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 КӘСІПОРНЫ
(«МЕМСАРАПТАМА» РМК)

РЕСПУБЛИКАНСКОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ
ПРЕДПРИЯТИЕ НА ПРАВЕ
ХОЗЯЙСТВЕННОГО ВЕДЕНИЯ
«ГОСУДАРСТВЕННАЯ ВНЕВЕДОМСТВЕННАЯ
ЭКСПЕРТИЗА ПРОЕКТОВ»
(РГП «ГОСЭКСПЕРТИЗА»)
КОМИТЕТА ПО ДЕЛАМ СТРОИТЕЛЬСТВА
И ЖИЛИЩНО-КОММУНАЛЬНОГО
ХОЗЯЙСТВА
МИНИСТЕРСТВА РЕГИОНАЛЬНОГО
РАЗВИТИЯ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН

ҚОРЫТЫНДЫ

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 КӘСІПОРНЫ
(«МЕМСАРАПТАМА» РМК)

РЕСПУБЛИКАНСКОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ
ПРЕДПРИЯТИЕ НА ПРАВЕ
ХОЗЯЙСТВЕННОГО ВЕДЕНИЯ
«ГОСУДАРСТВЕННАЯ ВНЕВЕДОМСТВЕННАЯ
ЭКСПЕРТИЗА ПРОЕКТОВ»
(РГП «ГОСЭКСПЕРТИЗА»)
КОМИТЕТА ПО ДЕЛАМ СТРОИТЕЛЬСТВА
И ЖИЛИЩНО-КОММУНАЛЬНОГО
ХОЗЯЙСТВА
МИНИСТЕРСТВА РЕГИОНАЛЬНОГО
РАЗВИТИЯ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН

Бекітемін:

«Мемсараптама» РМК
бас директорының
бірінші орынбасары

.....Т. Қарағойшин

«Республикалық маңызы бар «Алматы-Қордай-Благовещенка-Мерке-Ташкент-Термез» автомобиль жолдарының 483-536 км реконструкциялау». I іске қосу кешені-483-491. Түзету»
жұмыс жобасы бойынша

2014 жылғы 28 қарашадағы № 01-0730/14

ҚОРЫТЫНДЫ

ТАПСЫРЫС БЕРУШІ:
«ҚазАвтоЖол» ҰК АҚ
Жамбыл облыстық филиалы,
Тараз қаласы

БАС ЖОБАЛАУШЫ:
«КарагандаКаздорпроект» ЖШС,
Қарағанды қаласы

Астана қаласы

АЛҒЫ СӨЗ

«Республикалық маңызы бар «Алматы-Қордай-Благовещенка-Мерке-Ташкент-Термез» автомобиль жолдарының 483-536 км реконструкциялау». I іске қосу кешені-483-491. Түзету» 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.

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 КӘСІПОРНЫ («МЕМСАРАПТАМА» РМК)

РЕСПУБЛИКАНСКОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ НА ПРАВЕ ХОЗЯЙСТВЕННОГО ВЕДЕНИЯ «ГОСУДАРСТВЕННАЯ ВНЕВЕДОМСТВЕННАЯ ЭКСПЕРТИЗА ПРОЕКТОВ» (РГП «ГОСЭКСПЕРТИЗА») КОМИТЕТА ПО ДЕЛАМ СТРОИТЕЛЬСТВА И ЖИЛИЩНО-КОММУНАЛЬНОГО ХОЗЯЙСТВА МИНИСТЕРСТВА РЕГИОНАЛЬНОГО РАЗВИТИЯ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН

Утверждаю:

Первый заместитель
генерального директора
РГП «Госэкспертиза»

..... Т. Карагойшин

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

№ 01-0730/14 от 28 ноября 2014 г.

по рабочему проекту
«Реконструкция автомобильной дороги республиканского значения «Алматы-Кордай-Благовещенка-Мерке-Ташкент-Термез» км 483-536», I пусковой комплекс - 483-491. Корректировка»

ЗАКАЗЧИК:
Жамбылский областной филиал
АО «НК «КазАвтоЖол»,
г. Тараз

ГЕНПРОЕКТИРОВЩИК:
ТОО «КарагандаКаздорпроект»,
г. Караганда

г. Астана

ПРЕДИСЛОВИЕ

Данное экспертное заключение по рабочему проекту **«Реконструкция автомобильной дороги республиканского значения «Алматы-Кордай-Благовещенка-Мерке-Ташкент-Термез» км 483-536», I пусковой комплекс - 483-491. Корректировка»** 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 автомобильной дороги республиканского значения «Алматы-Кордай-Благовещенка-Мерке-Ташкент-Термез» км 483-536», I пусковой комплекс - 483-491. Корректировка».

Настоящее заключение выполнено в соответствии с договором от 22 октября 2014 года № 542 на экспертизу рабочего проекта между РГП «Госэкспертиза» и ТОО «КарагандаКаздорпроект».

Ранее было выдано заключение РГП «Госэкспертиза» от 31 марта 2009 года № 01-132/09 на рабочий проект «Строительство участка обхода г. Тараз от км 483 до км 491 автомобильной дороги «Алматы – Кордай – Благавещенка - Мерке-Ташкент – Термез» под Iб категорию», утвержденное приказом от 7 августа 2009 года № 24-ПИР Агентством Республики Казахстан по делам строительства и жилищно-коммунального хозяйства.

2. ЗАКАЗЧИК: Жамбылский областной филиал АО «НК «КазАвтоЖол», г. Тараз.

Заказчик, рассмотрев и одобрив рабочий проект, письмом № 19-01/1377 от 8 сентября 2014 года поручил ТОО «КарагандаКаздорпроект» представить его в РГП «Госэкспертиза» и получить на него экспертное заключение.

3. ГЕНПРОЕКТИРОВЩИК: ТОО «КарагандаКаздорпроект» г. Караганда (государственная лицензия 11-ГСЛ № 013497 от 25 декабря 2003 года), (лицензия I категории на проектную и изыскательскую деятельность от 3 февраля 2014 года № 14001272, вид лицензии – генеральная, выданная Министерством регионального развития Республики Казахстан, Комитет по делам строительства и жилищно-коммунального хозяйства Министерства регионального развития Республики Казахстан).

ГИП – Локоткова Г.В. (приказ от 10 февраля 2014 года № 09-П).

4. ИСТОЧНИК ФИНАНСИРОВАНИЯ: государственные инвестиции.

5. ОСНОВНЫЕ ИСХОДНЫЕ ДАННЫЕ

5.1 Основание для разработки:

задание на разработку рабочего проекта, утвержденное Комитета автомобильных дорог Министерства транспорта и коммуникаций РК от 10 февраля 2014 года;

архитектурно-планировочное задание по Байзакскому району Жамбылской области от 6 марта 2009 года № 9/16, продленное до 31 декабря 2014 года;

отраслевое заключение по рабочему проекту, выданное Министерством транспорта и коммуникаций РК от 23 июля 2013 года № 543-I;

разрешение на корректировку участка рабочего проекта, выданное КДС И ЖКХ МРР РК от 27 июня 2014 года № 21-03-08/4577;

письмо Министерства экономики и бюджетного планирования Республики Казахстан от 28 августа 2013 года № 27-1/301-И о решениях заседания Республиканской бюджетной комиссии, утвержденных протоколом от 26 июля 2013 года № 20 (Выписка из протокола);

решение Республиканской бюджетной комиссии на корректировку ПСД на основании заявки МТК РК от 21 июня 2013 года № 04-23/4443, приложение № 2, 3 к протоколу РБК от 26 июля 2013 года № 20;

постановление акимата Жамбылской области на право постоянного землепользования под автомобильные дороги площадью 54,6 га от 21 августа 2009 года № 296;

дефектная ведомость на демонтажные работы, согласованная заказчиком от 31 октября 2014 года;

акты выполненных работ на конец июня 2014 года, согласованные заказчиком от 12 августа 2014 года;

акт на право постоянного землепользования № 951872 (запись № 32), выданный управлением земельных отношений акимата Жамбылской области от 19 ноября 2009 года;

письмо заказчика о начале строительства остаточных работ, выданное заказчиком от 13 ноября 2014 года № 19-02/1679.

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

Технические условия:

ТОО «Жамбылские электрические сети» на пересечение автодороги ВЛ10 кВ и ВЛ 35 кВ от 22 октября 2008 года № 124-09-08;

Жамбылский ОДТ на перенос кабеля связи из зоны строительства автомобильной дороги без даты.

5.2 Согласования и заключения заинтересованных организаций:

ГУ «Управление природных ресурсов и регулирования природопользования акимата Жамбылской области» - заключение экологической экспертизы от 2 июля 2014 года № KZ38VDC00016265;

ГУ «Отдел управления госэпиднадзора акимата Жамбылской области по Байзакскому району» - санитарно-эпидемиологическое заключение от 21 апреля 2014 года № 58;

ТОО «Археологическая экспертиза» - заключение археологической экспертизы от 18.06.2013 года № AR-13/21;

постановление акимата Жамбылской области № 296 от 21 августа 2009 года на право постоянного землепользования под автомобильную дорогу «Алматы–Кордай-Благовещенка-Мерке-Ташкент-Термез» под I, II технические категории;

Комитет административной полиции МВД РК - согласование организации дорожного движения от 22 октября 2014 года № 3-5-8-135/1272-4.

5.3 Перечень документации, представленной на экспертизу:

Том I. Паспорт рабочего проекта.

Том II. Общая пояснительная записка.

Том III. Рабочие материалы. Книга I. Ведомости. Чертежи.

Том IV. Ведомость объемов работ.

Том V. Сметная документация.

Отчет об инженерно-геологических изысканиях, выполненный ТОО «Караганда-Каздорпроект» в августе 2008 года.

Перечни оборудования, материалов, изделий с приложенным основного и альтернативного вариантов прайс-листов и ценовых предложений, наименования которых с соответствующими техническими характеристиками отсутствуют в действующей нормативной базе, утвержденные заказчиком 8 сентября 2014 года.

5.4 Цель и назначение объекта строительства

После реконструкции автомобильной дороги республиканского значения «Алматы-Кордай-Благовещенка-Мерке-Ташкент-Термез» км 483-536, I пусковой комплекс, км 483-491 международного транзитного коридора «Западная Европа – Западный Китай» ожидаются следующие положительные результаты:

использование автодороги для перевозки международных грузов и пассажиров с получением экономической выгоды;

уменьшение транспортных расходов, а также сокращение времени нахождения пассажиров в пути;

положительное влияние на социальную и экономическую сферу прилегающих к автомобильной дороге районов Жамбылской области;

снижение коммерческого риска при доставке товаров;

приведение технических характеристик автодороги до нормативных.

6. ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ ОБЪЕКТА СТРОИТЕЛЬСТВА И ПРИНЯТЫЕ ПРОЕКТНЫЕ РЕШЕНИЯ

6.1 Место размещения объекта и характеристика участка строительства

В существующем состоянии, реконструируемая автомобильная дорога отнесена к сети дорог республиканского значения с участком II технической категории с двухполосным движением, и является участком автомобильной дороги, проходящей по Жамбылской области, с дальнейшим выходом транспортных средств в Алматинскую область, Кыргызскую Республику и Китайскую Народную Республику.

В административном плане участок автодороги расположен на землях Байзакского района Жамбылской области.

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

Абсолютные высотные отметки на участке дороги 1-го пускового комплекса колеблются в пределах от 600.60 до 640.60 над уровнем моря.

На протяжении реконструкции участка дороги справа на всем протяжении и слева с ПК46+00 до ПК57+00 придорожной полосе имеется лесопосадка (в основном карагач), смешанный с кустарником. В 100-200 м от автодороги, с правой низовой стороны проходит железная дорога, которая является частью железнодорожной сети страны.

Общая длина существующего участка реконструкции составляет 7,7 км.

Природно-климатические условия района строительства:

дорожно-климатическая зона СНиП РК 3.03-09-2003	- V;
абсолютный максимум температуры воздуха	- 44°С;
абсолютный минимум температуры воздуха	- минус 41°С.
Нормативная глубина промерзания грунта (см):	
суглинки и глины	- 89 см;
супеси, пески средние, крупные и гравелистые	- 109 см;
крупнообломочные грунты	- 119 см.
Среднегодовое количество осадков	- 331 мм.
Толщина снежного покрова (с 5 % вероятностью превышения)	- 50 см.
Количество дней: с гололёдом	- 12,
с ветрами свыше 15 м/сек.	- 49.
сейсмичность района по СНиП РК 2.03-30-2006	- 8 баллов.

Инженерно-геологические условия площадки строительства

Территория разделена на характерные области - низкогорную и равнинную. Горная область охватывает южную часть территории и представлена сложной системой хребтов Тянь-Шань. К этой области относится западная часть северного склона Киргизского хребта, западная оконечность Таласского Алатау и его отроги - хребты Каржантау и Угамский.

Наиболее широко распространены четвертичные отложения. Они перекрывают все более ранние породы и состоят из мелкозернистых и крупнозернистых эоловых песков, гравийно-галечниковых отложений и аллювиальных лёссовидных суглинков и супесей.

Наиболее крупные реки района р. Талас и р. Аса являются основными водными артериями гидрографической сети обследованного участка.

Начало трассы проходит по существующей автодороге. Водотоки, пересекающие дорогу, носят временный характер действия и представляют собой лога и понижения. У логов на ПК 2+55, ПК 8+27, ПК 13+49, ПК 30+56, ПК 48+75 русла извилистые, хорошо разработаны, с высокими, задернованными берегами. Понижения на ПК 27+51, ПК 39+14, ПК 57+84, ПК 82+04 имеют слабо разработанные, распластанные, задернованные русла. Водопропускные трубы расположены на автодороге напротив труб железных дорог.

Тип местности по характеру увлажнения – I.

Существующее положение

План дороги

Существующий участок реконструкции автомобильной дороги км 483-491 расположен на землях Байзакского района Жамбылской области.

Рельеф местности, по которой проходит участок дороги, имеет равнинный и слабопересеченный характер. Перепад отметок по оси трассы достигает 40 м. Дорогу пересекают лога и понижения, на которых построены 9 водопропускных труб.

Железная дорога проходит в 100-200 м от дороги с правой низовой стороны.

От существующей дороги отмыкают 2 дороги III категории на ПК57+15, ПК70+16 и на ПК30+83 – 1 съезд V категории.

На ПК67+00-69+50 расположен сервисный дорожный комплекс с подъездами, на ПК 43+20-45+40 – стоянка для автомашин и на ПК71+62-72+19 – автобусная остановка с автопавильоном.

Дорогу пересекают воздушные линии электропередач ВЛ 10 и 35 кВ, подземные кабели связи.

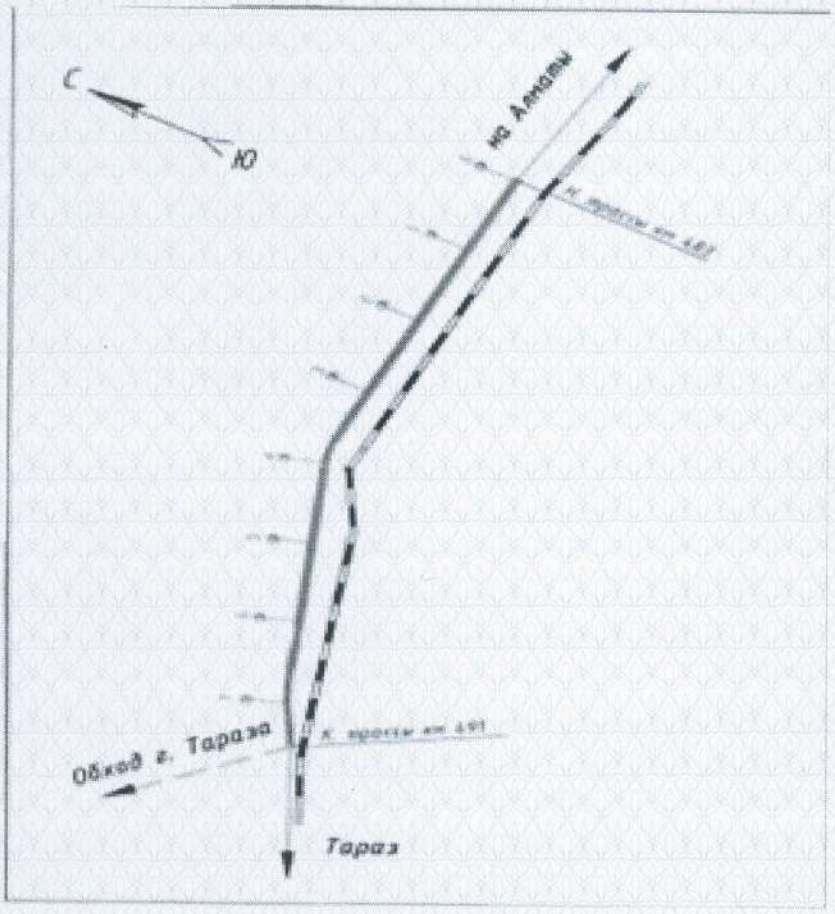
МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

С обеих сторон дороги справа на всем протяжении и слева с ПК 46+00 до ПК 57+00 на придорожной полосе имеется лесопосадка (карагач).

Технические параметры существующей автомобильной дороги в основном соответствуют нормативным данным I и II техническим категориям.

Начальный участок существующей автомобильной дороги ПК 0+00-ПК18+00 соответствует II-ой технической категории с шириной земляного полотна 17-19 м, и проезжей частью 8-9 м. С ПК18+00 по ПК63+00 участок дороги соответствует параметрам I категории с шириной земляного полотна 28-30 м, и разделительной полосой 3 м. Далее до конца участка ширина земляного полотна составляет 25-27 м, проезжей части 9÷10 м.

Ситуационная схема



Существующее земляное полотно отсыпано из суглинка лёгкого пылеватого, лёгкого пылеватого гравелистого, гравийного грунта с суглинистым заполнителем – 15 % и галечникового грунта с суглинистым заполнителем до 20 %.

Грунты рабочего слоя уплотнены достаточно, коэффициент уплотнения составляет 0,98-0,99. Грунты твёрдой и полутвёрдой консистенции, не засолены.

Покрытие находится в следующем состоянии:

с ПК 0+00 до ПК 21+00 – в удовлетворительном состоянии;

с ПК 21+00 до ПК 62+00 по правой полосе в удовлетворительном состоянии, по левой полосе небольшая колейность, произведён ямочный ремонт – 5 %;

с ПК62+00 до ПК77+00 – покрытие по правой полосе в удовлетворительном состоянии, по левой полосе – покрытие отсутствует.

Мощность конструкции дорожной одежды колеблется в пределах от 0,26 до 2,0 м.

Существующее покрытие дорожной одежды представлено горячей асфальтобетонной смесью на всем протяжении автомобильной дороги.

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

Основание существующей дорожной одежды на участках I технической категории представлено чёрным щебнем, на участках II технической категории - гравийным грунтом с суглинистым заполнителем до 15 %.

Подстилающий слой на участках I технической категории - галечниковый грунт.

Искусственные сооружения

Искусственные сооружения представлены 7 железобетонными круглыми водопропускными трубами диаметрами 1,0; 1,5, 2х1,5; 3х1,0 м, 1 прямоугольной двухочковой железобетонной трубой размером 2,0х2,0 м по основной дороге и одной металлической трубой на примыкании. Часть искусственных сооружений имеют габариты (отверстия) не соответствующие существующей категории дороги.

По результатам обследования состояния водопропускных труб требуется замена круглых водопропускных труб, ремонт и удлинение прямоугольной трубы, замена металлической трубы на железобетонную. Всего ремонту и удлинению подлежит 1 труба, разборке и замене – 8 труб.

Сосредоточенные резервы грунта и дорожно-строительные материалы

В качестве дорожно-строительных материалов используется материал из месторождений карьеров каменных материалов и резервов грунта:

Грунтовый резерв № 2 - расположен на ПК 31+00 влево 0,5 км от трассы, грунт которого представлен гравийно-галечниковым грунтом с суглинистым заполнителем до 30 %.

Для устройства дорожной одежды используются дорожно-строительные материалы из следующих источников:

бетонная смесь – ЦБЗ ФАО «КСС E and C"(ЦБЗ), расположенное км 491 ПК 82+00 – 41,2 км;

щебень фракционированный, гравийно-песчаная смесь - ФАО «КСС E and C» расположен км 491 ПК 82+00 – 41,5 км, ТОО «Айзайлет» км 491 ПК 82+00 – 40,5 км;

гравийно-оптимальная смесь, отсев дробления - ФАО «КСС E and C» расположен км 491 ПК 82+00 – 17,6 км.

Источники водоснабжения

Для технического водоснабжения предусмотрено использование воды из канала «Базарбай», расположенного в 3 км на СЗ от конца участка. Вода из канала пресная (минерализация – 470 мг/дм^3), пригодная для полива грунта при досыпке земляного полотна.

Питьевое водоснабжение - из действующих скважин поселка «Сарыкемер», качество воды соответствует требованиям ГОСТ 2761-84.

6.2 Проектные решения

Согласно проекту 2009 года, начало реконструкции объекта предполагалось в I квартале 2010 года, но проектно-сметная документация рабочего проекта 2009 года не была использована после окончания ее разработки.

Фактически реконструкция объекта начата в III квартале 2013 года, согласно письму заказчика от 13 ноября 2014 года № 19-02/1679.

Корректировка рабочего проекта 2009 года решает вопросы изменения ценовой политики - изменения индекса МРП и изменения в Сборнике сметных цен на основные строительные материалы. Также корректировка проекта реконструкции учитывает произошедшие изменения, произошедшие с момента завершения проекта 2009 года а именно: применение технологической прерывающей прослойки из геотекстиля «Геотекс» марки 400 взамен слоя черного песка Н=0,04см и устройство ж/ бетонных труб на фундаменте типа III, взамен бесфундаментных труб).

6.2.1 Интенсивность движения

Интенсивность движения определена путем непосредственного учета (апрель-май 2008 г.) на перегоне км 483-491 в соответствии с требованиями ПР РК 218-04.1-2005. При этом использовались материалы ТЭО «Реконструкция международного транзитного ко-

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

ридора «Западная Европа – Западный Китай» (заключение РГП «Госэкспертиза» от 21 апреля 2008 года № 2-78/08).

По результатам расчета, интенсивность движения на начальный год эксплуатации участка (2012 год) составляет 6545 авт/сут. Расчетная приведенная интенсивность движения, используемая для расчета конструкции дорожной одежды, составила 2619,78 авт/сут.

За расчетную нагрузку принята нагрузка, соответствующая автомобилю группы A_3, с нормативной статической нагрузкой на ось 130 кН. Расчетный срок службы дорожной одежды – 25 лет.

6.2.2 Основные технические параметры, принятые при проектировании

Таблица 1

№ п/п	Наименование параметров	Нормативы	
		по СНиП РК 3.03-09-2006	Принятые
1	Категория дороги	I-б	I-б
2	Расчетная интенсивность движения, авт/сутки	свыше 7 000	6 545
3	Расчетная скорость движения, км/ч	120	120
4	Число полос движения, шт.	4	4
5	Ширина полосы движения, м	3,75	3,75
6	Ширина проезжей части, м	2(3,75xn)	2x7,5
7	Ширина обочины, м	3,75	3,75
8	Ширина укрепленной части обочины, м	0,75	0,75
9	Ширина разделительной полосы, м	5	5
11	Полосы безопасности у разделительной поло-	1,0	1,0
12	Ширина земляного полотна, м	27,5	27,5
13	Поперечный уклон проезжей части, ‰	20	20
14	Поперечный уклон обочины, ‰	40	40
15	Наибольший продольный уклон, ‰	40	29,9
16	Наименьшее расстояние видимости, м		
	а) для остановки	250	250
	б) встречного автомобиля	450	450
17	Наименьшие радиусы кривых, м		
	а) в плане	800	1000
	б) в продольном профиле		
	- выпуклые	15 000	15 000
	- вогнутые	5 000	8 000
18	Виражи с односкатным профилем проезжей части при радиусе кривых в плане, м	менее 3 000	менее 3 000

План и продольный профиль

План трассы

Общее направление участка дороги ПК 0+00 – ПК 38+00 - западное, ПК 38+00-ПК 77+00 - юго-западное.

Начало и конец участка реконструкции взаимоувязаны с прилегающими участками проектирования в плане и высотных отметках.

Начало участка ПК 0+00 принято напротив существующего километрового столба 483 и соответствует концу предыдущего участка км 383-483 автомобильной

дороги «Алматы-Кордай-Благовещенка-Мерке-Ташкент-Термез», проектируемого ТОО «Каздор-проект» г. Алматы» координаты которого: x=749261,29, y=316039,68, z=615,95 м (согласование ТОО «Каздорпроект» г. Алматы № 32-8-2/414а от 19.08.2008 г.). Конец участка ПК77+00 I пускового комплекса соответствует и находится на существую-

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

щем километраже 490+604, что является началом II пускового комплекса, координаты которого: x=747931,06, y=308622,64, z=642,53 м.

На участке проектирования осевое положение трассы меняет свое положение по отношению к существующей дороге.

Основные показатели трассы дороги

Общая протяженность трассы I пускового комплекса	- 7,70 км.
Минимальный радиус закругления	- 1000 м.
Количество углов поворота	- 9.
Общая длинна прямых	- 6 120,02 м.
Общая длина кривых	- 1 579,92 м.

Продольный профиль

Проектная линия продольного профиля запроектирована с учетом снегозаносимости, толщины дорожной одежды равной 82 см и размещения конструкций искусственных сооружений (труб), а также с соблюдением нормативных требуемых значений максимального продольного уклона и радиусов вертикальных выпуклых и вогнутых кривых

Высота существующей насыпи автодороги на значительном протяжении не удовлетворяет требованиям СНиП РК 3.03-09-2006 по грунтовым, гидрологическим и условиям снегозаносимости, в связи с чем продольный профиль запроектирован из расчета минимума земляных работ и обеспечения необходимого возвышения земляного полотна. Возвышение бровки земляного полотна по условиям снегозаносимости (расчетная 5 % высота снежного покрова – 38 см) по СНиП РК 3.03-09-2006 п. 7.3.11 составляет 0,0,38+1,2=1,58 м.

Наибольший продольный уклон на участке – 29,9 ‰.

Все технические решения данного раздела, принятые в рабочем проекте 2009 года, остались без изменения при корректировке.

Земляное полотно

Поперечные профили земляного полотна дороги запроектированы применительно к ТП 503-0-48-87 с учетом требований СНиП РК 3.03-09-2006 и СТ РК 1413-2005.

Ширина проектируемого земляного полотна - 27,5 м.

В проекте приняты следующие типы поперечных профилей земляного полотна:

Тип 1 – насыпь высотой до 3,0 м при срезке и досыпке земляного полотна существующей дороги. Крутизна откосов земляного полотна 1:4, ширина кювет-резерва по дну от 4.0 м. Внешний откос кювет-резерва 1:4.

Тип 2 – насыпь высотой до 3,0 м на целине. Крутизна откосов земляного полотна 1:4.

Тип 3 – насыпь высотой свыше 3,0 м до 6,0 м при срезке и досыпке земляного полотна существующей дороги и участках устройства искусственных сооружений. Крутизна откосов земляного полотна 1:1,5 , ширина кювет-резерва по дну от 4.0 м. Внешний откос кювет-резерва 1:4.

Тип 4 – насыпь высотой свыше 3,0 м до 6,0 м на целине и участках устройства искусственных сооружений. Крутизна откосов земляного полотна 1:1,5.

Тип 5 – насыпь высотой свыше 6,0 м при досыпке земляного полотна существующей дороги. Крутизна откосов земляного полотна при высоте насыпи до 6,0 м - 1:1,5, при высоте свыше 6,0 м - 1:1,75. Ширина кювет-резерва по дну от 4.0 м. Внешний откос кювет-резерва 1:1,5.

Тип 6 – насыпь высотой свыше 6,0 м при досыпке земляного полотна существующей дороги. Крутизна откосов земляного полотна при высоте насыпи до 6,0 м - 1:1,5, при высоте свыше 6,0 м - 1:1,75.

Тип 7 – выемка глубиной до 1,0 м. Крутизна откосов земляного полотна 1:4. Ширина кювет-резерва по дну от 4.0. Внешний откос 1:1,5.

Тип 8 – выемка глубиной свыше 1,0 м до 5.0 м с кюветами L=0.40 м и закюветной полкой L=4,0 м. Крутизна откосов земляного полотна 1:4. Внешний откос 1:1,5.

Тип 9 – выемка глубиной свыше 5,0 м до 12.0 м. Крутизна откосов земляного полотна 1:4. Ширина кювет-резерва по дну 2.0 м.

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

Крутизна откосов насыпей высотой до 3 м и внутренних откосов выемок принята 1:4 исходя из требований к условиям безопасности движения по дороге.

Поперечный уклон земляного полотна двускатный и составляет 30 ‰.

При сопряжении существующего земляного полотна и проектной насыпи при крутизне существующего откоса от 1:2 до 1:5 предусмотрено устройство уступов. При крутизне существующих откосов от 1:5 до 1:10 производится планировка.

Поверхностный водоотвод обеспечен за счет устройства кюветов и кювет-резервов со сбросом воды в проектируемые трубы.

Кюветы устраиваются с двух сторон на всех выемках и с нагорной стороны насыпей. Ширина кюветов по дну от 2.0 м до 4,0 м. Минимальная глубина кюветов в насыпях не менее 0.4 м, в выемках - не ниже 0.2 м от уровня выхода дренажного слоя конструкции дорожной одежды.

Земляное полотно насыпей возводится из грунтов выемок, срезки, Недостающий грунт для возведения насыпей завозится из притрассовых грунтовых резервов с дальностью транспортировки от 1 до 4 км.

Объемы работ по устройству земляного полотна подсчитаны с учетом снятия растительного грунта по подошве насыпи и по верху выемок.

Перед началом работ предусмотрено снятие существующего асфальтобетонного покрытия, растительного слоя, очищение откосов существующей насыпи и выемки от растительности и мусора, рыхление существующего земляного полотна с откосами, а также основания земляного полотна на уширяемой части и обходах.

По окончании работ предусмотрена обратная надвижка срезанного растительного слоя на проектные откосы, для предотвращения размывов возведенного земляного полотна, а также произвести засев трав.

Все технические решения данного раздела, принятые в рабочем проекте 2009 года, остались без изменения при корректировке.

Дорожная одежда

Конструкция дорожной одежды рассчитана на межремонтный срок службы 25 лет согласно СН РК 3.03-34-2006 «Инструкция по проектированию жестких дорожных одежд» по трем критериям прочности. В качестве расчетной нагрузки принята нагрузка группы А3 с нагрузкой на одиночную ось 130 кН.

Конструирование дорожной одежды выполнено в соответствии с требованиями СНиП РК 3.03-09-2006* «Автомобильные дороги», раздел 8.1 Жесткие дорожные одежды, СН РК 3.03-34-2006 «Проектирование дорожных одежд жесткого типа» и ПР РК 218-66-2008 «Рекомендации по устройству конструкций жестких дорожных одежд высокопроизводительным комплектом дорожных машин».

Рабочим проектом корректировки учтено устройство конструкции дорожной одежды с применением прерывающей прослойки из геотекстиля взамен устройства выравнивающего слоя из черного песка Н= 0,004 м (в том числе на сопряжении цементобетонного и асфальтобетонного покрытия, L=5 м, ПК 76+95-ПК 77+00).

Остальные технические решения по разделу проектом корректировки приняты без изменения.

По согласованию с заказчиком, принята следующая конструкции дорожной одежды:

по основной проезжей части:

подстилающий слой из гравийно-оптимальной смеси по ГОСТ 23735-79 фракции 0-70 мм, с добавлением 25 % сфрезерованного асфальтобетона, толщиной 0,35 м;

основание из щебеночно-песчаной смеси, фракции 0-40 мм, обработанной 7 % цемента по ГОСТ 23558-94*, приготовленной в установке, толщиной 0,18 м;

технологическая прерывающая прослойка из геотекстиля «Геотекс» марки 400, Н=0,004 м;

покрытие из цементобетона Btb-4,4 F200, по ГОСТ 26633-91 с воздухововлекающими добавками, толщиной 0,25 м.

Укладка цементобетонного покрытия производится с применением высокопроизводительных бетоноукладочных комплектов дорожных машин, обладающим повышенной энергией уплотнения.

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

Присыпные обочины устраиваются из гравийного материала карьера, укрепление обочин - щебеночно-оптимальной смесью С10 по ГОСТ 25607-2009, толщиной 0,10 м.

На участках съездов с основной дороги в пределах закруглений:

подстилающий слой из гравийно-оптимальной смеси, по ГОСТ 23735-79, толщиной 0,18 м;

основание из оптимальной щебеночной смеси марки С4 по ГОСТ 25607-2009, толщиной 0,15 м;

нижний слой покрытия из горячего крупнозернистого пористого асфальтобетона 1 марки на битуме БНД 60/90 толщиной 0,06 м;

верхний слой покрытия из горячего мелкозернистого плотного асфальтобетона типа Б 1 марки на битуме БНД 60/90 толщиной 0,04 м.

На разделительной полосе принята двух типов:

на участках прямых в плане разделительная полоса заполняется супесчаным или суглинистым грунтом и слоем почвенно-растительного грунта толщиной 0,15 м с засевом трав;

на участках виражей с односторонним уклоном на поверхности разделительной полосы укладывается однослойное асфальтобетонное покрытие толщиной 0,05 м на основание из щебеночно-оптимальной смеси С10, толщиной 0,15 м.

Водоотвод с проезжей части

Для предохранения земляного полотна, конструкции дорожной одежды и обочин от переувлажнения и размыва поверхностными водами, при продольном уклоне более 30‰, и высотой насыпи более 4 м, а также в местах вогнутых кривых и на виражах в соответствии СНиП РК 3.03-09-2006* пункт 8.3.8 и СТ РК 1413 рабочим проектом предусмотрено строительство прикромочных лотков для сбора воды с проезжей части и организованного сброса из лотков по обочине и откосу насыпи с устройством водосбросов, лотков и гасителей у подошвы насыпи или в кювете.

Все технические решения данного раздела, принятые в проекте 2009 года, остались без изменения при корректировке.

Искусственные сооружения

Водопропускные трубы

Всего на основной дороге предусмотрена установка и ремонт 9 железобетонных водопропускных труб различных отверстий общей длиной трубы 332.63 п.м. Из них: вновь устраивается 7 труб Ø1,5 м общей длиной 305,05 п.м. В соответствии с дефектной ведомостью ремонту подлежит одна труба прямоугольного сечения 2х2 м длиной 13,15 п.м.

Рабочим проектом предусмотрено устройство на примыкании 1ой железобетонной трубы Ø 0,5 м длиной 14,43 п.м.

Учитывая данные лабораторных исследований по условному сопротивлению подстилающих грунтов под трубами, учитывая глубину залегания подземных вод и изменения инфраструктуры водоотводной системы, назначены типы фундаментов труб. Рабочим проектом корректировки предусмотрен фундамент тип III для 3 труб, ранее бесфундаментных, Ø 1.50н, Ø 1.50к, Ø 2х1,50к. Укрепление откосов и русел входного и выходного оголовков производится монолитным бетоном В20, укрепление рисбермы - каменной наброской.

Пересечения и примыкания

В соответствии с требованиями технических норм на проектируемом участке дороги проектом предусмотрено обустройство и доведение до нормативного состояния 3-х существующих примыканий на одном уровне, два из которых запроектированы по параметрам дороги V технической категории и одно примыкание – по параметрам III технической категории. Рабочим проектом 2009 года были разработаны канализированные схемы с устройством переходно-скоростных полос для левых и правых поворотов, направляющих каплевидных и треугольных островков на главной и второстепенной дорогах. На разделительной полосе предусмотрена установка двухстороннего барьерного огражде-

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

ния на всем протяжении. При реконструкции существующих примыканий выполнены требования ТП 503-0-51.89.

Принятые проектом типы и параметры примыканий, согласованы Комитетом административной полиции МВД РК от 22 октября 2014 года № 3-5-8-135/1272-4.

Автобусные остановки и площадки отдыха

Рабочим проектом предусмотрено устройство автобусных остановок. Ширина остановочной площадки - 3,75 м, длина - 20 м. Ширина посадочной площадки принята равной 3 м, а длина соответствует длине остановочной полосы. Посадочная площадка устроена на 0,20 м выше уровня остановочной площадки и укреплена бортовым камнем БР100.30.18. Для организованного движения пассажиров от посадочных площадок в направлении основного потока пассажиров, предусмотрено устройство пешеходного перехода и пешеходных дорожек.

Предусмотрено переустройство существующей площадки для кратковременной стоянки автомобилей и организация движения сервисного дорожного комплекса. На разделительной полосе предусмотрена установка двухстороннего барьерного ограждения типа 11ДД-ММ. Сервисный дорожный комплекс включает в себя: площадку для стоянки автомобилей, пункт питания, АЗС, эстакаду для осмотра автомобилей и автобусную остановку. Для обеспечения безопасности движения в зоне этого узла, предусмотрено устройство дополнительных переходно-скоростных полос для левых и правых поворотов.

Схемы движения на проектируемых объектах, выделение полос движения и обозначение стояночных мест произведено разметкой.

Дорожная одежда переходно-скоростных полос, устраиваемых для съездов и автобусной остановки, для стоянки автомобилей принята, как на основной дороге.

Принятые проектом типы и параметры площадок и автобусных остановок согласованы Комитетом административной полиции МВД РК от 22 октября 2014 года № 3-5-8-135/1272-4.

Обустройство дороги и безопасность движения

В соответствии с требованиями СНиП РК 3.03-09-2006*, рабочим проектом предусмотрены мероприятия по обеспечению безопасности и организации движения.

Предусмотрена установка дорожных знаков, сигнальных столбиков, барьерных и парапетных ограждений, а также нанесение дорожной разметки в соответствии СНиП РК 3.03-09-2006*, СТ РК 1412-2010, СТ РК 1125-2002, СТ РК 1124-2003, ТП 3.503.1-89.

Щиты дорожных знаков на проектируемой дороге предусмотрены III типоразмера. Опоры дорожных знаков установлены по ТП 3.503.9-80. Металлические стойки для дорожных знаков установлены на присыпных бермах.

Металлические сигнальные столбики установлены на обочине, на расстоянии 0,35 м от бровки земляного полотна (по ТП 3.503.1-89 «Ограждения на автомобильных дорогах»).

Корректировкой рабочего проекта предусмотрена установка двухстороннего барьерного ограждения на всем протяжении разделительной полосы в соответствии с изменениями в СНиП РК 3.03-09-2006* (п.10.10).

Для упорядочения движения транспорта и пешеходов, на проезжей части предусмотрено нанесение разметки согласно СТ РК 1125-2002 с учетом ТП 3.503-79.

Мероприятия по обустройству дороги согласованы Комитетом административной полиции МВД РК от 22 октября 2014 года № 3-5-8-135/1272-4.

6.3 Переустройство существующих коммуникаций

В связи с реконструкцией автомобильной дороги ряд существующих сетей инженерных коммуникаций подлежат переустройству.

Линии электроснабжения

При пересечении ВЛ10 кВ на ПК 57+00, ПК 64+90,5 и ВЛ 35 кВ на ПК 12+16,2, ПК 56+98,3 на строящейся автодороги предусмотрено переустройство воздушных линий электропередач. Переустройство линий выполнено в соответствии с техническими

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

условиями, выданными ТОО «Жамбылские электрические сети» от 22 октября 2008 года № 124-09-08.

Объемы работ по переустройству линий электроснабжения выполнены согласно актов сдачи – приемки до июня 2014 года.

Линии связи

На участке ПК 36+56 - ПК 38+76 предусмотрен перенос кабеля связи марки МКСАШП 4х4х1,2 из зоны строительства автомобильной дороги. Переустройство линий выполнено в соответствии техническими условиями (без даты), выданными Жамбылской ОДТ. Кабель проложен в земле в траншее на глубине 1 м от планируемого уровня земли.

Объемы работ по переустройству линий связи выполнены согласно актов сдачи – приемки до июня 2014 года.

6.4 Организация и продолжительность строительства

Организация строительства

Строительство автодороги выполняется в следующей последовательности:
подготовительные работы;
разборка существующей дорожной одежды;
производство земляных работ;
строительство и реконструкция водопропускных труб;
устройство временных дорог;
устройство дорожной одежды;
устройство пересечений и примыканий;
строительство площадок отдыха и автобусных остановок;
обустройство дороги;
рекультивация нарушенных земель.

Рабочим проектом предусмотрено выполнение работ специализированными отрядами. Для сокращения сроков производства работ применен сборный железобетон для строительства водоотводных сооружений, а также использован передовой опыт в технологии выполнения работ по устройству дорожных одежд высокопроизводительными комплектами дорожных машин. Устройство съездов, перекрестков выполняется отрядами параллельно с линейными работами.

Предусмотрена организация строительства с использованием временных объездных дорог. По завершению строительства одной половины земляного полотна и устройства дорожной одежды, транзитный транспорт пропускается по вновь возведенной насыпи или свободному направлению движения.

На временных объездах устраивается покрытие серповидного профиля из щебеночно-песчаной смеси, толщиной 15 см.

После окончания строительных работ временные дороги разбираются с частичным снятием материала для последующего использования, а нарушенные территории рекультивируются.

Продолжительность строительства

Продолжительность строительства участка реконструкции км 483-491, I-б категории протяженностью 7,7 км установлена согласно письма Заказчика (от 19-02/1679 jn 13/11/2014 года) - 24 месяца (с 7 августа 2013 года по 6 августа 2015 года) в том числе - 3 месяца подготовительные работы.

Начало строительных работ - август 2013 г. согласно письму Заказчика №19-02/1679 от 13ноября 2014 года.

Расчет задела в строительстве выполнен по Расчетным показателям. На основании норм задела по кварталам объем инвестиций по объекту составляет:

2013 г. – 12.20 %,
2014 г. – 71 %,
2015 г. - 16,80%

При этом (согласно сметной стоимости):
выполненные объемы работ– 66.10% ;
остаточные работы - 2014 год – 17,10%;
- 2015 год – 16,80%

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

6.5 Отвод земель

Постоянный отвод земель выполнен на основании постановления акимата Жамбылской области от 21 сентября 2009 года № 296.

Общая площадь постоянного отвода под реконструкцию участка автомобильной дороги составляет 54,60 га, из них 43,76 га – существующая дорога.

На период реконструкции предусмотрен отвод земель во временное пользование:

для временных объездных дорог – 4,15 га;

для складирования и временного хранения строительных материалов – 2,00 га;

под грунтовые резервы общей площадью – 7,39 га.

Общая площадь временного отвода земель по участку составляет – 15,11 га.

Всего общая площадь постоянного и временного отвода земель по участку реконструкции составляет – 69,71 га.

6.6 Охрана окружающей среды

Все конструктивные элементы дороги выполнены с учётом предотвращения эрозионных процессов.

Граница предельно допустимых концентраций вредных веществ от выбросов автотранспорта расположена в пределах придорожной полосы.

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.

Территория строительства, площадки складирования материалов и строительная площадка после окончания работ очищаются от строительного и бытового мусора. Мусор вывозится в специально отведенное место. Восстанавливается растительный слой покрытия, поврежденный во время работ. Перед началом гидроизоляционных работ на территории объекта должны быть выделены места складирования материалов, баллонов с горючими газами. Утилизация гидроизоляционных материалов предусмотрена в специально отведенных местах. Реконструкция дороги, существенного воздействия на флору и фауну оказывать не будет.

Получено положительные заключения:

ГУ «Управление природных ресурсов и регулирования природопользования акимата Жамбылской области» - заключение экологической экспертизы от 2 июля 2014 года № KZ38VDC00016265;

ГУ «Отдел управления госэпиднадзора акимата Жамбылской области по Байзакскому району» - санитарно-эпидемиологическое заключение от 21 апреля 2014 года № 58.

6.7 Сметная документация

Сметная стоимость строительства определена с учетом затрат за выполненные объемы работ (2008-2014 годы) и затрат на остаточные работы (2014-2015 год).

Сметная документация на выполненные строительно-монтажные работы (2008-2014 годы) определена в ценах ранее утвержденной сметной документации согласно принятым проектным решениям.

Сметная документация на остаточные работы 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 5.2 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.

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

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 1-19;

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;

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 приложенным основным и альтернативным вариантом прайс-листов и ценовых предложений, наименования которых с соответствующими техническими характеристиками отсутствуют в действующей нормативной базе, утвержденные заказчиком: директором Жамбылского обласного филиала АО НК «КазАвтоЖол» от 15 октября 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;

представлен реестр актов выполненных работ, подписанный заказчиком, подрядчиком;

представлена сводная ведомость объемов работ.

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 стоимости выполненных работ от базовых цен 2001 года выполнен согласно ранее утвержденной проектно-сметной документации (с индексами 2008-2014 года) и на остаточные работы на период 2014-2015 года - через индекс изменения месячного расчетного показателя, установленного согласно Закону «О республиканском бюджете на 2014-2016 годы» от 3 декабря 2013 года № 148-V.

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 сметной стоимости строительства в текущих ценах с учетом налогов, сборов и обязательных платежей.

7. ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА ПРОЕКТНЫХ РЕШЕНИЙ И РЕЗУЛЬТАТЫ ЭКСПЕРТИЗЫ

7.1. Оценка проектных решений

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

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

В рабочем проекте учтены современные требования по расчету конструкции дорожных одежд, обеспечению организации безопасности движения.

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

В рабочем проекте применены импортозамещающие местные строительные материалы и изделия, а также продукция, изготавливаемые на предприятиях Республики Казахстан.

Принятые проектные решения с учётом внесенных изменений по п. 7.2 соответствуют государственным нормативным требованиям по экологической, санитарной безопасности и охране труда, обеспечивают безопасное движение автомобилей с установленными скоростями и нагрузками на автомобильной дороге.

Уровень ответственности объекта I (повышенный) согласно приложению А РДС РК 1.02-04-2013 (письмо заказчика от 12.11.2014 г. № 19-02/1670).

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

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

В процессе рассмотрения по замечаниям РГП «Госэкспертиза» в рабочий проект «Реконструкция автомобильной дороги республиканского значения «Алматы-Кордай-Благовещенка-Мерке-Ташкент-Термез» км 483-536», I пусковой комплекс - 483-491. Корректировка» внесены следующие дополнения и изменения:

Дорожная часть

1. Продлен срок действия архитектурно - планировочного задания.
2. Представлено заключение экологической экспертизы на объект.
3. Представлена дефектная ведомость на демонтажные работы, согласованная заказчиком.
4. Представлены обоснования применения прерывающей прослойки из геотекстиля в конструкции дорожной одежды.
5. Представлены обоснования устройства барьерного ограждения на разделительной полосе.
6. Представлено письмо заказчика о начале строительства остаточных работ.
7. Откорректирован расчет продолжительности строительства.

Сметная документация

8. Расценки в локальных сметах приведены в соответствие с действующей сметно-нормативной базой.
9. Объемы работ в локальных сметах приведены в соответствие с проектными решениями.

Основные технико-экономические показатели

Таблица 2

№ п/п	Наименование показателей	Ед. изм.	Показатели		Изменения - снижение + увеличение
			заявленные	рекомендуемые к утверждению	
1	Категория дороги		I-б	I-б	-
2	Протяженность дороги	км	7,7	7,7	-
3	Расчетная скорость движения	км/час	120	120	-
4	Число полос движения	шт.	4	4	-
5	Ширина полосы движения	м	3,75	3,75	-
6	Ширина проезжей части	м	15	15	-
7	Ширина земляного полотна	м	27,5	27,5	-
8	Ширина разделительной полосы	м	5	5	-
9	Ширина обочин	м	3,75	3,75	-
10	Ширина укрепленной части обочин	м	0,75	0,75	-
11	Тип дорожной одежды		капитальный		
12	Вид покрытия		цементобетон		
13	Строительство и реконструкция труб, всего	шт./п.м	9/332,63	9/332,63	-
14	Продолжительность строительства	мес.	24	24	-
15	Общая сметная стоимость строительства в базовых ценах 2001 г., всего в том числе: СМР оборудование прочие	млн. тенге	1 137,002 1 101,760 - 35,242	1 139,251 1 104,623 - 34,628	+2,249 +2,863 - 0,614
16	Общая сметная стоимость строительства в текущих и прогнозных ценах 2008-2015 гг., всего в том числе: СМР оборудование прочие	млн. тенге	2 601,937 2 163,746 - 438,191	2 599,718 2 163,572 - 436,146	-2,219 -0,174 - -2,045
	Из них выполненные: 2008 г (ПИР) 2009 г. (экспертиза) 2013 г. 2014 г. Остаточные: 2014 г. 2015 г.	млн. тенге		 18,446 1,201 927,587 768,475 515,229 368,780	

МЕМОРАНДУМ • ГОСЭКСПЕРТИЗА

Сравнительная таблица

Таблица 3

№ п/п	Наименование показателей	Ед. изм.	Показатели		Изменения - снижение + увеличение
			по ранее утверждённому РП (заключение № 01-132/09 от 31.03.2009 г.)	рекомендуемые к утверждению	
1	Общая сметная стоимость строительства в базовых ценах 2001 г., всего в том числе: СМР оборудование прочие	млн. тенге	1 265,130 1 224,760 - 40,37	1 139,251 1 104,623 - 34,628	-125,879 -120,137 - -5,742
2	Общая сметная стоимость Строительства в текущих и прогнозных ценах 2008-2015 гг., всего в том числе: СМР оборудование прочие	млн. тенге	2008-2011 гг. 2 596,630 2 172,980 - 423,62	2008-2015 гг. 2 599,718 2 163,572 - 436,146	 +3,088 -9,408 - +12,496

Примечание: причины изменения технико-экономических показателей:

внесение изменений в проектные решения: изменение конструкции дорожной одежды, изменение коэффициента уплотнения грунта и дальности транспортировки;

изменение сроков реализации проекта с 2008-2011 год на 2008-2015 год.

8. ВЫВОДЫ

1. С учетом внесенных изменений и дополнений рабочий проект «Реконструкция автомобильной дороги республиканского значения «Алматы-Кордай-Благовещенка-Мерке-Ташкент-Термез» км 483-536», I пусковой комплекс - 483-491. Корректировка» соответствует требованиям государственных нормативов, действующих в Республике Казахстан, и рекомендуется к утверждению со следующими основными технико-экономическими показателями:

категория дороги	- I-б;
протяженность дороги	- 7,7 км;
число полос движения	- 4 шт.;
ширина полосы движения	- 3,75 м;
ширина проезжей части	- 15 м;
ширина земляного полотна	- 27,5 м;
ширина разделительной полосы	- 5 м;
ширина обочин	- 3,75 м;
ширина укрепленной части обочин	- 0,75 м;
тип дорожной одежды	- капитальный;
вид покрытия	- цементобетон;
строительство и реконструкция труб, всего	- 9/332,63 шт./п.м.;
продолжительность строительства	- 24 месяца;
общая сметная стоимость строительства в базовых ценах 2001 г., всего	- 1 139,251 млн. тенге,
в том числе: СМР	- 1 104,623 млн. тенге,
прочие	- 34,628 млн. тенге;
общая сметная стоимость строительства в текущих и прогнозных ценах 2008-2015 гг., всего	- 2 599,718 млн. тенге,
в том числе: СМР	- 2 163,572 млн. тенге,
прочие	- 436,146 млн. тенге.

2. Настоящее экспертное заключение выполнено с учетом исходных материалов (данных), утвержденных заказчиком для проектирования, достоверность которых гарантирована ТОО «КарагандаКаздорпроект» в соответствии с условиями договора от 22 октября 2014 года № 542.

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

МЕМСАРАПТАМА ● ГОСЭКСПЕРТИЗА

4. 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 максимально использовать оборудование, материалы и конструкции отечественных товаропроизводителей.

5. С выходом настоящего заключения ранее выданное заключение РГП «Госэкспертиза» от 31 марта 2009 года № 01-132/09 утрачивает силу.

8. ТҰЖЫРЫМДАР

1. Енгізілген өзгерістер мен толықтыруларды ескере отырып, «Республикалық маңызы бар «Алматы-Қордай-Благовещенка-Мерке-Ташкент-Термез» автомобиль жолдарының 483-536 км реконструкциялау». I іске қосу кешені-483-491. Түзету» жұмыс жобасы Қазақстан Республикасында қолданылатын мемлекеттік нормативтердің талаптарына сәйкес келеді және белгіленген тәртіпте келесідей негізгі техника-экономикалық көрсеткіштермен бекітілуге ұсынылады:

жол санаты	- I-б;
жол ұзындығы	- 7,7 км;
қозғалыс жолағының саны	- 4 дана;
қозғалыс жолағының ені	- 3,75 м;
өту бөлігінің ені	- 15 м;
жер төсем ені	- 27,5 м;
қозғалыс жолағының ені	- 5 м;
жол жиегінің ені	- 3,75 м;
жол жиегінің бекітілген бөлігінің ені	- 0,75 м;
жол төсем типі	- күрделі;
жабын түрі	- цементбетонды;
құбырлар құрылысы мен реконструкциясы, барлығы	- 9/332,63 дана/м.б.;
құрылыстың ұзақтығы	- 24 ай;
2001 ж. базалық бағадағы құрылыстың	
жалпы сметалық құны, барлығы	- 1 139,251 млн. теңге,
оның ішінде: ҚМЖ	- 1 104,623 млн. теңге;
басқалары	- 34,628 млн. теңге
2008-2015 жж. ағымдағы және болжамды бағадағы	
құрылыстың жалпы сметалық құны, барлығы	- 2 599,718 млн. теңге,
оның ішінде: ҚМЖ	- 2 163,572 млн. теңге.
басқалары	- 436,146 млн. теңге.

2. Осы сараптау қорытындысы жобалау үшін тапсырысшы бекіткен материалдарды (мәліметтерді) есепке алумен орындалды, олардың дұрыстығына 2014 жылғы 22 қазандағы № 542 шарттың талаптарына сәйкес «КарагандаКаздорпроект» ЖШС кепілдік етеді.

3. Тапсырысшы жобалау ұйымынан жұмыс жобасы бойынша құжаттаманы қабылдап алу кезінде оның осы сараптау қорытындысына сәйкестігін тексерсін.

4. «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.

5. Осы қорытындының шығуымен, «Мемсараптама» РМК бұрын 2009 жылғы 31 наурыздағы № 01-132/09 берген қорытындысы күшін жояды.

Кешенді бөлімнің бастығы	Т. Кожахметов
Сараптамалық топтың жетекшісі	К. Ибраимов
Сарапшы	А. Доскалиева
Сарапшы	С. Ажнов

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

МЕМСАРАПТАМА