Бекітемін
«Мемсараптама» РМК Оңтүстік Қазақстан облысы бойынша филиалы
Директордың орынбасары
И.О. Спатаев

«"Шымкент қаласы.Бадам су қоймасында орналасқан әмбебап есу және спорт түрінің оқу жаттығу базасына кірме жолдың құрылыс жұмыстарына жобалық-сметалық құжаттамасын дайындау"»
жұмыс жобасы бойынша

08.09.2015 ж. № 19-0502/15

ҚОРЫТЫНДЫ

ТАПСЫРЫСШЫ:
«Шымкент қаласының жолаушылар көлігі
және автомобиль жолдары бөлімі» ММ

БАС ЖОБАЛАУШЫ:
«Шымкент-Каздорпроект»

Шымкент қаласы

АЛҒЫ СӨЗ

«ОҚО, Шымкент қаласы Бадам су қоймасында орналасқан спорттың су және есу түрлеріне арналған әмбебап оқу-жаттығу базасына кірме жолдың құрылысы» жұмыс жобасы бойынша осы сараптау қорытындысы РМК-ның Оңтүстік Қазақстан облысы бойынша филиалымен берілді.

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

Утверждаю
Заместитель директора
Филиал РГП «Госэкспертиза» Южно-казахстанской области
Спатаев И.О.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

№ 19-0502/15 от 08.09.2015 г.

по рабочему проекту
«РП "Строительство подъездной автомобильной дороги к универсальной учебно-тренировочной базы на Бадамском водохранилище для водных и гребных видов спорта в городе Шымкент"»

ЗАКАЗЧИК:
ГУ «Отдел пссажирского транспорта и автомобильных дорог города Шымкент»

ГЕНПРОЕКТИРОВЩИК:
ТОО «Шымкент-Каздорпроект»

г. Шымкент

ПРЕДИСЛОВИЕ

Данное экспертное заключение на рабочий проект **«Строительство подъездной автомобильной дороги к универсальной учебно-тренировочной базы на Бадамском водохранилище для водных и гребных видов спорта в городе Шымкент»** выдано филиалом РГП «Госэкспертиза» по ЮКО

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

.

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА •

1. НАИМЕНОВАНИЕ: рабочий проект **«Строительство подъездной автомобильной дороги к универсальной учебно-тренировочной базы на Бадамском водохранилище для водных и гребных видов спорта в городе Шымкент».**

Настоящее заключение выполнено согласно договору за №19/0489 от 18.08.2015 года на экспертизу рабочего проекта между филиалом РГП «Госэкспертиза» по ЮКО и ГУ «Отдел пассажирского транспорта и автомобильных дорог города Шымкента».

2. ЗАКАЗЧИК: ГУ «Отдел пассажирского транспорта и автомобильных дорог города Шымкента».

3.ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПРОЕКТИРОВЩИК: ТОО «Шымкент-Каздорпроект» Гослицензия ГСЛ № 13010267 от 13.05.2013 года. Особые условия действия лицензии – I категория.

ГИП – Барекаев Е.В. Приказ о назначении ГИП № 4П от 04.08.2015 года.

4. ИСТОЧНИК ФИНАНСИРОВАНИЯ: государственные инвестиции.

5. ОСНОВНЫЕ ИСХОДНЫЕ ДАННЫЕ

5.1 Основание для разработки:

задание на проектирование, утвержденное руководителем ГУ «Отдел пассажирского транспорта и автомобильных дорог города Шымкента» от 30.07.2015 года;

архитектурно - планировочное задание № 22/296 от 26.06.2015 года, выданное отделом архитектуры и градостроительства акимата г. Шымкент ЮКО;

постановление акимата г. Шымкента № 1494 от 14.08. 2015 года о предоставлении земельного участка во временное пользование для строительства подъездной автомобильной дороги к универсальной учебно-тренировочной базы на Бадамском водохранилище для водных и гребных видов спорта в городе Шымкент;

акт выбора земельного участка для строительства подъездной автомобильной дороги к универсальной учебно-тренировочной базы на Бадамском водохранилище для водных и гребных видов спорта в городе Шымкент от 2015 года (без даты).

постановление акимата г. Шымкент № 637 от 30.04.2015 года о разрешении разработки проектно-сметной документации на строительства подъездной автомобильной дороги к универсальной учебно-тренировочной базы на Бадамском водохранилище для водных и гребных видов спорта в городе Шымкент;

письмо от ГУ «Отдел пассажирского транспорта и автомобильных дорог города Шымкента» № 32/4-2704 от 07.09. 2015 года о, том что финансирование строительства подъездной автомобильной дороги к универсальной учебно-тренировочной базы на Бадамском водохранилище для водных и гребных видов спорта в городе Шымкенте предусмотрено согласно постановление акимата г. Шымкента за №1439 от 12 августа 2015 года;

письмо от ГУ «Отдел пассажирского транспорта и автомобильных дорог города Шымкента» № 32/4-2239 от 31.07.2015 года и о начале строительства;

5.2 Согласования и заключения заинтересованных организаций:

Заключение государственной экологической экспертизы № KZ70VDC00039163 от 12.08.2015 года, выданное ГУ «Управление природных ресурсов и регулирования природопользования ЮКО».

Согласование ГУ «Отдел пассажирского транспорта и автомобильных дорог города Шымкента» от 08.06.2015 года.

Согласование отделом архитектуры и градостроительства акимата г. Шымкент от 08.06.2015 года;

5.3 Перечень документации представленной на экспертизу:

Том I. Паспорт проекта.

Том II. Пояснительная записка и чертежи.

Том III. Сметы.

5.4 Цель и назначение объекта строительства

Целью строительства подъездной автомобильной дороги к универсальной учебно-тренировочной базы является обеспечение проезда спортсменов, обслуживающего персонала и любителей водных видов спорта к учебно-тренировочной базе на Бадамском водохранилище.

6. ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ ОБЪЕКТА И ПРИНЯТЫЕ ПРОЕКТНЫЕ РЕШЕНИЯ

6.1 Место размещения объекта и характеристика участка строительства:

Автодорога расположена в районе Бадамского водохранилища в Толебийском районе ЮКО и служит для проезда спортсменов и любителей спорта к универсальной тренировочной базе на Бадамском водохранилище для водных и гребных видов спорта.

Природно-климатические условия площадки строительства

Дорожно-климатическая зона - V

Тип местности по характеру и степени увлажнения – 3

Климатический подрайон - IIIБ

Температура наружного воздуха в °С: абсолютная максимальная – плюс 44; абсолютная минимальная - минус 34.

Средняя максимальная температура воздуха наиболее тёплого месяца в °С – плюс 33.

Температура воздуха наиболее холодных (обеспеченностью 0,92): суток - минус 25, пятидневки – минус 17; периода – минус 6.

Средняя суточная амплитуда температуры воздуха наиболее холодного месяца, в °С – минус 9,8

Средняя суточная амплитуда температуры воздуха наиболее тёплого месяца в °С- плюс 14,9

Продолжительность, сут./ Средняя суточная температура воздуха, 0С , периода со средней суточной температурой воздуха:

≤ 0°С – 61/-1,9; ≤ 8 °С – 143/1,5; ≤ 10 °С – 160/2,2

Средняя годовая температура воздуха, °С12,2

Количество осадков за ноябрь – март – 368 мм

Количество осадков за апрель – октябрь – 208 мм

Преобладающее направление ветра за декабрь-февраль – В (восточное)

Преобладающее направление ветра за июнь-август – В (восточное)

Максимальная из средних скоростей ветра по румбам за январь – 4,3 м/сек

Минимальная из средних скоростей ветра по румбам за июль – 2,4 м/сек

Количество дней в году: гололёд -4; град -5; метели -2,2; ветер > 15 м/сек – 41.

Нормативная глубина промерзания, м: для суглинка – 0,63;

для крупнообломочных грунтов- 0,94.

Глубина проникновения 0°С в грунт, м: для суглинка – 0,73

для крупнообломочных грунтов- 1,04.

Зона влажности – 3 (сухая)
Район по весу снегового покрова - I
Район по давлению ветра - III
Район по толщине стенки гололёда - III

Инженерно-геологические условия площадки строительства

По результатам обследования дорожной одежды установлено:

- дорожная одежда двухслойная: первый слой – асфальтобетон, толщиной 10-25 см; второй слой – основание из гравия, мелкой гальки и песка толщиной 38-45 см
- большая часть дорожного покрытия отнесена к удовлетворительному состоянию, хотя в нём отмечаются редкие выбоины и трещины.
- обломочный материал основания, преимущественно, хорошо окатан, округлой формы, в большинстве представлен гравием и галькой с песчаным заполнителем;
- обломочный материал не отсортирован ни по крупности частиц, ни по грансоставу. В общей массе доминируют обломки размером до 2-5 см.

Грунты, залегающие под дорожной одеждой на глубину 3,0 м, представлены суглинком. Суглинок от легкого песчанистого до тяжелого песчанистого, твердой консистенции.

Грунты на глубину 1,0 – 1,3 м не обладают просадочными свойствами вследствие механического воздействия на них в процессе строительства исследуемой автомобильной дороги и последующего ее использования под эксплуатацию большегрузным транспортом.

По этой причине глинистые грунты, до указанной выше глубины, отнесены к непросадочным, что подтверждают лабораторные испытания

Ниже, до глубины 3,0 м, геолого-литологический разрез сложен суглинком среде-, верхнечетвертичного возраста, светло-коричневым, макропористым, лёгким, лёссовидным, песчанистым.

Физико-механические свойства грунтов

В пределах участка автодороги выделено два инженерно-геологических элемента (ИГЭ):

- первый ИГЭ – суглинок непросадочный, мощностью 1 – 1,3 м;
- второй ИГЭ – суглинок просадочный; тип грунтовых условий по просадочности первый и второй; II тип – просадка от собственного веса при замачивании более 20 см; I тип – просадка от собственного веса при замачивании 0 – 5 см

По результатам химического анализа «водной вытяжки» грунтов, по содержанию легко- и среднерастворимых солей, согласно СНиП 3.03-09-2003, прил. В, табл. 5.2, грунты участка автодороги: суглинок – незасоленный (суммарное содержание солей 0,103-0,162 %).

6.2 Существующее состояние

Земляное полотно существующей грунтовой дороги отсутствует. В период изыскательских работ были отмечены движения только строительной техники до 18 единиц в дневное время суток в обоих направлениях.

Автодорогу пересекает ЛЭП 3 пр 220 кВт. Габарит подвески нижнего провода соответствует нормам требования. По СНиП РК 3.03-09-2006 составляет – 8,0 м, фактическая высота от поверхности покрытия до низа провода – 8,95 м

6.3 Проектные решения.

6.3.1. Автомобильная дорога

Проектируемый участок подъездной автомобильной дороги к универсальной учебно-тренировочной базы на Бадамском водохранилище для водных и гребных видов спорта в городе Шымкенте расположенный в Южно-Казахстанской области в южной части города Шымкент,.в соответствии с заданием на проектирование переводится в категорию IV – В (внутриплощадочная)

Протяженность рассматриваемого участка 550,0 м. Показатели плана дороги соответствуют требованиям СНиП РК 3.01-01-2008* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских населённых пунктов». Видимость обеспечивается. На всем своем протяжении проектная ось улицы проходит по существующей дороге с максимальным использованием существующего земляного полотна.. Ось трассы привязана к заложенным опорным пунктам (реперам). Реперам задана условная система координат и высот, с возможностью перевода в городскую.

Интенсивность движения

Согласно формы учета интенсивности движения и состава транспортного потока расчетная суммарная интенсивность движения на этом участке дороги составляет 18 авт/сут.

Принятые технические параметры

Категория подъездной автомобильной дороги к универсальной учебно-тренировочной базы на Бадамском водохранилище для водных и гребных видов спорта в городе Шымкенте IV–В.(внутриплощадочная) и имеет следующие параметры:

Таблица №1

п	Наименование	Единица измерения	количество
	Общая строительная длина	м	550
	Расчетная скорость движения	км/час	40
	Ширина обочин	м	1,75
	Число полос движения	шт.	1
	Ширина земляного полотна	м	8,0
	Ширина проезжей части	м	4,5

План и продольный профиль

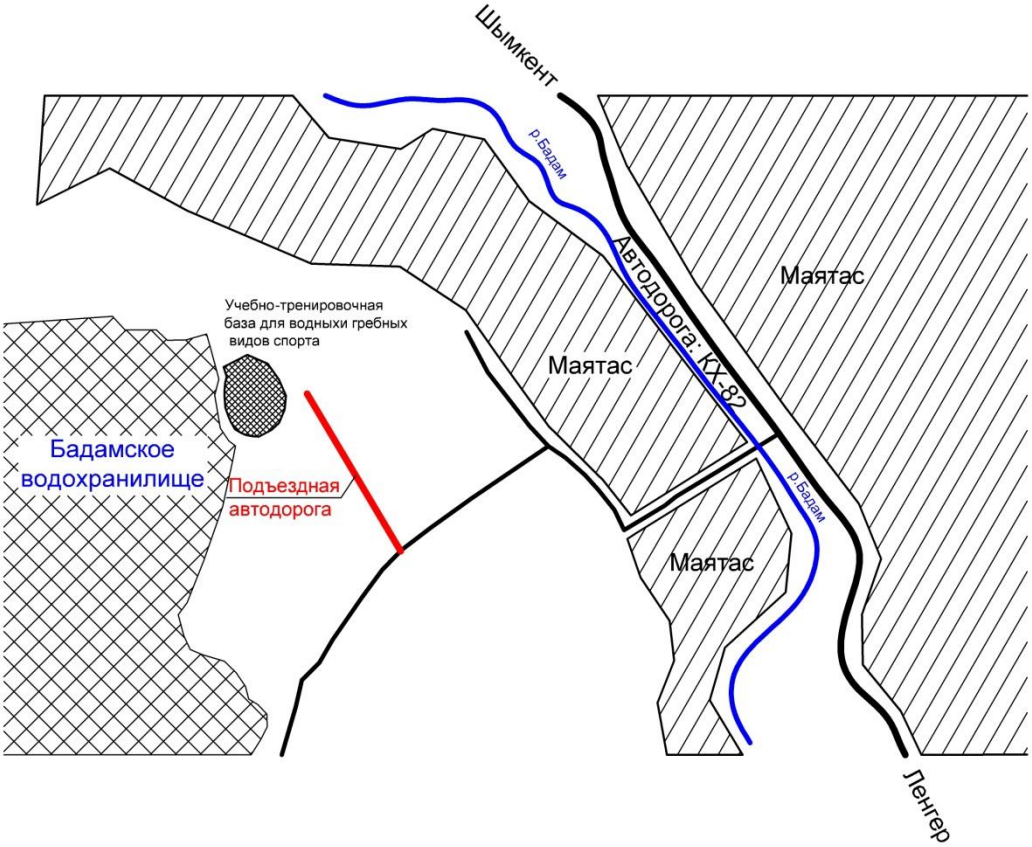
Продольный профиль запроектирован в соответствии требованиям СНиП РК 3.03-09-2006* с учетом назначенных руководящих отметок.

Проектная линия нанесена с учетом климатических, гидрологических и почвенно-грунтовых условий местности. Проектирование продольного профиля производилось по программе IndorCAD Road 9

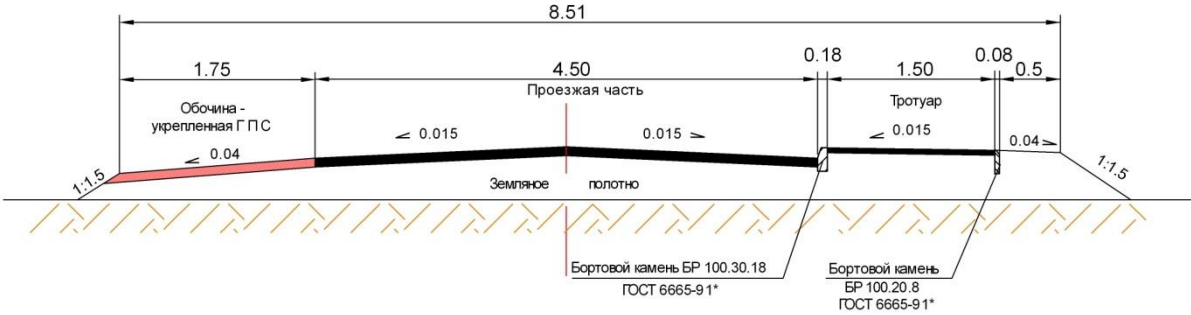
Максимальный продольный уклон 89 ‰, что соответствует категории дороги по нормативам. Наименьший радиус выпуклых вертикальных кривых принят –1050м, а вогнутых-1300 м.

Принятые параметры (уклоны, радиусы, длины вертикальных кривых) в соответствии с расчетной скоростью обеспечивают видимость в плане и продольном профиле.

Ситуационная схема подъездной дороги



Поперечный профиль подъездной автодороги от ПК0+00 до ПК5+33



Земляное полотно

На основании задания на проектирование ширина земляного полотна принята 8,5 метров.

Земляное полотно отсыпается из грунта выемок, которая разрабатывается бульдозером

79 кВт (108 л.с.) и перемещается до 50 м в насыпь.

Инженерно-геологические условия участка дороги определены 3 типом местности и по степени увлажнения верхней толщи.

На всем протяжении участок трассы сложен суглинком тяжелым.

Грунты повсеместно не засолены. Подземные воды (до глубины 3,0 м не вскрыты).

Общий объем оплачиваемых земляных работ составляет - 1398 м^3, а профильный -1165 м^3 .

Поперечные профили земполотна, разработаны с учетом индивидуальных особенностей местности.

Для организации отвода воды проезжая часть и обочины предусмотрены с уклоном к бровке земляного полотна, а далее по кюветам вода сбрасывается в пониженные места.

Дорожная одежда

В виду того, что по подъездной автодороге будет осуществляться движение в основном легковые автомобили, поэтому дорожная одежда принята конструктивно, как для автодороги IV – В категории:

-покрытие из горячей плотной мелкозернистой асфальтобетонной смеси марки III, тип Б, Н-5 см;

-основание из щебеночно-гравийно-песчаной смеси С6, Н-20 см.

Поперечный уклон проезжей части принят 150/00, обочин -40 0/00 .

Детально конструкция приведена на чертеже «Дорожная одежда».

Примыкания и пересечения в одном уровне

В конце трассы на ПК 5+40 влево предусмотрен съезд на территорию универсальной учебно-тренировочной базы длиной 6,5 м. Ширина проезжей части принята 5,5 м, обочина -1,0 м по существующим параметрам. Радиусы закругления приняты 5 м. Дорожная одежда предусмотрена по типу основной дороги.

Обустройство дороги и безопасность дорожного движения

В соответствии с требованиями СНиП РК 3.03-09-2006*, СТ РК 1125-2002 «Дорожные знаки», СТ РК 1412-2010 «Технические средства организации дорожного движения», примыкания оборудуются знаками. Для безопасного движения и ориентирования водителей в пути установлены дорожные знаки типоразмер I со светоотражающей пленкой тип –3 в на основании СТ РК 1125-2002, на металлических стойках СКМ по ТП серии 3.503.9-80 «Опоры дорожных знаков на автомобильных дорогах».

6.4 Отвод земель

Для строительства подъездной автомобильной дороги к универсальной учебно-тренировочной базы на Бадамском водохранилище для водных и гребных видов спорта в городе Шымкент; произведено согласно акт выбора земельного участка под строительства подъездной дороги и постановление акимата г. Шымкента № 1494 от 14.08. 2015 года о предоставлении земельного участка во временное пользование.

6.5 Охрана окружающей среды.

Проектом предусмотрены нижеследующие мероприятия по охране окружающей среды с учётом требований по охране окружающей среды:

- выбор места под размещение трассы автодороги с минимальным занятием ценных угодий для размещения основных дорожных сооружений;
- максимальное использование природного ландшафта, сохранение зелённых насаждений (вырубка деревьев предусматривается в проекте в исключительно необходимых случаях);
- сохранение существующей оросительной сети;
- для защиты почвы от эррозионных процессов предусматривается устройство водоотводных канав;
- снятие и хранение почвенно-плодородного слоя (ППС) с последующим использованием его при рекультивации на временно занимаемых землях.

Участок строительства после окончания работ должен быть очищен от строительного и бытового мусора. Весь строительный и бытовой мусор вывозится на свалку. Забор воды для нужд строительства осуществляется специально оборудованной машиной с водозаборным устройством, оборудованным рыбозащитной сеткой с размерами ячеек 3х3 мм.

6.6 Организация строительства

В подготовительный период рабочим проектом предусмотрены следующие виды работ:

- вынос оси в натуру
- расчистка дорожной полосы
- создание геодезической разбивочной основы
- Производство работ по строительству улиц осуществляется поточным методом.

Перед производством основных дорожно-строительных работ в подготовительный период необходимо произвести следующие работы:

– вынос проектной оси в натуру;
– завоз механизмов, материалов и строительных конструкций;
- снятие растительного слоя.

Земляное полотно отсыпается из грунта выемок, которая разрабатывается бульдозером

79 кВт (108 л.с.) и перемещается до 50 м в насыпь. Насыпь отсыпается послойно толщиной 30 см и каждый слой уплотняется пневмокатками 25 тн при 6 проходах по одному следу с поливом водой до оптимальной влажности.

На уплотненное и спланированное земляное полотно устанавливается бортовой камень БР 100.30.18 и укладывается слой основания из щебеночно-гравийно-песчаной смеси С6, Н-20 см, с уплотнением виброционными катками 6 тн за 13 проходов по одному следу, а затем 10 тн за 10 проходов по одному следу при оптимальной влажности. На готовый слой основания производится подгрунтовка из разжиженного битума, с подвозкой вяжущего автогудронатором Д-640 с розливом за 2 часа до укладки асфальтоукладчиком покрытия. Покрытие из горячей плотной мелкозернистой асфальбетонной смеси укладывается толщиной 5 см асфальтоукладчиком и уплотняется самоходными катками 6 тн за 5 –8 проходов по одному следу и окончательно – гладковальцовым катком массой 11-18 т за 6-8 проходов по одному следу. Уплотнение производить непосредственно после их укладки, соблюдая при этом температурный режим.

После укладки дорожной одежды производятся работы по устройству присыпных обочин из грунта с отсыпкой послойно и уплотнением катками с поливом водой до

оптимальной влажности, а затем укрепление обочин гравийно-песчаной смеси С6 на толщину 10 см.

С правой стороны устраивается совмещенный тротуар с проезжей частью шириной 1.5 м. Покрытие устраивается из горячей плотной мелкозернистой асфальтобетонной смеси толщиной 4 см на основание из гравийно-песчаной смеси толщиной 15 см.

Производство всех строительных работ необходимо вести с соблюдением требований СНиП РК 1.03-05-2001 «Охрана труда и техника безопасности в строительстве». Во всех процессах следует руководствоваться правилами охраны окружающей среды.

При производстве работ не допускается засорения строительным мусором прилегающей территории. На стройке должны использоваться машины и механизмы, соответствующие государственным стандартам.

Работы на примыкании ведутся одновременно с производством аналогичных работ на основной дороге силами тех же подразделений по мере продвижения вперед.

. **Основные виды работ**

Земляное полотно отсыпается из грунта выемок, которая разрабатывается бульдозером

79квт (108л.с.) и перемещается до 50м в насыпь. Насыпь отсыпается послойно толщиной

30см и каждый слой уплотняется пневмокатками 25тн при 6 проходах по одному следу с поливом водой до оптимальной влажности.

На уплотненное и спланированное земляное полотно устанавливается бортовой камень БР 100.30.18 и укладывается слой основания из щебеночно-гравийно-песчаной смеси С6, Н-20 см, с уплотнением виброционными катками 6 тн за 13 проходов по одному следу, а затем 10 тн за 10 проходов по одному следу при оптимальной влажности. На готовый слой основания производится подгрунтовка из разжиженного битума, с подвозкой вяжущего автогудронатором Д-640 с розливом за 2 часа до укладки асфальтоукладчиком покрытия. Покрытие из горячей плотной мелкозернистой асфальбетонной смеси укладывается толщиной 5 см асфальтоукладчиком и уплотняется самоходными катками 6 тн за 5 –8 проходов по одному следу и окончательно – гладковальцовым катком массой 11-18 т за 6-8 проходов по одному следу. Уплотнение производить непосредственно после их укладки, соблюдая при этом температурный режим.

После укладки дорожной одежды производятся работы по устройству присыпных обочин из грунта с отсыпкой послойно и уплотнением катками с поливом водой до оптимальной влажности, а затем укрепление обочин гравийно-песчаной смеси С6 на толщину 10 см.

С правой стороны устраивается совмещенный тротуар с проезжей частью шириной 1.5 м. Покрытие устраивается из горячей плотной мелкозернистой асфальтобетонной смеси толщиной 4 см на основание из гравийно-песчаной смеси толщиной 15 см.

Производство всех строительных работ необходимо вести с соблюдением требований СНиП РК 1.03-05-2001 «Охрана труда и техника безопасности в строительстве». Во всех процессах следует руководствоваться правилами охраны окружающей среды.

При производстве работ не допускается засорения строительным мусором прилегающей территории. На стройке должны использоваться машины и механизмы, соответствующие государственным стандартам.

Работы на примыкании ведутся одновременно с производством аналогичных работ на основной дороге силами тех же подразделений по мере продвижения вперед.

производить непосредственно после их укладки, соблюдая при этом температурный режим.

Продолжительность строительства

Категория дороги – IV – В, строительная длина подъездной дороги 550 метров.

По таблице стр.34 продолжительность строительства: на 5км -7 месяцев;

Уменьшение мощности составит:

(5км-0,550км):5х100=89%

Уменьшение нормы продолжительности строительства:

89х0,3=27%

Продолжительность строительства с учетом экстраполяции будет равна:

Т=7х(100-27):100= 5,0 месяцев : 2 смены =2,5 месяца,

6.7 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 5.4.1 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 1-22;

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);

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.

Доля казахстанского содержания материалов, изделий и оборудования использованного в рабочем проекте "Строительство подъездной автомобильной дороги к универсальной учебно-тренировочной базы на Бадамском водохранилище для водных и гребных видов спорта в городе Шымкент" 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) технологический сложным объектам, утвержденным приказом Министерства национальной экономики Республики Казахстан от 28.02.2015 года №165, разработчиком проекта установлен II уровень ответственности (технический сложный).

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.

7.2 дополнения изменения, внесенные в проект в процессе экспертизы

В процессе рассмотрения по замечаниям и предложениям филиалом РГП «Госэкспертиза» по ЮКО в рабочий проект "Строительство подъездной автомобильной дороги к универсальной учебно-тренировочной базы на Бадамском водохранилище для водных и гребных видов спорта в городе Шымкент" внесены следующие изменения и дополнения:

1) в задании на проектирование и в пояснительной записке добавлен п. «Цель проекта»:

2) в пояснительной записке приведена в разделе «Существующее состояние дороги» данные по интенсивности движения:

3) постановление об отводе земли под строительства подъездной дороги приложено:

4) экологическое заключение приложено:

5) согласно СН РК 3.03-19-2006 в ТЭП приведен расчётный срок службы конструкции дорожной одежды:

6) согласно СН РК 3.03-19-2006 в технико-экономических показателях приведены вид покрытия и уровень ответственности.

7) типового поперечного сечения подъездной дороги выполнено согласно задание на проектирование:

8) возведения земляного полотна производится из грунта выемок, которое разрабатывается бульдозерами и перемещается в насыпь.

9) затраты на экспертизу проекта учтены согласно расчета;

10) сметная документация составлена для территориального района 15.1 вместо

15.2 и пересчитана в редакции 5.4.1 программного комплекса «АВС-4» с учетом «Изменения и дополнения. Выпуск 22»;

11) погрузка почвенно-растительного грунта 849 м^3 учтена 1-группы вместо 2-группы;

12) устройство основания дороги учтено однослойное по Е27-21-1 вместо верхнего слоя двухслойного основания;

13) планировка присыпных обочин учтена 2-группы вместо 3-группы;

14) при устройстве тротуаров исключены затраты на розлив битума, учтено в Е27-55-1;

15) 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:

Основные технико-экономические показатели рабочего проекта

Таблица №1

№ п/п	Наименование	Ед. изм.	Показатели		Изменен. +Увелич. -Снижен.
			заявленные	рекомен. к утверж.	
1	Общая строительная длина	м	550	550	
2	Категории улицы		IV-В.(внутри-площадочная)	IV–В.(внутри площадочная)	
3	Ширина обочин	м	1,75	1,75	
4	Число полос движения	шт.	1	1	
5	Ширина земляного полотна	м	8,0	8,0	
6	Ширина проезжей части	м	4,5	4,5	
7	Тип дорожной одежды		Капитальный	Капитальный	
8	Вид покрытия		Усовершенствованное	Усовершенствованное	
9	Общая сметная стоимость строительства в базовых ценах 2001 года, в том числе: СМР прочие	млн.тенге	6,820 6,727 0,093	6,031 5,949 0,082	-0,789 -0,778 -0,011
10	Общая сметная стоимость строительства в текущих ценах 2015 года, всего в том числе: СМР прочие	млн.тенге	20,426 17,204 3,222	19,288 15,214 4,074	-1,138 -1,990 +0,852
11	Продолжительность строительства	месяцев	4,6	2,5	-1,9

Примечание: в результате рассмотрения сметной документации объекта сметная стоимость строительства снизилась в текущих ценах 2015 года на общую сумму 1,138 млн. тенге.

8. ВЫВОДЫ

С учётом внесённых изменений и дополнений рабочий проект «**Строительство подъездной автомобильной дороги к универсальной учебно-тренировочной базы на Бадамском водохранилище для водных и гребных видов спорта в городе Шымкент»** соответствует требованиям государственных нормативов, действующих в Республике Казахстан, и рекомендуется для утверждения в установленном порядке со следующими основными технико-экономическими показателями:

1.	Общая строительная длина	550,0 м
2.	Категории улицы	IV–В.(внутриплощадочная)
3.	Ширина обочин	1,75 м
4.	Число полос движения	1 шт
5.	Ширина земляного полотна	8,0 м
6.	Ширина проезжей части	4,5 м
7.	Тип дорожной одежды	Капитальный
8.	Общая сметная стоимость строительства в базовых ценах 2001 года, в том числе: СМР	6,031 млн.тенге 5,949 млн.тенге
	прочие	0,082 млн.тенге
9.	Общая сметная стоимость строительства в текущих ценах 2015 года, всего	19,288 млн.тенге
	в том числе: СМР	15,214 млн.тенге
	прочие	4,074 млн.тенге
10.	Продолжительность строительства	2,5 месяца

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, согласно Правил утверждения проектов (технико-экономических обоснований и проектно-сметной документации), предназначенных для строительства объектов за счет бюджетных средств и иных форм государственных инвестиций, утвержденным приказом Министерства национальной экономики Республики Казахстан от 02.04.2015 года №304.

3. Настоящее экспертное заключение выполнено с учетом исходных материалов (данных), утвержденных заказчиком для проектирования, достоверность которых гарантирована ГУ "Отдел пассажирского транспорта и автомобильных дорог города Шымкента" в соответствии условиями договора №19/0489 от 18.08.2015 года.

8. ТҰЖЫРЫМДАР

«ОҚО, Шымкент қаласы Бадам су қоймасында орналасқан спорттың су және есу түрлеріне арналған әмбебап оқу-жаттығу базасына кірме жолдың құрылысы» жұмыс жобасын 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.	Жалпы құрылыс ұзындығы	550,0 м
2.	Жол санаты	IV–В.(алаң ішіндегң)

3.	Жол жиегінің ені	1,75 м
4.	Жүру жолағының саны	1 дана
5.	Жер жолағының ені	8,0 м
6	Жүріп өту бөлігінің ені	4,5 м
7	Жол киімінің түрі	курделі
8.	2001жылғыбазалық бағадағы құрылыстың жалпы сметалық құны	6,031 млн. теңге
	оның ішінде: құрылыс-монтаж жұмыстары	5,949 млн. теңге
	өзге де шығындар	0,082 млн. теңге
9.	2015, жылдағы ағымдағы және болжамдағы бағалардағы құрылыстың жалпы сметалық құны	19,288 млн. теңге
	оның ішінде: құрылыс-монтаж жұмыстары	15,214 млн. теңге
	өзге де шығындар	4,074 млн. теңге
10.	Құрылыстын ұзақтығы	2,5 ай

1. Жұмыс жобасын бекіту және жұмыстарды өндіріске ұсынғанда, оның осы сараптама қорытындысына сәйкес келтірілгендігін 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 18.08.2015 жылғы № 19/0489 шарттың талаптарына сәйкес «Шымкент қаласы жолаушылар көлегі және автомобиль жолдары басқармасы» ММі кепілдік етеді.

3. Қазақстан Республикасы Ұлттық экономика министрлігінің 02.04.2015 жылғы № 304 бұйрығымен бекітілген Бюджет қаражаты және мемлекеттік инвестициялардың өзге де нысандары есебінен объектілерді салуға арналған жобаларды (техникалық-экономикалық негіздемелерді және жобалау-сметалық құжаттаманы) бекіту қағидаларына сәйкес жұмыс жобасы өндірісі басталғанға дейін үш ай ішінде белгіленген тәртіп бойынша бекітілуі тиіс.

Өндірістік бөлім бастығы	Е. Курбанбаев
Сарапшылар тобының жетекшісі	Я. Исраилов
Жетекші маман	Р. Баймурзаева
Жиынтық бөлім бастығы	Т. Кудайбергенов
Жетекші маман	Ж. Сариева
Бас маман – заңгер	А. Калыбаева

Ф.И.О.	Должность	ЭЦП

Сариева Ж.Т.	Ведущий специалист	
Курбанбаев Е.А.	Начальник производственного отдела	
Кудайбергенов Т.К.	Начальник сводного отдела	

Калыбаева А.С.	Главный специалист- юрист по претензионной работе	
Исраилов Я.И.	Ведущий эксперт	

Баймурзаева Р.И.	Ведущий специалист	