ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
РЕСПУБЛИКА ҚАЗАХСТАН

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
ҚҰРЫЛЫС ЖӘНЕ ТҰРҒЫН
ҮЙ-КОММУНАЛДЫҚ ШАРУАШЫЛЫҚ
ІСТЕРІ АГЕНТТІГІ «ЖОБАЛАРДЫ
МЕМЛЕКЕТТІК ВЕДОМСТВОДАН
ТЫС САРАПТАУ» ШАРУАШЫЛЫҚ ЖҮРГІЗУ
ҚҰҚЫҒЫНДАҒЫ РЕСПУБЛИКАЛЫҚ
МЕМЛЕКЕТТІК ҚӘСІПОРНЫНЫҢ
(«МЕМСАРАПТАМА» РМҚ) 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 ҚАСІПОРНЫНЫҢ («МЕМСАРАПТАМА» РМҚ) 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:

Директор
Филиала РГП «Госэкспертиза»
по Западно-Казахстанской
области

.....Искиндиров Н.К.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

№ 09-0659/12 от 24 декабря 2012 года

на рабочий проект

«Капитальный ремонт участка автомобильной дороги республиканского значения "Подстёпное-Фёдоровка-граница РФ", км.98-км.113, моста через р. Утва на км.100, производственной базы ДЭП-2 ДЭУ-38 в п.Фёдоровка. Корректировка." Участок №1. Капитальный ремонт автодороги "Подстёпное-Фёдоровка-граница РФ" км.98-км.110+600 м»

ЗАКАЗЧИК:
ГУ «Западно-Казахстанский областной департамент Комитета автомобильных дорог Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан».

ГЕНПРОЕКТИРОВЩИК:
ТОО «Уральский Каздорпроект»

г.Уральск

ПРЕДИСЛОВИЕ

Настоящее экспертное заключение на рабочий проект **«Капитальный ремонт участка автомобильной дороги республиканского значения "Подстёпное-Фёдоровка-граница РФ", км.98-км.113, моста через р. Утва на км.100, производственной базы ДЭП-2 ДЭУ-38 в п.Фёдоровка. Корректировка." Участок №1. Капитальный ремонт автодороги "Подстёпное-Фёдоровка-граница РФ" км.98-км.110+600 м»** 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.

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
РЕСПУБЛИКА ҚАЗАХСТАН

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ ҚҰРЫЛЫС ЖӘНЕ ТҰРҒЫН ҮЙ-КОММУНАЛДЫҚ ШАРУАШЫЛЫҚ ІСТЕРІ АГЕНТТІГІ «ЖОБАЛАРДЫ МЕМЛЕКЕТТІК ВЕДОМСТВОДАН ТЫС САРАПТАУ» ШАРУАШЫЛЫҚ ЖҮРГІЗУ ҚҰҚЫҒЫНДАҒЫ РЕСПУБЛИКАЛЫҚ МЕМЛЕКЕТТІК ҚАСІПОРНЫНЫҢ («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

«БҚО Федоровка ауылындағы ДЭП-2 ДЭУ-38 жұмыс базасында республикалық маңызы бар «Подстепное-Федоровка- РФ шек.» автожолының 98-113шақ., Утва өзені арқылы көпір 100шақ. телімдерді күрделі жөндеу №1 телім. "Подстепное-Федоровка- РФ шек." автожолының 98 шақ.-110 шақ.+600м. телімін күрделі жөндеу»

жұмыс жобасы бойынша

2012 жылғы 24 желтоқсандағы № 09-0659/12

ҚОРЫТЫНДЫ

ТАПСЫРЫСШЫ:
«ҚР көлік және коммуникация министрлігі Автомобиль жолдары комитетінің Батыс Қазақстан облыстық департаменті»ММ

БАС ЖОБАЛАУШЫ:
«Орал Қазақжолжобалау» ЖШС

Орал қаласы

1. **НАИМЕНОВАНИЕ** - Рабочий проект **«Капитальный ремонт участка автомобильной дороги республиканского значения "Подстёпное-Фёдоровка-граница РФ", км.98-км.113, моста через р. Утва на км.100, производственной базы ДЭП-2 ДЭУ-38 в п.Фёдоровка. Корректировка." Участок №1. Капитальный ремонт автодороги "Подстёпное-Фёдоровка-граница РФ" км.98-км.110+600 м»** разработан в 2012 году.
Настоящее заключение выполнено в соответствии с договором от 13 декбря 2012 года № 0690 между Филиалом РГП «Госэкспертиза» по ЗКО и ТОО «Уральский Каздорпроект»

2. **ЗАКАЗЧИК** – ГУ «Западно-Казахстанский областной департамент Комитета автомобильных дорог Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан».

3. **ГЕНПРОЕКТИРОВЩИК** – ТОО «Уральский Каздорпроект». (Лицензия ГСЛ№ 007796 от 21.12.2001 года с приложением от 06.06.2012 года. Главный инженер проекта Донсков В.И.).

4. **ИСТОЧНИК ФИНАНСИРОВАНИЯ** – государственные инвестиции.

5. ОСНОВНЫЕ ИСХОДНЫЕ ДАННЫЕ

5.1 Основание для разработки:

задание на разработку рабочего проекта (корректировка) от 23.10.2012 года, утверждённое заказчиком;

акт выбора земельного участка от 16.11.2012 года;

ситуационный план с согласованиями (приложение № 1 к акту выбора участка;

заключение Госсанэпиднадзора Бурлинского района по отводу земельного участка № 511 от 30.11.2012 года;

письмо ГУ «ЗКОДКАДМТ и К РК» на согласование земельного участка № 23-14-01/02-2220 от 26.11.2012 года;

письмо № 7т-01/3-475 от 17.07.2006 года о согласовании дорожной одежды Тип 1;

письмо № 7т-01/3-539 от 08.08.2006 года об автопавильонах;

акт на право постоянного землепользования №0056903 по Бурлинскому сельскому округу выдан на основании постановления акимата Бурлинского района от 20.11.2005 года № 565;

акт на право постоянного землепользования №0056902 по Бурлинскому сельскому округу выдан на основании постановления акимата Бурлинского района от 20.11.2005 года № 565;

5.2.Согласования и заключения заинтересованных организаций:

заключение экологической экспертизы № 680 от 24.12.2012 г., выданное ГУ «Управление природных ресурсов и регулирования природопользования ЗКО» ;

санитарно-эпидемиологическое заключение № 865 от 11.12.2012 года, выданное Департаментом КГСЭН МЗ РК по ЗКО.

5.3.Комплектность представленной документации:

Том 1. Документы, представляемые на утверждение.
Том 2. Материалы согласования и рекультивации земель.
Том 3.
Книга 1. Рабочая документация.
Книга 2. Поперечные профили земляного полотна.
Том 4. Сводный сметный расчет.
Том 5. Локальные сметы.
Том 6. Сводная ведомость объёмов работ.

5.4.Основные цели и задачи капитального ремонта автодороги

Капитальный ремонт участка дороги позволят значительно повысить объём грузовых и пассажирских перевозок, повысить эксплуатационные качества дороги.

В 2006 году ТОО «Уральский Каздорпроект» разработал рабочий проект капитального ремонта участка автодороги км.98-км.113 и моста через р.Утва на км.100. Однако,

вследствие отсутствия финансирования, за истекшие годы никакие ремонтные работы на этом участке не выполнялись. В конце 2012 года от Заказчика –ГУ «Западно-Казахстанский департамент Комитета автомобильных дорог Министерства транспорта и коммуникаций РК поступило задание на корректировку рабочего проекта участка км.98 по км.113 автодороги «Подстепное-Федоровка –граница РФ».

В основу корректировки рабочего проекта капитального ремонта участка автодороги приняты инженерные изыскания участка автомобильной дороги км 97 – км 113, произведенные ТОО «Уральский Каздорпроект» в июне и июле 2006 года и дополнительные доизыскания, выполненные в октябре 2012 года.

6.ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ ОБЪЕКТА КАПИТАЛЬНОГО РЕМОНТА И ПРИНЯТЫЕ ПРОЕКТНЫЕ РЕШЕНИЯ

6.1.1. Характеристика участка строительства и места прохождения дороги

Автомобильная дорога «Подстепное-Федоровка-граница РФ» участок км.98-км.113 расположена на территории Западно-Казахстанской области. Проектируемый участок автодороги с км 98 - км по км. 110+600 расположен на территории Бурлинского района.

В геоморфологическом отношении местность, по которой проходит указанная автодорога, относится к северо-западной оконечности Прикаспийской низменности, вблизи границы с северо-западной оконечностью Подуральского Плато.

Рельеф местности равнинный, со слабым уклоном к юго-западу, в сторону реки Урал. Основная часть территории дороги находится за пределами пойменной части р. Урал. Система отметок в рабочем проекте - Балтийская. Перепады высот колеблются по дороге от 51,76м до 53,66м.

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.

Инженерно-геологические условия на участке автодороги

В геологическом отношении территория ремонтируемой автодороги сложена четвертичными отложениями, мощность которых составляет от 2 до 18 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 (QUI), представленные делювиальными и провилюальными образованьями по окраинам Прикаспийской впадины - это чехол покровных суглинков и су-

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

песей карбонатизированных, плотных, местами засоленных, с редкими включениями дресвы и щебня местных пород. Мощность толщи достигает 20 метров.

Среднечетвертичные отложения слагают III надпойменную террасу р. Утва. В нижней части разреза залегают гравийно-галечниковые отложения. Выше залегают мелкозернистые и среднезернистые пески с прослоями глин и супесей. В верхней части разреза отмечаются желто-бурые суглинки. Верхнечетвертичные отложения представлены средне-тонкозернистыми песками, редко с галькой, гравием.

Мощность отложений колеблется от 6 до 17м. Современные отложения включают аллювиальные образования и представлены гумусированными суглинками, супесями, песками. Мощность отложений 2-4м.

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

Характеристика существующей дороги

План и продольный профиль

Согласно утвержденного задания на проектно-изыскательские работы началом проектируемого участка был определен км.98, а концом км.110+600м. Протяженность 13,6км. Однако при выполнении полевых изысканий оказалось, что существующее а/б покрытие обрывается на км.97 у километрового столба (97). Письмом №7-т-02/3-979 от 17 июля 2006г «Заказчик» согласовал - начало проектируемого участка принять существующий километровый столб км.97. Окончание проектируемого участка принять существующий километровый столб км. 110+600. Протяженность участка 13,6км.

Общее направление реконструируемого участка дороги юго-восточное. Протяжение проектируемого участка 13600 метров. В плане предусмотрено 3 угла поворота. На кривых №1 и №2 радиусами менее 2000 метров, запроектирован односкатный поперечный профиль -вираж. Остальное закругление имеет радиус 3000м и устраивается без переходной кривой.

Мостовой переход через р.Утва расположен в пойменной части этой реки. В высокие паводки насыпь в пойме подтапливается. На этом участке принят безрезервный профиль земполотна. Мостовой переход расположен на прямом участке. С начала трассы до реки Утва трасса прилегает по землям Бурлинского поселкового округа. Далее, до конца участка трасса проходит по землям Бумакольского сельского округа. В плане, на всем протяжении ось проходит по существующей автодороге. Боковые резервы и откосы дороги на отдельных участках сильно заросли мелколесьем, кустарником. В проекте предусматриваются затраты по расчистки и корчевки мелколесья.

Земляное полотно и водоотвод

Существующее земляное полотно отсыпано из притрассовых резервов, коэффициент уплотнения рабочего слоя земляного полотна колеблется от 0,70 до 0,93. Заложение существующих откосов насыпи, в основном, от 1:3 до 1:4.

Состояние существующей дорожной одежды на участке капитального ремонта дороги

Проектируемый участок дороги всегда являлся опасным участком всей дороги. При строительстве дороги на ней было устроено переходное покрытие из природной песчанногравийной смеси толщиной 15 см. В течении 5 лет данное покрытие было полностью разрушено и в последующие годы выполнялись ремонтные работы отдельными участками. Во всех случаях всегда на дороге оставался разрыв длиной 5-7 км сложный для проезда, так как наблюдалась глубокая колейность, ямы и просадки на дороге. Согласно промеров на стадии полевых инженерно-геологических изысканий от начала участка до ПК90 а/б покрытие отсутствовало. Наблюдалось покрытие из фракционного щебня толщиной 8-10см и подстилающий слой из ПГС толщиной от 3 до 25см. Местами подстилающий слой вообще выклинивался. С ПК92 наблюдается покрытие из однослойного асфальтобетона толщиной 4-6см на основании из щебня 6-8 см и ПГС 6-12см. С ПК132 а/б покрытие переходит в двухслойное толщиной от 5 до 9см. Состояние дорожной одежды крайне неудовлетворительное и требуется его полная разборка.

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

Обстановка автодороги находится в неудовлетворительном состоянии, знаки и километровые столбы не соответствуют ГОСТ.

6.2. Принятые проектные решения

Подсчет суточной интенсивности движения транспортных средств на участке дороги был произведен во время инженерных изысканий в 2006 году.

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. Среднесуточная перспективная интенсивность движения на 2026г в физических единицах 2520 авт/сут.

В рабочем проекте предусмотрен капитальный ремонт автодороги с доведением параметров дороги до норм III технической категории. В составе работ по ремонту предусмотрено разборка всего существующего покрытия на проектируемом участке, рыхление и переуплотнением верхнего слоя земляного полотна, замена и ремонт водопропускных труб находящихся в плохом состоянии, ремонт существующих примыканий и пересечений дорог. На съезде в пос. Бумаколь устраиваются две автобусные остановки и автопавильон. Разработан проект капитального ремонта обустройства дороги и проект охраны окружающей среды, произведены предварительные согласования.

Технические нормативы проектирования реконструкции автодороги приняты в соответствии с действующими в РК нормами: СНиП РК 3.03.09-2006*, СНиП 2.05.03-84* СНиП 2.01.14-83, СНРК 3.03-19-2006 г.

Основные технические нормативы, принятые при проектировании на участке дороги

Таблица 1

№ п/п.	Наименование параметров	Нормативы	
		по СНиП 3.03-09-2006*	Приняты
1.	Категория дороги	III	III
2.	Расчетная интенсивность движения на 20 — летнюю перспективу, авт/сутки		
3.	Расчетная скорость движения, км/ч.	100	100
4.	Число полос движения, шт.	2	2
5.	Ширина полосы движения, м.	3, 5	3, 5
6.	Ширина проезжей части, м.	7	7
7.	Ширина обочины, м.	2,5	2,5
8.	Наименьшая ширина укрепленной полосы обочины, м.	0,5	0, 5
9.	Ширина земляного полотна, м	12	12
10.	Поперечный уклон проезжей части и укрепительной полосы, ‰	20	20
11.	Поперечный уклон обочины, ‰	40	40
12.	Наибольший продольный уклон, ‰	50	14
13.	Наименьшее расстояние видимости, м.		
	а) для остановки	200	252
	б) встречного автомобиля	350	389
14.	Наименьшие радиусы кривых		
	а) в плане, м	600	500
	б) в продольном профиле:		
	-выпуклые, м	10000	10000
	-вогнутые, м	3000	7500
15.	Виражи с односкатным профилем проезжей части при радиусах кривых в плане, м	менее 2000	менее 2000

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

6.2.1.Строительные решения для автомобильной дороги

План и продольный профиль

Продольный профиль запроектирован с максимальным сохранением существующего профиля и использованием существующей дорожной одежды и минимизацией работ по ремонту автодороги.

Максимальный продольный уклон при проектировании продольного профиля составляет 14‰, что обусловлено равнинной местностью.

Земляное полотно

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.

Дорожная одежда

Согласно данных подсчета среднесуточной интенсивности движения на 2026г составляет 2520 авт/сутки. При составлении расчета вводились коррективы в марках грузовых автомобилей. Расчет выполнялся согласно СНРК 3.03-19-2006, а также дополнений и изменений к нему. Согласно п.8.2 в случае отсутствия информации о конкретных марках автомобилей по данным учета интенсивности движения для каждой категории транспортных средств выбираются основные модели, наиболее встречающиеся в транспортном потоке. Введены грузовые автомобили марки Volvo Г-16, автобусы «Икарус» - 266. Приведенная интенсивность автомобилей на 1 полосу движения составила 701,6 авт/сутки.

Согласно расчетам по СН РК 3.0319-2006 количество транспортных средств за расчетный период составило 10659815 ед.

Етр.согласно формулы расчета составил 307 МПа.

Категория дороги III. Дорожно-климатическая зона IV.

Тип местности по условиям увлажнения I.

Коэффициент надежности Кн=0,9.

Коэффициент прочности Кп=0,94.

Согласно инженерно-геологических данных грунт рабочего слоя автодороги на большом протяжении представлен суглинком тяжелым, пылеватым. у ест=1,90 т/м^3. оптимальная влажность 15,6%. Влажность природная 14,3%. Плотность сухого грунта 1,66 т/м^3. Максимальная плотность стандартного уплотнения 1,89 т/м.

Расчетная влажность грунта рабочего слоя по формуле 3.1. приложения №3 СН РК 3.03-19-2006*. W6 = W x (1+0,1 x т), где W=0,55. Дорожно-климатическая зона - IV. Зона увлажнения рабочего слоя земполотна - 1, так как водоотвод обеспечен условиями местности и отсутствием застойных и пониженных участков рельефа.

Согласно п.3.4. приложения «Дополнений и изменений» значение W снизится на 0,02 ввиду укрепления обочин грунто-щебеночной смесью W= 0,57-0,02=0,55. Wp=0,58x(I+0,Ixl,32) =0,62. Используя таблицу 3.3 методом интерполирования определяем основные характеристики грунта рабочего слоя Е ср=64,8 МПа. С гр.=0,0276 МПа. φ=23°.

Расчет вариантов дорожных одежд выполняется по методике, разработанной с СНРК 3.03-19-2003 и дополнениями и изменениями к этой инструкции. Исходными условиями для расчета являются:

Тип дорожной одежды - капитальный.

Техническая категория автодороги III.

Климатическая зона - IV

Зона по степени увлажнения -1.

Группа нагрузки А-1 с расчетной нагрузкой на ось 10т.

Расчетный диаметр следа колеса с нагрузкой на одиночную ось -37см.

Дорожные одежды нежесткого типа рассчитываются по критериям: по допустимому упругому прогибу, по сдвигу в грунтах, по сдвигу в песчаном слое основания, по сопротивлению асфальтобетонных слоев усталостному разрушению от растяжения при изгибе.

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

Кроме этого выполняется расчет на морозоустойчивость конструкций дорожной одежды. Слой, укрепленный цементом, рассчитывается на усталостное разрушение от растяжения при изгибе.

Варианты дорожной одежды.

При протяженности участка 13,6 км было разработано два варианта дорожной одежды.

Вариант №1 общей толщиной 55см запроектирован капитального типа.

Верхний слой покрытия - плотный мелкозернистый асфальтобетон Марки I Тип А по ГОСТ 9128-2009 на битуме БНД 60/90 толщиной 0,05м;

Нижний слой покрытия - пористый крупнозернистый асфальтобетон Марки I по ГОСТ 9128-2009на битуме БНД 60/90 толщиной 0,07м;

Черный щебень, приготовленный в установке в горячем состоянии толщиной 0,12 м;

Щебеночное основание, устраиваемое методом заклинки толщиной 0,16 м (щебень М-800) по ГОСТ 8267-93;

Дополнительный слой основания из песчано-гравийной смеси по ГОСТ 8756-93 толщиной 0,15 м.

Вариант №2 имеет общую толщину 52см капитального типа.

Верхний слой покрытия - плотный мелкозернистый асфальтобетон Марки I Тип А по ГОСТ 9128-2009 на битуме БНД 60/90 толщиной 0,05м;

Нижний слой покрытия - пористый крупнозернистый асфальтобетон Марки I по ГОСТ 9128-2009на битуме БНД 60/90 толщиной 0,07м;

Щебеночно-гравийно-песчаная смесь, укрепленная цементом марки 400 в установке толщиной 0,20 м;

Дополнительный слой основания из песчано-гравийной смеси по ГОСТ 8756-93 толщиной 0,20 м.

Разработанные варианты дорожной одежды были представлены на рассмотрение «Заказчику». Наиболее экономичным является при сравнении стоимости Вариант №1. (100%). Письмо №4-т-01/3-475 от 17 июля 2006г. к дальнейшей разработке был рекомендован вариант №1. Для лучшего сцепления покрытия с основанием из фракционного щебня предусматрива-ется подгрунтовка битумом из расчета 0,72т на 1000м .

Укрепление обочин на ширину 1,25м с обеих сторон принято из грунто-щебеночной смеси толщиной 15 см.

6.2.2. Искусственные сооружения

Водопропускные трубы.

На ремонтируемом участке имеется 4 малых искусственных сооружения. На стадии полевых изысканий все трубы были обследованы и имеются карточки их технического состояния. Утверждена «Заказчиком» ведомость дефектов по трубам с их исправлением.

На ПК 85+12 имеется круглая ж/б труба Ø1м. Состояние трубы неудовлетворительное, т.к. у трубы отсутствуют оголовки, укрепления. Звенья тела трубы имеют трещины. Швы между звеньями нарушены. Труба переустраивается на новую Ø1 м .

На ПК 118+50 имеется ж/б труба отверстием 1,5м. Труба находится в неудовлетворительном состоянии. В звеньях тела трубы имеются трещины. Разрушены швы между звеньями. В блоках оголовков сколы и трещины. Состояние укрепления русла и откосов неудовлетворительное. Отсутствует концевой элемент укрепления.

Рабочим проектом труба демонтируется и переустраивается с добавлением новых звеньев. Выполняется ремонт оголовков.

На ПК 125+80 имеется ж/б труба отверстием 1,5м. Порталы оголовков разрушены, в крыльях имеются трещины. Необходим ремонт конических звеньев на входе и выходе. Отсутствует комплекс укрепительных работ, включая концевой элемент. Выполняется капитальный ремонт трубы.

6.2.3. Пересечения и примыкания

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

Капитальный ремонт пересечений и примыканий с автомобильной автодорогой «Подстепное - Федоровка - гр.РФ» участок км.98-км.110+600м запроектированы в соответствии СНиП РК 3.03-09-2006* «Автомобильные дороги». На стадии полевых работ определилось 3 пересечения с полевыми дорогами тип 3-Б-1 и один левосторонний съезд тип 3-Б-2. При проектировании использовался типовой проект серии 503-0-51.89 «Пересечения и примыкания автомобильных дорог в одном уровне».

Радиусы кривых при сопряжении дорог в местах пересечений и примыканий приняты 20 метров.

Дорожная одежда на съездах в пределах закруглений запроектирована по типу дорожной одежды основной автомобильной дороги. За пределами закруглений при отсутствии покрытия принята дорожная одежда переходного типа.

Граница подсчета объемов работ принята в пределах закруглений в плане и отгона продольного профиля до существующих отметок. Все пересечения и примыкания запроектированы в соответствии с существующими условиями и перспективной интенсивностью движения.

Всего запроектировано 1 примыкание и 3 пересечения.

6.2.4. Автобусные остановки

В проекте капитального ремонта автомобильной дороги «Подстепное-Федоровка - гр.РФ» участок км.98-км.110+600м предусмотрено устройство автобусных остановок и автопавильона на пересечении автодорог у пос. Бумаколь ПК54+50м.

В виду малой интенсивности движения автобусного транспорта, остановочные площадки для автобусов запроектированы без переходных скоростных полос с конструкцией дорожной одежды, аналогичной конструкции основной автодороги.

У автобусных остановок предусмотрено устройство посадочной площадки шириной 3 метра и длиной 20 метров. Участки въезда и выезда приняты по 15м. В целях безопасности пассажиров предусмотрено ограждение посадочной от остановочной площадки бордюрным камнем БР 100.30.18.

Автобусные остановки запроектированы двух типов: с автопавильоном и посадочной площадки без автопавильона.

Конструкция автопавильона АП-6 принята в соответствии с типовом проектом по благоустройству автомобильных дорог в Республике Казахстан.

6.2.5. Переустройство существующих коммуникаций

По данным полевых инженерно-геодезических изысканий капитального ремонта автодороги «Подстепное-Федоровка - гр.РФ» участок км.98-км.110+600м на протяжении трассы имеется пересечение с ЛЭП-35кВ на ПК 96+15 и ЛЭП-10кВ ПК119+45м. Провис нижних проводов ЛЭП минимальный 7,8м Данные по провису проводов выше норм требуемых СНиП. Поэтому переустройство пересечения инженерных сетей не требуется.

6.2.5. Обустройство автодороги, организация и безопасность движения

В соответствии со СНиП РК 3.03-09-2006* рабочим проектом предусмотрены мероприятия по обеспечению безопасности и организации движения.

Для обеспечения безопасности движения транспортных средств по проектируемому участку предусмотрены следующие мероприятия:

Минимальные радиусы в плане до 2000 м с устройством виража. В продольном профиле переломы запроектированы в виде вертикальных кривых, выпуклые не менее 10000 метров, вогнутые не менее 3000 метров. Данное решение обеспечивает нормативное расстояние видимости для остановки и встречного транспорта.

Продольные уклоны не превышают 14‰ , а в основном, от 1‰ до 3‰.

Принятая конструкция дорожной одежды имеет необходимую прочность, ровность, шероховатость поверхности (поверхность обработана черным щебнем), что обеспечивает безопасное движение автомобилей с расчетной скоростью.

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

Укрепительные полосы вдоль покрытия по 0,5метров устраиваются по типу дорожной одежды на основной дороге, обеспечивая безопасность при случайном съезде автомобиля с покрытия на обочину. Обочины укреплены грунто-щебеночной смесью толщиной 15см.

Для организации движения, обеспечения безопасности, информирования водителей в пути следования, предусмотрена установка дорожных знаков в соответствии с ГОСТ 10807-78 "Знаки дорожные".

Типоразмер знаков - II - назначен исходя из условий применения (для дорог с двумя полосами). Конструкция знаков принята с металлическими щитками на металлических стойках согласно типовому проекту 3.503.9-80 "Опоры дорожных знаков на автомобильных дорогах". Опоры типа СКМ - на сборном фундаменте Ф1 с омоноличиванием стойки. Установка дорожных знаков предусмотрена на присыпных бермах.

Расстановка знаков произведена из условия обеспечения их видимости и исключения возможности повреждения транспортными средствами, в соответствии с ГОСТ 23457-86 "Технические средства организации дорожного движения".

О наличии опасных участков, изменении направления трассы водителей информируют металлические сигнальные столбики СС-08.000, устанавливаемые на обочине, на расстоянии 0,35 м от бровки земляного полотна (типовой проект 3.503.1-89 "Ограждения на автомобильных дорогах"):

« При высоте насыпи более 2м на прямых участках и более 1м на кривых - через 50м

В пределах кривых на примыканиях и пересечениях вне населённых пунктов, на расстоянии, указанном в СНиП РК 3.03-09-2006* для внешней стороны кривой (через 3м);

У водопропускных труб по два столбика на расстоянии 5 м от продольной оси трубы (с каждой стороны дороги);

Согласно действующим правилам и требованиям при высоте насыпи более 3 м с крутизной откоса более 1:3, а также на подходах к мосту, предусмотрена установка ограждения барьерного типа с металлической планкой на металлических стойках 11ДО.ММ, согласно типовому проекту 3.503.1-89 "Ограждения на автомобильных дорогах".

Для упорядочения движения транспорта и пешеходов на проезжей части предусмотрено нанесение разметки согласно ГОСТ 13508-74 с учетом типового проекта 3.503-79.

Подробно разметка, установка знаков и ограждений показана на графике обустройства автодороги.

6.3. Организация строительства.

Раздел: «Организация капитального ремонта автодороги «Подстепное-Федоровка-гр.РФ» участок км.98-км.113» 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. Начало работ должно быть после прохождения весеннего паводка на май месяц 2013г.

Продолжительность капитального ремонта ж/б моста длиной 199м, габаритом Г-10+2х1 м по СНиП 1.04.03-2008 составит:

$$T = 10 + \frac{7}{100} \times 99 = 17 \text{ месяцев с К=0,7 на кап.ремонт } 17 \times 0,7 = 11 \text{ месяцев.}$$

В том числе подготовительный период 1 месяц.

Срок капитального ремонта автодороги III технической категории протяжённостью 13,6км составит:

$$T = \left(15 + \frac{21-15}{10} \times 3,6\right) \times 0,7 \times 0,9 = 11 \text{ месяцев} \quad К = 11 \text{ месяцев}$$

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

Продолжительность подготовительного периода - 1 месяц

Начало подготовительных работ по дороге 1 мая 2013г. Окончание капитального ремонта дороги 30 августа 2014г. С декабря 2013г по 30 апреля 2014г технический перерыв 5 месяцев - зимний период.

Начало подготовительных работ по кап. ремонту моста май месяц 2013 г. Окончание капитального ремонта моста 30 марта 2014 г.

Работы по капитальному ремонту дороги и капитальному ремонту моста должны выполняться параллельно. Ремонт моста должна выполнять мостостроительная организация.

Начало работ принято с 1.05.2013 г. Подготовительный период включает в себя работы и по устройству объездной дороги, строительной площадки, оформлению отвода земель, разбивочные работы по трассе, закрепление осей опор моста, вершин углов закруглений на дороге.

Разбивка объёмов работ по годам строительства выполнена с учётом положений письма Комитета по делам строительства №01-03-2-2130 от 16.10.08 года.

Объект строительства	Продолжительность строительства, мес	Начало строительства	Объемы капиталовложений в СМР с нарастающим итогом в процентном отношении от общей стоимости						
			2013г.			2014г.			
			II	III	IV	I	II	III	IV
Капитальный ремонт участка автомобильной дороги республиканского значения "Подстепное-Федоровка-граница РФ", км.98-км.113, моста через р. Утва на км.100, производственной базы ДЭП-2 ДЭУ-38 в п.Федоровка.Корректировка." Участок №1. Капитальный ремонт автодороги "Подстепное-Федоровка-граница РФ" км.98-км.110+600м.	11	2013 г II кварт.	22	38	60	-	80	100	-

Организация дорожного движения на период производства ремонтных работ

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

С целью 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 в соответствии с требованиями ВСН 41-92 "Инструкция по организации движения в местах производства работ на автодорогах Республики Казахстан".

По согласованию с "Заказчиком" предусмотрена следующая организация движения автотранспорта на период капитального ремонта автодороги.

Съезд на объездную дорогу влево по ходу километража принят на км.96+950м. Объездная дорога пролегает по выгонным землям слева от трассы 100-150м. На км.99 объездная дорога приближается к трассе в 40м. На ПК21 основной трассы определен съезд №2 на объездную дорогу. При приближение к мостовому переходу через реку Утва объездная дорога уходит влево на ранее действовавший переезд через р.Утва в 700м ниже по течению реки. Там устраивается временная дамба через реку с водопропускной трубой. На ПК 50+50 имеется существующий левосторонний съезд, который выходит на временную объездную дорогу. Далее объездная дорога проходит левее основной трассы в 85-120м. На ПК25 и ПК 50+50 объездная дорога пересекает подземный газопровод. При пересечении определены соответствующие мероприятия. Для выезда с объездной дороги предусмотрено еще 4 съезда. Пролегает временная объездная дорога в 70м от основной дороги слева. Конец участка временной объездной дороги принят на ПК 136+00м. Протяженность объездной дороги 14020м. На участке примыкания имеется на основной дороге асфальтобетонное покрытие. Все примыкания с основной дороги обустраиваются временными дорожными знаками на стойках из металлических труб диаметром 40мм. На съездах в начале и конце объездной дороги устанавливается временное ограждение из ж/б блоков и деревянного штакетного ограждения.

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 станция Уральск расположена от объекта в 118км.

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

Асфальтобетонная смесь - горячая поставляется с АБЗ в г. Аксай на 51км. на дорогу с АБЗ «Желаево» автовозка 51км.

Фракционный щебень для дорожных работ с щебнезавода ст. Мугоджары по железной дороге на ст. Казахстан 698км. и автовозкой на 51км.

Фракционный щебень для бетона поставляется со стМугоджары по железной дороге на ст.Казахстан 698км и автовозкой на 51км.

Битум поставляется с НПЗ г. Павлодар до ст. Уральск 2195км и затем автотранспортом до моста 164км.

Ж/б изделия для моста с заводов г. Алматы поставляются по железной дороге на ст. Уральск 2718км, затем автовозкой на мостовой переход на 156км.

Прочий ж/бетон с завода ж/б изделий г. Уральск на 156км.

Вода для приготовления бетона - из реки Утва и близ расположенных озёр.

Песчано-гравийная смесь речным пароходством на ст.Пойма и автотранспортом 99 км.

6.4.Охрана окружающей среды

При капитальном ремонте автодороги «Подстепное-Федоровка - гр.РФ» участок км.98-км.110+600м 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.

6.5. 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 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, 2014г. в размере 1852 тенге.

Месячный расчетный показатель на 2013-2014 года 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 **«Капитальный ремонт участка автомобильной дороги республиканского значения "Подстепное-Федоровка-граница РФ", км.98-км.113, моста через р. Утва на км.100, производственной базы ДЭП-2 ДЭУ-38 в п.Федоровка.Корректировка." Участок №1. Капитальный ремонт автодороги "Подстепное-Федоровка-граница РФ" км.98-км.110+600 м»** 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 III категории с учетом интенсивности движения и состава транспортных средств.

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.

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

По результатам экспертизы проектной организацией ТОО «Уральский Каздорпроект» в рабочий проект внесены следующие дополнения и изменения:

1. Затраты на содержание технадзора приведены в соответствие с Приказом Агенства РК по делам строительства и жилищно-коммунального строительства №170 от 2 мая 2012г. ,стоимость строительства в базовом уровне распределена «в год» и принята с к=0,7.

Технико-экономические показатели рабочего проекта

Таблица 2

№ п/п	Наименование показателя.	Ед. изм.	Показатели		Примечание + увеличение, - уменьшение
			Заявленные до экспертизы	Рекомендуемые к утверждению	
1	Категория дороги		III	III	
2	Строительная длина ремонтируемого участка	км	13,401	13,401	
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	м	7,0	7,0	
7	Тип дорожной одежды		Капи-	Капиталь-	
8	Вид покрытия		Горячий асфальтобетон	Горячий асфальтобетон	
9	Общая сметная стоимость капитального ремонта в базовых ценах 2001 г. в том числе: СМР оборудование прочие	млн. тенге млн. тенге млн. тенге млн. тенге	622,624 614,181 - 8,443	622,624 614,181 - 8,443	- - - -

10	Общая сметная стоимость капитального ремонта в текущем и прогнозном уровне цен 2013 -2014г.г. в том числе: СМР оборудование прочие	млн. тенге млн. тенге млн. тенге млн. тенге	1661,783 1410,160 - 251,623	1664,040 1410,160 - 253,880	+2,257 - - +2,257
11	Продолжительность капитального ремонта	мес.	11	11	-

7.3 Рекомендации по дополнительной проработке отдельных проектных решений.

Материалы и оборудование, используемые при строительстве, должны быть сертифицированы и соответствовать стандартам Республики Казахстан.

8.ВЫВОДЫ:

8.1. С учётом внесённых по замечаниям и предложениям экспертизы изменений и дополнений, рабочий проект **«Капитальный ремонт участка автомобильной дороги республиканского значения "Подстёпное-Фёдоровка-граница РФ", км.98-км.113, моста через р. Утва на км.100, производственной базы ДЭП-2 ДЭУ-38 в п.Фёдоровка.Корректировка." Участок №1. Капитальный ремонт автодороги "Подстёпное-Фёдоровка-граница РФ" км.98-км.110+600м.»** 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	III
Протяжённость ремонтируемого участка:	13,401 км
Ширина земляного полотна	12,0 м
Ширина полосы движения	3,5 м
Ширина проезжей части	7,0 м
Число полос движения	2 шт
Тип дорожной одежды и вид покрытия	Капитальный тип, Горячий асфальтобетон
Общая сметная стоимость капитального ремонта в базовых ценах 2001 г.	622,624 млн. тенге
в том числе: СМР	614,181 млн. тенге
оборудование	-
прочие затраты	8,443 млн. тенге
Общая сметная стоимость капитального ремонта в текущем и прогнозном уровне цен 2013-2014г.г.	1664,040 млн. тенге
в том числе: СМР	1410,160 млн. тенге
оборудование	-
прочие затраты	253,880 млн. тенге
в том числе:	
Общая сметная стоимость капитального ремонта в текущем уровне цен 2013г.	973,598 млн. тенге
в том числе: СМР	823,082 млн. тенге
оборудование	-
прочие затраты	150,516 млн. тенге
Общая сметная стоимость капитального ремонта в прогнозном уровне цен 2014г.	690,443 млн. тенге

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

в том числе: СМР	587,078 млн. тенге
оборудование	-
прочие затраты	103,365 млн. тенге
Продолжительность капитального ремонта	11 мес

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

8.3. До начала производства работ проект рабочий проект подлежит утверждению в установленном порядке в течение 3 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 №11-900/06 от 21.12. 2006 года аннулируется.

8. ТҰЖЫРЫМДАР:

8.1. Сараптаманың ескертулері мен ұсыныстары бойынша енгізілген өзгертулер мен толықтыруларды ескере отырып, «**БҚО Федоровка ауылындағы ДЭП-2 ДЭУ-38 жұмыс базасында республикалық маңызы бар «Подстепное-Федоровка- РФ шек.» автожолының 98-113шақ., Утва өзені арқылы көпір 100шақ. телімдерді күрделі жөндеу №1 телім. "Подстепное-Федоровка- РФ шек." автожолының 98 шақ.- 110 шақ.+600м. телімін күрделі жөндеу»** жұмыс жобасы Қазақстан Республикасында қолданылатын заңнамалық актілер мен мемлекеттік нормативтердің талаптарына сәйкес келеді және белгіленген тәртіппен келесідей негізігі техника-экономикалық көрсеткіштерімен бекітілуге ұсынылады:

Жолдың техникалық дәрежесі	III
Жөнделіп жатқан жол ұзындығы:	13,401 км
Жер төсемесінің ені	12,0 м
Қозғалыс жолағының ені	3,5 м
Жүру бөлігінің ені	7,0 м
Қозғалыс жолағының саны	2 шт
Жер төсемісі және жабын түрі	Күрделі түрі, Ыстық асфальтобетон
2001 ж. базалық бағадағы күрделі жөндеудің жалпы сметалық құны	622,624 млн. теңге
Оның ішінде құрылыс-монтаж жұмыстары	614,181 млн. теңге
жабдықтар	-
басқа шығындар	8,443 млн. теңге
2013-2014 жж. ағымдағы және жобаланған деңгей бағалардағы күрделі жөндеудің жалпы сметалық құны	1664,040 млн. теңге
Оның ішінде құрылыс-монтаж жұмыстары	1410,160 млн. теңге
жабдықтар	-
басқа шығындар	253,880 млн. теңге
в том числе:	
2013 ж. ағымдағы деңгей бағалардағы күрделі жөндеудің жалпы сметалық құны	973,598 млн. теңге
Оның ішінде құрылыс-монтаж жұмыстары	823,082 млн. теңге
жабдықтар	-
	150,516 млн. теңге

ГОСЭКСПЕРТИЗА • МЕМСАРАПТАМА

басқа шығындар	
2014 ж. аболжамдалған деңгей бағалардағы күрделі жөндеудің жалпы сметалық құны	690,443 млн. теңге
Оның ішінде құрылыс-монтаж жұмыстары	587,078 млн. теңге
жабдықтар	-
басқа шығындар	103,365 млн. теңге
Күрделі жөндеудің ұзақтығы	11 ай

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

8.3 Жұмыс өндірісі басталғанға дейін жұмыс жобасы сараптау қорытындысы берілген күннен бастап 3 ай ішінде белгіленген тәртіппен бекітілуге жатқызылады.

8.4. Қазақстан Республикасы Үкімет отырысының 2010 жылғы 2 ақпандағы №15-56/005-1689, 05-12 хаттамалық шешімінің 5 тармағына сәйкес жобаны іске асыру кезінде отандық тауар өндірушілерінің жабдықтарын, материалдар мен құрастырмаларын барынша пайдалансын.

Бұрын берілген 2006 жылғы 21 желтоқсандағы №11-900/06 сараптау қорытындысы жарамсыз.

Директордың орынбасары	**А. Горшков**
Өндірістік бөлімнің бастығы	**В. Кобин**
Жетекші сарапшы	**В. Плужников**
Смета-экономикалық секторының жетекшісі	**Н. Маркова**

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА