«Республикалық маңызы бар «Бейнеу-Ақжігіт-Өзбекстан Республикасы шекарасы (Нүкіске қарай)» автомобиль жолының 63-85 км учаскесін реконструкциялау. Түзету»

жұмыс жобасы бойынша

08.02.2018 ж. № 01-0042/18

(оң)

ҚОРЫТЫНДЫ

ТАПСЫРЫС БЕРУШІ:

«ҚазАвтоЖол» Ұлттық компаниясы» АҚ-ның
Маңғыстау облыстық филиалы,
Ақтау қаласы

БАС ЖОБАЛАУШЫ:

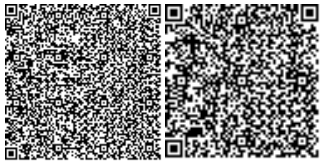
«Алматыдорпроект» ЖШС,
Алматы қаласы

Астана қаласы

АЛҒЫ СӨЗ

«Республикалық маңызы бар «Бейнеу-Ақжігіт-Өзбекстан Республикасы шекарасы (Нүкіске қарай)» автомобиль жолының 63-85 км учаскесін реконструкциялау. Түзету» жұмыс жобасы бойынша осы сараптама қорытындысы «Мемсараптама» РМК-мен берілді.

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



ЗАКЛЮЧЕНИЕ

№ 01-0042/18 от 08.02.2018 г.
(положительное)

по рабочему проекту
«Реконструкция автомобильной дороги республиканского значения «Бейнеу – Акжигит – граница Республики Узбекистан (на Нукус) участок км 63-85. Корректировка»

ЗАКАЗЧИК:
Мангистауский областной филиал
АО «Национальная Компания «ҚазАвтоЖол»,
г. Актау

ГЕНПРОЕКТИРОВЩИК:
ТОО «Алматыдорпроект»,
г. Алматы

г. Астана

ПРЕДИСЛОВИЕ

Данное экспертное заключение по рабочему проекту **«Реконструкция автомобильной дороги республиканского значения «Бейнеу – Акжигит – граница Республики Узбекистан (на Нукус) участок км 63-85. 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 «Бейнеу – Акжигит – граница Республики Узбекистан (на Нукус) участок км 63-85. Корректировка».

Настоящее заключение выполнено в соответствии с договором от 27 ноября 2017 года № 2249.

Ранее выдано заключение РГП «Госэкспертиза» от 19 сентября 2014 года № 01-0537/14 по рабочему проекту «Реконструкция автомобильной дороги республиканского значения Бейнеу – Акжигит - граница Республики Узбекистан (на Нукус) участок км 63-85».

2. ЗАКАЗЧИК: Мангистауский областной филиал АО «Национальная Компания «ҚазАвтоЖол», г. Актау.

3. ГЕНПРОЕКТИРОВЩИК: ТОО «Алматыдорпроект», г. Алматы (государственная лицензия ГСЛ № 008961 от 28 мая 2002 года, приложения к лицензии от 14 декабря 2012 года № 12059501, № 12059504, выданные Агентством Республики Казахстан по делам строительства и жилищно-коммунального хозяйства, I категория).

ГИП – Кан В.А. (приказ от 19 сентября 2017 года № 64-К).

4. ИСТОЧНИК ФИНАНСИРОВАНИЯ: государственные инвестиции.

5. ОСНОВНЫЕ ИСХОДНЫЕ ДАННЫЕ

5.1 Основание для разработки:

задание на проектирование, утвержденное заказчиком от 19 сентября 2017 года;

постановление Правительства Республики Казахстан «Об утверждении Программы по развитию транспортной инфраструктуры в Республике Казахстан на 2010 - 2014 годы» от 30 сентября 2010 года № 1006;

архитектурно-планировочное задание на проектирование, утвержденное ГУ «Отдел строительства и архитектуры и градостроительства станции Бейнеу» от 30 июня 2014 года № 55;

постановление акимата Бейнеуского района о предоставлении ТОО «Алматыдорпроект» разрешения на использование земельных участков для проведения изыскательских работ от 4 февраля 2014 года № 14;

акт выбора и согласования земельных участков в постоянное - 35,1415 га и временное - 101,1396 га землепользование от 25 июня 2014, выданный акиматом Бейнеуского района;

постановление акимата Бейнеуского района о предоставлении во временное и постоянное пользование земельных участков для строительства от 15 августа 2014 года № 140;

протокол заседания научно-технического совета Комитета автомобильных дорог Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан о рассмотрении проектных решений от 29 июля 2014 года;

государственный акт на право постоянного землепользования земельным участком, площадью 248,06 га, кадастровый номер 13-196-014-005, выданный ГУ «Бейнеуский районный отдел земельных отношений» от 15 декабря 2008 года № 0106401;

письмо Мангистауского областного филиала АО НК «ҚазАвтоЖол» о начале строительства в I квартале 2018 года от 10 января 2018 года № 28-01/28-03-42-И.

Технические условия:

филиал АО «Казахтелеком» Технический узел сетей магистральных связей и телевидения № 13 от 9 июля 2014 года – на переустройство существующих сетей ТУ не требуются;

АО «Мангистауская распределительная электросетевая компания» на переустройство сетей ЛЭП-0,4,10 кВ от 15 мая 2014 года № 00-09-4-02-06/1149.

5.2 Согласования заинтересованных организаций:

ГУ «Отдел строительства, архитектуры и градостроительства Бейнеуского района» – согласование плана трассы от 11 июля 2014 года;

ТОО «Археологическая экспертиза» - заключение археологической экспертизы о том, что на обследуемой территории памятников архитектуры не обнаружено от 8 июля 2014 года АЕС-6;

Комитет административной полиции Министерства внутренних дел Республики Казахстан – согласование рабочего проекта от 21 июля 2014 года № 5-5-8-139/5-829;

Мангистауский областной филиал АО «НК «ҚазАвтоЖол» – согласование рабочего проекта от 10 января 2018 года № 28-01/28-03-41-И.

5.3 Перечень представленных на рассмотрение материалов проекта

Том I. Паспорт проекта.
Том II. Общая пояснительная записка.
Книга 1. Пояснительная записка, ведомости.
Книга 2. Материалы согласования.
Том III. Дорожная часть (чертежи)
Книга 1.Дорожная часть (основные чертежи).
Книга 2.Поперечные профили земляного полотна.
Том IV. Оценка воздействия на окружающую среду (ОВОС).
Том V. Сметная документация.
Книга 1.Сводный сметный расчет. Прайс-листы.
Книга 2.Локальные сметы.
Том VI. Организация строительства. Ведомость объемов работ.
Том VII. Отчет по инженерно-геологическим изысканиям, выполненный ИП «Дуйсембаев» в мае-июне 2014 года (арх. № 50 от 22 июня 2014 года).

Инженерно-гидрологический отчет, по материалам изысканий, выполненный ТОО «Алматыдорпроект» в марте 2014 года (арх. № 51 от 22 июня 2014 года).

Письмо Мангистауского областного филиала АО «НК «КазАвтоЖол» о том, что стоимость материалов принята по нормативной базе от 22 января 2018 года № 28-01/28-04-123-И.

5.4 Цель и назначение объекта строительства

Автомобильная дорога «Бейнеу - Акжигит - граница Республики Узбекистан (на Нукус)» входит в состав сети автодорог республиканского значения и является частью международного автодорожного маршрута «Ташкент - Самарканд - Бухара - Нукус - Бейнеу - Атырау – Астрахань», по которой осуществляются транзитные перевозки грузов между странами «Узбекистан - Казахстан – Россия». Рост экономического развития Казахстана и соседних стран сказывается на увеличении интенсивности движения на проектируемом участке, в связи с этим возникла необходимость реконструкции автодороги с изменением существующей III технической категории на II.

6. ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ ОБЪЕКТА И ПРИНЯТЫЕ ПРОЕКТНЫЕ РЕШЕНИЯ

6.1 Место размещения объекта и характеристика участка строительства

Участок км 63-85 автомобильной дороги «Бейнеу - Акжигит - граница Республики Узбекистан (на Нукус)» по административному делению расположен на территории Бейнеуского района Мангистауской области. Параметры существующей автодороги на проектируемом участке соответствуют III технической категории.

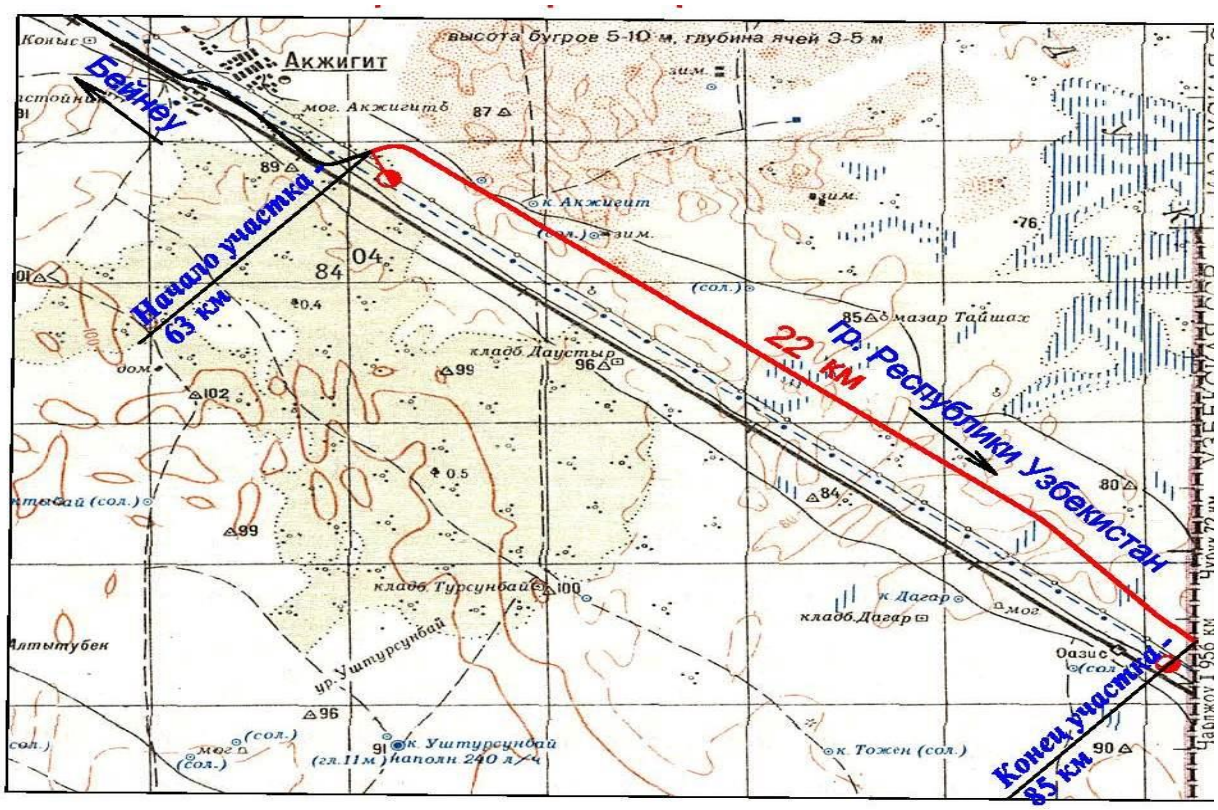


Рис.1. Ситуационная схема объекта

Природно-климатические условия участка строительства:

Климатическая зона по СНиП РК 2.04-01-2010	- IV.
Дорожно-климатическая зона по СНиП РК 3.03.09-2006*	- V.
Климатические условия представлены по данным метеостанциям «Бейнеу».	
Средние температуры воздуха:	
годовая	- 9,6 °С;
наиболее жаркого месяца (июль)	- 27,0 °С;
наиболее холодного месяца (январь)	- минус 8.0°С.
Нормативная глубина промерзания грунтов:	
суглинки и глины	- 105,0 см;
супеси; пески мелкие пылеватые	- 128,0 см;
пески средние, крупные и гравелистые	- 138,0 см;
крупнообломочные грунты	- 156,0 см.
Среднее годовое количество осадков	- 154 мм.
Толщина снежного покрова 5 % вероятностью превышения	- 20 см.
Сейсмичность района строительства	- 6 баллов.

Рельеф и гидрография

Реконструируемый участок автодороги расположен в пределах западной части равнинного плато Устюрт.

Рельеф района представляет собой слабоволнистую равнину с чередованием пологих увалов и плоских равнин. Характерной особенностью является наличие многочисленных замкнутых котловин, соровых понижений, замкнутых котловин, периодически заливаемых водой и не имеющих выхода до полного высыхания.

Абсолютные высотные отметки на участках дороги колеблются в пределах от 76,76 до 90,48 м над уровнем моря.

Трассой автодороги пересекаются многочисленные слабо выраженные суходолы с распластанным дном, являющиеся временными водотоками, в период выпадения атмосферных осадков и снеготаяния. Грунт очень слабый (солончаки), с невысокой плотностью. Ручей Сай Сыргырлау, пересекаемый трассой автодороги, постоянного водотока не имеет. Вода имеет горько - соленый вкус, к использованию в качестве источника технического водоснабжения непригодна.

Питание грунтовые воды получают за счет подземного притока со стороны горного обрамления, из нижележащих водоносных горизонтов посредством «гидрогеологических окон», инфильтрации атмосферных осадков.

По химическому составу грунтовые воды от сульфатных до хлоридно-сульфатных от пресных до соленых, от жестких до очень жестких. Грунтовые воды от неагрессивных до сильноагрессивных по содержанию сульфатов, по отношению к бетонам нормальной водонепроницаемости марки W4.

Грунтовые и поверхностные воды имеют высокую минерализацию. Грунтовые воды в период изысканий (март-июнь 2014 г.) до разведанной глубины 3,0 м не вскрыты.

По характеру и степени увлажнения обследованный участок в целом относится к 2 типу местности по степени увлажнения.

Почвы района представлены полупустынными сероземами. Гумусовый горизонт в них выделяется слабо, почвенный покров почти не сформирован. Растительный покров редкий, пустынного типа, представлен биюргуновой и полынно биюргуновой ассоциациями. Из кустарника встречается боярышник. На территории населенных пунктов, при надлежащем уходе, хорошо приживается карликовый карагач, шиповник, тополь, разновидность акации.

Геологическое строение

Наибольшее распространение на обследованном участке получили породы геосинклинального развития девона (D) вулканогенно-осадочной формации, которая залегает под маломощным чехлом четвертичных отложений.

Формация поверхностных отложений четвертичного возраста, которая относится к геолого-генетическим комплексам элювиальных, делювиально-пролювиальных отложений равнин и шлейфов конуса выноса, приурочена к низкогорьям на скальном субстрате, представлена преимущественно глинистыми породами: суглинками и супесями.

Геоморфологические и геологические условия сформировали современное геолого-литологическое строение района проложения автодороги.

Почти на всем протяжении дороги имеется земляное полотно, которое отсыпано в основном из притрассовых резервов, реже из привозного грунта.

Согласно дорожной классификации и физико-механическим свойством грунтов, выделено шесть инженерно-геологических элементов, распространение которых в плане и по глубине отражено на продольных профилях в грунтовой части и в ведомостях строительных свойств грунтов.

Высота земляного полотна колеблется в пределах 0,3-1,5 м.

Плотность существующего земляного полотна намного ниже требуемых параметров (0,95), поэтому необходимо при досыпке доуплотнение и доувлажнение существующего земляного полотна.

Грунты основания земляного полотна (притрассовой полосы) представлены теми же грунтами, что и земляное полотно: супеси и суглинками.

Скважинами на участках труб на глубине 1-2 м вскрыты известняки низкой прочности, выветрелые. Грунты притрассовой полосы пригодны для досыпки земляного полотна.

Засоление грунтов от незасоленных до сульфатного сильного проектирование земляного полотна на засоленных участках следует проектировать с учетом требований СНиП РК 3.03-09-2006 п.7.5.5.

Источники водоснабжения

Для бытового водоснабжения и технических нужд предусмотрено использовать воду из артезианской скважины поселка Акжигит.

Существующее состояние

Согласно отчету по инженерно-геологическим изысканиям, выполненному ТОО «Алматыдорпроект», ИП «Дуйсенбаев» в марте-июне 2014 года существующее земляное полотно отсыпано в основном из притрассовых резервов, реже из привозного грунта. Грунты, составляющие земляное полотно: суглинки легкие и тяжелые, пылеватые и песчанистые, твердой и полутвердой консистенции, распространены от ПК 5+50 до ПК 46+50, от ПК 121 +00 до ПК 169+00, от ПК 185+00 до ПК 219+49.

В основании насыпи на участках трассы в интервалах от ПК 46+50 до ПК 121+00, от ПК 169+00 до ПК 185+00 залегает супесь пылеватая и песчанистая по консистенции изменяется от твердой до полутвердой.

По отношению к бетонам марки W4 по водонепроницаемости грунты обладают от слабой до сильной сульфатной агрессивностью.

На обочинах существующей дороги растительность отсутствует. Откосы земполотна местами задернованы травянистой растительностью. Толщина на откосах почвенно-растительного слоя, в среднем 10-12 см.

По обеим сторонам существующей дороги и на естественных грунтах отмечен почвенно-растительный слой мощностью от 0,15 до 0,20 м.

По трассе автодороги грунтовые воды залегают на глубине более 3,0 м, на участках со значительным эрозионным врезом (участки искусственных сооружений) - вскрыты (март 2014 г.), в зависимости от рельефа на глубинах от 2,0 м до 3,8 м.

Высота насыпи колеблется в пределах от 0,3 до 1,5 м, на подходах к искусственным сооружениям высота насыпи достигает 2,3 м. Существующая дорога отнесена к III категории.

Существующая дорожная одежда

Дорожная одежда на существующей дороге представлена покрытием из мелкого щебня толщиной 5-10 см. Ширина щебеночного покрытия не выдержана по трассе, как по ширине, так и по толщине. Отмечается колейность и сильная смешанность с грунтом земляного полотна. Общее состояние неудовлетворительное.

6.2 Проектные решения

Корректировка рабочего проекта связана с изменением дополнительного слоя основания в конструкции дорожной одежды, грунт земляного полотна с добавлением цемента и препарата «Roadzyme» заменен на песок крупный, откорректирована сметная стоимость строительства.

Рабочим проектом предусмотрено: реконструкция земляного полотна и дорожной одежды с доведением параметров дороги до нормативных параметров II технической категории, удлинение и замена водопропускных труб, реконструкция пересечений и примыканий, обустройство дороги и рекультивация земель.

6.2.1 Автомобильная дорога

Интенсивность движения

По данным учета интенсивности движения транспортных средств на 2014 год проходит 1 299 авт./сут.

Среднегодовой прирост интенсивности движения транспорта, увязанный с экономическим развитием страны, показателями ВВП, промышленного и сельскохозяйственного производствами в Мангистауской области за 2010-2020 годы, составит 5%.

На основе ежегодных темпов роста интенсивности движения рассчитан прогноз интенсивности на 20-ти летнюю перспективу до 2034 года, который составит 3425 авт./сутки. Согласно СНиП РК 3.03-09-2006* при такой расчетной интенсивности движения автодорога соответствует II категории.

Принятые технические параметры

Таблица 1

№ п/п	Наименование параметров	Нормативы	
		по СНиП РК 3.03-09-2006*	принятые в рабочем проекте
1	Категория дороги	II	II
2	Расчетная скорость движения, км/час	120	120
3	Число полос движения, шт.	2	2
4	Ширина полосы движения, м	3,75	3,75
5	Ширина проезжей части, м	7,5	7,5
6	Ширина обочины, м	3,75	3,75
7	Наименьшая ширина укрепительной полосы обочины, м	0,75	0,75
8	Ширина земляного полотна, м	15,0	15,0
9	Поперечный уклон проезжей части и укрепительной полосы обочины, ‰	15	15
10	Поперечный уклон обочины, ‰	40	40
11	Наибольший продольный уклон, ‰	40	19
12	Наименьшее расстояние видимости для остановки, м	250	250
13	Наименьшие радиусы кривых а) в плане, м б) в продольном профиле: выпуклые, м вогнутые, м	 800 15 000 5 000	 800 15 000 5 500

План и продольный профиль

Общее направление трассы между начальным и конечным пунктами проектируемого участка с севера на юг.

Начальный пункт трассы ПК 0+00 находится на км 63+287 существующей автодороги. Конечный пункт - ПК 219+49, расположен на границе с Республикой Узбекистан, км 85+236.

Рабочим проектом предусмотрено увеличение радиусов горизонтальных и вертикальных кривых для обеспечения безопасного движения с расчетными скоростями.

Участок дороги проходит по землям Бейнеуского района Мангыстауской области: с

ПК 0+00 по ПК22+30 по землям поселка Акжигит, с ПК 22+30 по ПК 123+50 - земли Госземзапаса, ПК 123+50 ПК219+49 проходит по землям поселка Тажен.

Строительная длина - 21,949 км.

Трасса дороги имеет 10 углов поворота, радиусами от 800 до 30000 м.

В плановом и высотном отношении трасса закреплена точками планового обоснования и реперами, вынесенными за полосу отвода и территорию возможных строительных работ.

Проектная линия продольного профиля запроектирована с учетом снегонезаносимости, толщины дорожной одежды и размещения конструкций искусственных сооружений - труб, а также с соблюдением нормативных требуемых значений максимального продольного уклона и радиусов вертикальных выпуклых и вогнутых кривых.

Земляное полотно и водоотвод

Земляное полотно запроектировано по нормам II технической категории с учетом типа дорожной одежды, высоты насыпи, свойств грунтов, используемых в земляном полотне, природных условий района строительства и инженерно - геологических особенностей.

По условиям увлажнения верхней толщи грунтов тип местности - 1-й.

Отвод поверхностных вод с проезжей части решен продольным и поперечным уклоном земляного полотна.

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

Ширина проектируемого земляного полотна - 15,0 м.

Заложение откосов насыпи высотой до 3 м -1:4, на подходах к искусственным сооружениям 1:1,5.

Насыпь безрезервная, досыпка производится в основном из грунтов внетрассовых резервов № 8 и № 9 (км 70 и км 80).

По основной дороге принят двухскатный профиль с поперечным уклоном проезжей части - 15‰ для асфальтобетонного покрытия и на обочинах - 40‰.

Внутренние и внешние откосы насыпей укрепляются почвенно-растительным грунтом с засевом трав.

Дорожная одежда

Тип дорожной одежды при реконструкции автодороги назначен капитальный, согласно п.6.8 СН РК 3.03-19-2006 за расчетную нагрузку принята нагрузка А2 с нагрузкой на одиночную ось 130 кН.

Принята следующая конструкция дорожной одежды:

верхний слой покрытия из горячей плотной мелкозернистой асфальтобетонной смеси типа Б марки I по СТ РК 1225-2003 на битуме БНД 70/100 толщиной 0,05 м;

розлив битумной эмульсии 0,4 л/м^2;

нижний слой покрытия из горячей пористой крупнозернистой асфальтобетонной смеси марки I по СТ РК 1225-2003 на битуме БНД 70/100 толщиной 0,10 м;

розлив битумной эмульсии 0,4 л/м^2;

верхний слой основания из высокопористого асфальтобетона марки I на битуме БНД 70/100 по СТ РК 1225-2003 толщиной 0,12 м;

розлив битумной эмульсии 0,9 л/м^2;

нижний слой основания из щебеночно-песчаной оптимальной смеси С-4 по СТ РК 1549-2006 толщиной 0,17 м;

геотекстильный слой плотностью 300 г/м^2;

подстилающий слой из песка крупного природного, толщиной 0,17 м.

геотекстильный слой плотностью 200 г/м^2.

Кромка проезжей части укреплена на 0,75 м по типу проезжей части, обочины укрепляются гравийно-песчаной смесью толщиной 15 см.

Примыкания в одном уровне

На реконструируемом участке дороги рабочим проектом предусмотрено обустройство существующих пересечений с полевыми дорогами в количестве 6 шт., запроектированных по типовому проекту 503-0-51.89.

Радиус сопряжений по кромке проезжей части принят 25 м. Покрытие в пределах закругления принято по типу основной дороги, на остальной части принято серповидного профиля из ЩПС-20 см на слое природной ГПС-15 см. Ограждение, разметка и расстановка дорожных знаков выполнены в соответствии с СТ РК 1125-2002, СТ РК 1124-2003, СТ РК 1412-2005.

В соответствии с п.5.1.2 СНиП РК 3.03-09-2006* рабочим проектом вместо переходно-скоростных полос на обочинах основной дороги в местах примыканий и пересечений предусмотрены стояночные полосы шириной 2,5 м, длиной 100 м в обе стороны. Дорожная одежда полос принята по типу основной дорожной одежды.

Автобусные остановки

В рабочем проекте не предусмотрено устройство автобусных остановок.

Площадки отдыха

Для обеспечения в пути следования водителям и пассажирам надлежащих условий, соблюдения режима труда, питания и отдыха, удовлетворения других нужд рабочим проектом предусмотрена двухсторонняя площадка отдыха на 216+55 согласно п. 11.11 СНиП РК 3.03-09-2006*.

Площадка запроектирована применительно к типовому проекту 503 - 05 - 8.84. Каждая из площадок состоит из трех планировочных зон: стоянка автомобилей с въездами и выездами; площадка отдыха; санитарно-гигиеническая зона.

На площадке отдыха устраиваются эстакада для осмотра автомобилей, беседка открытого типа, столы и скамейки. Санитарная зона оборудована туалетом и контейнером для мусора. Количество мест для стоянки автомобилей и их размеры приняты в соответствии с прогнозируемым составом движения транспорта.

Размеры расчетных автомобилей и стояночных мест, размеры внутриплощадочных проездов приняты согласно типовому проекту 503-05-8.84.

Круглые асбестоцементные трубы, устраиваемые под тротуарами, приняты в соответствии ГОСТ 539-80.

На стоянках автомобилей предусмотрено устройство горизонтальной разметки стояночных мест дорожной краской со световозвращающими шариками согласно СТ РК 1124-2003, СТРК 1125-2002, СТ РК 1412-2005.

Обустройство дороги и безопасность дорожного движения

Целью обеспечения безопасности движения по ремонтируемому участку автомобильной дороги предусмотрены следующие проектные решения:

минимальные радиусы кривых в плане - 800 м, при допустимом - 800 м;

радиусы вертикальных выпуклых кривых в продольном профиле – 15000 м, при допустимом – 15000 м, вогнутых – 5500 м, при допустимом - 5000 м;

наибольший продольный уклон - 19‰, при допустимом 40‰;

заложение откосов земляного полотна принято у искусственных сооружений и при высоте насыпи свыше 3-х м по бровке 1:1,5, крутизна откосов насыпей высотой до 3-х метров назначена с учетом обеспечения безопасности съезда транспортных средств в аварийных ситуациях - 1:4 (п.7.3.4 СНиП РК 3.03-09-2006*);

покрытие из двухслойного горячего асфальтобетона обеспечит коэффициент сцепления не менее 0,6;

укрепление края обочин по 0,75 м по типу проезжей части повышает прочность края дорожной одежды, тем самым, обеспечивая безопасность при случайном съезде автомобиля с покрытия;

укрепление обочин ГПС толщиной 15 см;

установка дорожных знаков и ограждений;

устройство горизонтальной и вертикальной разметки.

Организация дорожного движения техническими средствами выполнена согласно СТ РК 1412-2010.

Дорожные знаки

Дорожные знаки на основной дороге приняты III - типоразмера со светоотражающей плёнкой тип-3.

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

Ограждение

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

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

Дорожная разметка

Дорожная разметка проезжей части автодороги выполнена согласно СТ РК 1124-2003 «Разметка дорожная» и СТ РК 1412-2010 «Технические средства организации дорожного движения». Нанесение разметки предусмотрено дорожной краской со световозвращающими шариками.

Организация дорожного движения на период производства работ

На период реконструкции участка дороги с целью создания благоприятных условий по безопасности движения транспорта, без сокращения грузонапряженности движения для предупреждения любого повреждения или несчастного случая, предусмотрены диспетчера, регулировщики, сигнальщики, все виды дорожной разметки и дорожные знаки.

Рабочим проектом предусмотрено ограждение мест работ и расстановка дорожных знаков применительно к требованиям ВСН 41-88. На период реконструкции, места производства работ обустраиваются дородными знаками со световозвращающей поверхностью с применением для этих целей световозвращающей пленки тип-3В, ограждающими заборчиками, а также информационными щитами с информацией о цели закрытия автодороги для автомобильного движения, сроках и т.д.

При строительстве на всем протяжении реконструируемого участка автодороги предусматривается временная объездная дорога, по которой осуществляется движение транзитного автотранспорта. Объездная дорога имеет ширину проезжей части 7 м и обочины шириной 1,0 м. Конструкция дорожной одежды на объездной дороге однослойное покрытие серповидного профиля толщиной по оси 15 см, шириной 9 м из песчано-гравийной смеси.

Раздел «организация дорожного движения» рабочего проекта согласован Комитетом административной полиции МВД РК от 21 июля 2014 года № 5-5-8-139/5-829.

6.2.2 Искусственные сооружения

Водопропускные трубы

На рассматриваемом участке дороги республиканского значения «Бейнеу-Акжигит-граница Республики Узбекистан (на Нукус)» км 63-85 находятся существующие трубы в количестве 16 штук. Многие трубы находятся в хорошем состоянии. На основании гидрологических изысканий существующая труба на ПК 115+00 отверстием 2хØ1,0 м меняется на 2хØ1,5 м. На трубах ПК 28+00, 36+41, 43+00, 53+00, 70+46, 78+61, 90+98, 125+30, 140+30, 146+00, 163+00, 172+24, 180+57,189+52, 211+02 ось дороги смещается, поэтому часть трубы подлежит разборке от 3 до 6 метров с добавлением этих блоков с другой стороны.

На проектируемой основной дороге всего труб - 18 шт/386,3 п.м., в том числе:

новые трубы: 2хØ1,5 – 1 шт. - 23,04 пм;

4х2,5-2 шт - 52,34 пм;

удлинение труб: Ø1,0 – 8 шт. -167,7 пм;

2хØ1,0 – 3 шт. - 61,38 пм;

3хØ1,0 – 4 шт. - 81,84 пм.

Временная нагрузка для удлиняемых труб принята по СТ РК 1380-2005 - автомобильная А11 и НК-80.

Предусмотрено строительство скотопрогонов из труб отверстием 4х2,5 м в количестве 2 шт.

Новая круглая железобетонная труба Ø2х1,5 м (на ПК 115+00)

Круглая железобетонная труба с плоским опиранием запроектирована применительно к типовому проекту серии 3.501.1-144, инв. №1313/5 (Ленгипротрансмост, 1988 г.) с коническим входным звеном. Откосные стенки марки расположены под углом 20^0 к продольной оси сооружения. В соответствии с расчетной высотой насыпи принята толщина стенки трубы и выбраны блоки звеньев средней части труб по проекту заказ № 04-08 (ТОО «Каздорпроект», 2008г.). Бетон заполнения пазух труб класса В7,5. С учетом характеристик несущей способности грунтов определен тип фундамента – монолитный бетонный из бетона В20 Н=60см. Режим протекания воды в трубе – безнапорный при расчетном 1% расходе.

Переустраиваемые круглые железобетонные трубы Ø1,0 м; Ø2х1,0 м; Ø3х1,0 м (15 шт.)

Круглые железобетонные трубы запроектированы применительно к типовому проекту серии 3.501.1-144 (Ленгипротрансмост, 1988 г.) с оголовком 3КП 15.170. Откосные стенки марки СТ-1 расположены под углом 20^0 к продольной оси сооружения. С учетом характеристик несущей способности грунтов определен тип фундамента – монолитный бетонный Н=30 см. Режим протекания воды в трубе – безнапорный при расчетном 1% расходе.

Новые прямоугольные трубы отверстием 4х2,5 м (на ПК1+50 и ПК 119+00)

Прямоугольные железобетонные трубы запроектированы по типовому проекту серии 3.501.1-177.93 (АО «Трансмост», 1994 г.). Марка звеньев средней части трубы 3П19.100 принята в соответствии с расчетной высотой насыпи по проекту заказ 04-08 разработки ТОО «Каздорпроект». С учетом характеристик несущей способности грунтов определен монолитный тип фундамента Н=40 см. Режим протекания воды в трубе – безнапорный при расчетном 1% расходе с обеспечением требуемого зазора 1/6 высоты трубы. Класс бетона по прочности для звеньев средней части трубы В35; бетон блоков входного оголовков В35; блоков откосных стен В30; для фундаментов В20. Марка бетона по водонепроницаемости W6; по морозостойкости F200. Рабочая арматура звеньев из стали класса AIII марки 25Г2С по ГОСТ 5781-82*; для блоков откосных стенок гладкая из стали класса AI марки Ст3сп по ГОСТ 5781-82.

Укрепление откосов насыпи и русел труб.

Укрепление русла и откосов запроектировано по типовому проекту серии3.501.1-156 (Ленгипротрансмост, 1988 г.). Укрепление откосов насыпи и входного русла производится бетонными плитами П-1 (бетон В15), Н=10 см на слое цементного раствора Н=2 см. Выходное русло укрепляется монолитным бетоном класса В20, Н=12 см на слое щебня Н=10 см. От сползания укрепления откосов насыпи предусмотрены сборные блоки упора У-1 и У-2. На выходе, в конце укрепления запроектирована каменная рисберма глубиной 1,0 м.На скотопрогонах каменная рисберма не предусматривается.

6.2.3 Инженерные сети

Переустройство, существующих инженерных коммуникации не требуется, согласно техническим условиям.

6.3 Отвод земель

В рабочем проекте определена потребность во временном и постоянном отводе земель, выполнены предварительные согласования. Потери и убытки сельхозпроизводства, причиненные собственникам и землепользователям при изъятии сельскохозяйственных угодий под реконструкцию определены в соответствии с постановлением Правительства Республики Казахстан от 8 октября 2003 года № 1037.

Рекультивации подлежат земли, занимаемые под объездные автодороги, технологические площадки для складирования материалов и строительные площадки, внетрассовые резервы грунта.

6.4 Оценка воздействия на окружающую среду

Материалы «Оценки воздействия на окружающую среду» к рабочему проекту разработаны ИП «Кан Л.В.» (ГЛ № 01311Р от 3 августа 2007 года).

Воздействие на воздушную среду от намечаемой деятельности происходит в период строительства и связано с выбросами загрязняющих веществ при разработке грунта, рытье котлованов и траншей, проведении земляных и укрепительных работ, устройстве дорожной одежды.

На период строительства установлено 9 неорганизованных источника загрязнения, от которых в атмосферный воздух выделяются загрязняющие вещества 2-х наименований в объеме 9,993 т/год.

В связи со значительной удаленностью строительного участка от ближайшей жилой зоны (пос. Акжигит 2,8 км), временным характером строительных работ и незначительным объемом валовых выбросов, расчет рассеивания загрязняющих веществ в приземном слое атмосферного воздуха нецелесообразен.

Обоснованные нормативы предельно-допустимых выбросов загрязняющих веществ в атмосферу на период строительства

Таблица 2

Наименование вещества	Выброс вещества, г/сек	Выброс вещества, т/год
Пыль неорганическая, содержащая двуокись кремния 70-20%	15,55	9,39
Углеводороды предельные C_{12-C19}	0,1664834	0,6034898
Всего:	5,716	9,993

Гидрографическая сеть в зоне участка строительства отсутствует.

В период строительства водопотребление для хозяйственно-питьевых и производственных нужд осуществляется за счет привозной воды из пос. Акжигит. Водоотведение на период строительства предусматривается в водонепроницаемый выгреб и мобильные биотуалеты с последующим вывозом специализированным автотранспортом в специализированные организации по договору.

Сброс сточных вод в поверхностные, подземные водные объекты и на рельеф местности в период строительства производится. Воздействие на водные ресурсы в период эксплуатации отсутствует.

Воздействие на недра и геологические структуры в период строительства и эксплуатации не предусматривается.

Район проложения трассы расположен в пределах западной части равнинного плато Устюрт. Почвы района представлены полупустынными сероземами и гумусовый горизонт в них выделяется слабо.

На участке строительства в целом плодородный слой почвы отсутствует, при наличии участков с плодородным слоем почвы предусматривается его снятие для последующего (после строительства) использования при проведении рекультивации нарушенных строительством участков земли.

Существующая дорога находится в грунтово-естественном состоянии при этом, сама трасса не имеет постоянного положения, так как в распутицу при образовании колейности и затрудненном проезде, транспортом пробиваются параллельные полевые дороги с отклонениями от основного направления в стороны до 200-1000 м. Таким образом, реконструкция существующей автодороги обеспечит движение транспортных средств по одной траектории на твердом основании и исключит беспорядочное их движение по грунтовым полевым дорогам, т.е. исключит образование эррозионных процессов.

На период строительства предусматривается образование одного вида отхода - твердые бытовые отходы (зеленый уровень – GO060). Временное размещение отхода предусматривается в контейнерах с последующим вывозом специализированным организациям по договору. На период эксплуатации образование отходов отсутствует.

Обоснованные нормативы образования отходов производства и потребления на период строительства

Таблица 3

Наименование отходов	Образование, т/год	Размещение, т/год	Передача сторонним организациям, т/год
Всего:	5,6398	0	5,6398
в т.ч. отходов производства	0	0	0
отходов потребления	5,6398	0	5,6398
Зеленый уровень опасности			
Твердые бытовые отходы (GO060)	5,6398	0	5,6398

Воздействие физических факторов в период строительства и эксплуатации на окружающую среду не значительно.

Намечаемые строительные работы непосредственного отрицательного воздействия на животный и растительный мир не оказывают.

Реконструкция автодороги положительно скажется на социально-экономическом развитии региона путем улучшения транспортных связей, как между населенными пунктами Мангистауской области, так и с Республикой Узбекистан.

Реконструкция существующей автодороги в связи с кратковременностью строительных работ и незначительностью объемов выбросов, не окажет значительного воздействия на окружающую среду региона и в этой связи реализация намечаемой деятельности имеет низкий экологический риск.

6.5 Оценка соответствия проекта санитарным правилам и гигиеническим нормам

Рабочим проектом предусмотрена корректировка в связи с изменением дополнительного слоя основания грунта земляного плотна (3%-й цемент и ферментный препарат «Roadzyme» на слой из природного песка с прослойкой геотекстиля).

Согласно санитарных правил «Санитарно-эпидемиологические требования по установлению санитарно-защитной зоны производственных объектов» утвержденных приказом МНЭ РК от 20 марта 2015 года № 237 автодорога не входит в санитарную классификацию, санитарно-защитная зона не устанавливается.

На период проведения строительно-монтажных работ предусмотрена организация временных санитарно-бытовых сооружений для рабочих; горячее питание. Бытовые помещения оборудуются аптечкой для оказания первой помощи.

Водоснабжение на период проведения строительных работ предусмотрено привозное. Система водоотведения санитарно-бытовых помещений строительной площадки осуществляется с помощью мобильных сооружений «Биотуалет». На период строительства работникам предусмотрена обеспеченность специальной одеждой, обувью, средствами индивидуальной защиты.

6.6 Организация строительства

Проект организации строительства

Перед началом работ по реконструкции участка дороги необходимо выполнить работы по подготовке территории, которые включают в себя:

утверждение полосы отвода;

восстановление и закрепление трассы;

подготовка технологических площадок для приготовления смесей.

Подготовительные работы

Кроме мероприятий по подготовке территории строительства в подготовительный период необходимо выполнить следующие работы:

снятие плодородного слоя почвы под основание полотна дороги и на строительных площадках;

произвести заготовку строительных материалов и железобетонных конструкций; произвести расстановку временных дорожных знаков по схемам ограждения мест работ;

заготовку строительных материалов и строительных конструкций на строительных площадках и специальных складах.

В подготовительный период также производится монтаж технологического оборудования на промбазах, установок для производства бетонных смесей, устройство битумного хозяйства.

Продолжительность строительства

Нормативная продолжительность строительства и расчет задела по годам выполнены согласно СНиП РК 1.04-03-2008 и составляет 23 месяца, в том числе подготовительный период.

Согласно письма заказчика № 31-04/457 от 05 июня 2014 года - начало выполнения строительных работ принято с октября 2015 года.

Объем инвестиций по объекту составляет: 2015 г. – 0,22%; 2016 г. – 1,41%; 2017 г. – 0,8%; 2018 г. – 62,45%; 2019 г. – 35,12%.

Дорожно-строительные работы

Технологические процессы по реконструкции автодороги выполняются по технологическим картам и схемам комплексной механизации согласно СНиП 3.06.03-85. Основная технологическая последовательность работ, кроме перечисленных в подготовительный период, следующая:

строительство временной объездной дороги; установка временных знаков и ограждений;

строительство новых водопропускных труб; устройство земляного полотна;

устройство дорожной одежды и укрепление обочин;

устройство организации дорожного движения.

По окончании работ проводится рекультивация нарушенных земель, отводимых во временное пользование.

6.7 Сметная документация

Сметная стоимость строительства определена с учетом затрат за выполненные объемы работ (2015-2017 год) и затрат на остаточные работы (2018– 2019 годы).

Сметная документация на выполненные строительно-монтажные работы (2015-2017 годы) определена в ценах ранее утвержденной сметной документации, согласно принятым проектным решениям.

Сметная документация, на остаточные работы, пересчитана в ценах действующей сметно-нормативной документации.

Сметная документация на остаточные составлена с использованием версии 5.5.6 программного комплекса «АВС-4» по выпуску сметной документации в ценах 2001 года.

Сметная стоимость строительства в сметной документации определена базисно - индексным методом, который основан на использовании текущих индексов по отношению к стоимости, определенной в базисном уровне цен 2001 года 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 1-29;

сборники сметных норм и расценок на строительные работы (СН РК 8.02-05-2002), с учетом изменений и дополнений выпуски 1-17;

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), с учетом изменений и дополнений выпуски 1-17;

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);

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

Сметная стоимость строительства определена в ценах 2013-2019, с учетом норм задела объема инвестиций и прогнозного уровня инфляции, установленного согласно Закона РК от 23 ноября 2012 года №54-V «О республиканском бюджете на 2013-2015 годы», Закона РК «О республиканском бюджете на 2015-2017 годы» от 28 ноября 2014 года № 259-V, Прогноза социально-экономического развития Республики Казахстан на 2018-2022 годы протокол № 34 от 29 августа 2017 года.

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

Налог на добавленную стоимость принят в размере 12%, установленном законодательством Республики Казахстан на период, соответствующий периоду строительства, от сметной стоимости строительства в текущих и прогнозных ценах с учетом налогов, сборов и обязательных платежей.

7. РЕЗУЛЬТАТЫ ЭКСПЕРТИЗЫ

7.1 Дополнения и изменения, внесенные в рабочий проект в процессе экспертизы

В процессе рассмотрения по замечаниям РГП «Госэкспертиза» в рабочий проект «Реконструкция автомобильной дороги республиканского значения «Бейнеу – Акжигит – граница Республики Узбекистан (на Нукус) участок км 63-85. Корректировка» внесены следующие изменения и дополнения:

Автомобильные дороги

1. Откорректирован чертеж конструкции дорожной одежды.
2. Разметка проезжей части выполнена разметочной краской, вместо термопласта.
3. Откорректирована пояснительная записка.

Оценка соответствия проекта санитарным правилам и гигиеническим нормам

4. На период строительных работ предусмотрена обеспеченность рабочих временными передвижными санитарно-бытовыми помещениями (п. 123,125 СП от 28 февраля 2015 года № 177);
5. Предусмотрено на период проведения строительных работ водоотведение с помощью мобильных туалетных кабин «Биотуалет» (п.12,19 СП от 28 февраля 2015 года № 177);
6. Предусмотрено обеспечение рабочих горячим питанием (п. 141 СП от 28 февраля 2015 года № 177);
7. На строительной площадке и в бытовых помещениях предусмотрены аптечки для оказания первой помощи (п.139 СП от 28 февраля 2015 года № 177).

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.

7.2 Оценка проектных решений

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

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

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

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

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

Принятые проектные решения с учетом внесенных изменений по п. 7.1 соответствуют государственным нормативным требованиям, функциональному назначению объекта.

В соответствии с п.1.2.10 РДС РК 1.02-04-2013 объект относится к технически сложным объектам II (нормальному) уровня ответственности.

Рабочий проект с разделом «Оценка воздействия на окружающую среду» соответствует Экологическому кодексу Республики Казахстан от 9 января 2007 года, «Инструкции по проведению оценки воздействия на окружающую среду» утвержденной приказом Министра охраны окружающей среды РК от 28 июня 2007 года № 204-п.

Рабочий проект соответствует требованиям санитарных правил «Санитарно-эпидемиологические требования по установлению санитарно-защитной зоны производственных объектов», утвержденных приказом МНЭ РК от 20 марта 2015 года № 237, санитарных правил «Санитарно-эпидемиологические требования к условиям труда и бытового обслуживания при строительстве, реконструкции, ремонте и вводе, эксплуатации объектов строительства», утвержденных приказом МНЭ РК от 28 февраля 2015 года № 177.

Основные технико-экономические показатели

Таблица 4

№ п/п	Наименование	Ед. изм.	Показатели	
			постпроектные	постэкспертные
1	Строительная длина	км	21,949	21,949
2	Категории автодороги	-	II	II
3	Количество полос движения	шт.	2	2
4	Ширина земполотна	м	15,0	15,0
5	Ширина полосы движения	м	3,75	3,75
6	Ширина проезжей части	м	7,5	7,5
7	Тип дорожной одежды	капитальный нежесткого типа		
8	Вид покрытия	асфальтобетонное		
9	Общая сметная стоимость строительства в базовых ценах 2001 г., всего в том числе: СМР прочие	млн. тенге	1 585,183 1 556,971 817,155	1 373,100 1 349,243 23,857
10	Общая сметная стоимость строительства в текущих и прогнозных ценах 2013-2019 гг., всего в том числе: СМР прочие	млн. тенге	5 137,298 4 320,143 817,155	5 062,424 4 250,181 812,243

11	Из них: 2013 год (ПИР) 2014 год (экспертиза РП) 2015 год (вып. работы) 2016 год (вып.работы) 2017 год (вып.работы, корр. РП, экспертиза РП) 2018 год (остаточные работы) 2019 год (остаточные работы)	млн. тенге		 20,000 3,004 8,945 61,689 50,525 3 089,578 1 828,683
12	Нормативная продолжительность строительства	мес.	23	23

8. ВЫВОДЫ

1. С учетом внесенных изменений и дополнений рабочий проект «Реконструкция автомобильной дороги республиканского значения «Бейнеу – Акжигит – граница Республики Узбекистан (на Нукус) участок км 63-85. Корректировка» соответствует требованиям нормативных правовых актов и государственных нормативов, действующих в Республике Казахстан, и рекомендуется для утверждения в установленном порядке со следующими основными технико-экономическими показателями:

строительная длина - 21,949 км;
категории автодороги - II;
количество полос движения - 2 шт.;
ширина земполотна - 15,0 м;
ширина полосы движения - 3,75 м;
ширина проезжей части - 7,5 м
тип дорожной одежды - капитальный нежесткого типа;
вид покрытия - асфальтобетонное;
общая сметная стоимость строительства
базовых ценах 2001 г., всего - 1 373,100 млн. тенге,
в том числе: СМР - 1 349,243 млн. тенге,
прочие - 23,857 млн. тенге;
общая сметная стоимость строительства
в текущих и прогнозных ценах
2013-2019 гг., всего - 5 062,424 млн. тенге,
в том числе: СМР - 4 250,181 млн. тенге,
прочие - 812,243 млн. тенге;
продолжительность строительства - 23 мес.

2. Настоящее экспертное заключение выполнено с учетом исходных материалов (данных), утвержденных заказчиком для проектирования, достоверность которых гарантирована Мангистауский областной филиал АО «Национальная Компания «ҚазАвтоЖол» в соответствии с условиями договора от 27 ноября 2017 года № 2249.

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

4. Заказчику при строительстве максимально использовать оборудование, материалы и конструкции отечественных товаропроизводителей.

5. С выходом настоящего заключения ранее выданное заключение РГП «Госэкспертиза» № 01-0537/14 от 19 сентября 2014 года утрачивает силу.

8. ТҰЖЫРЫМДАР

1. Енгізілген өзгерістер мен толықтыруларды ескере отырып, «Республикалық маңызы бар «Бейнеу-Ақжігіт-Өзбекстан Республикасы шекарасы (Нүкіске қарай)» автомобиль жолының 63-85 км учаскесін реконструкциялау. Түзету» жұмыс жобасы Қазақстан Республикасында қолданылатын нормативтік құқықтық актілердің және мемлекеттік нормативтердің талаптарына сәйкес келеді және белгіленген тәртіпте келесі негізгі техникалық-экономикалық көрсеткіштермен бекітілуге ұсынылады:

құрылыс ұзындығы	- 21,949 км;
автожол санаты	- II;
қозғалыс жолағының саны	- 2 дана;
жер төсемінің ені	- 15,0 м;
қозғалыс жолағының ені	- 3,75 м;
өту бөлігінің ені	- 7,5 м;
жол төсемесінің типі	- күрделі қатты емес типті;
жабын түрі	- асфальт бетонды;
2001 ж. базалық бағалардағы	
құрылыстың жалпы сметалық құны, барлығы	- 1 373,100 млн. теңге;
оның ішінде: ҚМЖ	- 1 349,243 млн. теңге,
өзгелер	- 23,857 млн. теңге;
2013-2019 жж. ағымдағы және болжамды бағалардағы	
құрылыстың жалпы сметалық құны, барлығы	- 5 062,424 млн. теңге,
оның ішінде: ҚМЖ	- 4 250,181 млн. теңге,
өзгелері	- 812,243 млн. теңге;
құрылыстың нормативтік ұзақтығы	- 23 ай.

2. Осы сараптама қорытындысы жобалау үшін тапсырыс беруші бекіткен бастапқы материалдарды (мәліметтерді) есепке алумен орындалды, олардың дұрыстығына 2017 жылғы 27 қарашадағы № 2249 шарттың талаптарына сәйкес «ҚазАвтоЖол» Ұлттық компаниясы» АҚ-ның Маңғыстау облыстық филиалы кепілдік етеді.

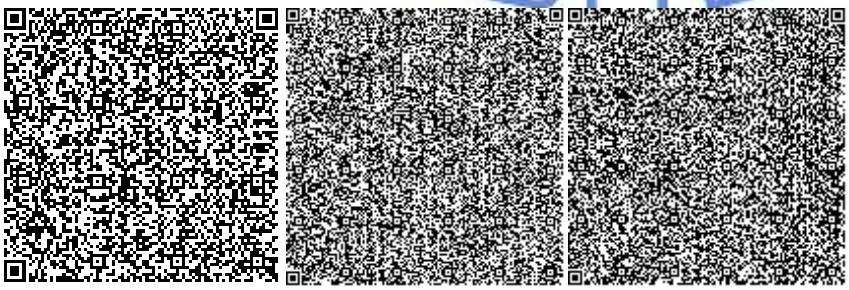
3. Тапсырыс беруші жобалау ұйымынан жұмыс жобасы бойынша құжаттаманы қабылдап алу кезінде оны осы сараптама қорытындысына сәйкестігін тексеруі тиіс.

4. Тапсырыс беруші құрылыс салу кезінде отандық тауар өндірушілердің жабдықтарын, материалдарын және конструкцияларын барынша пайдаланысын.

5. Осы қорытындының шығуымен «Мемсараптама» РМК-нің 2014 жылғы 19 қыркүйектегі № 01-0537/14 қорытындысының күші жойылады.

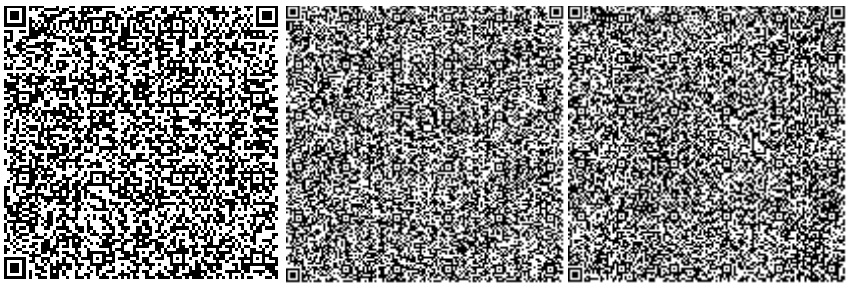
Карагойшин Т.Д.

Генеральный директор



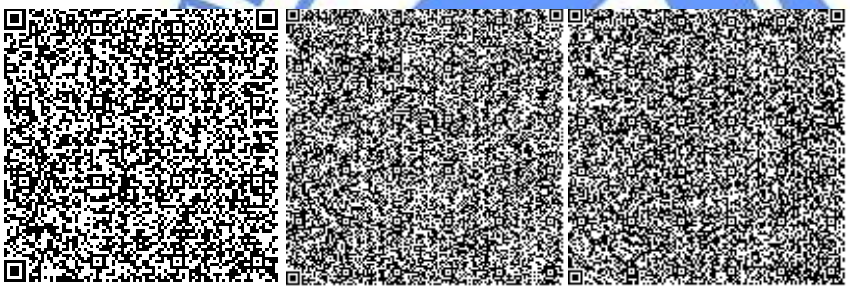
Кажиякбарова И.Т.

Начальник отдела



Чукпарова А.У.

Начальник отдела

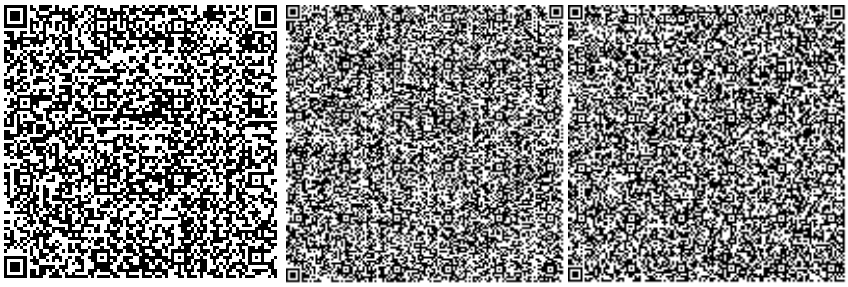


Кумаргалиев М.К.

Начальник управления

Жексенбай А.

Начальник производственного отдела

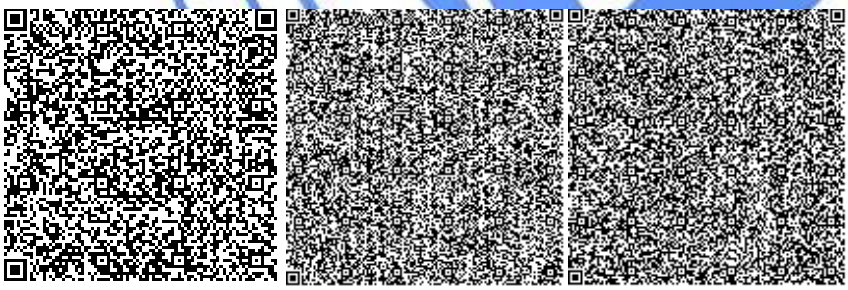


Иманбаев С.Б.

Начальник управления экспертизы проектов

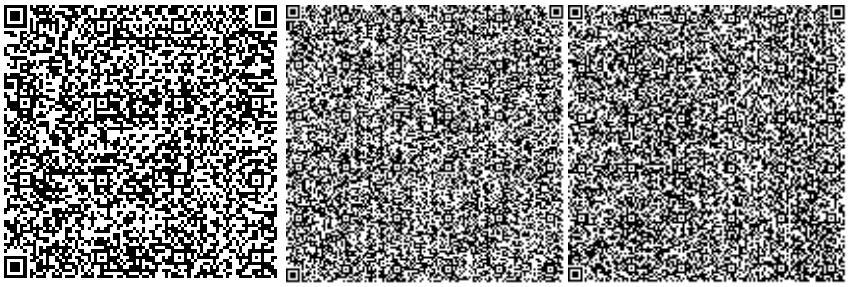
Хван К.А.

Советник Генерального директора



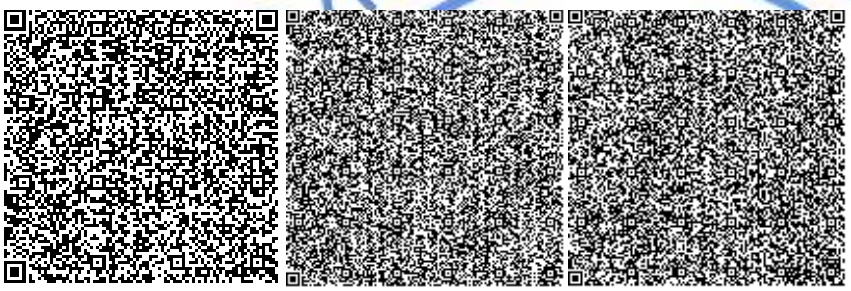
Едресов Е.Ж.

Заместитель генерального директора по производству



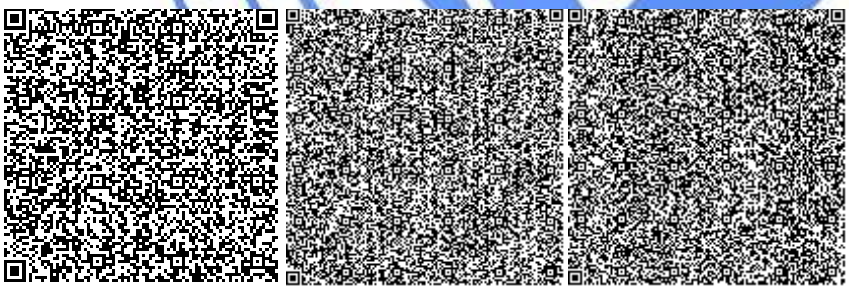
Варнавская В.М.

Эксперт



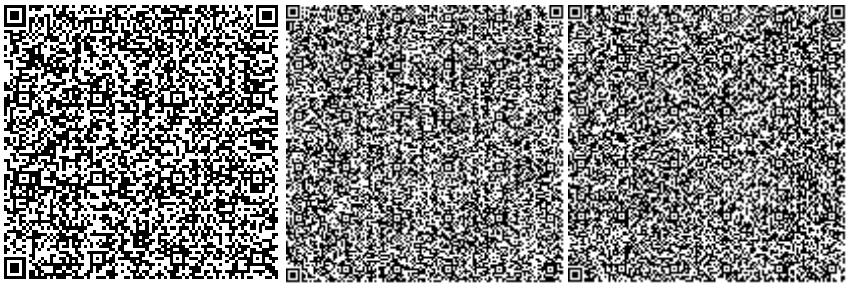
Отарбекова Ш.М.

Эксперт



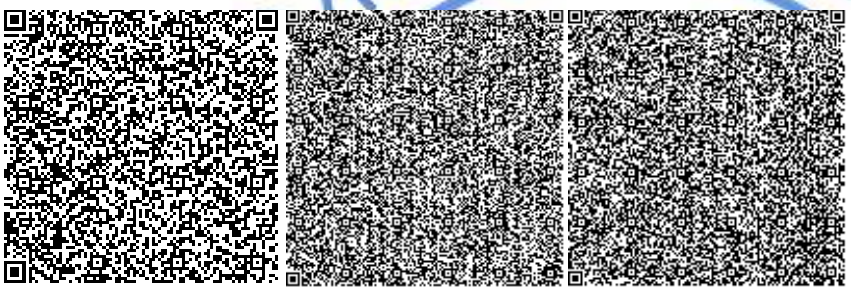
Тунгушбаев А.К.

Эксперт



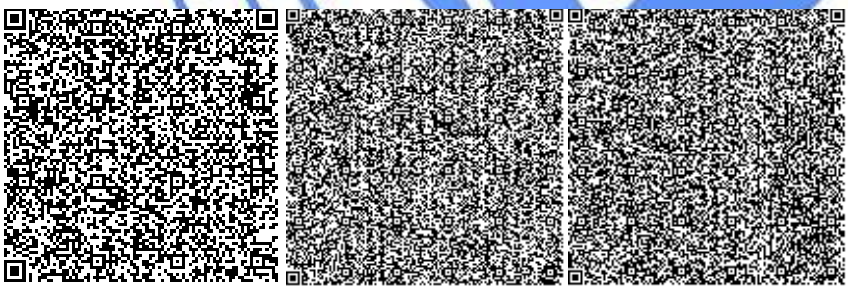
Ажнов С.В.

Эксперт



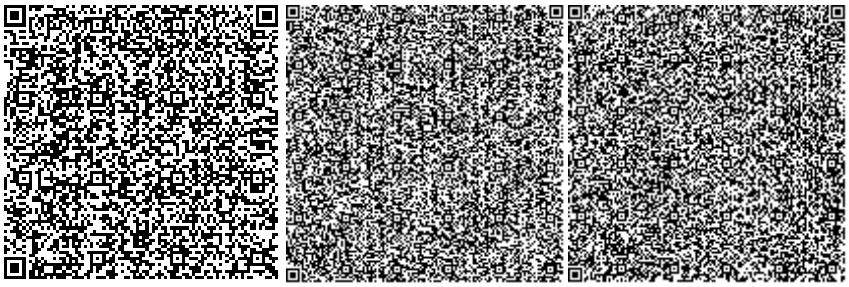
Наженов А.К.

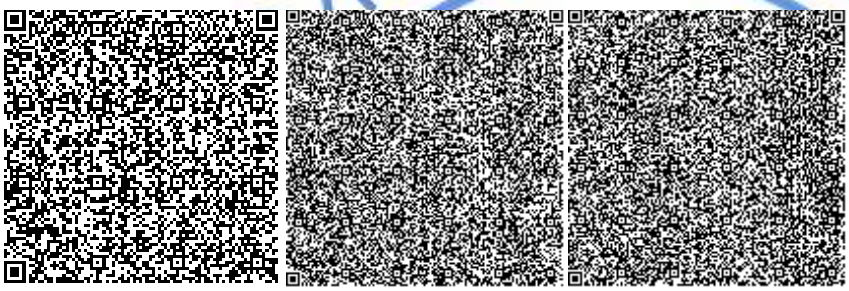
Ведущий специалист



Ибраимов К.О.

Руководитель экспертной группы



Омельченко Т.

Главный специалист