Бекітемін
«Мемсаралтама» РМК-нің Павлодар облысы бойынша филиалы
Директор
Р.Қ. Баширов

«Ақтоғай - Шолақсор автомобиль жолының 88-91 км (3 км) күрделі жөндеу»
жұмыс жобасы бойынша

27.12.2016 ж. № 16-0242/16
(оң)

ҚОРЫТЫНДЫ

ТАПСЫРЫСШЫ:
«Павлодар облысының құрылыс, жолаушылар көлігі және автомобиль жолдары басқармасы» ММ

БАС ЖОБАЛАУШЫ:
«ПСД Строй-проект» ЖШС,
Павлодар қаласы

Павлодар қаласы

АЛҒЫ СӨЗ

«Ақтоғай - Шолақсор автомобиль жолының 88-91 км (3 км) күрделі жөндеу» жұмыс жобасы бойынша осы сараптау қорытындысы «Мемсараптама» РМК Павлодар облысы бойынша филиалымен берілді.

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

Утверждаю
Директор
Филиал РГП «Госэкспертиза» по Павлодарской области
Баширов Р.К.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

№ 16-0242/16 от 27.12.2016 г.
(положительное)
по рабочему проекту
«Капитальный ремонт автомобильной дороги Актогай-Шолаксор км 88-91 (3 км)»

ЗАКАЗЧИК:
ГУ «Управление строительства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог Павлодарской области»

ГЕНПРОЕКТИРОВЩИК:
ТОО «ПСД Строй-проект», город Павлодар

г. Павлодар

ПРЕДИСЛОВИЕ

Данное заключение по рабочему проекту **«Капитальный ремонт автомобильной дороги Актогай-Шолаксор км 88-91 (3 км)»** выдано филиалом РГП «Госэкспертиза» по Павлодарской области.

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

1 НАИМЕНОВАНИЕ: рабочий проект «Капитальный ремонт автомобильной дороги Актогай-Шолаксор км 88-91 (3 км)», разработан в 2016 году.

Настоящее заключение составлено на основании договора №140340017022/160246/00(179/16) от 07 ноября 2016 года на проведение экспертизы рабочего проекта «Капитальный ремонт автомобильной дороги Актогай-Шолаксор км 88-91 (3 км)».

2 ЗАКАЗЧИК: ГУ «Управление строительства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог Павлодарской области».

3 ГЕНПРОЕКТИРОВЩИК: ТОО «ПСД Строй-проект», государственная лицензия №13003524 от 28 февраля 2013 года (II категория), город Павлодар.

ГИП - Сагандыков Н. С., приказ №8-ОД от 29 августа 2016 года.

4 ИСТОЧНИК ФИНАНСИРОВАНИЯ: государственные инвестиции.

5 ОСНОВНЫЕ ИСХОДНЫЕ ДАННЫЕ

5.1 Основание для разработки:

задание на проектирование от 29 августа 2014 года по рабочему проекту «Капитальный ремонт автомобильной дороги Актогай-Шолаксор км 88-91 (3 км)», утвержденное руководителем ГУ «Управление строительства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог Павлодарской области»;

постановление акимата Актогайского района Павлодарской области №93 от 20 октября 2003 года о предоставлении права постоянного землепользования на земельные участки ГУ «Департамент коммунального хозяйства, транспорта и коммуникаций Павлодарской области»;

акт на право постоянного землепользования №0021923 (кадастровый номер земельного участка 14-204-060-002) от 04 ноября 2003 года, выданный Актогайским районным комитетом по управлению земельными ресурсами;

отчет по топографо-геодезическим изысканиям, выполненный ТОО «ПСД Строй-проект» в 2016 году;

отчет по инженерно-геологическим изысканиям, выполненный ТОО «ПСД Строй-проект» в 2016 году;

перечень оборудования, материалов, изделий и конструкций, принятый для проектирования, утвержденный руководителем ГУ «Управление строительства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог Павлодарской области» в 2016 году.

5.2 Согласования и заключения заинтересованных организаций

письмо №ses/S33-03/00019/2 от 21 октября 2016 года, выданное РГУ «Актогайское районное управление по защите прав потребителей Департамента по защите прав потребителей Павлодарской области Комитета по защите прав потребителей Министерства национальной экономики РК;

заключение государственной экологической экспертизы №S3-0145/16 от 15 ноября 2016 года по рабочему проекту «Капитальный ремонт автомобильной дороги Актогай-Шолаксор км 88-91 (3 км)», выданное ГУ «Управление недропользования окружающей среды водных ресурсов Павлодарской области»;

согласование Управления административной полиции ДВД по Павлодарской области от 30 сентября 2016 года.

5.3 Перечень документации, представленной на экспертизу

Том 1. 137/16-П 001. Паспорт проекта.
Том 2. 137/16-АД 002. Пояснительная записка. Чертежи.
Том 3. 137/16-АД 003. Поперечные профили.
Том 4. 137/16-ПОС 004. Проект организации строительства.
Том 5. 137/16-ОРЗ 005. Отвод и рекультивация земель.
Том 6. 137/16-ОВОС 006. Оценка воздействия на окружающую среду.
Том 7. 137/16-СМ 007. Сметная документация.
Том 8. 137/16-ПЛ. Прайс-листы.
Отчет на инженерно-геодезические изыскания.
Отчет на инженерно-геологические изыскания.

5.4 Цель и назначение объекта строительства

Целью рабочего проекта является восстановление параметров автомобильной дороги, соответствующие для III технической категории.

6 ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ ОБЪЕКТА И ПРИНЯТЫЕ ПРОЕКТНЫЕ РЕШЕНИЯ

6.1 Место размещения объекта и характеристика участка строительства

Участок автомобильной дороги Актогай - Шолаксор, км 88-91 (3 км) расположен в административных границах Актогайского района Павлодарской области.

Ситуационная схема представлена на рисунке 1.

Рисунок 1 - Ситуационная схема.

Природно-климатические условия района строительства

Район трассы относится к IV дорожно-климатической зоне.

Климат района - резко континентальный.

Основные климатические показатели:

Среднегодовая температура воздуха плюс 0,9° С.

Абсолютный максимум температуры воздуха плюс 42° С.

Абсолютный минимум температуры воздуха минус 45° С.

Температура воздуха наиболее холодных суток обеспеченностью 0,98 составляет минус 43° С, обеспеченностью 0,92 минус 40° С.

Температура самого жаркого месяца 20,2° С.

Продолжительность периодов с температурой воздуха выше:

Таблица №1

Средняя температура периода	Данные о периоде		
	Начало (дата)	Конец (дата)	Продолжительность дней
Выше 0º	12.IV	23.X	193
Выше +5ºС	22.IV	9.X	169
Выше +10ºС	7.V	22.X	137
Ниже +8ºС			214

Нормативная глубина промерзания грунта супеси - 260 см.

Среднегодовое количество осадков - 277 мм.

в т.ч. в зимний период - 62 мм.

Толщина снежного покрова (с 5% вероятностью превышения) - 50 см.

Инженерно-геологические условия площадки строительства

Инженерно-геологические изыскания на площадке объекта произведены ТОО «ПСД Строй-проект» в 2016 году.

В геоморфологическом отношении проектируемая территория расположена на сладководской равнине.

В геологическом строении исследованной территории в пределах разведанной глубины принимают участие отложения двух генетических комплексов:

современные отложения;

озерно-алювиальные отложения среднечетвертичной сладководской равнины.

Геологический разрез до глубины 5,0 м представлен следующими номенклатурными видами грунтов:

ИГЭ- 1* - 0,0 - 0,2 м. Почвенно-растительный слой, супесь слабогумусированная. В лаборатории не изучался.

ИГЭ- 3 - 0,2 - 5,0 м. Супесь коричневая, с частыми прослоями песка разной крупности и прослоями суглинков, твердая, ниже УГВ - текучая.

Супесь не обладает просадочными свойствами при бытовых и дополнительных нагрузках.

Грунтовые воды до глубины 5,0 м вскрыты на глубинах 2,8-5,0 м (абсолютная отметка 98,0-99,7). Сезонный подъем уровня + 0,7 (1,0) м.

Грунты до глубины 3,0 м обладают высокой коррозионной агрессивностью к свинцовым и алюминиевым оболочкам кабеля. По содержанию водорастворимых сульфатов и хлоридов грунты слабоагрессивные к бетонным и железобетонным изделиям на портландцементе по ГОСТ 10178. По количеству водорастворимых сульфатов грунтовые воды неагрессивные к бетонам марки W4, слабоагрессивные к арматуре железобетонных конструкций при периодическом смачивании, неагрессивные при постоянном погружении.

Нормативная глубина промерзания грунтов - 2,6 м.

6.2 Существующее состояние дороги

Автомобильная дорога

В ходе инженерно-геодезических изысканий в полевой сезон 2016 года были выполнены работы, связанные с обследованием существующего земляного полотна и дорожной одежды.

Земляное полотно построено на всем протяжении из грунтов боковых резервов.

Грунт земляного полотна супесь песчанистая.

Обследованное земляное полотно отсыпано из грунтов притрассовой полосы, коэффициент уплотнения соответствует норме (0,96), в пределах норм допустимых СНиП РК 3.03-09-2006.

Ширина существующего земляного полотна в среднем составляет 13-15 м. Основные дефекты земляного полотна: обочины занижены, нарушено укрепление обочин, откосы насыпи земляного полотна имеют уклоны от 1:1,5 до 1:2.

Высота насыпи из условия снегонезаносимости на отдельных участках недостаточна.

Существующая дорожная одежда переходного типа, переходного вида состоит из щебеночного покрытия. Основание смешано с грунтом земляного полотна, отдельно не разбирается и повторно в конструктивных слоях дорожной одежды не используется.

На всем протяжении проектируемой дороги присутствуют все виды разрушения дорожной одежды.

Почти повсеместно имеется колейность, ямочность, местами покрытие полностью разрушено, кромки проезжей части обнажены и выщерблены, обочины, как правило, просевшие.

Источники водоснабжения

Техническое водоснабжение намечено обеспечить из имеющегося источника водоснабжения с. Жолболды. Питьевое водоснабжение будет обеспечиваться из водопровода с. Актогай.

6.3 Проектные решения

В настоящем заключении рассмотрен капитальный ремонт автомобильной дороги с доведением всех технических и геометрических параметров до норм III технической категории дороги.

6.3.1 Автомобильная дорога

Интенсивность движения

Данные об интенсивности движения на проектируемом участке дороги на начало перспективного периода 2017 года - 1200 авт/сут.

Коэффициент изменения интенсивности движения принят 1,04, межремонтный срок службы - 20 лет.

Расчетная интенсивность движения на 20 летнюю перспективу в 2431 авт/сут., что соответствует III технической категории по СНиП РК 3.03-09-2006*.

Таблица №2

Основные технические параметры

№ п.п	Наименование параметров	Нормативы	
		по СНиП РК 3.03-09-2006	Принятые
1	Категория дороги	III	III
2	Расчетная скорость движения, км/ч	100	100
3	Число полос движения, шт.	2	2
4	Ширина полосы движения, м	3,50	3,50
5	Ширина проезжей части, м	7,0	7,0
6	Ширина обочины, м	2,5	2,5
7	Наименьшая ширина укрепленной полосы обочины, м	0,50	0,50
8	Ширина земляного полотна, м	12,0	12,0
9	Поперечный уклон проезжей части и укрепительной полосы, ‰	20	20
10	Поперечный уклон обочины, ‰	40	40
11	Наибольший продольный уклон, ‰	50	16,3
12	Наименьшее расстояние видимости, м.		
	а) для остановки	200	200
	б) встречного автомобиля	350	350
13	Наименьшие радиусы кривых		
	а) в плане	600	600
	б) в продольном профиле		
	- выпуклые	10 000	10867
	- вогнутые	3 000	3019

План и продольный профиль

Общее направление трассы между начальным и конечным пунктами - с востока на запад. Проектное осевое положение трассы на всем протяжении совпадает с осевым положением существующей дороги. Весь участок дороги проходит по открытой, очень слабовсхолмленной равнинной местности. За начало проектируемого участка принят ПК0+00, соответствующий км 88, конец участка ПК30+00 соответствует км 91 существующей автодороги.

Протяженность участка - 3,0 км.

Трасса дороги имеет 3 угла поворота, которые назначены для совмещения с осью существующей дороги. Два угла поворота поправочные (трассировочные), их величина не превышает 1°, вписаны кривые радиусом 10000 м и 30000 м. На ВУ-3 угол поворота величиной 10°09'37", вписана кривая радиусом 1000 м. Поскольку радиус кривой 1000 м, проектом предусмотрено устройство виража.

Система координат: условная. Система высот: Балтийская.

Продольный профиль автодороги запроектирован в соответствии с требованиями СНиП 3.03-09-2006 для III технической категории. Руководящая отметка принята с учетом возвышения бровки земляного полотна над расчетным уровнем снежного покрова 1,26 м в соответствии с требованиями СНиП 3.03-09-2006.

Продольный профиль запроектирован в абсолютных отметках. Продольные уклоны профиля не превышают допустимые для дороги III технической категории. На продольном профиле указаны грунты земляного полотна, местоположение реперов. Условия проложения автомобильной дороги в продольном профиле не сложные.

Земляное полотно

Существующее земляное полотно участка автомобильной дороги Актогай - Шолаксор, км 88-91 (3 км) построено в насыпи и каких-либо существенных изменений в результате капитального ремонта не претерпевает.

Работы по капитальному ремонту земляного полотна сводятся к приведению геометрических характеристик существующего земляного полотна до норм III технической категории.

В проекте принято два типа поперечного профиля земляного полотна:

тип I - насыпи высотой до 3-х метров с крутизной откосов насыпи 1:4, с крутизной откосов притрассовых резервов 1:6;

тип II - насыпь на водопропускной трубе с крутизной откосов 1:1,5.

Переход от поперечного профиля с крутизной откосов 1:4 к поперечному профилю на водопропускной трубе осуществляется на участке протяженностью по пять метров от трубы.

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

Для возвышения земляного полотна и уполаживания откосов используется грунт от срезки существующей насыпи и из притрассовых резервов.

Для устройства присыпных обочин используется песок шлаковый фракции 0-10 мм.

Дорожная одежда

Конструкция дорожной одежды посчитана с учетом категории улицы, прогнозируемой интенсивности движения, срока службы покрытия, а также строительных свойств дорожно-строительных материалов и грунтов по СН РК 3.03-19-2006 «Проектирование дорожных одежд нежесткого типа».

Расчет произведен на нагрузку А1. Требуемый модуль упругости 240 МПа.

В результате сравнения вариантов в рабочем проекте принят следующий тип дорожной одежды:

покрытия из холодной асфальтобетонной смеси типа Бх, марки II по СТ РК 1225-2013 на битуме СГ - 70/130 толщиной 0,10 м с поверхностной обработкой;

основания из щебеня фракции 40-70 мм с расклинцовкой щебнем фракции 10-20 мм по СТ РК 1549-2006 толщиной 0,25 м;

дополнительный слой основания из песка средней крупности по СТ РК 1217-2003 толщиной 0,15 м.

Укрепление обочин устраивается щебнем шлаковым фракции 20-40 мм, толщиной 0,10 м.

Пересечения и примыкания

Пересечения и примыкания проектом не предусмотрены.

Обустройство дороги и безопасность дорожного движения

Расстановка дорожных знаков предусмотрена согласно СТ РК 1125-2002 «Знаки дорожные» и СТ РК 1412-20100 «Технические средства организации дорожного движения». Для дорожных знаков принят II типоразмер.

Для указания водителям направления автомобильной дороги, границы обочин, протяженности и формы опасных участков (преимущественно в темное время суток и при неблагоприятных погодных условиях) установлены сигнальные столбики со светоотражателями согласно требований СНиП РК 3.03-09-2006*.

На всем протяжении проектируемого участка дороги предусмотрена дорожная разметка белой краской с добавлением стеклянных светоотражающих микрошариков.

Организация дорожного движения на период производства работ

Создание объездных дорог предусмотрено в соответствии с требованием ВСН 41-92 «Инструкция по организации движения в местах производства работ на автомобильных дорогах Республики Казахстан».

Движение автотранспорта на период капитального ремонта участка дороги осуществляется по временной объездной дороге, устраиваемой в полосе отвода.

Длина объездной дороги составляет 3,141 км.

Временная объездная дорога устраивается в нулевых отметках шириной 7,0 м. После полного завершения капитального ремонта объездной дорогой рекультивируется.

Строительные материалы

Все необходимые дорожно-строительные материалы, способы доставки и транспортировки, дальности возки автотранспортом и железной дорогой даны в «Ведомости источников получения и способов транспортировки дорожно-строительных материалов».

При капитальном ремонте участка дороги используются следующие ДСМ:

холодный асфальтобетон и черный щебень - АБЗ, с. Иртышск;

щебень фр.40-70 мм - ст. Майкаин, сельская зона г. Экибастуз;

щебень фр. 10-20 мм, песок фракции 0-10 мм - АЗФ - филиал АО «ТНК Казхром» г. Аксу;

песок - ТОО «Павлодарский речной порт», г. Павлодар;

битум - ТОО «ПНХЗ» г. Павлодар;

блоки железобетонных труб - ТОО «Завод ЖБК», г.Караганда;

дорожные знаки - ТОО «Автодорсигнал», г. Павлодар.

6.3.2 Искусственные сооружения

Проектом предусмотрено устройство круглых одноочковых железобетонных труб диаметром 1,0 м с нормальным входным звеном с фундаментом в местах понижения рельефа на ПК16+00 и на ПК23+00.

Железобетонные трубы диаметром 1,0 м выполняются из сборных звеньев и оголовков. Подготовка под тело труб и оголовки устраивается из щебня фракции 10-20 мм, фундамент под трубы устраивается из лекальных блоков №4 и №5, звенья средней части - блок №13, портальные стенки - блок СТ10, откосные стенки - блок СТ 4л (п). Устройство лотка предусмотрено из монолитного бетона В20 F200. Укрепление откосов насыпи, входного и выходного русла выполняется монолитным бетоном В20 с укладкой арматуры А-1, укрепление выполняется по щебеночной подготовке. Устройство монолитных упоров выполняется из бетона В20. Гаситель заполняется камнем размером не менее 150 мм.

Естественным основанием под водопропускные трубы служит суглинок легкий пылеватый.

Конструкция труб принята в соответствии с типовым проектом № 3.501.1-144 (инв. №1313/5) Ленгипротрансмоста 1988 г. Укрепление принято в соответствии с типовым проектом № 3.501.1-156 Ленгипротрансмоста 1988 г.

Работы по устройству труб производить в соответствии с требованиями «Сборника типовых технических спецификаций по строительству и ремонту автомобильных дорог» часть I, II.

6.4 Охрана окружающей среды

При капитальном ремонте участка автомобильной дороги предусматривались следующие мероприятия по охране окружающей среды:

для предотвращения пылеобразования на объездной дороге должен производиться полив водой;

для предотвращения размывов откосов насыпи запроектирован уклон откосов насыпи 1:4.

Устройство асфальтобетонного покрытия предусматривает движение автотранспорта с расчетной скоростью без резкого торможения и переключения на низкие передачи, что обеспечивает снижение выбросов в атмосферу от работы двигателей.

Технический этап рекультивации нарушенных земель

Проектом предусмотрено рекультивировать площадь 11,1803 га. В подготовительный период технического этапа рекультивации производят рыхление плодородного слоя почвы рыхлителем за один проход. Разрыхленный плодородный слой почвы бульдозером перемещают в валы, где он будет хранится до конца капитального ремонта дороги. После отработки притрассовых резервов грунта производят уполаживание внешних откосов резервов до уклона 1:6, с последующей планировкой откосов и дна резервов. Затем плодородный слой почвы из валов перемещают бульдозером на откосы и дно резервов, и разравнивают ровным слоем по всей поверхности.

Биологический этап рекультивации

Биологический этап рекультивации включает мероприятия по восстановлению плодородия земель и осуществляется после технической рекультивации и предусматривает выполнение следующих работ:

внесение минеральных удобрений;

безотвальная вспашка плугом;

посев многолетних трав с поливом водой;

послепосевная прикатка почвы кольчато-шпоровым катком.

На этом мелиоративные работы по освоению земель заканчиваются и в дальнейшем эти земли могут использоваться в сельском хозяйстве, за исключением земель в полосе отвода автомобильной дороги шириной 30 м.

Заключение государственной экологической экспертизы №S3-0145/16 от 15 ноября 2016 года по рабочему проекту «Капитальный ремонт автомобильной дороги Актогай-Шолаксор км 88-91 (3 км)», выданное ГУ «Управление недропользования окружающей среды водных ресурсов Павлодарской области».

6.5 Организация строительства

Район строительства с точки зрения наличия рабочих кадров, предприятий стройиндустрии, автомобильных и железных дорог относится к освоенному.

До начала строительно-монтажных работ необходимо:

обустроить технологическую площадку и временный бытовой городок;

выполнить временную объездную дорогу;

подготовить площадки для складирования строительных материалов и изделий.

Работы по капитальному ремонту автодороги необходимо выполнять в сухую погоду при положительных температурах.

Продолжительность строительства - 6 месяцев.

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 определнию сметной стоимости в Республике Казахстан.

Сметная документация составлена ресурсным методом с использованием программного комплекса «SANA-2015» (версия 16.4.2 от 14 ноября 2016 года), по выпуску сметной документации в текущих ценах 4 квартала 2016 года.

При составлении смет использованы:

сборники элементных сметных норм расхода ресурсов на строительные работы, ЭСН РК 8.04-01-2015;

сборники сметных цен в текущем уровне 2016 года на строительные материалы, изделия и конструкции ССЦ РК 8.04-08-2016;

сборник сметных цен в текущем уровне 2016 года на эксплуатацию строительных машин и механизмов СЦЭМ РК 8.04-11-2016;

сборник тарифных ставок в строительстве 2016 года СТС РК 8.04-07-2016;

сборник сметных цен в текущем уровне 2016 года на перевозки грузов для строительства СЦПГ РК 8.04-12-2016.

В сметной стоимости строительства учтены дополнительные затраты:

накладные расходы, определенные в соответствии с Государственным нормативом по определению величины накладных расходов в строительстве (приложение 2 к приказу от 03 июля 2015 года №235-нқ);

сметная прибыль в размере 8% от суммы прямых затрат и накладных расходов (п.79, приложение 1 к приказу от 03 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 03 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 2016-2017 годов с учетом норм задела объема инвестиций и прогнозного уровня инфляции по годам строительства, согласно прогноза социально-экономического развития Республики Казахстан на 2015-2019 годы одобренного на заседании Правительства Республики Казахстан (протокол №47 от 17 ноября 2015 года). В текущих ценах 2016 года МРП составляет 2121 тенге, в прогнозных ценах 2017 года - 2269 тенге.

Налог на добавленную стоимость (НДС) принят в размере, установленном законодательством Республики Казахстан на период, соответствующий периоду

строительства, от сметной стоимости строительства.

Территориальный район 14.00 - Павлодарская область.

7 РЕЗУЛЬТАТЫ ЭКСПЕРТИЗЫ

7.1 Оценка принятых проектных решений

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

Рабочий проект разработан в соответствии с требованиями задания на проектирование.

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

Исходные данные содержат все необходимые данные для разработки рабочего проекта.

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

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

В процессе рассмотрения по замечаниям и предложениям филиала РГП «Госэкспертиза» по Павлодарской области в рабочий проект «Капитальный ремонт автомобильной дороги Актогай-Шолаксор км 88-91 (3 км)» внесены следующие изменения и дополнения:

Раздел АД

1. Показатели ежегодного прироста интенсивности движения согласованы с заказчиком.
2. Представлена утвержденная заказчиком дефектная ведомость по обследованию состояния существующей автомобильной дороги (см. подпункт 2) пункта 1 приложения 4 к «Правилам проведения комплексной вневедомственной эксперти», пункт 11.
3. Представлено письмо от заказчика о начале строительство.
4. Представлена попикетная ведомость объемов земляных работ с распределением объемом по механизмам.
5. Представлена покилометровая ведомость земляных работ.
6. Указаны марки сигнальных столбиков и дорожных стоек согласно ТП 3.503.9-80.
7. Паспорт проекта выполнен согласно формы Ф-5 СН РК 1.02-03-2011.
8. Представлена схема транспортировки дорожно-строительных материалов согласованная с заказчиком.

Раздел СД

9. Обновлена версия программного комплекса «SANA-2015».
10. Сводный сметный расчет. Откорректирована стоимость экспертизы.
11. Сводный сметный расчет. Выполнена разбивка по годам, выделен 2016 год (экспертиза и ПИР).
12. Локальная ресурсная смета №2-1-1. Позиции 5, 6 - откорректирован объем разработки грунта.

13. Локальная ресурсная смета №2-1-1. Исключены затраты на рекультивацию технологической площадки.

14. Локальная ресурсная смета №1-2-1. Исключены затраты на устройство технологической площадки.

Таблица №3

Основные технико-экономические показатели по рабочему проекту

№ п/п	Наименование показателей	Ед. изм.	Заявленные	Рекомендованные к утверждению	+увеличение -снижение
1	Категория дороги	-	III	III	-
2	Количество полос движения	шт.	2	2	-
3	Ширина земляного полотна	м	12,0	12,0	-
4	Ширина полосы движения	м	3,50	3,50	-
5	Ширина проезжей части	м	7,0	7,0	-
6	Ширина обочины	м	2,5	2,5	-
7	Общая сметная стоимость строительства в текущих и прогнозных ценах 2016-2017 гг., в том числе СМР прочие затраты	 млн.тенге млн.тенге млн.тенге	 413,965 354,194 59,771	 412,254 352,633 59,621	 -1,711 -1,561 -0,150
8	Общая сметная стоимость строительства в текущих ценах 2016 г., (ПИР, экспертиза)	 млн.тенге	 3,058	 3,058	 -
9	Общая сметная стоимость строительства в прогнозных ценах 2017 г., в том числе СМР прочие затраты	 млн.тенге млн.тенге млн.тенге	 410, 907 354,194 56,713	 409,196 352,633 56,563	 -1,711 -1,561 -0,150
10	Продолжительность строительства	мес.	6	6	-

Примечание: Общее снижение в сумме 1,711 млн. тенге произошло за счет корректировки сметной документации по замечаниям и предложениям филиала РГП «Госэкспертиза» по Павлодарской области.

8 ВЫВОДЫ

1. С учетом внесенных изменений и дополнений рабочий проект «Капитальный ремонт автомобильной дороги Актогай-Шолаксор км 88-91 (3 км)» соответствует требованиям государственных нормативов, действующих в Республике Казахстан, и рекомендуется для утверждения в установленном порядке со следующими основными технико-экономическими показателями:

Категория дороги – III
Количество полос движения – 2 шт.
Ширина земляного полотна – 12,0 м
Ширина полосы движения – 3,50 м
Ширина проезжей части – 7,0 м
Ширина обочины – 2,5 м
Общая сметная стоимость строительства
в текущих и прогнозных ценах 2016-2017 гг., – 412,254 млн. тенге
в том числе СМР – 352,633 млн. тенге
прочие затраты – 59,621 млн. тенге
Продолжительность строительства – 6 месяцев

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

организаций.

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

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

5. Настоящее экспертное заключение выдано на основании исходных данных и утвержденных заказчиком материалов, достоверность которых гарантирована ГУ «Управление строительства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог Павлодарской области» в соответствии с условиями договора от 07 ноября 2016 года №140340017022/160246/00(179/16).

8 ТҰЖЫРЫМДАР

1. Енгізілген өзгерістерді және толықтыруларды ескере отырып, «Ақтоғай - Шолақсор автомобиль жолының 88-91 км (3 км) күрделі жөндеу» жұмыс жобасы Қазақстан Республикасында қолданылатын мемлекеттік нормативтердің талаптарына сәйкес келеді және белгіленген тәртіпте төмендегі негізгі техника-экономикалық көрсеткіштермен бекітілуге ұсынылады:

Жол санаты	– III
Қозғалыс жолағының саны	– 2 дана
Жер төсемінің кеңдігі	– 12,0 м
Қозғалыс жолақтығының кеңдігі	– 3,50 м
Өтетін жол бөлігінің кеңдігі	– 7,0 м
Бекітулі жол жиегінің кеңдігі	– 2,5 м
2016-2017 жылғы ағымдағы және болжамды бағамен алынған	
құрылыстың жалпы сметалық құны,	–412,254 млн. теңге
соның ішінде құрылысты-монтаждық жұмыстары	–352,633 млн. теңге
басқа шығындар	–59,621 млн. теңге
Құрылыстың ұзақтығы	– 6 ай

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

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

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

5. Осы сараптама қорытындысының дұрыстылығы 2016 жылғы 07 қарашадағы №140340017022/160246/00(179/16) шарттың тәртібіне сәйкес «Павлодар облысының құрылыс, жолаушылар көлігі және автомобиль жолдары басқармасы» ММ кепілдендірілген бастапқы мәліметтер және жобалау үшін тапсырысшымен берілген материалдар негізінде берілді.

Глущенко Л.И.

Эксперт

Каменова Г.И.

Ведущий специалист по делопроизводству, архиву

Сейсембеков А.Т.

Начальник производственного отдела

Талипов Е.М.

Эксперт

Ирмекпаев Т.Е.

Ведущий специалист

Жармаханов Б.К.

Руководитель экспертной группы