ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН

"ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ ӨҢІРЛІК ДАМУ МИНИСТРЛІГІ ҚҰРЫЛЫС ЖӘНЕ ТҰРҒЫН ҮЙ-КОММУНАЛДЫҚ ШАРУАШЫЛЫҚ ІСТЕРІ КОМИТЕТІНІҢ "ЖОБАЛАРДЫ МЕМЛЕКЕТТІК ВЕДОМСТВОДАН ТЫС САРАПТАУ" ШАРУАШЫЛЫҚ ЖҮРГІЗУ ҚҰҚЫҒЫНДАҒЫ РЕСПУБЛИКАЛЫҚ МЕМЛЕКЕТТІК КӘСІПОРЫНЫНЫҢ ("МЕМСАРАПТАМА" РМК) ОҢТҮСТІК ҚАЗАҚСТАН ОБЛЫСЫ БОЙЫНША ФИЛИАЛЫ

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

ҚОРЫТЫНДЫ

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН

"ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ ӨҢІРЛІК ДАМУ МИНИСТРЛІГІ ҚҰРЫЛЫС ЖӘНЕ ТҰРҒЫН ҮЙ-КОММУНАЛДЫҚ ШАРУАШЫЛЫҚ ІСТЕРІ КОМИТЕТІНІҢ "ЖОБАЛАРДЫ МЕМЛЕКЕТТІК ВЕДОМСТВОДАН ТЫС САРАПТАУ" ШАРУАШЫЛЫҚ ЖҮРГІЗУ ҚҰҚЫҒЫНДАҒЫ РЕСПУБЛИКАЛЫҚ МЕМЛЕКЕТТІК КӘСІПОРЫНЫНЫҢ ("МЕМСАРАПТАМА" РМК) ОҢТҮСТІК ҚАЗАҚСТАН ОБЛЫСЫ БОЙЫНША ФИЛИАЛЫ

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

БЕКІТЕМІН:

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

_____Ж.С.Мыктыбаев

«Шымкент қаласы, Тұран шағын ауданының инженерлік-коммуникациялық инфрақұрылымының құрылысы (Байдібек би даңғылы Алматы тасжолы қиылысынан ПК-14 дейін)»
жұмыс жобасы бойынша

2014 жылғы 29 сәуірдегі №19-0283/14

ҚОРЫТЫНДЫ

ТАПСЫРЫСШЫ:
ОҚО «Шымкент қаласының тұрғын
үй-коммуналдық шаруашылық бөлімі» ММ

БАС ЖОБАЛАУШЫ:
«Әсем Құрылыс» ЖШС

Шымкент қаласы

АЛҒЫ СӨЗ

«Шымкент қаласы, Тұран шағын ауданының инженерлік-коммуникациялық инфрақұрылымының құрылысы (Байдібек би даңғылы Алматы тасжолы қиылысынан ПК-14 дейін)» жұмыс жобасы бойынша осы сараптау қорытындысы «Мемсараптама» 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.

Орын. Д.Джандаулетова

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН

"ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ ӨНІРЛІК ДАМУ МИНИСТРЛІГІ ҚҰРЫЛЫС ЖӘНЕ ТҰРҒЫН ҮЙ-КОММУНАЛДЫҚ ШАРУАШЫЛЫҚ ІСТЕРІ КОМИТЕТІНІҢ "ЖОБАЛАРДЫ МЕМЛЕКЕТТІК ВЕДОМСТВОДАН ТЫС САРАПТАУ" ШАРУАШЫЛЫҚ ЖҮРГІЗУ ҚҰҚЫҒЫНДАҒЫ РЕСПУБЛИКАЛЫҚ МЕМЛЕКЕТТІК КӘСІПОРЫНЫНЫҢ ("МЕМСАРАПТАМА" РМК) ОҢТҮСТІК ҚАЗАҚСТАН ОБЛЫСЫ БОЙЫНША ФИЛИАЛЫ

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

УТВЕРЖДАЮ:

Директор филиала
РГП «Госэкспертиза» по ЮКО

_____ Ж.С.Мыктыбаев

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

№ 19-0283/14 от 29 апреля 2014 года

по рабочему проекту
«Строительство инженерно-коммуникационной инфраструктуры в микрорайоне Туран г. Шымкент (проспект Байдибек би от пересечения Алматинской трассы до ПК-14)»

ЗАКАЗЧИК:
ГУ «Отдел жилищно-коммунального хозяйства города Шымкента»

ГЕНПРОЕКТИРОВЩИК:
ТОО «Асем Курылыс»

г.Шымкент

ПРЕДИСЛОВИЕ

Данное экспертное заключение на рабочий проект **«Строительство инженерно-коммуникационной инфраструктуры в микрорайоне Туран г. Шымкент (проспект Байдибек би от пересечения Алматинской трассы до ПК-14)»** 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

Исп. Д.Джандаулетова

1. НАИМЕНОВАНИЕ: рабочий проект **«Строительство инженерно-коммуникационной инфраструктуры в микрорайоне Туран г. Шымкент (проспект Байдибек би от пересечения Алматинской трассы до ПК-14)»**.

Настоящее заключение выполнено согласно договору №19/0304 от 23.04.2014 года на экспертизу рабочего проекта между филиалом РГП «Госэкспертиза» по ЮКО и ТОО «Асем-Курылыс» на основании письма ГУ «Отдел жилищно-коммунального хозяйства города Шымкента» за №16/2132 от 09.04.2014 года.

2. ЗАКАЗЧИК: ГУ «Отдел жилищно-коммунального хозяйства города Шымкента»

3. ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПРОЕКТИРОВЩИК: ТОО «Асем Курылыс» Гослицензия ГСЛ №000342 от 28.12.2005 года. Категория II. Приказ агентства РК по делам строительства и ЖКХ от 30.01.2013 года.

ГИП - Гайворонская В.А. Приказ о назначении №27 от 08.11.2012 года.

4. ИСТОЧНИК ФИНАНСИРОВАНИЯ: государственные инвестиции

5. ОСНОВНЫЕ ИСХОДНЫЕ ДАННЫЕ

5.1Основание для разработки:

- задание на проектирование, утвержденное и.о. руководителя ГУ «Отдел жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог г. Шымкент» в 2013 году;
- архитектурно-планировочное задания №184 от 07.06.2013 года, выданное ГУ «Отдел архитектуры и градостроительства г. Шымкент ЮКО»;
- постановление акимата г. Шымкент за №929 от 25.10.2012 года о разрешении на разработку проектно-сметной документации и строительство инженерно-коммуникационной инфраструктуры (дорог) для микрорайона Туран в г. Шымкент, ЮКО;
- постановление акимата г. Шымкент за №465 от 10.04.2014 года о принудительном изъятии земельных участков для государственных нужд;
- акт обследования и выбора участка для строительства инженерно-коммуникационной инфраструктуры (дорог) для микрорайона Туран в г. Шымкент от 2012 года (без даты);
- заключение об инженерно-геологических изысканиях, выполненное «ТОО Инженерные Изыскания» в 2013 году;
- письмо ГУ «Отдел пассажирского транспорта и автомобильных дорог г. Шымкент» за №16/2394 от 21.04.2014 года о том, что наименование объекта «Разработка ПСД инженерно-коммуникационной инфраструктуры в микрорайоне Туран г. Шымкент» читать в редакции «Строительство инженерно-коммуникационной инфраструктуры в микрорайоне Туран г. Шымкент»;
- письмо ГУ «Отдел жилищно-коммунального хозяйства города Шымкента» за №16/1477 от 27.02.2014 года о том, что финансирование строительства инженерно-коммуникационной инфраструктуры в микрорайоне Туран г. Шымкент» предусмотрено предусмотрено согласно постановлению акимата №303 от 20.02.2014 года;
- письмо ГУ «Отдел жилищно-коммунального хозяйства города Шымкента» за №16/2419 от 22.04.2014 года о том, что строительство инженерно-коммуникационной инфраструктуры в микрорайоне Туран г. Шымкент предусмотрено в 2015 году двумя потоками;
- письмо ГУ «Отдел жилищно-коммунального хозяйства города Шымкента» за №16/2393 от 21.04.2014 года о том, что изъятие земельных участков на государственные нужды будет завершено до начала строительства инженерно-коммуникационной инфраструктуры в микрорайоне Туран;
- письмо ГУ «Отдел жилищно-коммунального хозяйства города Шымкента» за №16/2490 от 28.04.2014 года о том, что развязки на пересечениях Алматинской трассы предусмотрено выполнить во второй очереди при проектировании инфраструктуры северо-восточной части микрорайона Туран;

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

- письмо письма ГУ «Отдел жилищно-коммунального хозяйства города Шымкента» за №16/2687 от 22.04.2014 года о том, что технико-экономические показатели по строительству инженерно-коммуникационной инфраструктуры в микрорайоне Туран г. Шымкент (улицы)» согласованы.

Технические условия:

- №123от 28.03.2013года на водоснабжение и канализацию, выданные ТОО «Водные ресурсы маркетинг»;
- №2730ж от 27.04.2013года на газоснабжение, выданные АО «КазТрансГаз Аймак»;
- №1807-42-845 от 31.05.2013 года на электроснабжение, выданные ТОО «Онтустик Жарык Транзит»;
- №4-114-13/л от 28.03.2013года на телефонизацию, выданные ЮКО ОДТ.

5.2 Согласования и заключения заинтересованных организаций

Санитарно-эпидемиологическое заключение за №17-6-892 от 03.09.2013 года, выданное департаментом комитета государственного санитарно-эпидемиологического надзора Министерства здравоохранения РК по ЮКО.

Заключение государственной экологической экспертизы №001212 от 01.11.2013 года, выданное ГУ «Управление природных ресурсов и регулирования природопользования ЮКО».

Согласование департамента автомобильных дорог по ЮКО Министерства транспортных коммуникаций и автомобильных дорог от 02.12.2013 года.

Письмо №6/6-74-3563 от 13.8.2013 года о согласовании проекта управлением дорожной полиции Департамента внутренних дел ЮКО.

5.3 Перечень документации, представленной на экспертизу

Том I. Паспорт проекта.

Том II. Книга 1. Общая пояснительная записка.Книга 2. Сводная ведомость объёмов работ.

Альбом 1. Планы улиц. Продольные профили. Поперечные профили. Обустройство улиц. Светофоры. Автобусные павильоны.

Том III. Сметная документация.Книга 1. Сводный сметный расчет.Книга 2. Объектные и локальные сметы.

5.4 Цели и назначение объекта строительства

Целью строительства инженерно-коммуникационной инфраструктуры микрорайона Туран является развитие улично-транспортной системы г. Шымкент, повышение пропускной способности улиц и безопасности дорожного движения, улучшение экологической обстановки.

6. ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ ОБЪЕКТА И ПРИНЯТЫЕ ПРОЕКТНЫЕ РЕШЕНИЯ

6.1Место размещения объекта и характеристика участка строительства

Микрорайон «Туран» расположен в северной части города Шымкента. Микрорайон не освоен. Существующие улицы Алматинская трасса и проспект Байдибекби являются основной магистралью, связывающие объездную дорогу г. Шымкент с центром города.

Проспект Байдибекби, расположенный между существующими жилыми строениями,с асфальтобетонным покрытием, шириной проезжей части 7,0-10.0мх2 с разделительной полосой 3,0 м. На разделительной полосе расположены опоры освещения. Вдоль проспекта Байдибек-би проходят следующие коммуникации: кабель связи «Билайн», ТУСМ, ЛЭП 10кв.

Крупных предприятий, влияющих на экологическую среду в районе, нет, загрязнение происходит в основном от выбросов движущихся транспортных средств.

Электроэнергией район обеспечен удовлетворительно.

Рельеф местности микрорайона холмистый.

Общая протяженность улицы составляет 1,364 км.

Природно-климатические условия района строительства

Климатический подрайон - IVГ.

Дорожно-климатическая зона – V.

Температура наружного воздуха: абсолютная максимальная плюс 44°С, абсолютная минимальная минус 34°С, средняя наиболее холодных суток с

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

обеспеченностью 0,98 минус 25°С, средняя наиболее холодных пятидневок с обеспеченностью 0,98 минус 17°С, средняя наиболее холодного периода минус 6°С.

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 за январь - 4,3 м/сек.

Минимальная из средних скоростей ветра за июль - 2,4 м/сек.

Нормативная глубина промерзания, для суглинка - 0,34 м.

Глубина проникновения 0°С в грунт, для суглинка - 0,44 м.

Район по весу снегового покрова - I.

Район по давлению ветра - III.

Район по толщине стенки гололеда - III.

Сейсмичность площадки строительства – семь баллов.

Подземные воды в пределах площадки выработками до глубины 23,0 м не вскрыты.

Инженерно-геологические условия площадки строительства

Рельеф участка холмистый.

Литологическое строение

В геолого-литологическом отношении площадка инженерно-геологических исследований сложена аллювиально-пролювиальными грунтами, средне-верхнечетвертичного возраста, представленными на разведанную глубину до 23,0 м глинистыми (суглинками) и крупнообломочными (галечниковый грунт) грунтами.

В верхней части разреза до глубины 6,0-19,8 м выработками вскрыт суглинок лессовидный, светло-коричневый, макропористый, твердой консистенции, с редкими мелкими карбонатными стяжениями. Южная часть площадки сложена с глубины 13,5-19,8 м суглинком коричневого цвета с бурыми пятнами, комковатой структуры, твёрдой консистенции, вскрытой мощностью 1,6-7,0 м.

В северной и северо-восточной части площадки с глубины 6,0-18,7 м суглинок подстилается галечниковым грунтом, вскрытой мощностью до 2,4 м. Обломочный материал, преимущественно, из осадочных пород. Обломки хорошо окатаны, средней крупности, размеры, в основном, 5-10 см.

В общей массе галечникового грунта встречаются обломки размером 20-30 см (до 5%). Заполнитель галечникового грунта песчано-суглинистый с содержанием до 20 %.

С поверхности земли на площадке вскрыта почва из суглинка слабогумусированного, с корнями травянистой растительности, мощностью 0,2 м.

Физико-механические свойства грунтов

По номенклатурному виду и просадочным свойствам грунтов в пределах участка выделены три инженерно-геологических элемента (ИГЭ):

1) первый ИГЭ – суглинок макропористый, просадочный. Возможная величина просадки суглинка от собственного веса при замачивании составила 2,8-28,9 см. Тип грунтовых условий площадки по просадочным свойствам суглинка – первый и второй;

2) второй ИГЭ - суглинок непросадочный, комковатый;

2) третий ИГЭ - галечниковый грунт с песчано-суглинистым заполнителем до 30%.

Засоленность и агрессивность грунтов.

Грунты площадки инженерно-геологических исследований по содержанию легко- и среднерастворимых солей незасолены. Величина сухого остатка составляет от 0,048 до 0,104 %.

Грунты площадки инженерно-геологических исследований по содержанию сульфатов в пересчете на ионы SO_4 для бетона марки W4 по водонепроницаемости на портландцементе по ГОСТ 10178-85 – слабоагрессивные, для бетона на сульфатостойком портландцементе по ГОСТ 22266-94 – неагрессивные (содержание SO_4- равно 308 мг/кг).

Грунты площадки инженерно-геологических исследований по содержанию хлоридов в пересчете на ионы Cl- для бетонов на портландцементе, шлакопортландцементе по ГОСТ 10178-85 и сульфатостойких цементах по ГОСТ 22266-94 – неагрессивные (содержание Cl- равно 129 мг/кг).

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

6.2 Существующее состояние

По результатам обследования существующая автодорога имеет дорожную одежду: дорожное полотно 2-хслойное: первый слой – асфальт, толщиной 16-25 см; второй слой – галечниковый грунт с песчаным заполнителем до 30%, укатанный, толщиной 36-104 см.

Дорожная одежда находится в удовлетворительном состоянии. Отмечаются единичные выбоины диаметром (размером) до 20 см, глубиной до 10 см, местами имеются прогибы полотна автодороги.

Обломочный материал основания, преимущественно, хорошо окатан, округлой формы, представлен гравием, галькой и мелкими валунами более 20 см, до 5 %.

Обломочный материал не отсортирован ни по крупности обломков, ни по содержанию. В общей массе доминируют обломки размером от 2-5 до 7-10 см.

Грунты земляного полотна, залегающие под дорожной одеждой, до глубины 5,0 м, представлены:

- уплотнённым суглинком толщиной 30-40 см;
- суглинком макропористым, твердой консистенции, с редкими мелкими карбонатными стяжениями, вскрытой мощностью 3,5-4,0 м.

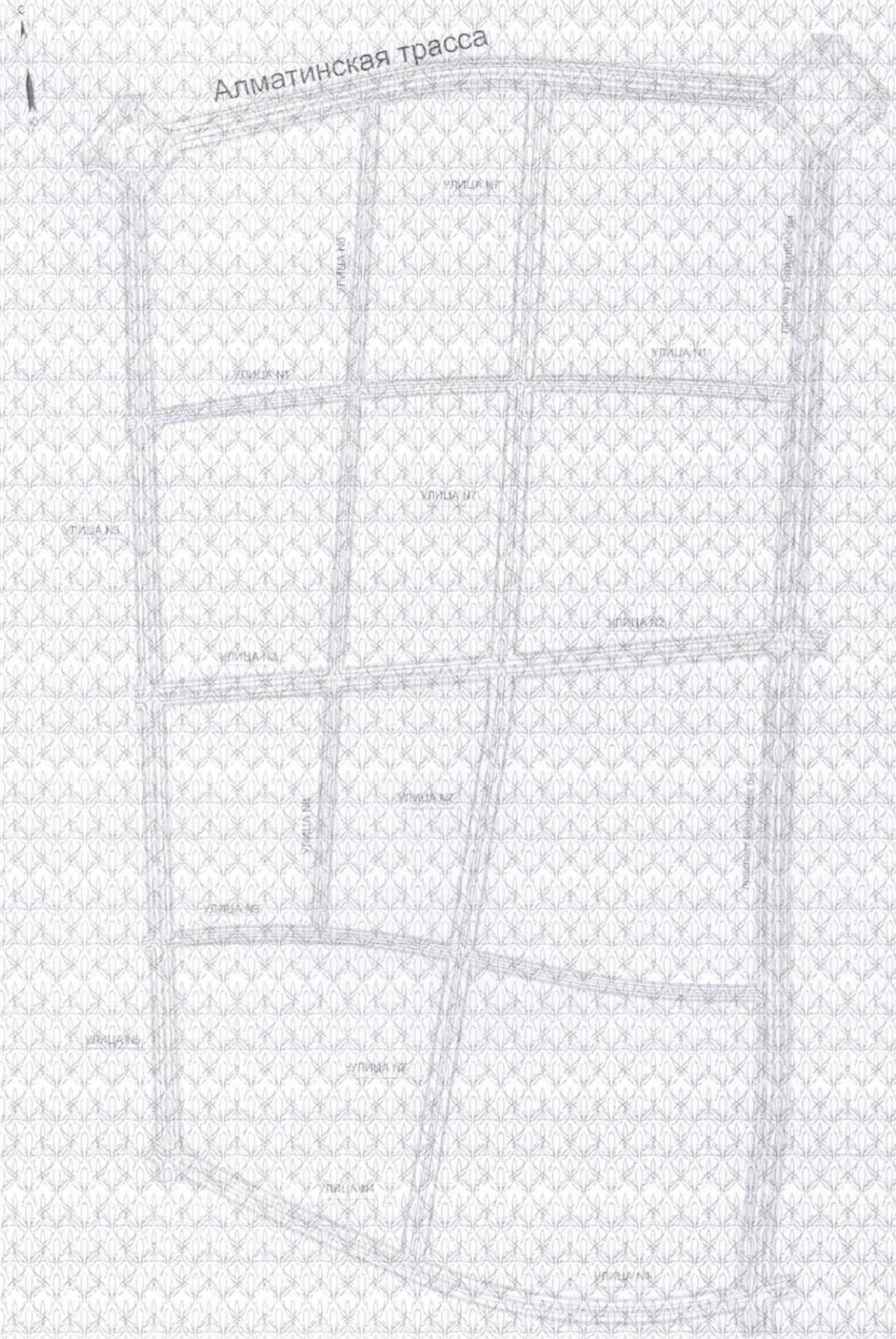
Забор грунта для устройства земляного полотна под дороги производить из местных карьеров, расположенных в радиусе 10 км. Из этих же местных карьеров заводятся гравийно-песчаные смеси.

Асфальтобетонные и бетонные смеси для устройства дорожного полотна производятся передвижными и местными заводами, расположенными в городе Шымкенте.

6.3 Принятые решения

Ситуационная схема

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА



6.3.1 Автомобильная дорога

Проспект Байдибекбиразработан в соответствии с требованиями СНиП РК 3.01-01-2008* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений», СНиП РК 3.03-09-2006 «Автомобильные дороги».

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

Интенсивность движения 800 ед. транспорта в час.

Принятые технические решения

Проспект Байдибекби от пересечения с Алматинской трассой до ПК-14- магистральная улица общегородского значения, непрерывного движения.

Общая протяженность улицы составляет 1,364 км.

Технические параметры улицы приведены в таблице №1.

Таблица 1

№ п п	Наименование показателей	Ед. Изм.	Показатели	
			По СНиП РК 3.01-01-2008	По проекту
1	Расчетная скорость движения	км/час	100	100
2	Ширина полосы движения	м	3,75	(3,75x3)x2
3	Количество полос движения	шт	4-8	6
4	Ширина пешеходных тротуаров	м	4,5	4,5
5	Радиус в плане минимальный	м	500	-
6	Наибольший продольный уклон	‰	40	21
7	Покрытие		Капитального типа	Капитального типа
8	Ширина велодорожки (одностороннего движения)	м	1,00	2,0
9	Ширина в красных линиях	м	40-80	80

Расположение улицы принято согласно плану детальной планировки, утвержденному главным архитектором г. Шымкент и начальником отдела строительства г. Шымкента. Попикетная разбивка улиц индивидуальная.

План и продольный профиль

План и продольный профиль улицы разработано в соответствии с требованиями СНиП РК 3.01.01-2008* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» и согласованного типового поперечного профиля для проспекта Байдибекби от пересечения с Алматинской трассой до ПК-14(тип I- на магистральной улице общегородского значения непрерывного движения).

В соответствии с заданием на проектирование и согласованного поперечного профиля проспект Байдибекби от пересечения с Алматинской трассой до ПК-14 предусмотрена как магистральная улица общегородского значения, непрерывного движения. Проектом предусмотрен типовой поперечный профиль ТИП-I.

Ширина улицы в красных линиях 80 м. Ширина проезжей части 11,25м x 2. Разделительная полоса выполнена шириной 6 метров с установкой бортового камня БР100.30.18ГОСТ 6665-91, который возвышается над проезжей частью на 0,15 м.

На разделительной полосе с 2-х сторон предусмотрен технический тротуар шириной 0,6 м.

Для сброса воды с проезжей части по кромкам с двух сторон выполнен железобетонный арычный лоток отверстием 0,4 метра.

Для разгрузки транспортного потока на другие прилегающие улицы предусмотрен местный проезд шириной 6,0 м с установкой бортового камня БР 100.30.18 по ГОСТ 6665-91 по кромкам проезжей части.

Для безопасного движения пешеходов в зеленой зоне выполнен двухсторонний тротуар шириной 4,5 метра. Велодорожка предусмотрена шириной 2,0 метра, выделенная разделительными полосами. Оставшаяся часть является зеленой зоной.

По улицам предусмотрено освещение с двух сторон от оси улицы и между тротуаром и велодорожкой.

Продольные профили выполнены с учетом рельефа местности и с увязкой отметок прилегающих улиц и домов по генплану.

Максимальный продольный уклон принят 12%.

Принятые проектные решения – уклоны и радиусы выпуклых и вогнутых кривых в соответствии с расчетной скоростью обеспечивают видимость в плане и продольном профиле.

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

Вертикальная планировка микрорайона увязана с запроектированными продольными профилями улиц.

Улицы в поперечном профиле имеют следующие параметры:

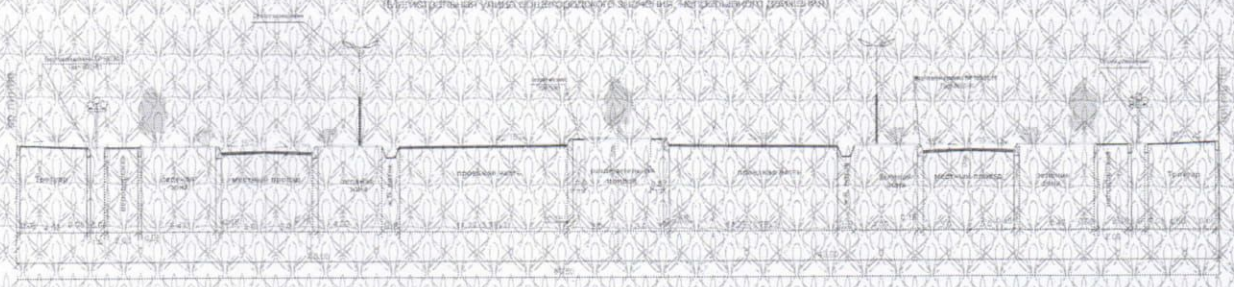
Количество полос движения – 6 шт.

Ширина земляного полотна - 80,0 м

Ширина проезжей части – 22,5 м

ТИП-1 (по Алматинской трассе к проспекту Байдибек би)

(Магистральная улица общегородского значения, непрерывного движения)



Земляное полотно

Конструкция земляного полотна принята на основании требований СНиП РК 3.01-01-2008 «Градостроительство, Планировка и застройка городских и сельских пунктов» и СНиП РК 3.03-09-2006 «Автомобильные дороги». Конструирование земляного полотна выполнено с соблюдением требований к прочности и устойчивости при воздействии транспортной нагрузки. Инженерно-геологические условия участка дороги определены 1 типом местности и по степени увлажнения верхней толщины.

На всем протяжении участок трассы сложен суглинком тяжелым.

Грунты повсеместно не засолены. Подземные воды (до глубины 25 м) не вскрыты

Земляное полотно по улицам отсыпается из грунта выемок, согласно запроектированным профилям и поперечным профилям. Общий объем земляных работ составляет - 171660 м^3. Общий объем выемки - 439081 м^3. Остаточный грунт от разработки выемки – 267421 м^3 вывозится в отвал.

На проспекте Байдибек би выполнены местные проезды. Общий объем земляных работ составляет - 51932 м^3. Общий объем выемки -91449 м^3. Остаточный грунт от разработки выемки – 39517 м^3 вывозится в отвал.

Дорожная одежда

Расчет конструкции дорожной одежды выполнен в соответствии с требованиями СНиП РК 3.01-01-2008 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» и СН РК 3.03-19-2006 «Проектирование дорожных одежд нежесткого типа» с учётом следующих исходных данных по магистральным улицам общегородского значения:

дорожно-климатическая зона – V;

тип местности по степени увлажнения – 1;

грунт земляного полотна – суглинок;

требуемый модуль упругости дорожной одежды 230 МПа;

расчетная нагрузка класса А3;

Расчет конструкции дорожной одежды с учетом заданного уровня надежности - 0,95 представляет:

покрытие из горячей плотной мелкозернистой асфальтобетонной смеси, тип Б, марка 1, модуль упругости 3200 МПа толщиной 5 см;

покрытие из горячей пористой крупнозернистой асфальтобетонной смеси, марка 1, модуль упругости 2000 МПа толщиной 10 см;

верхний слой основания из горячего черного щебня, модуль упругости 900 МПа, толщиной 12 см;

средний слой основания из щебеночно-гравийно-песчаной смеси С6 модуль упругости 275 МПа, толщиной 15 см;

нижний слой основания из гравийно-песчаной смеси С4, модуль упругости 180МПа, толщиной 27 см.

На существующем проспекте Байдибекби дорожная одежда не соответствует нормам СНиП РК 3.01-01-2008 «Градостроительство, Планировка и застройка городских и

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

сельских поселений» и согласно СН РК 3.03-19-2006 «Проектирование дорожных одежд нежесткого типа» по техническим параметрам и прочности.

В связи с этим, существующее основание из гравийно-песчаной смеси используется для устройства дорожной одежды, покрытие по проспекту Байдибекби фрезеруется и используется в основании на местные проезды и тротуары.

Искусственные сооружения

Для отвода воды с проектируемых улиц в мкр. «Туран»» вдоль кромки проезжей части предусмотрено устройство железобетонных арычных лотков отв. 0,4 м с отводом воды в пониженные места, где вода собирается в водоприемной камере и по откосу насыпи по лоткам из монолитного бетона сбрасывается в отстойник размером 1,40х2,25 Железобетонные арычные лотки уложены на гравийную подготовку, толщиной 10 см. Стыки и соединение лотков омоноличены бетоном класса В15.

Для пропуска воды через проезжую часть предусмотрено устройство перепускногожелезобетонного лотка с устройством рубашки из бетона класса В15 на подготовке из гравийно-песчаной смеси толщиной 30 см. Железобетонные лотки покрыты железобетонными плитамиразмером 1,0х0,8х0,12 м. Для приема воды предусмотрены водоприемные колодцы из бетона класса В20, перекрытые металлическими эксплуатационными решетками.

На местных проездах для пропуска воды через проезжую часть предусмотрено устройство переездных мостиков через железобетонные лотки с устройством фундаментов из бетона В15 под плиты перекрытия и металлических эксплуатационных решеток.

При пересечении тротуаров и велодорожек с железобетонными арычными лотками выполнены пешеходные мостики. Арычные лотки покрыты железобетонными плитами размером 1,0х0,8х0,12 м, которые уложены на фундаменты из бетона В15. Под фундаменты выполнена подготовка из гравийно-песчаной смеси С4.

Пересечения и примыкания

Для организации и обеспечения безопасностидорожного движения принят комплекс мероприятий в соответствии с указаниями СНиП РК 3.01-01-2008 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских населенных пунктов», ВСН 25-86 «Указания по организации и обеспечению безопасности на автомобильных дорогах», СТ РК 1125-2002 «Дорожные знаки», СТ РК 1412-2005 «Технические средства организации дорожного движения».

Пересечения и примыкания в проекте рассмотрены совместно с улицами и местными проездами. На слиянии и пересечении улиц предусмотрены радиусы закругления от 5м до 25 м.

По проспекту Байдибекбивыполнен съезд в улицу ПК16+24 (справа). Ширина проезжей части 11,00м х 2. Разделительная полоса предусмотрена шириной 6 метров с установкой бортового камня БР 100.30.18, ГОСТ 6665-91, который возвышается над проезжей частью на 0,15м. На разделительной полосе с 2-х сторон предусмотрен технический тротуар шириной 0,6м, оставшаяся часть предназначена для устройства газона и посадки деревьев-саженцев. Газон засевается семенами газонных трав.

Для сброса воды с проезжей части по кромкам проезжей части с двух сторон предусмотрен железобетонный арычный лоток отверстием 0.4 метра. Дорожная одежда выполнена соответственно по типу основной улицы.

Для безопасного движения пешеходов в зеленой зоне выполнен двухсторонний тротуар шириной 3,0 метра. Велодорожка предусмотрена шириной 2,0 метра, обособленная от улиц и пешеходного движения. Оставшаяся часть является зеленой, которая засевается семенами газонных трав с добавлением почвенно-плодородной земли.

Для разгрузки транспортного потока по проспекту Байдибекби на другие прилегающие улицы выполнен местный проезд шириной 6,0м с установкой бортового камня БР 100.30.18 по ГОСТ 6665-91 по кромкам проезжей части. На слиянии местных проездов с проспектом Байдибекби предусмотрены радиусы 35м. Для съездов, примыкающих к местному проезду, для безопасного движения предусмотрены въездные и выездные съезды с местного проезда на основную улицу. Съезды выполнены шириной

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

6 метров с установкой по кромке проезжей части бортового камня БР 100.30.18, ГОСТ 6665-91, который возвышается над проезжей частью на 0,15м.

Для увеличения пропускной способности на пересечении проспекта Байдибекби с улицей №2 предусмотрены правоповоротные съезды шириной 5,0 метров с установкой бортового камня БР 100.30.18, ГОСТ 6665-91, который возвышается над проезжей частью на 0,15м.

Пересечения кольцевого типа Алматинской трассы с улицей № 5 с большим диаметром центрального островка (диаметром 120м) и проспекта Байдибекби сАлматинской трассой с большим диаметром центрального островка (диаметром 140м).

Очень большими возможностями обладают кольцевые пересечения в одном уровне, обеспечивающие пропускную способность, по величине близкую к пропускной способности пересечений в разных уровнях. На кольцевых пересечениях благодаря организации кругового движения полностью исключено пересечение потоков автомобилей, нет встречного движения, относительные скорости движения автомобилей невелики.

Маневры слияния и разделения оказываются наименее опасными из всех маневров, встречающихся на пересечениях в одном уровне, поэтому кольцевые пересечения безопасны по сравнению с другими типами пересечений в одном уровне.

С целью повышения безопасности движения и увеличения пропускной способности на пересечении Алматинской трассы с улицей № 5 и проспекта Байдибекби сАлматинской трассой предусмотрено устройство кольцевого пересечения к которому примыкают пересекающие улицы. Кольцевое пересечение выполнено с направляющими островками с установкой по кромке проезжей части бортового камня БР 100.30.18, ГОСТ 6665-91, возвышающие над проезжей частью на 0,15м, которые позволяют четко отделить потоки, сворачивающие вправо на ближайшую улицу, от потока, продолжающего движение по кольцу. Движение по кольцу происходит против часовой стрелки. Правоповоротные автомобили движутся ближе к наружной кромке кольца, прямые и левоповоротные - ближе к внутренней.

Проезжая часть кольцевого пересечения между концами направляющих островков имеет двускатный поперечный профиль.

Водоотвод с проезжей части предусмотрен по железобетонным лоткам в пониженные места, установленным по внешней кромке проезжей части

Основные параметры геометрических элементов кольцевых пересечений приведены в таблице.

Таблица основных параметров геометрических элементов кольцевых пересечений принятых в проекте

№ п/п	Наименование параметров	Един. изм.	Алматинская трасса с улицей №5	Пр.Байдибекби с Алматинской трассой
1	Категория дороги		магистральные улицы общегородского значения	магистральные улицы общегородского значения
2	Расчетная скорость движения	км/час	30	30
2	Диаметр центрального островка	м	120	140
3	Ширина полосы движения	м	4,5	4,5
4	Число полос движения	шт	3	3
5	Общая ширина кольцевой проезжей части	м	13,5	13,5
6	Покрытие		Капитального типа	Капитального типа

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

7	Радиусы примыкания дороги к кольцу	м	80	80

Дорожная одежда принята как для магистральных улиц общегородского значения (смотри раздел дорожная одежда).

Для безопасного движения пешеходов в зеленой зоне предусмотрен двухсторонний тротуар шириной 4,5 метра. Велодорожка выполнена шириной 2,0 метра. По кромке центрального островка устраивается технический тротуар шириной 0,6м из тротуарных плиток (волна) размером 21,5х10,5х7 см на основании из песка, толщиной 15 см.

Обустройство улицы и безопасность дорожного движения

Для организации иобеспечения безопасностидорожного движенияпринят комплекс мероприятий в соответствии с указаниями СНиП РК 3.01-01-2008 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских населенных пунктов», ВСН 25-86 «Указания по организации и обеспечению безопасности на автомобильных дорогах», СТ РК 1125-2002 «Дорожные знаки», СТ РК 1412-2005 «Технические средства организации дорожного движения» и СТ РК 1124-03 «Разметка дорожная».

Для безопасного дорожного движения и ориентирования водителей установлены дорожные знаки типоразмер II со светоотражающей пленкой тип-3 в на основании СТ РК 1125-2002. Установка знаков предусмотрена на металлических стойках СКМ, количество которых определено по ТП серии 3.503.9-80 «Опоры дорожных знаков на автомобильных дорогах» и на рамных опорах марки РМГ-2 типовой проект 3.503-9-80.2-2 НИИ«Союздорпроект» «Опоры дорожных знаков на автомобильных дорогах»и на рамных опорах марки РМГ-2 типовой проект 3.503-9-80.2-2 НИ «Опоры дорожных знаков на автомобильных дорогах», «Союздорпроект».

На главных дорогах при пересечении с второстепенными улицами установлен дорожный знак 2.1 на стойке СКМ 2.35. Опоры дорожных знаков приняты по типовому проекту 3.503.9-80. На второстепенных улицах при пересечении с главной дорогой установлен дорожный знак 2.4 на стойке СКМ 1.35. На примыканиях к магистральным улицам по второстепенным улицам установлены знаки 2.4 и 4.1.2 на стойке 3.45. На магистральных улицахобщегородского значения перед разметкой движение по полосам установлен знак 5.8.1 наопорной металлической раме РМГ-2.

Дорожные знаки по улицам установлены:

- приоритета;
- предупреждающие;
- предписывающие;
-запрещающие;
-дополнительной информации;
- информационно-указательные.

Кроме этого установлены светофорные объекты.

Для организации и обеспечения безопасности движения выполнена горизонтальная разметка и вертикальная разметка эмалевой краской ПФ-133.

Горизонтальная разметка предусмотрена в следующих случаях:

1.1 –разделение транспортных потоков противоположных направлений, обозначение края проезжей части и разделения транспортных потоков по полосам перед перекрестком;
1.3 - разделение транспортных потоков противоположных направлений, имеющих четыре полосы движения и более в обоих направлениях;
1.5 - обозначение границ полос движения;
1.6 - предупреждение о приближении к разметке 1.1;
1.7 - обозначение границ полос движения в пределах перекрестка;
1.11 --в местах въезда и выезда с прилегающей территории (автобусная остановка);
1.12 -обозначение места остановки транспортных средств перед светофором;
1.13- обозначение места остановки транспортного средства у знака 2.4;
1.14.1-обозначение нерегулируемого пешеходного перехода;
1.14.3- обозначение регулируемого светофорами пешеходного перехода;
1.15 – обозначение пересечения велосипедной дорожки с проезжей частью;
1.16.2-обозначение направляющих островков в местах разделения транспортных потоков

одного направления;

1.16.3-обозначениенаправляющих островков в местах слияния транспортных потоков;

1.18 – указание разрешенных на перекрестке направлений движения по полосам;

1.20 – предупреждение о приближении разметки по полосам.

Вертикальная разметка: 2.7 – обозначение поверхности возвышающихся островков безопасности, бордюров.

Светофоры дорожные и пешеходные светодиодные

Проектом предусмотрены светофоры транспортные, пешеходные с отсчетом времени различных модификации (диаметрами 100 мм, 200 мм, 300 мм) типа Т.1 300 и П1, П2. Светодиодные светофоры обеспечивают оптимальное энергопотребление (25 Вт) и имеют вандалозащищенный химически стойкий высококачественный корпус из современного ударопрочного пластика типа ABS (поликарбонат). Материал линзы ударопрочный микролоностойкий к климатическим воздействиям. Степень защиты излучателей от внешних факторов IP54. Рабочее напряжение питания 220 в переменного тока. Класс защиты от поражения электрическим током – II. Сопротивление изоляции 500 ом/мин Применение энергосберегающих светодиодных светофоров существенно (до 6 раз) снижает энергопотребление и соответственно эксплуатационные затраты на обслуживание. Отсутствие «Фантомного эффекта»: не возникает иллюзии одновременного включения сигнала всех трех секции светофора при солнечной засветке. Светодиодный светофор улучшает экологическую обстановку снижая количество выбросов в атмосферу при создании пробок на перекрестках.

Озеленение

На улице предусмотрено устройство газонов, посадка деревьев-саженцев (карагач) без кома, в зеленой зоне. Посадка деревьев-саженцев учтена с 20% на выживаемость. Растительный грунт завозится из буртов автосамосвалами с транспортировкой на 1 км или 2 км и разравнивается слоем 20 см вручную с легкой прикаткой катками и засевается семенами газонных трав с поливом водой.

Подготовка посадочных мест для саженцев предусмотрена механизированным способом (яма размером 0,7х0,7 м) с добавлением растительного грунта с площадок временного хранения.

6.4 Организация строительства

Подготовительный период

Производство работ по строительству улиц предусмотрено поточным методом.

Основным видам дорожно-строительных работ предшествуют работы подготовительного периода:

- вынос оси улиц в натуру;
- фрезерование существующего асфальтобетонного покрытия;
- демонтаж существующего основания.

Основные виды строительных работ

После подготовительных работ выполняют малые искусственные сооружения: перепускные железобетонные лотки, переездные мостики, железобетонные арычные лотки.

Земляное полотно выполняют из грунта выемки, которая разработана бульдозером с перемещением до 100 м в насыпь. Остаточный грунт от разработки выемки экскаватором после погрузки в автосамосвалы вывозится на 2 км в отвал. Насыпь отсыпается послойно с разравниванием автогрейдером Д-557 и уплотняется пневмокатками 25 т при 8 проходах по одному следу (толщина слоя в плотном теле 30 см).

На спланированное и уплотненное земляное полотно укладывают основание из гравийно-песчаной смеси С4толщиной 27 см. Разравнивание производится автогрейдером Д-557 далее предусмотрено уплотнение моторными катками с поливом водой до оптимальной влажности поливомоечной машиной ПМ-130. По внешней кромке проезжей части устанавливается железобетонный арычный лоток, затем устраивается основание из щебеночно-гравийно-песчаной смеси С6, толщиной 15 см. По внутренним кромкам проезжей части в разделительной полосе установлен бортовой камень БР 100.30.15 на бетонном основании и предусмотрен технический тротуар шириной 0,6 м из тротуарной плитки (волна) размером 21,5х10,5х7 см на основании из песка толщиной 15

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

см. На уплотненное и спланированное основание из щебеночно-гравийно-песчаной смеси выполнена подгрунтовка из разжиженного битума или битумной эмульсии, затем - верхний слой основания. Верхний слой основания предусмотрен из горячего черного щебня Н-12 см. На слой из черного щебня выполнена подгрунтовка из разжиженного битума или битумной эмульсии и 2-х слойное покрытие из горячей пористой крупнозернистой смеси Н-10 см и из горячей плотной мелкозернистой асфальтобетонной смеси Н-5 см. Между слоями покрытия предусмотрена подгрунтовка из разжиженного битума или битумной эмульсии.

Покрытие и основание из черного щебня укладывается асфальтоукладчиком и уплотняется самоходными катками 6 тн за 5-8проходов 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.

По проспекту Байдибекби использовано существующее основание из гравийно-песчаной смеси, на которое уложено основание из щебеночно-гравийно-песчаной смеси С6, выполненаподгрунтовка из разжиженного битума или битумной эмульсии, далеевыполнен верхний слой основания из горячего черного щебня толщиной 12см. На слой из черного щебня устроенаподгрунтовка из разжиженного битума или битумной эмульсии и устраивается 2-х слойное покрытие из горячей пористой крупнозернистой смеси толщиной 10 см и из горячей плотной мелкозернистой асфальтобетонной смеси толщиной 5см. Между слоями покрытия выполненаподгрунтовка из разжиженного битума или битумной эмульсии.

Местные проезды

Земляное полотно выполненоя аналогично, как на магистральных улицах.

На спланированное и уплотненное земляное полотно укладывается 2-х слойное основание из гравийно-песчаной смеси С4 Н-18 см и Н-17 см.

Разравнивание производится автогрейдером Д-557 и уплотнением моторными катками Д-339 А и Д-552 с поливом водой поливомоечной машиной ПМ-130. По кромкам проезжей части выполнен бортовой камень БР 100.30.15 на бетонном основании. На уплотненное и спланированное основание из гравийно-песчаной смеси устраивается подгрунтовка из разжиженного битума или битумной эмульсии, а затем устраивается верхний слой основания. Верхний слой основания выполнен из горячего черного щебня Н-8м см. На слой из черного щебня устраивается подгрунтовка из разжиженного битума или битумной эмульсии и устраивается покрытие из горячей плотной мелкозернистой асфальтобетонной смеси Н-5 см.

Дорожная одежда на съездах для заезда на местный проезд и выезда с него выполняются аналогично местному проезду.

На пересечениях кольцевого типа Алматинской трассы с улицей № 5 и проспекта Байдибекби сАлматинской трассой работы по организации строительства выполняются аналогично магистральным улицам общегородского значения.

Для пешеходного движения на улицах параллельно оси улицы с обеих сторон предусмотрены тротуары шириной 4,5 м.

Велодорожки выполнены шириной 2,0 м. Вдоль кромки тротуара и велодорожки устраивается бортовой камень БР 100.20.8, ГОСТ 6665-91.

Покрытие на тротуарах и велодорожке предусмотрено из горячей плотной мелкозернистой асфальтобетонной смеси тип Б, марка III, Н-4 см на основании из гравийно-песчаной смеси С6 Н-15 см.

Завершающими работами являются озеленение с посадкой деревьев (карагач) вдоль кромок проезжей части и кустарников (туя, можжевельник) с поливом водой вдоль тротуаров, устройство газонов с добавлением растительной земли и засевом семян газонных трав с поливом водой, установка дорожных знаков и устройство дорожной разметки.

Производство всех строительных работ вести с соблюдением требований СНиП РК 1.03-05-2001 «Охрана труда и техника безопасности в строительстве». Во всех процессах руководствоваться правилами охраны окружающей среды. При производстве работ нельзя засорять строительным мусором прилегающую территорию. На стройке использовать машины и механизмы, соответствующие государственным стандартам.

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

Продолжительность строительства

Проектируемая улица магистральная общегородского значения, непрерывного движения протяженностью 1,364 км, для 6-и полос движения.

Продолжительность строительства улицы определена в соответствии СНиП РК 1.04-03-2008 «Норма продолжительности строительства и задела в строительстве предприятий, зданий и сооружений» часть II, раздел 2 «Коммунальное хозяйство», п.6 «Магистральные улицы и дороги» стр.99-100 и составляет 11 месяцев.

Начало строительства предусмотрено в 2015 году.

6.5 Охрана окружающей среды

Растительный слой на участках проезжей части и тротуаров, подлежит снятию с последующим использованием для засыпки в зеленые зоны и откосы земляного полотна.

В период строительства хранение строительных материалов (цемент, известь и т.д.), загрязняющих пылевыми выбросами атмосферу, на строительной площадке не предусмотрено.

Приготовление растворов и других материалов производится на производственных базах, и подвозятся на объект по мере надобности. Заправка машин и механизмов производится на специально отведенной площадке с применением поддонов.

Трасса улиц не затрагивает памятников истории, архитектуры и культуры, курганов, месторождений полезных ископаемых, заповедников и заказников.

6.6. Отвод земель

Отвод земельного участка выполнен в соответствии с актом обследования и выбора участка для строительства инженерно-коммуникационной инфраструктуры (дорог) для микрорайона Туран в г. Шымкент от 2012 года (без даты), согласованные отделами архитектуры и градостроительства и жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог г. Шымкент.

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 5.1 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 1-18;

сборники сметных норм и расценок на строительные работы (СН РК 8.02-05-2002), с учетом изменений и дополнений выпуски 1-13;

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 1-13;

сборник сметных цен на перевозку грузов для строительства (СН РК 8.02-04-2002);

перечень оборудования, материалов, изделий с приложением прайс-листов, наименования которых с соответствующими техническими характеристиками отсутствуют в действующей нормативной базе, утвержденные заказчиком (администратором бюджетной программы) от 26 марта и 8 апреля 2014 года, согласно пункту 9.3.14 СН РК 1.02-03-2011, пунктам 4.3.5 и 4.3.8 СН РК 8.02-02-2002.

В сметной стоимости строительства учтены дополнительные затраты:

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

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.

7. РЕЗУЛЬТАТЫ ЭКСПЕРТИЗЫ

7.1. Оценка принятых проектных решений

В целом проект разработан в необходимом объеме, в соответствии с заданием на проектирование, и иными исходными данными и требованиями. Проектные решения с учетом внесенных изменений по разделу 7.2. соответствуют нормативным требованиям по санитарной, пожарной безопасности и функциональному назначению объекта.

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

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 ЮКО в рабочий проект « «Строительство инженерно-коммуникационной инфраструктуры в микрорайоне Туран г. Шымкент (проспект Байдибек-би от пересечения с Алматинской трассой до ПК-14)» внесены следующие изменения и дополнения:

1) предоставлен утвержденный ПДП микрорайона «Туран» в полном комплекте;

2) представлена схема улиц с указанием номеров, наименования с выделением их условным обозначением, согласованная заказчиком;

3) представлено постановление акима об изъятии земель для строительства улиц;

4) приложена справка о дальности перевозки недостающего и излишнего грунта, в том числе на свалку;

5) на материалы и оборудования, отсутствующие в сметно-нормативной базе предоставлены прайс-листы, утверждённые заказчиком;

6) типовые поперечные сечения дорог согласованы;

7) железобетонные лотки предусмотрены для пропуска и отвода воды через дорогу в пониженные места. Схема направления водотоков прилагается;

8) плиты перекрытия 100х80х12 пересчитаны на нагрузку А3. Чертеж прилагается;

9) объемы перепускных железобетонных лотков пересчитаны без обоймы;

10) в приведенных типовых поперечных сечениях длина перепускных лотков приведена в соответствии с шириной проезжей части;

11) объемы перепускных железобетонных лотков исправлены;

12) эскизы остановок согласованы с горархитектурой;

13) под водопропускные трубы предусмотрены монолитные лекальные блоки и приложены арматурно-опалубочные чертежи лекальных блоков;

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

14) дождевые и снеговые воды с проезжей части сбрасываются в пониженные места.

Схема направления водотоков прилагается;

15) фрезерование покрытия существующей автодороги производится в подготовительный период со складированием в кучи для дальнейшего использования при строительстве местных проездов и тротуаров с погрузкой, которые выполняются после строительства основных улиц;

16) в сводном сметном расчете затраты на экспертизу проекта учтены согласно расчету;

17) затраты на временные здания и сооружения учтены 1,5% вместо 1,2%;

18) расценки и объемы работ в локальных сметах приведены в соответствие с откорректированными чертежами и спецификациями.

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

№ пп	Наименование	Ед. изм.	Показатели		Измене н. +Увелич , - Снижен.
			заявленные	рекомендованные кутверж.	
1	Протяженность улицы	м	1364	1364	
2	Категория улицы по СНиП РК 3.01-01-2008		Магистральная общегородского значения, непрерывного движения	Магистральная общегородского значения, непрерывного движения	
3	Количество полос движения		6	6	
4	Ширина земляного полотна	м	80,0	80,0	
5	Ширина полосы движения	м	3,75x3	3,75x3	
6	Ширина велодорожки (одностороннего движения)	м	2,0	2,0	
7	Ширина пешеходных тротуаров	м	4,5	4,5	
8	Вид покрытия		Капитальный	Капитальный	
9	Общая сметная стоимость строительства в базовых ценах 2001 года, в том числе: СМР оборудование прочие	млн.тенге	245,494 239,670 2,492 3,332	244,557 238,860 2,275 3,422	-0,937 -0,810 -0,217 +0,090
10	Общая сметная стоимость строительства в текущих и прогнозных ценах 2014, 2015 годов, всего в том числе: СМР оборудование прочие из них: 2014 год (ПИР и экспертиза) 2015 год	млн.тенге	743,154 612,936 6,373 123,845 14,797 728,357	742,256 610,867 5,818 125,571 16,677 725,579	-0,898 -2,069 -0,555 +1,726 +1,880 -2,778
11	Продолжительность строительства	месяцев	11	11	-

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА