Бекітемін
«Мемсараптама» РМК Оңтүстік өңірі бойынша филиалы
Директор
Ж.С. Мықтыбаев

«Жамбыл облысы облыстық маңызы бар "Тараз-Жетібай-Тегістік-Ойық" автомобиль жолының 1,7-7 км реконструкциялау»
жұмыс жобасы бойынша

29.05.2017 ж. № 19-0143/17

(оң)

ҚОРЫТЫНДЫ

ТАПСЫРЫСШЫ:
«Жамбыл облысы әкімдігінің құрылыс, жолаушылар көлігі және автомобиль жолдары басқармасы» КММ

БАС ЖОБАЛАУШЫ:
«Тараздорпроект» ЖШС

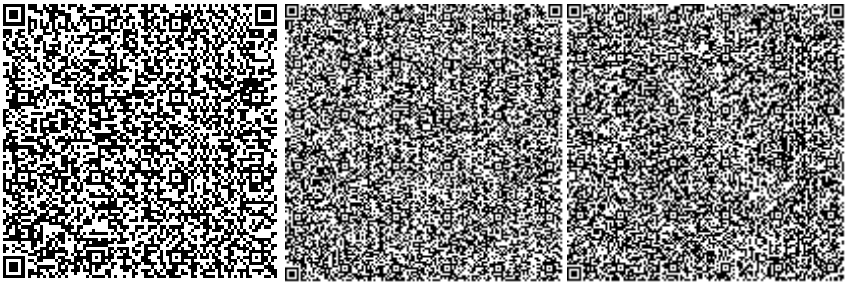
Шымкент қаласы

АЛҒЫ СӨЗ

«Жамбыл облысы облыстық маңызы бар "Тараз-Жетібай-Тегістік-Ойық" автомобиль жолының 1,7-7 км реконструкциялау» жұмыс жобасы бойынша осы сараптау қорытындысы «Мемсараптама» РМК-ның Оңтүстік өңірі бойынша филиалымен берілді.

«Мемсараптама» РМК-ның Оңтүстік өңірі бойынша филиалының рұқсатынсыз осы сараптамалық қорытындыны толық немесе ішінара қайта шығаруға, көбейтуге және таратуға жол берілмейді.

Утверждаю
Директор
Филиал по Южному региону РГП «Госэкспертиза»
Мыктыбаев Ж.С.



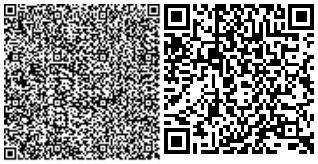
ЗАКЛЮЧЕНИЕ

№ 19-0143/17 от 29.05.2017 г.
(положительное)
по рабочему проекту
«Реконструкция автомобильной дороги областного значения "Тараз-Жетибай-Тегистик-Ойык" км 1,7-7 Жамбылская область»

ЗАКАЗЧИК:
КГУ «Управление строительства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог акимата Жамбылской области»

ГЕНПРОЕКТИРОВЩИК:
ТОО «Тараздорпроект»

г. Шымкент



ПРЕДИСЛОВИЕ

Данное экспертное заключение по рабочему проекту **«Реконструкция автомобильной дороги областного значения "Тараз-Жетибай-Тегистик-Ойык" км 1,7-7 Жамбылская область»** выдано филиалом по Южному региону РГП «Госэкспертиза»

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

1. НАИМЕНОВАНИЕ: рабочий проект **«Реконструкция автомобильной дороги областного значения "Тараз-Жетибай-Тегистик-Ойык" км 1,7-7 Жамбылская область»** разработан в 2016 году.

Настоящее заключение выполнено согласно договору 100140009275/170168/00 (09-19) от 15.03.2017 года, заключенному с КГУ «Управление строительства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог акимата Жамбылской области».

2. ЗАКАЗЧИК: КГУ «Управление строительства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог акимата Жамбылской области».

3. ГЕНПРОЕКТИРОВЩИК: ТОО «Тараздорпроект» (г. Тараз), государственная лицензия № 15022729, выданная КГУ «Управление государственного архитектурно-строительного контроля акимата Жамбылской области» от 30.12.2015 г., категория – II.

Главный инженер проекта – Пак Любовь Владимировна, приказ № 9-1 от 08.08.2016 года.

4. ИСТОЧНИК ФИНАНСИРОВАНИЯ: государственные инвестиции.

5. ОСНОВНЫЕ ИСХОДНЫЕ ДАННЫЕ

5.1 Основание для разработки:

задание на разработку рабочего проекта «Реконструкция автомобильной дороги областного значения "Тараз-Жетибай-Тегистик-Ойык" км 1,7-7 Жамбылская область», утвержденное заказчиком КГУ «Управление строительства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог акимата Жамбылской области» 08 августа 2016 года;

архитектурно-планировочное задание не проектирование РП «Реконструкция автомобильной дороги областного значения "Тараз-Жетибай-Тегистик-Ойык" км 1,7-7 Жамбылская область», утвержденное КГУ «Отдел архитектуры и градостроительства и строительства акимата Байзакского района» № KZ73VUA00003615 от 29. 02. 2016 года;

акт на право временного возмездного землепользования, кадастровый номер земельного участка №06-087-100-015 выданный Жамбылским филиалом РГП «НПЦзем» от 10.11.2014 года;

акт обследования технического состояния автомобильной дороги областного значения «Тараз-Жетибай-Тегистик-Ойык» км 1,7-7, составленный и подписанный комиссионно от 29 августа 2016 г;

дефектный акт составленный и подписанный комиссионно от 29 августа 2016 г по объекту «Реконструкция автомобильной дороги областного значения "Тараз-Жетибай-Тегистик-Ойык" км 1,7-7 Жамбылская область»;

постановление акимата Жамбылской области №20 от 21.02.2017 года об использовании финансовых средств из областного бюджета «2017-2019 г.г.», выделенных на 2016 г. с переносом на 2017 год на реконструкцию автомобильной дороги областного значения "Тараз-Жетибай-Тегистик-Ойык" км 1,7-7 Жамбылской области;

постановление акимата Байзакского района Жамбылской области №43 от 12.02.2016 года разрешение на реконструкцию автомобильной дороги областного значения "Тараз-Жетибай-Тегистик-Ойык" км 1,7-7 Жамбылской области;

письмо КГУ «Управление строительства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог акимата Жамбылской области» №07-1143 от 25.04.2017 года о начале строительства с 1 июня 2017 года в два потока: 1 поток – с 1 июня 2017 года по 1 октября, 2 поток – с 1 апреля по 15 августа 2018 года;

письмо КГУ «Управление строительства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог акимата Жамбылской области» №07-618 от 27.02.2017 года о финансировании средств на реконструкцию автомобильной дороги областного значения "Тараз-Жетибай-Тегистик-Ойык" км 1,7-7 Жамбылской области из Республиканского бюджета, программа 042 «Развитие транспортной инфраструктуры», подпрограмма 015 «За счет средств из местного бюджета», специфика 432 «Строительство дорог»;

письмо КГУ «Управление строительства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог акимата Жамбылской области» №07-1169 от 27.04.2017 года о применении водопропускных труб из монолитного железобетона;

письмо КГП водного хозяйства «Базарбай» Байзакского района Жамбылской области №138 от 24.11.2016 года;

протокол от 06.02.2017 года о проведении общественных слушаний в форме опроса по разделу «Охрана окружающей среды» на РП «Реконструкция автомобильной дороги областного значения "Тараз-Жетибай-Тегистик-Ойык" км 1,7-7 Жамбылская область», проведенный заказчиком КГУ «Управление строительства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог акимата Жамбылской области»;

топосъемка по рабочему проекту «Реконструкция автомобильной дороги областного значения "Тараз-Жетибай-Тегистик-Ойык" км 1,7-7 Жамбылская область», составленный ИП «Өркен», государственная лицензия ГСЛ № 14003236, выданная Комитетом по делам строительства и жилищно-коммунального хозяйства Министерства регионального развития Республики Казахстан. Министерство регионального развития Республики. Казахстан 28.02.2014 г., в 2016 году;

письмо №ses/H13-03/00006/2 от 02.03.2017 года РГУ «Байзакское районное управление по защите прав потребителей» Департамента по защите прав потребителей Жамбылской области Комитета по защите прав потребителей Министерства национальной экономики Р.К.» заключение по рабочему проекту «Реконструкция автомобильной дороги областного значения "Тараз-Жетибай-Тегистик-Ойык" км 1,7-7 Жамбылская область» не требуется;

инженерно-геологические изыскания по рабочему проекту «Реконструкция автомобильной дороги областного значения "Тараз-Жетибай-Тегистик-Ойык" км 1,7-7 Жамбылская область», составленный ИП «Өркен», государственная лицензия ГСЛ № 14003236, выданная Комитетом по делам строительства и жилищно-коммунального

хозяйства Министерства регионального развития Республики Казахстан. Министерство регионального развития Республики. Казахстан 28.02.2014 г., в 2016 году;

перечень материалов и оборудования.

Технические условия:

№1200-27-16 от 29.12.2016 г. на реконструкцию и переустройство существующих линий ВЛ-35,10 и 0,4 кВ в местах пересечения с реконструируемой автомобильной дорогой "Тараз-Жетибай-Тегистик-Ойык" км 1,7-7;

№27-6/2929 от 13.12. 2016 года на производство земляных работ при пересечении кабеля связи с автомобильной дорогой, выданные ЖОДТ филиал АО «КАЗАХТЕЛЕКОМ»;

№108 от 29.11.2016 года на пересечение водопровода с автомобильной дорогой, выданные КГП на ПХВ «Байзак су» акимата Байзакского района.

5.2 Согласования и заключения заинтересованных организаций:

КГУ «Управление строительства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог акимата Жамбылской области» №07-1143 от 25.04.2017 года.

КГУ «Отдел архитектуры, градостроительства и строительства Байзакского района Жамбылской области».

ТОО «ЖЭС» от 31.01.17 года.

Байзакский РЭС, ТОО «Жамбылские электрические сети» от 25.01.2017 г.

ДВД Жамбылской области управления административной полиции исх.№ 5-5-13/127/5-29038 от 09.12.16 года.

АО «КАЗАХТЕЛЕКОМ» №27-6/2929 от 13.12.2016 года;

ЖПФ АО «ҚазТрансГаз Аймақ» от 15.11.2016 г.;

заключение государственной экологической экспертизы № H3-0075/17 от 29.03.2017 года по рабочему проекту «Реконструкция автомобильной дороги областного значения "Тараз-Жетибай-Тегистик-Ойык" км 1,7-7 Жамбылская область», выданное ГУ

«Управление природных ресурсов и регулирования природопользования акимата Жамбылской области»;

5.3 Перечень документации, представленной на экспертизу:

1. Вышеперечисленные исходные данные на проектирование.
2. Том I. Паспорт проекта.
3. Том I. Пояснительная записка к рабочему проекту «Реконструкция автомобильной дороги областного значения "Тараз-Жетибай-Тегистик-Ойык" км 1,7-7 Жамбылская область».
4. Том III. Рабочие чертежи к рабочему проекту «Реконструкция автомобильной дороги областного значения "Тараз-Жетибай-Тегистик-Ойык" км 1,7-7 Жамбылская область».
5. Том V. Сметная документация к рабочему проекту «Реконструкция автомобильной дороги областного значения "Тараз-Жетибай-Тегистик-Ойык" км 1,7-7 Жамбылская область».
6. Том III. Обустройство дороги.
7. Том IV. ПОС к рабочему проекту «Реконструкция автомобильной дороги областного значения "Тараз-Жетибай-Тегистик-Ойык" км 1,7-7 Жамбылская область».
8. Том VI. Раздел охраны окружающей среды к рабочему проекту «Реконструкция автомобильной дороги областного значения "Тараз-Жетибай-Тегистик-Ойык" км 1,7-7 Жамбылская область».
9. Инженерно-геологические изыскания по рабочему проекту «Реконструкция автомобильной дороги областного значения "Тараз-Жетибай-Тегистик-Ойык" км 1,7-7 Жамбылская область», выполнен ИП «Өркен», государственная лицензия ГСЛ № 14003236.
10. Прайс-листы основной и альтернативный варианты, утвержденные заказчиком.

5.4 Цель и назначение объекта строительства

Рабочим проектом предусматривается реконструкция автомобильной дороги областного значения "Тараз-Жетибай-Тегистик-Ойык" км 1,7-7 Жамбылская область.

Целью проекта является улучшение технико-эксплуатационных характеристик дороги и обеспечение безопасного движения автотранспорта.

Реконструкция автомобильной дороги позволит получить устойчивое транспортное сообщение между селами и районами, улучшит санитарно-эпидемиологическую обстановку, окажет положительное влияние на развитие инфраструктуры области.

6. ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ ОБЪЕКТА И ПРИНЯТЫЕ ПРОЕКТНЫЕ РЕШЕНИЯ

6.1 Место размещения объекта, и характеристика участка строительства:

Участок дороги расположен в Байзакском районе, Жамбылской области.

Природно-климатические условия района строительства:

климатический подрайон - III В;
абсолютно минимальная температура воздуха - минус 41 °С;
абсолютно максимальная температура воздуха - плюс 44 °С;
температура наружного воздуха наиболее холодной пятидневки обеспеченностью 0,92 - минус 26 °С;
температура наружного воздуха наиболее холодной пятидневки обеспеченностью 0,98 - минус 27 °С;
средняя температура наиболее холодных суток обеспеченностью 0,92 - минус 28 °С;
средняя температура наиболее холодных суток обеспеченностью 0,98 - минус 30 °С;
нормативное значение веса снегового покрова - 50 кгс/м^2;
нормативное значение ветрового давления - 73 кгс/м^2;

Продолжительность периода со средней суточной температурой наружного воздуха

менее 8 °С (отопительного сезона) составляет 164 суток.

Климат района характеризуется резко выраженной континентальностью, проявляющейся в частых, резких сменах суточных и годовых температур воздуха, короткой морозной зимой, продолжительным знойным, сухим летом с частыми пыльными бурями.

Инженерно-геологические условия площадки строительства

Разработку проектно-сметной документации на реконструкцию автомобильной дороги областного значения «Тараз-Жетибай-Тегистык-Ойык» км 1,7-7 произвел ИП «Өркен», государственная лицензия ГСЛ № 14003236.

В геологическом строении принимают участие аллювиальными отложения четвертичного возраста (aQIV), представленные суглинками.

Гидрогеологические условия:

Подземные воды в период изыскании не вскрыты. Возможно максимальный УПВ по архивным данным будет находиться на 3 м от поверхности земли. На основании геолого-литологического разреза и физико-механических свойств грунтов, выделены четыре инженерно-геологических элемента (ИГЭ):

ИГЭ №1 – почвенно-растительный слой.

ИГЭ №2 – покрытие из асфальтобетона.

ИГЭ №3 – основание из гравийно-галечного грунта.

ИГЭ №4 – грунт земляного полотна - суглинок.

Коррозионная активность грунта к стальным конструкциям по ГОСТ 9.015-74 принята средняя.

Агрессивность грунтов: Грунты согласно СНиП РК 2.01-19-2004, табл.4 по содержанию водорастворимых сульфатов (SO4 = 1200 мг/кг) для бетона марки по водонепроницаемости W4 на портландцементе по ГОСТ 10178-85 является среднеагрессивными. Грунты по содержанию водорастворимых хлоридов (610 мг/кг) грунты слабоагрессивные для железобетонных конструкций.

Засоленность грунта: Согласно ГОСТ 25100-95, грунты незасоленные. Сухой остаток 0,07- 0,18%. Коэффициент фильтрации грунтов: для суглинка 0,5 м/сут.

Сейсмичность: Сейсмичность района согласно СНиП РК 2.03-30- 2006, составляет 8 восемь баллов. Категория грунтов по сейсмическим свойствам – II (вторая).

Нормативная глубина сезонного промерзания грунта по СНиП РК составляет: для суглинка – 79 см.

6.2 Существующее состояние

Дорожная одежда и земляное полотно.

Дорожная одежда в пределах автодороги состоит из покрытия толщиной от 5 до 8 см и основания из гравийно-песчаной смеси толщиной от 5 до 50 см, местами основание отсутствует.

Толщина дорожной одежды неравномерная в поперечном и продольном разрезах и по толщине и смесям не соответствует нормам.

6.3 Проектные решения

6.3.1 Генеральный план и транспорт

Существующая автомобильная дорога областного значения «Тараз-Жетибай-Тегистик-Ойык» связывает сельские населенные пункты Байзакского и Таласского районов с областным центром. Реконструируемый участок трассы проходит через поселки Бурыл и Коктал, по землям Байзакского района. Сеть путей сообщения района тяготения трассы представлена автомобильным и железнодорожным транспортом.

В районе тяготения дороги отсутствует крупная промышленность. В районе работают кирпичный завод, хлебо- и маслозаводы, строительные организации и другие.

Рельеф территории района в основном равнинный.

Начало трассы - ПК 0+00 принят от км 1,7 существующей асфальтобетонной дороги «Тараз-Жетибай-Тегистик-Ойык». Конец трассы — ПК 53+00 соответствует км 7

существующей а/дороги «Тараз-Жетибай-Тегистик-Ойык». Протяжение реконструируемого участка — 5,3 км. Общее направление трассы совпадает с направлением существующей дороги.

На участках от ПК 0+00 до ПК 6+35 и от ПК 25+60 до ПК 36+75 трасса проложена вне населенного пункта. Трасса запроектирована по нормативам II технической категории.

На участках от ПК 6+35 до ПК 25+60 и от ПК 36+75 до ПК 53+00 трасса проходит по существующим поселкам. Трасса запроектирована по нормативам СНиП РК 3.01-01-2008 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских населенных пунктов». Предусмотрено устройство тротуаров шириной 1,5 м; автобусных остановок с карманами шириной 3,75 м и 3,5 м, длиной по 15 м; посадочными площадками шириной 3,0 м и длиной 12,0 м. С установкой автопавильонов на посадочных площадках. Устройство бортовых камней БР 100х30х15 с обеих сторон проезжей части и посадочных площадках, БР 100х20х8 на тротуарах.

На реконструируемом участке предусмотрено наращивание колодцев монолитным бетоном В-20 с арматурой, обратный монтаж плит с люками, замена 5 люков типа ЛМ на тип ТМ; укладка резервных асбоцементных труб на пересечениях дороги с водопроводом.

В проекте предусмотрена замена опор на повышенные анкерные на пересечениях с ЛЭП-0,4 кВт и ЛЭП-10 кВт, на которых возвышение провода над проезжей частью не соответствует нормам СНиП РК 3.03-09-2006* с подвеской проводов.

Существующее асфальтобетонное покрытие фрезеруется. Фрезерованный материал в объеме 1839,94 м3 складируется на площадке, расположенной на ПК19+00-ПК20+00, с дальнейшим использованием в укреплении обочин, устройстве основания посадочных площадок, тротуаров.

Существующее основание из песчано-гравийной смеси разбирается и вывозится на склад.

Для основных полос проезжей части и примыканиях принята следующая конструкция дорожной одежды капитального типа:

- верхний слой покрытия - щебеночно-мастичный, а/бетон марки-10 h=5 см;
- нижний слой покрытия - горячий крупнозернистый, а/бетон тип Б марки II h=7 см;
- верхний слой основания - черный щебень, приготовленный в установке h=12 см;
- нижний слой основания - щебеночно-гравийно-песчаная смесь (С-5) h=20 см.

Конструкция дорожной одежды на тротуаре:

- основание из фрезерованного материала покрытия h=15 см;
- покрытие из горячей мелкозернистой, а/бетонной смеси h=4 см.

Для предохранения конструкции дорожной одежды от переувлажнения и размыва поверхностными водами проектом предусмотрено устройство бетонных водоотводных лотков в разрывах между бордюрами. Водосброс осуществляется в арычную сеть, проходящую вдоль дороги слева и справа.

Проектом предусмотрено устройство примыканий существующих улиц с дорожной одеждой по типу основной дороги.

Предусмотрено устройство железобетонных труб д-1,0 м — 9 штук и железобетонной трубы д-0,75 м в поливных арыках. Трубы фундаментные, с железобетонными портальными стенками, на входе и выходе предусмотрено устройство укрепления дна и откосов арыков монолитным бетоном по арматурной сетке.

Предусмотрено благоустройство газонов с засыпкой неровностей грунтом из выемки, затем внесение растительного грунта толщиной 10 см.

6.3.2 Автомобильная дорога
Технические нормативы.

Согласно заданию и в соответствии с действующими нормами СНиП РК 3.03-09-2006* «Автомобильные дороги» на участках от ПК 0+00 до ПК 6+35 и от ПК 25+60 до ПК 36+75 трасса запроектирована по нормативам II технической категории.

Таблица №1

№ п/п	Наименование параметров	Нормативы	
		СНиП 3.03-09-2006*	Принятые
1	Категория дороги	II	II
2	Расчетная скорость движения, км/час	120	120
3	Число полос движения	2	2
4	Ширина полосы движения	3,75	3,75
6	Ширина обочин, м	3,75	3,75
7	Ширина укрепленной части обочин, м	0,75	0,75
8	Ширина дорожной одежды, м	9,0	9,0
9	Ширина земляного полотна, м	15	15
1	Поперечный уклон проезжей части, ‰	15	15
10	Поперечный уклон обочин, ‰	40	40
11	Наибольший продольный уклон в продольном профиле, ‰	40	12
12	Наименьшее расстояние видимости, м		
13	а) для остановки	250	250
14	б) встречного автомобиля	450	450
15	Наименьшие радиусы кривых		
16	а) в плане, м	800	2001
	б) в продольном профиле:		
	- выпуклых, м	15000	15000
	- вогнутых, м	5000	5100

При прохождении по селам Бурыл и Коктал на участках от ПК 6+35 до ПК 25+60 и от ПК 36+75 до ПК 53+00 трасса запроектирована как главная улица, в соответствии с действующими нормами СНиП РК 3.01-01-2008 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских населенных пунктов».

Таблица№2

№ п/п	Наименование параметров	Нормативы	
		СНиП 3.01-01-2008	Принятые
1	Расчетная скорость движения, км/час	40	40
2	Число полос движения, шт.	3	3
3	Ширина полосы движения, м	3,5	3,5
4	Ширина проезжей части, м	10,5	10,5
6	Поперечный уклон проезжей части, ‰	15	15
7	Ширина пешеходной части тротуара, м	1,5	1,5

План трассы.

Начало трассы - ПК 0+00 принят от км 1,7 существующей, автомобильной дороги «Тараз-Жетибай-Тегистик-Ойык». Конец трассы — ПК 53+00 соответствует км 7 данной дороги. Протяжение реконструируемого участка — 5,3 км. Общее направление трассы совпадает с направлением существующей дороги. Смещение оси трассы на некоторых участках обусловлено необходимостью соблюдения нормативных параметров и прохождения в условиях существующей застройки.

На участках от ПК 0+00 до ПК 6+35 и от ПК 25+60 до ПК 36+75 трасса проложена по сельскохозяйственным угодьям. Имеются два угла поворота с радиусами 2001 м.

На участках от ПК 6+35 до ПК 25+60 и от ПК 36+75 до ПК 53+00 трасса проходит по существующим поселкам, поэтому предусмотрено устройство тротуаров и автобусных остановок с посадочными площадками и автопавильонами. С левой стороны проезжей части тротуар расположен от ПК 5+52 до ПК 5+70, от ПК 11+47 до ПК 24+92 и от ПК 34+14 до ПК 53+00; с правой стороны - от ПК 5+67 до ПК 25+29 и от ПК 34+14 до ПК 53+00.

На этом участке имеются 12 углов поворота с радиусами от 300м до 10000м. Наименьшие радиусы приняты из-за стеснённых условий сложившейся застройки и необходимости максимального сохранения направления существующей улицы.

Продольный профиль.

Продольный профиль запроектирован с учетом принятой конструкции дорожной одежды и максимального выравнивания существующего профиля. Наибольший продольный уклон – 12 ‰.

Продольный профиль запроектирован автоматизированным способом при помощи метода сплайн - интерполяции опорных точек программы IndorCAD.

Демонтажные работы.

1. Демонтаж бетонных плит с люками для переустройства колодцев подземных коммуникаций.
2. Демонтаж существующих водопропускных труб.
3. Демонтаж трех существующих автобусных остановок с автопавильонами и посадочными площадками.
4. Демонтаж существующих дорожных знаков.
5. Обрезка веток деревьев.

Монтажные работы.

1. Наращивание колодцев монолитным бетоном В-20 с арматурой, обратный монтаж плит с люками, замена 5 люков типа ЛМ на тип ТМ.

2. Укладка резервных асбоцементных труб на пересечениях дороги с водопроводом.

3. Монтаж автопавильонов на остановочных площадках.

4. Устройство бортовых камней БР 100х30х15 с обеих сторон проезжей части и БР 100х20х8 на тротуарах и посадочных площадках.

5.Установка опор ВЛ-0,4Вт и ВЛ-10кВт с подвеской проводов.

Земляное полотно.

На участках от ПК 0+00 до ПК 6+35 и от ПК 25+60 до ПК 36+75 земляное полотно предусмотрено по нормативам II технической категории в соответствии с указаниями СНиП 3.03.09-2006, раздела 7 «Земляное полотно». Параметры поперечного профиля приняты исходя из условия сохранности геометрической формы земполотна и устойчивости дорожной одежды, а также максимального сохранения ценных земель и наименьшего ущерба окружающей природной среде:

- число полос движения - 2;
- ширина полосы движения — 3,75 м;
- ширина проезжей части — 7,5 м;
- ширина дорожной одежды — 9,0 м;
- ширина земляного полотна – 15 м;
- ширина обочины — 3,75 м, в том числе укрепляемая часть — 0,75 м;
- поперечные уклоны проезжей части - 15 ‰, обочин — 40 ‰.

Земляное полотно на участках от ПК 6+35 до ПК 25+60 и от ПК 36+75 до ПК 53+00 предусмотрено по нормативам СНиП РК 3.01-01-2008 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских населенных пунктов» как для главной улицы сельского населенного пункта:

- число полос движения — 3;
- ширина полосы движения — 3,5 м;
- ширина проезжей части — 10,5 м;
- ширина пешеходной части тротуара — 1,5 м.

Поперечные профили земляного полотна представлены следующими типами:

- тип 1 (вне населенных пунктов) - насыпь высотой до 3 м с заложением откосов 1:4, согласно типовому проекту 503-0-48.87 «Земляное полотно автомобильных дорог общего пользования»;
- тип 2 и тип 3 с тротуарами - по населенному пункту.

Объемы земляных работ подсчитаны по проектным поперечным профилям с учетом толщины дорожной одежды проезжей части при использовании автоматизированной программы «CREDO».

Объем оплачиваемых земляных работ составляет - 5364 м^3.

Объемы земляных работ приведены в «Пикетажной ведомости объемов земляных работ».

Дорожная одежда.

Расчет дорожной одежды произведен в соответствии с «Инструкцией по проектированию не жестких дорожных одежд» (СН РК 3.03-19-2006).

При расчете приняты следующие исходные данные:

- техническая категория автомобильной дороги - II категория
- расчетный срок службы дорожной одежды (табл. 6.3) - 20 лет
- тип дорожной одежды - капитальный;
тип расчетной нагрузки - автомобили класса - А2
- расчетное давление колеса - 0,60 Мпа;
- расчетный диаметр колеса - 37 см;
дорожно-климатическая зона - V
- тип местности по характеру увлажнения - 1
- интенсивность движения на начало срока службы - N2017= 3727 авт/сут;

коэффициент изменения интенсивности g - 1,02;
коэффициент надежности Кн=0,95;
коэффициент прочности — Кпр=1,00;
- грунты – суглинок

Расчет на прочность дорожной одежды ведется на многократную кратковременную нагрузку на одиночную ось - нагрузка группы A_1 (СН РК 3.03-19-2006 п.4.2.5).

Конструкция дорожной одежды:

Щебенчно-мастичный, асфальтобетон марки-10 h=5 см;
Горячий крупнозернистый, асфальтобетон типа Б марки II h=7 см;
Черный щебень, приготовленный в установке h=12 см;
Щебеночно-гравийно-песчаная смесь (С-5) h=20 см.

Расчет дорожной одежды произведен по методике СН РК 3.03-19-2006 по трем критериям прочности (по упругому прогибу всей конструкции, по сопротивлению растяжению при изгибе, по сопротивлению сдвигу в грунте). Расчет приведен в группе Б и хранится в архиве в соответствии с требованиями СНиП.

Выбранная конструкция удовлетворяет всем критериям прочности.

В результате расчета в проекте для основных полос проезжей части, примыканиях принята следующая конструкция дорожной одежды капитального типа:

- верхний слой покрытия - щебеночно-мастичный, асфальтобетон марки-10 h=5 см;
нижний слой покрытия - горячий крупнозернистый, асфальтобетон тип Б марки II h=7 см;
верхний слой основания - черный щебень, приготовленный в установке h=12 см;
нижний слой основания - щебеночно-гравийно-песчаная смесь (С-5) h=20 см.

Конструкция дорожной одежды на тротуаре:
основание из фрезерованного материала покрытия h=15 см;
покрытие из горячей мелкозернистой, а/бетонной смеси h=4 см.

Объемы по устройству дорожной одежды даны в «Ведомости устройства дорожной одежды».

При выполнении работ по устройству дорожной одежды подрядчику необходимо строго соблюдать требования СНиП 3.03-09-2006 «Автомобильные дороги» и требования ГОСТа на применяемые материалы.

Водоотводные устройства.

Для предохранения конструкции дорожной одежды от переувлажнения и размыва поверхностными водами проектом предусмотрено устройство бетонных лотков в разрывах между бордюрами. Водосброс осуществляется в арычную сеть, проходящую вдоль дороги слева и справа.

Искусственные сооружения.

Трассу автомобильной дороги на ПК 21+94, ПК 27+11, ПК 37+24 и ПК 52+91 пересекают поливные арыки. Кроме того, справа вдоль дороги проходит поливной канал, на который попадают съезды в улицы и тротуары.

Согласно письму КГП водного хозяйства «Базарбай» Байзакского района, арыки на ПК 27+11, ПК 37+24 не действуют и засыпаны в связи с изменением ирригационной системы. Максимальный расход воды в канале — 0,75 м3/с, в арыках на ПК 21+94 — 0,15 м3/с, на ПК 52+91 — 0,5 м3/с.

Проектом предусмотрено устройство железобетонных труб д-1,0 м в поливном канале — 9 штук и одной арычной трубы д-0,75 м. Отверстия труб назначены согласно максимальным расходам воды. Все трубы фундаментные, с железобетонными портальными стенками. На всех трубах на входе и выходе предусмотрено устройство укрепления дна и откосов арыков монолитным бетоном по арматурной сетке.

Местоположение, угол пересечения, уклон трубы указаны в «Ведомости проектируемых искусственных сооружений». Объемы работ по устройству искусственных сооружений приведены в соответствующих ведомостях.

Трубы запроектированы под нагрузку А14 - в виде колесной нагрузки НК-120 и НК-180 согласно СТ РК 1380-2005.

Трубы запроектированы согласно типовому проекту Серия 3.501.1-144 и в соответствии со СНиП РК 3.03-09-2006 «Автомобильные дороги» и СНиП 2.05-03-84 «Мосты и трубы».

Устройство пересечений, примыканий и съездов.

Проектом предусмотрено устройство примыканий существующих улиц по типам:

- тип-1 с радиусами закруглений 15 м, ширина проезжей части съезда 4,5 м;
- тип 2 с радиусами закруглений 15 м, ширина проезжей части съезда 7 м;
- тип 3 с радиусами закруглений 8 м, ширина проезжей части съезда 6 м;
- тип 4 с радиусами закруглений 5 м, ширина проезжей части съезда 5,5 м.

Дорожная одежда в пределах закруглений устраивается по типу 1 основной улицы.

Устройство автобусных остановок.

Проектом предусмотрено устройство 8 автобусных остановок с карманами, посадочными площадками и автопавильонами.

Остановки, расположенные вне населенных пунктов, устраиваются с карманами шириной 3,75 м, в населенных пунктах — с карманами шириной 3,5 м. Покрытие карманов устраивается по типу 1 основной дороги.

Покрытие посадочных площадок размером 12х3 м устраивается по типу 2 дорожной одежды. Предусмотрено устройство пандусов из монолитного бетона.

На всех остановках предусмотрена установка автопавильонов из металлических конструкций.

Технико-экономические показатели

Таблица№ 3

N	Наименование показателя	Ед. изм	Значение	Примечание
1	2	3	4	5
1	Строительная длина	км	5,3	1,75км — вне населенного пункта; 3,55км-по сельским населенным пунктам
2	Категория дороги		II/главная улица сельского населенного пункта	
3	Число полос движения	шт.	2/3	
4	Ширина земляного полотна	м	15/10,5	
5	Ширина проезжей части	м	7,5/10,5	
6	Ширина дорожной одежды	м	9,0/10,5	
7	Ширина тротуара	м	- / 1,5	
8	Тип дорожной одежды		капитальный	
9	Вид покрытия		Щебеночно-мастичный асфальтобетон	

6.3.3 Инженерные сети

Пересечения с коммуникациями.

По трассе имеются пересечения с ЛЭП-0,4 кВт и ЛЭП-10 кВт, с подземным кабелем ВОК-24, водопроводом и подземным газопроводом низкого давления, местоположение пересечений с коммуникациями указано в «Ведомости пересечений с коммуникациями».

На ПК 7+40 существующие деревянные опоры ПТ43-2 линии ВЛ-10 кВ не соответствуют нормируемым габаритам пересечений и заменены на повышенные анкерные опоры СНВ-7-13 с демонтажем и монтажом провода 3хАС-70.

На участке с ПК11+20 до ПК15+30 предусмотрено переустройство существующей линии ВЛ-0,4 кВ с заменой деревянных опор ПТ43-2 на анкерные металлические опоры СВ95-2а с демонтажем провода АС-35 и монтажом провода СИП 4-4х70+2х25.

На ПК 15+30 существующие деревянные опоры ПТ43-2 линии ВЛ-10 кВ не соответствуют нормируемым габаритам пересечений и заменены на повышенные анкерные опоры СВ110-5 с демонтажем провода АС-70 и монтажом провода 3хАС-70+СИП 4-4х70+2х25.

На ПК 17+77 существующие деревянные опоры ПТ43-2 линии ВЛ-0,4 кВ не соответствуют нормируемым габаритам пересечений и заменены на повышенные анкерные опоры СВ95-2а с демонтажем провода 3хАС-70 и монтажом провода 3хАС-70 и СИП 4х95.

На участке с ПК17+80 до ПК25+25 предусмотрено переустройство существующей линии ВЛ-0,4 кВ с заменой деревянных опор ПТ43-2 на анкерные металлические опоры СВ95-2а с демонтажем провода АС-35 и монтажом провода СИП 4-4х95.

На ПК25+75 существующие деревянные опоры ПТ43-2 линии ВЛ-0,4 кВ не соответствуют нормируемым габаритам пересечений и заменены на повышенные анкерные опоры СВ95-2а с демонтажем провода АС-35 и монтажом провода СИП 4-4х95.

На ПК29+87 существующие деревянные опоры ПТ43-2 линии ВЛ-0,4кВ не соответствуют нормируемым габаритам пересечений и заменены на повышенные анкерные опоры СВ105-3,6 с монтажом провода СИП 4х50.

На участке с ПК37+60 до ПК 41+75 с обеих сторон с обеих сторон автомобильной дороги переустраивается существующая линия ВЛ-0,4 кВ с заменой деревянных опор ПТ43-2 на анкерные металлические опоры СВ95-2а и СВ105-5,0 с демонтажем провода АС-35 и монтажом провода СИП 4-4х95+2+25 (слева) и СИП 4-4х95 (справа).

На ПК 47+47 существующие деревянные опоры ПТ43-2 линии ВЛ-10 кВ не соответствуют нормируемым габаритам пересечений и заменены на повышенные анкерные опоры СВ110-5 с демонтажем провода АС-35 и монтажом провода СИП 4-4х50+2х25.

На ПК 47+81 существующие деревянные опоры ПТ43-2 линии ВЛ-0,4 кВ не соответствуют нормируемым габаритам пересечений и заменены на повышенные анкерные опоры СВ110-3,5 с демонтажем провода АС-35 и монтажом провода СИП 4-4х50+2х25.

На ПК 49+34 до ПК52+12 предусмотрено устройство линии ВЛ-0,4 кВ с демонтажем существующих деревянных опор ПТ43-2 и устройством анкерных опор СВ105-5,0 и СВ110-3,5 монтажом провода СИП 4-4х50+2х25.

Объемы по переустройству линии ВЛ-10 кВ и ВЛ-0,4 кВ показаны в «Ведомости объемов работ».

Переустройство линии ВЛ-10 кВ при пересечении с автодорогой выполнено с соблюдением требований «Правил устройства электроустановок» ПЭУ глава 2.5, пунктов 2.5.146-2.5.149.

Работы по переустройству подземных коммуникаций (подземный кабель ВОК-24, водопровод и подземный газопроводом низкого давления) не предусмотрены.

При устройстве земляного полотна, искусственных сооружений необходимо перед производством работ вызвать работников технического надзора Жамбылской областной дирекции телекоммуникаций и КГП «Байзак су».

В охранной зоне кабельной трассы (по 2 метра в обе стороны от оси кабеля) все работы предусмотрены вручную без применения механизмов и ударных инструментов (кирка, лом и т. п.)

6.4 Организация строительства

Проект организации строительства разработан на основании рабочих чертежей.

Состав проекта организации строительства не противоречит требованиям СН РК 1.03.00-2011 «Строительное производство. Организация строительства предприятий, зданий и сооружений» и содержит следующие разделы:

пояснительная записка;

краткая характеристика строительной площадки, зданий и сооружений;

определение продолжительности строительства.

В пояснительной записке приведены исходные данные: краткая характеристика площадки, зданий и сооружений; мероприятия по охране труда и технике безопасности; условия сохранения окружающей природной среды; обоснование потребности в основных строительных машинах и механизмах; обоснование потребности в автотранспорте.

Нормативная продолжительность строительства объекта определена в соответствии с СНиП РК 1.04.03-2008 «Нормы продолжительности строительства и задела строительства предприятий, зданий и сооружений».

Расчет продолжительности строительства и расчет задела по годам выполнены согласно СН РК 1.03-02-2014 и СП РК 1.03-102-2014 «Продолжительность строительства и задел в строительстве предприятий, зданий и сооружений», часть II. Продолжительность строительства составляет 8,5 месяцев, подготовительный период – 1,0 месяцев.

Начало работ предусмотрено в 2017 году, письмо заказчика от 25.04.2017 года № 07-1143 в 2 потока, с распределением на 1 поток – с 01.06.2017 г. по 01.10.2017 г., 2 поток – с 01.04.2018 г. по 15.08.2018 г.

Распределение инвестиций (заделы) по годам строительства:

на 2017- 64%, на 2018- 36%.

6.5 Охрана окружающей среды

Раздел охраны окружающей среды выполнен в целях определения экологических и иных последствий вариантов, принимаемых управленческих и хозяйственных решений, разработки рекомендаций по оздоровлению окружающей среды, предотвращению уничтожения, деградации, повреждения, и истощения естественных экологических систем и природных ресурсов.

Атмосферный воздух

Атмосферный воздух является одним из главных и значительных компонентов окружающей среды. Особое место занимает защита атмосферного воздуха от загрязнения.

Источниками выделения загрязняющих веществ в атмосферу в ходе строительства являются планировочные работы, погрузочно-разгрузочные работы, земляные работы, работы по устройству дорожной одежды, сжигание дизтоплива автотранспортом, сварочные и покрасочные работы.

Источники выделения загрязняющих веществ в атмосферу в период эксплуатации отсутствуют.

Воздействие на водный бассейн

Учитывая технологию ведения производства работ, отрицательное воздействие на окружающую среду и подземных вод представляется маловероятным.

Воздействие на грунтовые воды - отсутствует.

Воздействие на почву

В пределах территории утвержденных запасов полезных ископаемых нет.

В процессе эксплуатации воздействие на недра не осуществляется.

Воздействие на почвы оценивается, как незначительное.

Обоснование принятого размера санитарно-защитной зоны

По результатам рассеивания на случай максимальной нагрузки оборудования превышений предельно допустимых концентраций на границе нормативной санитарно-защитной зоны и жилой застройки не выявлено.

Согласно «Санитарно-эпидемиологические требования по установлению санитарно-защитной зоны производственных объектов» №93 от 17.01.2012 года санитарно-защитная зона для данного объекта, класс опасности - V, на период строительства и эксплуатации не устанавливается.

Образование отходов

В период строительства и эксплуатации отходы будут собираться на специально отведенных площадках в контейнеры, с дальнейшим вывозом на полигон ТБО за пределы города.

Шум

Воздействие в ходе строительства будут оказывать стационарные источники шума (грузовые дворы) и мобильные источники (потоки автомобильного транспорта).

Указаны мероприятия по обеспечению акустического комфорта: снижение шума в источнике, снижение вибрационного шума и вибрации на пути его распространения от источника.

При строительно-монтажных работах воздействие производственного шума кратковременное, возможно в течение непродолжительного периода строительных работ.

Выводы

Согласно заключения государственной экологической экспертизы № KZ-0075/17 от 29.03.2017 года при соблюдении всех требований проведения работ объект не нарушит существующего экологического равновесия, не вызовет необратимых процессов в природе, отрицательное воздействие на здоровье населения будет минимальным.

6.6 Сметная документация

Сметная документация разработана в соответствии с Государственным нормативом по определению сметной стоимости строительства в Республике Казахстан, утвержденным приказом Комитета по делам строительства, жилищно-коммунального хозяйства и управления земельными ресурсами Министерства национальной экономики Республики Казахстан от 03 июля 2015 года №235-нқ, на основании государственных сметных нормативов и принятых проектных решений.

Постэкспертная сметная стоимость строительства подлежит утверждению заказчиком и является основанием для определения лимита средств, при реализации проектов за счет государственных инвестиций в строительство в соответствии с пунктом 17 Государственного норматива по определению сметной стоимости в Республике Казахстан.

Сметная документация составлена ресурсным методом с использованием программного комплекса «SANA-2015». Версия 17.2 от 27.04.17 г. по выпуску сметной документации в текущих ценах 2 квартала 2017 года.

При составлении смет использованы:

сборники элементных сметных норм расхода ресурсов на строительные работы, ЭСН РК 8.04-01-2017;

сборники элементных сметных норм расхода ресурсов на монтажные работы ЭСН РК 8.04-02-2015;

сборники элементных сметных норм расхода ресурсов на ремонтно-строительные работы ЭСН РК 8.05-01-2017;

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

сборник сметных цен в текущем уровне 2017 года на эксплуатацию строительных машин и механизмов СЦЭМ РК 8.04-11-2017;

сборник тарифных ставок в строительстве 2017 года СТС РК 8.04-07-2017;

сборник сметных цен в текущем уровне 2017 года на перевозки грузов для строительства СЦПГ РК 8.04-12-2017;

сборник сметных цен в текущем уровне 2017 года на инженерное оборудование объектов строительства ССЦ РК 8.04-09-2017;

перечень оборудования, материалов, изделий с приложением прайс-листов, наименования которых с соответствующими техническими характеристиками отсутствуют в действующих сборниках цен, утвержденный заказчиком согласно пункту 24 Государственного норматива по определению сметной стоимости строительства в Республике Казахстан.

В сметной стоимости строительства учтены дополнительные затраты:

накладные расходы, определённые в соответствии с Государственным нормативом по определению величины накладных расходов в строительстве (приложение 2 к приказу от 3 июля 2015 года №235-нқ);

сметная прибыль в размере 8% от суммы прямых затрат и накладных расходов (п.79, приложение 1 к приказу от 3 июля 2015 года №235-нқ);

резерв средств заказчика на непредвиденные работы и затраты в размере 2% от общей суммы средств по позициям 1-7 сводного сметного расчета (п.91, приложение 1 к приказу от 3 июля 2015 года №235-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).

Сметная стоимость строительства определена в ценах 2016-2018 года с учетом норм задела объема инвестиций, согласно прогноза социально-экономического развития Республики Казахстан на 2015-2019 годы одобренного на заседании Правительства Республики Казахстан (протокол № 37 от 27 августа 2014 года).

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

Мониторинг цен в строительстве и прайс-листы

Доля казахстанского содержания материалов, изделий и оборудования использованного в рабочем проекте «Реконструкция автомобильной дороги областного значения «Тараз- Жетибай-Тегистик-Ойык» км 1,7-7 составляет 100%.

7. РЕЗУЛЬТАТЫ ЭКСПЕРТИЗЫ

7.1 Оценка принятых проектных решений

В соответствии с «Правилами определения общего порядка отнесения зданий и сооружений к технически и (или) технологически сложным», утвержденными приказом Министра национальной экономики РК от 28.02.2015 №165, от 03.11.2015 г. №685, от 28.07.2016 г. №335 разработчиком проекта установлен технически сложный II (нормальный) уровень ответственности.

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

Рабочий проект разработан в соответствии с требованиями задания на проектирование и соответствует требованиям:

СНиП РК 3.03-09-2006* «Автомобильные дороги»;

СТ РК 1378 – 2005 «Дороги автомобильные. Учет интенсивности движения»;

СНиП РК 3.01-01-2008* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений»;

СН РК 3.03-19-2006 «Проектирование дорожных одежд нежесткого типа»;

СНиП 2.05.03-84 «Мосты и трубы»;

ТП 5.03-048.87. «Земляное полотно автомобильных дорог общего пользования»;

СТ РК 1125 – 2002 «Знаки дорожные. Общие технические условия»;

СТ РК 1412 – 2005 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения»;

СТ РК 1124 – 2003 «Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Технические условия»;

СТ РК 1409 – 2005 «Опоры дорожных знаков железобетонные. Технические условия»;

СН РК 4.01-03-2011 «Водоотведение. Наружные сети и сооружения»;

СН РК 4.01-05-2002 «Инструкция по проектированию и монтажу сетей водоснабжения и канализации из пластмассовых труб»;

СП РК 1.03-102-2014 «Продолжительность строительства и задел в строительстве предприятий, зданий и сооружений», часть II.

Содержание и состав сметной документации не противоречат Государственным нормативом по определению сметной стоимости строительства в Республике Казахстан, утвержденным приказом Комитета по делам строительства, жилищно-коммунального хозяйства и управления земельными ресурсами Министерства национальной экономики Республики Казахстан от 03 июля 2015 года №235-нқ.

Исходные данные содержат все необходимые данные для разработки проекта, материалы инженерных изысканий даны в полном объеме.

Проектные решения соответствуют техническим условиям.

В рабочем проекте, согласно имеющимся возможностям, применены импортозамещающие местные строительные материалы и изделия, а также продукция, изготавливаемая на предприятиях Республики Казахстан.

Принятые решения, с учетом внесения изменений по п. 7.2, соответствуют государственным нормативным требованиям по санитарной, экологической, противопожарной, производственной безопасности.

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

В процессе рассмотрения по замечаниям и предложениям филиалом РГП «Госэкспертиза» по Южному региону в рабочий проект РП Реконструкция автомобильной дороги областного значения «Тараз-Жетибай-Тегистык-Ойык» км 1,7-7, внесены следующие изменения и дополнения:

Инженерно-геология

1. В геологическом отчете приведены данные по существующей дорожной одежде;

2. Существующая дорожная одежда состоит из асфальтобетонного покрытия и основания из гравийно-песчаного грунта;

3. Грунты под дорожную одежду суглинок.

Генеральный план и транспорт

4. Планы трассы согласованы с отделом архитектуры и градостроительства;

5. В пояснительной записке приведен раздел «Генплан».

Материалы обследования

6. В акте обследования указана конструкция существующей дорожной одежды, ширина проезжей части дороги, расписаны съезды, водопропускные трубы, обустройство дороги, пересечение с сетями.

7. Демонтажные работы в рабочих чертежах приведены в соответствие с объемами и видами работ дефектной ведомости утвержденной заказчиком.

Дорожная часть.

1. Ведомость углов поворота, прямых и круговых кривых, и схемы и попиктное положение ширины и длины съездов приложены;

2. Типовые поперечные профили (тип 2) приведены в пояснительной записке

3. Схема обустройства дороги приложена;

4. Ведомости устройства автобусных остановок указана площадь устройства заездных карманов. Отфрезерованный и разобранный материал не используемый на дороге транспортируется на склад, а объем фрезерованного материала в объеме 1839

м3 используемый для устройства обочин и нижнего слоя основания тротуаров и посадочных площадок транспортируется на 1 км;

5. Дождевые воды с поверхности проезжей части отводится с помощью поперечных уклонов проезжей части;

6. Наименьший коэффициент уплотнения земполотна 0,95;

7. Водопропускные трубы предусмотрены через существующие каналы поэтому раздел «Гидрология» не приведен;

8. При проектировании водопропускных труб были использованы под железобетонные трубы лекальные блоки из монолитного железобетона.

ПОС

8. Показан расчет продолжительности строительства.

9. Начало работ в 2017 году, письмо заказчика от 25.04.2017 года № 07-1143, в 2 потока (2017-2018 г.г.).

Сметная часть

10. В сводном сметном расчете учтены затраты на экспертизу проектно-сметной документации согласно расценкам, утвержденным приказом Министра национальной экономики Республики Казахстан № 780 от 21.12.2015 года.

11. Затраты на технический надзор приняты согласно приказа №231-НК от 26 июня 2015 года, приложение №1.

12. Откорректирована температурная зона при определении зимних удорожаний.

13. За итогом сводного сметного расчета, в том числе, выделены затраты 2016 - 2018 года.

14. Локальные сметы откорректированы в соответствии с откорректированным рабочим проектом и замечаниями экспертизы.

После внесения изменений основные технико-экономические показатели сложилась следующим образом:

Основные технико-экономические показатели по рабочему проекту

Таблица №4.

п/п	Наименование показателей	Ед.изм	Показатели		Изменения - снижение + увеличение
			Заявленные	Рекомендуемые к утверждению	
1	Строительная длина	м	5300,0	5300,0	
2	Категория дороги		главная улица сельского населенного пункта	главная улица сельского населенного пункта	
3	Расчетная скорость движения	км/час	120	120	
4	Число полос движения	шт.	2/3	2/3	
5	Ширина полос движения	м	3,75	3,75	
6	Ширина проезжей части	м	7,5/10,5	7,5/10,5	
7	Ширина земляного полотна	м	15,0/10,5	15,0/10,5	
8	Тип дорожной одежды		капитальный	капитальный	
9	Вид покрытия		Щебеночно-мастичный асфальто бетон	Щебеночно-мастичный асфальто бетон	

9	Общая сметная стоимость строительства в текущих ценах 2016 -2018 года в том числе: СМР, оборудование, прочие	млн. тенге	848,996 714,674 0,058 134,264	825,615 693,283 0,058 132,274	-23,381 -21,391 - - 1,99
	Из них: 2016 год 2017 год 2018 год	млн. тенге		19,669 696,146 109,800	
10	Продолжительность строительства	мес.	8,5	8,5	-

Примечание: в результате рассмотрения сметной документации объекта, сметная стоимость по замечаниям производственного отдела г. Тараз филиала РГП «Госэкспертиза» по Южному региону уменьшилась в текущих ценах 2016-2018 годов на общую сумму 23,381 млн. тенге.

8. ВЫВОДЫ

8.1. С учетом внесенных изменений и дополнений рабочий **«Реконструкция автомобильной дороги областного значения «Тараз- Жетибай-Тегистик-Ойык» км 1,7-7»** соответствует требованиям нормативных правовых актов и государственных нормативов, действующих в Республике Казахстан, и рекомендуется для утверждения в установленном порядке со следующими основными технико-экономическими показателями:

1. Протяженность дороги 5,300 км,
2. Общая сметная стоимость строительства в текущих ценах
   2016 -2018 года, 825,615 млн. тенге,
   в том числе: СМР, 693,283 млн. тенге,
   прочие 132,274 млн. тенге,
3. Продолжительность строительства 8,5 месяцев

8.2. Настоящее экспертное заключение выполнено с учетом исходных материалов (данных), утвержденных заказчиком для проектирования, достоверенность которых гарантирована КГУ «Управление строительства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог акимата Жамбылской области» в соответствии с условиями договора №100140009275/170168/00 (09-19) от 15.03.2017 года.

8.3 При представлении на утверждение и выдачи разрешения на производство работ рабочий проект подлежит проверке на соответствие его с настоящим заключением экспертизы.

8.4 Заказчику при строительстве максимально использовать оборудование, материалы и конструкции отечественных производителей.

8. ТҰЖЫРЫМДАР

8.1 Енгізілген өзгерістер мен толықтыруларды ескере отырып, **«Жамбыл облысы облыстық маңызы бар "Тараз-Жетібай-Тегістік-Ойық" автомобиль жолының 1,7-7 км реконструкциялау»** жұмыс жобасы Қазақстан Республикасында қолданылатын нормативтік құқықтық актілер мен мемлекеттік нормативтердің талаптарына сәйкес келетіндіктен белгіленген тәртіпте төмендегі негізгі техникалық - экономикалық көрсеткіштерімен бекітуге ұсынылады:

1.	Жолдың ұзындығы	5,300 шақырым
2.	Құрылыстың 2016-2018 жылдардағы ағымдағы бағадағы сметалық құны	825,615 млн. теңге
	оның ішінде:құрылыс монтаж жұмыстары,	693,283 млн. Теңге
	тағы басқада шығындыр	132,274 млн.теңге
3.	Құрылыстың созылу мерзімі	8,5 ай

8.2 Осы сараптама қорытындысы жобалау үшін тапсырыс беруші бекіткен бастапқы материалдарды (мәліметтерді) есепке алумен орындалды, олардың дұрыстығына 2017 жылғы 12.01 дағы №160240022495/170004/00(04) шарттың талаптарына сәйкес «"Жамбыл облысы әкімдігінің құрылыс, жолаушылар көлігі және автомобиль жолдары басқармасы" коммуналдық мемлекеттік мекемесі» мемлекеттік мекемесікепілдік етеді.

8.3 Жұмыс жобасы бекітуге және жұмыс өндірісіне рұқсат берген кезінде сараптаманың осы қорытындысына сәйкес екендігі тексерілуі тиіс.

8.4 Тапсырыс беруші құрылыс жүргізу барысында отандық өндірушілердің құрал-жабдықтарын материалдарын және конструкцияларын барынша көп қолдануы.

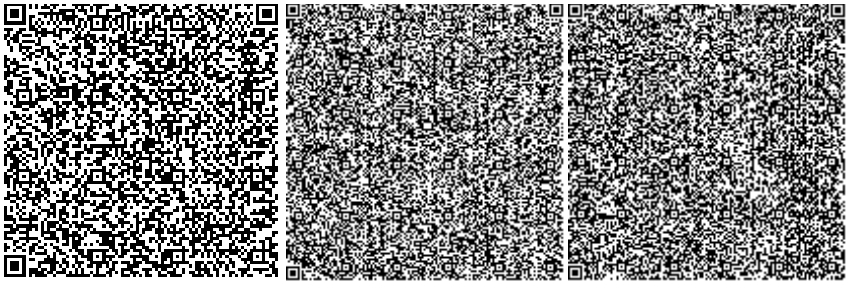
Директордың орынбасары	Ж. Жұмаділ
Өндірістік бөлім бастығы	Ж. Умралиев
Сарапшылар тобының жетекшісі	И. Бирюкова
Сарапшы	Я. Исраилов
Баға мониторингі бойынша бас маман	Б. Ибраев
Жетекші маман	Р. Байменова

Жұмаділ Ж.Ш.

Заместитель директора

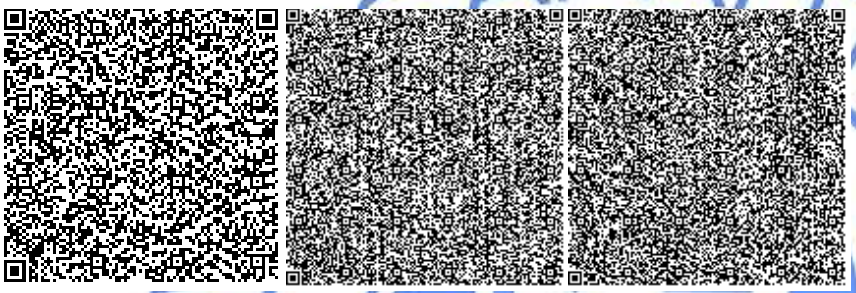
Умралиев Ж.

Начальник производственного отдела



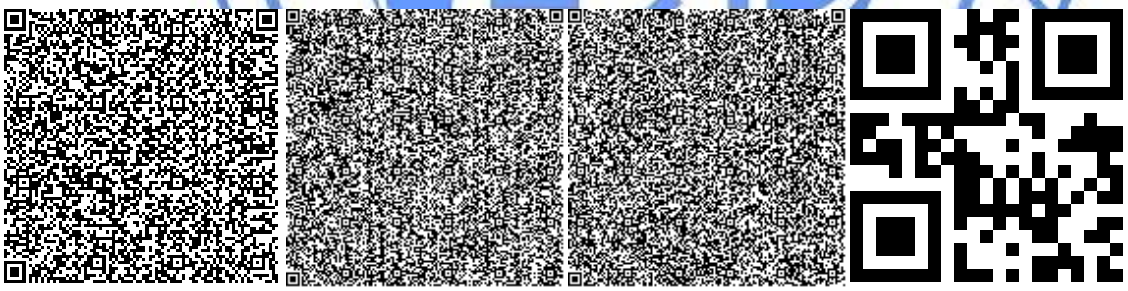
Бирюкова И.В.

Эксперт



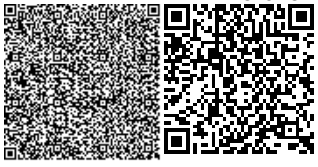
Байменова Р.Т.

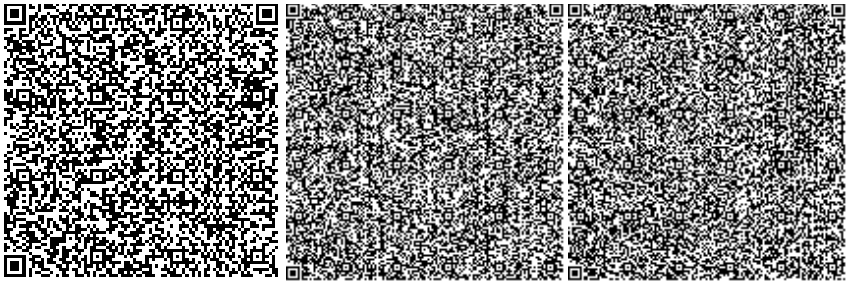
Ведущий специалист

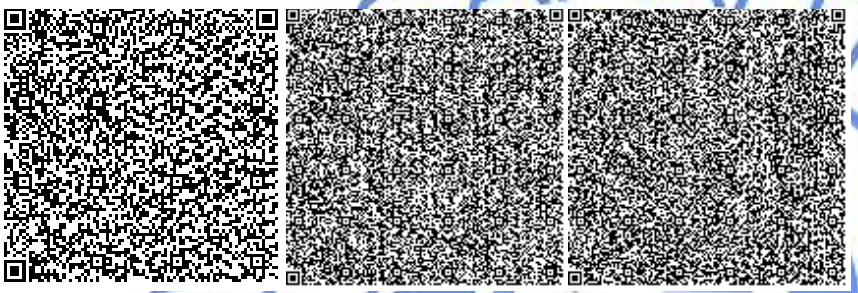
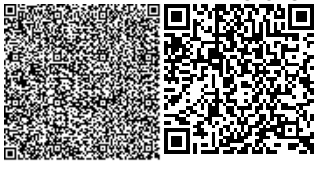


Исраилов Я.И.

Эксперт





Ибраев Б.Ж.

Главный специалист