ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН

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

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

БЕКІТЕМІН:

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

_____ Ж.С.Мықтыбаев

«ОҚО, Сайрам ауданындағы ҚХ-37 «Шымкент-Қызыләскер-Түйетас» автомобиль жолының 4,9+6,15 шақырымын қайта құру»
жұмыс жобасы бойынша

2014 жылғы 23 желтоқсандағы №19-1123/14

ҚОРЫТЫНДЫ

ТАПСЫРЫСШЫ:
«ОҚО жолаушылар көлігі және автомобиль жолдары басқармасы» ММ

БАС ЖОБАЛАУШЫ:
«Улмад» ЖШС

Шымкент қаласы

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН

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

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

УТВЕРЖДАЮ:

Директор филиала
РГП «Госэкспертиза» по ЮКО

_____ Ж.С.Мыктыбаев

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

№19-1123/14 от 23 декабря 2014 года

по рабочему проекту
«Реконструкция автомобильной дороги КХ-37 «Шымкент-Кызыласкер-Туйетас» км 4,9-6,15 в Сайрамском районе ЮКО»

ЗАКАЗЧИК:
ГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог ЮКО»

ГЕНПРОЕКТИРОВЩИК:
ТОО «Улмад»

г.Шымкент

1. НАИМЕНОВАНИЕ: рабочий проект **«Реконструкция автомобильной дороги КХ-37 «Шымкент-Кызыласкер-Туйетас» км 4,9-6,15 в Сайрамском районе ЮКО»**
Настоящее заключение выполнено согласно договору №19/1114 от 10.11.2014 года на экспертизу рабочего проекта между филиалом РГП «Госэкспертиза» по ЮКО и ТОО «Улмад» на основании письма ГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог ЮКО» за №10/4104 от 24.10.2014 года.

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

3. ГЕНПРОЕКТИРОВЩИК: ТОО «Улмад» Гослицензия ГСЛ № 000801 от 08.06.2007 года. Приказ агентства РК по делам строительства и ЖКХ от 26.06.01.2013 года. Категория II.

ГИП: Мендибаев У.К. Приказ о назначении №3-П от 06.01.2014 года.

4. ИСТОЧНИК ФИНАНСИРОВАНИЯ: государственные инвестиции

5. ОСНОВНЫЕ ИСХОДНЫЕ ДАННЫЕ

5.1 Основание для разработки:

- задание на проектирование, утвержденное заместителем руководителя ГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог ЮКО» от 04.04.2014 года;
- архитектурно-планировочное задание №69 от 31.03.2014 года, выданное ГУ «Отдел архитектуры и градостроительства Сайрамского района»;
- постановление акимата Сайрамского района №1088 от 04.07.2005 года о предоставлении дополнительного земельного участка на постоянное пользование;
- постановление акимата Сайрамского района за №233 от 12.03.2014 года о разрешении на проведение проектно-изыскательских работ по реконструкции автомобильной дороги КХ-37 «Шымкент-Кызыласкер-Туйетас» км 4,9-6,15 Сайрамского района ЮКО;
- постановление акимата Сайрамского района №1068 ЮКО 1068 от 10.12.2014 года о разрешении на реконструкцию автомобильной дороги КХ-37 «Шымкент-Кызыласкер-Туйетас» км 4,9-6,15 Сайрамского района ЮКО;
- акт выбора и согласования земельного участка для проектирования и строительства автомобильной дороги КХ-37 «Шымкент-Кызыласкер-Туйетас» км 4,9-6,15 №57 от 24.02.2014 года;
- акт на право постоянного землепользования №295176069 от 21.12.2006 года, выданный Сайрамским районным земельно-кадастровым филиалом;
- землеустроительный проект на предоставление земель в постоянное пользование на территории сельского округа Кайнарбулак Сайрамского района ЮКО №1471-4 от 10.12.2014 года, выданный Южно-Казахстанским филиалом Республиканского государственного предприятия на праве хозяйственного ведения «Научно-производственный центр земельного кадастра» Комитет по делам строительства, ЖКХ и по управлению земельными ресурсами;
- акт обследования существующего состояния автомобильной дороги КХ-37 «Шымкент-Кызыласкер-Туйетас» км 4,9-6,15 в Сайрамском районе ЮКО, утвержденный заместителем руководителя ГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог ЮКО» 04.04.2013 года;
- дефектный акт на реконструкцию автомобильной дороги КХ-37 «Шымкент-Кызыласкер-Туйетас» км 4,9-6,15 в Сайрамском районе ЮКО, утвержденный заместителем руководителя ГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог ЮКО» 04.04.2013 года;
- заключение об инженерно-геологических изысканиях, выполненное «ТОО Инженерные Изыскания» в 2013 году;
- технический отчёт по топографо-геодезическим работам, выполненный ТОО «Улмад» в 2014 году, заказ №801-06-16-3-09;
- письмо ГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог ЮКО» за №10/4149 от 29.10.2014 года о том, что финансирование реконструкции

автомобильной дороги предусмотрено из областного бюджета по программе «Развитие транспортной инфраструктуры» в 2015 году;

- письмо ГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог ЮКО» за №10/4409 от 21.11.2014 года о том, что проектные решения реконструируемой автодороги КХ-37 приняты с учетом развития г. Шымкент, строительство инфраструктуры улицы выполняется отдельным проектом по мере расширения города;

- письмо ГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог ЮКО» за №10/4551 от 05.12.2014 года о том, что в соответствии с Постановлением Правительства РК от 26 июля 2011 года № 862 об утверждении Программы «Развитие регионов» создается агломерация г. Шымкент, в связи с чем параметры реконструируемого участка автомобильной дороги КХ-37 приняты аналогично городским улицам;

- письмо ГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог ЮКО» за №10/1209 от 17.04.2014 года о количестве деревьев, подлежащих выкорчёвке и посадке;

- письмо ГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог ЮКО» за №10/1672 от 20.05.2014 года о дальности перевозки грунтов, строительного мусора и демонтируемой дорожной одежды;

- письмо ГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог ЮКО» за №10/4104 от 24.10.2014 года о том, что технико-экономические показатели согласованы.

Технические условия:

- №01-644 от 17.03.2014 года на перенос ЛЭП-10 кВ, выданные ТОО «Онтустик Жарык Транзит»;

- №4-65-14/п от 06.03.2014 года на защиту и вынос подземной кабельной линии связи, выданные АО «Казахтелеком» ЮКО ОДТ;

- без номера и даты на пересечение мелиоративного канала на ПК0+80, выданные ГКП «Аксу» Сайрамского района ЮКО.

5.2 Согласования и заключения заинтересованных организаций

Санитарно-эпидемиологическое заключение за №17-Р7-4-5-23-05 от 14.03.2014 года, выданное управлением государственного санитарно-эпидемиологического надзора Сайрамского района ЮКО.

Заключение государственной экологической экспертизы №KZ58VDC00007175 от 30.04.2014 года, выданное ГУ «Управление природных ресурсов и регулирования природопользования ЮКО».

Согласование ГУ «Департамент по чрезвычайным ситуациям ЮКО Министерства по чрезвычайным ситуациям РК» №8/3Т-М-203 от 24.02.2014 года.

Письмо №6/5-15-2569 от 01.11.2014 года о согласовании проекта управлением административной полиции Департамента внутренних дел ЮКО.

Согласование ГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог ЮКО».

Согласование ГКП «Аксу» Сайрамского района ЮК.

Согласование АО «Казахтелеком» ЮКО ОДТ.

Согласование ТОО «ОнтустикЖарык Транзит»

Согласование ЮКОФ АО «КазАвтоЖол».

5.3 Перечень документации, представленной на экспертизу

Том I. Паспорт проекта

Том II. Пояснительная записка

Том III. Чертежи

Том IV. Ведомости объемов работ

Том V. Ведомости разбивки трассы

Том VI. Сметы

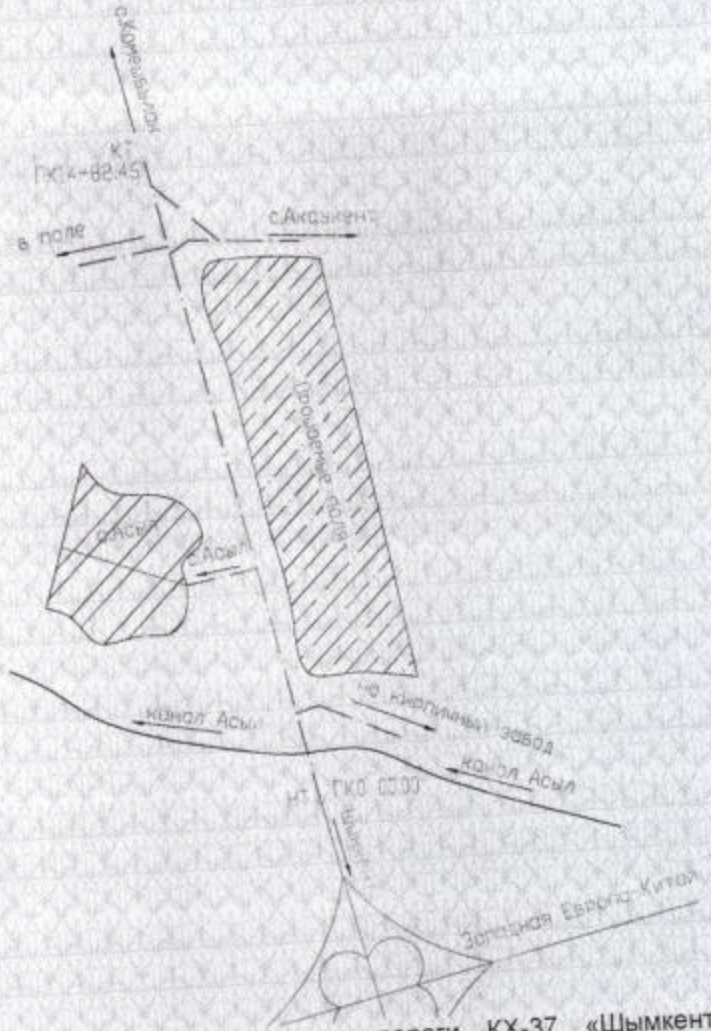
5.4 Цель и назначение объекта строительства

Целью реконструкции автомобильной дороги КХ-37 «Шымкент-Кызыласкер-Туйетас» км 4,9-6,15 является развитие улично-транспортной системы Сайрамского района, повышение пропускной способности улиц и безопасности дорожного движения, улучшение экологической обстановки.

6. ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ ОБЪЕКТА И ПРИНЯТЫЕ ПРОЕКТНЫЕ РЕШЕНИЯ

6.1 Место размещения объекта и характеристика участка строительства

Ситуационная схема



Реконструируемый участок дороги КХ-37 «Шымкент-Кызыласкер-Туйетас» км 4,9+6,15 расположен к северу от н/п Бозарык. Начало участка – развязка автомобильной дороги «Западная Европа – Западный Китай», конец участка – пересечение с автомобильной дорогой к населенному пункту Аксукент. Существующая автомобильная дорога – III технической категории с асфальтобетонным покрытием. Реконструируемый участок дороги проходит по волнообразной местности, с характерным перепадом рельефа по вогнутой кривой в продольном профиле.

Общая протяженность участка автомобильной дороги составляет 1,482 км.

Природно-климатические условия района строительства

Климатический подрайон IVГ.

Дорожно-климатическая зона – V.

Температура наружного воздуха в°С: абсолютно максимальная плюс 44,абсолютно-минимальная минус 34, наиболее холодной пятидневки минус 17,среднегодовая – плюс 12,2.

Количество осадков за ноябрь – март, мм – 368.

Количество осадков за апрель – октябрь, мм – 208.

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

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

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

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

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

для крупнообломочного грунта – 0,94.

Глубина проникновения 0°С в грунт, м: для суглинка – 0,73, для крупнообломочного грунта – 1,04.

Район по весу снегового покрова – I.

Район по давлению ветра –III.

Район по толщине стенки гололеда - III.

Тип местности по характеру и степени увлажнения – I.

Господствующими направлениями ветра в районе являются северные, северо-восточные, восточные.

Инженерно-геологические условия площадки строительства

Геолого-литологическое строение

Дорожная одежда

По результатам обследования дорожной одежды установлено:

- дорожное полотно двухслойное: первый слой – асфальтобетон, толщиной 10-25 см; второй слой - основание из гравия, мелкой гальки и песка толщиной 38-45 см;

- большая часть дорожного покрытия отнесена к удовлетворительному состоянию, хотя в нём имеются редкие выбоины и трещины;

- обломочный материал основания, преимущественно, хорошо окатан, округлой формы, в большинстве представлен гравием и галькой с песчаным заполнителем;

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

Грунты

Грунты, залегающие под дорожной одеждой на глубину 3,0 м, представлены суглинком.

Суглинок от легкого песчанистого до тяжелого песчанистого, твердой консистенции.

Грунты на глубину 1,0 – 2,2 м не обладают природными свойствами вследствие механического воздействия на них в процессе строительства исследуемой автомобильной дороги и последующего ее использования под эксплуатацию большегрузным транспортом.

По этой причине глинистые грунты, до указанной выше глубины, отнесены к непросадочным, что подтверждены лабораторными испытаниями.

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

Подземные воды

Подземные воды на период изысканий (декабрь 2013 года) до глубины 3,0 м от поверхности земли не вскрыты.

Физико-механические свойства грунтов

В пределах участка автодороги выделено два инженерно-геологических элемента:

1) ИГЭ-1 - суглинок непросадочный;

2) ИГЭ-2 - суглинок просадочный; тип грунтовых условий по просадочности второй; просадка от собственного веса при замачивании более 20 см.

Засоленность грунтов

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

Сейсмичность участка дороги

Сейсмичность участка автодороги, согласно СНиП РК 2.03-30-2006, составляет семь баллов. Категория грунтов по сейсмическим свойствам - вторая.

6.2 Существующее состояние

Существующая дорога характеризуется следующими параметрами поперечного профиля: ширина проезжей части преимущественно 6-7 м, ширина обочин – 2-4 м.

Покрытие дорожного полотна разнозернистое, плотное из слоев асфальтобетона, толщиной 9-25 см. Основание дорожной одежды из гравия и галечникового грунта мелкой

фракции с песчаным заполнителем. Земляное полотно и естественное основание реконструируемого участка автомобильной дороги КХ-37 представлено песчанистыми суглинками. На поверхности дорожного покрытия имеются выбоины, трещины и осадка.

Реконструируемый участок автомобильной дороги КХ-37 «Шымкент-Кызыласкер-Туйетас» пересекает линию электропередач, кабели связи и оросительный канал.

С ПК1+85 по ПК14+34 автомобильной дороги КХ-37 вблизи к бровкам дорожной одежды с обеих сторон расположены лесополосы.

На ПК1+20 и ПК2+30 имеются водопропускные сооружения из железобетонных труб, диаметром 750 мм.

На ПК0+80 участка автомобильной дороги КХ-37 расположено двухочковое водопропускное сооружение из железобетонных труб диаметром 1000 мм.

Искусственные сооружения находятся в неудовлетворительном состоянии.

6.3 Принятые решения

6.3.1 Автомобильная дорога

Параметры автомобильной дороги приняты в соответствии с заданием на проектирование, с учетом развития г. Шымкент, согласно требованиям СНиП РК 3.01-01-2008* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений».

Подсчет интенсивности движения произведен в соответствии с инструкцией по учету интенсивности движения транспортного потока на автомобильных дорогах ПР РК 218-04-97 на 0,5 км проектируемого участка, в прямом и обратном направлениях в течение суток.

Интенсивность движения составляет 8732 автомобиля в сутки.

Интенсивность движения, приведенная к расчетной нагрузке – 540 автомобилей в сутки. Интенсивность движения, приведенная к расчетной нагрузке с учетом коэффициента полосности 540х0,35, равно 189 автомобилей в сутки.

Требуемый модуль упругости 250,33 МПа.

Песчано-гравийная смесь, асфальтобетон поставляются из местных карьеров и заводов.

Обеспечение недостающим грунтом строительства, вывозка излишнего грунта в т.ч. и на свалку непригодных материалов предусмотрено согласно письму заказчика.

Принятые технические решения

В соответствии с заданием на проектирование и СНиП РК 3.01-01-2008*, автомобильная дорога КХ-37 «Шымкент-Кызыласкер-Туйетас» участок км 4,9-6,15 является магистральной улицей районного значения, транспортно-пешеходная.

Общая протяженность улицы составляет 1,482 км.

Технические параметры улицы приведены в таблице №1.

Таблица 1

№ п п	Наименование показателей	Ед. изм	Показатели	
			по СНиП РК 3.01-01-2008*	принятые в проекте
1	Расчетная скорость движения	км/ч	70	70
2	Число полос движения	шт.	2-4	4
3	Ширина полосы движения	м	3,5	3,5
4	Наибольший продольный уклон	‰	60	43,11
5	Наименьшие радиусы кривых в плане	м	250	-

Генеральный план

Проектируемый участок магистральной улицы районного значения транспортно-пешеходной расположен в Сайрамском районе Южно-Казахстанской области.

Общее направление участка проектируемой улицы с юга на север. Трасса проходит через вспаханные земли в сторону села Комешбулак.

Протяженность рассматриваемого участка 1,482 км. Показатели плана дороги соответствуют требованиям СНиП РК 3.01-01-2008*. Видимость обеспечена. На всем протяжении проектная ось улицы проходит по существующей дороге с максимальным использованием существующего земляного полотна. Ось трассы привязана к

заложенным опорным пунктам (реперам) и не имеет углов поворота. Реперам задана условная система координат и высот.

План и продольный профиль

Существующее земляное полотно пройдено в основном в насыпи средней высотой 1-4 м и в редких случаях в небольшой выемке ПК0+00 – ПК0+40. Земляное полотно в насыпи устроено из грунтов выемок и карьеров.

Существующий продольный профиль волнообразный с достаточно крутыми спусками и подъемами. Продольный профиль составлен в условных отметках. Проектные и рабочие отметки относятся к оси дороги в законченном виде с учетом устройства дорожной одежды. Проектная линия нанесена с учетом климатических, гидрологических и почвенно-грунтовых условий местности в соответствии с требованиям норм СНиП РК 3.01-01-2008*, а также с учетом сохранения существующей насыпи. Проектная линия продольного профиля представлена в виде чередующихся квадратных парабол разной кривизны с прямыми отрезками с разными уклонами.

Продольный профиль приведен в соответствие с допустимыми уклонами по СНиП РК 3.01-01-2008*. На участке с пикета ПК+60 до ПК 2+20; ПК 4+80 до ПК14+82 предусмотрено выпрямление продольного профиля. В результате на этом участке предусмотрены места со значительной насыпью и выемкой. На остальном протяжении трассы проектный профиль проходит в насыпи средней величиной 0,3-0,6 м по оси, в целом повторяя существующий.

Дорога в поперечном профиле имеет следующие параметры:

количество полос движения – 4;

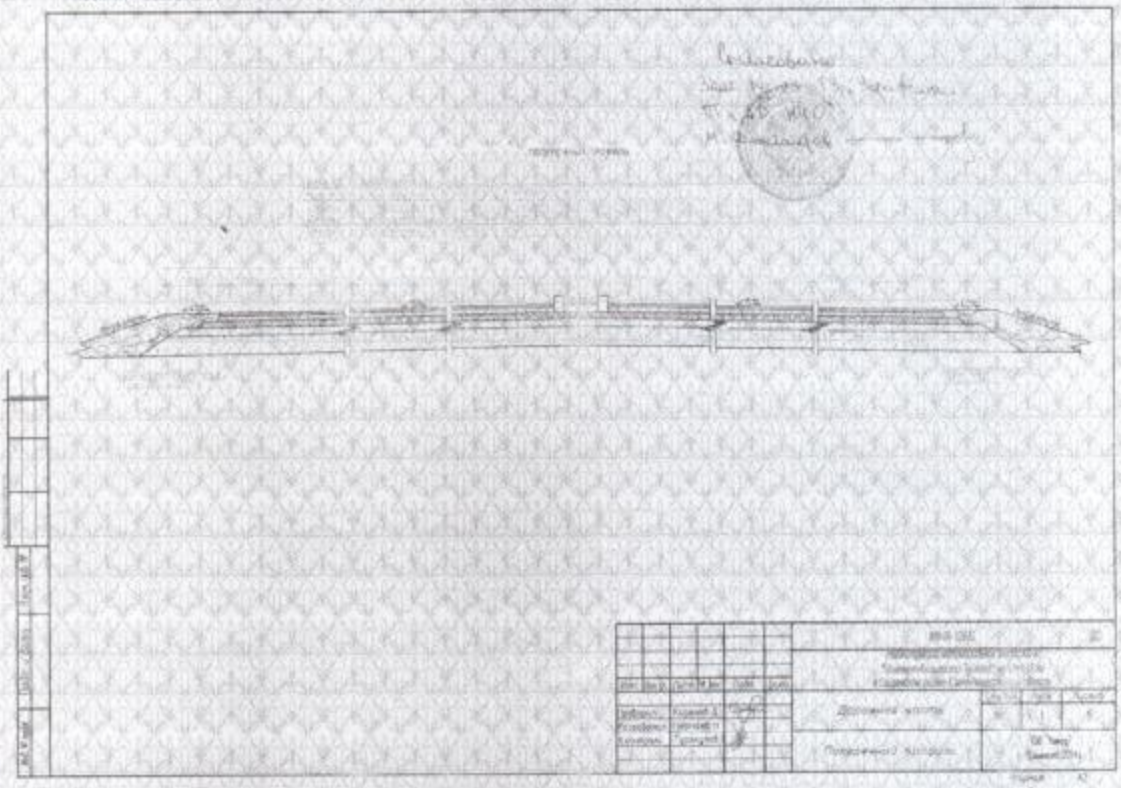
ширина полосы движения – 3,5 м;

ширина разделительной полосы – 1 м;

ширина полос безопасности у разделительной полосы – 2х1,0 м;

ширина полос безопасности по краям дороги – 2х1,0 м;

ширина обочины – 1,0 м.



Земляное полотно

Земляное полотно принято по нормативам магистральных улиц районного значения транспортно-пешеходных в соответствии с указаниями СНиП РК 3.03.09-2006* раздела 7 «Земляное полотно» исходя из условия сохранности геометрической формы полотна и

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

устойчивости дорожной одежды, а также при максимальном сохранении сельскохозяйственных земель и наименьшем ущербе окружающей природной среде.

Инженерно-геологические условия участка дороги определены 1-м типом местности по условиям увлажнения верхней толщи грунтов и характеру поверхностного стока.

На всем протяжении участок трассы сложен суглинистыми грунтами.

Всего предусмотрено 4 типа земляного полотна:

- тип 1 – насыпь высотой до 1,5 м, крутизна откосов 1:4, с кюветами шириной 0,4 м по дну и глубиной 0,6 м;
- тип 2 - насыпь от 1,5 м до 3,0 м, крутизна откосов 1:4;
- тип 3 – насыпь более 3,0 м, крутизна откосов 1:1,5;
- тип 4 – выемка глубиной до 2 м, с кюветами шириной 0,4 м по дну и глубиной 0,6 м.

Земляное полотно возводится из грунтов выемок и карьеров.

Поперечный уклон земляного полотна – 30‰.

Существующее земляное полотно пройдено в основном в насыпи 1,5 м высотой и в редких местах в выемке до 2,5 м. Максимальная высота проектируемой насыпи относительно существующего полотна 4,5 м, максимальная выемка –2,15 м относительно земли.

Предусмотрено двустороннее уширение дороги.

При уширении земляного полотна для лучшего сцепления грунта существующего земляного полотна с грунтом на уширении предусмотрено рыхление существующих откосов на глубину 20-25 см при высоте насыпи до 2 м и устройство уступов при высоте насыпи более 2 м. Наименьший коэффициент уплотнения грунта насыпи, согласно таблицы 7.2.2 СНиП РК 3.03-09-2006*- 0,95.

Дорожная одежда

Расчет дорожной одежды выполнен согласно СНиП 3.03-19-2006 «Проектирование дорожных одежд нежесткого типа» с коэффициентом прочности 1,0 и коэффициентом надежности 0,95. Тип местности по увлажнению принят первый.

Определение требуемого модуля упругости дорожной одежды выполнено на основании подсчета интенсивности движения и состава транспортного потока по данной дороге, произведенного в процессе изысканий.

Категория автомобильная дороги – магистральная улица районного значения транспортно-пешеходная.

Дорожно-климатическая зона – V.

Схема увлажнения рабочего слоя – 1.

Тип дорожной одежды – капитальный.

Тип нагрузки – A_2.

Давление на покрытие – 0,60 МПа.

Расчетный диаметр колеса - 42 см.

Требуемый уровень надежности – 0,95.

Коэффициент прочности – 1,0.

Глубина промерзания грунта в районе проектирования – 0,63 м.

Расчетные нагрузки:

Группа расчетной нагрузки – A_2.

Диаметр штампа расчетного колеса – 42,00 см

Суммарное расчетное число приложений расчетной нагрузки – 2281055 ед.

Минимальный требуемый модуль упругости – 250,33 МПа

Для определения оптимальной конструкции дорожной одежды рассмотрены два варианта, из них из условия простоты технологии устройство дорожной одежды принят следующий вариант.

Верхний слой покрытия из щебеночно-мастичного асфальтобетона ЩМА-20, ГОСТ31015-2002, толщиной – 5 см.

Нижний слой покрытия из горячей пористой асфальтобетонной смеси марки I, СТ РК 1225-2003, толщиной 10 см.

Верхний слой основания – щебень, пропитанный цементо-песчаной смесью, толщиной12,00 см.

Средний слой основания – гравийно-щебеночно-песчаная смесь С6, СТ РК 1225-2003 толщиной 15 см.

МЕМСАРАПТАМА

Нижний слой основания – гравийно-песчаная смесь С6, СТ РК 1225-2003, толщиной 35 см(в том числе подстилающий – 15 см)

Указанная конструкция по прочности соответствует требуемым критериям:

- сопротивление упругому прогибу по всей конструкции;
- сопротивление сдвигу в грунтах и слоях из слабо связных материалов;
- сопротивление растяжению при изгибе монолитных слоев.

Продольный водоотвод и водоотвод с проезжей части

Водоотвод (или ливневая канализация для населенных мест) предусмотрен открытого типа посредством поперечных уклонов проезжей части 15‰, обочин 30‰, продольных уклонов на существующий рельеф.

Примыкания и пересечения в одном уровне

Примыкания к автомобильной дорогой КХ-37 «Шымкент-Кызыласкер-Туйетас» км 4,9-6,15 выполнено в соответствии со СНиП РК 3.03-09-2006* «Автомобильные дороги» типовым проектом 503-0-51.89 «Пересечения и примыкания автомобильных дорог в одном уровне».

Радиусы сопряжений примыканий с основной дорогой приняты 15-32 м.

Граница подсчета объемов принята индивидуально на каждом примыкании и указана в ведомости примыканий и пересечений.

Все пересечения и примыкания предусмотрены в соответствии с существующими условиями и перспективной интенсивностью движения.

На участке автомобильной дороги предусмотрено 5 примыканий с асфальтобетонным покрытием. Ширина проезжей части примыкающих автодорог составляет 4,5-7,0 м.

Справа примыкает дорога на ПК 2+00, ПК12+67 и две дороги, ведущие к населенному пункту Аксукент на ПК12+84 и ПК13+95.

Слевана ПК5+38 примыкает дорога, ведущая к населенному пункту Асель.

Все примыкающие автодороги относятся к IV категории.

Обустройство дороги и безопасность дорожного движения

Мероприятия по организации и обеспечению безопасности движения разработаны в соответствии со СНиП РК 3.03-09-2006*, СТ РК 1125-2002, СТ РК 1412-2005, ТУ СТ РК 1124-2003.

Для безопасного движения и ориентирования водителей в пути установлены дорожные знаки II-го типоразмера со светоотражающей пленкой типа 3, на основании СТ РК 1125-2002. Для обеспечения видимости внешнего края обочин и опасных препятствий в темное время суток предусмотрены сигнальные столбики СС-1. Установка знаков производится на металлических стойках, на присыпных бермах.

Типоразмер знаков назначен исходя из условий применения. 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.

Расстановка знаков произведена из условия обеспечения их видимости и исключения возможности повреждения транспортными средствами, в соответствии со СТ РК 1412-2010 «Технические средства организации движения».

Нанесение разметки выполнено в соответствии СТ РК 1124-2003 «Разметка дорожная» с учётом скорости движения.

Для упорядочения движения транспорта и пешеходов на проезжей части предусмотрено нанесение разметки эмалью, согласно СТ РК 1124-2003 «Разметка дорожная».

Для обеспечения безопасности движения транспортных средств предусмотрены следующие решения:

- величина радиусов в продольном профиле не менее допустимой по СНиП РК 3.03-09-2006 для заданных расчетных скоростей. Данное решение обеспечивает нормативное наименьшее расстояние видимости для остановки и встречного автомобиля и обеспечивает движение транспорта с расчетной скоростью;
- продольные уклоны не более допустимых по СНиП РК 3.01-01-2008*;

Принятая конструкция дорожной одежды имеет необходимую прочность, ровность, шероховатость поверхности, что обеспечивает безопасное движение автомобилей с расчетной скоростью.

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

О наличии опасных участков и изменении направления трассы водителей информируют железобетонные сигнальные столбики, установленные на обочине на расстоянии 0,35 м от бровки. У ливнепропускного сооружения на ПК2+30 предусмотрено по одному столбику с каждой стороны дороги вдоль оси трубы и по одному столбику до и после сооружения через каждые 10 м. Также направляющие столбики предусмотрены на всем протяжении участков дороги, не имеющих ограждающих устройств проезжей части, через 50 м.

Согласно действующим правилам и требованиям, при высоте насыпи более 3 м с крутизной откоса менее 1:4, проектом предусмотрены ограждения 1 группы, барьерные конструкции с металлической планкой на металлических стойках 11 ДО-МЖ, предназначенные для предотвращения вынужденных съездов транспортных средств, расположенные на участках с ПК0+39 по ПК1+60 и с ПК9+20 по ПК11+60.

На ПК4+38 в обоих направления движения автомобильной дороги предусмотрено устройство автобусных остановок для населенного пункта «Асель». Конструкция остановки принята индивидуальной разработки из монолитного железобетона. Для подхода на остановку предусмотрены тротуары со стороны населенного пункта.

6.3.2 Искусственные сооружения

Искусственные сооружения выполнены на основании типового проекта «Звенья круглых и прямоугольных труб под автомобильную дорогу под нагрузки А14, НК-120 и НК-180», ТОО «Каздорпроект», Алматы 2008 год. На ПК0+80 автомобильная дорога КХ-37 пересекает канал, проложенный в земляном русле, глубиной 1,5 м, шириной по верху 8 м на котором расположено 2-х-очковое водопропускное сооружение. Сооружение выполнено из железобетонных труб диаметром 1000 мм, общей длиной 60 м и оголовков с ныряющими стенками.

На ПК1+20, и ПК2+30 имеются водопропускные трубы, диаметром 750 мм, подлежащие демонтажу, при этом на ПК1+20 существующее сооружение переустроено в скотопрогон, ввиду наличия в близлежащих населенных пунктах животноводческого хозяйства и обеспечения безопасного перегона скота через улицу.

Скотопрогон предусмотрен из железобетонных труб коробчатого сечения размером 4х2,5 м. На ПК 2+30 существующие водопропускные трубы диаметром 750 мм демонтированы и выполнены новые диаметром 1250 мм, так как проектируемая труба имеет длину более 20 м.

Водопропускные трубы выполнены капитального типа под расчетные нагрузки А14 и НК-180 в соответствии с СТ РК 1380-2005 и СНиП 2.05.03-84.

6.3.3 Инженерные сети

Перенос сетей ВЛ-10 кВ

Перенос сетей ВЛ-10 кВ выполнен согласно техническим условиям на электроснабжение за № 01-644 ТОО «Онтустик Жарык Транзит» от 17.03.2014 года.

Предусмотрен перенос существующей ЛЭП-10 кВ, питающейся отпайкой от ВЛ-10кВяч. №13 «МТФ Чиркина» ПС-35/10кВ «Советская».

Способ прокладкии переноса сетей ЛЭП-10 кВ согласован с ТОО «Онтустик Жарык Транзит».

Перенос сетей телефонизации

Перенос сетей телефонизации предусмотрен согласно техническим условиям за №4-65-14/П ЮК ОДТ от 06.03.2014 года и материалов изысканий и согласований, выполненных ТОО «Улмад».

В связи с реконструкцией автомобильной дороги КХ-37 «Шымкент-Кызыласкер-Туйетас» км 4,9-6,15 в Сайрамском районе ЮКО предусмотрено строительство телефонной канализации с прокладкой полиэтиленовых труб диаметром 110 мм с установкой колодцев малого типа ККС-2. Переустановка кабельных шкафов КЯ №2, №3 выполнена согласно прилагаемой схеме.

Предусмотрен переход через дорогу с асфальтобетонным покрытием открытым способом длиной 2 0 м.

Предусмотрена прокладка кабелей типа КСПП 1х4х1,2, КСПП 1х4х0,9, МКСАШП1х4х1,2 в телефонной канализации вдоль дороги.

Трасса строительства телефонной канализации, согласована со всеми заинтересованными организациями.

МЕМСАРАПТАМА

Производство строительно-монтажных работ вести в строгом соответствии с «Руководством по строительству линейных сооружений местных сетей телекоммуникаций», а также другими руководствующими материалами, издаваемыми в официальном порядке.

Строительные работы в зоне существующих инженерных сооружений выполнять с соблюдением требований эксплуатирующих организаций, при этом предварительное шурфирование обязательно.

6.4 Организация строительства

Подготовительный период

Производство работ по строительству улиц предусмотрено поточным методом.

Основным видам дорожно-строительных работ предшествуют работы подготовительного периода:

- вынос оси улиц в натуру;
- расчистка дорожной полосы
- создание геодезической разбивочной основы
- перенос воздушной линии ЛЭП 10КВ;
- перенос линии телефонной связи;
- выкорчевка деревьев;
- снятие почвенно-плодородного слоя;
- рыхление откосов на глубину 20 см;
- нарезка уступов высотой 30 см;
- засыпка кюветов, канав, ям грунтом;
- уплотнение основания насыпи.

Основные виды строительных работ

Земляное полотно выполняют из грунтавыемки, которая разработана скреперами с перемещением до 500 м в насыпь. Недостающий грунт завозится с карьеров. Насыпь отсыпается послойно с разравниванием и уплотняется пневмокатками16т при 8 проходах по одному следу, толщиной слоя 30 см.

На спланированное и уплотненное земляное полотно укладывают нижний слойоснования из гравийно-песчаной смеси С4толщиной 35 см, в том числе подстилающий слой из разобранной гравийно-песчаной смеси – 15 см. Разравнивание производится автогрейдером.далее предусмотрено уплотнение дорожными гладкими катками с поливом водой до оптимальной влажности поливомоечной машиной. Затем устраивается средний слой основания из щебеночно-гравийно-песчаной смеси С6, толщиной 15 см. По внутренним кромкам проезжей части в разделительной полосе установлен бортовой камень БР 100.30.15 на бетонном основании. На уплотненное и спланированное основание из щебеночно-гравийно-песчаной смеси выполнена подгрунтовка из разжиженного битума или битумной эмульсии, затем - верхний слой основания. Верхний слой основания предусмотрен из щебня, обработанного по методу пропитки цементо-песчаной смесью. На верхний слой основания выполнена подгрунтовка из разжиженного битума или битумной эмульсии и 2-х слойное покрытие из горячей пористой крупнозернистой смеси толщиной 10 см и из щебеночно-мастичного асфальтобетонатолщиной 5 см. Между слоями покрытия предусмотрена подгрунтовка из разжиженного битума или битумной эмульсии.

Покрытие и основание из щебня укладывается асфальтоукладчиком и уплотняется самоходными катками 6 тн за 5-8 проходов по одному следу и окончательно – гладковальцовым катком массой 11-18 тн за 6-8 проходов по одному следу. Уплотнение производить непосредственно после их укладки, соблюдая при этом температурный режим.

Продолжительность строительства

Реконструируемая магистральная улица районного значения, транспортно-пешеходная протяженностью 1,482 км, для 4-х полос движения.

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

Начало строительства предусмотрено в 2015 году.

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

6.5 Отвод земель

Отвод земли предусмотрен согласно землеустроительному проекту №1471-4 от 10.12.2014 года на предоставление земель в постоянное землепользование ГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог ЮКО», в соответствии с актом обследования и выбора участка для переустройства автомобильной дороги КХ-37 «Шымкент-Кызыласкер-Туйетас» км 4,9-6,15 в магистральную улицу районного значения, транспортно-пешеходную.

6.6 Охрана окружающей среды

С целью сохранения почвенно-растительного слоя, ликвидации и предотвращения размывов, смыва почвенного слоя и оврагообразования предусмотрены следующие мероприятия:

- придание водоотводным канавам и кюветам проектных уклонов не более 2 % с целью предотвращения размыва;
- укрепление дна и откосов кюветов и канав при продольных уклонах более 2%.
- придание откосам земляного полотна уклона 1:4 (в исключительных случаях: на высоких насыпях и стесненных условиях 1:1,5);
- укрепление на входах и выходах всех водопропускных сооружений (труб) из монолитного бетона для предотвращения размыва.

Требования к производству работ для предотвращения загрязнения почв горюче-смазочными материалами:

- хранение ГСМ, битума и химических веществ предусматривается только на специально выделенных и оборудованных для этих целей площадках, обычно на базах;
- все хранилища топлива, битума и химических веществ должны располагаться на водонепроницаемом фундаменте на охраняемой и огороженной территории. Дно, стены и верх емкостей и цистерн для хранения этих материалов должны быть непроницаемы и иметь объем для размещения в них 110% общего требуемого объема топлива или вещества.
- залив и слив ГСМ должны строго контролироваться в соответствии с официальными правилами;
- в случае утечки топлива и масел срочно принять меры по ликвидации последствий и удалению пролитого вещества таким образом, чтобы не воздействовать отрицательно на окружающую среду (воду, почвы, воздух);
- все рукава, краны заправочные «пистолеты» должны быть защищены от неправомочного доступа к ним и вандализма. После использования должны отключаться и надежно запираться; содержимое всех емкостей, бункеров и складов должно быть четко обозначено соответствующими надписями; запрещаются сливы любых загрязняющих веществ в воду и почву.

6.7 Сметная документация

Сметная документация разработана в соответствии со СН РК 1.02-03-2011 «Порядок разработки, согласования, утверждения и состав проектной документации на строительство» и СН РК 8.02-02-2002 «Порядок определения сметной стоимости строительства в Республики Казахстан» на основании сборников сметных норм и расценок и принятых проектных решений.

Сметная документация составлена с использованием программного комплекса «SANA-2001», версия 20-2.23 по выпуску сметной документации в ценах 2001 года.

Сметная стоимость строительства в сметной документации определена базисно - индексным методом, который основан на использовании текущих индексов по отношению к стоимости, определенной в базисном уровне цен 2001 года и согласно пунктов 2,1 и 5,1 СН РК 8.02-02-2002 служит ориентиром (в качестве максимальной цены) при осуществлении закупа подрядных строительных услуг заказчиком.

При составлении смет использованы:

- сборники сметных цен на строительные материалы, изделия и конструкции (СН РК 8.02-04-2002) , с учетом изменений и дополнений выпуски 1-19;
- 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;
- сборники сметных норм затрат на оборудование и инвентарь (СН РК 8.02-13-

МЕМЛЕКЕТТІК ЕМЕС ЕКСПЕРТИЗА

2004);

- сборник сметных норм и расценок на эксплуатацию строительных машин (СН РК 8.02-03-2002) с учетом изменений и дополнений выпуски 1-13;
- сборник сметных цен на перевозку грузов для строительства (СН РК 8.02-04-2002).

В сметной стоимости строительства учтены дополнительные затраты:

- накладные расходы на строительные, монтажные и специальные строительные работы по приложению № 1 к СН РК 8.02-02-2002 «Порядок определения сметной стоимости строительства в Республике Казахстан»;
- ненормируемые и непредвиденные затраты в размере 6 % (СН РК 8.02-02-2002);
- средства на временные здания и сооружения (СН РК 8.02-09-2002);
- дополнительные затраты на производство строительно-монтажных работ в зимнее время по НДЗ-2001 (СН РК 8.02-07-2002) с учетом изменений и дополнений выпуск 2;
- затраты на дополнительные отпуска и выслугу лет (СН РК 8.02-02-2002).

В соответствии с Постановлением Правительства от 11 сентября 2007 года № 791 переход к текущей и прогнозной сметной (расчетной) стоимости строительства от базовых цен 2001 года выполнен через индекс изменения месячного расчетного показателя на период 2012-2013 годов согласно изменениям и дополнениям в Законе «О республиканском бюджете на 2012-2014 годы» от 24 ноября 2011 года № 496-IV на период 2014-2017 годов через индекс изменения месячного расчетного показателя, установленного по протоколу №8 заседания РБК от 04 апреля 2012 года.

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

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

7. РЕЗУЛЬТАТЫ ЭКСПЕРТИЗЫ

7.1 Оценка принятых проектных решений

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

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

7.2 Дополнения по исходно-разрешительным документам и изменения, внесенные в рабочий проект в процессе экспертизы

В процессе рассмотрения по замечаниям и предложениям филиалом РГП «Госэкспертиза» по ЮКО в рабочий проект «Реконструкция автомобильной дороги КХ-37 «Шымкент-Кызыласкер-Туйетас» км 4,9-6,15 в Сайрамском районе ЮКО» внесены следующие изменения и дополнения:

1) предоставлены акт на землепользование; паспорт проекта; зем.проект на изъятие земель; согласование дорожников; чертежи переноса сетей связи и ЛЭП, утверждённый заказчиком поперечный профиль;

2) ширина разделительной полосы принята аналогичной существующим улицам, на основании задания на проектирование;

3) согласно письму от ГУ «Управление ПТ и АД ЮКО» №10/4409 от 21.11.2013 г. тротуары будут предусмотрены отдельным проектом;

4) ситуационная схема утверждена заказчиком;

5) представлено согласование на примыкание с КазахАвтожол;

6) указано напряжение переносимых ЛЭП;

7) представлен расчет требуемого модуля упругости дорожной одежды;

8) обоснован поперечный уклон проезжей части согласно СНРКЗ.03-198-2006

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

9) согласно письму от ГУ «Управление ПТ и АД ЮКО» №10/4551 от 05.12.2014 г. ,проектируемый участок улицы в перспективе будет отнесен к черте города;

10) представлен расчет дорожной одежды;

11) предусмотрен перенос провода АС-70 существующей ВЛ-10 кВ, приведено в соответствие с чертежами количество провода при монтаже и демонтаже, указанное в спецификации оборудования;

12) представлено согласование переноса существующей ВЛ-10 кВ с Сайрамскими ЭС; от 17.07.2014 года;

13) предусмотрен переход а/дороги сетями НСС отрытым способом, взамен метода ГНБ;

14) в качестве футляра при переходе через а/дорогу принята стальная труба взамен трубы а/цементной;

15) представлено согласование сетей НСС с Сайрамским РПУТ АО «Казахтелеком»;

16) в спецификации оборудования НСС.С указан демонтаж и монтаж шкафов связи и замерных столбиков.

17) затраты на экспертизу проекта учтены согласно расчету;

18) затраты на временные здания и сооружения учтены с коэффициентом к равным 0,8;

19) трубчатые переезды учтены из двухочковых труб, откорректированы затраты на укладку звеньев и исключены затраты на заполнение пазух труб бетоном;

20) откорректированы затраты на устройство деформационных швов;

21) устройство оснований под сооружения из ГПС учтено по Е30-3-2 вместо Е30-60-1;

22) откорректированы марки асфальтобетона и толщины слоев на устройстве дорожной одежды;

23) устройство тротуаров учтено по Е27-56-1,2 и Е27-55-1 вместо устройства дорог;

24) демонтаж кабелей учтен с коэффициентом к равным 0,3 вместо 0,6;

25) подвеска проводов учтена по 109-таблице 33-сборника вместо 16-таблицы;

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

Основные технико-экономические показатели по рабочему проекту

№ пп	Наименование	Ед. изм.	Показатели		Изменен. +увелич -снижен.
			заявленные	рекомен.к утвержд.	
1	Протяженность улицы	м	1482	1482	
2	Категория улицы по СНиП РК 3.01-01-2008		Магистральная улица районного значения, транспортно-пешеходная	Магистральная улица районного значения, транспортно-пешеходная	
3	Количество полос движения		4	4	
4	Ширина земляного полотна	м	21,0	21,0	
5	Ширина полосы движения	м	3,5	3,5	
6	Вид покрытия		щебеночно-мастичный асфальтобетон ЩМА-20	щебеночно-мастичный асфальтобетон ЩМА-20	
7	Тип дорожной одежды		Капитальный	Капитальный	
8	Общая сметная стоимость строительства в базовых ценах 2001 года,	млн.тенге	179,329	163,917	-15,412
	в том числе:				
	СМР		176,861	161,664	-15,197
	прочие		2,468	2,253	-0,215

9	Общая сметная стоимость строительства в текущих и прогнозных ценах 2014, 2015 годов, всего в том числе: СМР прочие из них: 2014 год (ПИР и экспертиза) 2015 год	млн.тенге	538,219 452,233 85,986 6,252 531,967	493,146 413,376 79,770 6,899 486,247	-45,073 -38,857 -6,216 +0,647 -45,720
10	Продолжительность строительства	месяцев	11	11	-

Примечание: в результате рассмотрения сметной документации объекта сметная стоимость строительства снизилась в текущих и прогнозных ценах 2014, 2015 годов на общую сумму 45,073 млн. тенге.

8. ВЫВОДЫ

С учётом внесённых изменений и дополнений рабочий проект **«Реконструкция автомобильной дороги КХ-37 «Шымкент-Кызыласкер-Туйетас» км 4,9-6,15 в Сайрамском районе ЮКО»** соответствует требованиям государственных нормативов, действующих в Республике Казахстан, и рекомендуется для утверждения в установленном порядке со следующими основными технико-экономическими показателями:

1.	Протяженность улицы	1482,00 м
2.	Категория улицы по СНиП РК 3.01-01-2008	Магистральная улица районного значения транспортно-пешеходная
3.	Количество полос движения	4 шт.
4.	Ширина земляного полотна	21,0 м
5.	Ширина проезжей части	3,5 м
6.	Тип дорожной одежды	капитальный
7.	Вид покрытия	Щебеночно-мастичный асфальтобетон ЩМА-20
9.	Общая сметная стоимость строительства в базовых ценах 2001 г. в том числе СМР	163,917 млн.тенге 161,664 млн.тенге
10.	Общая сметная стоимость строительства в текущих и прогнозных ценах 2014, 2015 годов в том числе СМР	493,146 млн.тенге 413,376 млн.тенге
11.	Продолжительность строительства	11 месяцев

1. При предоставлении на утверждение и выдаче на производство работ рабочий проектподлежит проверке на соответствие его с настоящим заключением экспертизы.

2. До начала производства работ рабочий проект подлежит утверждению в установленном порядке в течение трех месяцев.

Настоящее экспертное заключение выдано на основании исходных данных и утвержденных заказчиком материалов для проектирования, достоверность которых гарантирована ГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог ЮКО» в соответствии условиями договора от 10.11.2014 года №19/1114.

8. ТҰЖЫРЫМДАР

«ОҚО, Сайрам ауданындағы ҚХ-37 «Шымкент-Қызыласкер-Түйетас» автомобиль жолының 4,9+6,15 шақырымын қайта құру» жұмыс жобасын сараптаманың ескертпелері мен ұсыныстары бойынша енгізілген өзгерістер мен толықтыруларды ескере отырып, Қазақстан Республикасында қолданылатын мемлекеттік нормативтердің талаптарына сәйкес келетіндіктен, төмендегі негізгі көрсеткіштерімен белгіленген тәртіппен бекітуге ұсыныс жасаймыз:

1.	Көшенің ұзындығы	1482,00 м

МЕМСАРАПТАМА

2.	ҚР ҚНжЕ 3.01-01-2008 бойынша көшелер санаты	Аудандық маңыздағы магиситральдық көше, көлік-жүргінші
3.	Жүру жолағының саны	4 дана
4.	Жер полотнасының ені	21,0 м
5.	Жүріп өтіс бөлігінің ені.	3,5 м
6.	Жол жабындысының типі	күрделі
7.	Жабындының түрі	Қиыршық тасты -мастикалық асфальтобетон ЩМА-20
8.	2001 жылғы базалық бағадағы құрылыстың жалпы сметалық құны	163,917 млн.теңге
	оның ішінде құрылыс-монтаж жұмыстары	161,664 млн.теңге
9.	2014, 2015 жылдардағы ағымдағы және болжамдағы бағалардағы құрылыстың жалпы сметалық құны	493,146 млн.теңге
	оның ішінде құрылыс-монтаж жұмыстары	413,376 млн.теңге
11.	Құрылыстын ұзақтығы	11 ай

1. Жұмыс жобасын бекіту және жұмыстарды өндіріске ұсынғанда, оның осы сараптама қорытындысына сәйкес келтірілгендігін тексеру қажет.

2. Жұмыс жобасы жұмыстарды өндіруді бастағанға дейін үш ай көлемінде белгіленген тәртіпке сәйкес бекітілуі тиіс.

Осы сараптамалық қорытынды 10.11.2014 ж. №19/1114 шарт талабына сәйкес, растығы «ОҚО жолаушылар көлегі және автомобиль жолдары басқармасы» ММ кепілдендірілген бастапқы деректер мен тапсырысшымен бекітілген жобалауға арналған материалдар негізінде берілді.

Директордың орынбасары	И. Спатаев
Өндірістік бөлімі бастығының у.м.а	М. Айнабаев
Сарапшылар тобының басшысы	К. Досымбетова
Сарапшы	А. Абдулаева
Сарапшы	С. Алибекова
Штаттан тыс сарапшы	В. Мадыка

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА