороги Туркестан-Созак в селе Шолаккорган Созакского района ЮКО с правом постоянного землепользования;

акт на право постоянного землепользования №746 от 26.08.2014 года, выданным Созакским районным отделением Южно-Казахстанского филиала РГП «НПЦЗем»;

письмо ГУ «Отдел жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог акимата Созакского района ЮКО» за №829 от 30.12.2014 года о том, что финансирование строительство объездной дороги Туркестан-Созак в селе Шолаккорган Созакского района ЮКО предусмотрено из местного бюджета в 2015 году постановления акимата Созакского района ЮКО за №359 от 20.12.2013 года;

отчет об инженерно-геологических условиях площадки, выполненный ТОО «Орда Курылыс» в 2013 году;

топографическая съемка, выполненная ТОО «Арх-Комплекс» в августе 2013 года.

Технические условия:

техническое условие №04/4138 от 29.10.2014 года, выданные ГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог ЮКО» на сопряжение к автомобильной дороге Созакского района КХ-2 «Уланбел-Созак-Шолаккорган-Шаян-Екпенди - р/д М32» объездной автомобильной дороги «Туркестан-Созак» в селе Шолаккорган Созакского района ЮКО».

5.2 Согласования и заключения заинтересованных организаций:

санитарно-эпидемиологическое заключение за №17-6-1019 от 05.09.2014 года, выданное департаментом по защите прав потребителей ЮКО;

заключение государственной экологической экспертизы за №KZ40VDC00027093 от 26.09.2014 года, выданные ГУ «Управление природных ресурсов и регулирования природопользования ЮКО».

5.3 Перечень документации представленной на экспертизу:

Том I. Общая пояснительная записка.

Том II. Чертежи

Том III. Сметная документация.

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

5.4 Цели и назначение объекта строительства

Целью строительства объездной дороги Туркестан-Созак в селе Шолаккорган Созакского района ЮКО является создание на проектируемом участке дороги оптимальных условий для грузо- и пассажиропотоков, эффективной работы автомобильного транспорта, удобства и безопасности движения при любых погодных условиях, содействие развитию дорожной сети региона и области в целом, удовлетворение социальных потребностей населения, повышение эффективности и развитие сельскохозяйственных и производственных формирований населённых пунктов.

6. ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ ОБЪЕКТА СТРОИТЕЛЬСТВА И ПРИНЯТЫЕ ПРОЕКТНЫЕ РЕШЕНИЯ

6.1 Характеристика участка строительства и место размещения объекта:

Участок строительства автодороги расположен в селе Шолаккорган Созакского района ЮКО.

Природно-климатические условия района строительства:

Климатический подрайон IV-А.

Температура наружного воздуха наиболее холодной пятидневки минус 21°С.

Температура наружного воздуха наиболее холодных суток минус 26°С.

Нормативная глубина промерзания для супеси, песка – 0,89 м.

Глубина проникновения 0^0С в грунт для супеси – 0,99 м.

Район по весу снегового покрова – I.

Район по давлению ветра – III.

Район по толщине стенки гололеда – II.

Сейсмичность площадки строительства 6 баллов при второй категории грунтов по сейсмическим свойствам.

Литологическое строение трассы

В геолого-литологическом строений участка трассы до глубины 5,0 м. принимают участие: с поверхности земли почвенно-растительный слой из суглинка, коричневого, слабогумусированного, с корнями травянистой растительности, с ходами землероев, мощностью 0,2 м.

Инженерно-геологические условия

По номенкулатурному виду и физическим свойствам грунтов в пределах участка трассы до глубины 5,0 м выделено три инженерно-геологических элемента(ИГЭ):

1) ИГЭ-1 – суглинок светло–коричневый, твердой консистенции, высокопористый, непросадочный, с включением гравия до 15%, мощностью 0,30-1,0 м;

2) ИГЭ-2 – гравийный грунт с песчаным заполнителем до 30%, мощностью 1,20-1,50 м;

3) ИГЭ-3 – галечниковый грунт с песчаным заполнителем до 30%, мощностью 2,50-3,0 м.

Подземные воды пройденными выработками на конец сентября 2013 г до глубины 5,0 м не вскрыты.

Засоленность и агрессивность грунтов.

Грунты площадки по содержанию легко и среднерастворимых солей, согласно ГОСТ 25100-82, до глубины 2,0 м – незасолены. Величина сухого остатка колеблется в пределах 0.225-0.429%. Зона влажности по СНиП 2.03.11-85 - сухая. Грунты площадки по нормативному содержанию сульфатов в пересчете на ионы SO_4 для бетона марки W4 по водонепроницаемости на портландцементе по ГОСТ 10178-85-среднеагрессивные и для бетона на сульфатостойком портландцементе по ГОСТ 22266-94 – неагрессивные. Содержание SO_4 колеблется в пределах 580-1380 мг/кг.

По нормативному содержанию хлоридов в пересчете на ионы Cl для бетонов на портландцементе, шлакопортландцементе по ГОСТ 10178-85 – среднеагрессивные и неагрессивные к бетонам на сульфатостойких цементах по ГОСТ 22266-94. Нормативное содержание Cl равно 816,0-1069,2 мг/кг.

6.2 Проектные решения.

6.2.1 Автомобильная дорога

Технические нормативы проектируемой автодороги определены в соответствии с перспективной интенсивностью движения и категории дороги.

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

Значительную долю транспорта, проходящего по проектируемой дороге, составляет грузовой транспорт.

На основании перспективной интенсивности движения и в соответствии с действующими на территории Республики Казахстан СНиП РК 3.03.09-2006 «Автомобильные дороги» проектируемая автодорога отнесена к IV технической категории.

Основные параметры проектируемой дороги

таблица №1

№ п.п.	Наименование параметров	Нормативы	
		По СНиП РК 3.03.09-2006	Принятые
1.	Категория дороги	IV	IV
2.	Протяженность автодороги, км		7,1
3.	Расчётная интенсивность движения приведенная к легковому автомобилю на 20-летнюю перспективу, ед./сутки	от 200 до 2000	400
4.	Расчётная скорость движения, км/ч.	80	80
5.	Число полос движения, шт	2	2
6.	Ширина полос движения, м	3,0	3,0
7.	Ширина проезжей части, м.	6,0	6,0
8.	Ширина обочины, м.	2,0	2,0
9.	Наименьшая ширина укреплённой полосы обочины, м.	0,5	0,5
10.	Ширина земляного полотна, м.	10,0	10,0
11.	Поперечный уклон проезжей части и укрепительной полосы, ‰	15 ‰	15 ‰
12.	Поперечный уклон обочины, ‰	30 ‰	30 ‰
13.	Наименьшее расстояние видимости, м - для остановки - встречного автомобиля	 150 250	 150 250
14.	Наибольший продольный уклон, ‰	60 ‰	10,0 ‰

По дорожно-климатическому районированию ЮКО относится к V дорожно-климатической зоне.

Климат резко – континентальный.

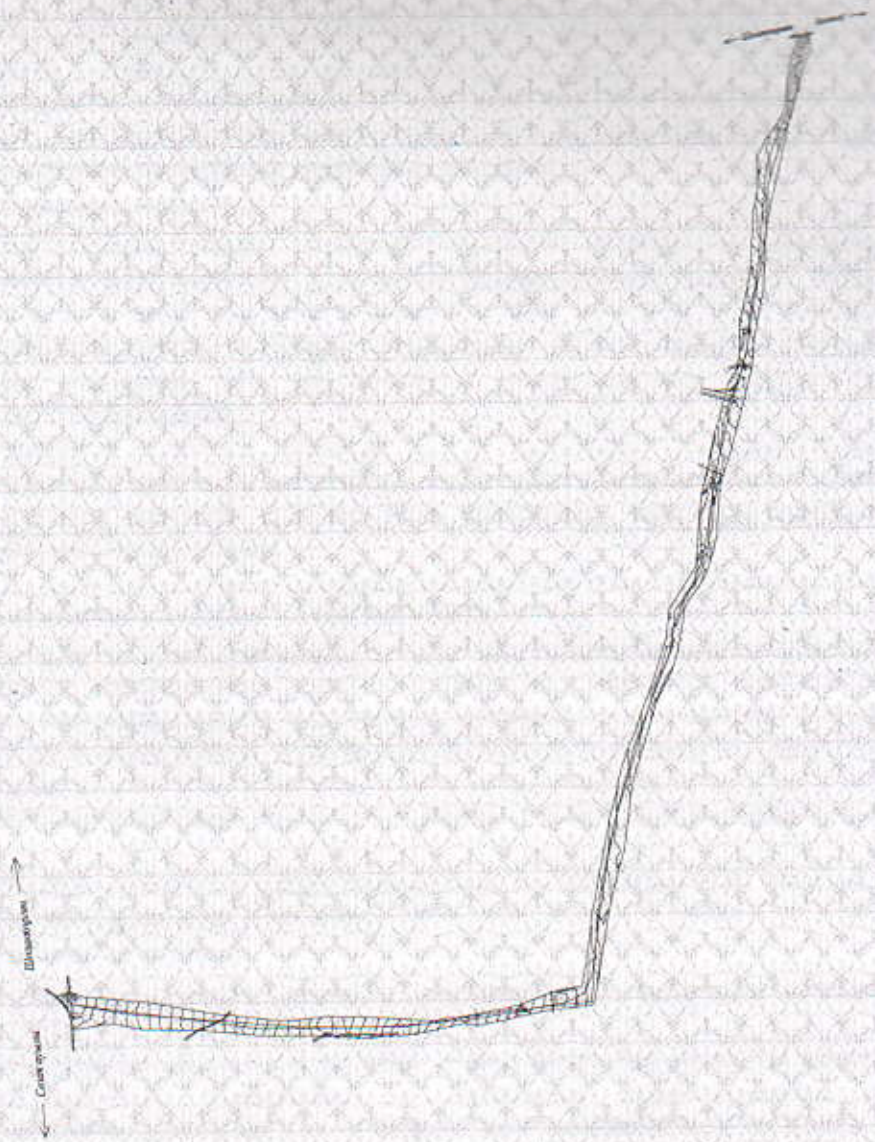
Грунты по трассе представлены суглинками, непросадочные, не засолены. Растительный слой составляет 0,20 м. Тип местности по увлажнению – 1.

Рельеф местности – равнинный. Самая низкая отметка 480,77, наивысшая отметка местности 516,41. Рельеф местности позволят обеспечить естественный сток воды, так как уклоны преимущественно без перепадов. Для строительства дорожной одежды применяются материалы с местного карьера и с КДСМ.

В соответствии с перспективной интенсивностью движения, проектируемая автодорога относится к IV категории.

Ситуационная схема

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА



План и продольный профиль трассы

План трассы

При выборе положения трассы учтено топографические, инженерно-геологические, климатические условия местности. При трассировании выдержано правило главного сочетания элементов плана и продольного профиля, а так же зрительного восприятия дороги. Радиусы кривых в плане применены в пределах допустимых к данной категории дороги. Расчёт закругления принят без переходных кривых. Ведомость углов поворотов прямых и кривых прилагается на плане трассы.

Полоса отвода

В полосу отвода автодороги входят: полоса размещения дороги и всех вспомогательных дорожных сооружений и обустройства транспортного и дорожного обслуживания. Нормы временного отвода учитывают необходимую площадь для размещения растительного грунта с территории, предназначенной под насыпь и резервы. После окончания строительства, временно отведённые земли возвращаются землепользователю.

Общая площадь полосы отвода

Длина трассы – 7,1 км.

Постоянный отвод IV категории, 2 полосы поперечный уклон от 0/30

6,0 м х 7,1 км равно 4,26 га – под трассу

Продольный профиль

Продольный профиль автодороги запроектирован в соответствии со СНиП РК 2.05.07-91* г. Величина рекомендуемой рабочей отметке принята от зависимости типа

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

местности, по характеру увлажнению – 1, дорожно-климатической. Проектируемая автодорога проходит по равнинному рельефу – проектная линия принята обёртывающей. На всём протяжении запроектированная проектная линия обеспечивает в продольном профиле требуемую видимость для данной категории дороги.

Земляное полотно и дорожная одежда

Земляное полотно

При проектировании земляного полотна выдержаны необходимые требования: обеспечение безопасности движения транспортных средств, сохранение требуемой прочности в течение заданного срока службы, не нарушение ландшафта местности, и незаносимости снегом и песком. Невысокие насыпи приняты обтекаемого очертания с пологими откосами, что способствуют незаносимости дороги снегом, повышению безопасности движения.

Земляное полотно, шириной 10,0 м проложено с максимальным использованием существующего рельефа местности. Водоотвод предусмотрен посредством продольных и поперечных уклонов дороги. Под земляным полотном предусмотрен водоотвод водопропускными трубами.

Типовые поперечные профили насыпи приняты по типовому проекту 503-0-48-87 с учетом требований СНиП РК 3.03-09-2006.

Откосы насыпей и выемок приняты из условий безопасности движения по дороге.

Перед возведением земляного полотна снимается растительный слой высотой 20 см из под тела насыпи и резервов, который перемещается бульдозером в бурты на временном отводе земли с дальнейшим использованием на укрепление откосов насыпи и резервов.

Глубина резервов принято не более 1.0 м. Дну резерва придан уклон 30‰ от дороги.

Объёмы земляных работ подсчитаны по таблицам Н.А. Митина, так как автодорога проходит по равнинной местности.

Дорожная одежда

Дорожная одежда принята капитального типа при интенсивности движения 400 авт/сут.

Конструкция дорожной одежды и вид покрытия приняты исходя из транспортно–эксплуатационных требований и категории проектируемой дороги с учётом интенсивности движения и состава автотранспортных средств, климатических и грунтово-гидрологических условий, санитарно – гигиенических требований, а так же обеспеченности района строительства автодороги местными строительными материалами. По проектируемой автодороге принято цементобетонное покрытие на основании:

1) верхний слой покрытия из горячей плотной мелкозернистой асфальтобетонной смеси тип Б марки III, СТ РК 1225-2003, толщиной - 6 см;

2) верхний слой основания из ГПС С4 СТ РК 1549-2006 толщиной - 15 см;

3) нижний слой основания из ГПС С6 СТ РК 1549-2006 толщиной - 20 см.

6.2.2 Искусственные сооружения

По проектируемой автодороге запроектирована четыре водопропускных труб диаметром 1,0 м на пересечении существующей арычной системы. Применены типовые круглые сборные железобетонные трубы диаметром 1.0 м с нормальным входным звеном, на фундаментных лекальных блоках. Блочный оголовок с откосными крыльями и блоками упоров. Предусмотрено укрепление входного и выходного русла монолитным бетоном. Режим работы водопропускной трубы – безнапорный. Толщина засыпки над трубой не менее 0,5 м, что соответствует нормам проектирования.

Обустройство дороги

В соответствии со СНиП РК 3.03-09-2006 предусматриваются мероприятия по обеспечению безопасности и организации движения.

Для организации движения, обеспечения безопасности, информирования водителей в пути следования, предусмотрена установка дорожных знаков в соответствии со СТ РК 1125-2002 «Знаки дорожные».

Расстановка знаков произведена из условий обеспечения их видимости и исключения возможности повреждения транспортными средствами, в соответствии с СТ РК 1412-2005 «Технические средства организации дорожного движения».

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

Дорожные знаки устанавливаются на металлических стойках, размеры щитков I типоразмера со светоотражающим материалом 3-го типа. Диаметр стоек – 40 – 53 мм, цвет стойки – белый с черной юбкой, высота юбки стойки – 0,6 м, высота установки от поверхности дорожного покрытия до нижнего края дорожных знаков – 2,5 м. Крепление знака – накладной хомут на болтах, во избежание нарушения целостности поля знака и увеличения долговечности.

О наличии опасных участков при изменении направления трассы водителей информируют металлические сигнальные столбики, установленные на обочине на расстоянии 0,35 м от бровки земляного полотна (типовой проект 3.503.1-89 «Ограждения на автомобильных дорогах»)

Дорожная разметка проезжей части дороги и съездов выполнена согласно СТ РК 1124-2003 «Разметка дорожная» и типового проекта серии 3.503 – 79 «Дорожная разметка». Разметка наносится белой краской. Объемы работ приведены в «Ведомости объемов работ».

Земляные работы

Выполнение земляных работ по отсыпке насыпи должно производиться послойно с уплотнением слоев непрерывным способом, постоянно производя соответствующий анализ устроенного слоя на уплотнение. Каждый последующий слой можно отсыпать при достигнутом коэффициенте уплотнения нижележащего слоя.

Отсыпку грунта в насыпи следует производить от краев к середине слоями на всю ширину земляного полотна, включая откосные части. Каждый слой следует устраивать соблюдая продольный уклон.

Уплотнение грунта следует производить при влажности близкой к оптимальной. При влажности менее допустимых значений, следует увлажнять грунт.

При устройстве рабочего слоя насыпи необходимо производить постоянный контроль соответствия плотности и влажности грунта требуемым показателям.

Перед началом земляных работ вызвать представителей инженерных сетей для уточнения положения подземных и наземных коммуникаций.

Устройство слоев основания

Дополнительный слой основания из песка укладывается на уплотненный грунт рабочего слоя согласно чертежа «Конструкция дорожной одежды».

Слой необходимо тщательно уплотнить с помощью катков на пневмоходу с поливом водой.

Основания из песчано-гравийной смеси (ПГС-4) по СТ РК 1549-2006 толщиной слоя 20 см, подгрунтовки из битума из расчета 0,77 л/м2.

Устройство верхнего слоя основания из черного щебня по СТ РК 1215-2003 толщиной слоя 10 см.

Устройство подгрунтовки из битума из расчета 0,33 л/м^2.

Водоотвод с проезжей части земляного полотна должен быть обеспечен все время.

Уплотнение каменного материала при отрицательной температуре должно производиться без увлажнения. Движение транспортных средств по слою допускается только после полного уплотнения.

Водоотвод с проезжей части земляного полотна должен быть обеспечен все время.

Уплотнение каменного материала при отрицательной температуре должно производиться без увлажнения. Движение транспортных средств по слою допускается только после полного уплотнения.

6.3 Охрана окружающей среды

Размещение временных зданий и складов предусмотрено в пределах выделенного земельного участка.

Участок не занят посевами и жилыми постройками. Для защиты окружающей среды предусмотрены мероприятия: территория строительства, места складирования конструкций после окончания строительства должны быть очищены от строительного и бытового мусора и отходов; строительный и бытовой мусор вывозится в специально отведенное место; в сухое время года территория стройплощадок должна увлажняться поливочными машинами.

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

Вредных выбросов в атмосферу не имеется, автомобильная дорога, мосты и искусственные сооружения при эксплуатации нарушений флоры, фауны в сложившихся экологических условий в районе строительства не вызывают.

Для охраны окружающей среды предусмотрены нижеследующие мероприятия: размещение трассы автодороги по существующим условиям; максимальное использование природного ландшафта, сохранение зелёных насаждений (вырубка деревьев не предусматривается в проекте); сохранение существующей оросительной сети, с устройством малых искусственных сооружений железобетонных труб различного диаметра по согласованию с землепользователями; для защиты почвы от эрозионных процессов предусматривается устройство водоотводных канав, а также укрепление у искусственных сооружений.

Участок строительства после окончания работ должен быть очищен от строительного и бытового мусора. Весь строительный и бытовой мусор вывозится на свалку.

6.4 Организация строительства

Продолжительность строительства.

Продолжительность строительства автомобильной дороги определена согласно СНиП РК 1.04.03-2008 «Нормы продолжительности строительства и задела в строительстве предприятий, зданий и сооружений», часть 2, глава II – «Транспортное строительство», раздел 7 – «Дорожное хозяйство», подраздел 3 - «Автомобильные дороги с усовершенствованными облегченными и переходными типами покрытий», стр.33.

Продолжительность строительства принимается 8 месяцев, в том числе подготовительный период 1 мес.

Начало строительства автодороги предусмотрено в 2015 году.

6.5 Сметная документация

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

Сметная документация составлена с использованием программного комплекса АВС-4, редакция 5.3.1 по выпуску сметной документации в ценах 2001 года.

Сметная стоимость строительства в сметной документации определена базисно - индексным методом, который основан на использовании текущих индексов по отношению к стоимости, определенной в базисном уровне цен 2001 года и согласно пунктов 2,1 и 5.1 СН РК 8.02-02-2002 служит ориентиром (в качестве максимальной цены) при осуществлении закупа подрядных строительных услуг заказчиком.

При составлении смет использованы:

- сборники сметных цен на строительные материалы, изделия и конструкции (СН РК 8.02-04-2002) , с учетом изменений и дополнений выпуски 1-20;
- сборники сметных норм и расценок на строительные работы (СН РК 8.02-05-2002), с учетом изменений и дополнений выпуски 1-15;
- сборники расценок на монтаж оборудования (СН РК 8.02-06-2002), с учетом изменений и дополнений выпуски 1-10;
- сборники сметных норм затрат на оборудование и инвентарь (СН РК 8.02-13-2004);
- сборник сметных норм и расценок на эксплуатацию строительных машин (СН РК 8.02-03-2002) с учетом изменений и дополнений выпуски 1-15;
- сборник сметных цен на перевозку грузов для строительства (СН РК 8.02-04-2002).

В сметной стоимости строительства учтены дополнительные затраты:

- накладные расходы на строительные, монтажные и специальные строительные работы по приложению № 1 к СН РК 8.02-02-2002 «Порядок определения сметной стоимости строительства в Республике Казахстан»;
- ненормируемые и непредвиденные затраты в размере 6 % (СН РК 8.02-02-2002);
- средства на временные здания и сооружения (СН РК 8.02-09-2002);

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

- дополнительные затраты на производство строительно-монтажных работ в зимнее время по НДЗ-2001 (СН РК 8.02-07-2002) с учетом изменений и дополнений выпуск 2;
- затраты на дополнительные отпуска и выслугу лет (СН РК 8.02-02-2002).

В соответствии с Постановлением Правительства от 11 сентября 2007 года № 791 переход к текущей и прогнозной сметной (расчетной) стоимости строительства от базовых цен 2001 года выполнен через индекс изменения месячного расчетного показателя на период 2012-2013 годов согласно изменениям и дополнениям в Законе «О республиканском бюджете на 2012-2014 годы» от 24 ноября 2011 года № 496-IV на период 2014-2017 годов через индекс изменения месячного расчетного показателя, установленного по протоколу №8 заседания РБК от 04 апреля 2012 года.

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

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

7. РЕЗУЛЬТАТЫ ЭКСПЕРТИЗЫ

7.1 Оценка принятых проектных решений

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

Проектные решения с учетом внесенных изменений по разделу 7.2 соответствуют нормативным требованиям по санитарной, экологической, пожарной безопасности, функциональному назначению объекта.

В соответствии с РДС РК 1.02-04-2013 «Отнесение объектов строительства и градостроительного планирования территорий к уровням ответственности» разработчиком проекта установлен II уровень ответственности (технически несложный).

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

В процессе рассмотрения в рабочий проект, согласно замечаниям филиала РГП «Госэкспертиза» по ЮКО в рабочий проект «Строительство объездной дороги Туркестан-Созак в селе Шолаккорган Созакского района ЮКО» внесены следующие изменения и дополнения:

1) на поперечных профилях показаны значения заложения откосов;
2) в рабочий проект включен раздел обустройство дороги;
3) откорректирована сводная ведомость объемов работ;
4) затраты на экспертизу проекта учтены согласно расчета;
5) устройство основания из песчано-гравийной смеси учтено однослойное вместо нижнего слоя двухслойного основания;
6) корректировка на толщину асфальтобетонного покрытия учтена из плотных смесей вместо пористых смесей;
7) стоимость дорожных знаков учтена по действующей нормативной базе вместо прайс-листов;
8) расценки и объемы работ в локальных сметах приведены в соответствие с откорректированными чертежами и спецификациями.

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

таблица №2

№ пп	Наименование	Единица измерения	Показатели		Изменен. +увелич. -снижен.
			заявлен-ные	рекомен. к утверж.	
1.	Протяженность дороги	км	7,1	7,1	
2.	Категории дороги		IV	IV	
3.	Число полос движения	шт	2	2	
4.	Ширина земляного полотна	м	10,0	10,0	

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

5.	Ширина проезжей части	м	6,0	6,0	
6.	Тип дорожной одежды		облегченный	облегченный	
7.	Вид покрытия		асфальтобетон тип Б марки III	асфальтобетон тип Б марки III	
8.	Общая сметная стоимость строительства в базовых ценах 2001г. в том числе: СМР прочие	млн.тенге млн.тенге млн.тенге	116,511 114,922 1,589	117,466 115,864 1,602	+0,955 +0,942 +0,013
9.	Общая сметная стоимость строительства в текущих ценах 2015 года в том числе: СМР прочие	млн.тенге млн.тенге млн.тенге	350,032 293,904 56,128	352,944 296,312 56,632	+2,912 +2,408 +0,504
10.	Продолжительность строительства	месяцев	8,0	8,0	-

Примечание: в результате рассмотрения сметной документации объекта сметная стоимость строительства увеличилась в текущих ценах 2015 года на общую сумму 2,912 млн. тенге.

8. ВЫВОДЫ

С учетом внесенных изменений и дополнений рабочий проект **«Строительство объездной дороги Туркестан-Созак в селе Шолаккорган Созакского района ЮКО»** соответствует требованиям государственных нормативов, действующих в Республике Казахстан, и рекомендуется для утверждения в установленном порядке со следующими основными технико-экономическими показателями:

1.	Протяженность дороги	7,1 км
2.	Категории дороги	IV
3.	Число полос движения	2 шт
4.	Ширина земляного полотна	10,0 м
5.	Ширина проезжей части	6,0 м
6.	Тип дорожной одежды	облегченный
7.	Вид покрытия	асфальтобетон тип Б марки III
8.	Общая сметная стоимость строительства в базовых ценах 2001г.	117,466 млн.тенге
	в том числе: СМР	115,864 млн.тенге
9.	Общая сметная стоимость строительства в текущих ценах 2015 г.	352,944 млн.тенге
	в том числе: СМР	296,312 млн.тенге
10.	Продолжительность строительства	8,0 месяцев

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

2. До начала производства работ рабочий проект подлежит утверждению в установленном порядке в течение трех месяцев.

Настоящее экспертное заключение выполнено с учетом исходных материалов (данных), утвержденных заказчиком для проектирования, достоверность которых гарантирована ТОО «Арх-Комплекс» в соответствии условиями договора от №19/0134 от 20.02.2015 года.

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

8. ТҰЖЫРЫМДАР

«ОҚО, Созақ ауданы Шолаққорған ауылындағы Түркістан - Созақ айналма жолының құрылысы» жұмыс жобасына сараптаманың ескертпелері мен ұсыныстары бойынша енгізілген өзгерістер мен толықтыруларды ескере отырып, Қазақстан Республикасында қолданылатын нормативтердің талаптарына сәйкес келетіндіктен, төмендегі негізгі техника-экономикалық көрсеткіштерімен белгіленген тәртіппен бекітуге ұсыныс жасаймыз:

1.	Жолдың ұзындығы	7,1 шақырым
2.	Жолдар санаты	IV
3.	Қозғалыс жолағының саны	2 дана
4.	Жер төсемінің ені	10,0 м
5.	Жүрү бөлігінің ені	6,0 м
6.	Жол жабындысының түрі	жеңілдетілген
7.	Жабынның түрі	Б типті, III маркалы асфальтобетон
8.	2001 жылғы базалық бағадағы құрылыстың жалпы сметалық құны	117,466 млн.теңге
	оның ішінде: құрылыс-монтаж жұмыстары	115,864 млн.теңге
9.	2015 жылдағы ағымдағы бағадағы құрылыстың жалпы сметалық құны	352,944 млн.теңге
	оның ішінде: құрылыс-монтаж жұмыстары	296,312 млн.теңге
10.	Құрылыстың ұзақтығы	8,0 ай

1. Жұмыс жобасын бекіту және жұмыстарды өндіріске ұсынғанда, оның осы сараптама қорытындысына сәйкес келтірілгенін тексеру қажет.

2. Жұмыс жобасы жұмыстарды өндіруді бастағанға дейін үш ай көлемінде белгіленген тәртіпке сәйкес бекітілуі тиіс.

Осы сараптау қорытындысы жобалау үшін тапсырысшы бекіткен бастапқы материалдарды (мәліметтерді) есепке алумен орындалды, олардың дұрыстығына 20.02.2015 жылғы 19/0134 шарттың талаптарына сәйкес «Арх-Комплекс» ЖШС кепілдік етеді.

Директордың орынбасары	И.Спатаев
Өндірістік бөлім бастығы	Е. Курбанбаев
Өндірістік бөлім бастығының орынбасары	Е. Мыраманов
Сарапшылар тобының жетекшісі	М. Айнабаев
Сарапшы	С. Алибекова
Баға мониторингі бойынша жетекші маман	Б. Ибраев
Штаттан тыс сарапшы	Я. Исраилов

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА