ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
РЕСПУБЛИКА ҚАЗАХСТАН

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
ҚҰРЫЛЫС ЖӘНЕ ТҰРҒЫН
ҮЙ-КОММУНАЛДЫҚ ШАРУАШЫЛЫҚ
ІСТЕРІ АГЕНТТІГІ «ЖОБАЛАРДЫ
МЕМЛЕКЕТТІК ВЕДОМСТВОДАН
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»)
АГЕНТСТВА РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН
ПО ДЕЛАМ СТРОИТЕЛЬСТВА И
ЖИЛИЩНО-КОММУНАЛЬНОГО ХОЗЯЙСТВА
ПО ЗАПАДНО-КАЗАХСТАНСКОЙ ОБЛАСТИ

ҚОРЫТЫНДЫ

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
РЕСПУБЛИКА ҚАЗАХСТАН

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ ҚҰРЫЛЫС ЖӘНЕ ТҰРҒЫН ҮЙ-КОММУНАЛДЫҚ ШАРУАШЫЛЫҚ ІСТЕРІ АГЕНТТІГІ «ЖОБАЛАРДЫ МЕМЛЕКЕТТІК ВЕДОМСТВОДАН 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») АГЕНТСТВА РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН ПО ДЕЛАМ СТРОИТЕЛЬСТВА И ЖИЛИЩНО-КОММУНАЛЬНОГО ХОЗЯЙСТВА ПО ЗАПАДНО-КАЗАХСТАНСКОЙ ОБЛАСТИ

Бекітемін:

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

..... Н.Қ. Искиндиров

«Деркөл ауылынан Орал – Тасқала – РФ шекарасы (7,8 шақ.) автожолының қиылысына дейінгі автожолды күрделі жөндеу (2012 жылға түзету) »
жұмыс жобасы бойынша

2012 жылғы 06 желтоқсандағы № 09-0609/12

ҚОРЫТЫНДЫ

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

БАС ЖОБАЛАУШЫ:
«Орал Каздорпроект» ЖШС

Орал қаласы

АЛҒЫ СӨЗ

«Деркөл ауылынан Орал – Тасқала – РФ шекарасы (7,8 шақ.) автожолының қиылысына дейінгі автожолды күрделі жөндеу (2012 жылға түзету)» 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.

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
РЕСПУБЛИКА ҚАЗАХСТАН

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ ҚҰРЫЛЫС ЖӘНЕ ТҰРҒЫН ҮЙ-КОММУНАЛДЫҚ ШАРУАШЫЛЫҚ ІСТЕРІ АГЕНТТІГІ «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») АГЕНТСТВА РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН ПО ДЕЛАМ СТРОИТЕЛЬСТВА И ЖИЛИЩНО-КОММУНАЛЬНОГО ХОЗЯЙСТВА ПО ЗАПАДНО-КАЗАХСТАНСКОЙ ОБЛАСТИ

Бекітемін:

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

..... Н.Қ. Искиндиров

«Деркөл ауылынан Орал – Тасқала – РФ шекарасы (7,8 шақ.) автожолының қиылысына дейінгі автожолды күрделі жөндеу (2012 жылға түзету) »
жұмыс жобасы бойынша

2012 жылғы 06 желтоқсандағы № 09-0609/12

ҚОРЫТЫНДЫ

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

БАС ЖОБАЛАУШЫ:
«Орал Каздорпроект» ЖШС

Орал қаласы

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
РЕСПУБЛИКА ҚАЗАХСТАН

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ ҚҰРЫЛЫС ЖӘНЕ ТҰРҒЫН ҮЙ-КОММУНАЛДЫҚ ШАРУАШЫЛЫҚ ІСТЕРІ АГЕНТТІГІ «ЖОБАЛАРДЫ МЕМЛЕКЕТТІК ВЕДОМСТВОДАН 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») АГЕНТСТВА РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН ПО ДЕЛАМ СТРОИТЕЛЬСТВА И ЖИЛИЩНО-КОММУНАЛЬНОГО ХОЗЯЙСТВА ПО ЗАПАДНО-КАЗАХСТАНСКОЙ ОБЛАСТИ

Утверждаю:

Директора
Филиала РГП «Госэкспертиза»
по Западно-Казахстанской
области

.....Искиндирова Н.К.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

№ 09-0609/12 от 06 декабря 2012 года

на рабочий проект
«Ремонт участка автомобильной дороги от с. Деркул до пересечения с автодорогой Уральск-Таскала-граница РФ (7,8 км) – капитальный ремонт (корректировка)»

ЗАКАЗЧИК:
ГУ "Управление ПС и АД ЗКО»

ГЕНПРОЕКТИРОВЩИК:
ТОО «Уральский Каздорпроект»

г.Уральск

ПРЕДИСЛОВИЕ

Настоящее экспертное заключение на рабочий проект **«Ремонт участка автомобильной дороги от с. Деркул до пересечения с автодорогой Уральск-Таскала-граница РФ (7,8 км) – капитальный ремонт (корректировка)»** 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 **«Ремонт участка автомобильной дороги от с. Деркул до пересечения с автодорогой Уральск-Таскала-граница РФ (7,8 км) – капитальный ремонт (корректировка)»** выполнен в 2012 году.

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

3. ГЕНПРОЕКТИРОВЩИК – ТОО «Уральский Каздорпроект» (лицензия ГСЛ№ 007796 выдана 21.12.2001г., приложение от 06.06.2012 г., ГИП Донсков В.И.).

ПРОЕКТИРОВЩИК – ТОО «Кульман» (лицензия ГСЛ №004116 от 12.04.2001г., главный инженер проекта Жигалкович В.К.).

4. ИСТОЧНИК ФИНАНСИРОВАНИЯ – государственные инвестиции.

5. ОСНОВНЫЕ ИСХОДНЫЕ ДАННЫЕ

5.1 Основание для разработки:

Постановление Акимата Западно-Казахстанской области № 68 от 27.02.2009 г.;
задание на корректировку рабочего проекта, утверждённое заказчиком в 2012 г.;
акт выбора земельного участка для капремонта участка автодороги № 435 от 27.11.2012 г;
схема к акту выбора земельного участка;
ведомость существующих и временных примыканий и пересечений;
ведомость дефектов по капитальному ремонту сооружений на подходах к путепроводу через железную дорогу Саратов-Илецк в г. Уральске;
согласование земельного участка под капремонт автодороги ГУ «Охрана лесов и животного мира» № 20 от 22.11.2012 г.;
согласование АО «КазТрансОйл» Западный филиал Уральское нефтепроводное управление о пересечении с ВЛ-6кВ № 47.30.12-26/1865 от 14.11.2012 г.;
ценовое предложение ТОО «Индор» №17 от 08.11.2012 г.

5.2.Согласования с органами Государственного надзора:

санитарно-эпидемиологическое заключение № 345 от 20.11.2012 г., выданное Департаментом КГСЭН МЗ РК по ЗКО;

заключение экологической экспертизы № 630 от 08.09.2009 г., выданное ГУ «Управление природных ресурсов и регулирования природопользования ЗКО».

5.3.Комплектность представленной документации:

Том 1. Документы, представляемые на утверждение.
Том 2. Материалы по отводу и рекультивации земель.
Том 3.
Книга 1. Рабочая документация по автодороге.
Книга 2. Поперечные профили земляного полотна.
Том 4. Устройство футляров для водопровода и канализационных коллекторов.
Том 5. Локальные сметы по капремонту автодороги.
Том 6. Сводный сметный расчет.
Том 7. Сводная ведомость объёмов работ.
Том 8. Пояснительная записка, согласования. Корректировка 2012 г.
Том 9. Сметная документация. Корректировка 2012 г.
Том 10. Сводная ведомость объемов работ. Корректировка 2012 г.
Раздел охраны окружающей среды.

5.4.Основные цели и задачи капитального ремонта автодороги

Капитальный ремонт участка автомобильной дороги позволит значительно повысить объем грузовых и пассажирских перевозок, повысить эксплуатационные качества дороги.

Необходимость капитального ремонта участка автомобильной дороги от с. Деркул до пересечения с автодорогой Уральск-Таскала-граница РФ подтверждена ма-

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

териалами технического обследования конструкции дороги, выполненного ТОО «Уральский Каздорпроект».

Корректировка проектно-сметной документации обусловлена истечением срока разработки рабочей документации, изменением индекса МРП.

6.ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ ОБЪЕКТА КАПИТАЛЬНОГО РЕМОНТА И ПРИНЯТЫЕ ПРОЕКТНЫЕ РЕШЕНИЯ

6.1.1. Характеристика участка строительства и места прохождения дороги

Участок автодороги от с. Деркул до примыкания к автомобильной дороге «Уральск – Таскала» является частью кольцевой дороги (западное направление), которая соединяет автодорогу «Самара - Шымкент» с автодорогой «Уральск - Саратов», а также кольцо выходит на автодорогу «Уральск - Атырау» и по новому мосту через р. Урал в районе меловых горок возвращается в район с. Подстепное на автодорогу «Самара - Шымкент».

В рабочем проекте предусмотрен капитальный ремонт автодороги с доведением параметров дороги до норм II технической категории.

В составе работ по ремонту предусмотрена замена старого покрытия на новое, рыхление и доуплотнение верхнего слоя земляного полотна, замена и ремонт водопропускных труб находящихся в плохом состоянии.

По решению «Заказчика» ремонтируются отмеченные «Заказчиком» пересечения и примыкания с автодорогой.

Разработан проект обустройства дороги и проект охраны окружающей среды, произведены предварительные согласования.

Технические нормативы проектирования капитального ремонта автодороги приняты в соответствии с действующими в РК нормами: СНиП РК 3.03.09-2006, СНиП 2.05.03-84*, СНиП 3.03.19-2006 и другими действующими нормативными документами и инструкциями.

В связи с тем, что вдоль ремонтируемой автодороги произрастают ранее посаженные лесопосадки, дополнительные работы по лесным насаждениям проектом не предусматриваются.

Природно-климатические условия

Дорожно-климатическая зона – IV.

Наиболее холодный месяц - январь, средняя температура минус 14,2°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 + 22,6°С.

Абсолютный максимум температуры воздуха +42°С.

Абсолютный минимум температуры воздуха минус 43 °С.

Нормативная глубина промерзания грунта (см):

суглинки и глины – 162, супеси, пески мелкие и пылеватые – 197, пески средние, крупные и гравелистые -211, крупнообломочные грунты – 239.

Среднегодовое количество осадков 374мм, в т.ч. в зимний период - 165мм.

Толщина снежного покрова (с 5% вероятностью превышения) - 57см.

Количество дней с гололедом - 19дн, градом - 1,1, туманами - 30, метелями - 33,4, с ветрами св.15 м/сек - 44 дн. среднее, максим. -88дн.

ЕМБАВАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

Интенсивность движения.

Подсчет суточной интенсивности движения транспортных средств на участке дороги был произведен во время инженерных изысканий в течение 6-ти суток в мае 2009 года.

На основании ранее выполненных проектов в Республике Казахстан был произведен анализ роста интенсивности движения, и с учетом привлеченного транспорта была рассчитана перспективная интенсивность движения, принятая для обоснования нормативов для проектирования автодороги и нагрузки на конструкцию дорожной одежды.

Прогноз интенсивности движения представлен в разделе «Дорожная одежда». Среднесуточная перспективная интенсивность движения на 2029г в физических единицах 5303 авт/сут.

Среднесуточная перспективная интенсивность движения на 2029г, приведённая к легковому автомобилю 9581 авт/сут. В результате обработки данных, следует, что по перспективной интенсивности дорога должна ремонтироваться по нормам II технической категории автодорог.

Инженерно-геологические условия на участке автодороги

В геологическом отношении территория ремонтируемой автодороги сложена четвертичными отложениями, мощность которых составляет от 12 до 20 метров. Среднечетвертичные делювиальные отложения распространены повсеместно по трассе автодороги, залегая под почвенным покровом. Отложения представлены суглинками тяжелыми пылеватыми, суглинками лёгкими и глинами пылеватыми плотными, так называемыми «сыртовыми глинами».

Наибольшее распространение на обследованном участке получили верхнечетвертичные отложения, представленные делювиальными и провилюальными образованьями по окраинам Прикаспийской впадины - это чехол покровных суглинков и супесей карбонатизированных, плотных, местами засоленных, с редкими включениями дресвы и щебня местных пород. Видимая мощность толщи достигает 20 метров.

Существующая дорожная одежда представлена асфальтобетонным покрытием на основании из фракционного щебня по принципу заклинки. Толщина щебня колеблется от 8см до 19см. Асфальтобетонное покрытие двухслойное: верхний слой из горячего мелкозернистого а/бетона толщиной от 5 до 8см; нижний слой из пористого крупнозернистого а/бетона толщиной от 5 до 11см

На стадии бурения толщина щебёночного основания составила от 8см до 27см. Дополнительный слой основания из ПГС составил от 4см до 19см. Коэффициент уплотнения рабочего слоя с ПК 7 до конца трассы определён от 0,73 до 0,91. Необходимо на этом участке выполнить рыхление рабочего слоя и уплотнения до К = 0,98.

Рабочий слой земляного полотна возведен, в основном, из суглинков тяжёлых пылеватых твердой и полутвердой консистенции.

Естественным основанием земляного полотна служат суглинки тяжёлые пылеватые твердые и полутвердые.

Трасса автодороги, подлежащая капитальному ремонту, протяженностью, 7,8км проходит в пределах первой - второй надпойменных террас долины реки Урал и её притоков и в пределах нижней части Предсыртового уступа.

В геолого-литологическом строении террасы принимают участие геолого-генетические комплексы нижнее-среднечетвертичных делювиальных (dQj.ii) и верхнечетвертичных аллювиальных отложений (aQui), перекрытые сверху почвенно-растительным покровом (pQrv) и техногенным грунтом земляного полотна автодороги (tQrv).

В комплексе современных почвенных отложений (pQiv) выделен один инженерно-геологический элемент:

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

ИГЭ-2. Почвенно-растительный слой представлен преимущественно тяжёлым пылеватым суглинком тёмно-бурым, буровато-чёрным гумусированным, с корнями травянистой растительности. Грунт сухой - слабовлажный, твердый - полутвёрдый по консистенции. Слой чехлом покрывает более древние породы, залегая с поверхности и до глубины 0,15-0,8м. Вскрытая мощность слоя 0,15-0,8м.

ИГЭ-3. Глина легкая пылеватая коричневая трещиновато-комковатой структуры, ожелезнён-ная, карбонатизированная, слабовлажная, полутвердой консистенции. Глины непросадочные, сильносжимаемые под действием внешней нагрузки. Модуль осадки при нагрузке до 2кгс/см^2 составляет до 49мм/м. Грунты относится к слабопучинистым (2-4%), среднезасолённым (плотный остаток солей 0,89%) сульфатного типа.

Распространены глины на участке с ПКО по ПК1 и с ПК2 по ПК60, залегая под суглинком ИГЭ-4. Грунт пригоден в земполотно после подсушивания до оптимальной влажности 21,1%. Коэффициент переуплотнения 1,02.

ИГЭ-4. Суглинок тяжёлый пылеватый коричневый, буровато-коричневый сухой - слабовлажный, твердый - полутвёрдый по консистенции. Грунт обладает просадочными свойствами. Относительная деформация просадочности составляет 0,025-0,069д.ед. (2,5-6,9%). Суглинок сред-не-повышенносжимаемый под действием внешней нагрузки. Модуль осадки при нагрузке до 2кгс/см^2 составляет 13-21мм/м. Грунты относятся к естественно недоувлажненньм. По степени морозной пучинистости относятся к слабопучинистым, с относительной деформацией морозного пучения 2-4% при 1-м типе местности по увлажнению. Грунт незаселенный - слабозасолён-ный, сульфатного типа, с плотным остатком солей 0,054-0,316%

Слой вскрыт на участке трассы автодороги с ПК-0 по ПК63, залегая под почвенным покровом в притрассовой полосе автодороги с глубины 0,15-0,4м и под земполотном автодороги. Вскрытая мощность слоя 0,7-4,8м.

Грунт пригоден в земполотно после увлажнения до оптимальной влажности 16,8%. Коэффициент переуплотнения 1,09.

ИГЭ-5. Суглинок тяжёлый пылеватый коричневый влажный, тугошгастичный по консистенции. Грунт не обладает просадочными свойствами.- Суглинок повышенносжимаемый под действием внешней нагрузки. Модуль осадки при нагрузке до 2кгс/см^2 составляет 21-45мм/м. Грунты относятся к естественно переувлажненным. По степени морозной пучинистости относятся к слабопучинистым, с относительной деформацией морозного пучения 2-4% при 1-м типе местности по увлажнению. Грунт незасоленный с плотным остатком солей 0,045%

Слой вскрыт в районе водопропускных сооружений на участках трассы автодороги ПК1+41 и ПК19+45,3, залегая под почвенным покровом в притрассовой полосе автодороги с глубины 0,3-0,8м и под земполотном автодороги. Вскрытая мощность слоя 1,9-4,7м.

Грунт переувлажнён но можно использовать в земполотно после подсушивания до оптимальной влажности 16,1%. Коэффициент переуплотнения 1,12.

ИГЭ-6. Суглинок тяжёлый пылеватый коричневый .влажный, мягкопластичный по консистенции. Грунт обладает слабыми просадочными свойствами. Относительная деформация просадочности 0,018д.ед. (1,8%). Суглинок повышенносжимаемый под действием внешней нагрузки. Модуль осадки при нагрузке до 2кгс/см^2 составляет 28мм/м. Грунты относятся к естественно переувлажненным. По степени морозной пучинистости относятся к слабопучинистым, с относительной деформацией морозного пучения 2-4% при 1-м типе местности по увлажнению. Грунт незасоленный с плотным остатком солей 0,082%

Слой вскрыт в районе водопропускного сооружения на участках трассы автодороги

ПК22+3,44, залегая под почвенным покровом в притрассовой полосе автодороги с глубины 0,15м и под земполотном автодороги. Вскрытая мощность слоя 1,65м.

МЕМСАРАПТАМА ● ГОСЭКСПЕРТИЗА

Грунт переувлажнён и не пригоден в земполотно.

ИГЭ-7. Суглинок тяжёлый пылеватый коричневый влажный - слабоводанасыщенный, текуче-пластичный по консистенции. Грунт не обладает просадочными свойствами. Суглинок сильно-сжимаемый под действием внешней нагрузки. Модуль осадки при нагрузке до 2кгс/см^2 составляет 69-80мм/м. Грунты относятся к естественно переувлажненным. По степени морозной пучинистости относятся к слабопучинистым, с относительной деформацией морозного пучения 2-4% при 1-м типе местности по увлажнению. Грунт незасоленный с плотным остатком солей 0,042-0,54%

Слой вскрыт в районе водопропускных сооружений на участках трассы автодороги ПК1+41 и ПК22+3,44, залегая под грунтами ИГЭ-5, 6 с глубины 1,8-2,7м и до 5,0м. Вскрытая мощность слоя 2,3-3,2 м.

Грунт переувлажнён и не пригоден в земполотно.

В комплексе делювиальных среднечетвертичных отложений Предсыртового уступа (dQi-и), распространенных под почвенным покровом и техногенным грунтом на участке трассы с ПК63 по ПК77+99, выделяется два инженерно-геологических элемента:

ИГЭ-8. Глина легкая пылеватая коричневая слабовлажная, твердой консистенции. Глины не-просадочные, повышенносжимаемые под действием внешней нагрузки. Модуль осадки при нагрузке до 2кгс/см^2 составляет до 41мм/м. Грунты относится к слабопучинистым (2-4%), неза-солённым (плотный остаток солей 0,093%).

Распространены глины на участке с ПК63 по ПК72+50, залегая под почвенным покровом в притрассовой полосе автодороги с глубины 0,2-0,4м и под земполотном автодороги. Вскрытая мощность слоя 1,8-1,9м.

Грунт пригоден в земполотно. Коэффициент переуплотнения 1,01.

ИГЭ-9. Суглинок легкий песчанистый коричневый слабовлажный, твердый по консистенции. Грунт обладает просадочными свойствами. Относительная деформация просадочности составляет 0,040д.ед. (4,0%). Суглинок повышенносжимаемый под действием внешней нагрузки. Модуль осадки при нагрузке до 2кгс/см^2 составляет 28мм/м. Грунты относятся к естественно достаточно увлажненным. По степени морозной пучинистости относятся к среднепучинистым, с относительной деформацией морозного пучения 2-4% при 1-м типе местности по увлажнению). Грунт незасоленный, с плотным остатком солей 0,104%

Слой вскрыт на участке трассы автодороги с ПК72+50 по ПК77+99, залегая под почвенным покровом в притрассовой полосе автодороги с глубины 0,2-0,4м и под земполотном автодороги. Вскрытая мощность слоя 1,7м.

Грунты в притрассовой полосе ИГЭ-3, 4, 5, 8, 9 в основном пригодны для создания качественной насыпи земляного полотна автодороги при послойной их отсыпке с доувлажнением или подсушиванием и уплотнением их до оптимального состояния.

Средние данные по грунтам ИГЭ-3,4, 5, 8, 9 в притрассовой полосе следующие:

естественная влажность - 12,6-24,5%;

плотность при естественной влажности - 1,75-1,97г/см ;

плотность сухого грунта - 1,53-1,70г/см^3;

оптимальная влажность - 12,4-21,1%;

плотность при оптимальной влажности - 2,00-2,16г/см ;

максимальная плотность сухого грунта - 1,65-1,92г/см^3;

коэффициент относительного уплотнения - 1,01-1,12.

Инженерно-геологические условия малых искусственных сооружений

МЕМСТАНДАРТ ГОСЭКСПЕРТИЗА

На участке автодороги предусматривается капитальный ремонт 10 шт малых искусственных сооружений, расположенных в естественных понижениях рельефа, служащими временными водотоками.

Основанием водопропускных сооружений до глубины 5,0м служат суглинки тяжелые пылеватые ИГЭ-5, 6, 7. Грунты от влажных до слабоводонасыщенных, от твёрдых (сооружение на ПК40+25,84 и на ПК44+7,74) до туго-мягкопластичных и текучепластичных по консистенции (сооружения на ПК1+41, на ПК19+45,36 и на ПК22+3,44).

В районе сооружений ПК1+41, на ПК19+45,36 и на ПК22+3,44 отмечается переувлажнение грунтов в основании. Консистенция суглинков от 0,38-0,58 до 0,92-0,97. Грунты непросадочные, повышенно-сильносжимаемые. Несущая способность грунтов различна, условное расчетное сопротивление по данным таблиц СНиП 2.05.03-84* (приложение 24) от 142кПа до 23кПа.

В районе сооружений ПК40+25,84 и на ПК44+7,74отмечается распространение слабовлажных грунтов в основании. Консистенция суглинков <0. Грунты просадочные (коэффициент относительной просадочности составляет 0,025-0,051д.ед. или 2,5-5,1%), повышенно-сжимаемые. Несущая способность грунтов высокая, условное расчетное сопротивление по данным таблиц СНиП 2.05.03-84* (приложение 24) 335кПа.

В районе водопропускного сооружения на ПК1+41 на глубине 3,0м вскрыты грунтовые воды.

Учитывая все характеристики грунтов, при проектировании необходимо предусмотреть устройство фундаментов на сооружениях расположенных на ПК1+41, на ПК19+45,36 и на ПК22+3,44.

Грунты в основании сооружений по содержанию солей незасоленные (0,030-0,082%). Содержание в грунтах солей сульфатов 20-290мг/кг; хлоридов 10-150 мг/кг.

Грунты по отношению к бетонным и железобетонным конструкциям конструкциям на портландцементе, на шлакопортландцементе и на сульфатостойком цементе (бетоны марок W4, W6, W8) - неагрессивны.

Характеристика грунтов основания сооружений по агрессивности грунтов дана в таблице №2.1.3.2.

Грунты в основании сооружений обладают средней - высокой степенью коррозионной активности по отношению к стальным металлическим конструкциям. Удельное электрическое сопротивление 8,36-22,40м*м

Грунтовые воды вскрыты на водопропускном сооружении на ПК1+41 на глубине 3,0м. Воды низкоминерализованные 982,5мг/л. Содержание в воде хлоридов составляет 92мг/л, сульфатов - 50мг/л, гидрокарбонатов - 405мг/л (6,64мг-экв/л).

6.2. Проектные решения

6.2.1.Строительные решения для автомобильной дороги

План и продольный профиль

Общее направление ремонтируемого участка юго-западное. Протяжение 7800 метров. В плане предусмотрено 9 углов поворота.

Минимальный радиус закругления 300м принят на северном подходе к путепроводу.

В основном трасса повторяет ось существующего земляного полотна. Закрепление оси трассы и углов поворота выполнено на створные знаки, грунтовые репера и с использованием существующих столбов воздушной линии связи. Всего по трассе устроено 9 реперов с отметками в Балтийской системе.

Продольный профиль запроектирован с максимальным сохранением существующего профиля дороги. Руководящая отметка назначена в соответствии с толщиной

МЕМСАРАПТАМА • ГОСОЭКСПЕРТИЗА

существующей дорожной одежды и минимизацией работ по капитальному ремонту автодороги.

Максимальный продольный уклон при проектировании продольного профиля составляет 40‰, что обусловлено наличием путепровода через железную дорогу на ПК 6+00.

Земляное полотно и водоотвод.

Существующее земляное полотно отсыпано из притрассовых резервов, коэффициент уплотнения рабочего слоя земляного полотна колеблется от 0,73 до 0,91. Заложение существующих откосов насыпи, в основном, от 1:3 до 1:4.

Для лучшего сцепления грунтов существующего земляного полотна и вновь досыпаемого, предусмотрено рыхление существующей поверхности земляного полотна, как на откосах, так и верха. При высоте насыпи свыше 2 метров и при больших уклонах существующего откоса насыпи предусмотрена нарезка уступов.

В проекте предусмотрено уполаживание откосов земляного полотна до нормативных параметров.

Оплачиваемый объем земляных работ по основной дороге составил 71559м^3. Водоотвод с проезжей части автодороги решён за счёт поперечного уклона. В целях не размывания откосов насыпи предусмотрено укрепление откосов растительным грунтом с механизированным посевом низкорослых трав.

Дорожная одежда

Расчет дорожной одежды произведен согласно СН РК 3.03-19-2006 «Расчет нежестких дорожных одежд», в соответствии с перспективной интенсивностью движения автотранспорта на 20 год эксплуатации автодороги, коэффициента прочности 1 и коэффициента надежности 0,95.

Требуемый модуль упругости на поверхности дорожной одежды и расчетная интенсивность движения на первую полосу составили 345 МПа и 3800 ед/сут соответственно.

На стадии полевых изысканий инженерно-геологическим отрядом выполнялись промеры толщин дорожной одежды по трассе, а также определялось состояние плотности грунтов рабочего слоя.

Исходя из состояния конструкции существующих образцов покрытия, толщин слоев, было разработано 3 варианта дорожной одежды.

Тип 1

Горячий плотный мелкозернистый асфальтобетон, типа А, марки I по ГОСТ 9128-2009, битум БНД 60/90, толщиной слоя 6см.

Горячий пористый крупнозернистый асфальтобетон, марки II по ГОСТ 9128-2009, битум БНД 60/90, толщиной слоя 9см.

Горячий чёрный щебень на битуме БНД 60/90, толщиной слоя 12см.

Щебень фракционный (ГОСТ 8267-93) по способу заклинки в два слоя 15+5см, общей толщ. 20см.

Дополнительный слой основания из природной песчано-гравийной смеси толщиной 15см ГОСТ 8736-93.

Тип 2

Горячий плотный мелкозернистый асфальтобетон, типа А, марки I по ГОСТ 9128-2009, битум БНД 60/90, толщиной слоя 6см.

Горячий пористый крупнозернистый асфальтобетон, марки II по ГОСТ 9128-2009, битум БНД 60/90, толщиной слоя 10см.

МЕМФАРТАМА • ЭКОЭКСПЕРТИЗА

Основание из щебено-гравийно-песчаной смеси, укреплённое портландцементом М-400 в установке 8% от веса смеси, толщиной 22см.

Дополнительный слой основания из природной пес-чано-гравийной смеси толщиной 20см ГОСТ 8736-93.

Тип 3

Горячий плотный мелкозернистый асфальтобетон, типа А, марки I по ГОСТ 9128-2009, битум БНД 60/90, толщиной слоя 6см.

Горячий пористый крупнозернистый асфальтобетон, марки II по ГОСТ 9128-2009, битум БНД 60/90, толщиной слоя 9см.

Горячий чёрный щебень на битуме БНД 60/90, толщиной слоя 12см.

Щебень фракционный (ГОСТ 8267-93) по способу заклинки в два слоя 15+5см, общей толщ. 20см.

Дополнительный слой основания с использованием материала от разборки существующей дорожной одежды, толщиной слоя 16см.

По разработанным вариантам выполнялось экономическое сравнение строительной стоимости на 1км длины дороги.

Наиболее экономичным явился вариант дорожной одежды № 3. В этом варианте в дополнительном слое основания, толщиной 16см, используется материал от разборки основания и подстилающего слоя основания существующей дорожной одежды.

Несколько дороже, на 14,8%, оказался вариант № 1.

Вариант № 2 оказался наиболее дорогим - 20%.

На стадии согласования рекомендованного варианта «Заказчик» согласовал вариант № 3. В подготовительный период будут выполняться работы по разборке существующей дорожной одежды.

Асфальтобетонное покрытие будет разрабатываться механической фрезой и часть материала от разборки асфальтобетона будет использоваться для расклинцовки щебёночного основания. Остальной материал из щебня будет вывозиться автотранспортом на АБЗ для повторного использования.

Ввиду недостаточной плотности грунта существующего рабочего слоя под дорожной одеждой, после снятия существующей дорожной одежды необходимо рыхление грунта рабочего слоя на глубину 25см и тщательное уплотнение грунта катками с поливом до коэффициента уплотнения 0,98, табл. 7.2.2 СНиП РК 3.03-09-2006

6.2.2. Искусственные сооружения

Автодорога от с. Деркул до пересечения с автодорогой «Уральск-Таскала» протяженностью 7,8км имеет на пересечении с железной дорогой «Саратов-Илецк» путепровод через железную дорогу схемой 6х21м.

Согласно утвержденного «Задания на проектно-изыскательские работы» пункт 8.1 проектные работы по капитальному ремонту путепровода, включая покрытие, не производить.

Поэтому капитальный ремонт выполняется по малым искусственным сооружениям на дороге в соответствии с утвержденной «Заказчиком» ведомости дефектов.

Всего труб согласно ведомости - 11шт. Из них имеется две трубы для орошения, которые пересекают дорогу и находятся в удовлетворительном состоянии. Ремонт этих труб согласно установки «Заказчика» не производится.

По остальным 8-ми трубам в соответствии с «ведомостью дефектов» выполняется капитальный ремонт.

В составе 8-ми труб имеется ж/б трубы Ø1м - 4шт, Ø1,5м - 2 трубы, ж/б трубы 2Ø1,5м - 1 шт. Металлические трубы Ø1м -2шт.

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

При освидетельствовании существующих труб было отмечено наличие просадок звеньев труб, разрушение швов между звеньями. На всех трубах отсутствует укрепление русла и откосов земполотна, нет концевых элементов.

Демонтажу подлежат трубы на ПК1+41,28; ПК2+72; ПК19+41,3; ПК22+03,44; ПК33+74,7м; ПК77+10м. В основном при повторном монтаже используются существующие звенья и добавляются недостающие. Фундаменты устраиваются из ж/б лекальных блоков.

Металлическая труба Ø1м на съездах ПК10+95,7м удлиняется по концам с выходом окончания торцов трубы на 2 м за откосы земполотна по низу. Блоки и звенья тела трубы с дефектами подлежат ремонту с использованием полимербетона «ЕМАСО». Предварительно на дефектных участках бетона делается насечка на 1-2см и затем накладывается слой качественного бетона. Укрепление на трубах выполняется из монолитного бетона толщиной 8 и 12см. При укладке бетона укрепления устанавливаются арматурные сетки из стали А-I Ø6мм с клеткой 20х20см.

6.2.3.Пересечения и примыкания с другими дорогами

На проектируемой по капитальному ремонту дороги 7,8 км имеются 19 съездов, примыканий и пересечений с другими дорогами.

На стадии согласования с «Заказчиком» ведомости примыканий и пересечений было согласовано для капитального ремонта 8 примыканий и съездов.

Не подлежат капитальному ремонту примыкания в начале к а/д п.Деркул - п.Селекционный, а также примыкание к автодороге Уральск-Таскала на ПК78+00.

Проектируемая дорога на всем протяжении находится в черте г.Уральска. По СНИП РК 3.01-01-2002* значение автодороги будет как магистральная улица районного значения -транспортно-пешеходная. Однако согласно утвержденному заданию п.6.1. техническая категория дороги определена П.

Согласно п.8 -требования к разработке рабочего проекта по вопросам плана трассы и продольного профиля принимались во внимание требования СНиП 3.01-01-2002* как дороги расположенной в городской черте.

При проектировании капитального ремонта примыканий, съездов и пересечений дорог применялись требования СНиП РК 3.03-09-2006.

Сопряжение съездов с основной дороги выполнено круговыми кривыми радиусом 25м. Направляющие островки и зоны безопасности устраиваются в виде разметки на проезжей части дорог.

Обочины земляного полотна съездов укрепляются на ширину 2,25м. Продольные уклоны на подходах к примыканиям на участках протяжением не менее расстояния видимости для остановки не превышают 40‰.

Конструкция дорожной одежды на примыканиях и пересечениях принято по типу основной дороги - Тип 3. Краевые полосы на 0,75м выполняется также по типу основной дороги.

Обочины устраиваются присыпные из природной песчано-гравийной смеси. На ширину 2,25м на каждой обочине устраивается укрепление песчано-гравийно-щебеночной смесью толщиной 0,15м. Откосы земполотна укрепляются засевом трав.

6.2.4. Пересечение дороги с существующими инженерными коммуникациями.

Согласно материалов полевых изысканий автодорога от села Деркул до пересечения с а/д «Уральск-Таскала» имеет 27 позиций пересечения с инженерными коммуникациями. Из них значительное количество приходится на ЛЭП: ЛЭП-220кв-3 шт. ЛЭП-35кв -

МЕМСАРАПТАМА • ПОЗЫКСПЕРТИЗА

4шт, ЛЭП-10кв -8шт, ЛЭП-6кв - 1 шт, ЛЭП-0,4кв - 1 шт. Всего пересечений с ЛЭП-17 пересечений. Пересечение с трубами канализации - 4 пересечения. С газопроводами - 3 пересечения, с линиями связи - 1 пересечение с водопроводами - 2 пересечения. По данным провеса проводов и расположения опор переустройство ВЛ и ЛС не требуется. На ПК0+40м дорога проходит с пересечением подземного кабеля связи. Согласно тех условий, выданных ЗКО Областной Дирекцией Телекоммуникаций на месте пересечения требуется проложение полиэтиленовой толстостенной трубы Ø100мм на глубину 0,7м, отступив от телефонного кабеля на 1 м.

В конце трассы автодорога пересекает четыре линии канализации и одну нитку водопровода Ø200мм.

Проектом предусмотрено устройство 2-х стальных футляров Ø1600мм на пересечении с трубами канализации Ø1000мм. и стальной футляр Ø400мм под водопроводную трубу Ø200мм на ПК77+16.

6.2.5.Обустройство дороги, организация и безопасность движения

Организация и безопасность движения разработаны в соответствии с ВСН 25-86, СТ РК 1125-2003, СТ РК 1412-2005 и с требованиями СНиПа РК 3.03-09-2006.

В комплекс мероприятий по организации и безопасности входит обустройство дороги в виде установки сигнальных столбиков, дорожных знаков, укрепления обочин, разметки проезжей части, а также геометрических параметров плана, продольного и поперечных профилей автодороги.

Дорожные знаки.

На рассматриваемом участке дороги предусмотрена установка 3-х групп дорожных знаков:

предупреждающих	- 1 знак
приоритета	- 40 знаков
информационно-указательных	- 4 знака

Щитки знаков монтируются на металлических стойках, которые устанавливаются на специальных присыпных бермах. Места установки знаков показаны на графике обстановки дороги и в ведомости дорожных знаков. Все дорожные знаки должны соответствовать ГОСТ 10807-78*.

Ограждающие устройства.

На проектируемом участке имеет место металлическое барьерное ограждение на сопряжении подходов с путепроводом «Конструкция ограждения принята согласно стандарта КР СТ 1278-2004. Существующее ограждение демонтируется и устраивается новое барьерное ограждение. Кроме металлического барьерного ограждения на дороге предусмотрена установка металлических сигнальных столбиков по ГОСТ Р50970-96, которые устанавливаются на трубах, на кривых и на примыканиях. Всего по дороге устраивается 996 п.м. барьерного ограждения.

Оценка условий безопасности движения.

Видимость встречного транспорта обеспечена на всем протяжении дороги при расчетной скорости 80 км/час.

В рабочем проекте предусмотрена дорожная разметка №1.1; №1.5; №1,6; №1.7; ;1.13; №1.20 по СТ РК 1124-2003. Объемы работ отражены в ведомости объемов работ.

Согласно ВСН 25-86 каких-либо дополнительных мер по обеспечению безопасности движения по автодороге не требуется.

В рабочем проекте предусмотрено обустройство временной объездной автодороги предназначенной для пропуска транзитного автотранспорта.

МЕМЕДАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

6.2.6. Организация капитального ремонта автодороги

Раздел «Организация строительства» капитального ремонта автодороги от с.Деркул до примыкания к а/д «Уральск-Таскала» разработан в соответствии с СНиП 3.01.01-85 «Организация строительного производства». Район строительства относится к IV дорожно-климатической зоне. По данным метеостанции г. Уральск количество дней с отрицательной температурой колеблется в пределах 140-150 дней. Согласно заданию на проектно-изыскательские работы капитальный ремонт автодороги должен быть выполнен в 2013 году.

Срок капитального ремонта автодороги II технической категории протяжённостью 7,8км составит 11 месяцев

Продолжительность подготовительного периода 1 месяц.

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

6.2.7. Обеспечение строительными материалами

Принятая схема обеспечения строительства 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 стан ция Уральск расположена от объекта в 12км.

Для капитального ремонта автодороги согласована следующая схема транспортирова ния дорожно-строительных материалов:

Асфальтобетонная смесь - горячая поставляется с АБЗ в г. Желаево на 22км.

Фракционный щебень для дорожных работ с щебнезавода ст. Мугоджары по железной до роге на ст. Уральск 698км и автовозкой на 22км. М-800

Фракционный щебень для бетона поставляется со ст. Мугоджары М-1200 по железной дороге 698км и автовозкой на 22км.

Битум поставляется с НПЗ г. Уфа до ст. Уральск 752км и затем автотранспортом 22км.

Прочий ж/бетон с завода ж/б изделий г. Уральск на 19км.

Вода для приготовления бетона - из реки Чаган L=5км. Для приготовления пищи и питья должна использоваться вода водопроводной сети г. Уральск с обязательным кипячением.

6.3.Охрана окружающей среды

При капитальном ремонте дороги мероприятия по охране окружающей природной среды должны выполняться как при ведении земляных работ: снятие и складирование растительного слоя , а также при работе механизмов: предупреждать порчу растительного слоя работой механизмов, не допускать слив на землю отработанных масел, ГСМ и других продуктов эксплуатации машин. Необходимо выполнять особую осторожность с огнем, особенно при сварочных работах. На местах базирования полевых станов необходимо применение контейнеров для хранения технических отходов, выгребные ямы, септики.

Контроль за соблюдением перечисленных мер возложен на руководителей строительных организаций, на технический надзор "Заказчика", на штатных инспекторов и авторский надзор проектной организации.

МЕЖМОДАВАЛТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

6.4. Сметная документация.

Сметная документация разработана в соответствии с положением «Порядка разработки, согласования, утверждения и составе проектной документации на строительство» СН РК 1.02-03-2011, введенный в действие с 15.08.2012г приказом №411.

Сметная документация на 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 1.10.03 года приказом Комитета по делам строительства МИТ РК за № 261 от 30.06.03 года.

Расчеты выполнены с учетом территориального района для зоны и с учетом ведомости поставки основных материалов.

Размеры накладных расходов приняты в соответствии с действующими нормативными документами (СН РК 8.02-02-2002, приложение 1).

Ненормируемые и непредвиденные затраты приняты согласно СН РК 8.02-02-2002 (п. 4.3.17) в размере 6 %.

Затраты на временные здания и сооружения приняты согласно СН РК 8.02-09-2002.

Затраты на дополнительные затраты при производстве строительно-монтажных работ в зимнее время приняты согласно СН РК 8.02-07-2002.

Затраты на дополнительные отпуска и выслугу лет по СН РК8.02-02-2002.

Переход на текущий уровень сметной стоимости строительства от базового уровня цен 2001г. выполнен через индекс изменения месячного расчетного показателя, установленного на 2013г. в размере 1731 тенге.

Месячный расчетный показатель на 2012 год принят согласно Закону Республики Казахстан "О Республиканском бюджете на 2012-2014 годы" за № 496-IV от 24 ноября 2011 г. и письма Министерства финансов Республики Казахстан за № ДБПП-2/9874 от 14 июня 2011 г.

Налоги, сборы и обязательные платежи начислены согласно СН РК 8.02-02-2002 (п. 4.7.12) в размере 2%.

Налог на добавленную стоимость (НДС) принят в размере 12%, установленный Налоговым кодексом (с изменениями и дополнениями, внесенными законами РК по состоянию на 3.12.11 г.), и рассчитан от сметной стоимости строительства в текущем уровне цен с учетом налогов, сборов и обязательных платежей.

7. ОЦЕНКА ПРИНЯТЫХ ПРОЕКТНЫХ РЕШЕНИЙ И РЕЗУЛЬТАТЫ ЭКСПЕРТИЗЫ

7.1. Оценка принятых проектных решений

Рабочий проект **«Ремонт участка автомобильной дороги от с. Деркул до пересечения с автодорогой Уральск-Таскала-граница РФ (7,8 км) – капитальный ремонт (корректировка»** выполнен в полном объеме в соответствии с заданием на проектирование и выданными техническими условиями.

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 II категории с учетом интенсивности движения и состава транспортных средств, обеспечена безопасность движения транспортных средств и минимальное воздействие на окружающую среду.

Принятые проектные решения соответствуют государственным нормативным требованиям по экологической, санитарной безопасности и охране труда, обеспечивают безопасное движение автомобилей с установленными скоростями и нагрузками.

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

Технико-экономические показатели рабочего проекта

Таблица 1

№ п/п	Наименование показателя.	Ед. изм.	Показатели		Примечание + увеличение, - уменьшение
			Заявленные до экспертизы	Рекомендуемые к утверждению	
1	Строительная длина (протяженность)	км	7,8	7,8	
2	Категория дороги		II	II	
3	Количество полос движения	шт.	2	2	
4	Ширина земляного полотна	м	15,0	15,0	
5	Ширина полосы движения	м	3,75	3,75	
6	Ширина проезжей части	м	7,5	7,5	
7	Тип дорожной одежды		капитальный	капитальный	
8	Вид покрытия		Горячий асфальтобетон	Горячий асфальтобетон	
7	Общая сметная стоимость капитального ремонта в базовых ценах 2001 г. в том числе: СМР оборудование прочие	 млн. тенге млн. тенге млн. тенге млн. тенге	499,369 492,668 - 6,701	499,369 492,668 - 6,701	
8	Общая сметная стоимость капитального ремонта в уровне цен 2013 года в том числе: СМР оборудование прочие	 млн. тенге млн. тенге млн. тенге млн. тенге	1301,086 1100,398 - 200,688	1301,086 1100,398 - 200,688	
9	Продолжительность капитального ремонта	мес.	11	11	

8.ВЫВОДЫ:

8.1.Рабочий проект **«Ремонт участка автомобильной дороги от с. Деркул до пересечения с автодорогой Уральск-Таскала-граница РФ (7,8 км) – капитальный ремонт (корректировка)»** соответствует требованиям законодательных актов и государственных нормативов, действующих в Республике Казахстан и рекомендуется к утверждению в установленном порядке со следующими технико-экономическими показателями:

Техническая категория дороги	II
Протяжённость ремонтируемого участка	7,8 км
Ширина земляного полотна	15,0 м
Ширина полосы движения	3,75 м
Ширина проезжей части	7,5м
Число полос движения	2 шт
Тип дорожной одежды и вид покрытия	Капитальный. Два слоя горячего асфальта

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

Общая сметная стоимость капитального ремонта в базовых ценах 2001 г.	499,369 млн. тенге
в том числе: СМР	492,668 млн. тенге
оборудование	-
прочие затраты	6,701 млн. тенге
Общая сметная стоимость капитального ремонта в ценах 2013г.	1301,086 млн. тенге
в том числе: СМР	1100,398 млн. тенге
оборудование	-
прочие затраты	200,688 млн. тенге
Продолжительность капитального ремонта	11 мес.

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

8.3. До начала производства работ рабочий проект подлежит утверждению в установленном порядке в течение 3-х месяцев.

8.4. При реализации проекта максимально применять оборудование, строительные материалы и конструкции Казахстанского производства согласно требованиям пункта 5 Протокольного решения Правительства РК от 2 февраля 2010 года № 15-56/005-1689-12.

Ранее выданное экспертное заключение № 09-0631/09 от 25.09.2009 г. аннулируется.

8. ТҰЖЫРЫМ:

«Деркөл ауылынан Орал – Тасқала – РФ шекарасы (7,8 шақ.) автожолының қиылысына дейінгі автожолды күрделі жөндеу (2012 жылға түзету) » жұмыс жобасы бойынша сараптаманың ұсыныстарымен енгізілген өзгерістер мен толықтыруларды ескере отырып, Қазақстан Республикасында қолданалатын мемлекеттік нормативтердің талаптарына сәйкес келетіндіктен, төмендегі техника-экономикалық көрсеткіштермен белгіленген тәртіппен бекітуге ұсыныс жасаймыз:

Техникалық жол дәрежесі	II
Жөндеу учаскесінің созуы, км	7,8 шақырым
Жер жабынын ені, м	15,0 м
Жүргінші жол ені, м	3,75 м
Жүргінші бөлігінің ені,м	7,5 м
Жүргінші жол саны, дана	2 дана
Жол төсемі және жабын түрі	Күрделі. Ыстық асфальтың екі жабыны.
2001 ж.базалық бағадағы күрделі жөндеудың жалпы сметалық құны, мың теңге	499,369 млн теңге
Оның ішінде құрылыс-монтаж жұмыстары, мың теңге	1100,398 млн теңге
жабдықтар	-
басқа шығындары, мың теңге	6,701 млн теңге
2013ж.ағымдағы бағадағы күрделі жөндеудың жалпы сметалық құны, мың теңге	1301,086 млн теңге
Оның ішінде құрылыс-монтаж жұмыстары, мың теңге	1067813,71 млн теңге
жабдықтар	-
басқа шығындары, мың теңге	200,688 млн теңге
Құрылыс ұзақтығы, ай	11 ай

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

8.1 Жұмысты өндіріске беруге рұқсат ету және бекітуге ұсыну кезінде жұмыс жобасы сараптаманың осы қорытындысына сәйкес келетіндігі тексерілуі тиіс.

8.2 Жұмыс өндірісі басталғанға дейін жұмыс жобасы сараптау қорытындысы берілген күннен бастап 6 ай ішінде белгіленген тәртіппен бекітілуге жатқызылады.

8.3 2010 жылдың 2 ақпанының № 15-56/005-1689-12 ҚР Үкіметінің хаттамалық шешімімен 5-ші тармағының талаптарына сәйкес жобаның іске асыруларының жанында жабдық, құрылыс материалы және өндірістік конструкциясын барынша қабылдау.

№ 09-0631/09 от 25.09.2009 г берілген сараптама қорытындысы жойылады.

Директордың орынбасары **Горшков А.А.**

Өндірістік бөлімнің бастығы **Кобин В.В.**

Жетекші сарапшы **Плужников В.А.**

Смета-экономиқалық секторының жетекшісі маманы **Маркова Н.Г.**

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА