ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН

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

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА •

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

ҚОРЫТЫНДЫ
ЗАКЛЮЧЕНИЕ

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ ҚҰРЫЛЫС ЖӘНЕ ТҰРҒЫН ҮЙ-КОММУНАЛДЫҚ ШАРУАШЫЛЫҚ ІСТЕРІ АГЕНТТІГІ «ЖОБАЛАРДЫ МЕМЛЕКЕТТІК ВЕДОМСТВОДАН ТЫС САРАПТАУ» ШАРУАШЫЛЫҚ ЖҮРГІЗУ ҚҰҚЫҒЫНДАҒЫ РЕСПУБЛИКАЛЫҚ МЕМЛЕКЕТТІК КӘСІПОРЫННЫҢ («МЕМСАРАПТАМА» РМК) **ОҢТҮСТІК ФИЛИАЛЫ**

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА •

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

БЕКІТЕМІН

"Мемсараптама" РМК
Оңтүстік филиалы
Директорының м.а.

Туганбаев Б.С.

2011 жылғы 22 шілде № 02-0367/11

«РФ шекарасы (Екатеринбургке қарай) – Алматы» автомобильді жолын қайта құрылымдау» 1114-1137 км телімі» Түзету

жұмыс жобасы бойынша

ҚОРЫТЫНДЫ

ТАПСЫРЫСШЫ:
Қазақстан Республикасы ККМ
автомобиль жолдары комитетінің
Ақмола облыстық басқармасы

БАС ЖОБАЛАУШЫ:
«Каздорпроект» ЖШС,
Алматы қаласы

Алматы қаласы

066099

АЛҒЫ СӨЗ

«РФ шекарасы (Екатеринбургке қарай) – Алматы» автомобильді жолын қайта құрылымдау» 1114-1137 км телімі» Түзету жұмыс жобасы бойынша сараптамалық қорытындысы Қазақстан Республикасы Құрылыс және тұрғын үй-коммуналдық шаруашылық істері Агентігінің шаруашылық жүргізу құқығындағы «Жобаларды мемлекеттік ведомстводан тыс сараптау» Республикалық мемлекеттік кәсіпорынның Оңтүстік филиалымен («Мемсараптама» РМК ОФ) берілді.

«Мемсараптама» РМК Оңтүстік филиалының рұқсатынсыз осы сараптамалық қорытындыны толық немесе ішінара қайта шығаруға, көбейтуге және таратуға жол берілмейді

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ ҚҰРЫЛЫС ЖӘНЕ ТҰРҒЫН ҮЙ-КОММУНАЛДЫҚ ШАРУАШЫЛЫҚ ІСТЕРІ АГЕНТТІГІ «ЖОБАЛАРДЫ МЕМЛЕКЕТТІК ВЕДОМСТВОДАН ТЫС САРАПТАУ» ШАРУАШЫЛЫҚ ЖҮРГІЗУ ҚҰҚЫҒЫНДАҒЫ РЕСПУБЛИКАЛЫҚ МЕМЛЕКЕТТІК КӘСІПОРЫННЫҢ («МЕМСАРАПТАМА» РМК) **ОҢТҮСТІК ФИЛИАЛЫ**

МЕМСАРАПТАМА ГОСЭКСПЕРТИЗА

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

УТВЕРЖДАЮ

И.о. директора
Южного филиала
РГП «Госэкспертиза»

Туганбаев Б.С.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

№ 02-0367/11 от 22 июля 2011 г.

по рабочему проекту

«Реконструкция автомобильной дороги «Граница РФ (на Екатеринбург) – Алматы» Участок км 1114-1137. Корректировка

ЗАКАЗЧИК:
Акмолинский областной Департамент
Комитета автомобильных дорог МТК РК

ГЕНПРОЕКТИРОВЩИК:
ТОО «Каздорпроект»,
г. Алматы

г. Алматы

006160

ПРЕДИСЛОВИЕ

Данное экспертное заключение по рабочему проекту **«Реконструкция автомобильной дороги «Граница РФ (на Екатеринбург) – Алматы» Участок км 1114-1137 Корректировка** выполнено Южным филиалом Республиканского государственного предприятия на праве хозяйственного ведения «Государственная вневедомственная экспертиза проектов» Агентства Республики Казахстан по делам строительства и жилищно-коммунального хозяйства (ЮФ РГП «Госэкспертиза»).

Данное экспертное заключение не может быть полностью или частично воспроизведено, тиражировано и распространено без разрешения Южного филиала РГП «Госэкспертиза».

1. НАИМЕНОВАНИЕ - Рабочий проект «Реконструкция автомобильной дороги «Граница РФ (на Екатеринбург) – Алматы» Участок км 1114-1137. Корректировка.

Настоящее заключение выполнено согласно договору № 174 от 29 апреля 2011 года, заключенному с ТОО «Каздорпроект», на проведение государственной экспертизы проекта.

2. ЗАКАЗЧИК – Акмолинский областной Департамент Комитета автомобильных дорог МТК РК.

3. ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПРОЕКТИРОВЩИК – ТОО «Каздорпроект» (государственная лицензия ГСЛ № 08102 от 18 января 1995 года, продлена до 18 января 2012 года).

ГИП – Шарипова С.Н. (приказ № 71/1-п от 17 февраля 2011 года).

4. ИСТОЧНИК ФИНАНСИРОВАНИЯ – государственные инвестиции.

5. ОСНОВНЫЕ ИСХОДНЫЕ ДАННЫЕ

5.1. Основание для разработки

Задание на переработку рабочего проекта на реконструкцию участков 1114-1137 км и 1200-1219 км автомобильной дороги «Граница РФ (на Екатеринбург) – Алматы», утверждённое Акмолинским областным Управлением транспортной инфраструктуры Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан, в 2006 г.

Решение исполкома Астраханского районного совета народных депутатов от 9 февраля 1983 года «Об утверждении границ и площадей земель автодороги «Целиноград – Атбасар - Перекатное» линейно-эксплуатационного управления автомобильных дорог № 44».

Акт выбора и согласования земель под реконструкцию автодороги «Граница Российской Федерации (на Екатеринбург) – Алматы» на участке 1114-1137 км, утверждённый Акимом Астраханского района, от 15 августа 2006 года.

Технические условия на переустройство ВЛ-35 кВ, ВЛ-10 кВ № 3 от ПС 35/10 кВ «Силикатная», ВЛ-10 кВ № 3 от ПС «Джалтыр», выданные АО «Акмолинская распределительная электросетевая компания» от 18 июня 2006 года № 142 «а» - Астраханская РЭС.

Технические условия на переустройство ВЛ-10 кВ на ПК1214+680 м и ВЛ-35 на ПК 1206+173 м, выданные АО «АРЭК», от 13 декабря 2004 года.

Технические условия на переустройство воздушных линий связи на участках 1203+504,85 и 1205+490,92, выданные Целиноградским районным узлом телекоммуникаций, от 17 ноября 2004 года № 269.

Технические условия на проектирование автодорожного путепровода через железную дорогу у ст. Жалтыр: АО «НК Казахстан темір жолы» Астанинской дистанции пути - от 19 сентября 2006 года № 4203; Атбасарской дистанции электроснабжения – от 2 августа 2006 года № 1229; Астанинской головной дистанции сигнализации и связи – от 27 июля 2006 года № 932240; ТОО «TeleKRONA» - от 9 октября 2006 года.

5.2. Основание для корректировки:

Задание на корректировку рабочего проекта на реконструкцию автомобильной дороги «Граница РФ (на Екатеринбург) – Алматы». Участок 1114-1137, утвержденное Акмолинским областным департаментом Комитета автомобильных дорог Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан, от 4 февраля 2011 года.

Разрешение Агентства Республики Казахстан по делам строительства и жилищно-коммунального хозяйства на корректировку сметной стоимости незаконченных видов работ, от 6 января 2011 года № 01-4-04-1/12169.

МЕМОРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

Разрешение Республиканской бюджетной комиссии Министерства финансов Республики Казахстан на корректировку проектно-сметной документации, от 26 июля 2010 года № 17.

Письмо ГУ «Акмолинский областной Департамент Комитета автомобильных дорог МТК РК» о начале строительства по незавершенным работам в 2012 году, от 05.7.2011 г. № 19-05-01-2/-5-1119.

5.3. Согласования

Акмолинским областным территориальным управлением охраны окружающей среды – проект согласован (Заключение от 11 января 2005 года № 05-08/30).

Республиканской санэпидстанцией Министерства здравоохранения Республики Казахстан – проект соответствует санитарно-гигиеническим правилам и нормативам (Санитарно-эпидемиологическое заключение № 455).

Комитетом дорожной полиции Министерства внутренних дел Республики Казахстан – проектно-сметная документация согласована (письмо от 26 сентября 2006 года № 32-8-2/471).

Акмолинским областным управлением Комитета развития транспортной инфраструктуры МКТ РК – согласована конструкция дорожной одежды (письмо от 21 августа 2006 года № 11-01/2-1687).

АО «НК Казахстан темір жолы» Департамент пути и сооружений – согласована принципиальная схема путепровода (письмо от 12 июня 2006 года № ЦП/1597-И).

ТОО «TeleKRONA» - согласован выбор площадки строительства путепровода (Акт от 9 октября 2006 года).

Комитет развития транспортной инфраструктуры Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан – согласованы расчётные нагрузки для искусственных сооружений согласно СНиП 2.05.03-84* (письмо от 24 ноября 2006 года № 2/5-3694).

5.4. Дополнительные сведения

Ранее Южным филиалом РГП «Госэкспертиза» рассмотрен РП «Реконструкция автомобильной дороги «Граница РФ» (на Екатеринбург) - Алматы» (участок 1114-1137 км) и выдано заключение № 7-90/05 от 3 марта 2005 года.

В 2006 году ЮФ РГП «Госэкспертиза» рассмотрен участок 1114-1137 км дороги «Граница РФ (на Екатеринбург) – Алматы» в связи с переводом автомобильной дороги на II техническую категорию, с увеличением расчетной нагрузки на ось до 13 тонн и выдано заключение № 7-647/06 от 28 ноября 2006 года.

Проект был утвержден Комитетом по делам строительства и жилищно-коммунального хозяйства Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан № 109-ПИР от 13 апреля 2007 года.

5.5. Перечень документации, представленной на экспертизу:

Том I. Пояснительная записка, ведомости.
Том II. Чертежи.
Книга 1. Планы трассы.
Продольный профиль дороги.
Поперечные профили земляного полотна.
Дорожная одежда.
Водопропускные трубы.
Примыкания и пересечения.
Обустройство автомобильной дороги.
Книга 2. Контактные сети и линии электроснабжения (ж.д.).
Книга 3. Путепровод через железную дорогу у с. Жалтыр.

МЕМСАРАЙТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

Том III. Охрана окружающей среды.
Том IV. Организация строительных работ при реконструкции автодороги.
Том V. Сметная документация.
Том VI. Сводная ведомость объемов работ.

5.6. Дополнительно представлена сметная документация (корректировка):
Книга 1 – Пояснительная записка. Пересчет остатков объемов работ.
Книга 2 – Сметная документация. Пересчет остатков объемов работ.
Книга 3. Прайс-листы.

6. ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ: ОБЪЕКТА СТРОИТЕЛЬСТВА И ПРИНЯТЫЕ ПРОЕКТНЫЕ РЕШЕНИЯ

6.1. Месторасположение объекта и характеристика участка строительства

Автомобильная дорога «Граница РФ (на Екатеринбург) - Алматы», участок 1114-1137 км является частью существующей дороги, связывающей Казахстан с Россией. Проектируемый участок автодороги расположен на территории Астраханского района Акмолинской области. Начало участка – км 1114+00, конец - км 1136+854,26.

Существующей участок автомобильной дороги является дорогой Республиканского значения – III технической категории.

Земляное полотно имеет местные просадки. Рабочий слой земляного полотна местами недоуплотнён (коэффициент относительного уплотнения менее 0,95). Бровка земляного полотна имеет пониженные отметки. Откосы земляного полотна имеют заложение 1:3 и 1:2.

Конструкция дорожной одежды представлена покрытием из асфальтобетонной смеси, основание из щебенистого грунта. Толщина покрытия колеблется в пределах 8-23 см, основания – 12-28 см.

На всем протяжении участка автодороги отмечены следующие дефекты: колейность, кромочность, не выдержан поперечный уклон проезжей части, на отдельных участках пучинообразование, ямочность.

Водопропускные трубы находятся в плохом состоянии, имеются: разрушения защитного слоя, коррозия рабочей арматуры, разрушение швов между звеньями труб, отсутствует укрепление русла труб, трещины в оголовках, откосных стенках и звеньях тела труб, полное разрушение оголовков.

Обстановка дороги в очень плохом состоянии. Полностью отсутствует горизонтальная разметка. Дорожные знаки и барьерные ограждения требуют ремонта.

Природно-климатические условия района

Климатический район (СНиП РК 2.04-01-2001)	– I В.
Дорожно-климатическая зона (СНиП РК 3.03-09-2003)	– IV.
Район по весу снегового покрова (СНиП 2.01.07-85*)	– III (s_o = 100 кгс/м^2).
Район по давлению ветра (СНиП 2.01.07-85*)	– III (w_o = 38 кгс/м^2).
Расчетная зимняя температура наружного воздуха наиболее холодной пятидневки (СНиП РК 2.04-01-2001)	– минус 36° С.
Нормативная глубина промерзания	– 191-282 см.
Среднемесячное значение температуры:	
июля	– плюс 19,9° С;
января	– минус 18,4° С
Годовое количество осадков	– 253-377 мм.
Суточный максимум	– 61 мм.
Высота снежного покрова	– 32 см.
Наибольшая высота снежного покрова	– 53 см.

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

Климат района – резко-континентальный.

Реконструируемый участок автодороги находится в зоне засушливых степей. В районе прохождения трассы автодороги – чернозёмные, южнее карбонатные и тёмно-каштановые карбонатные почвы.

Растительность представлена разнотравно–красноковыльно–ковыльными ассоциациями.

Поверхностные отложения четвертичного возраста относятся к геолого-генетическим комплексам аллювиальных, элювиально-пролювиальных отложений равнин и шлейфов конуса выноса, приурочены к надгорьям на скальном субстрате, представлены преимущественно глинистыми породами: суглинками, глинами, реже супесями, в ряде случаев содержащими обломочный материал и редкие линзовые прослои разнозернистых песков.

Грунтовые воды - пресные, находятся на глубине от 2 до 10 м.

По характеру и степени увлажнения, обследуемые участки относятся ко II типу местности.

МЕМЕСАРАЙТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

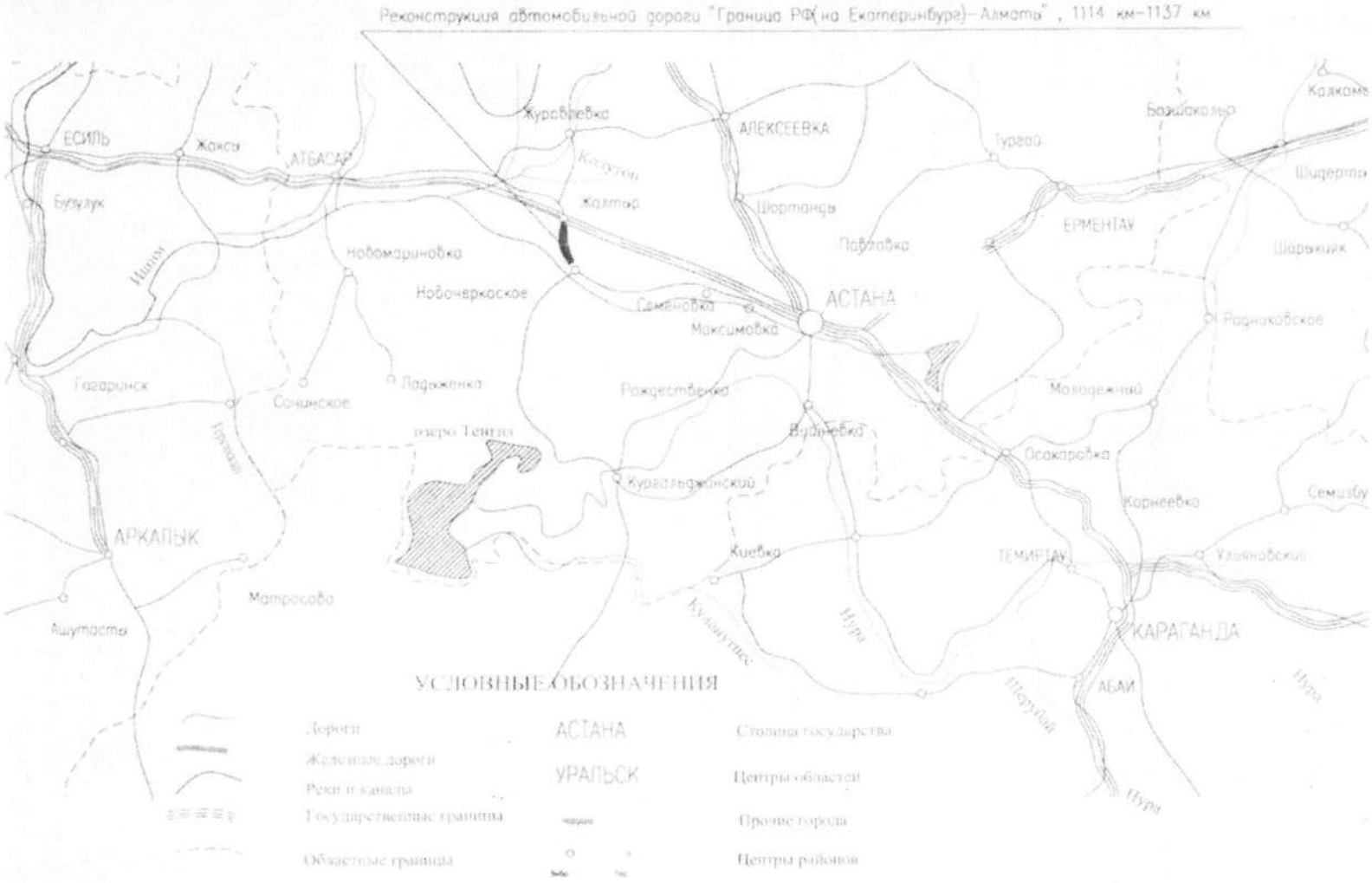

Рисунок 1 – *Схема расположения участка дороги 1114 км – 1137 км*

6.2. Принятые технические решения

Реконструируемая автомобильная дорога «Граница РФ (на Екатеринбург) – Алматы» обеспечивает регулярность сообщений между Республикой Казахстан и Российской Федерацией. Необходимость реконструкции вызвана, прежде всего, плохим состоянием дороги, несоответствием существующих параметров нормативным требованиям.

6.2.1. Интенсивность движения

С целью получения информации о количестве средств и отдельных групп подвижного состава в общем потоке транспорта и режиме его движения был проведён учёт движения транспортных средств.

Непосредственный учёт движения на проектируемом участке дороги был произведён в течение двух суток 1-3 июля 2004 года.

По результатам круглосуточного учёта движения была определена среднесуточная интенсивность движения за отчётный год, в соответствии с ПР РК 218-04-97 «Инструкция по учёту движения транспортного потока на автомобильных дорогах».

На основании принятых ежегодных темпов роста интенсивности движения для различных автомобилей (3-4 %) и имеющихся фактических данных по учёту состава транспортных потоков на данный момент и с учётом того, что после реконструкции автомобильной дороги поток транзитного движения на данном направлении увеличится, в таблице 1 приведена расчётная интенсивность на перспективу (2027 год) по перегону.

Таблица 1

Наименование перегона	Легковые	Пикапы	Автобусы	Грузовые					Тракторы	Всего
				2-осн.		3-осн.	4-осн.	5-осн.		
				до 2 т	2-5 т					
1114-1137	3300	270	46	127	200	251	30	520	51	4795

6.2.2. Технические параметры элементов дороги

Исходя из расчётной интенсивности на 2027 год и в соответствии с требованиями СНиП РК 3.03-09-2003 «Автомобильные дороги» приняты следующие параметры дороги:

Таблица 2

№ п/п	Наименование параметров	Нормативы	
		по СНиП РК 3.03-09-2003	Принятые
	Участок 1114-1137 км		
1	Категория дороги	II	II
2	Расчетная интенсивность движения транспортных средств на 20-летнюю перспективу, авт/сутки	свыше 3000 до 7000	4795
3	Расчетная скорость движения, км/ч	120	120
4	Число полос движения, шт.	2	2
5	Ширина полосы движения, м	3,75	3,75
6	Ширина проезжей части, м	7,5	7,5
7	Ширина обочины, м	3,75	3,75
8	Наименьшая ширина укрепленной полосы обочины, м	0,75	0,75
9	Ширина земляного полотна, м	15,0	15,0
10	Поперечный уклон проезжей части и укрепительной полосы, ‰	20	20
11	Поперечный уклон обочины, ‰	40	40
12	Наибольший продольный уклон, ‰	25	25
13	Наименьшее расстояние видимости, м а) до остановки б) встречного автомобиля	 250 450	 250 450

МЕМСАРАЙТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

Продолжение таблицы 2

№ п/п	Наименование параметров	Нормативы	
		по СНиП РК 3.03-09-2003	Принятые
14	Наименьшие радиусы кривых а) в плане, м б) в продольном профиле: - выпуклые, м - вогнутые, м	 800 15000 5000	 800 15000 5000
15	Вид покрытия	асфальтобетон	
16	Тип дорожной одежды	капитальный	

6.2.3. План и продольный профиль

Общее направление трассы на участке 1114-1137 км – с востока на запад.

Длина участка автодороги – 23,0 км.

В плане трасса имеет 12 углов поворота. На кривых радиусом менее 2000 м запроектированы односкатные поперечные профили-виражи.

В основном трасса автодороги повторяет ось существующего земляного полотна и привязана к опорным пунктам Единой Государственной геодезической сети.

Продольный профиль запроектирован с максимальным сохранением существующего профиля.

6.2.3.1. Земляное полотно

Существующая автомобильная дорога является дорогой республиканского значения – III технической категории.

Земляное полотно имеет местные просадки, рабочий слой местами недоуплотнён, коэффициент уплотнения колеблется от 0,89 до 0,94. Заложение откосов, в основном, от 1:2 до 1:3, что не соответствует требованиям норм.

Земляное полотно запроектировано с учётом категории дороги, типа дорожной одежды, высоты насыпи (глубины выемки), свойств грунтов, используемых в земляном полотне, условий производства работ, природных условий района строительства, инженерно-геологических условий, опыта эксплуатации дорог в данном районе, а также при наименьшем ущербе окружающей природной среде.

Для лучшего сцепления грунтов существующего земляного полотна с вновь досыпаемым, предусмотрено рыхление существующей поверхности земляного полотна, как на откосах, так и верха. При высоте более 2 м предусмотрена нарезка уступов.

В проекте предусмотрено уполаживание откосов земляного полотна до нормативных параметров.

Водоотвод с проезжей части автодороги решён за счёт поперечного уклона и устройства кюветов трапециевидного сечения глубиной 0,4-0,6 м.

Оплачиваемый объём земляных работ на основной дороге составил – 916384 м^3.

6.2.3.2. Дорожная одежда

По результатам осмотра на всём протяжении участка дороги отмечены следующие дефекты: колейность, кромочность, не выдержан уклон проезжей части, ямочность, на отдельных участках – пучинообразование.

Конструкция дорожной одежды по прочностным параметрам не удовлетворяет нагрузкам, воспринимаемым дорожной одеждой.

С учётом состояния существующего земляного полотна и возможности использования материала существующей дорожной одежды, а также с учётом стабилизации земляного полотна в проекте были рассмотрены два варианта дорожной одежды, и по согласованию с заказчиком был принят 2 вариант:

МЕМСАРАЙТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

1. Горячий плотный мелкозернистый асфальтобетон, типа Б, марки I по ГОСТ 9128-97, битум БНД 90/130, E = 2400 МПа (плюс 10° С) – 7 см.
2. Горячий пористый крупнозернистый асфальтобетон тип Б, марки I по ГОСТ 9128-97, битум БНД 90/130, E = 1400 МПа (плюс 10° С) – 9 см.
3. Черный щебень в установке на битуме БНД 90/30, E = 600 МПа – 12 см.
4. Переработанная существующая дорожная одежда с добавлением щебня 50 %, E = 300 МПа – 21 см.
5. Подстилающий слой – из рядового щебня, E = 180 МПа – 22 см.

Обочины приняты присыпные из грунта с укреплением рядовым щебнем толщиной 12 см.

Расчёт дорожной одежды произведён согласно СН РК 3.03-19-2003 «Проектирование дорожных одежд нежесткого типа».

Требуемый модуль упругости составил 309,9 МПа.

6.2.3.3. Водопропускные трубы

Существующие водопропускные трубы находятся в плохом состоянии (основные дефекты труб: разрушение защитного слоя бетона, коррозия рабочей одежды, разрушение швов между звеньями труб, отсутствие укрепления русла и труб, полное разрушение оголовков, наличие трещин на откосных стенках и звеньях труб и другие).

На реконструируемом участке дороги находится 12 водопропускных труб на основной дороге. Все трубы железобетонные.

Проектные решения по ремонту или переустройству были приняты конкретно по каждой трубе с учётом технического состояния, условий пропускания воды в трубе и гидравлических характеристик.

Проектом предусматривается:

замена существующих труб на новые – 11 шт. (d = 0,5 м – 1 шт.; d =1 м – 6 шт.; d = 1,5 - 1 шт.; d = 2x1,5 м – 1 шт.; d = 3x1,5 м – 1 шт.; отв. 2,5x2,0 м – 1 шт.).

ремонт существующей трубы с использованием существующих звеньев – отв. 4x1,5 м – 1 шт.

Звенья труб и оголовков приняты сборные железобетонные по ТП 3.501.1-144.

Конструкции изготавливаются из бетона на сульфатостойком цементе.

Предусмотрена гидроизоляция наружных поверхностей труб.

6.2.3.4. Путепровод через железную дорогу у с. Жалтыр

С целью обеспечения безопасности движения на пересечении автомобильной трассы и железной дороги у с. Жалтыр, а также обеспечения беспрерывного движения на данном участке трассы проектом предусмотрено строительство надземного путепровода.

Путепровод расположен на прямом участке трассы в плане и на восходящей ветви выпуклой вертикальной кривой радиусом 15000 м в продольном профиле в соответствии с необходимыми параметрами для II категории автомобильных дорог.

Габарит принят Г-11,5 м со служебными проходами 0,75 м.

Подмостовой габарит – 7,0 м, в соответствии с ГОСТ 9238-83.

Схема путепровода – 21+24+21 м.

Расчётные нагрузки - А11 и НК-80.

Конструктивные решения:

Конструктивная схема пролетного строения: безбалочная, разрезная, из преднапряжённых балок пролётного строения (ВТК-24с и ВТК-21с).

Опоры моста на естественном основании: крайние обсыпные устои козлового типа, сечением 40x40 см; промежуточные – стоечные, однорядные, сечением 40x60 см; конструкции опор сборно-монолитные.

Фундаменты – монолитные железобетонные.

МЕМСАРАЛТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

Покрытие проезжей части – асфальтобетонное двухслойное, общей толщиной 70 мм, из плотной мелкозернистой смеси; предусмотрена оклеечная гидроизоляция.

Водоотвод с проезжей части осуществляется за счёт поперечного уклона (20 ‰) и продольного уклона, создаваемого вертикальной кривой. Для сбора воды у начала и конца путепровода предусмотрено устройство водоотводных сооружений с поперечными водоотводными лотками по откосам насыпи и бетонными гасителями у подошвы по ТП 503-09-7.84.

Предусмотрены металлические перильные ограждения (1,1 м), а также барьерные ограждения (0,75 м).

У начала и конца путепровода устроены лестничные сходы по ТП 3.503.1-96.

6.2.3.5. Пересечения и примыкания

В соответствии с требованиями СНиП РК 3.03-09-2003 «Автомобильные дороги» п. 5.4 количество существующих пересечений и примыканий уточнено, и их количество на участках автодороги составляет: примыканий – 25, пересечений – 2.

Пересечения и примыкания в необходимых местах запроектированы типовые и индивидуального типа с учётом рекомендаций ТП 503-0-51.89.

Дорожная одежда в пределах закруглений принята по типу основной дороги.

Радиусы кривых при сопряжении дороги в местах пересечений, примыканий в одном уровне приняты 25 м с переходными кривыми по 20 м.

6.2.4. Обустройство дороги, организация и безопасность дорожного движения

Общий и технический уровень проектируемой автомобильной дороги и её важнейшие транспортно-эксплуатационные характеристики (техническая скорость, безопасность движения, пропускная способность) обуславливаются совокупностью норм по различным элементам и инженерными устройствами.

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

минимальные радиусы в плане с устройством виража, в профиле кривые радиусом 5000 метров – вогнутые, 15000 метров – выпуклые. Данное решение обеспечивает нормативное наименьшее расстояние видимости до остановки и встречного автомобиля, следовательно, и движение транспорта по автодороге с расчетной скоростью;

принятая конструкция дорожной одежды имеет необходимую прочность, ровность, шероховатость поверхности, что обеспечивает безопасное движение автомобилей с расчетной скоростью;

укрепительные краевые полосы по 0,75 метров устраиваются по типу дорожной одежды на основной дороге, обеспечивая безопасность при случайном съезде автомобиля с покрытия на обочину. Обочины укреплены гравийно-песчаной смесью толщиной 12 см;

на путепроводе устанавливается барьерное ограждение. На малых искусственных сооружениях устанавливаются барьерные ограждения при высоте насыпи свыше 3 метров и сигнальные столбики - при высоте насыпи ниже 3 метров;

габарит путепровода принят согласно требованиями СНиП с устройством полос безопасности на путепроводе.

В проекте произведена оценка безопасности движения по программе CREDO, максимальное значение составляет 14,3.

Для организации движения, обеспечения безопасности, информировании водителей в пути следования, предусмотрена установка дорожных знаков в соответствии со СТ РК 1125-2002 «Знаки дорожные». Предусмотрена установка барьерного ограждения по типовому проекту 3.503-1-89.

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

МЕМСАРАЛТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

6.2.4.1. Переустройство существующих коммуникаций

В проекте предусмотрено переустройство восьми линий электропередачи (ВЛ 35 кВ и ВЛ 10 кВ) и двух линий связи, в виду неудовлетворительного габарита провеса провода над проезжей частью, а также 3 кабельных линий.

Предусмотрена замена опор на повышенные, за счёт которых увеличивается габарит до требований норм, или перенос.

6.2.4.2. Снегозащитные мероприятия

В целом высота насыпи автодороги обеспечивает нормальное возвышение бровки земляного полотна над расчётным уровнем снежного покрова.

Снегозаносимость на участках дороги решается при помощи высоты насыпи и снегозащитных лесополос.

6.2.5. Охрана окружающей среды

Низкое техническое состояние автодороги, несоответствие параметров интенсивности движения, перегрузки отдельных участков дороги, средняя скорость движения (30 км/час) приводят к увеличению выбросов вредных веществ в атмосферу.

Из-за плохого состояния дорог в несколько раз увеличивается выброс вредных веществ в атмосферу, что оказывает неблагоприятное воздействие на окружающую среду.

Безусловно, устройство новой, более прочной дорожной одежды обеспечит снижение воздействия автотранспорта на окружающую среду.

Реконструкция автодороги существенного воздействия на флору и фауну оказывать не будет. Плодородный слой почвы будет восстановлен в ходе выполнения технического и биологического этапов рекультивации.

В результате произведённых расчётов уровня шума в населённом пункте, установлено, что превышение санитарных норм не наблюдается.

Следовательно, все мероприятия, предусмотренные проектом по снижению негативного воздействия на окружающую среду, будут способствовать улучшению экологических условий района местонахождения автодороги.

Реконструкция автомобильной дороги «Граница РФ (на Екатеринбург) - Алматы» согласована Государственной экологической экспертизой (заключение № 05-08/30 от 11 января 2005 года).

6.2.6. Организация строительства

Проект организации строительства разработан на основании задания на проектирование, проектно-сметной документации, СНиП Республики Казахстана 1.03-06-2002 «Строительное производство. Организация строительства предприятий, зданий и сооружений», введенный в действие приказом Комитета по делам строительства Министерства индустрии и торговли Республики Казахстан, от 10 июля 2003 года № 282 с 1 августа 2003 года, с учетом изменений и дополнений, утвержденных приказом Комитета по делам строительства и жилищно-коммунального хозяйства Министерства индустрии и торговли Республики Казахстан, от 6 ноября 2006 года № 419, «Нормы продолжительности строительства и задела в строительстве предприятий, зданий и сооружений» (СНиП 1.04.03-2008).

На строительной площадке проектом организации строительства предусмотрены инвентарные здания (административные, санитарно-бытовые) и производственные площадки складского, вспомогательного и бытового назначения для нужд строительства, с учётом выполнения максимального объема работ вне строительной площадки, путем поставки материалов и конструкций с предприятий строительной индустрии Республики Казахстан.

МЕМСАРАЙТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

Нормативная продолжительность строительства определена согласно СНиП 1.04.03-2008 «Нормы продолжительности строительства и задела в строительстве предприятий, зданий и сооружений» и принимается 12 месяцев.

Технические показатели:

Продолжительность строительства - 12 месяцев.

Нормативная трудоемкость строительства - 147,29 тыс. чел/дн.

6.2.7. Сметная документация

В настоящем заключении произведена корректировка сметной документации согласно письму Агентства Республики Казахстан по делам строительства и жилищно-коммунального хозяйства, от 6 января 2011 года № 01-4-04-1/12169, которая включает в себя пересчет сметной документации:

на выполненный объем работ в 2007, 2008 гг. на основании актов выполненных работ по Ф-2 и КС-3 в текущем уровне цен 2006 года согласно утвержденному рабочему проекту;

на оставшиеся объемы работ на 2011, 2012 гг. в текущем уровне цен 2011 года и прогнозном уровне цен 2012 г .

Сметная документация составлена согласно «Инструкции о порядке разработки, согласования, утверждения и составе проектно-сметной документации на строительство предприятий, зданий и сооружений» (СНиП РК 1.02-01-2007*), введенной в действие приказом Комитета по делам строительства и жилищно-коммунального хозяйства Министерства индустрии и торговли, от 8 августа 2007 года № 284 и «Порядку определения сметной стоимости строительства в Республике Казахстан» (СН РК 8.02-02-2002), введенному в действие приказом Комитета по делам строительства Министерства индустрии и торговли Республики Казахстан, от 30 июня 2003 года № 261 с 1 октября 2003 года, заданию на проектирование и проектным решениям.

При составлении смет использованы:

сборники сметных цен на строительные материалы, изделия и конструкции (СН РК 8.02-04-2002);

сборники сметных норм и расценок на строительные работы (СН РК 8.02-05-2002);

сборники расценок на монтаж оборудования (СН РК 8.02-06-2002);

сборник цен инженерного и технологического оборудования (СН РК 8.02-06ОБ-2002).

Сметная документация составлена с использованием программного комплекса АВС-4: - редакция 3.14.3 – на выполненные объемы работ в 2007, 2008 гг.; - редакция 4.2.1 остаточные объемы работ по выпуску сметной документации в базовых ценах 2001 года с учетом изменений и дополнений выпуск 8 СН РК 8.02-05-2002, СН РК 8.02-06-2002, СН РК 8.02-17-2006 «Сборник сметных норм и расценок на строительные работы, монтаж оборудования и пусконаладочные работы», выпуск 10 к СН РК 8.02-04-2002, СН РК 8.02-04С-2004 «Сборник сметных цен строительные материалы, изделия и конструкции», введенным в действие с 1 ноября 2010 года, приказом Агентства по делам строительства и жилищно-коммунального хозяйства Министерства индустрии и торговли Республики Казахстан, от 26 октября 2010 года.

При составлении сметной документации в базовом уровне цен использована сметно-нормативная база, в которой затраты на оплату труда работников строительства, цены и тарифы на материально-технические ресурсы и услуги приняты по состоянию, зафиксированному в инвестиционно-строительной сфере Республики Казахстан в 2001 году.

Сметная стоимость строительства в сметной документации определена базово-индексным методом, который основан на использовании текущих индексов, рассчитанных на основании месячного расчетного показателя (Имрп), устанавливаемого ежегодно согласно бюджетному законодательству.

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

Нормативы накладных расходов применены по видам строительных и монтажных работ, согласно приложению 1 «Порядка определения сметной стоимости строительства в РК» на итог заработной платы (основной заработной платы рабочих и заработной платы рабочих, обслуживающих машины и механизмы).

На сумму прямых затрат и накладных расходов начислены ненормируемые и непредвиденные затраты (подготовка кадров, научно-исследовательские работы, развитие производства, дополнительные работы, возникающие в ходе строительства и другие) в размере 6 %.

Нормативная трудоемкость и сметная заработная плата рабочих, занятых в строительстве, определена по сметно-нормативной базе 2001 года.

Затраты на временные здания и сооружения приняты согласно «Сборнику сметных норм затрат на строительство временных зданий и сооружений» (СН РК 8.02-09-2002).

Дополнительные затраты при производстве строительно-монтажных работ в зимнее время приняты согласно «Сборнику сметных норм дополнительных затрат при производстве строительно-монтажных работ в зимнее время» (СН РК 8.02-07-2002).

Затраты на выслугу лет в размере 1 % и дополнительные отпуска в размере 0,4 % приняты согласно «Порядку определения сметной стоимости строительства в Республике Казахстан» (СН РК 8.02-02-2002), выпуск 1.

После строки «Итого по сметному расчету в текущих ценах» учтены налоги, сборы, обязательные платежи, установленные действующим законодательством и не учтенные составляющими стоимости строительства в размере 2 %.

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

В соответствии с Постановлением Правительства Республики Казахстан, от 11 сентября 2007 года № 791, установленного Постановлением Правительства Республики Казахстан на 2006 – 2009 годы, со статьей 8 п. 4 Закона Республики Казахстан «О Республиканском бюджете на 2011-2013 годы», от 7 декабря 2010 года № 357-IV Закона Республики Казахстан, изменениям и дополнениям в Законе «О республиканском бюджете на 2011-2013 годы» от 28 февраля 2011 года № 412-IV и письма Министерства финансов Республики Казахстан от 14 июня 2011 года, № ДБПП-2/9874 переход от базовых цен 2001 года в текущий (прогнозный) уровень цен осуществлен через индексы изменения месячного расчетного показателя, установленного на:

2006 год – 1030 тенге;
2011 год – 1512 тенге;
2012 год – 1618 тенге.

Стоимостные показатели:

Общая сметная стоимость строительства	
в базовых ценах 2001 г.	- 1 686,45 млн. тенге,
в том числе:	
строительно-монтажные работы	- 1 620,65 млн. тенге;
оборудование	- 0,27 млн. тенге;
прочие затраты	- 65,53 млн. тенге.
Общая сметная стоимость строительства	
в текущем уровне цен 2006, 2011 гг.	
в прогнозном уровне цен 2012 гг.	- 3 869,97 млн. тенге,
в том числе:	
строительно-монтажные работы	- 3 223,99 млн. тенге;
оборудование	- 0,49 млн. тенге;
прочие затраты	- 645,49 млн. тенге.

МЕМСАРАЙТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

В том числе сметная стоимость строительства по годам:
в текущем уровне цен 2006 г. (с МРП 1030 тенге)
(стоимость ПИР, экспертиза,
фактически выполненные работы) - 360,87 млн. тенге;
в текущем уровне цен 2011 г. (с МРП 1512 тенге)
(стоимость ПИР, экспертиза корректировка) - 3,50 млн. тенге;
в прогнозном уровне цен 2012 г. (с МРП 1618 тенге) - 3 505,60 млн. тенге.

7. ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА ПРИНЯТЫХ РЕШЕНИЙ И РЕЗУЛЬТАТЫ ЭКСПЕРТИЗЫ

7.1. Оценка принятых решений

В рабочем проекте «Реконструкция автомобильной дороги «Граница РФ (на Екатеринбург) - Алматы», участок км 1114-1137. Корректировка, предусмотрено:

реконструкция земляного полотна и дорожной одежды с доведением параметров автомобильной дороги до требуемой категории;

замена и ремонт водопропускных труб, находящихся в неудовлетворительном состоянии;

строительство путепровода через железную дорогу у с. Жалтыр;

реконструкция пересечений и примыканий с автомобильной дорогой;

разработка проектных решений по обустройству дороги и безопасности движения, а также мероприятия по охране окружающей среды.

Проект разработан в необходимом объёме, в соответствии с заданием на проектирование под расчётную нагрузку для дорожной одежды – 13 тонн.

После проведенной реконструкции параметры участка автомобильной дороги будут соответствовать II технической категории.

Рабочий проект разработан в достаточном объёме, с учётом норм и правил по строительству дорог и сооружений на них, с учётом местных природно-климатических и геологических условий на трассе, и отвечает требованиям действующих норм и правил по проектированию в Республике Казахстан в части безопасности движения на дороге, экономических и экологических условий региона.

При проектировании учтены требования СНиП РК 3.03-09-2003 «Автомобильные дороги» и СНиП 2.05.03-84* «Мосты и трубы».

В проекте максимально использованы местные строительные материалы и конструкции, выпускаемые на заводах Республики Казахстан.

В результате проведенной экспертизы повышена надёжность конструкций дорожной одежды и безопасность движения на участке дороги, улучшены экологические условия района местонахождения автомобильной дороги.

Снижение сметной стоимости в текущих ценах составило 113 137,79 тыс. тенге.

7.2. Изменения и дополнения, внесённые в проект по замечаниям и предложениям «Госэкспертизы»:

1. На поперечном профиле увеличена ширина подстилающего слоя на 0,5 м с каждой стороны (лист КДП-5,1).
2. Конструкция дорожной одежды согласована с заказчиком.
3. Раздел безопасности согласован с дорожной полицией.
4. На чертежах привязки труб нанесены отметки входа и выхода.
5. Стоимость экспертизы принята согласно договору с ЮФ «Госэкспертиза».
6. Затраты на технический и авторский надзор обоснованы расчётом.
7. Затраты на командировочные расходы рабочих обоснованы расчетом и согласованы с заказчиком.

МЕМСАРАЙТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

8. В локальных сметах на устройство земляного полотна при определении веса извести учтен её объёмный вес.

9. При определении стоимости черного щебня исключён коэффициент 2 к площади и уточнен расход черного щебня в связи с изменением его толщины.

10. При определении стоимости вертикальной разметки ограждения моста уточнён расход материалов.

11. При определении затрат на внутрипостроечный транспорт уточнён вес материалов.

При корректировке проекта:

12. Объемы выполненных работ подтверждены актами выполненных работ.

13. Представлена справка ГУ «Акмолинский областной департамент Комитета автомобильных дорог Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан» о стоимости выполненных работ.

14. Сметная стоимость строительства принята в прогнозном уровне цен 2012 года согласно письму ГУ «Акмолинский областной департамент Комитета автомобильных дорог Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан», от 5 июля 2011 года, № 19-05-01-2/05-1119.

15. Представлено письмо Агентства Республики Казахстан по делам строительства и жилищно-коммунального хозяйства, от 7 июля 2011 года № 01-3-04-1/6242 о возможности выдачи заключения по скорректированной проектно-сметной документации.

16. Представлена карточка учета применения в сметной документации отечественных строительных материалов, изделий и конструкций (Казахстанское содержание).

17. Откорректированы затраты на услуги инженера (технадзор заказчика 2012 год) согласно РДС РК 1.03-02-2010.

18. Откорректирован коэффициент перехода в прогнозный уровень цен согласно утвержденного МРП на 2012 год - 1618 тенге, на основании изменений и дополнений в Законе «О республиканском бюджете на 2011-2013 годы» от 28 февраля 2011 года № 412-IV и письма Министерства финансов Республики Казахстан от 14 июня 2011 года № ДБПП-2/9874.

19. Стоимость материалов и оборудования принята по данным нормативной базы 2001 года.

20. Стоимость материалов и оборудования, отсутствующих в нормативной базе 2001 года определена по данным «Прайс-листов», согласованных с заказчиком.

21. Откорректированы объемы выполненных работ согласно представленным актам приемки выполненных работ.

22. Исключена стоимость металлоизделий, как учтенных прочими материалами расценки по устройству проводника заземляющего, согласно технической части.

23. Откорректирован объем работ по обратной засыпке кабельных траншей с учетом грунта вытесняемого песком.

24. Сметная документация откорректирована согласно проектным решениям.

7.3. Сравнительный анализ технико-экономических показателей по рабочему проекту

Таблица 3

№	Наименование показателей	Ед. изм.	Показатели		Изменения +увеличение – снижение
			заявленные до экспертизы	рекомендуемые к утверждению	
1	Категория дороги	-	II	II	-
2	Протяжённость участка	км	23	23	-
3	Число полос движения	шт.	2	2	-
4	Ширина земляного полотна	м	15	15	-
5	Ширина проезжей части	м	7,5	7,5	-

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

Продолжение таблицы 3

№	Наименование показателей	Ед. изм.	Показатели		Изменения +увеличение – снижение
			заявленные до экспертизы	рекомендуемые к утверждению	
6	Общая сметная стоимость строительства в базовых ценах 2001 г.	млн. тенге	1 686,34	1 686,45	+0,11
	в том числе:				
	- строительно-монтажные работы	млн. тенге	1 622,75	1 620,65	-2,10
	- оборудование	млн. тенге	0,27	0,27	-
	- прочие затраты	млн. тенге	63,32	65,53	+2,21
7	Общая сметная стоимость строительства в текущем уровне цен 2006, 2011 гг. прогнозном уровне цен 2012 гг.	млн. тенге	**2006 год (с МРП 1030 тенге) 2011 год (с МРП 1512 тенге)**	**2006 год (с МРП 1030 тенге), 2011 год (с МРП 1512 тенге) 2012 год (с МРП 1618 тенге)**	+235,34
			3 634,63	3 869,97	
	в том числе:				
	- строительно-монтажные работы	млн. тенге	3 029,40	3 223,99	+194,59
	- оборудование	млн. тенге	0,46	0,49	+0,03
	- прочие затраты	млн. тенге	604,77	645,49	+40,72
	В том числе сметная стоимость строительства по годам:				
8.1	в текущем уровне цен 2006 г. (стоимость ПИР, экспертиза, фактически выполненные работы) с МРП 1030 тенге	млн. тенге	367,18	360,87	-6,31
8.2.	в текущем уровне цен 2011 г. (стоимость ПИР, экспертиза корректировка) с МРП 1512 тенге	млн. тенге	3 267,45	3,50	-3 263,95
8.3.	в прогнозном уровне цен 2012 г. с МРП 1618 тенге	млн. тенге	-	3 505,60	+3 505,60
9	Нормативная трудоемкость строительства	тыс. чел/дн.	н/п	147,29	-
10	Нормативная продолжительность строительства	мес.	н/п	12	-

В результате экспертизы рабочего проекта определена достоверная общая сметная стоимость строительства в текущем уровне цен 2006, 2011 гг. и в прогнозном уровне цен 2012 года.

7.4 Сравнительный анализ стоимостных показателей по утвержденному рабочему проекту и по откорректированному рабочему проекту

Таблица 4

№	Наименование показателей	Ед. изм.	Показатели		Изменения +Увеличение – Снижение
			по ранее утвержденному РП (приказ №109-ПИР от 13.04.2007)	рекомендуемые к утверждению	
1	Общая расчетная стоимость строительства в базовых ценах 2001 г.	млн. тенге	1 380,59	1 686,45	+305,86
	в том числе:				
	- строительно-монтажные работы	млн. тенге	1 328,86	1 620,65	+291,79
	- оборудование	млн. тенге	1,21	0,27	-0,94
	- прочие затраты	млн. тенге	50,52	65,53	+15,01

МЕМСАРАЙТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

Продолжение таблицы 4

№	Наименование показателей	Ед. изм.	Показатели		Изменения +Увеличение – Снижение
			по ранее утвержденному РП (приказ №109-ПИР от 13.04.2007)	рекомендуемые к утверждению	
2	Общая расчетная стоимость строительства в текущем уровне цен.	млн. тенге	**В текущем уровне цен 2006 гг.**	**В текущем уровне цен 2006,2011г г., прогнозном уровне цен 2012 гг.**	+1 698,49
			2 171,48	3 869,97	
	в том числе:				
	- строительно-монтажные работы	млн. тенге	1 766,10	3 223,99	+1 457,89
	- оборудование	млн. тенге	1,60	0,49	-1,11
	- прочие затраты	млн. тенге	403,78	645,49	+241,71

Основными причинами увеличения сметной стоимости строительства в текущем уровне цен 2006, 2011 гг. и в прогнозном уровне цен 2012 года на 1 698,49 млн. тенге являются:

инфляционные процессы, произошедшие с момента утверждения сметной стоимости строительства, а также пересчет остаточных объемов работ по годам строительства с учетом соответствующего значения МРП и НДС;

пересчет остаточных объемов работ в программном комплексе АВС-4 в редакции 4.2.1 (объемы и виды работ, подлежащие выполнению с 01.01.2012 г.);

уточнение стоимости материалов, отсутствующих в нормативной базе 2001 года, принятых по данным «Прайс-листов», утвержденных заказчиком.

8. ВЫВОДЫ

8.1. Рабочий проект «Реконструкция автомобильной дороги «Граница РФ (на Екатеринбург) - Алматы». Участок 1114-1137 км. Корректировка, с учётом внесенных по замечаниям и предложениям Госэкспертизы изменений и дополнений, соответствует требованиям действующих норм и правил по проектированию и рекомендуется к утверждению в установленном порядке со следующими основными технико-экономическим показателями:

Категория дороги - II.
Протяжённость участка - 23,0 км.
Число полос движения - 2 шт.
Ширина проезжей части - 7,5 м.
Тип дорожной одежды - капитальный.
Вид покрытия - асфальтобетон.
Общая сметная стоимость строительства
в базовых ценах 2001 г. - 1 686,45 млн. тенге,
в том числе строительно-монтажные работы - 1 620,65 млн. тенге.
Общая сметная стоимость строительства
в текущем уровне цен 2006, 2011 гг.
в прогнозном уровне цен 2012 гг. - 3 869,97 млн. тенге,
в том числе строительно-монтажные работы - 3 223,99 млн. тенге.
В том числе сметная стоимость строительства по годам:
в текущем уровне цен 2006 г.
(стоимость ПИР, экспертиза,
фактически выполненные работы) - 360,87 млн. тенге;
в текущем уровне цен 2011 г.
(стоимость ПИР, экспертиза) - 3,50 млн. тенге;
в прогнозном уровне цен 2012 г. - 3 505,60 млн. тенге.
Нормативная продолжительность строительства - 12 месяцев.

МЕМСАРАПТАМА ГОСЭКСПЕРТИЗА

8.2. Ранее выданное Южным филиалом РГП «Госэкспертиза» заключение от 28 ноября 2006 года № 7-647/06 по рабочему проекту «Реконструкция автомобильной дороги «Граница РФ (на Екатеринбург) – Алматы» Участок 1114-1137 км (Переработка) считать утратившим силу.

8. ТҰЖЫРЫМДАР

8.1. Енгізілген өзгерістері мен толықтырулары ескерілген «РФ шекарасы (Екатеринбургке қарай) – Алматы» автомобильді жолын қайта құрылымдау» 1114-1137 км телімі» Түзету жұмыс жобасы жобалау бойынша қолданылымдағы мемлекеттік нормативтер мен ережелер талаптарына сәйкес келеді және келесі негізгі техника-экономикалық көрсеткіштерімен белгіленген тәртібі бойынша бекітілуге ұсынылады:

Жол категориясы	- II.
Телім ұзындығы	- 23,0 км.
Қозғалыс жолақтарының саны	- 2 дана.
Жүру бөлігінің ені	- 7,5 м.
Жол төсемінің типі	- күрделі.
Жабынның түрі	- асфальтобетон.
2001 жылғы базалық деңгейдегі бағамен алынған	
құрылыстың жалпы сметалық құны	- 1 686,45 млн. теңге,
соның ішінде құрылысты-монтаждық жұмыстары	- 1 620,65 млн. теңге.
2006, 2011 жылдардағы ағымдағы бағамен,	
2012 жылғы болжамды бағамен алынған	
құрылыстың жалпы сметалық құны	- 3 869,97 млн. теңге,
соның ішінде құрылысты-монтаждық жұмыстары	- 3 223,99 млн. теңге.
Соның ішінде жылдар бойынша құрылыстың сметалық құны:	
2006 жылғы ағымдағы бағамен алынған	
(ЖІЖ құны, сараптама,	
нақты орындалған жұмыстар)	- 360,87 млн. теңге;
2011 жылғы ағымдағы бағамен алынған	
(ЖІЖ құны, сараптама)	- 3,50 млн. теңге;
2012 жылғы болжамды бағамен алынған	- 3 505,60 млн. теңге
Құрылыс салудың нормативті ұзақтылығы	- 12 ай.

8.2. 2006 жылдың 28 қарашасында «РФ шекарасы (Екатеринбургке қарай) – Алматы» автомобиль жолын қалпына келтіру» 1114-1137 км учаскесі (Қайта өңдеу) жұмыс жобасы бойынша «Мемсараптама» РМК Оңтүстік филиалымен берілген № 7-647/06 қорытындысының күші жойылды деп танылсын.

Өндірістік бөлімі бастығының м.а. **Н. Утебекова**

Жетекші сарапшы **В. Гончаренко**

Бас маман **Л. Дорохова**

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА