ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ ҚҰРЫЛЫС ЖӘНЕ ТҰРҒЫН ҮЙ-КОММУНАЛДЫҚ ШАРУАШЫЛЫҚ ІСТЕРІ АГЕНТТІГІ «ЖОБАЛАРДЫ МЕМЛЕКЕТТІК ВЕДОМСТВОДАН ТЫС САРАПТАУ» ШАРУАШЫЛЫҚ ЖҮРГІЗУ ҚҰҚЫҒЫНДАҒЫ РЕСПУБЛИКАЛЫҚ МЕМЛЕКЕТТІК КӘСІПОРНЫНЫҢ («МЕМСАРАПТАМА» РМК) ҚАРАҒАНДЫ ОБЛЫСЫ БОЙЫНША ФИЛИАЛЫ

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

ҚОРЫТЫНДЫ

000516

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ ҚҰРЫЛЫС ЖӘНЕ ТҰРҒЫН ҮЙ-КОММУНАЛДЫҚ ШАРУАШЫЛЫҚ ІСТЕРІ АГЕНТТІГІ «ЖОБАЛАРДЫ МЕМЛЕКЕТТІК ВЕДОМСТВОДАН ТЫС САРАПТАУ» ШАРУАШЫЛЫҚ ЖҮРГІЗУ ҚҰҚЫҒЫНДАҒЫ РЕСПУБЛИКАЛЫҚ МЕМЛЕКЕТТІК КӘСІПОРНЫНЫҢ («МЕМСАРАПТАМА» РМК) ҚАРАҒАНДЫ ОБЛЫСЫ БОЙЫНША ФИЛИАЛЫ

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

Бекітемін:

«Мемсараптама» РМК
Қарағанды облысы бойынша
филиалының директоры

_____ Тусупбеков К. М.

Темиртау қ. «Каршоссе көшесіндегі автожолын қайта құралымдау»
жұмыс жобасы бойынша

2013 жылғы 20 маусымдағы №10-0281/13

ҚОРЫТЫНДЫ

ТАПСЫРЫСШЫ:
«Теміртау қаласының тұрғын үй-коммуналдық шаруашылығы, жолаушылар көлігі және автомобиль жолдары» ММ

БАС ЖОБАЛАУШЫ:
«Global Energy Group» ЖШС
Қараганды қаласы

Қарағанды қаласы

000517

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ ҚҰРЫЛЫС ЖӘНЕ ТҰРҒЫН ҮЙ-КОММУНАЛДЫҚ ШАРУАШЫЛЫҚ ІСТЕРІ АГЕНТТІГІ «ЖОБАЛАРДЫ МЕМЛЕКЕТТІК ВЕДОМСТВОДАН ТЫС САРАПТАУ» ШАРУАШЫЛЫҚ ЖҮРГІЗУ ҚҰҚЫҒЫНДАҒЫ РЕСПУБЛИКАЛЫҚ МЕМЛЕКЕТТІК КӘСІПОРНЫНЫҢ («МЕМСАРАПТАМА» РМК) ҚАРАҒАНДЫ ОБЛЫСЫ БОЙЫНША ФИЛИАЛЫ

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

Утверждаю:

Директор
филиала РГП «Госэкспертиза»
по Карагандинской области

_____Тусупбеков К. М.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

№10-0281/13 от 20 июня 2013 года

по рабочему проекту
«Реконструкция автодороги по ул.Каршоссе», г.Темиртау

ЗАКАЗЧИК:
ГУ «Отдел жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог» города Темиртау

ГЕНПРОЕКТИРОВЩИК:
ТОО «Global Energy Group»
г.Караганда

г. Караганды

000517

1. НАИМЕНОВАНИЕ: - рабочий проект **«Реконструкция автодороги по ул.Каршоссе», г.Темиртау**

Настоящее заключение выполнено в соответствии с договором №10-190/13 от 12.06.2013г. с ТОО «Global Energy Group»

2. ЗАКАЗЧИК – ГУ «Отдел жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог» города Темиртау».

3. ГЕНПРОЕКТИРОВЩИК – ТОО «Global Energy Group» (гослицензия ГСЛ-КР №00572 выдана 30.11.2006г., приложение к лицензии от 01.10.2012г., выданные на основании приказа Комитета по делам строительства.
ГИП - Цой М.П. (приказ №6-П от 25.04.2013г.).

4. ИСТОЧНИК ФИНАНСИРОВАНИЯ - государственные инвестиции

5. ОСНОВНЫЕ ИСХОДНЫЕ ДАННЫЕ:

5.1 Основание для разработки:

задание на разработку рабочего проекта «Реконструкция автодороги по ул.Каршоссе», г.Темиртау от марта 2013г., утвержденное ГУ «Отдел жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог» города Темиртау;

решение 11 сессии Темиртауского городского маслихата от 14 декабря 2012 года №11/4 «О городском бюджете на 2013-2015 годы»;

постановление акимата города Темиртау от 27 декабря 2012г. №51/2 «О реализации решения 11 сессии городского маслихата»;

акт №1 от 2013г. обследования улично-дорожной сети г.Темиртау, подписанный ГУ «ОЖКХ ПТ и АД г.Темиртау», ОДП УВД г.Темирату;

разрешение №31 от 01.04.2013г. на производство работ со вскрытием уличного покрытия, выданные ГУ «Отдел жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог» города Темиртау» и согласованное с заинтересованными сторонами: АО «Казахтелеком», ДГОО «Горсвет», ТОО «Окжетпес», ОДП УВД, ТОО «Жарык-Т», ТОО «АКВА-Трейдинг»;

бюджетная программа 022 «Развитие транспортной инфраструктуры»;

письмо ГУ «Отдел жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог» города Темиртау» №23-15-01/2-800 от 17.06.2013г. о том, что примыкание ул.Каршоссе с автомобильной дорогой участок «Караганда-Темиртау» будет разрабатываться отдельным проектом.

перечень оборудования, материалов, изделий и конструкций, принятых для проектирования, утвержденный заказчиком.

5.2. Согласования и заключения заинтересованных организаций:

заключение ОДП УВД г.Темиртау №107 от 30 мая 2013г. о согласовании рабочего проекта «Реконструкция автодороги по ул.Каршоссе», г.Темиртау по обеспечению безопасного движения транспорта и пешеходов;

письмо ГУ «Отдел жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог» города Темиртау» №02/545 от 06.06.2013г. о согласовании рабочего проекта «Реконструкция автодороги по ул.Каршоссе», г.Темиртау;

5.3. Перечень документации представленной на экспертизу:

Шифр №36-130313-2-АД

Том I	Паспорт
	Раздел 1. Общая часть. Пояснительная записка
Том II	Подраздел 1.1
	План трассы
	Раздел 2. Строительные решения
Том III	Подраздел 2.1. Подготовительные работы
	Подраздел 2.2. Земляное полотно и дорожная одежда

Подраздел 2.3. Пересечения и примыкания
Подраздел 2.5. Дорожные устройства и обстановка дороги
Подраздел 2.7. Строительные материалы
Подраздел 2.8. Ведомость объемов работ
Том VI Сметная документация

5.4. Цели и назначения объекта строительства

Реконструкция автомобильных дорог по ул.Каршоссе в г.Темиртау улучшит социально-экономические условия проживания населения города за счет улучшения транспортного движения, обеспечит безопасность транспортного движения.

6. ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ ОБЪЕКТА И ПРИНЯТЫЕ ПРОЕКТНЫЕ РЕШЕНИЯ

6.1. Место размещения объекта и характеристика участка строительства:

В административном отношении проектируемая автомобильная дорога расположена в г. Темиртау Карагандинской области.

Природно-климатические условия района строительства:

(данные метеостанции Самаркандское)

Дорожно-климатическая зона по СНиП 2.04.-01-2010г. - IV

Климатические условия:

- по требованиям к дорожно-строительным материалам – суровые;
- по требованиям к материалам для бетона –суровые;
- среднегодовая температура воздуха: +1,8°С;
- наиболее жаркий месяц (июль), средняя температура: +20,1°С;
- наиболее холодный месяц (январь), средняя температура: -16,6°С;
- абсолютный максимум температуры воздуха: +40°С;
- абсолютный минимум температуры воздуха: - 51°С.

Нормативная глубина сезонного промерзания грунтов, см:

- суглинки и глины - 183,6;
- супеси, пески мелкие и пылеватые - 223,5;
- пески средние, крупные и гравелистые - 239,4;
- крупнообломочные грунты - 271,4;

Среднегодовое количество осадков 351мм, в т.ч. в зимний период - 113 мм.

Толщина снежного покрова с 5% вероятностью превышения - 52 см.

Инженерно-геологические условия площадки строительства

Топогеодезические изыскания выполнены ТОО «Global Energy Group» в апреле 2013 года.

Трасса автодороги проходит по застроенной территории, поэтому использование грунтов из притрассовой полосы ограничено.

Рельеф

По геоморфологическому строению территория прохождения автодороги расположена на древней надпойменной террасе реки Нуры.

Равнина характеризуется слабовсхолмленной поверхностью, на фоне которой выделяются с юго-западной и северо-восточной стороны группа низких сопок.
Абсолютные отметки поверхности изменяются от 60,69м до 68,02м.

По геоморфологическому строению территория прохождения автодороги расположена на древней надпойменной террасе реки Нуры.
Общий характер рельефа территории спокойный, уклон поверхности постепенный, в основном с юга на север. Территория расположения дороги является межсопочной долиной шириной от 0,8 до 3км.

Древние делювиально-элювиальные образования представлены главным образом буровато-красными тугопластичными глинами со значительными прослоями песка, местами с включением мелкокристаллического гипса и мелкой щебенки, альбитофиритов в виде линз.

На участке отмыкания от республиканской автомобильной дороги «Алматы-Екатеринбург» до территории жилого массива автомобильная дорога по ул. Карагандинское шоссе проходит в насыпи, грунты которой представлены суглинками легкими пылеватыми. На участках ПК0+00-ПК22+80 и ПК28+40-32+40 имеется слой

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА
МЕМСАРАПТАМА

суглинка легкого мягкопластичного с линзами песка. На участке трассы дороги, проходящей по жилой застройке, насыпь земляного полотна отсутствует. Грунты в естественном залегании также представлены суглинками легкими пылеватыми.

6.2. Существующее состояние

Притрассовая полоса

Трасса автодороги проходит по застроенной территории, поэтому использование грунтов из притрассовой полосы исключено.

Земляное полотно

Ширина существующей проезжей части автодороги по улице Каршоссе составляет 6.9-8.3м. Асфальтобетонное покрытие на определенных участках дороги находится, в основном, в хорошем состоянии. На отдельных участках - в удовлетворительном состоянии: наблюдается ямочность, выбоины, поперечные трещины, неровность.

Вдоль дороги, в районе жилого массива, имеется тротуар. Ширина тротуара 1.4м - 1.60 м. Покрытие – асфальтобетонное, в плохом состоянии.

Дорожная одежда.

По результатам обследования существующей дорожной одежды проектируемой автомобильной дороги определены следующие конструктивные слои:

1. Покрытие - горячий мелкозернистый асфальтобетон, толщина слоя от 9см до 20см.
2. Основание - щебёночная смесь фр. 5-20 мм из изверженных пород, толщина слоя – 8-10 см.
3. Подстилающий слой - отсев металлургического шлака фр. 0-5мм, толщина слоя 10-17 см обнаружен на участке ПК0+00-ПК15+00.
4. Бетонные плиты – 20-22см.

Существующие искусственные сооружения

На ПК10+21 и ПК13+21 расположены круглые металлические трубы d=0,5м, на ПК11+62–металлическая труба d=2х0,5м, на ПК14+89 расположена металлическая труба диаметром 2х0,75м. Входное и выходное русло не укреплено, заилено и замусорено. Все трубы находятся в удовлетворительном состоянии и не требуют замены. Рекомендуется расчистка тела труб и входного и выходного русел от мусора и грунтовых наносов.

На участке ПК30+50-ПК40+75 улицы Карагандинское шоссе, справа по ходу пикетажа, имеется ливневая канализация, состоящая из водоотводных ж/б лотков трапецеидального сечения с размерами 45х30х30см и длиной 3м . Лотки перекрыты ж/б решетками 40х50см, либо плитами 150х70х7см. Лотки требуют капитального ремонта, ж/б решетки – замены на новые металлические. На ПК34+38, ПК38+85, ПК39+12, ПК45+35, ПК45+63, ПК46+03;ПК47+90 ж/б лотки ливневой канализации пересекают автомобильную дорогу по ул. Каршоссе. Металлические решетки на указанных пикетах требуют замены на новые. Кроме того, вся ливневая канализация на участке реконструкции требует расчистки от мусора и грунтовых наносов.

На всем протяжении, слева, вдоль дороги, проходит действующая линия освещения, опоры которой расположены, в основном, на обочине дороги.

Улицу Карагандинское шоссе, на своем протяжении, пересекают воздушные линии мощностью от 0,4кВ до высоковольтных ВЛ110кВ. Подземные коммуникации представляют собой кабели телефонных линий связи, кабели высокого напряжения.

Справа по ходу пикетажа, вдоль дороги, проходит действующая линия теплотрассы. На ПК7+75,66; ПК18+73,09; ПК23+54 теплотрасса пересекает дорогу в виде подземных трубопроводов, на ПК28+57; ПК34+78-в виде надземных линий.

6.3. Проектные решения

Принятые технические параметры

Основные параметры проектируемой дороги показаны в таблице №1.

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА
МЕМСАРАПТАМА

Технические нормативы автодороги:

таблица №1

№ п/п	Наименование показателей	Ед. изм.	По СНиП РК3.01-01-2008	По рабочему проекту
1	2	3	4	5
1	Вид работ	-	реконструкция	
2	Длина трассы	км		5,20671
3	Дорожно-климатическая зона	-	IV	IV
4	Категория автомобильной дороги	-	Магистральная улица районного значения	
5	Расчетная скорость движения,	км/ч	80	80
6	Число полос движения	шт	2	2
7	Ширина земляного полотна	м	15,0	15,0
8	Ширина полосы движения	м	4,0	4,0
9	Ширина проезжей части	м	8,00	8,00
10	Ширина полосы безопасности	м	2х0.5	2х0.5
11	Ширина обочины	м	2х3.50	2х3.50
12	Поперечный уклон проезжей части и укрепительной полосы обочины	‰	20	20
13	Возвышение бордюра над проезжей частью	м	0,15	0,15

План трассы

Расположена автодорога по ул. Каршоссе в г.Темиртау Карагандинской области. Начало трассы ПК0+00 принят на отмыкании от автомобильной дороги республиканского значения «Алматы-Екатеринбург». Конец трассы принят на примыкании к ул. Менделеева. Общая протяжённость дороги составляет 5,20671км.

Продольный и поперечный профиль

Проектом предусмотрено доведение ширины проезжей части дороги до требуемой. Ширина проезжей части в соответствии СНиП РК 3.01-01-2002* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» -8,0м, ширина дорожной одежды с учетом укрепленной ширины обочины, либо полосы безопасности – 9,0м.

Продольный профиль запроектирован по оси дороги в абсолютных отметках.

При проектировании продольного профиля начало трассы увязано в высотном отношении с отметкой точки отмыкания и примыкания к существующим отметкам проезжей части.

На продольном профиле указаны грунты насыпи и грунты естественного залегания, отметки верха существующего покрытия, интерполированные отметки земли и отметки проектного покрытия по оси проезжей части, типы местности по характеру увлажнения, местоположение пересекаемых коммуникаций, съездов и искусственных сооружений.

Проезжая часть запроектирована с двухскатным поперечным профилем. Поперечный уклон проезжей части составляет 20%0,. обочин – 40%0. Отвод дождевых и талых вод с проезжей части дороги предусмотрен продольными и поперечными уклонами на участке проложения автодороги в насыпи и разрывами в бортовом камне, устроенном по кромке проезжей части, для сброса воды в ливневую канализацию.

Конструкция поперечных профилей земляного полотна назначена согласно генеральной схемы развития г.Темиртау.

Параметры проезжей части:

ТИП 1 (ПК0+00-ПК24+70)

- ширина перекрытия существующей дорожной одежды –9,0 м
- ширина обочины – 2х3,5м
- ширина укрепленной части обочины – 2х0,5м
- ширина полосы движения – 2х4,5м.

Тип 1 устраивается на незастроенной территории с устройством присыпных обочин

ТИП 2 (ПК24+70-ПК31+00)

МЕМСАРАПТАМА ГОСЭКСПЕРТИЗА
МЕМСАРАПТАМА

- ширина перекрытия существующей дорожной одежды – в пределах существующего покрытия
- ширина обочины – переменная
- ширина полосы безопасности – 2х0,5м.

Тип 2 устраивается на застроенной территории с устройством тротуаров

- *ТИП 3 (ПК31+00-ПК52+06,71)*
- ширина перекрытия существующей дорожной одежды –9,0 м,
- ширина обочины – 2х3,5м,
- ширина полосы безопасности – 2х0,5м,
- ширина полосы движения – 4,5м;

ТИП 3 устраивается на застроенной территории с устройством тротуаров и бортового камня

По характеру и степени увлажнения район участка автодороги относится к 1 типу местности.

Дорожная одежда

Существующая дорожная одежда, на всем протяжении автодороги по ул. Карагандинское шоссе, имеет в основании бетонные блоки, средней мощностью до 20см, на которых устроены слой основания из щебня фр.0-5мм, средняя мощность -10см и а/б покрытия, средней толщиной 7-11см.

Существующая дорожная одежда, в основном, находится в хорошем, либо, удовлетворительном состоянии. Исключение составляет участок ПК50+00-ПК51+90. На этом участке наблюдается значительное разрушение существующей дорожной одежды.

На основании обследования существующей дорожной одежды, проектом принято решение о перекрытии существующей дорожной одежды двумя слоями асфальтобетонной смеси с устройством выравнивающего слоя и корректировкой поперечного профиля автодороги дорожной фрезой, а на участке ПК50+00-51+90 - перекрытие произвести тремя слоями асфальтобетонной смеси.

На участке устройства перекрытия по типам I и IA, до начала устройства выравнивающего слоя, необходимо произвести ямочный ремонт (7% от площади существующего покрытия) и исправление поперечного профиля дорожной фрезой.

Конструкция дорожной одежды показаны в таблицах №3, №4.

Конструкция дорожной одежды:

таблица №2

	Н, см	Тип I, Тип IA – перекрытие
E_1=2400	5	-горячая плотная мелкозернистая асфальтобетонная смесь , тип Б, марка I на битуме БНД 90/130
E_2=1400	6	-горячая пористая крупнозернистая асфальтобетонная смесь марки I на битуме БНД90/130
E3=1400	3 (средняя)	-выравнивающий слой - горячая пористая крупнозернистая асфальтобетоннная смесь марки I на битуме БНД90/130

На участке, где автодорога по ул. Карагандинское шоссе проходит в насыпи, устраиваются присыпные обочины, отсыпаемые из суглинка щебенистого (вскрышные породы Тихоновского карьера). На участке устройства дорожной одежды с присыпными обочинами (ПК0+00-ПК24+70) предусмотрено укрепление обочин фракционированным щебнем фр. до 40мм, Н=11см.

Общая протяженность участка по Типу I –2470м.

На участке ПК24+70-ПК30+50 (Тип IA) существующее покрытие расширяется. Чтобы избежать сужения проезжей части, проектом принято решение о перекрытии дорожной одежды в пределах существующей проезжей части.

На участке ПК30+50-ПК50+00 (Тип IA) ширина перекрытия существующей дорожной одежды доведена до нормативных параметров и составляет 9,0м с учетом полосы безопасности.

Участок ПК51+90-ПК52+06,71 (Тип IA) – перекрытие в пределах закругления на примыкании к улице Мичурина.

Общая протяженность участка по Типу IA –1646,71м.

таблица №3

МПа	Н, см	Тип II – перекрытие (ПК50+00-ПК51+90)
E_1=2400	5	-горячая плотная мелкозернистая асфальтобетонная смесь, тип Б, марка I на битуме БНД 90/130
E_2=1400	6	-горячая пористая крупнозернистая асфальтобетонная смесь, марка I на битуме БНД90/130
E_3=1400	7	горячая высокопористая крупнозернистая асфальтобетонная смесь, марка I на битуме БНД90/130

До начала устройства слоев перекрытия по Типу II необходимо произвести киркование существующей дорожной одежды до бетонного основания с полным обеспыливанием поверхности бетонных плит, произвести розлив битума из расхода 0,5л/м2 с последующим устройством слоев перекрытия.

Общая протяженность участка по Типу II –190м.

Розлив битума по слоям производится в соответствии со СНиП 3.06.03-85. Учитывая сложные климатические условия района, опыт работы асфальтобетонного покрытия в данных условиях и требования СТ РК 1225-2003 по выбору вяжущего необходимо применять для приготовления асфальтобетонных смесей вязкий битум БНД 90/130 (глубина проникания иглы при температуре 25°С, 0.1мм должна быть 91-130).

Продольный водоотвод и водоотвод с проезжей части

Отвод дождевых и талых вод с проезжей части дороги предусмотрен продольными и поперечными уклонами, устройством разрывов в бортовом камне.

Продольный отвод дождевых вод на улице осуществляется за счет существующих водоотводной ливневой канализации.

Существующие водоотводные лотки располагаются по правой стороне по ходу пикетажа на протяжении от ПК30+48,7 до ПК45+12. Состояние лотков хорошее, пригодное для эксплуатации. Только из-за постоянного наезда на ливневые решетки и плиты перекрытия автотранспортных средств с проезжей части они частично разрушены и требуют замены. Проектом предусмотрена расчистка ж/б лотков от мусора и грунтовых наносов, их частичный ремонт, замена разрушенных ж/б решеток, перекрывающих лотки, на металлические дождеприемные решетки. Для защиты лотков от наезда автотранспорта, перед лотками предусмотрено устройство бортового камня БР300.30.18 и БР100.30.18. В местах организованного перехода пешеходов через лотки, для обеспечения безопасности и попадания обуви в отверстия ливневых решеток, последние, в местах переходов, перекрываются дорожными ж/б плитами, стыки омоноличиваются бетоном.

Поперечный отвод ливневых вод представлен существующей ливневой канализацией при пересечении с проезжей частью на ПК34+78, ПК38+85, ПК39+12, ПК45+35, ПК45+63, ПК46+03, ПК47+90. Ливневая канализация устроена металлическими трубами сверху в надрезах перекрытая дождеприемными решетками. Сооружение находится в хорошем состоянии, замене подлежат только дождеприемные решетки, деформированные со временем от частого наезда автотранспортных средств.

Искусственные сооружения

Обследование существующих металлических труб выявило их допустимую пропускную способность по отводу воды от земляного полотна. Часть труб служит своего рода кожухом для линий коммуникаций, проложенных в теле труб. Проектом предусмотрена расчистка тела металлических труб и входного и выходного русел от бытового мусора, грунтовых наносов и травы и кустарника.

Примыкания и пересечения в одном уровне

Улица Карагандинское шоссе отмыкает от республиканской дороги «Караганда – Астана», имеет протяжение 5206м и примыкает к улице Мичурина. Участок автодороги до ПК26+00 (до примыкания ул. Матросова) проходит по промышленной зоне с подъездами

к базам и предприятиям. Далее улица пересекает жилой массив, состоящий как из частного сектора, так и многоэтажной застройки и имеет следующие технические параметры:

количество полос движения – 2;

расчетная скорость движения – 80 км/ч;

шириной одной полосы проезжей части -3.5м.

Поскольку реконструируемый участок является планировочно сложившимся дорожным комплексом, то он требует либо переустройства. Параметры существующих объектов, не соответствующие техническим требованиям, доводятся до нормативных. Проектом предусматривается корректировка существующих радиусов закруглений на съездах, где не обеспечен плавный поворот транспортных средств, и доведение их до технических параметров. Сопряжение кромок проезжей части основной дороги и съездов произведено по круговым кривым различных радиусов. Исключение составляют въезды во дворы частного жилого массива, где радиусы закруглений ровны 3м. Это объясняется как стесненными условиями застройки, так и минимальным количеством поворачивающего транспорта.

На ПК0+00 выезд на республиканскую дорогу осуществляется по примыканию индивидуального типа с устройством переходно-скоростных полос для правых поворотов на автодороге по ул. Карагандинское шоссе. Переходно-скоростные полосы имеют небольшую длину полос полной ширины и отгонов (по 20м), но возможность плавного поворота достигается достаточно большими радиусами сопряжения кромок проезжей части – 40м и 30м.

На ПК9+22 находится примыкание автодороги III технической категории, ведущей к металлургическому комбинату. Транспортный узел состоит из примыкания с уширенной до 17м проезжей частью, отнесенного правого поворота и островка безопасности. По контуру островка устанавливается бортовой камень, на площади островка устраивается газон. Проектом сохранены все существующие геометрические параметры примыкания. Правоповоротная рампа имеет 2 полосы движения. Для организации въезда с правоповоротной рампы на примыкающую дорогу вдоль газона устраивается каплевидный островок, который направит транспорт с обеих полос на одну полосу проезжей части дороги.

Кроме того, на всем протяжении реконструируемой дороги имеются 15 перекрестков с улицами, 36 съездов к различным предприятиям, 30 подъездов к жилым домам в частном секторе и во дворы многоэтажной застройки.

В конце участка реконструкции улица Карагандинское шоссе примыкает к ул. Мичурина. Тип примыкания простой, радиусы сопряжения кромок – 12 и 15м. Строительных работ на ул. Мичурина проектом не предусмотрено.

Состояние дорожной одежды на съездах разной степени разрушения. Примыкания в промышленной зоне либо асфальтобетонные, либо имеют щебеночное покрытие. Эти обстоятельства обусловили способы устройства дорожной одежды. В случае хорошего состояния существующего покрытия верхний слой фрезеруется и устраивается 2-х слойное перекрытие асфальтобетонной смесью на выравнивающем слое из высокопористого асфальтобетона. Если дорожная одежда проезжей части съездов в улицы разрушена, принято решение по устройству дорожной одежды типа I основной дороги. На малодеятельных съездах устраивается дорожная одежда капитального типа толщиной 40см. Данная дорожная одежда состоит из следующих конструктивных слоев:

1. дополнительный слой основания из несортированного щебня, Н=15 см.;
2. нижний слой основания из оптимальной щебеночной смеси С 4 непрерывной гранулометрии до 80мм, Н=15см;
3. нижний слой покрытия из горячей пористой крупнозернистой асфальтобетонной смеси марки II, Н=6 см.
4. верхний слой покрытия из горячей плотной мелкозернистой асфальтобетонной смеси типа Б, марки II, Н=4 см.

В земляные работы входит нарезка корыта под дорожную одежду. Грунт от нарезки корыта вывозится автотранспортом в резерв.

Выделение кромок и границ проезжей части произведено в виде разметки.

После перекрестка с пр. Мира по кромкам проезжей части устанавливается бортовой камень. На длинных участках кромок длина бортового камня равна 3м, на коротких участках и на закруглениях съездов – 1м.

Границы работ по устройству дорожной одежды и укрепления обочин на проектируемых объектах выделены на планах обустройства темным цветом. Для обеспечения безопасности движения водитель транспортного средства должен видеть перед собой проезжую часть улицы и окружающую обстановку на некотором расстоянии, достаточном, чтобы остановить автомобиль или объехать препятствие. Особенно необходимо учитывать условия видимости на перекрестках, где транспортные потоки пересекаются. Для автодороги по ул. Каршоссе наиболее уязвимыми являются пересечения с проспектами Мира и Республики, т.к. на них проходят трамвайные пути. Видимость у перекрестков будет удовлетворительной, если водитель увидит автомобиль, движущийся к перекрестку с пересекаемой улицы, и сможет своевременно остановиться на безопасном расстоянии от точки взаимного пересечения траекторий движения. Это условие может быть выдержано, если расстояние до точки пересечения траекторий движения автомобилей составит длину тормозного пути с добавлением некоторого запаса пути и если луч зрения водителя на своем пути не встретит никаких препятствий. Чтобы определить, выдерживается ли условие, необходимо построить треугольник видимости на перекрестке, который показывает площадь, ограниченную траекториями движения автомобилей и лучом зрения водителя.

В данном проекте представлены треугольники видимости на 2 перекрестках – на пересечении пр. Республики с ул. Каршоссе и на примыкании пр. Мира с ул. Каршоссе. На главных дорогах пересечения и примыкания расчетная скорость принята 50км/час, расстояние видимости, равное тормозному пути, в городских условиях для данной скорости равно 30м. Для второстепенной дороги принята скорость на подходах к перекрестку – 40км/час и расстояние видимости – 22м. При построении треугольников были учтены пары: «автомобиль – автомобиль» и «автомобиль – трамвай». Скорость трамвая принята равной 20км/час.

Тротуары. Автобусные остановки.

На протяжении жилой зоны улицы созданы условия для пешеходного движения, хотя имеющиеся тротуары частично засыпаны грунтом. На существующих тротуарах покрытие переменное: местами асфальтобетонное, местами в тротуарной плитке. Однако при пересечении дороги движение пешеходов происходит беспорядочно, это создает опасность, как для самих пешеходов, так и для автотранспорта, поэтому проектом предусматривается устройство новых тротуаров и приведение существующих тротуаров в рабочее состояние.

Для достижения этих целей предусмотрен комплекс мероприятий:

-устройство однослойного перекрытия одежды на существующих тротуарах устраивается литым асфальтобетоном h=4см;

- установка бортовых камней БР100.20.8 вдоль кромки тротуаров;

- устройство новых тротуаров по маршрутам основного движения пешеходов и на подходах к автобусным остановкам.

Автобусные остановки входят в комплекс дорожных устройств и обстановки на автомобильных дорогах и предназначены для обслуживания пассажиров.

На данный момент на всем протяжении улицы имеется 2 двухсторонние автобусные остановки. Находятся они в промышленной зоне и служат для остановки автобусов, доставляющих людей к месту работы. Проектом предусматривается обустройство существующих автобусных остановок и доведение их параметров до нормативных. В зоне жилой застройки устраиваются 2 новые двухсторонние остановки.

Существующие автопавильоны находятся в неудовлетворительном состоянии. Проектом предусматривается демонтаж существующих и установка новых антивандальных автопавильонов. На 3-х новых автобусных остановках также устанавливаются автопавильоны.

Чтобы не мешать транзитному движению, устройство автобусных остановок предусматривается с заездами типа «карман». Кроме того, предусмотрено устройство основных элементов автобусных остановок:

посадочных площадок;

автопавильонов на 5-ти остановках;
тротуаров на подходах к остановкам;
пешеходных переходов.

Ширина остановочных полос принимается равной ширине основной полосы движения-4,0м, длина-20м. Дорожная одежда посадочных площадок устраивается на ширину 3м, а длина соответствует длине остановочной полосы. Посадочная площадка оконтуривается бортовым камнем БР100.20.8, приподнимается над уровнем остановочной площадки на 20см и отделяется от нее бортовым камнем БР100.30.18. По направлению движения основного потока пассажиров предусматривается устройство тротуаров. По кромкам дорожной одежды тротуаров устанавливается бортовой камень БР100.20.8 на бетонном основании.

Дорожная одежда автобусных остановок принята равнопрочной с дорожной одеждой основной дороги, а дорожная одежда посадочных площадок и тротуаров состоит из следующих конструктивных слоев:

-дополнительный слой основания из песка отсева дробления, Н=12см;
-основание из фракционированного щебня, фракции до 40мм, Н=10см;
-покрытие из литой асфальтобетонной смеси Н=4см.

На участке ПК0+00 – ПК24+50 постоянного пешеходного движения нет, т.к. здесь располагается промышленная зона. Поэтому новые тротуары предусмотрены только в районе автобусной остановки для удобного движения пассажиров общественного транспорта к пешеходному переходу и к месту работы.

Пикетаж тротуаров:
– ПК18+76 – ПК19+51 – слева
- ПК18+88 – ПК19+10 – справа.

Начиная с ПК24+48 – слева и ПК24+97 – справа необходимо устройство тротуаров с двух сторон дороги, т.к. здесь начинается зона частной жилой застройки и появляется необходимость организации пешеходного движения.

С левой стороны тротуар будет идти вдоль всего протяжения реконструируемой дороги до ПК51+96. Устройство тротуаров будет осуществляться двумя способами:

-с ПК25+65 по ПК38+88 существующих тротуаров нет, поэтому здесь строятся новые тротуары с нарезкой корыта для дорожной одежды;

- с ПК24+48 по ПК25+50 и с ПК39+05 по ПК51+96 предусмотрено перекрытие дорожной одежды существующих тротуаров.

На пересечениях с улицами Победы (ПК40+06 – ПК41+04), Ушинского (ПК34+61 – ПК35+66), Байсеитовой (ПК47+21 – ПК47+77) учтены участки тротуаров, идущие вдоль пересекаемых улиц.

Итого слева устраивается 2046,5пм новых тротуаров и 2802пм ремонта существующих.

Справа тротуар вдоль дороги тянется постоянно только на участке от ПК24+97 до ПК34+59, т.е до перекрестка с у. Ушинского. Почти на всем протяжении этого участка имеется существующий тротуар, покрытие которого ремонтируется. Новые тротуары устраиваются либо там, где существующий тротуар сильно разрушен и засыпан мусором (ПК24+97 – ПК26+72), либо необходимы подходы к пешеходным переходам. Далее по пикетажу справа жилой застройки нет. Тротуары необходимы для подходов к автобусным остановкам, пешеходным переходам, базам и др. предприятиям. Пикетажное положение участков устраиваемых тротуаров – ПК41+22,5-41+24, ПК43+22-ПК43+28, ПК43+38-ПК43+44, ПК44+91-ПК45+31, ПК47+30-ПК47+63, ПК47+80-ПК48+24.

Разрывы в пикетаже на участке ПК24+48 – ПК51+96 слева обусловлены наличием пересекаемых улиц и въездов во дворы жилой застройки.

Вдоль тротуарных кромок устанавливается бортовой камень типа БР100.20.8.

Для более организованного движения пешеходов в местах устройства автобусных остановок и пересечения с магистральными улицами проектом предусмотрены пешеходные переходы. Для удобства пешеходов с колясками и инвалидов в местах пешеходных переходов бортовые камни приподняты над кромкой проезжей части только на 5 см. Такие же участки с устройством пониженного бортового камня должны быть и на посадочных площадках автобусных остановок. При устройстве пешеходных переходов на перекрестках с улицами учтены тротуары вдоль пересекаемых улиц, подходящие к

переходу. Участки тротуаров, непосредственно прилегающие к проезжей части, должны быть устроены с пандусом на расстоянии 2м с уклоном не более 5‰.

Автостоянки

Проектом предусмотрено устройство одной новой автостоянки на участке ПК40+51,5 – ПК40+76 и реконструкция одной существующей автостоянки на участке ПК45+89 – ПК46+26.

На новой автостоянке проектом предусмотрено устройство дорожной одежды по типу основной дороги толщиной 51см. На существующей автостоянке – устраивается 2-хслойное перекрытие. По контуру парковок устанавливается бортовой камень БР 100.30.18 с возвышением над покрытием на 15см. Парковочные места разделяются разметкой 1.1. Разметка устраивается лакокрасочными материалами. Установка транспорта на разных парковках производится под разными углами к проезжей части. Так же стоянки оборудуются знаками 5.15 и 7.6.5.

Обустройство дороги и безопасность дорожного движения

Основной целью проектирования является создание необходимых условий для безопасного движения пешеходов и автотранспорта. Эта задача решается рядом мероприятий:

-устройством тротуаров и пешеходных дорожек с шириной, обеспечивающей пропускную способность пешеходного движения;

- устройством необходимого количества пешеходных переходов, оборудованных дорожными знаками и обозначенных дорожной разметкой;

-установкой дорожных знаков и указателей;

- нанесением разметки на проезжую часть дороги;

-информированием водителей и пешеходов об условиях движения на дороге или улице.

Существующие знаки находятся в неудовлетворительном состоянии, поэтому проектом предусматривается установка новых знаков взамен имеющихся и дополнительных знаков в следующих случаях:

- в местах устройства новых объектов;

-при перепланировке существующих объектов;

- в местах, где существующие знаки недостаточно информируют водителей об условиях движения.

В основном произведена установка новых знаков на пешеходных переходах, автобусных остановках, знаков 2.4 «Уступи дорогу» при въезде на главную дорогу.

-произведена установка запрещающих знаков 3.1 и 3.4, ограничивающих движение на перекрестках с разделительной полосой.

На пересечении с ул. Мира – ПК30+30-ПК30+34 и с пр. Республики – ПК45+38-ПК45+63 улица Каршоссе пересекает 2х2 линии трамвайных путей. На участках пересечения с трамвайными путями автодорога проходит в существующих отметках.

На участке ПК45+38,5 – ПК45+63,5 ул. Карагандинское шоссе пересекается с пр. Республики. Реконструкция автодороги по пр. Республики будет осуществляться по отдельному проекту и полная организация движения на перекрестке в данном проекте предусмотрена. Установка дорожных знаков и устройство разметки даны только на Карагандинском шоссе в границах работ, показанных на планах обустройства. В том числе на ПК44+50 и ПК46+28 устанавливаются предупреждающие знаки 1.5, информирующие водителей о наличии трамвайного движения на пр. Республики.

Аналогичная ситуация с наличием трамвайного движения имеется на пересечении с пр. Мира на ПК30+34.

Безопасная организация автомобильного и трамвайного движения на улицах, пересекаемых с ул. Каршоссе, осуществляется работой существующих светофорных объектов и дорожных знаков. Схема работы светофоров уже длительное время обеспечивает на перекрестках безаварийное движение транспортных средств.

Знаки 5.16.1 и 5.16.2, установленные у пешеходных переходов имеют двойное изображение: на одной стороне щитка наносится изображение знака 5.16.1, на другой стороне - изображение знака 5.16.2.

Опоры к дорожным знакам подобраны по типовому проекту 3.503.9-80 «Опоры дорожных знаков» с учетом ветровой нагрузки для IV климатического района.

Дорожная разметка представлена горизонтальной продольной и поперечной разметкой, сочетаниями этих двух видов, стрелами и символами. Проезжая часть дороги обозначена горизонтальными разметками 1.1; 1.5; 1.6, 1.7;, которые четко разделяют границы полос движения в обоих направлениях. В районе расположения перекрестков и автобусных остановок пешеходные переходы обозначаются знаками и горизонтальной разметкой на не регулируемых 1.14.1 , а на регулируемых 1.14.3.

На время ремонтных работ движение автотранспорта переносится на параллельные улицы.

6.4. Организация строительства

В административном отношении проектируемая автомобильная дорога расположена в г. Темиртау Карагандинской области Республики Казахстан.

Вид работ – реконструкция.

Категория дороги – магистральная улица районного значения.

Район строительства относится к IV дорожно – климатической зоне.

Климатические условия по требованиям к дорожно – строительным материалам – суровые.

Согласно СНиП 1.04.03-2008 продолжительность строительства объекта составляет – 9,68 месяцев, в том числе 1 месяц подготовительных работ.

При проектировании раздела организации строительства в расчетах принят двухсменный режим рабочего дня.

Для обеспечения пропуска движения в период производства работ по реконструкции автодороги по ул. Карагандинское шоссе, проектом предполагается следующая схема движения:

От начала трассы объездная дорога проходит справа по ходу пикетажа в непосредственной близости от ул. Каршоссе, далее уходит к территории завода на автомобильную дорогу с а/б покрытием и идет вдоль завода до ул. Мичурина. По улице Мичурина до конца трассы (примыкание ул. Каршоссе к ул. Мичурина). На пересечении ул. Каршоссе с улицами Ушинского, дорогой на завод и пр. Республики до объездной дороги движение организовано по указанным участкам улиц.

6.5. Отвод земель

Проектируемый участок находится г.Темиртау.

Под существующую автодорогу в установленном порядке ранее был выполнен отвод земель в постоянное пользование для государственных нужд.

6.6. Охрана окружающей среды

При разработке разработки проекта «Реконструкция автодороги по ул.Каршоссе», г.Темиртау были предусмотрены мероприятия по устранению негативных последствий от строительства автодороги на окружающую среду и социально-экономические условия общества.

Проект реконструкции автомобильной дороги предусматривает:

- частичное расширение земляного полотна;
- устройство дорожной одежды капитального типа;
- улучшение транспортно-эксплуатационных качеств автодороги за счёт изменения поперечных профилей автодороги и повышения качества дорожной одежды;
- организацию мероприятий по безопасности движения;
- благоустройство улицы;
- улучшение эстетического состояния дороги;

Полевой стан отсутствует. Мусор от бытовых помещений отсутствует. Строительная техника обслуживается на базе генподрядчика.

Из вышеуказанного следует, что мероприятия по реконструкции автодороги по ул.Каршоссе, г.Темиртау:

- улучшат социально-экономические условия проживания населения города за счет улучшения транспортного движения.
- обеспечат безопасность транспортного движения на данном участке автодороги.

В результате реализации проекта будет улучшена безопасность движения на автодороге, за счёт регулирования движения посредством обустройства дороги.

6.7. Сметный раздел

Сметная документация разработана в соответствии со СНиП РК 1.02-01-2008 «Инструкция о порядке разработки, согласования, утверждения и составе проектно-сметной документации на строительство».

СН РК 8.02-02-2002 «Порядок определения сметной стоимости строительства в Республике Казахстан», на основании сборников сметных цен и расценок на строительные работы СН РК 8.02-05-2002, на строительные материалы, изделия и конструкции СН РК 8.02-04-2002, изменения и дополнения выпуски 1-14.

Сметная документация составлена с использованием программного комплекса АВС (редакция 4.4.1) по выпуску сметной документации в ценах 2001 года.

Стоимость материалов, изделий и конструкций принята в соответствии с п.4.3.5 СН РК 8.02-02-2002.

Накладные расходы определены в соответствии с Приложением №1 к СН РК 8.02-02-2002г.

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

Дополнительные затраты определены:

- на временные здания и сооружения по СН РК 8.02-09-2002;
- затраты при производстве работ в зимнее время по НДЗ-2001 (СН РК 8.02-07-2002);
- на дополнительные отпуска и выслугу лет по СН РК 8.02-02-2002;

Переход в текущий и прогнозный уровень сметной стоимости строительства от базового уровня цен 2001 года выполнен через индекс месячного расчетного показателя, установленного на год, соответствующий периоду строительства, в соответствии с постановлением. Правительства РК от 11 сентября 2007 года №791. Начало строительства – 2014 год (задание на проектирование).

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

Налог на добавленную стоимость (НДС) принят в размере, установленный законодательством Республики Казахстан, от сметной стоимости строительства в текущем уровне цен с учетом налогов, сборов и обязательных платежей.

7. ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА ПРОЕКТНЫХ РЕШЕНИЙ И РЕЗУЛЬТАТЫ ЭКСПЕРТИЗЫ

7.1. Оценка проектных решений

Состав и комплектность представленных материалов соответствует требованиям СН РК 1.02-03-2011 «Порядок разработки, согласования, утверждения и состав проектной документации на строительство» (взамен СНиП РК 1.02-01-2007*), заданию на проектирование.

Рабочий проект «Реконструкция автодороги по ул.Каршоссе г.Темиртау» выполнен в полном объеме.

Конструктивные решения, принятые в проекте, обеспечивают надежность и безопасность в дорожном движении.

Сметная документация составлена в соответствии со СН РК 8.02-02-2002 «Порядок определения сметной стоимости строительства в РК» в уровне цен 2001г.с переходом к текущим и прогнозным ценам инд. МРП.

Объемы работ в смете определены в соответствие с проектными решениями.

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

1) Представлено заключение о согласовании проектной документации по обеспечению безопасного движения транспорта и пешеходов.

2) Представлены согласования с отделом ЖКХ акимата г. Темиртау.

Раздел «Конструктивные решения»

3) Рабочий проект дополнен чертежами искусственных сооружений.

4) Произведено согласование с заказчиком в части устройства автобусных остановок в соответствии с требованиями СНиП РК 3.01-01-2008 «Градостроительство планировка и застройка городских и сельских населенных пунктов».

5) Дополнительно представлены чертежи и схемы пересечений с коммуникациями с соответствующими размерами габаритов.

6) Представлена ведомость переустраиваемых колодцев с указанием проектных отметок люков колодцев.

7) Чертеж (схема) устройства поперечного лотка с водоприемной решеткой дополнен таблицей с указанием ПК положения поперечных лотков и отметок.

8) Проектом предусмотрено устройство пассажирских павильонов на автобусных остановках.

9) На поперечных профилях земполотна показана привязка проектных тротуаров.

Раздел «Сметная документация»

10) В сводном сметном расчете откорректирована неправильно посчитанная сметная стоимость.

11) Откорректирован неправильно учтенный объем ямочного ремонта асфальтобетонного покрытия (вместо 46 183 м2 принят 3232,81м2).

Основные технико-экономические показатели по рабочему проекту показаны в таблице №4

Технико-экономические показатели по рабочему проекту:

таблица №4

№ п/п	Наименование	Ед. изм.	Показатели		Примечание (+ увеличение, - уменьшение)
			заявленные до экспертизы	рекомендуемые к утверждению	
1	2	3	4	5	6
1	протяжение автодороги	км	5,20671	5,20671	
2	Категория дороги	-	Магистральная улица районного значения		
3	Расчетная скорость движения	км/час	80	80	
4	Число полос движения, шт.	шт	2	2	
5	Ширина полосы движения, м	м	4,0	4,0	
6	Ширина проезжей части, м	м	8,00	8,00	
7	Тип дорожной одежды	-	капитальный		
8	Вид покрытия	-	усовершенстовованный		
10	Общая сметная стоимость в базовом уровне цен 2001 г. в том числе: - СМР - прочие	млн. тенге	231,500 228,304 3,196	173,184 170,777 2,407	- 58,316 -57,527 -0,789
11	Общая сметная стоимость в текущих ценах 2013-2014 г.г .в том числе: - СМР - прочие	млн. тенге	653,228 545,574 107,654	491,557 408,101 83,456	-161,671 -137,473 -24,198
12	Из них: -общая сметная стоимость в текущих ценах 2013г. (ПИР, экспертиза. С МРП 1731) - общая сметная стоимость в прогнозных ценах 2014г. (с МРП 1852)	млн. тенге	11,438 641,790	11,438 480,119	- -161,671
13	Нормативная трудоемкость	тыс.чел. дн	16,30	7,66	-8,64
14	Продолжительность реконструкции	мес.	9,68	9,68	

Примечание: Общее снижение общей сметной стоимости составляет -161,671 млн тенге в прогнозных ценах 2014 года в результате корреткировки сметной документации по замечаниям экспертизы.

8. ВЫВОДЫ:

8.1. С учетом внесенных изменений и дополнений рабочий проект «*Реконструкция автодороги по ул.Каршоссе», г.Темиртау* соответствует требованиям государственных нормативов, действующих в Республике Казахстан, и рекомендуется для утверждения в установленном порядке со следующими основными технико-экономическими показателями:

протяжение автодороги	5,20671 км
категория автодороги	магистральная улица районного значения
расчетная скорость	80 км/час
количество полос движения	2
ширина полосы движения	4,0 м
ширина проезжей части	8,00 м
тип дорожной одежды	капитальный
вид покрытия	усовершенствованный
общая сметная стоимость в базовых ценах 2001 г.	173,184 млн. тенге
в том числе СМР	170,777 млн. тенге
общая сметная стоимость в текущих и прогнозных ценах 2013-2014 г.г.	491,557 млн. тенге
в том числе СМР	408,101 млн. тенге
продолжительность реконструкции	9,68 месяцев

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

8.3. До начало производства работ рабочий проект должен быть представлен на утверждение не позднее трех месяцев после получения положительного заключения государственной экспертизы.

8.4. Заказчику во исполнение пункта 5 Протокольного решения заседания правительства республики Казахстан от 2 февраля 2010 года №17-56/005-1689.05-12 при строительстве максимально использовать оборудование, материалы и конструкции отечественных товаропроизводителей.

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

8. ТҰЖЫРЫМДАР:

8.1. Енгізілген өзгерістер мен толықтырулардың есебімен «*Темиртау қ. «Каршоссе көшесіндегі автожолын қайта құралымдау»* жұмыс жобасы Қазақстан Республикасында қолданылатын мемлекеттік нормативтердің талаптарына сәйкес келеді және белгіленген тәртіппен келесі негізгі техникалық-экономикалық көрсеткіштермен бекітуге ұсынылады.

автомобиль жолының ұзындығы	5,20671 шақырым
автожолдың категориясы	аудандық маңыздағы магистралдік көше
Есептік жылдамдық	80 шақырым/сағатына
қозғалыс жолақтарының саны	2 дана
қозғалыс жолақтарының ені	4,0 м
өту жолының ені	8,00м
жол төсенішінің типі	күрделі
төсемнің түрі	жетілген
2001 жылғы базалық бағадағы жалпы сметалық құны	173,184 млн. теңге
оның ішінде ҚМЖ	170,777 млн. теңге

2013-2014ж.ж. ағымдағы және болжамдық жалпы сметалық құны	491,557 млн. теңге
оның ішінде ҚМЖ	408,101 млн. теңге,
күрделі жөндеу жұмыстарының ұзақтығы	9,68 ай.

8.2. Жұмыс жобасы бекітуге ұсынылған кезде және жұмыстар өндірісіне шығарылғанда оның осы сараптама қорытындысына сәйкестігі тексеріледі.

8.3. Жұмыстың өндірісі басталғанға дейін жұмыс жобасы мемлекеттік сараптаманың оң қорытындысын алған соң 3 айдан кешіктірілмей бекітуге ұсынылуы қажет.

8.4. Қазақстан Республикасы Үкімет отырысының 2010 жылғы 2 ақпандағы №17-56/005-1689, 05-12 хаттамалық шешімінің 5 тармағын орындау үшін тапсырысшы құрылыс салу кезінде отандық тауар өндірушілердің жабдықтарын, материалдары мен құралымдарын барынша пайдалансын.

8.5. Тапсырыс берушіге жобаны жүзеге асырғанға дейін қадағалау органдарының және мүдделі ұйымдардың қажетті келісулері мен қорытындыларын алу.

Директордың орынбасары: Губер С.Л.

Жетекші сарапшы: Аугалиева Б.Ф.

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

Прошнуровано ___ стр
Пронумеровано ___ стр
Аугалиева Б.Ф.

000516