# ҚОРЫТЫНДЫ

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ ІШКІРТІК ДАМУ МИНИСТРЛІГІ ҚҰРЫЛЫС ЖӘНЕ ТҰРҒЫНҮЙ-КОММУНАЛДЫҚ ШАРУАШЫЛЫҚ ІСТЕРІ КОМИТЕТІНІҢ «ЖОБАЛАРДЫ МЕМЛЕКЕТТІК ВЕДОМСТВОДАН ТЫС САРАПТАУ» ШАРУАШЫЛЫҚ ЖҮРГІЗУ ҚҰҚЫҒЫНДАҒЫ РЕСПУБЛИКАЛЫҚ МЕМЛЕКЕТТІК КӘСІПОРНЫНЫҢ «МЕМСАРАПТАМА» РМК БАТЫС ҚАЗАҚСТАН ОБЛЫСЫ БОЙЫНША ФИЛИАЛЫ

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

**Бекітемін:**

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

..... Б. Б. Сейтқали

**«БҚО "Бөрлі-Ақсай-Жымпиты" автомобиль жолының 53-68 шақ. (15 шақ) №2 телімін қайта құру»**
жұмыс жобасы бойынша

2014 жылғы 19 қарашадағы № 09-0636/14

# ҚОРЫТЫНДЫ

**ТАПСЫРЫСШЫ:**
«БҚО жолаушы көлігі және
автомобильдер жолдары бөлімі» ММ

**БАС ЖОБАЛАУШЫ:**
«Орал Қазақжолжобалау» ЖШС
Орал қаласы

Орал қаласы

# АЛҒЫ СӨЗ

**«БҚО "Бөрлі-Ақсай-Жымпиты" автомобиль жолының 53-68 шақ. (15 шақ) №2 телімін қайта құру»** жұмыс жобасы бойынша осы сараптау қорытындысы «Мемсараптама» РМК-ның Батыс Қазақстан облысы бойынша филиалымен берілді.

**«Мемсараптама» РМК-ның Батыс Қазақстан облысы бойынша филиалының рұқсатынсыз осы сараптамалық қорытындыны толық немесе ішінара қайта шығаруға, көбейтуге және таратуға жол берілмейді.**

КАЗАКСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ ЭНЕРГЕТИКА ДАМУ МИНИСТРЛІГІ ҚҰРЫЛЫС ЖӘНЕ ТҰРҒЫН ҮЙ-КОММУНАЛДЫҚ ШАРУАШЫЛЫҚ ІСТЕРІ КОМИТЕТІНІҢ «ЖОБАЛАРДЫ МЕМЛЕКЕТТІК ЕДОМСТВОДАН ТЫС САРАПТАУ» ШАРУАШЫЛЫҚ ЖҮРГІЗУ ҚҰҚЫҒЫНДАҒЫ РЕСПУБЛИКАЛЫҚ МЕМЛЕКЕТТІК КӘСІПОРНЫНЫҢ «МЕМСАРАПТАМА» РМК БАТЫС ҚАЗАҚСТАН ОБЛЫСЫ БОЙЫНША ФИЛИАЛЫ

МЕМСАРАПТАМА
ГОСЭКСПЕРТИЗА

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

**Утверждаю:**

Директор
Филиала РГП «Госэкспертиза»
по Западно-Казахстанской
области

.....Б. Б. Сейтқали

# ЗАКЛЮЧЕНИЕ

№ 09-0636/14 от 19 ноября 2014 года

по рабочему проекту
**«Реконструкция автомобильной дороги "Бурлин-Аксай-Жымпиты" участок № 2 км. 53-68 (15 км) ЗКО»**

**ЗАКАЗЧИК:**
ГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог ЗКО»

**ГЕНПРОЕКТИРОВЩИК:**
ТОО «Уральский Каздорпроект»
г.Уральск

г.Уральск

## ПРЕДИСЛОВИЕ

Настоящее экспертное заключение по рабочему проекту **«Реконструкция автомобильной дороги "Бурлин-Аксай-Жымпиты" участок № 2 км. 53-68 (15 км) ЗКО»** выдано Филиалом РГП «Госэкспертиза» по Западно-Казахстанской области.

**Данное экспертное заключение не может быть полностью или частично воспроизведено, тиражировано и распространено без разрешения филиала РГП «Госэкспертиза» по Западно-Казахстанской области.**

1. **НАИМЕНОВАНИЕ** - рабочий проект **«Реконструкция автомобильной дороги "Бурлин-Аксай-Жымпиты" участок № 2 км. 53-68 (15 км) ЗКО»** разработан в 2014 году.

Настоящее заключение выполнено в соответствии с договором от 04 ноября 2014 года № 0572 между Филиалом РГП «Госэкспертиза» по ЗКО и ТОО «Уральский Каздорпроект».

2. **ЗАКАЗЧИК** – ГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог ЗКО».

3. **ГЕНПРОЕКТИРОВЩИК** – ТОО «Уральский Каздорпроект». (Гослицензия ГСЛ № 007796 от 21.12.2001 года. Категория I).

**ПРОЕКТИРОВЩИК** – ТОО «Уралводпроект». (Гослицензия ГСЛ № 006061 от 19.07.2001 года .категория I).

**ГИП** - Абдалиева Г.В. Приказ № 65 от 29.07.2014 года.

4. **ИСТОЧНИКИ ФИНАНСИРОВАНИЯ** – государственные инвестиции.

5. **ОСНОВНЫЕ ИСХОДНЫЕ ДАННЫЕ**

**5.1. Основание для разработки:**

задание на проектирование, утверждённое заказчиком;

техническое заключение о состоянии водопропускных сооружений, автобусных павильонов, выполненное ТОО «Уралводпроект» аттестат от 06.11.2012 года № 04034;

постановление Акимата Западно-Казахстанской области от 18.04.2014 года № 72;

постановление Акимата Бурлинского района ЗКО от 01.08.2014 года № 696;

акт выбора земельного участка от 10.07.2014 года № 217;

ситуационный план автомобильной дороги с согласованиями;

письмо Комитета лесного и охотничьего хозяйства от 28.08.2014 года № 2-7/1252;

акт на право собственности на земельный участок № 0029394;

заключение Бурлинского государственного учреждения по охране лесов и животного мира от 24.07.2014 года № 268;

письмо Управления административной полиции ДВД ЗКО от 14.10.2014 года № 5-13-123/5-18314.

**5.2. Согласования т заключения заинтересованных организаций:**

РГУ «Департамент по защите прав потребителей ЗКО» №2-8/3839 от 13.10.2014 г. письмо об установлении класса опасности предприятия;

**5.3. Комплектность представленной документации:**

Том 1. Документы, представляемые на утверждение.

Том 2. Рабочая документация.

Том 3. Материалы по отводу и рекультивации нарушаемых земель

Том 4. Сводный сметный расчет.

Том 4.1. Объектные и локальные сметы.

Том 5. Сводная ведомость объемов работ.

Отчет по инженерно-геодезическим изысканиям.

Отчет по инженерно-геологическим изысканиям.

**5.4. Цель и назначение объекта строительства**

Главной целью реконструкции участка автомобильной дороги является восстановление эксплуатационных качеств дорожного покрытия и дорожных сооружений и обеспечение беспрепятственного и комфортного проезда автотранспортных средств.

Необходимость реконструкции подтверждена материалами обследования состояния покрытия дороги и водопропускных сооружений.



МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

## 6. ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ ОБЪЕКТА РЕКОНСТРУКЦИИ И ПРИНЯТЫЕ ПРОЕКТНЫЕ РЕШЕНИЯ

### 6.1. Характеристика места прохождения дороги

Рассматриваемый участок автодороги расположен в Бурлинском районе Западно-Казахстанской области.

Участок работ начинается на 53 км. автодороги Бурлин-Аксай-Жымпиты и заканчивается на 68 км. Протяженность автодороги областного значения - 15 км. Общее направление рассматриваемого участка дороги северо-восточное.

**Природно-климатические условия**

Район автодороги расположен в IV дорожно-климатической зоне. По данным метеостанции «Казахстан» климат района строительства резко континентальный, с жарким засушливым летом и холодной, суровой зимой. Продолжительность зимнего периода 4-5 месяцев. Наиболее холодный месяц-январь. Средняя температура - 14°С.

Климатические условия:

По требованиям к дорожно-строительным материалам -суровые

По требованиям к материалам для бетона-суровые

Среднегодовая температура воздуха +4,8°С

Наиболее жаркий месяц июль, средняя температура +22,5°С

Абсолютный максимум температуры воздуха +45°С

Абсолютный минимум температуры воздуха минус 43°С

Нормативная глубина промерзания грунта (см):

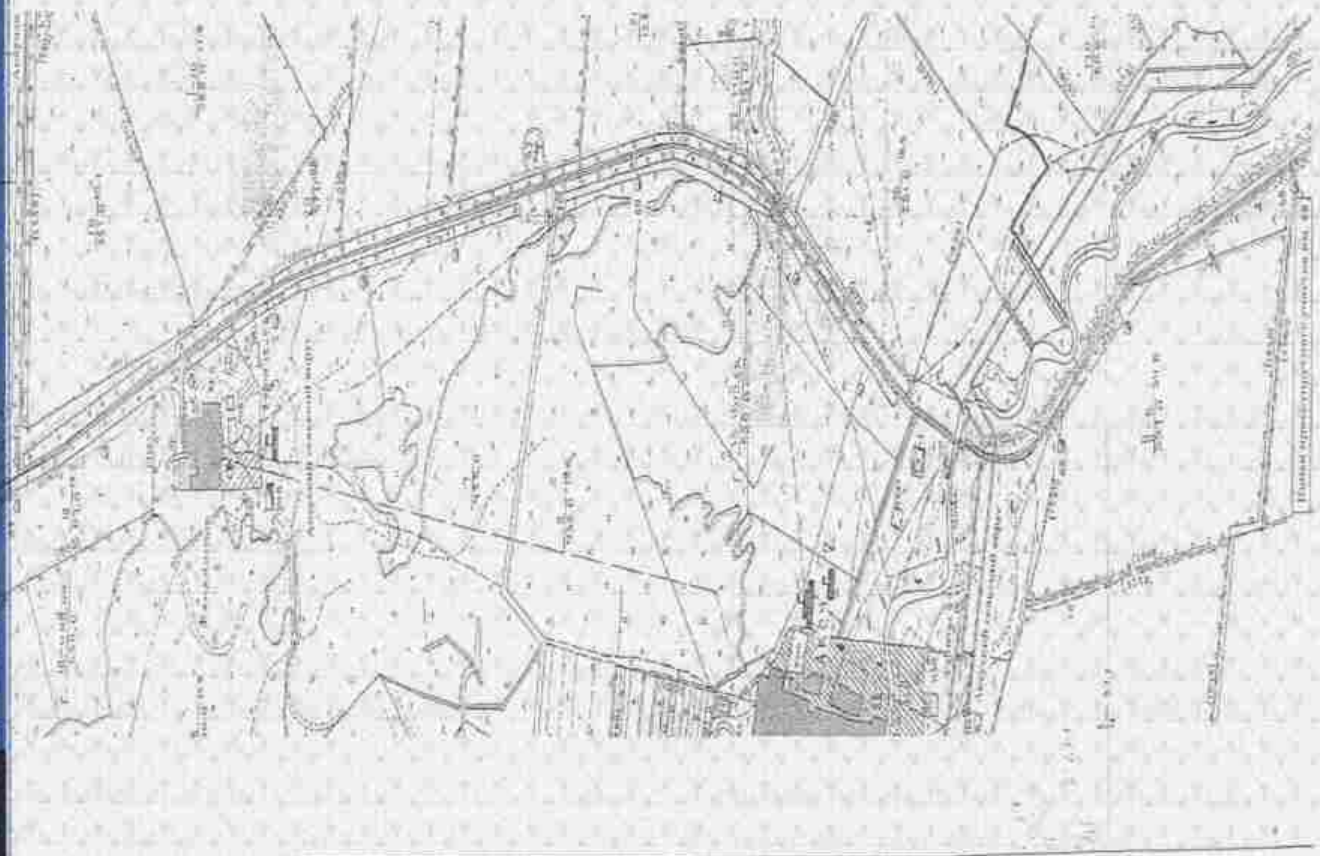
Суглинки и глины-155, супеси пески мелкие и пылеватые-188, пески средние, крупные гравелистые-201, крупнообломочные грунты-228;

Среднегодовое количество осадков 390мм, в т.ч. в зимний период-150мм;

Толщина снежного покрова (с 5% вероятностью превышения)-52см;

Количество дней с гололедом -19, с градом-11, туманами-30, метелями-40, с ветрами св. 15м/сек-13 дней.

**Ситуационная схема участка**





МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

**Инженерно-геологические условия**
**Земляное полотно дороги**

Существующее земляное полотно автодороги сложено геолого-генетическим комплексом современных техногенных отложений (tQiv), представленные грунтами, в которых выделено десять инженерно-геологических элементов:

**ИГЭ-1.** Насыпной грунт - супесь песчанистая буро-коричневая, твердая-полутвердая по консистенции распространены на участке работ автодороги от начала до конца, местами в грунтах прослойками. Грунты доуплотнены и недоувлажнены. Влажность грунта составляет 12,3%, плотность грунта 1,73г/см$^3$, плотность сухого грунта 1,55г/см$^3$. При стандартном уплотнении оптимальная влажность грунта существующего земполотна должна составлять 15,9%, плотность грунта при оптимальной влажности 1,65г/см , максимальная плотность сухого грунта 1,73г/см$^3$. Коэффициент уплотнения земполотна составляет -1,02.

В геолого-генетическом комплексе нижнее - среднечетвертичных делювиальных отложений aQm выделено восемь инженерно-геологических элемента:

**ИГЭ-2.** Глина легкая пылеватая сухая, твердая-полутвердая по консистенции распространены на участке автодороги с ПК28+00 по ПК52+00, ПК84+91 по ПК113+82, ПК141 по ПК150. Грунты недоуплотнены и незначительно переувлажнены. Влажность грунта составляет 23,0%, плотность грунта 1,84г/см$^3$ , плотность сухого грунта 1,51 г/см$^3$ . При стандартном уплотнении оптимальная влажность грунта существующего земполотна должна составлять 22,6%, плотность грунта при оптимальной влажности 1,45г/см$^3$, максимальная плотность сухого грунта 1,52г/см$^3$ . Коэффициент уплотнения земполотна составляет -0,91.

**ИГЭ-3.** Суглинки легкие песчанистые бурые, темно-бурые до черного, влажные, твёрдые -полутвердые по консистенции распространены с ПК52+00 по ПК57+14, ПК 142+00 по ПК 136+00. Грунты земполотна доуплотнены и недоувлажнены. Влажность грунта составляет 12,4% , плотность грунта 1,77г/см$^3$ плотность сухого грунта 1,58г/см$^3$ При стандартном уплотнении оптимальная влажность грунта существующего земполотна должна со-ставлять 15,4%, плотность грунта при оптимальной влажности 1,71 г/см$^3$ . максимальная плотность сухого грунта 1,81г/см$^3$ . Коэффициент уплотнения земполотна составляет 0,85-0,89 (средний - 1.04).

**ИГЭ-4.** Супесь песчанистая буро-коричневая, мягко - текучепластичная, текучая по консистенции распространены с ПК 14+00 по ПК37+14, ПК86+00 по ПК99+00. Грунты земполотна недоуплотнены и переувлажнены. Влажность грунта составляет 19,3%, плотность грунта 1,51 г/см$^3$ , плотность сухого грунта 1,80г/см$^3$ . При стандартном уплотнении оптимальная влажность грунта существующего земполотна должна составлять 20,0%, плот-ность грунта при оптимальной влажности 1,50г/см$^3$ , максимальная плотность сухого грунта 1,58г/см'. Коэффициент уплотнения земполотна составляет 0,94.

**ИГЭ-5.** Супесь песчанистая с гравием до 20% буро-коричневая, (насыпной грунт) твердая по консистенции. Грунты недоуплотнены недоувлажнены. Влажность грунта составляет 11,5%, плотность грунта 1,74г/см$^3$, плотность сухого грунта 1,55г/см$^3$. При стандартном уплотнении оптимальная влажность грунта существующего земполотна должна состав-лять 14,0%, плотность грунта при оптимальной влажности 1,45г/см$^3$ , максимальная плотность сухого грунта 1,64г/см$^3$ Коэффициент уплотнения земполотна составляет -0,90.

**ИГЭ-6.** Песок мелкозернистый маловлажный, буро-коричневый, рыхлый. Распространены с ПК74+00 по ПК86+00, ПК120+00 по ПК136+00. Грунты земполотна доуплотнены и в основном недоувлажнены. Влажность грунта составляет 9,2%, плотность грунта 1,51 г/см$^3$, плотность сухого грунта 1,38 г/см$^3$. . При стандартном уплотнении оптимальная влажность грунта существующего земполотна должна составлять 13,4%, плотность грунта при оптимальной влажности 1,73, максимальная плотность сухого грунта 1,88. Коэффициент уплотнения земполотна составляет 0,76.

**ИГЭ-7.** Песок мелкозернистый с гравием до 10%, влажный, буро-коричневый, плотный, распространены на участке автодороги с ПК82+00 по ПК90+00. Грунты доуплотнены и незначительно переувлажнены. Влажность грунта составляет 9,2%,



МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

плотность грунта 1,38г/см$^3$ , плотность сухого грунта 1,51 г/см$^3$ . При стандартном уплотнении оптимальная влажность грунта существующего земполотна должна составлять 8,2%, плотность грунта при оптимальной влажности 1,64г/см$^3$, максимальная плотность сухого грунта 1,73г/см$^3$. Коэффициент уплотнения земполотна составляет - 1,09.

**ИГЭ-8.** Суглинки легкие пылеватые буро-коричневые, влажные, мягкопластичнчные по консистенции распространены с ПК 10+00 по ПК27+00. Грунты земполотна недоуплотнены и переувлажнены. Влажность грунта составляет 15,4%, плотность грунта 1,59г/см$^3$ плотность сухого грунта 1,84г/см$^3$ . При стандартном уплотнении оптимальная влажность грунта существующего земполотна должна составлять 10,2%, плотность грунта при оптимальной влажности I,42г/см$^3$, максимальная плотность сухого грунта 1,49г/см$^3$. Коэффициент уплотнения земполотна составляет 0,84.

**ИГЭ-9**. Супесь песчанистая с гравием до 5%, буро-коричневая, текучая по консистенции распространены на участке автодороги с ПК80+00 по ПК90+00. Грунты доуплотнены и незначительно переувлажнены. Влажность грунта составляет 18,3%, плотность грунта 1,71 г/см$^3$, плотность сухого грунта 2,02г/см$^3$. При стандартном уплотнении оптимальная влажность грунта существующего земполотна должна составлять 13,9%, плотность грунта при оптимальной влажности 1,95г/см\ максимальная плотность сухого грунта 2,05г/см$^3$. Коэффициент уплотнения земполотна составляет - 1,03.

Дорожная одежда на участке автодороги 53-68км отсутствует. Верхняя часть земляного полотна была укреплена щебнем. В настоящее время щебень покрытия автодороги смешан с грунтом земполотна, и его толщина составляет 1,4-2,4-3,6 м, состояние неудовлетворительное.

Грунты земполотна, в пределах участка работ, обладают просадочными свойствами. Коэффициент относительной просадочности грунтов составляет 0,012-0,099д.е. По данным испытаний на сжимаемость грунты земполотна обладают от средней до сильной степени сжимаемости. Модуль осадки грунтов при нагрузке до 2кгс/см~ составляет до 14-99мм/м под действием внешней нагрузки. Модуль осадки при нагрузке 1-2кгс/см2 составляет 19-109мм/м. Так же отмечаются просадочные свойства в насыпных грунтах при увлажнении. Величина просадочных деформаций при бытовом давлении грунта со¬ставляет 1,95см. Тип грунтовых условий по просадке - I. Условное расчетное сопротивление грунтов 200кПа.

По данным лабораторных анализов водной вытяжки грунты в интервале глубин до 3,0м грунты незаселенные, с плотным остатком солей 0,048-0,078%. Содержание в грунтах хлоридов составляет 40-50мг/кг, сульфатов - 190мг/кг.

По отношению к бетонным конструкциям на портландцементе, на шлакопортланд-

цементе и сульфатостойком цементе (марки W4, W6, Wg) грунты не обладают агрессивно

стью. По отношению к железобетонным конструкциям неагрессивны (СНиП 2.01-19-2004, таблица №4).

Коррозионная активность грунтов по отношению к стальным металлическим конструкци¬ям - высокая. Удельное электрическое сопротивление грунтов 2,78-3,670м*м. (ГОСТ 9.602-2005, таблица №1). Грунтовые воды до глубины 5,0м не вскрыты. На участке водопропускного сооружения на ПК-37+00 с поверхности до 1,5м вскрыт на¬сыпной грунт, подстилаемая глина легкая пылеватая, слабовлажная, твердой-полутвердой консистенции. Грунты ИГЭ-1,2 обладают повышенной степенью сжимаемости под действием внешней нагрузки. Модуль осадки при нагрузке 1-2кгс/см~ составляет 28-43мм/м. Так же отмечаются просадочные свойства в насыпных грунтах при увлажнении. Величина просадочных деформаций при бытовом давлении грунта составляет 2,85см. Тип грунтовых условий по просадке -1. Условное расчетное сопротивление грунтов 165кПа.

По данным лабораторных анализов водной вытяжки грунты в интервале глубин до 3,0м грунты незаселенные, с плотным остатком солей 0,073-0,142%. Содержание в грунтах хлоридов составляет 40-70мг/кг, сульфатов - 290-860мг/кг.

По отношению к бетонным конструкциям на портландцементе (марки W4, \¥6, W8) грунты обладают от слабой до средней степени агрессивности, на



МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

шлакопортландцементе и на сульфатостойком цементе (марки W4, W6, W8) грунты неагрессивны. По отношению к железобетонным конструкциям неагрессивны (СНиП 2.01-19-2004, таблица №4). Коррозионная активность грунтов по отношению к стальным металлическим конструкциям - высокая. Удельное электрическое сопротивление грунтов 0,75-4,560м*м. (ГОСТ 9.602-2005, таблица №1).

Грунтовые воды до глубины 5,0м не вскрыты.

Инженерно-геологические изыскания выполнены ТОО «Уральский Каздорпроект» в 2014 году.

### 6.2. Существующее состояние

Начало участка ПКО автодороги принято на 53+388 км автодороги «Бурлин-Аксай-Жымпиты», окончание на 68+388км.

Трасса дороги проходит вне населенных пунктов, по открытой местности, по выгонным угодьям.

Трасса не пересекает магистральных железных и автомобильных дорог. Рельеф притрассовой полосы относительно спокойный, со слабым уклоном к руслу реки, осложнена оврагами и балками, протоками и ложбинами.

На участке автодороги имеются пятнадцать углов закругления на ПК32+58, ПК72+86,39, ПК76+45,66, ПК78+73,96, ПК82+61,83, ПКЮЗ+90,11, ПК108+31,50, ПК112+42,50, ПК114+82,58, ПК117+35,00, ПК132+00, ПК141+71Д5, ПК144+96,40, ПК147+55,45, ПК 148+49,61 НА ПК. На ПК 72+86,39 вписана кривая радиусом 600м и углом поворота влево 10°07' и переходной кривой равной 105,99м. Второе закругление на ПК 82+61,83. Угол поворота влево 21°15' радиус круговой кривой 1230м, переходная кривая 100м. Третье закругление на ПК108+31,50, с углом поворота влево 8°38', радиус кривой 1800м, переходная кривая 100м. Четвертое закругление на ПК112+42,50, угол поворота влево 11°3Г, радиус 800м, переходная кривая 120м. Пятое закругление на ПК117+35, угол поворота влево 44°08', радиус 500м, длина переходной кривой 95м. Шестое закругление на ПК132+00, угол поворота 25°4Г, радиус кривой 1000м, длина переходной кривой 120м.

**Дорожная одежда**

На всем протяжении участка автодороги дорожная одежда отсутствует. Ширина земполотна, заложение откосов земполотна и в местах водопропускных труб, не соответствует технической категории дороги, имеются значительные расширения и заужения ширины, которые меняются в пределах от 10м до 24м. В ходе обследовательских работ данного участка автодороги выявлено, что рабочие отметки высоты земполотна не соответствуют условиям снегозаносимости - 1,0м (по бровке земполотна) СНиП РК 3.03-09-2006 п. 7.3.11. высота земполотна занижена, местами завышена.

В целом состояние земляного полотна и дорожной одежды на участке автомобильной дороги неудовлетворительное и требует капитальной реконструкции.

**Искусственные сооружения**

На участке трассы автодороги из искусственных сооружений в виде железобетонных труб на рассматриваемом участке имеются: пять одноочковых круглых водопропускных труб диаметром 1,0м; одна двухочковая труба диаметром 1,5м; одна одноочковая труба диаметром 1,5м, и одна двухочковая железобетонная прямоугольная труба размерами 2х2,5х4,0м. Через р. Утва имеется мост, который согласно заданию на проектирование не рассматривается в данном проекте.

По отношению к дороге все трубы расположены под углом 90°. Состояние труб неудовлетворительное. В некоторых сооружениях рабочая отметка не соответствует необходимой конструктивной толщине засыпки от верха звена до низа монолитных слоев дорожной одежды, состояние которых требуют замены.

Оголовки в некоторых трубах имеют трещины, в некоторых нарушены швы между звеньями труб, во всех сооружениях отсутствует укрепление русла и откосов. Нет концевого элемента. Подробное описание намечаемых работ представлен в ведомости исполь-

зуемых существующих ремонтируемых и вновь проектируемых искусственных сооружений, а также в техническом заключении.

### 6.3. Проектные решения

### 6.3.1. Автомобильная дорога

**Интенсивность движения**

Расчетная интенсивность движения 1000-3000 автомобилей в сутки. Расчетная скорость движения 100 км/час.

**Принятые технические параметры**

Основные технические нормативы, принятые для проектирования участка реконструкции приведены в таблице

**Таблица 1**

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Категория дороги | III |
| 2 | Расчётная скорость движения, км/час. | 100 |
| 3 | Наименьшее расстояние видимости, м | |
| 4. | Наименьшие радиуы кривых, м | |
| 4.1. | в плане | 500м |
| 4.2. | в продольном профиле | |
| 4.2.1. | выпуклых | 10000м |
| 4.2.2. | вогнутых | 3000м |
| 5. | Наибольший продольный уклон, %о | 50 |
| 6. | Ширина земляного полотна, м | 12,0 |
| 7. | Ширина проезжей части, м | 7 |
| 8. | Укрепление кромок проезжей части, м | 0,5 |
| 9. | Ширина обочин, м | 2,0 |
| 10. | Число полос движения | 2 |
| 11. | Тип дорожной одежды и вид покрытия | Облегченный тип, горячий асфальтобетон. |

**План и продольный профиль**

Начальным пунктом проектируемого участка является 53+388км. Конечная точка трассы принята на 68+388 км автодороги Бурлин-Аксай-Жымпиты, протяженностью 15км.

Трасса рассматриваемого участка проходит вне населенных пунктов по открытой местности.

Трасса не пересекает магистральных железных и автомобильных дорог.

Согласно данных материалов изысканий на своем протяжении трасса основной дороги пересекает 3 инженерных коммуникаций в т.ч. воздушная ЛЭП-10 кВ -1 шт, и подземный газ. Определены габариты от нижних проводов до проезжей части дороги. Все габариты соответствуют требованиям СНиП.

Переустройство инженерных сетей не требуется.

Основные показатели плана дороги:

количество углов поворота - 15

минимальный радиус закругления - 500м;

обеспечение видимости в плане:

встречного автомобиля – 350м

для поверхности дороги - 200м;

Рельеф притрассовой полосы относительно спокойный, со слабым уклоном к руслу реки, осложнена оврагами и балками, протоками и ложбинами.

Проектирование продольного профиля производилось из условия обеспечения безопасности движения, наименьшего ограничения скорости. Руководящая рабочая отметка земляного полотна назначена из условий снего незаносимости дороги. Средняя высота снежного покрова с 5% вероятностью превышения составляет 49см. Согласно СНиП РК3.03-09-2003 п.7.3.11, возвышение бровки насыпи над расчетным снеговым покровом принято для дороги III категории 0,60 м.



МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

**Земляное полотно и водоотвод**

Конструкция поперечных профилей земляного полотна принята в соответствии со СНиП РК 3.03-09-2006г., применительно к типовым материалам для проектирования серии 503-0-48.87 для дорог Шкатегории:

- ширина земляного полотна - 12,0м
- ширина проезжей части - 7,0м
- ширина дорожной одежды - 8,0м
- ширина обочины - 2,0м
- уклон проезжей части - 20 ‰
- уклон обочин - 40 ‰
- крутизна откосов - 1:4 (1:1,5 - 1:2).

На участке автодороги с ПК0 по ПК76+50 принят Тип 1 поперечного профиля земляного полотна (при возведении насыпи из боковых резервов в существующих условиях), ширина земполотна по верху 12м и заложение откосов 1:4. На участке автодороги с ПК76+50 по ПК 106+88,00 принят Тип-2 поперечного профиля, шириной по верху 12,0м и заложением откосов 1:3. На этом участке автодороги очень стесненные условия, боковые резервы ограничены ценными землями лесного фонда.

На участках ремонта существующих водопропускных труб принят Тип3 поперечного профиля, с заложением боковых откосов 1:1,5-1:2.

В естественном положении грунты имеют твердое состояние с влажностью меньшей оптимальной, что обусловливает отсыпку земляного полотна производить с поливом водой. Наименьший коэффициент уплотнения грунта для капитального типа дорожной одежды 0,95.

Водоотвод с проезжей части автодороги решён за счёт поперечного уклона проезжей части 20‰ и обочин 40‰. Водоотвод в продольном профиле обеспечен уклоном дна резервов. В целях не размывания откосов насыпи предусмотрено укрепление откосов растительным грунтом с механизированным посевом низкорослых трав.

Водоотвод по трассе обеспечен уклонами местности к существующим водопропускным трубам.

**Дорожная одежда**

Конструкции дорожной одежды согласно Задания на ПИР запроектирована облегченного типа. Расчёт выполнен по СНиП 3.03-09-2006* «Автомобильные дороги» и СН РК-19-2006 «Инструкции при проектировании дорожных одежд не жёсткого типа».

Требуемый модуль упругости, согласно Заданию, принят не менее 200 МПа.

**Конструкция дорожной одежды**

*Покрытие*

Верхний слой: Горячий плотный мелкозернистый асфальтобетон, тип Б марки II на битуме БНД60/90 толщиной 4см по ГОСТ 9128-2009.

Геосетка (стеклосетка)

Нижний слой: Горячий пористый крупнозернистый асфальтобетон, марки II на битуме БНД60/90 толщиной 6см по ГОСТ 9128-2009.

*Основание*

Чёрный щебень приготовленный в установке в горячем состоянии толщиной 8см.

Щебёночно-гравийно-песчаная смесь непрерывной гранулометрии С-3 h= 15см. по ГОСТ 25607 и ГОСТ 3344.

*Дополнительный слой основания*

Щебёночно-песчано-гравийная смесь (70% - ПГС; 30% - щебень) толщиной слоя 15см.

**Пересечения и примыкания**

Согласно ведомости примыканий и пересечений на участке автодороги Бурлин-Аксай-Жымпиты имеется пять примыканий и пересечений.

На ПК 0+76 и на ПК105+49 имеется два съезда на п. Акбулак влево по ходу километража, и на п. Аксу вправо по ходу километража.

Категория пересекаемых дорог IV.

На ПК24+51 имеется съезд вправо на п. Жанаконыс.

Категория пересекаемой дороги V.

На ПК 59+90, ПК108+74 имеется два съезда: на карьер влево и в поле вправо.

Покрытия на съездах в населенные пункты принято по типу основной дороги в пределах радиусов закруглений внешних кромок.

На ПК 104+00 в проекте принята замена существующей автобусной остановки.

На указанных примыканиях покрытие по типу основной дороги устраивается в пределах радиусов закруглений и с устройством щебёночной призмы.

**Обустройство автодороги, организация и безопасность движения**

Организация и безопасность движения разработаны в соответствии с требованиями СНиП РК3.03-09-2006, ГОСТ 123457-86и ВСН 25-86.

В комплекс мероприятий по организации и безопасности движения входит обустройство участка автодороги в виде установки сигнальных столбиков, дорожных знаков, а таюке геометрические параметры плана, продольного профиля земполотна. Минимальный радиус кривых в плане 500м.

Поперечные профили земляного полотна приняты с учетом обеспечения безопасности движения.

На этапе обследования данного участка автодороги, было установлено, что все дорожные знаки и ограждающие устройства в виде сигнальных столбиков на съездах и поворотах на водопропускных трубах пришли в негодность, километровые знаки в некоторых участках отсутствуют, существующие ж/б километровые знаки без надписей, состояние требуют замены.

На участке автодороги незаносимость дороги снегом обеспечивается возвышением бровки насыпи в соответствии с требованием п. 7.3.11 СНиП РК 3.03-09-2006г.

Для оценки условий безопасности движения на участке автодороги построены графики коэффициента аварийности и безопасности движения.

По проекту в комплекс мероприятий по организации и безопасности движения входит устройство дорожной разметки.

**Дорожные знаки**

На участке автодороги предусмотрены установки 5-ти групп дорожных знаков:

предупреждающих-11шт;

приоритета - 9шт;

знаки сервиса - 4шт;

информационно-указательных-15шт;

километровых-15шт;

индивидуальных знаков - 6шт.

дополнительной информации-2шт.

Щитки знаков монтируются на металлических стойках, которых устанавливаются на обочинах (Н >3м) или специальных присыпных бермах. При значительной площади дорожных знаков устраиваются ж/б фундаменты тип Ф-1. Места установки знаков показаны на графике обстановки дороги и в ведомости дорожных знаков. Все дорожные знаки должны соответствовать КРСТ 1125-2002. Всего 56 знака.

**Ограждающие устройства**

На участке автодороги предусмотрена установка сигнальных столбиков в металлическом исполнении тип СС-08.00. Сигнальные столбики устанавливаются на пересечениях и примыканиях, над ж/б водопропускными трубами, и на подходах к мосту. Всего на участке дороги 124 столбика.



МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

**Организация дорожного движения на период реконструкции дороги**

В целях создания благоприятных условий для безопасности движения транспорта на автодороге без сокращения грузонапряженности движения, предупреждения любого повреждения или несчастного случая, в проекте предусмотрено устройство объездной дороги.

Объездная дорога запроектирована с левой стороны основной дороги. Дорога запроектирована шириной проезжей части 8,0м и устройством дорожного покрытия толщиной 16см из щебеночно-гравийной-песчаной смеси.

Для организации движения на съездах, в начальных и конечных участках устанавливаются временные дорожные знаки. После окончания капитального ремонта дороги временная объездная дорога разбирается и рекультивируется. Нарезанные кюветы засыпаются и местность планируется.

### 6.3.2. Искусственные сооружения

**Водопропускные трубы**

На участке трассы автодороги из искусственных сооружений в виде железобетонных труб имеются: пять одноочковых круглых водопропускных труб диаметром 1,0м; одна двухочковая труба диаметром 1,5м; одна одноочковая труба диаметром 1,5м, и одна двухочковая железобетонная прямоугольная труба размерами 2х2,5х4,0м. Через р. Утва имеется мост, который согласно заданию на проектирование не рассматривается в данном проекте.

По отношению к дороге все трубы расположены под углом 90°. Состояние труб неудовлетворительное. Оголовки в некоторых трубах имеют трещины, в некоторых нарушены швы между звеньями труб, сами звенья труб имеют разрушения защитного слоя бетона, видна арматура. Во всех сооружениях отсутствует укрепление русла и откосов. Нет концевого элемента.

Для устранения выявленных дефектов необходимо выполнить:

- ремонтные работы на входном и выходном оголовках;
- произвести замену откосных крыльев, в которых имеются трещины;
- работы по устранению дефектов в швах, заделку нарушенных стыков;
- устройство защитного слоя бетона на ж/б звеньях труб.

На откосах земляного полотна входной и выходной части, и в руслах труб устраивается комплекс укрепительных работ, на выходе устраивается концевой элемент.

### 6.3.3. Пересечение дороги с существующими инженерными коммуникациями

Согласно данных материалов изысканий на своем протяжении трасса пересекает 3 инженерных коммуникации, в том числе: воздушная ЛЭП-10кВ на ПК105+19,60; газопровод подземный на ПК19+45, ПК101+95, диаметром 89мм на глубине 0,8м от поверхности земли. Данные на пересечениях с инженерными коммуникациями отражены в «Ведомости пересекаемых коммуникаций». Согласно этой ведомости все заложения сетей, включая воздушные и подземные соответствуют нормам. Никаких переустройств по сетям не требуется.

### 6.4. Организация реконструкции

Протяжённость участка реконструкции автодороги 15 км.

Дорожно-климатическая зона - IV.

Согласно СНиП РК 1.04.03-2008 срок реконструкции для автодороги III технической категории составляет 11,5 месяцев, в т.ч. подготовительный период 1 месяц.

Начало подготовительных работ по дороге (по заданию на проектирование) - первый квартал 2016 года.

Подготовительный период включает в себя работы по устройству объездной дороги, снятию растительного слоя, выкорчёвки дикорастущих деревьев и кустарников, нарезки уступов земполотна, оформлению отвода земель, разбивочные работы по трассе.



МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

**Обеспечение материально-техническим ресурсами.**

Принятая схема обеспечения объекта основными дорожно-строительными материалами приводится в «Ведомости источников получения и способов транспортирования основных строительных материалов, изделий и полуфабрикатов», согласованной Заказчиком.

В районе нет развитой базы строительной индустрии, поэтому основная масса дорожно-строительных материалов доставляется на место работ автотранспортом. Ближайшая ж/д станция Аксай расположена на удалении от объекта 23км. Строительство автодороги будет вестись с «колёс», т.е. материал доставляется непосредственно на дорогу.

Для реконструкции автодороги согласована следующая схема транспортирования дорожно-строительных материалов:

Фракционный щебень для дорожных работ поставляется с щебеночного карьера ст. Мугоджары на ст. Аксай 575 км

Для бетонных работ щебень также поставляется со ст. Мугоджары на ст. Аксай 575 км с прочностью «1200».

Песчано-гравийная природная смесь поставляется с карьера Приуральный автотранспортом на76 км.

Горячий асфальтобетон и черный щебень поставляется с АБЗ г. Аксай на 30 км

Битум доставляется г. Павлодар на ст. Аксай, 2085км, битумовозами с Аксай на дорогу на 30 км

Бетон, цементный раствор принят с поставкой из бетонных узлов в г. Аксай на 23 км;

Блоки ж/б, звенья труб ж/б, со ст. г. Актюбинск на ст. Аксай - 350км, дорога 31км.

Звенья труб со ст. г. Алматы на ст. Аксай - 2607км, на дорогу -25км.

Сборные ж/б конструкции огловки, лотки плиты укреплений, звенья КСМ г. Уральск до дороги 195км.

Камень бутовый - ст. Мугоджары на ст. Аксай 575 км.

### 6.5. Охрана окружающей среды

Настоящим проектом определен вид рекультивации исходя из характера нарушаемых земель, природных условий, условий землепользователя при согласовании земельных участков и хозяйственной целесообразности.

Целью рекультивации является восстановление хозяйственной ценности нарушаемых земель после выполнения комплекса технических и биологических мероприятий.

Нарушаемые при реконструкции автодороги прилегающие земли представлены землями общего пользования (в черте населенного пункта) и пастбищами – землями сельскохозяйственного назначения. Основным направлением рекультивации является сельскохозяйственное - на пастбищах, и природоохранное - задерновка участков на землях общего пользования.

Направления рекультивации соответствуют ГОСТу 17.5.1.02-85, «Указаниям по составлению проектов рекультивации...», г.Алматы, 1993г.

Рекультивация земель проводится в два этапа: первый – технический, второй – биологический.

Основным требованием технического этапа является приведение рекультивируемого участка в состояние, пригодное для использования в сельхозпроизводстве и приодоохранной деятельности. Цель биологического этапа – полное восстановление плодородия нанесённого плодородного слоя до прежнего уровня.

При сельскохозяйственном и природоохранном направлении рекультивации выполняются следующие основные работы:

- снятие и складирование плодородного слоя почвы во временных отвалах (выполняется в подготовительный период, после корчевки деревьев и кустарника в притрассовой полосе в начале строительных работ);
- рыхление нарушенных участков перед надвижкой (возвратом) ПСП;
- планировка поверхности временно-занимаемых земельных участков.



МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

### 6.6. Сметная документация

Сметная документация разработана в соответствии с "Порядком разработки, согласования, утверждения и составе проектной документации на строительство" СН РК 1.02-03-2011, введенным в действие с 15.08.2012 года приказом № 411.

Сметная документация на строительство (капитальный ремонт) составлена в ценах и нормах 2001 года согласно СН РК 8.02-02-2002 "Порядок определения стоимости строительства в Республике Казахстан", введённых в действие с 1.10.2003 года приказом Комитета по делам строительства МИТ РК за № 261 от 30.06.2003 года.

Сметная стоимость строительства в сметной документации определена базисно - индексным методом, который основан на использовании текущих индексов по отношению к стоимости, определенной в базисном уровне цен 2001 года и согласно пунктов 2.1 и 5.1 СН РК 8.02-02-2002 служит ориентиром (в качестве максимальной цены) при осуществлении закупа подрядных строительных услуг заказчиком.

При составлении смет использованы:

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

сборники сметных норм и расценок на строительные работы (СН РК 8.02-05-2002), с учетом изменений и дополнений выпуски 1-13;

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

сборники сметных норм затрат на оборудование и инвентарь (СН РК 8.02-13-2004);

сборник сметных норм и расценок на эксплуатацию строительных машин (СН РК 8.02-03-2002) с учетом изменений и дополнений выпуски 1-14;

сборник сметных цен на перевозку грузов для строительства (СН РК 8.02-04-2002).

В сметной стоимости строительства учтены дополнительные затраты:

накладные расходы на строительные, монтажные и специальные строительные работы по приложению № 1 к СН РК 8.02-02-2002 "Порядок определения сметной стоимости строительства в Республике Казахстан";

ненормируемые и непредвиденные затраты в размере 6 % (СН РК 8.02-02-2002);

средства на временные здания и сооружения (СН РК 8.02-09-2002);

дополнительные затраты на производство строительно-монтажных работ в зимнее время по НДЗ-2001 (СН РК 8.02-07-2002) с учетом изменений и дополнений выпуск 2;

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

В соответствии с Постановлением Правительства № 791 от 11.09 2007 года переход к текущей стоимости строительства от базовых цен 2001 года выполнен через индекс изменения месячного расчетного показателя на период 2014 г. согласно изменениям и дополнениям № 496-IV в Законе "О республиканском бюджете на 2012 -2014 годы" от 24.11.2011 года, на период 2014-2017 годов через индекс изменения месячного расчетного показателя, установленного по протоколу № 8 заседания РБК от 04.04.2012 года.

## 7. ОЦЕНКА ПРИНЯТЫХ ПРОЕКТНЫХ РЕШЕНИЙ И РЕЗУЛЬТАТЫ ЭКСПЕРТИЗЫ

### 7.1. Оценка принятых проектных решений

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

Рабочий проект **«Реконструкция автомобильной дороги "Бурлин-Аксай-Жымпиты" участок №2 км. 53-68 (15 км) ЗКО»** выполнен в полном объёме в соответствии с заданием на проектирование и выданными техническими условиями.



МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

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

Проект соответствует нормам проектирования автомобильных дорог с нежесткими дорожными одеждами, нормам по надежности конструкций и устойчивости их функционирования, тип дорожной одежды и её параметры соответствуют принятой категории с учетом интенсивности движения и состава транспортных средств, обеспечена безопасность движения транспортных средств и минимальное воздействие на окружающую среду.

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

В процессе рассмотрения по замечаниям РГП «Госэкспертиза» в рабочий проект внесены следующие изменения и дополнения:

1. В общей пояснительной записке представлены проектные решения по ремонту и строительству искусственных сооружений (водопропускных труб).

**Технико-экономические показатели рабочего проекта**

**Таблица 1**

| № п/п | Наименование показателя. | Ед изм. | Показатели | | Примечание + увелич, -уменьш |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | Заявленные до экспертизы | Рекоменд к утверждению | |
| 1 | Строительная длина (протяжённость) | км | 15,0 | 15,0 | |
| 2 | Категория дороги | | III | III | |
| 3 | Количество полос движения | шт. | 2 | 2 | |
| 4 | Ширина земляного полотна | м | 12,0 | 12,0 | |
| 5 | Ширина полосы движения | м | 3,5 | 3,5 | |
| 6 | Ширина проезжей части с краевыми полосами | м | 8,0 | 8,0 | |
| 7 | Тип дорожной одежды | | Облегченный | Облегченный | |
| 8 | Вид покрытия | | Горячий асфальтобет | Горячий асфальтобет | |
| 7 | Общая сметная стоимость реконструкции<br>в базовых ценах 2001 г.<br>в том числе: СМР<br>прочие затраты | <br>млн. тенге | <br>613,504<br>604,897<br>8,607 | <br>613,504<br>604,897<br>8,607 | <br>-<br>-<br>- |
| 8 | Общая сметная стоимость реконструкции<br>в прогнозном уровне цен 2016 г.<br>в том числе: СМР<br>прочие затраты | <br>млн. тенге | <br>1955,878<br>1655,602<br>300,276 | <br>1955,878<br>1655,602<br>300,276 | <br>-<br>-<br>- |
| 9 | Продолжительность реконструкции | мес | 11,5 | 11,5 | - |

**8. ВЫВОДЫ:**

1. С учетом внесенных изменений и дополнений рабочий проект **«Реконструкция автомобильной дороги "Бурлин-Аксай-Жымпиты" участок №2 км. 53-68 (15 км) ЗКО»** соответствует требованиям государственных нормативов, действующих в Республике Казахстан и рекомендуется для утверждения в установленном порядке со следующими технико-экономическими показателями:



МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

| | |
|---|---|
| Техническая категория дороги | III |
| Строительная длина | 15,0 км |
| Количество полос движения | 2 |
| Ширина земляного полотна | 12,0 м |
| Ширина полосы движения | 3,5 м |
| Ширина проезжей части с краевыми полосами | 8,0 м |
| Тип дорожной одежды, вид | Облегченный, горячий асфальтобетон |
| Общая сметная стоимость реконструкции в базовых ценах 2001 г. | 613,504 млн. тенге |
| в том числе: СМР | 604,897 млн. тенге |
| прочие затраты | 8,607 млн. тенге |
| Общая сметная стоимость реконструкции в прогнозном уровне цен 2016 г. | 1955,878 млн. тенге |
| в том числе: СМР | 1655,602 млн. тенге |
| прочие затраты | 300,276 млн. тенге |
| Продолжительность реконструкции | 11,5 мес |

2. Настоящее экспертное заключение выдано с учетом исходных материалов (данных) утвержденных заказчиком для проектирования, достоверность которых гарантирована ТОО « Уральский Каздорпроект» в соответствии с условиями договора от 04 ноября 2014 года № 0572.

3. Заказчику при строительстве получить необходимые согласования и заключения контрольно-надзорных органов и заинтересованных организаций.

4. Заказчик при приемке документации по проекту от проектной организации должен проверть ее на соответствие настоящему экспертному заключению

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

**ТҰЖЫРЫМДАР:**

1. Енгізілген өзгертулер мен толықтыруларды ескере отырып, «**БҚО "Бөрлі-Ақсай-Жымпиты" автомобиль жолының 53-68 шақ. (15 шақ) №2 телімін қайта құру»** жұмыс жобасы Қазақстан Республикасында қолданылатын мемлекеттік нормативтердің талаптарына сәйкес келеді және белгіленген тәртіпте келесідей негізігі техника-экономикалық көрсеткіштермен бекітілуге ұсынылады:

| | |
|---|---|
| Жолдың техникалық категориясы | III |
| Құрылыс ұзындығы | 15,0 шақ. |
| Қозғалыс жолағының саны | 2 |
| Жер жабынының ені | 12,0 м |
| Қозғалыс жолағының ені | 3,5 м |
| Жолдың шет жақ бөлігінен өту ені | 8,0 м |
| Жол жамылғысы және жабын түрі | Жеңілдетілген, ыстық асфальтбетон |
| 2001 ж.базалық бағадағы қайта құрудың жалпы сметалық құны | 613,504 млн. теңге |



МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

| | |
|---|---|
| Оның ішінде құрылыс-монтаж жұмыстары | 604,897 млн. теңге |
| басқа шығындар | 8,607 млн. теңге |
| 2016 ж болжамды деңгей бағалардағы қайта құрудың жалпы сметалық құны | 1955,878 млн. теңге |
| Оның ішінде құрылыс-монтаж жұмыстары | 1655,602 млн. теңге |
| басқа шығындар | 300,276 млн. теңге |
| Қайта құрудың ұзақтығы | 11,5 ай |

**2.** Осы сараптау қорытындысы жобалау үшін тапсырысшы бекіткен бастапқы материалдарды (мәліметтерді) есепке алумен орындалды, олардың дұрыстығына 2014 жылғы 04 қазандағы №09-0572 шарттың талаптарына сәйкес «Орал Қазақжолжобалау» ЖШС кепілдік етеді.

**3.** Тапсырысшы құрылыс кезінде бақылау-қадағалау органдарының және мүдделі ұйымдардың қажетті келісімдері мен қорытындыларын алсын.

**4.** Тапсырысшы жобалау ұйымынан жоба бойынша құжаттаманы қабылдап алу кезінде оның осы сараптау қорытындысына сәйкестігін тексерсін.

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

| | |
|---|---|
| **Директордың орынбасары**<br>аттестат ҚТКШІК № 05861 | **А. Горшков** |
| **Өндірістік бөлімнің басшысы**<br>аттестат ҚТКШІА № 00212 | **В. Кобин** |
| **Сараптау тобының жетекшісі**<br>аттестат ҚТКШІА № 00207 | **В. Плужников** |
| **Сәулет-жоспарлау тобының жетекшісі**<br>аттестат ҚТКШІА № 00205,№ 00206,№ 04281 | **В. Иванюк** |
| **Сарапшы**<br>аттестат ҚТКШІА № 00210 | **М. Лыжинков** |
| **Сарапшы**<br>аттестат ҚТКШІА № 00209 | **Н. Шилимова** |
| **Сарапшы**<br>аттестат ҚТКШІА № 00213 | **М. Стефанишина** |
| **Сарапшы**<br>аттестат ҚТКШІА № 00214, № 04280 | **И. Ермончик** |
| **Жетекші маман**<br>**(Құрлыстағы баға мониторингі)** | **Н.Хаирова** |

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

КАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН

КАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ ҰЛТТЫҚ ЭКОНОМИКА МИНИСТРЛІГІ ҚҰРЫЛЫС, ТҰРҒЫН ҮЙ-КОММУНАЛДЫҚ ШАРУАШЫЛЫҚ ІСТЕРІ ЖӘНЕ ЖЕР РЕСУРСТАРЫН БАСҚАРУ КОМИТЕТІ «ЖОБАЛАРДЫ МЕМЛЕКЕТТІК ВЕДОМСТВОДАН ТЫС САРАПТАУ» ШАРУАШЫЛЫҚ ЖҮРГІЗУ ҚҰҚЫҒЫНДАҒЫ РЕСПУБЛИКАЛЫҚ МЕМЛЕКЕТТІК КӘСІПОРНЫНЫҢ (»МЕМСАРАПТАМА» РМК) АТЫРАУ ОБЛЫСЫ БОЙЫНША ФИЛИАЛЫ

ФИЛИАЛ РЕСПУБЛИКАНСКОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО ПРЕДПРИЯТИЯ НА ПРАВЕ ХОЗЯЙСТВЕННОГО ВЕДЕНИЯ «ГОСУДАРСТВЕННАЯ ВНЕВЕДОМСТВЕННАЯ ЭКСПЕРТИЗА ПРОЕКТОВ» (РГП «ГОСЭКСПЕРТИЗА») КОМИТЕТА ПО ДЕЛАМ СТРОИТЕЛЬСТВА, ЖИЛИЩНО-КОММУНАЛЬНОГО ХОЗЯЙСТВА И УПРАВЛЕНИЯ ЗЕМЕЛЬНЫМИ РЕСУРСАМИ МИНИСТЕРСТВА НАЦИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН ПО АТЫРАУСКОЙ ОБЛАСТИ

**УТВЕРЖДАЮ**

**Директор филиала**
**РГП «Госэкспертиза»**
**по Атырауской области**

**Султанбеков Н.Б.**

# ЗАКЛЮЧЕНИЕ

№05-0068/15 от 03 марта 2015 г.

по рабочему проекту
**«Капитальный ремонт подъездной и внутрисельской дороги села Жаскайрат Кызылкогинского района (с тротуаром)»**

**ЗАКАЗЧИК:**
ГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог Атырауской области»

**ГЕНПРОЕКТИРОВЩИК:**
ТОО «Уралводпроект»

г.Атырау