ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ ҚҰРЫЛЫС ЖӘНЕ ТҰҒЫН ҮЙ-КОММУНАЛДЫҚ ШАРУАШЫЛЫҚ ІСТЕРІ АГЕНТТІГІ "ЖОБАЛАРДЫ МЕМЛЕКЕТТІК ВЕДОМСТВОДАН ТЫС САРАПТАУ "ШАРУАШЫЛЫҚ ЖҮРГІЗУ ҚҰҚЫҒЫНДАҒЫ РЕСПУБЛИКАЛЫҚ МЕМЛЕКЕТТІК КӘСІПОРНЫНЫҢ ("МЕМСАРАПТАМА" РМК) МАҢҒЫСТАУ ОБЛЫСЫ БОЙЫНША ФИЛИАЛЫ

ФИЛИАЛ РЕСПУБЛИКАНСКОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО ПРЕДПРИЯТИЯ НА ПРАВЕ ХОЗЯЙСТВЕННОГО ВЕДЕНИЯ "ГОСУДАРСТВЕННАЯ ВНЕВЕДОМСТВЕННАЯ ЭКСПЕРТИЗА ПРОЕКТОВ" (РГП "ГОСЭКСПЕРТИЗА") АГЕНТСТВА РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН ПО ДЕЛАМ СТРОИТЕЛЬСТВА И ЖИЛИЩНО-КОММУНАЛЬНОГО ХОЗЯЙСТВА ПО МАНГИСТАУСКОЙ ОБЛАСТИ

БЕКІТЕМІН:

«Мемсараптама» РМК-ның Маңғыстау облысы бойынша филиалының директоры

_____ Т.Хамиев

«Ақтау-Қаламқас» автомобиль жолын күрделі жөндеу» (жолды су шайғанға байланысты)»
жұмыс жобасы бойынша

2012 жылғы 15 қазаннан №15-0477/12

ҚОРЫТЫНДЫ

ТАПСЫРЫСШЫ:
Маңғыстау облысының жолаушылар көлігі және автомобиль жолдары басқармасы» ММ

БАС ЖОБАЛАУШЫ:
«Engineering Design Consulting Group» ЖШС

Ақтау қаласы

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ ҚҰРЫЛЫС ЖӘНЕ ТҰҒЫН ҮЙ-КОММУНАЛДЫҚ ШАРУАШЫЛЫҚ ІСТЕРІ АГЕНТТІГІ "ЖОБАЛАРДЫ МЕМЛЕКЕТТІК ВЕДОМСТВОДАН ТЫС САРАПТАУ "ШАРУАШЫЛЫҚ ЖҮРГІЗУ ҚҰҚЫҒЫНДАҒЫ РЕСПУБЛИКАЛЫҚ МЕМЛЕКЕТТІК КӘСІПОРНЫНЫҢ ("МЕМСАРАПТАМА" РМК) МАҢҒЫСТАУ ОБЛЫСЫ БОЙЫНША ФИЛИАЛЫ

ФИЛИАЛ РЕСПУБЛИКАНСКОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО ПРЕДПРИЯТИЯ НА ПРАВЕ ХОЗЯЙСТВЕННОГО ВЕДЕНИЯ "ГОСУДАРСТВЕННАЯ ВНЕВЕДОМСТВЕННАЯ ЭКСПЕРТИЗА ПРОЕКТОВ" (РГП "ГОСЭКСПЕРТИЗА") АГЕНТСТВА РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН ПО ДЕЛАМ СТРОИТЕЛЬСТВА И ЖИЛИЩНО-КОММУНАЛЬНОГО ХОЗЯЙСТВА ПО МАНГИСТАУСКОЙ ОБЛАСТИ

УТВЕРЖДАЮ:

Директор филиала РГП «Госэкспертиза» по Мангистауской области

_____ Т. Хамиев

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

№15-0477/12 от 15 октября 2012 г.

по рабочему проекту
«Капитальный ремонт автодороги «Актау-Каламкас» (в связи с размытием дорог)»

ЗАКАЗЧИК:
ГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог Мангистауской области»

ГЕНПРОЕКТИРОВЩИК:
ТОО «Engineering Design Consulting Group»

г. Актау

1. НАИМЕНОВАНИЕ: рабочий проект **«Капитальный ремонт автодороги «Актау-Каламкас» (в связи с размытием дорог)».**

Настоящее заключение выполнено в соответствии с договором №497 от 08.10.2012 г. между ДГП «Мангистаугосэкспертиза» и ТОО «Engineering Design Consulting Group» на основании письма заказчика №03-06-1114 от 11.09.2012 г. на проведение экспертизы по рабочему проекту «Капитальный ремонт автодороги «Актау-Каламкас» (в связи с размытием дорог)».

2. ЗАКАЗЧИК: ГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог Мангистауской области»

3. ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПРОЕКТИРОВЩИК: ТОО «Engineering Design Consulting Group», лицензия МКЛ №000089 от 15.08.2008 г., выданная Управлением государственного архитектурно-строительного контроля Мангистауской области; приложение от 12.05.2009 г., срок действия – 15.08.2013 г.

ГИП – Кулсариев С.К. (приказ №012-021 от 03.05.2012 г.).

4. ИСТОЧНИК ФИНАНСИРОВАНИЯ: государственные инвестиции.

5. ОСНОВНЫЕ ИСХОДНЫЕ ДАННЫЕ

5.1. Основание для разработки:

- задание на проектирование, утвержденное временно исполняющим обязанности начальника ГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог Мангистауской области» от 23.09.2012 г.;
- дефектная ведомость, утвержденная начальником ГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог Мангистауской области» от 03.05.2012 г.;
- акт обследования автодороги «Актау-Каламкас», выданный ТОО «Гидротехник Мангистау», составленный в июне 2011 г.;
- инженерные изыскания, выполненные ТОО «Engineering Design Consulting Group»в январе 2012 г.;
- письмо ГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог Мангистауской области» №03-1272 от 15.10.2012 г. о начале строительства объекта в апреле 2012 года.

5.2. Согласования и заключения заинтересованных организаций:

- заключение государственной экологической экспертизы Управления природных ресурсов и регулирования природопользования Мангистауской области №427 от 11.10.2012 г.;
- санитарно-эпидемиологическое заключение Департамента КГСЭН МЗ РК по Мангистауской области №165 от 17.09.2012 г.;
- письмо Управления дорожной полиции ДВД Мангистауской области №6-5/6833 от 03.10.2012 г. о согласовании рабочего проекта;
- письмо ГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог Мангистауской области» №03-06-1114 от 11.09.2012 г. о согласовании рабочего проекта.

5.3. Перечень документации, представленной на экспертизу:

паспорт рабочего проекта;
пояснительная записка;
рабочие чертежи по разделам рабочего проекта:
АД – автомобильные дороги;
дефектная ведомость;
сметная документация;
охрана окружающей среды.

5.4. Цель и назначение объекта строительства

Согласно заданию на проектирование предусмотрен капитальный ремонт автомобильной дороги «Актау - Каламкас».

6. ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ ОБЪЕКТА И ПРИНЯТЫЕ ПРОЕКТНЫЕ РЕШЕНИЯ

6.1. Место размещения объекта и характеристика участка строительства

В административном отношении проектируемые участки автодороги «Актау-Каламкас» входят в состав Мангистауского района, Мангистауской области, Республики Казахстан.

Проектируемые участки расположены на автодороге «Актау-Каламкас» на 101 и 104 км.

Автодорога соединяет два населенных пункта: город Актау и месторождение Каламкас.

Район автодороги, подлежащей частичному капитальному ремонту, расположен в V дорожно-климатической зоне.

Природно-климатические условия района строительства:

климатический подрайон (согласно СНиП РК 2.04-01-2001*)	- IV Г;
расчетная зимняя температура наружного воздуха наиболее холодной пятидневки обеспеченностью 0,92 (СНиП РК 2.04-01-2001*)	- минус 17^{0}С;
нормативная снеговая нагрузка (СНиП 2.01.07-85*)	- 50 кгс/м^2;
нормативная ветровая нагрузка (СНиП 2.01.07-85*)	- 48 кгс/м^2;
нормативная глубина промерзания грунта (СНиП РК 2.04-01-2001*)	- 0,8 м;
сейсмичность (СНиП РК 2.03-30-2006)	- 6 баллов.

Инженерно-геологические условия площадки строительства

Инженерные изыскания выполнены ТОО «Engineering Design Consulting Group»в январе 2012 г. В геологическом строении изученной территории принимают участие четвертичные грунты, развитие по песчано-глинистым коренным породам нижнего мела.

В соответствии с ГОСТ 25100-2002 и ГОСТ 20522-96 на изученных участках выделен один инженерно-геологический элемент:

ИГЭ-1 – супесь бурого цвета, твердая, пылеватая, с прослоями песка пылеватого

Грунт просадочный. Тип просадочности 1. Нормативные значения: плотность грунта 1,6 г/см^3, удельное сцепление 13 кПа, угол внутреннего трения 23^0, модуль деформации – 10,3 МПа (в естественном состоянии), 6,3 МПа (в замоченном состоянии).

На всем протяжении рассматриваемых участков автодороги «Таушык-Шетпе» имеется земляное полотно. Насыпь земляного полотна состоит из грунтов притрассового резерва высотой от 0,40-1,20 м. Насыпной грунт представлен супесью, песком пылеватым с включением гравия до 10%.

6.2. Существующее состояние

Трассы участков ПК1003+00 – ПК1006+50 и ПК1037+70 – ПК1042+00 расположены вдоль прямой линии.

Существующие продольные профили участков автодороги отвечают требованиям СНиП для дороги III категории. Видимость в плане и продольном профиле на этом участке обеспечена.

Существующая автодорога на рассматриваемых участках имеет ширину земляного полотна от 11,00 до 15,0 метров, заложение откосов 1:1,5 - 1:4. Земляное полотно, в основном, проходит в насыпи с рабочими отметками 1,4 – 3,7 м. Откосы в редкой травяной растительности высотой до 0,2-0,3 м, местами разрушены и имеют промоины.

Существующее покрытие асфальтобетонное, шириной 7,90 м, средней толщиной 13 см. Покрытие имеет редкие трещины, сплошные наплывы и волны глубиной до 20 см. Существующее основание из гравийно-песчаной смеси средней толщиной 21 см.

В результате ливневых осадков на 101 и 104 км дороги, обочины и откосы,с низовой стороны оказались размытыми.

Существующие железобетенные трубы диаметром 2х1,25 м и 1,5 м на участке км 101 разрушены, размыты входные и выходные оголовки, вода переливалась через верх дороги, это говорит о том, что диаметры труб не пропускают поступающий поток воды.

На участке км 104 водопропускные трубы отсутствуют, вода переливалась через верх дороги. Обочины и откосы данного участка под потоком ливневых вод, подверглись

МЕМСАРАРТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

разрушению. В результате осмотра размытых участков, составлены Акты осмотра, на основании которых приняты проектные решения.

6.3. Проектные решения

В подготовительный период предусмотрено:

устройство объездной дороги с правой стороны автодороги для пропуска автотранспорта;

демонтаж существующих дорожных знаков и сигнальных столбиков;

разборка существующей дорожной одежды. Существующее асфальтобетонное покрытие разбирается фрезами со складированием материала от разборки в штабель, с дальнейшим использованием его в верхний слой основания. Существующее основание разбирается и складируется в штабель, с дальнейшим использованием его в подстилающий слой новой дорожной одежды;

демонтаж существующих железобетонных труб диаметром 2х1,25 м и и 1,5 м на участке км 101.

6.3.1. Автомобильная дорога

Интенсивность движения на начало срока службы – 1838 авт/сутки.

Приведенная интенсивность движения к нагрузке A_3 – 522 авт/сутки.

Расчетная интенсивность движения на одну полосу – 287 авт/сутки.

Общее направление автодороги, на которой находятся проектируемые участки, северо-восточное.

При разработке рабочего проекта ремонта автодороги положение проектируемой оси на всех участках, в плановом отношении, максимально приближено к оси существующей дороги.

Участок на 101 км автодороги, протяженностью 350,0 м от ПК1003+00 до ПК1006+50.

Участок на 104 км автодороги, протяженностью 430,0 м от ПК1037+70 до ПК1042+00.

Проектируемые участки проходят вне населенных пунктов, по открытой местности.

Принятые технические параметры

Основные технические параметры участков дороги:

категория дорог	- III;
расчетная скорость	- 100 км/ч;
количество полос движения	- 2;
ширина дорожной одежды	- 8,0 м;
ширина проезжей части	- 7,0 м;
ширина полосы движения	- 3,5 м;
ширина обочины	- 2,5 м;
ширина земляного полотна	-12,0 м;
наименьшие радиусы кривых в продольном профиле	
вогнутых	- 5000 м;
наибольший продольный уклон	- 23,3‰;
наименьшее расстояние видимости:	
для остановки	- 150 м;
встречного автомобиля	- 250 м;
тип дорожной одежды	- капитальный.

План и продольный профиль

Существующие продольные профили участков имеют довольно плавный характер и отвечают требованиям СНиП для дороги III категории. Существующая высота насыпи над водопропускными трубами выдержана согласно СНиП РК 2.05.03-84* «Мосты и трубы», засыпка трубы не менее 0,70 м от верха звена до верха дорожной одежды.

Однако, учитывая, что вода во время ливневых дождей переливалась через верх дороги, проектные линии обоих участков были подняты с учетом расчетного горизонта паводковых вод.

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

Проектные линии ремонтируемых участков запроектированы в увязке с продольными профилями смежных участков. Для обеспечения плавности и соблюдения требований СНиП РК 3.03-09-2006 «Автомобильные дороги» п. 5.2.1. по алгебрагической разности уклонов в переломы проектной линии вписаны вогнутые вертикальные кривые радиусом 5000,0м и 8000,0м.

Принято два типа поперечного профиля земляного полотна. Тип 1 - насыпь с крутизной откосов насыпи 1:4. и Тип-2 - насыпь в местах водопропускных труб и при высоте насыпи более 2,0 м с заложением откосов 1:1,5. Поперечные профили запроектированы двухскатными с уклоном проезжей части 15‰ и 40‰ - обочин, ширина земляного полотна по бровкам 12,0 м.

Земляное полотно

Проектом предусмотрена срезка существующего земляного полотна на всем протяжении проектируемых участков. Досыпку земляного полотна предусмотрено производить из грунта срезки и привозного грунта сосредоточенного резерва.

Дорожная одежда

Существующее покрытие не отвечает требованиям СНиП для нагрузки $А_3$. За годы эксплуатации произошел отказ дорожной одежды (истощение и ослабление прочности конструкции). В проекте принято решение снять асфальтобетон и использовать его и основание в новой конструкции дорожной одежды.

Исходя из наличия в перспективном составе движения автомобилей с нагрузкой на одиночную ось 130кН, в проекте принято:

расчетная нагрузка $А_3$;

дорожная одежда капитального типа;

расчетный срок службы конструкции дорожной одежды – 20 лет.

В рабочем проекте принята следующая конструкция дорожной одежды:

верхний слой покрытия из горячего плотного мелкозернистого асфальтобетона, марка II тип Б на битуме марки БНД 60/90 по СТ РК 1225-2003, толщиной 6 см;

нижний слой из горячего пористого крупнозернистого асфальтобетона, марка II по СТ РК 1225-2003, толщиной 9 см;

верхний слой основания из щебня с добавлением фрезерованного материала от разборки существующего асфальтобетонного покрытия, уложенного по способу пропитки вязким битумом по СТ РК 1284-2004, толщиной 12 см;

нижний слой основания из щебеночно-гравийно-песчаной смеси С4 по СТ РК 1549-2006, толщиной 15 см;

дополнительный слой основания из гравийно-песчаной смеси (материал от разборки существующего основания), толщиной 15 см.

Обустройство дороги и безопасность дорожного движения

В комплекс мероприятий по организации и безопасности движения входит обустройство дороги - установка дорожных знаков, демонтаж которых выполняется в подготовительный период, установка ограждения первой группы барьерного типа, сигнальных столбиков и нанесение дорожной разметки.

Организация дорожного движения на период производства работ

В подготовительный период предусмотрено устройство объездной дороги с правой стороны автодороги для пропуска автотранспорта.

6.3.2. Искусственные сооружения

Проектом предусмотрено устройство двух водопропускных железобетонных труб:

на участке км 101 прямоугольного сечения 2х4,0х2,5 м на ПК1004+30;

на участке км 104 диаметром 3х1,5 м на ПК1038+20, с коническими входными и выходными звеньями.

6.4. Организация строительства

МЕМСАРАПТАМА • ПОСФКСПЕРТИЗА

Нормативная продолжительность строительства определена по СНиП РК 1.04.03-2008 и составляет 7 месяцев.

6.5. Охрана окружающей среды

На период эксплуатации проектируемого объекта отсутствует технологическое оборудование, производящее выбросы загрязняющих веществ в атмосферу, воду и почву.

Рабочим проектом предусмотрен технический этап рекультивации, который включает уборку территории от мусора после проведения строительно-монтажных работ, а также предусмотрены мероприятия по биологической рекультивации.

Получено положительное заключение государственной экологической экспертизы Управления природных ресурсов и регулирования природопользования Мангистауской области №427 от 11.10.2012 г. и санитарно-эпидемиологическое заключение Департамента КГСЭН МЗ РК по Мангистауской области №165 от 17.09.2012 г.

6.6. Сметная документация

Сметная документация разработана в соответствии со СН РК 1.02-03-2011, СН РК 8.02-02-2002 «Порядок определения сметной стоимости строительства в Республике Казахстан» на основании сборников сметных цен и расценок на строительные работы СН РК 8.02-05-2002, на строительные материалы, изделия и конструкции СН РК 8.02-04-2002, книги 1-5 с изменениями и дополнениями, выпуски 1-11.

Сметная документация составлена с использованием программного комплекса АВС-4 (редакция 4.3.2) по выпуску сметной документации в ценах 2001 года.

В сметной стоимости учтены:

накладные расходы на строительные, монтажные и специальные строительные работы в соответствии с приложением №1 к СН РК 8.02-02-2002;

ненормируемые и непредвиденные затраты в размере 6% от суммы прямых затрат и накладных расходов (СН РК 8.02-02-2002);

дополнительные затраты на временные здания и сооружения СН РК 8.02-09-2002;

дополнительные затраты при производстве работ в зимнее время согласно НДЗ-2001 (СН РК 8.02-07-2002);

затраты на дополнительные отпуска и выслугу лет (СН РК 8.02-02-2002);

налоги, сборы и обязательные платежи начислены согласно действующему законодательству в размере 2%;

налог на добавленную стоимость (НДС) принят на 2012-2013 г г в размере 12% от сметной стоимости строительства в текущем уровне цен с учетом налогов, сборов и обязательных платежей.

В соответствии с постановлением Правительства РК от 11 сентября 2007 года №791 переход к текущей сметной стоимости строительства от базовых цен 2001 года выполнен через индекс изменения месячного расчетного показателя на 2012 год -1618 тенге; на 2013 год- 1731 тенге в соответствии с изменениями и дополнениями в Законе РК «О Республиканском бюджете на 2011-2013 годы» от 28 февраля 2011 года № 412-IV и письмом Министерства финансов РК от 14 июня 2011 года № ДБПП-2/9874.

7. ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА ПРОЕКТНЫХ РЕШЕНИЙ И РЕЗУЛЬТАТЫ ЭКСПЕРТИЗЫ

7.1. Оценка проектных решений

Состав и комплектность представленных материалов соответствует требованиям СН РК 1.02-03-2011 «Порядок разработки, согласования, утверждения и состав проектной документации на строительство».

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

Принятые проектные решения соответствуют государственным нормативным требованиям по санитарной, экологической безопасности, обеспечивают надежное функционирование объекта.

7.2. Изменения и дополнения, внесенные в рабочий проект в процессе экспертизы

ГОСЭКСПЕРТИЗА • МЕМСАРАПТАМА

В процессе рассмотрения по замечаниям и предложениям филиала РГП «Мангистаугосэкспертиза» в рабочий проект «Капитальный ремонт автодороги «Актау-Каламкас» (в связи с размытием дорог)» внесены следующие изменения и дополнения:

Сметная документация:

1) откорректированы сводный и сметный расчеты стоимости строительства, согласно нормативным документам;

2) откорректированы локальные сметы в связи с изменением обоснования расценок, объемов работ, согласно проектным данным и нормативным документам.

Таблица 4

Технико-экономические показатели по рабочему проекту

№ п/п	Наименование показателя	Ед. изм.	Показатели		Примечание: (+увеличение, - уменьшение)
			заявленные до экспертизы	рекомендуемые к утверждению	
1	Общая протяженность: участок 101 км; участок 104 км	м	350,0 430,0	350,0 430,0	
2	Категория дороги		III	III	
3	Количество полос движения	шт.	2	2	
4	Ширина земляного полотна	м	12,0	12,0	
5	Ширина полосы движения	м	3,5	3,5	
6	Ширина проезжей части	м	7,0	7,0	
7	Тип дорожной одежды		капитальный		
8	Вид покрытия		асфальтобетонное		
9	Общая сметная стоимость строительства в базовых ценах 2001 г., в том числе: СМР; прочие	млн. тенге	65,310 64,415 0,895	61,178 60,339 0,839	-4,132 -4,076 -0,056
10	Общая сметная стоимость строительства в текущих ценах 2012 года и прогнозных ценах 2013 года, в том числе: СМР; прочие	млн. тенге	176,013 143,875 32,138	162,482 134,771 27,711	-13,531 -9,104 -4,427
11	в том числе: в ценах 2012 года (ПИР, экспертиза); в ценах 2013 года			4,000 158,482	
12	Продолжительность строительства	мес.	7	7	

Примечание: уменьшение сметной стоимости строительства в текущих и прогнозных ценах составило 13,531 млн. тенге и произошло в результате корректировки проектных решений по замечаниям экспертизы.

8. ВЫВОДЫ

8.1. С учетом внесенных изменений и дополнений рабочий проект **«Капитальный ремонт автодороги «Актау-Каламкас» (в связи с размытием дорог)»** соответствует требованиям государственных нормативов, действующих в Республике Казахстан, и рекомендуется для утверждения в установленном порядке со следующими основными технико-экономическими показателями:

протяженность автомобильной дороги - 0,780 км;
категория автомобильной дороги - III;
количество полос движения - 2;
ширина земляного полотна - 12,0 м;
ширина полосы движения - 3,5 м;
ширина проезжей части - 7,0 м;
тип дорожной одежды - капитальный;
вид покрытия - асфальтобетонное;
общая сметная стоимость строительства в базовых ценах 2001 года - 61,178 млн. тенге

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

в том числе СМР - 60,339 млн. тенге;
общая сметная стоимость строительства в в текущих ценах 2012 года и прогнозных 2013 года - 162,482 млн. тенге,
в том числе СМР - 134,771 млн. тенге;
продолжительность строительства - 7 месяцев.

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

8.3. Согласно пункту 5 Протокольного решения заседания Правительства Республики Казахстан от 2 февраля 2010 года №17-56/005-1689, 05-12 максимально использовать оборудование, материалы и конструкции отечественного товаропроизводителя.

8. ТҰЖЫРЫМДАР

8.1. «Ақтау-Қаламқас» автомобиль жолын күрделі жөндеу» (жолды су шайғанға байланысты)» жұмыс жобасы енгізілген өзгерістер мен толықтыруларды ескере отырып, Қазақстан Республикасында қолданылатын мемлекеттік нормативтер талаптарына сәйкес келетіндіктен, төмендегі техника-экономикалық көрсеткіштерімен белгіленген тәртіппен бекітуге ұсыныс жасаймыз:

автомобиль жолының ұзындығы - 0,780 км;
автомобиль жолының жол санаты - III;
қозғалыс жолағының саны - 2 дана;
жер төсемінің ені - 12,0 м;
өтетін жол бөлігінің ені - 7,0 м;
қозғалыс жолағының ені - 3,5 м;
жол төсенішінің түрі - курделі;
жабынның түрі - асфальтбетон;
2001 жылғы базалық бағадағы құрылыстың жалпы сметалық құны - 61,178 млн. теңге,
оның ішінде құрылыс-монтаж жұмыстары - 60,339 млн. теңге;
2012 жылдағы ағымдағы және 2013 жылдағы болжамдағы бағадағы құрылыстың жалпы сметалық құны - 162,482 млн. теңге,
оның ішінде құрылыс-монтаж жұмыстары - 134,771 млн. теңге;
құрылыс ұзақтығы - 7 ай.

8.2. Жұмыс жобасы бекітуге ұсынылғанда және жұмыс жасауға берілгенде осы сараптама қорытындысымен сәйкестігі тексерілуі керек.

8.3. Қазақстан Республикасы Үкіметі мәжілісінің 2010 жылдың 2 ақпанындағы №17-56/005-1689, 05-12 Хаттама шешімінің 5 тармағына сәйкес, отандық тауар өндірушінің жабдықтарын, материалдары мен құрылымдарын барынша пайдалану қажет.

Өндірістік бөлім бастығының міндетін атқарушы — А. Болекбаев

Жетекші сарапшы — Н. Сивинцева

Сарапшы — Т. Мусалимов

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА