119-16

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
ҚҰРЫЛЫС ЖӘНЕ ТҰРҒЫН
ҮЙ-КОММУНАЛДЫҚ
ШАРУАШЫЛЫҚ ІСТЕРІ АГЕНТТІГІНІҢ
«ЖОБАЛАРДЫ МЕМЛЕКЕТТІК
ВЕДОМСТВОДАН ТЫС САРАПТАУ»
РЕСПУБЛИКАЛЫҚ МЕМЛЕКЕТТІК
КӘСІПОРНЫ

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

АГЕНТСТВО РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН
ПО ДЕЛАМ СТРОИТЕЛЬСТВА И
ЖИЛИЩНО-КОММУНАЛЬНОГО
ХОЗЯЙСТВА
РЕСПУБЛИКАНСКОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ
ПРЕДПРИЯТИЕ «ГОСУДАРСТВЕННАЯ
ВНЕВЕДОМСТВЕННАЯ
ЭКСПЕРТИЗА ПРОЕКТОВ»

КОРЫТЫНДЫ

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
ҚҰРЫЛЫС ЖӘНЕ ТҰРҒЫН
ҮЙ-КОММУНАЛДЫҚ
ШАРУАШЫЛЫҚ ІСТЕРІ АГЕНТТІГІНІҢ
ЖОБАЛАРДЫ МЕМЛЕКЕТТІК
ВЕДОМСТВОДАН ТЫС САРАПТАУ
РЕСПУБЛИКАЛЫҚ МЕМЛЕКЕТТІК
КӘСІПОРЫНЫ

МЕМСАРАПТАМА
ГОСЭКСПЕРТИЗА

АГЕНТСТВО РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН
ПО ДЕЛАМ СТРОИТЕЛЬСТВА И
ЖИЛИЩНО-КОММУНАЛЬНОГО
ХОЗЯЙСТВА
РЕСПУБЛИКАНСКОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ
ПРЕДПРИЯТИЕ «ГОСУДАРСТВЕННАЯ
ВНЕВЕДОМСТВЕННАЯ
ЭКСПЕРТИЗА ПРОЕКТОВ»

Утверждаю:

Генеральный директор
РГП «Госэкспертиза»

Б. Ережепов

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

№ 01-0284/13 от 06 мая 2013 г.

по рабочему проекту
«Реконструкция коридора Центр- Юг «Астана - Караганда – Балхаш - Алматы», автомобильная дорога «Граница РФ (на Екатеринбург) - Алматы» участок км 1353-1444, участок №1 – км 1353,5-1363,5»

ЗАКАЗЧИК:
ГУ «Карагандинский областной
департамент КАД МТК РК»

ГЕНПРОЕКТИРОВЩИК:
ТОО «Алматыдорпроект»

г. Астана

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ ҚҰРЫЛЫС ЖӘНЕ ТҰРҒЫН ҮЙ-КОММУНАЛДЫҚ ШАРУАШЫЛЫҚ ІСТЕРІ АГЕНТТІГІНІҢ «ЖОБАЛАРДЫ МЕМЛЕКЕТТІК ВЕДОМСТВОДАН ТЫС САРАПТАУ» РЕСПУБЛИКАЛЫҚ МЕМЛЕКЕТТІК КӘСІПОРЫНЫ

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

АГЕНТСТВО РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН ПО ДЕЛАМ СТРОИТЕЛЬСТВА И ЖИЛИЩНО-КОММУНАЛЬНОГО ХОЗЯЙСТВА РЕСПУБЛИКАНСКОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ «ГОСУДАРСТВЕННАЯ ВНЕВЕДОМСТВЕННАЯ ЭКСПЕРТИЗА ПРОЕКТОВ»

Бекітемін:

«Мемсараптама» РМК-ның
бас директоры

.....Б. Ережепов

«РФ шекарасы (Екатеринбургке қарай) – Алматы» автожолының «Астана – Қарағанды – Балқаш – Алматы» 1353-1444 км учаскесінде Орталық-Оңтүстік дәлізін қайта жаңарту, № 1 учаске-1353,5-1363,5 км»
жұмыс жобасы бойынша

2013 жылғы 06 мамырдағы № 01-0284/13

ҚОРЫТЫНДЫ

ТАПСЫРЫСШЫ:
«ҚР ККМ АЖК
Қарағанды облыстық департаменті» ММ

БАС ЖОБАЛАУШЫ:
«Алматыдорпроект» ЖШС

Астана қаласы

АЛҒЫ СӨЗ

«РФ шекарасы (Екатеринбургке қарай) – Алматы» автожолының «Астана – Қарағанды – Балқаш – Алматы» 1353-1444 км учаскесінде Орталық-Оңтүстік дәлізін қайта жаңарту, № 1 учаске- 1353,5-1363,5 км» жұмыс жобасы бойынша осы сараптау қорытындысы «Мемсараптама» РМК-мен берілді.

«Мемсараптама» РМК-ның рұқсатынсыз осы сараптау қорытындысын толық немесе ішінара қайта шығаруға, көбейтуге және таратуға жол берілмейді.

ПРЕДИСЛОВИЕ

Данное экспертное заключение по рабочему проекту **«Реконструкция коридора Центр- Юг «Астана - Караганда – Балхаш - Алматы», автомобильная дорога «Граница РФ (на Екатеринбург) - Алматы» участок км 1353-1444, участок №1 – км 1353,5-1363,5»** выдано РГП «Госэкспертиза».

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

1. **НАИМЕНОВАНИЕ:** рабочий проект «Реконструкция коридора Центр-Юг «Астана – Караганда – Балхаш - Алматы», автомобильная дорога «Граница РФ (на Екатеринбург) - Алматы» участок км 1353-1444, участок №1 – км 1353,5-1363,5».

Настоящее заключение выполнено в соответствии с договором от 15 апреля 2013 года № 190 между РГП «Госэкспертиза» и ТОО «АлматыДорпроект» и дополнительным соглашением № 1 от 30 апреля 2013 года.

2. **ЗАКАЗЧИК:** ГУ «Карагандинский областной департамент Комитета автомобильных дорог» Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан.

3. **ГЕНПРОЕКТИРОВЩИК:** ТОО «АлматыДорпроект», г. Алматы (государственная лицензия ГСЛ № 008961 от 28 мая 2002 года, приложения к лицензии от 14 декабря 2012 года).

ГИП – Жунисов Г.К. (приказ от 18 января 2013 года №14).

ПРОЕКТИРОВЩИК: ТОО «КарагандаКаздорпроект», г.Караганда (государственная лицензия ГСЛ № 013497 от 25 декабря 2003 года, приложения к лицензии от 2 мая 2012 года).

ГИП – Локоткова Г.В. (приказ от 7 февраля 2013 года №05-П).

4. **ИСТОЧНИК ФИНАНСИРОВАНИЯ**: государственные инвестиции.

5. **ОСНОВНЫЕ ИСХОДНЫЕ ДАННЫЕ**

5.1 Основание для разработки:

задание на проектирование, утвержденное заказчиком от 15 февраля 2013 года;

постановление акимата Осакаровского района Карагандинской области о предоставлении разрешения на использование земельных участков для проведения топогеодезических и геологических работ от 1 апреля 2013 года №16/03;

постановление акимата Осакаровского района Карагандинской области о принудительном отчуждении земельных участков для государственных нужд от 10 апреля 2013 года №20/01;

протокол заседания научно-технического совета Комитета автомобильных дорог Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан о рассмотрении проектных решений от 5 марта 2013 года;

протокол совещания с участием Председателя Комитета автомобильных дорог о ходе разработки проектно-сметной документации от 6 апреля 2013 года;

протокольное поручение Главы государства, данное на совещании от 25 мая 2012 года (№ исх.20-06/2-3949 от 9 августа 2012 года);

поручение первого заместителя Премьер-Министра Республики Казахстан, данное на совещаниях от 28 мая 2012 года (№17-5/05-385) и от 8 июня 2012 года;

архитектурно-планировочное задание на проектирование, утвержденное ГУ «Отдел строительства, архитектуры и градостроительства Осакаровского района» от 21 февраля 2013 года №5;

акт обследования и выбора земельных участков, утвержденный комиссией под председательством заместителя акима Осакаровского района Карагандинской области от 4 апреля 2013 года;

письмо ГУ «Карагандинский областной департамент Комитета автомобильных дорог» Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 22 апреля 2013 года №23-15-01/2-553/1;

Технические условия:

ТОО «TNS Plus» от 1 марта 2013 года №143А, от 4 марта 2013 года №143Б (письмо №00231/13И27) на пересечение автодороги с ВОЛС и переустройство ВОЛС из зоны реконструкции автодороги;

ТУСМ-2 Объединения «Дальняя связь» АО «Казахтелеком» от 18 марта 2013 года №02-296-3/2013 на вынос сетей телекоммуникаций (письмо от 26 марта 2013 года №22-09-26/207); письмо ТУСМ-2 Объединения «Дальняя связь» АО «Казахтелеком» от 16 апреля 2013 года №22-09-35/267 о нецелесообразности повторного использования кабеля связи ВОЛС;

ТОО «TNS Plus» от 1 апреля 2013 года №№150А, 150Б (письмо №00310/13-и27) – на пересечения временных объездных дорог и технологических съездов объездных дорог с ВОЛС и переустройство ВОЛС ТУСМ-2 из зоны реконструкции автодороги.

5.2 Согласования и заключения заинтересованных организаций:

Карагандинская областная государственная инспекция по охране историко-культурного наследия - заключение о наличии памятников на территории под реконструкцию автомобильной дороги (археологические или иные памятники историко-культурного наследия не обнаружены) от 2 апреля 2013 года;

ГУ «Управление природных ресурсов и регулирования природопользования Карагандинской области» - заключение государственной экологической экспертизы от 4 апреля 2013 года №ЮЛШ-256/О;

Управление ГСЭН по Осакаровскому району - санитарно эпидемиологическое заключение на рабочий проект от 26 марта 2013 года №44;

ТУСМ-2 Объединения «Дальняя связь» АО «Казахтелеком» – письмо от 3 апреля 2013 года №22-09-35/237 о соответствии рабочего проекта в целом техническим условиям от 18 апреля 2013 года №02-296-3/2013;

Комитет дорожной полиции Министерства внутренних дел Республики Казахстан – согласование рабочего проекта от 27 марта 2013 года № 6-7-89/3Т-К-336;

ТОО «Караганды Жолдары» - согласование на предоставление земельного участка для строительства бетонного завода и складирования инертных материалов от 5 апреля 2013 года №141-01;

ГУ «Карагандинский областной департамент Комитета автомобильных дорог» Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан – согласование рабочего проекта от 10 апреля 2013 года №23-15-01/2-489;

ГУ «Отдел строительства, архитектуры и градостроительства Осакаровского района» - согласование плана трассы от 18 марта 2013 года (листы 1-4 плана трассы: ПК0+00-ПК34+25,00; ПК34+25,00-ПК53+85,00; ПК53+85,00-ПК92+00,00; ПК92+00,00-ПК100+00,00);

ГУ «Карагандинский областной департамент Комитета автомобильных дорог» Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан; Акимат Осакаровского района Карагандинской области; ГУ «Отдел строительства, архитектуры и градостроительства Осакаровского района» - согласование схемы въезда и выезда в п. Ералы и п. Озерное от 18 марта 2013 года.

5.3 Перечень документации, представленной на экспертизу

Том I. Паспорт.

Том II. Пояснительная записка. Ведомости Материалы согласований.

Том III. Чертежи.

Том IV. Поперечные профили земляного полотна.

Том V. Отвод земель.

Том VI. Оценка воздействия на окружающую среду.

Том VII. Сметная документация (3 книги).

Прайс-листы с перечнем оборудования, материалов и изделий, протоколом по вопросам выбора поставщиков оборудования и материалов по рабочему проекту, утвержденные заказчиком от 22 апреля 2013 года.

Том VIII. Ведомость объемов работ.

Том IX. Отчет по инженерно-геологическим работам, выполненным ТОО «Караганда-Каздорпроект» в марте 2013 года.

Том X. Отчет по инженерно-топографическим изысканиям, выполненным ТОО «КарагандаКаздорпроект» в марте 2013 года.

Том XI. Инженерно-гидрологический отчет, выполненный ТОО «Караганда-Каздорпроект» в марте 2013 года.

5.4 Цель и назначение объекта строительства

Целью реконструкции является повышение категории дороги, что позволит значительно повысить комфортабельность проезда, с повышением скоростного режима значи-

тельно сократить сроки доставки транзитных грузов, сократить аварийность и смертность на дорогах.

Программой по развитию транспортной инфраструктуры в Республике Казахстан на 2010-2014 годы, утвержденной постановлением Правительства Республики Казахстан от 30 сентября 2010 года №1006 запланирована реконструкция 476 км международного коридора Алматы – Караганда – Астана - Петропавловск. Реконструкция коридора Центр-Юг «Астана – Караганда – Балхаш - Алматы» (участок км 1353,5-1363,5) автомобильной дороги М-36 «Граница Р.Ф. (на Екатеринбург) – Алматы, через города Кустанай, Астана, Караганда» рассмотрен в настоящем заключении.

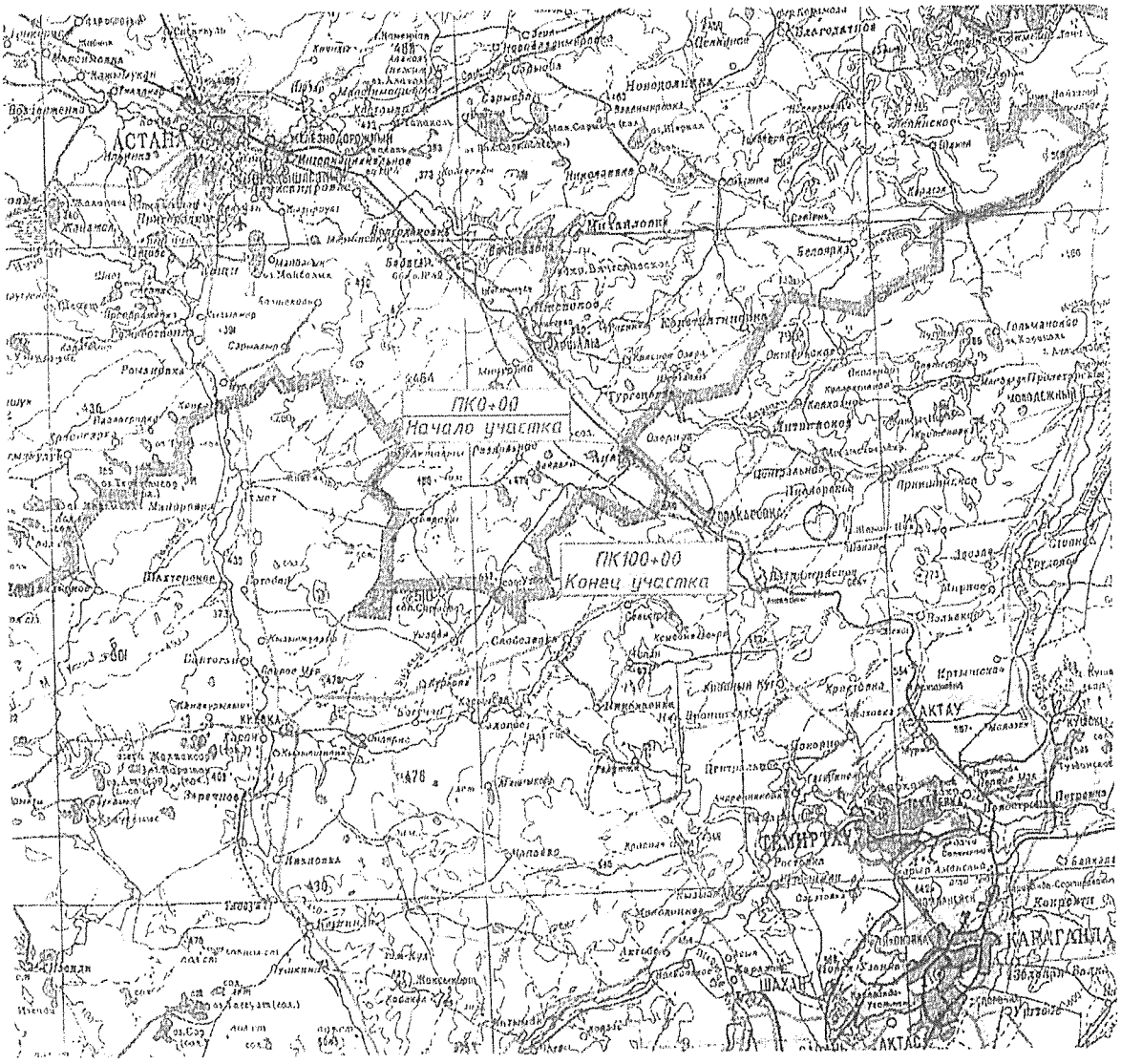
6. ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ ОБЪЕКТА СТРОИТЕЛЬСТВА И ПРИНЯТЫЕ ПРОЕКТНЫЕ РЕШЕНИЯ

6.1 Место размещения объекта и характеристика участка строительства

Участок реконструкции км 1353,5-1363,5 под I-а категорию, протяженностью 10 км является частью автомобильной дороги «Астана - Темиртау».

Автомобильная дорога М-36 «Граница Р.Ф. (на Екатеринбург) – Алматы, через города Кустанай, Астана, Караганда» входит в состав сети автодорог республиканского значения и является участком перегона дороги «Астана-Темиртау», соединяющей международные транспортные коридоры. Автодорога имеет важное значение в обеспечении Центра транспортными связями с южными регионами Республики Казахстан, а также в обеспечении местных и областных грузовых и пассажирских перевозок.

Ситуационная схема объекта



Природно-климатические условия района строительства

Климатическая зона по СНиП РК 2.04-01-2010	- III.
Дорожно-климатическая зона по СНиП РК 3.03.09-2006*	- IV.

Климатические условия представлены по данным метеостанции «Осакаровка».

Средние температуры воздуха:	
Годовая	- 1,3 °С;
наиболее жаркого месяца (июль)	- 20,5 °С;
наиболее холодного месяца (январь)	- минус16.5°С.
Нормативная глубина промерзания грунтов:	
суглинки и глины	- 185,6 см;
супеси; пески мелкие пылеваты	- 225,9 см;
пески средние, крупные и гравелистые	- 242,0 см;
крупнообломочные грунты	- 270,0 см.
Среднее годовое количество осадков	- 368 мм.
Толщина снежного покрова 5 % вероятностью	
Превышения	- 55 см.

Рельеф и гидрография

Рассматриваемый район расположен в центральной части Центрально - Казахстанского мелкосопочника и представляет собой холмистую равнину.

Абсолютные отметки по трассе колеблются от 442,0 м до 489,5 м.

На рассматриваемой территории преобладает типчаково-полынная и кустарниковая растительность.

Гидрографическая сеть, рассматриваемого района, представлена логом. Лог впадает в оз. Токсумак. ПК 63+24 – лог, русло извилистое, хорошо разработанное, с высокими обрывистыми берегами, высота 1,2 – 1,5 м, ширина 6-7 м.

Геологическое строение

В геологическом строении района проложения трассы принимают участие отложения нижнего девона и делювиально-пролювиальные четвертичные отложения.

Отложения нижнего девона представлены алевролитами и кварцитами.

Отложения четвертичной системы распространены по всей трассе и сложены делювиально-пролювиальными суглинками и глинами.

Неблагоприятных для строительства автодороги физико–геологических процессов и явлений по трассе не наблюдается.

Источники водоснабжения

Для бытового водоснабжение при реконструкции участка дороги предусмотрено использовать воду из водопровода пос. Осакаровка.

Техническое водоснабжение принято из местных водоисточников.

Инженерно-геологические условия

Существующее земляное полотно имеет ширину 13-15 м, асфальтобетонное покрытие шириной 8 м. Дорога находится в удовлетворительном состоянии, участок существующей автодороги соответствует III технической категории.

Притрассовая полоса и существующее земполотно

Согласно отчету по инженерно-геологическим работам, выполненному ТОО «КарагандаКаздорпроект» в марте 2013 года существующее земполотно и притрассовая полоса в основном сложены глиной лёгкой, суглинком тяжёлым, и дресвяным грунтом. Коэффициент относительного уплотнения К=0,95-1,08.

В целом грунты притрассовой полосы и существующего земполотна пригодны для основания и насыпи земполотна.

Связанные грунты – преимущественно полутвёрдые и твёрдые, имеют сульфатное слабое засоление или не засолены.

Грунтовые воды по трассе не вскрыты.

Сосредоточенные резервы грунта

Для досыпки земляного полотна в процессе изысканий были предварительно намечены возможные источники получения грунта.

Грунтовый резерв №1 расположен в 0,2 км влево от ПК 50+00.

Полезный материал представлен дресвяным грунтом с суглинистым заполнителем пригодным для устройства земляного полотна.

Грунтовый резерв №2 расположен в 8,2 км на СВ от ПК 100+00.

Полезный материал представлен дресвяным грунтом с суглинистым заполнителем пригодным для досыпки земляного полотна. Полезный материал грунтового резерва №2 - дресвяный грунт с суглинистым заполнителем-30% пригоден для приготовления смесей укрепленных неорганическими вяжущими.

Искусственные сооружения

Основанием малых искусственных сооружений служат: глины полутвёрдой и тугопластичной консистенции.

На проектируемом участке автодороги обследована 1 существующая труба отверстием 4,0х2,5 м на ПК 63+24. Железобетонная труба приурочена к логу, постоянно действующих водотоков нет. Эксплуатационное состояние существующей трубы оценивается как удовлетворительное.

6.2 Проектные решения

Рабочим проектом предусмотрено:
реконструкция участка автомобильной дороги;
переустройство существующих коммуникаций.

6.2.1 Автомобильная дорога

Интенсивность движения

По данным учета интенсивности движения транспортных средств на 2013 год проходит 5902 авт/сутки.

Коэффициент изменения интенсивности движения принят 1,05, межремонтный срок службы определен по СН РК 3.03-34-2006 и составляет 25 лет.

Расчетная интенсивность движения, приведенная к легковому автомобилю на 20 летнюю перспективу, составляет – 28 592 ед./сут.

Принятые технические параметры

Таблица 1

№ п.п.	Наименование параметров	Нормативы	
		по СНиП РК 3.03-09-2006*	Принятые в проекте
1	Категория дороги	IA	IA
2	Расчетная скорость движения, км/час	150	150
3	Число полос движения, шт.	4	4
4	Ширина полосы движения, м	3.75	3.75
5	Ширина проезжей части, м	2х(3,75х2)	2х(3,75х2)
6	Ширина обочины, м	3.75	3.75
7	Наименьшая ширина укрепительной полосы обочины, м	0.75	2,50
8	Ширина разделительной полосы между разными направлениями движения, м	6.00	6.00
9	Полоса безопасности у разделительной полосы, м	1.00	1.00
10	Ширина земляного полотна, м	28.5	28.5
11	Поперечный уклон проезжей части и укрепительной полосы обочины, ‰	20	20
12	Поперечный уклон обочины, ‰	40	40
13	Наибольший продольный уклон, ‰	30	13
14	Наименьшее расстояние видимости для остановки, м	300	398
15	Наименьшие радиусы кривых		
	а) в плане, м	1200	3 050
	б) в продольном профиле:		
	- выпуклые, м	30000	30 000
	- вогнутые, м	7000	43 860

План и продольный профиль

Топографо-геодезические работы выполнены в системе координат 1963 года и Балтийской системе высот. Общее направление трассы северо-западное. Рельеф местности равнинный. В плановом и высотном отношении трасса закреплена реперами.

Трассирование при производстве изыскательских работ выполнено по оси существующей автодороги с учетом возможного максимального использования её элементов.

Начало участка ПК 0+00 соответствует км 1353/1142+700 автомобильной дороги «Караганда-Астана». Конец участка ПК 100+00 соответствует км 1362/1133+350 автомобильной дороги «Караганда-Астана». Протяжённость участка дороги составляет 9,350 км. Строительная длина проектируемого участка 10,000 км.

Трасса проектируемого участка имеет 6 углов поворота, из которых 2 угла более 1°, видимость в плане в пределах кривых обеспечена.

На данном участке трасса не пересекает воздушные, подземные коммуникации. Вдоль трассы проложены подземные кабели связи (слева) ТУСМ-2 и TSN PLUS с варьирующим приближением к оси трассы.

На участке проектирования осевое положение трассы (слева) не меняет свое положение по отношению к существующей дороге.

Для обеспечения удобного и безопасного движения автомобилей и соблюдения требования СНиП РК 3.03-09-2006* о минимальном расстоянии видимости встречного автомобиля на большом протяжении реконструируемого участка рабочим проектом предусмотрено исправление существующего продольного профиля с увеличением длин и радиусов вертикальных кривых.

Продольный профиль запроектирован по оси разделительной полосы. На продольном профиле указаны грунты земляного полотна, местоположение искусственных сооружений, отметки верха существующей дороги, интерполированные отметки земли, проектные отметки по оси дороги, отметки реперов, местоположение съездов.

Проектная линия обеспечивает требуемую плавность дороги. Продольный профиль составлен в абсолютных отметках.

Земляное полотно и водоотвод

Земляное полотно запроектировано по нормам I-А технической категории с учетом типа дорожной одежды, высоты насыпи, свойств грунтов, используемых в земляном полотне, природных условий района строительства и инженерно-геологических особенностей. Учитывались также условия обеспечения требуемых прочности, устойчивости и стабильности как самого земляного полотна, так и дорожной одежды, при наименьших затратах на стадии реконструкции и эксплуатации, а также при максимальном сохранении ценных земель и наименьшем ущербе окружающей природной среде.

Отвод поверхностных вод с разделительной полосы и проезжей части решен продольным и поперечным уклонами земляного полотна. В дополнение к основным требованиям по водоотводу для предохранения откосов земляного полотна от размыва и сброса воды с проезжей части на участках с насыпями высотой 4 м и более предусмотрена установка блоков Б-5 и водосбросов на обочине, бетонных телескопических лотков Б-6 по откосу насыпи и гасителей у подошвы насыпи и в кювете (т. п. серия 503-09-7.84).

Типовые поперечные профили насыпи приняты по типовому проекту 503-0-48-87 с учетом требований СНиП РК 3.03-09-2006*, СТ РК 1413-2005.

На участке реконструкции автомобильной дороги применены 3 типа и 1 подтип характерных поперечных профиля земляного полотна.

Тип 1 - применяется на участках устройства насыпи с высотой до 3 м, заложение откоса -1:4, безрезервный тип;

Тип 1А - применяется на участках устройства насыпи с высотой до 3 м, заложение откоса - 1:4, резервный тип с заложением внешнего откоса от 1,5 до 1,4;

Тип 2 - применяется на участках устройства насыпи с высотой свыше 3м, заложение откоса - 1:1,5, безрезервный тип;

Тип 3 - применяется на участках устройства выемки с глубиной до 3м, заложение откоса - 1:4, заложение внешнего откоса слева - 1: 1,5, справа - 1:6;

Рабочим проектом предусматривается досыпка насыпи до требуемых нормативов и уполаживание откосов до 1:4 с учетом безопасности съезда транспортных средств в

аварийных ситуациях, а на подходах к малым искусственным сооружениям и в местах высоких насыпей – 1:1,5.

Выемка устраивается раскрытой - слева внешний откос выемки принят крутизной откоса 1:1,5, справа – 1:6.

Дорожная одежда

На основании решения научно-технического совета Комитета автомобильных дорог МТК РК от 5 марта 2013 года к применению была утверждена конструкция дорожной одежды с использованием отходов промышленности - шлакового щебня и гранулированного доменного шлака.

Конструкция дорожной одежды Тип I устраивается на дресвяных грунтах с суглинистым заполнителем до 30%:

покрытие – цементобетон, класс бетона по прочности на растяжение при изгибе Btb 4.8, по морозостойкости F-200 толщиной 0,27 м:

геокомпозитный материал;

верхний слой основания из щебеночно-песчано-цементной смеси (шлаковый щебень, гранулированный доменный шлак, портландцемент), обработанной неорганическими вяжущими, М40 F25 по ГОСТ 23558-94* толщиной 0,20 м;

основание из щебеночной оптимальной смеси С-4 по СТ РК 1549-2006 толщиной 0,23 м;

грунты (дресвяный грунт на суглинистом заполнителе до 30%), обработанные неорганическими вяжущими М 20 F40 по ГОСТ 23558-94* толщиной 0,24 м.

Конструкция дорожной одежды Тип II устраивается на глинах и суглинках тяжелых пылеватых. Конструкция дорожной одежды Тип II аналогична Типу I, но со слоем грунта, обработанного неорганическими вяжущими М 20 F40 по ГОСТ 23558-94* толщиной 0,30 м.

В соответствии с протоколом НТС КАД МТК РК от 5 марта 2013 года на разделительной полосе устраивается асфальтобетонное покрытие.

Деформационные швы

В бетонном покрытии устраиваются продольные и поперечные швы (сжатия), делящие покрытие на плиты определенной длины и ширины. Длина плиты сжатия $l_{сж}$ (расстояние между поперечными швами сжатия) в проекте принята равной 5м. Продольные швы устраиваются по проезжей части прямого и обратного направления движения. Ширина между швами 3,75 м.

В швах предусматриваются штыревые соединения. Пазы швов сжатия заполняются герметизирующим материалом. Анкера и дюбеля в продольных и поперечных швах располагаются в соответствии с ПР РК 218-66-2008.

Пересечения и примыкания

На всем протяжении проектируемого участка дороги предусмотрено устройство одного примыкания. Примыкающая дорога является существующим подъездом к поселку Ералы, имеет IV техническую категорию и находится на ПК 30+91. Местоположение проектируемого примыкания согласовано с его существующим положением на местности.

Для обеспечения плавного и безопасного торможения и разгона автомобилей, выходящих из общего потока, и входящих в него, предусмотрено устройство переходно-скоростных полос для правых поворотов и направляющего треугольного островка на главной дороге.

Геометрические параметры переходно-скоростных полос определяются категорией основной дороги, приняты согласно п.6.3.5, таблиц 6.3.1 и 6.3.2 СНиП РК 3.03-09-2006*.

Дорожная одежда переходно-скоростных полос на главной дороге устраивается по типу I основной дороги с цементобетонным покрытием.

На примыкании устраивается дорожная одежда капитального типа с асфальтобетонным покрытием следующей конструкции:

дополнительный слой основания из несортированного щебня, Н=15 см;

основание из оптимальной щебеночной смеси С-4 непрерывной гранулометрии, Н=15 см;

нижний слой покрытия из горячей, пористой, крупнозернистой, асфальтобетонной смеси марки II, H=6 см;

верхний слой покрытия из горячей, плотной, мелкозернистой, асфальтобетонной смеси, типа Б марки II, H=4 см.

Обочины укрепляются оптимальной щебеночной смесью С-6.

Обустройство дороги и безопасность дорожного движения

Дорожные знаки

Дорожные знаки на основной дороге приняты III- типоразмера со световозвращающей поверхностью, с применением для этих целей световозвращающей плёнки тип 3.

Конструкция знаков принята с металлическими щитками на металлических стойках согласно типовому проекту 3.503.9-80 «Опоры дорожных знаков на автомобильных дорогах». Опоры типа СКМ – на сборном фундаменте Ф1 и Ф2 с омоноличиванием стойки. Установка дорожных знаков предусмотрена на присыпных бермах. Для знаков, устанавливаемых на стойках РМГ 2 предусмотрены фундаменты ФМ3.

Ограждение

Для указания водителям направления автомобильной дороги на всем протяжении за исключением участков с барьерным ограждением установлены металлические сигнальные столбики со светоотражателями согласно СТ РК 1125-2002.

При высоте насыпи свыше 3,0 м на обочинах и на всем протяжении разделительной полосы устанавливается металлическое барьерное ограждение группы согласно требований СНиП РК 3.03-09-2006* и СТ РК ГОСТ Р 52607-2010.

На участке ПК49+84 – ПК50+16 устанавливается съемное барьерное ограждение для организации движения при чрезвычайных ситуациях и выполнения строительных и эксплуатационных работ.

На границе постоянного отвода земли (35 м от оси дороги) на всем протяжении реконструируемого участка устанавливается сетчатое ограждение типа 11ОП-СЖ, не позволяющее животным переходить дорогу.

Дорожная разметка

Дорожная разметка проезжей части автодороги выполнена согласно СТ РК 1124-2003 «Разметка дорожная» и СТ РК 1412-2005 «Технические средства организации дорожного движения». Разметка предусмотрена краской со светоотражающими шариками.

Организация дорожного движения на период производства работ

На период реконструкции участка дороги движение будет осуществляться двумя способами:

по специально устроенной объездной дороге (ПК 96+00-100+50), участкам стыковки пандусного типа существующей и проектируемой дорог;

по одной полосе движения существующей дороги и вновь построенной левой полосы атвомобильной дороги.

Ограждение мест работ и расстановка знаков при реконструкции предусмотрены по ВСН 41-92 «Организация движения в местах производства работ на автомобильных дорогах Республики Казахстан».

6.2.2 Искусственные сооружения

Водопропускная труба и скотопрогон

На проектируемом участке автодороги предусмотрено удлинение прямоугольной трубы отверстием 4,0х2,5 м на ПК 63+24 и устройство скотопрогона отверстием 4,0х2,5 м на ПК 30+50 для прохода животных и малой техники. Трубы устраиваются на фундаменте III типа. Конструкция труб принята по ТП 3.501.1-14.4, укрепление откосов насыпи выполнено по ТП 501-0-46, звенья труб отвечают расчетным нагрузкам А14 и НК-120.

6.2.3 Инженерное обеспечение, сети и системы

Переустройство ВОЛС

Рабочим проектом предусмотрен вынос волоконно-оптической линии ВОЛС, попадающей под реконструкцию автодороги на участке «Астана-Темиртау» согласно ТУ

ТУСМ-2 Объединения «Дальняя связь» АО «Казахтелеком» от 18 марта 2013 года №02-296-3/2013 (письмо от 26 марта 2013 года №22-09-26/207).

Волоконно-оптический кабель емкостью 20 волокон проложен по новой трасе от существующей и до существующей муфты магистральной зоновой ВОЛС. Монтажные длины (5 000 м) кабеля соединены оптическими муфтами. Оптические муфты и датчики воды установлены в камерах оперативного доступа (КОДах), которые установлены в сухих легкодоступных местах. При монтаже муфт в КОДах предусмотрен запас оптического кабеля по 30 м с каждой стороны.

Волоконно-оптический кабель проложен в траншее на глубине 1,2 м в защитной полиэтиленовой трубе высокой плотности диаметром 40 мм.

Все переходы через автомобильные дороги выполнены открытым способом, с установкой защитной полиэтиленовой трубы Ø63 мм, предусмотрена прокладка резервного канала для возможности организации связи при авариях.

Для обнаружения трассы подземного волоконно-оптического кабеля в процессе эксплуатации и предупреждений при выполнении несанкционированных земляных работ, рабочим проектом предусмотрена прокладка сигнальной ленты (с металлическими проводниками). Глубина прокладки ленты - 0;6 м.

Для фиксации трассы ВОЛС установлены:

замерные столбики на внеплощадочных участках трассы через каждые 200-250 м, на всех пересечениях автомобильных дорог, воздушных и кабельных линиях электропередач и связи, а также на углах поворота трассы;

мини маркеры - над смотровыми колодцами (КОД).

Общая протяженность 20 волоконного кабеля ВОЛС составляет - 12,52 км.

6.3 Организация строительства

Проект организации строительства

Реконструкция автомобильной дороги выполняется в следующей последовательности:

подготовительные работы;
производство земляных работ;
строительство малых искусственных сооружений;
устройство дорожной одежды;
обустройство дороги;
рекультивация нарушенных земель.

Рабочим проектом предусмотрено выполнение работ специализированными отрядами.

Подготовительные работы

Перед началом основных строительных работ по реконструкции предусмотрено выполнить следующие подготовительные работы:

устройство строительных площадок для размещения дорожно-строительной техники и штабелей материалов от разборки;

переустройство и защиту существующих коммуникаций согласно технических условий владельцев;

устройство временной объездной дороги для транзитного транспорта (ПК 96+00-100+50) с обустройством их временными дорожными знаками;

разборку покрытия и основания существующей дорожной одежды с вывозом материала от фрезерования покрытия на площадку складирования для повторного использования;

снятие растительного слоя с откосов существующей насыпи и из-под подошвы насыпи;

устройство подъездной дороги к грунтовым резервам.

Дорожно-строительные работы

Выполнение всего комплекса дорожно-строительных работ рабочим проектом предусмотрено в соответствии с требованиями СНиП РК 1.03-06-2002, СНиП РК 3.06-03-85 в два этапа:

I этап (левая сторона) с устройством нового земполотна. При этом движение транзитного транспорта осуществляется по существующей автомобильной дороге.

II этап (правая сторона) – работы выполняются на существующем земполотне, движение транзитного транспорта предусмотрено по вновь построенной правой половине проезжей части.

В связи со значительными перепадами отметок вновь построенной и существующей дорожных одежд рабочим проектом предусмотрено устройство временных пандусов на начале участка и объездной дороги в конце участка.

Срок реконструкции проектируемого участка дороги принят на основе разработанного проекта организации строительства, учитывающего:

начало строительства в III квартале 2013 года согласно письму ГУ «Карагандинский областной департамент Комитета автомобильных дорог» Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 22 апреля 2013 года № 23-15-01/2-553/1;

директивный срок строительства 17 месяцев по письму ГУ «Карагандинский областной департамент Комитета автомобильных дорог» Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 26 апреля 2013 года №23-15-02/2-564 О;

возможное совмещение работ по строительству труб, переустройству коммуникаций;

выполнение реконструкции в 2 этапа, на каждом из которых устраивается половина автомобильной дороги из 2-х полос движения одного направления;

устройство дорожной одежды при оптимальном температурном режиме;

максимальное использование местных строительных материалов для дорожных работ.

На основании проекта организации строительства объем инвестиций по участку: 2013 г. – 25%, 2014 г. – 75%.

Строительные материалы

Для реконструкции дороги рабочим проектом предусмотрено использование следующих основных строительных материалов:

щебень фракционный, отсев дробления – Вишневское месторождение камня;

щебень из доменного шлака – АО «Арселор Миттал Темиртау»;

асфальтобетон, черный щебень – существующий АБЗ в п. Осакаровка;

цементобетон – временный передвижной цементобетонный завод в п. Осакаровка;

железобетонные изделия – АЗМК, г.Алматы;

цемент – цементный завод, п. Актау;

металлические ограждения ТОО «Стальцинк», г.Астана.

Снабжение проектируемого участка автодороги конструкциями и дорожно-строительными материалами осуществляется согласно схеме и ведомости, согласованными Заказчиком от 20 апреля 2013 года.

6.4 Отвод земель

В рабочем проекте определена потребность в постоянном и временном отводе земель:

потребность в постоянном отводе земель для капитального ремонта составляет – 33,83 га;

временный отвод под объездные дороги, строительные площадки для складирования материалов, сосредоточенные резервы и др. – 20,48 га.

6.5 Охрана окружающей среды

Все конструктивные элементы дороги выполнены с учетом предотвращения эррозионных процессов

Границы предельно-допустимых концентраций вредных веществ от выбросов автотранспорта расположены в пределах придорожной полосы.

Строительство дороги существенного воздействия на флору и фауну оказывать не будет.

Мероприятия, предусмотренные рабочем проектом по снижению негативного воздействия на окружающую среду, будут способствовать улучшению экологических условий района местоположения проектируемого участка. Создание благоприятных условий для

движущегося транспорта без вынужденных торможений и остановок будет способствовать равномерному движению с постоянными скоростями, что, в свою очередь, обеспечит уменьшение выбросов вредных веществ, их накоплению вдоль дороги и снижению уровня шума вдоль дороги.

При выполнении строительных работ на проектируемом участке автомобильной дороги будут производиться выбросы загрязняющих веществ от работающей дорожно-строительной техники и автотранспорта при выполнении земляных работ и дорожной одежды.

Выбросы загрязняющих веществ стационарными неорганизованными источниками (земляные работы, ссыпка сыпучих строительных материалов, сварочные работы) и передвижными источниками (автотранспорт, спецтехника) незначительны и носят временный характер. Работы по капитальному ремонту объекта будут разовыми кратковременными и существенного влияния на атмосферный воздух не окажут.

Рабочим проектом разработаны мероприятия по ослаблению негативного воздействия на воздушную среду, на поверхностные и почвенные воды, на почву:

обеспечение эффективного разбрызгивания воды в период доставки и погрузки материалов;

увлажнение штабелей материала и строительного мусора;

укрытие кузовов транспортных средств брезентом;

размещение площадок для дорожных машин и механизмов предусмотрено вне зоны санитарной охраны водоисточников.

Рабочим проектом предусмотрена рекультивация используемых земель.

На рабочий проект получены:

ГУ «Управление природных ресурсов и регулирования природопользования Карагандинской области» - заключение государственной экологической экспертизы от 04.04.2013 года №ЮЛШ-256/О;

Управление ГСЭН по Осакаровскому району - санитарно эпидемиологическое заключение на рабочий проект от 26.03.2013 года №44.

6.6 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 4.3.2, 4.4) 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.

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 1-14;

сборники сметных норм и расценок на строительные работы (СН РК 8.02-05-2002), с учетом изменений и дополнений выпуски 1-10;

сборники расценок на монтаж оборудования (СН РК 8.02-06-2002), с учетом изменений и дополнений выпуски 1-10;

сборник сметных норм и расценок на эксплуатацию строительных машин (СН РК 8.02-03-2002);

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 Заместителем директора Карагандинского областного департамента КАД МТК РК от 22 апреля 2013 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:

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);

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

В соответствии с постановлением Правительства Республики Казахстан 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 4 апреля 2012 года.

Налоги, сборы и обязательные платежи начислены согласно действующему законодательству в размере 2%.

Налог на добавленную стоимость принят в размере, установленном законодательством Республики Казахстан на период, соответствующий периоду строительства, от сметной стоимости строительства в текущих ценах с учетом налогов, сборов и обязательных платежей.

7. ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА ПРОЕКТНЫХ РЕШЕНИЙ И РЕЗУЛЬТАТЫ ЭКСПЕРТИЗЫ

7.1 Оценка принятых проектных решений

В целом рабочий проект разработан в необходимом объеме, в соответствии с заданием на проектирование, исходными данными, техническими условиями и требованиями на высоком профессиональном уровне.

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

Материалы инженерных изысканий содержат достаточные данные, необходимые для разработки рабочего проекта.

При разработке рабочего проекта учтены местные природно-климатические и геологические условия площадки строительства.

В рабочем проекте согласно имеющимся возможностям, применены импортозамещающие местные строительные материалы и изделия, изготавливаемые на предприятиях Республики Казахстан.

Проектные решения с учётом внесенных изменений по п. 7.2 соответствуют государственным нормативным требованиям по санитарной, экологической, пожарной и взрывной безопасности, охране труда, надежности функционирования автомобильной дороги.

7.2 Изменения и дополнения, внесенные в проект в процессе экспертизы

В процессе рассмотрения по замечаниям РГП «Госэкспертиза» в рабочий проект «Реконструкция коридора Центр-Юг «Астана-Караганда-Балхаш-Алматы», автомобильная дорога «Граница РФ (на Екатеринбург) - Алматы» участок км 1353-1444, участок №1 – км 1353,5-1363,5» внесены следующие изменения и дополнения:

<u>Общая часть</u>

1. Представлены:

ГУ «Карагандинский областной департамент Комитета автомобильных дорог» Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан; Акимат Осакаровского района Карагандинской области; ГУ «Отдел строительства, архитектуры и градостроительства Осакаровского района» - согласование схемы въезда и выезда в п. Ералы и п. Озерное от 18 марта 2013 года.

письмо ГУ «Карагандинский областной департамент Комитета автомобильных дорог» Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 26 апреля 2013 года №23-15-02/2-564 о директивном сроке строительства 17 месяцев

Проезжая часть

2. Исключена объездная дорога на ПК 45+80 – ПК 58+00, как необоснованная, предусмотрены съезды пандусного типа при стыковке новой и существующих дорог.

3. Исключено устройство серповидного профиля объездной дороги в два слоя как необоснованное. Выполнено в один слой.

4. Тип анкеров и дюбелей, их шаг уточнены по пп.6.11, 6.14 ПР РК 218-66-2008.

5. Лист 5-2013-1-ДО-6. Поперечные швы через 2,5 м на ПСП исключены как необоснованные.

6. Лист 5-2013-1-ДО-6. Предусмотрены работы по установке анкеров при устройстве переходно-скоростных полос.

7. Np - приведенная интенсивность на последний год службы уточнена по пп.6.7, 6.10 СН РК 3.03-34-2006. Дорожная одежда соответственно изменена согласно расчету.

8. Содержания неорганических вяжущих и добавки «Дорзин», уточнено согласно подборам составов, требования СТ РК 973-2004, ГОСТ 23558-94, СНиП РК 3.03-09-2006*.

9. Толщина асфальтобетонного покрытия разделительной полосы уточнена с учетом конструктивных требований по п.8.2.6 СНиП РК 3.03-09-2006*.

10. В соответствии с согласованой схемой въезда и выезда в п. Ералы и п. Озерное от 18 марта 2013 года предусмотрено устройство скотопрогона. Продольный профиль автомобильной дороги уточнен соответственно.

11. Уровень удерживающей способности ограждений первой группы принят с учетом СТ РК ГОСТ Р 52607-2010.

12. Дорожная разметка выполнена краской как зарекомендовавшая себя во время эксплуатации.

13. Предусмотрена установка сигнальных столбиков по п.10.19 СНиП РК 3.03-09-2006*.

14. Объемы работ - С-4, смеси обработанные неорганическими вяжущими. Исключены необоснованно принятые коэффициенты уплотнения

15. Земляные работы. Емкость ковша экскаватора уточнена согласно объемам разработки.

Сметная документация

16. Откорректированы в локальных сметах расценки в соответствии с проектным решением и замечаниями экспертизы.

17. Откорректированы расценки согласно действующих сметных цен.

18. Откорректированы объемы работ согласно проектных решений.

19. Стоимость материалов и оборудования, принятая в сметной документации по прайс-листам учтена согласно п.4.3.5 и п.4.3.8 СН РК 8.02-02-2002 изменения и дополнения выпуск 9.

Основные технико-экономические показатели

Таблица 6

№ п/п	Наименование	Ед. изм.	Показатели		Изменения: + увеличение, -уменьшение
			заявленные	рекомендуемые к утверждению	
1	Строительная длина	км	10,0	10,0	-
2	Категории автодороги	-	I-а	I-а	-
3	Количество полос движения	шт.	4	4	-
4	Ширина земполотна	м	28,5	28,5	-
5	Ширина полосы движения	м	3,75	3,75	-
6	Ширина проезжей части	м	2x7.5	2x7.5	-
7	Ширина разделительной полосы между разными направлениями движения	м	6,0	6,0	
8	Тип дорожной одежды	-	капитальный жесткого типа		
9	Вид покрытия	-	усовершенствованное (цементобетонное)		
10	Продолжительность строительства	мес.	17	17	-

11	Общая сметная стоимость строительства в базовых ценах 2001 г., всего в том числе: СМР оборудование	млн. тенге	2 181,964 2 107,946 74,018	2 047,688 1 978,916 68,772	- 134,276 - 129,030 - 5,246
12	Общая сметная стоимость строительства в текущих и прогнозных ценах 2013-2014 гг., всего в том числе: СМР оборудование	млн. тенге	5 930,762 4 928,704 1 002,058	5 595,906 4 651,731 944,175	- 334,856 - 276,973 - 57,883
13	Из них: в ценах 2013 года в ценах 2014 года	млн. тенге		1 356,945 4 238,961	
14	Удельные капиталовложения на 1 км автодороги	млн. тенге	218,196	204,768	- 13,427

8. ВЫВОДЫ

1. С учетом внесенных изменений и дополнений рабочий проект «Реконструкция коридора Центр-Юг «Астана-Караганда-Балхаш-Алматы», автомобильная дорога «Граница РФ (на Екатеринбург) - Алматы» участок км 1353-1444, участок №1 – км 1353,5-1363,5» соответствует требованиям государственных нормативов, действующих в Республике Казахстан, и рекомендуется для утверждения в установленном порядке со следующими основными технико-экономическими показателями:

строительная длина - 10,0 км;
категории автодороги - I-а;
количество полос движения - 4 шт;
ширина земполотна - 28,50 м;
ширина полосы движения - 3,75 м;
ширина проезжей части - 2х7,5 м;
тип дорожной одежды - капитальный жесткого типа;
вид покрытия - усовершенствованное (цементобетонное);

общая сметная стоимость строительства
в базовых ценах 2001 г., всего - 2 047,688 млн. тенге,
в том числе СМР - 1 978,916 млн. тенге,
оборудование - 68,772 млн. тенге;

общая сметная стоимость строительства
в текущих и прогнозных
ценах 2013-2014 гг., всего - 5 595,906 млн. тенге,
в том числе СМР - 4 651,731 млн. тенге,
оборудование - 944,175 млн. тенге;
продолжительность строительства - 17 мес.

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

3. Заказчику во исполнение постановления Правительства Республики Казахстан от 29 октября 2010 года № 1135 «Об утверждении Программы по развитию казахстанского содержания в Республике Казахстан на 2010-2014 годы» при строительстве (на стадии проектирования) максимально использовать оборудование, материалы и конструкции отечественных товаропроизводителей.

4. В соответствии с действующим законодательством Республики Казахстан заказчик несет ответственность за достоверность исходных материалов (данных, документов), в том числе за обоснованность и достоверность цен принятых по прайс-листам на оборудование, строительные материалы, изделия и конструкции, наименования которых с необходимыми техническими параметрами и эксплуатационными характеристиками от-

сутствуют в действующих сборниках цен, используемых при принятии проектных решений и составлении смет, входящих в состав проектно-сметной документации.

8. ТҰЖЫРЫМДАР

1. Енгізілген өзгерістер мен толықтыруларды ескере отырып, «РФ шекарасы (Екатеринбургке қарай) – Алматы» автожолының «Астана – Қарағанды – Балқаш – Алматы» 1353-1444 км учаскесінде Орталық-Оңтүстік дәлізін қайта жаңарту, № 1 учаске-1353,5-1363,5 км» жұмыс жобасы Қазақстан Республикасында қолданылатын мемлекеттік нормативтердің талаптарына сәйкес келеді және белгіленген тәртілте келесідей негізгі техника-экономикалық көрсеткіштерімен бекітілуге ұсынылады:

құрылыс ұзындығы	- 10,0 км;
автожол санаты	- I-а;
қозғалыс жолағының саны	- 4 дана;
жер төсемінің ені	- 28,50 м;
қозғалыс жолағының ені	- 3,75 м;
өту бөлігінің ені	- 2х7,5 м;
жол төсемінің типі	- күрделі қатты типті;
жабын түрі	- жетілдірілген (цементбетонды)
2001 ж. базалық бағадағы құрылыстың	
жалпы сметалық құны, барлығы	- 2 047,688 млн.теңге,
оның ішінде ҚМЖ	- 1 978,916 млн.теңге,
жабдық	- 68,772 млн.теңге;
2013-2014 жж. ағымдағы және болжамды бағалардағы	
құрылыстың жалпы сметалық құны, барлығы	- 5 595,906 млн.теңге,
оның ішінде ҚМЖ	- 4 651,731 млн.теңге,
жабдық	- 944,175 млн.теңге;
құрылыс ұзақтығы	- 17 ай.

2. Тапсырысшы жұмыс жобасын іске асыру басталғанға дейін бақылау-қадағалау органдарының және мүдделі ұйымдардың қажетті келісімдері мен қорытындыларын алсын.

3. «Қазақстан Республикасындағы қазақстандық қамтуды дамыту жөніндегі 2010-2014 жылдарға арналған бағдарламаны бекіту туралы» Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2010 жылғы 29 қазандағы № 1135 Қаулысын орындау үшін тапсырысшы құрылыс салу кезінде отандық тауар өндірушілердің жабдықтарын, материалдары мен құрастырмаларын барынша пайдалансын.

4. Қазақстан Республикасының қолданыстағы заңнамасына сәйкес тапсырысшы бастапқы материалдардың (мәліметтердің, құжаттардың) растығы үшін, оның ішінде жабдықтарға, құрылыс материалдарына, өнімдер мен конструкцияларға прайс-парақтар бойынша қабылданған бағалардың негізділігі және растығы үшін жауапты, олардың атаулары қажет техникалық параметрлермен және пайдаланымға беру сипаттамаларымен құжаттаманың құрамына кіретін жобалық шешімдерді қабылдау және сметаларды құрастыру кезінде пайдаланылған қолданыстағы бағалар жинағында жоқ.

Өндірістік бөлімнің бастығы	К. Хван
Жетекші сарапшы	Е. Бобров
Бас маман	Г. Никифорова
Бас маман	Е. Рихтер
Бас маман	Г. Койшебаева