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

1200 - 1219
16 июля
2012г

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН

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

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 филиалының
директоры

Карманов Ш.Д.

«РФ шекарасы (Екатеринбургке қарай) – Алматы» автомобиль жолдарын қайта құрылымдау» 1200-1219 км телім. Түзету
жұмыс жобасы бойынша

2012 жылғы 16 мамырдағы № 02-0265/12

ҚОРЫТЫНДЫ

ТАПСЫРЫСШЫ:
Қазақстан Республикасы
Көлік және коммуникациялар министрлігінің
Автомобиль жолдары комитетінің
Ақмола облыстық басқармасы

БАС ЖОБАЛАУШЫ:
«Каздорпроект» ЖШС,
Алматы қаласы

Алматы қаласы

000141

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

Директор
Южного филиала
РГП «Госэкспертиза»

Карманов Ш.Д.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

№ 02-0265/12 от 16 мая 2012 г.

по рабочему проекту
«Реконструкция автомобильной дороги «Граница РФ (на Екатеринбург) – Алматы» Участок 1200-1219 км. Корректировка

ЗАКАЗЧИК:
Акмолинский областной департамент
Комитета автомобильных дорог
Министерства транспорта и коммуникаций
Республики Казахстан

ГЕНПРОЕКТИРОВЩИК:
ТОО «Каздорпроект»,
г. Алматы

г. Алматы

1 НАИМЕНОВАНИЕ – Рабочий проект «Реконструкция автомобильной дороги «Граница РФ (на Екатеринбург) – Алматы». Участок 1200-1219 км. Корректировка.

Настоящее заключение выполнено согласно договору № 5 от 10 января 2012 года, заключённому с ТОО «Каздорпроект», на проведение государственной экспертизы рабочего проекта.

2 ЗАКАЗЧИК – Акмолинский областной департамент Комитета автомобильных дорог Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан.

3 ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПРОЕКТИРОВЩИК – ТОО «Каздорпроект» (Государственная лицензия ГСЛ № 08102 от 18 января 1995 года, продлена 23 декабря 2011 года).

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

4 ИСТОЧНИК ФИНАНСИРОВАНИЯ – государственные инвестиции (письмо от 28 декабря 2011 года № 32-8-2/528).

5 ОСНОВНЫЕ ИСХОДНЫЕ ДАННЫЕ

5.1 Основание для разработки

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

Постановление Акимата Целиноградского района Акмолинской области «О согласовании выбора земель во временное возмездное землепользование под реконструкцию автодороги «Екатеринбург – Алматы» на участке 1200-1219 км в границах Целиноградского района», от 3 ноября 2006 года № 318.

Акт выбора и согласования земель под реконструкцию автодороги «Екатеринбург – Алматы», на участке 1200-1219 км от 10 августа 2006 года.

Технические условия на переустройство ЛС (км 1203+504.85 и км 1205+490.92), выданные Целиноградским районным узлом телекоммуникаций от 17 ноября 2004 года № 269.

Технические условия на переустройство ВЛ 35 кВ от 11 декабря 2004 года и ВЛ 10 кВ от 13 декабря 2004 года, выданные Акмолинским АО «АРЭК».

5.2 Основание для корректировки

Задание на пересчет остатков объёмов работ на 2009 год по РП «Реконструкция автомобильной дороги «Граница РФ (на Екатеринбург) – Алматы». Участок км 1200-1219, утверждённое Акмолинским областным департаментом Комитета автомобильных дорог, апрель 2010 года (без даты).

Дополнение к заданию на корректировку сметной документации по РП «Реконструкция автомобильной дороги «Граница РФ (на Екатеринбург) - Алматы», утверждённое Акмолинским областным департаментом Комитета автомобильных дорог, февраль 2012 года (без даты).

Разрешение Комитета по делам строительства и жилищно-коммунального хозяйства Министерства индустрии и торговли Республики Казахстан на пересчёт проектно-сметной документации, от 24 декабря 2008 года № 1701-03/5145.

Согласие Комитета автомобильных дорог Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан на пересчёт проектно-сметной документации, от 12 января 2009 года № 15-01/2-31.

Разрешение Республиканской бюджетной комиссии Министерства финансов Республик Казахстан на корректировку проектно-сметной документации, от 19 октября 2011 года № 36.

Разрешение Комитета по делам строительства и жилищно-коммунального хозяйства Министерства индустрии и торговли Республики Казахстан – на корректировку проектно-сметной документации, от 5 марта 2012 года № 01-4-04/2243.

МЕМСАРАПТАУ • ГОСЭКСПЕРТИЗА

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

Письмо ГУ «Акмолинский областной департамент Комитета автомобильных дорог Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан» – о корректировке проектно-сметной документации, от 6 декабря 2011 года № 19-05-01-2/05-2632.

Письмо ГУ «Акмолинский областной департамент Комитета автомобильных дорог Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан» – о начале строительства, от 18 января 2012 года № 19-05-01-3/05-124.

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 Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан – согласована конструкция дорожной одежды (письмо от 21 августа 2006 года № 11-01/2-1687).

Акмолинским областным департаментом Комитета автомобильных дорог Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан - согласована корректировка проектно-сметной документации в ценах на 1 января 2009 года (письмо от 5 января 2012 года № 19-05-01-3/05-028).

5.4 Дополнительные сведения

Ранее Южным филиалом РГП «Госэкспертиза» рассмотрен РП «Реконструкция автомобильной дороги «Граница РФ» (на Екатеринбург) - Алматы» (участок 1200-1219 км) и выдано заключение от 3 марта 2005 года № 7-90/05.

В 2006 году Южным филиалом РГП «Госэкспертиза» рассмотрен участок км 1200-1219 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 № 7-642/06 от 27 ноября 2006 года.

Проект был утверждён Комитетом по делам строительства и жилищно-коммунального хозяйства Министерства индустрии и торговли Республики Казахстан от 13 апреля 2007 года № 108-ПИР.

В настоящем заключении рассмотрен участок км 1200-1219 дороги «Граница РФ (на Екатеринбург) - Алматы», в связи с корректировкой сметной документации.

Технические решения по ранее разработанному проекту не корректировались, и, в настоящее время, основные строительно-монтажные работы выполнены.

Корректировка сметной части выполнена по следующим причинам:

несвоевременная корректировка заказчиком ранее утвержденной проектно-сметной документации в соответствии с нормативными требованиями;

изменение сроков реализации рабочего проекта;

несвоевременное и недостаточное финансирование строительства в соответствии с нормами продолжительности строительства и заделов;

удорожание стоимости материальных ресурсов, в связи с длительностью реализации проекта;

изменение индекса МРП при пересчёте базовых цен 2001 года в текущие.

С выходом настоящего заключения, ранее выданное Южным филиалом РГП «Госэкспертиза» заключение № 7-642/06 от 27 ноября 2006 года по рабочему проекту ««Реконструкция автомобильной дороги «Граница РФ (на Екатеринбург) – Алматы» Участок 1200-1219 км (Переработка), считать утратившим силу.

5.5 Представленная документация:

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. Переустройство линии связи.

Книга 2. Мост через р. Старицу.

Том III. Охрана окружающей среды.

Том IV. Организация строительных работ при реконструкции автодороги.

Том V. Сметная документация. (Сводная ведомость объёмов).

Дополнительно представлена сметная документация (корректировка):

Том 5. Сметная документация (пересеет остатков работ на 2009 год).

Ведомость остаточного объёма работ для пересчёта сметной документации. Ведомость выполненных работ.

Копии актов выполненных работ.

6 ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ ОБЪЕКТА СТРОИТЕЛЬСТВА И ПРИНЯТЫЕ РЕШЕНИЯ

6.1 Местоположение объекта и характеристика участка строительства

Автомобильная дорога «Граница РФ (на Екатеринбург) - Алматы», участок км 1200-1219 км является частью существующей дороги, связывающей Казахстан с Россией. Проектируемый участок автодороги расположен на территории Целиноградского района Акмолинской области. Начало участка – км 1199+997,85, конец – км 1219+109,89.

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 строительства

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	- 194-287 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.

Поверхностные отложения четвертичного возраста относятся к геолого-генетическим комплексам аллювиальных, элювиально-пролювиальных отложений равнин и шлейфов конуса выноса, приурочены к нагорьям 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 к I типу местности.

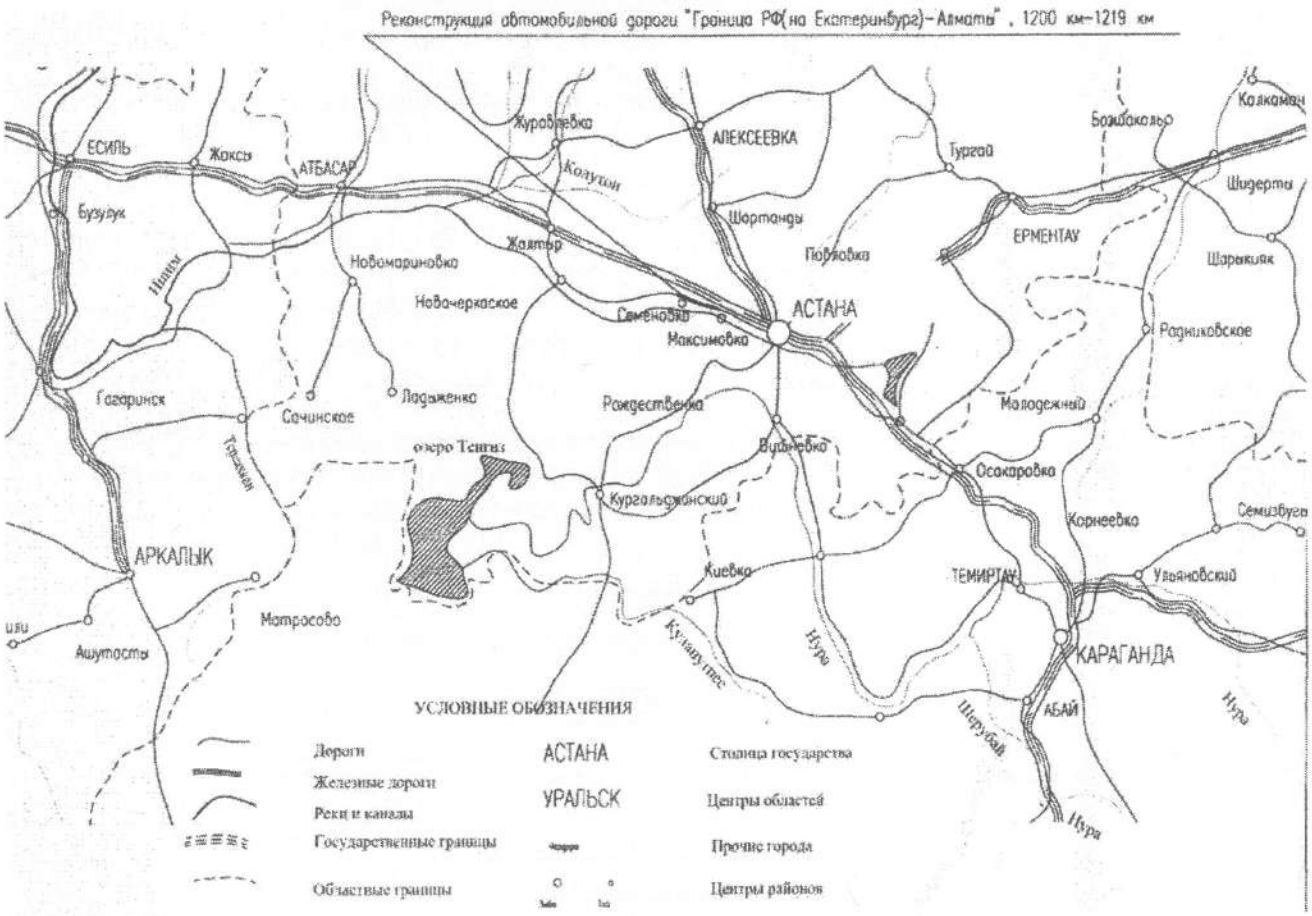

Рисунок 1 – *Схема расположения участка дороги км 1200-1219*

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.

В рабочем проекте «Реконструкция автомобильной дороги «Граница РФ (на Екатеринбург) - Алматы», участок 1200-1219 км, предусмотрены:

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

замена и ремонт водопропускных труб, находящихся в неудовлетворительном состоянии;

реконструкция (замена) существующего моста через р. Старица;

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

реконструкция пересечений и примыканий с автомобильной дорогой.

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.

Расчётная интенсивность на перспективу (2028 год) по перегону представлена в Таблице 1

Таблица 1

Наименование перегона	Легковые	Пикапы	Автобусы	Грузовые					Тракторы	Всего
				2-х осн.		3-х осн.	4-осн.	5-ти осн.		
				до 2 т	2-5 т					
1200-1219	3542	352	41	166	171	337	3	383	52	5047

6.2.1.1 Технические параметры элементов дороги

Исходя из расчётной интенсивности на 2028 год и в соответствии с требованиями СНиП РК 3.03-09-2003 «Автомобильные дороги» приняты следующие параметры дороги представленные в Таблице 2

Таблица 2

№ п/п	Наименование параметров	Нормативы	
		по СНиП РК 3.03-09-2003	Принятые
Участок 1200-1219 км			
1	Категория дороги	II	II
2	Расчетная интенсивность движения транспортных средств на 20-летнюю перспективу, авт/сутки	свыше 3000 до 7000	5047
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, ‰	40	40
13	Наименьшее расстояние видимости, м а) до остановки б) встречного автомобиля	 250 450	 250 450
14	Наименьшие радиусы кривых а) в плане, м б) в продольном профиле: выпуклые, м вогнутые, м	 800 15000 5000	 800 15000 5000

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

6.2.1.2 План и продольный профиль

Общее направление трассы на участке 1200-1219 км – с востока на запад.

Длина участка автодороги – 19,0 км.

В плане трасса имеет 8 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.

6.2.1.3 Земляное полотно

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

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 уположивание откосов земляного полотна до нормативных параметров. Откосы насыпи приняты 1:1,5.

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 – 397599 м^3.

6.2.1.4 Дорожная одежда

По результатам осмотра на всём протяжении участка дороги отмечены следующие дефекты: колейность, кромочность, не выдержан уклон проезжей части, ямочность, поперечные, продольные и косые трещины, мелкие выбоины.

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 разработана следующая конструкция дорожной одежды:

горячий плотный мелкозернистый асфальтобетон, типа Б, марки I по ГОСТ 9128-97, битум БНД 90/130, Е = 2400 МПа (плюс 10° С) – 7 см;

горячий пористый крупнозернистый асфальтобетон тип Б, марки I по ГОСТ 9128-97, битум БНД 90/130, Е = 1400 МПа (плюс 10° С) – 9 см;

черный щебень в установке на битуме БНД 90/30, Е = 600 МПа - 12 см;

переработанная существующая дорожная одежда с добавлением щебня 50 %, Е = 300 МПа - 21 см;

подстилающий слой – из рядового щебня, Е = 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.

6.2.1.5 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 6 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 – 2 шт.(d=1,0 м – 1 шт.; отв.=4,0х1,5 м – 1 шт.);

ремонт существующих труб с использованием существующих звеньев – 3 шт. (d=1,0 м – 1 шт.; отв.=2х1,5 м – 2 шт.);

разборка (закрытие) существующей трубы – 1 шт.;

строительство новой трубы вместо демонтируемого моста – 1 шт. (отв.= 4,0х2,5 м).

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.

6.2.1.6 Мост через р. Старица

Существующий мост через р. Старица построен в 1967 г. по схеме 3х14,06 м, полная длина моста – 42,3 м, габарит Г-7,8+2х1,0 м. Состояние моста характеризуется как предаварийное.

Проектом предусматривается разборка существующего моста и строительство на его месте нового моста по схеме 14,06+18+14,06 м. Габарит моста Г-11,5+2х0,75 м. Расчётные нагрузки А11 и НК-80.

Средний пролёт составлен из пустотных плит длиной 18 м, крайние пролёты – из плит длиной 14,06 м.

Боковые опоры - свайные однорядные. Сваи сечением 33х35 м забиваются до плотных грунтов через существующую насыпь.

Промежуточные опоры – массивные, сборно-монолитные, на свайном основании.

Проезжая часть по реконструируемым мостам устраивается без оклеечной гидроизоляции из гидрофобного бетона (100 мм), с асфальтобетонным покрытием (40 мм).

6.2.1.7 Пересечения и примыкания

В соответствии с требованиями СНиП РК 3.03-09-2003 «Автомобильные дороги» п. 5.4 количество существующих пересечений и примыканий уточнено, а их количество на участках автодороги составляет: примыканий – 6, пересечений – 6.

Пересечения и примыкания в необходимых местах запроектированы типовые и индивидуального типа с учётом рекомендации 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.

6.2.1.8 Автобусные остановки и остановочные площадки

В проекте на участках предусмотрено устройство остановок общественного транспорта с посадочными площадками для пассажиров, с автопавильоном и туалетами на 2 очка и благоустройством. Предусмотрен демонтаж существующих автопавильонов и строительство новых (2 шт.).

У автобусных остановок предусмотрено устройство посадочной площадки шириной 3 м и длиной 20 м. В целях безопасности пассажиров устраивается ограждение посадочной площадки от остановочной площадки бордюрным камнем БР100.30.18.

Конструкция автопавильона АПIV и туалета принята в соответствии с типовым проектом по благоустройству автомобильных дорог в Республике Казахстан.

Конструкции автопавильонов - сборные железобетонные.

Организация и безопасность движения обеспечивается путём установки соответствующих дорожных знаков и сигнальных столбиков.

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

6.2.1.9 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) обуславливается 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 мосту 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 мостов доведен до требований СНиП с устройством полос безопасности на мосту.

В проекте произведена оценка безопасности движения по программе CREDO, максимальное значение составляет 10,3.

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.

6.2.1.10 Переустройство существующих коммуникаций

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

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

6.2.1.11 Снегозащитные мероприятия

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

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

6.2.2 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 восстанавливается 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).

6.2.3 Организация строительства

Проект организации строительства разработан на основании задания на проектирование, проектно-сметной документации, СНиП РК 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 год, № 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.

Продолжительность строительства определена по СНиП РК 1.04.03-2008 «Нормы продолжительности строительства и задела в строительстве предприятий, зданий и сооружений» и составляет 12 месяцев.

Технические показатели:

Нормативная продолжительность строительства - 12 месяцев.

6.2.4 Сметная документация

Рабочий проект «Реконструкция автомобильной дороги «Граница РФ (на Екатеринбург) – Алматы» Участок 1200-1219 км. Корректировка, утвержден приказом Комитета по делам строительства и жилищно-коммунального хозяйства Министерства индустрии и торговли от 13 апреля 2007 года № 108-ПИР.

Корректировка рабочего проекта «Реконструкция автомобильной дороги «Граница РФ (на Екатеринбург) – Алматы» Участок 1200-1219 км заключается в пересчете остаточных объемов работ в текущем уровне цен 2009 года.

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 Республики Казахстан 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, проектным решениям.

Сметная стоимость выполненных работ принята на основании актов выполненных работ, заключения рабочей комиссии о готовности выполненного объема работ и заготовленных материалов по реконструкции автомобильной дороги от 15 декабря 2008 года. Рабочая комиссия назначена Акмолинским областным департаментом Комитета

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

автомобильных дорог приказом от 10 ноября 2008 года № 62. Выполненные объемы работ просчитаны в ценах утвержденного проекта.

Остаточные объемы работ приняты на основании ведомостей остаточного объема работ для пересчета сметной документации, подписанные и.о. заместителя директора департамента Комитета автомобильных дорог МТК РК, главным инженером техсопровождения ТОО «Аркада KZ», авторским надзором ТОО «Каздорпроект», заместителем генерального директора ТОО «Акмола Курылыс Материалдары».

Сметная документации на остаточные объемы работ составлена с использованием программного комплекса АВС-4 (редакция 4.1.2) с МРП 2009 года согласно заданию на пересчет остатков объемов работ на 2009 год, утвержденного директором Акмолинского областного департамента Комитета автомобильных дорог МТК РК, апрель 2010 года (без даты) и дополнения к заданию, утвержденного директором Акмолинского областного департамента Комитета автомобильных дорог МТК РК, февраль 2012 года (без даты), разрешения Комитета по делам строительства и жилищно-коммунального хозяйства Министерства индустрии и торговли Республики Казахстан, письмо от 24 декабря 2008 года № 1701-03/5145, письма Комитета автомобильных дорог Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан, от 12 января 2009 года № 15-01/2-31, приложения № 2.3 к протоколу РБК № 36 от 19 ноября 2011 года о поддержке удорожания реализации рабочего проекта.

При составлении смет использованы:

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

сборники сметных цен и расценок на строительные работы (СН РК 8.02-05-2002).

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.

Нормативы накладных расходов применены по видам строительных и монтажных работ, согласно приложению 1 СН РК 8.02-02-2002 «Порядок определения сметной стоимости строительства в РК» на итог заработной платы.

На сумму прямых затрат и накладных расходов начислены ненормируемые и непредвиденные затраты в размере 6 % согласно п. 4.3.17 СН РК 8.02-02-2002 «Порядок определения сметной стоимости строительства в РК».

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.

Стоимость материалов и оборудования, отсутствующих в нормативной базе 2001 года определена по данным прайс-листов, утвержденных заказчиком согласно

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

п.п. 4.3.5, 4.3.8 СН РК 8.02-02-2002 «Порядок определения сметной стоимости строительства в Республике Казахстан».

В соответствии с Постановлением Правительства от 11 сентября 2007 года № 791 переход от базовых цен 2001 года в текущий уровень цен осуществлен через индексы изменения месячного расчетного показателя, установленного на 2006, 2009 гг. Постановлениями Правительства Республики Казахстан, Законом Республики Казахстан «О Республиканском бюджете на 2010-2012 годы» от 7 декабря 2009 года № 219-IV ЗРК переход от базовых цен 2001 года в текущий уровень цен осуществлен через индексы изменения месячного расчетного показателя 2010, 2011 гг.:

2006 год – 1030 тенге,
2009 год – 1273 тенге,
2010 год – 1413 тенге,
2011 год – 1512 тенге.

7 ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА ПРОЕКТНЫХ РЕШЕНИЙ И РЕЗУЛЬТАТЫ ЭКСПЕРТИЗЫ

7.1 Оценка проектных решений

В рабочем проекте «Реконструкция автомобильной дороги «Граница РФ (на Екатеринбург) - Алматы», участок 1200-1219 км, предусмотрены:

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

замена и ремонт водопропускных труб, находящихся в неудовлетворительном состоянии;

реконструкция (замена) существующего моста через р. Старица;

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.

7.2 Изменения и дополнения, внесённые в рабочий проект по замечаниям и предложениям Южного филиала РГП «Госэкспертиза»:

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) Стоимость экспертизы принята согласно договору с ЮФ «Госэкспертиза»;
5) Затраты на технический и авторский надзор обоснованы расчётом;
6) Затраты на командировочные расходы рабочих обоснованы расчетом и согласованы с заказчиком;
7) В локальных сметах на устройство земляного полотна при определении веса извести учтен её объёмный вес;
8) При определении стоимости черного щебня исключён коэффициент 2 к площади и уточнен расход черного щебня в связи с изменением его толщины;

9) В локальной смете на устройство моста через реку «Старица» исключены затраты на устройство строительных и монтажных площадок, как учтённые в норме временных зданий и сооружений;

10) При определении стоимости вертикальной разметки ограждения моста уточнен расход материалов;

11) При определении затрат на внутрипостроечный транспорт уточнен вес материалов.

7.3 Изменения и дополнения, внесённые в рабочий проект по замечаниям и предложениям Южного филиала РГП «Госэкспертиза» при корректировке проекта:

Сметная документация

1) Представлен приказ Комитета по делам строительства и жилищно-коммунального хозяйства Министерства индустрии и торговли от 13 апреля 2007 года № 108-ПИР об утверждении рабочего проекта.

2) Откорректирован МРП 2009 года – 1273 тенге.

3) Откорректирована стоимость экспертизы рабочего проекта в 2012 году согласно расчету и в сводном сметном расчете стоимости строительства отнесена на 2012 год.

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

5) Стоимость материалов и оборудования, отсутствующих в нормативной базе 2001 года определена по данным прайс-листов, утвержденных заказчиком.

Сравнительный анализ технико-экономических показателей по рабочему проекту представлен в Таблице 3

Таблица 3

№ п/п	Наименование показателей	Ед. изм.	Показатели		Изменения +увеличение –снижение
			Заявленные до экспертизы	Рекомендуемые к утверждению	
1	Категория дороги	-	II	II	-
2	Протяжённость участка	км	19	19	-
3	Число полос движения	шт.	2	2	-
4	Ширина земляного полотна	м	15,0	15,0	-
5	Ширина проезжей части	м	7,5	7,5	-
6	Тип дорожной одежды	-	капитальный	капитальный	-
7	Вид покрытия	-	асфальтобетон	асфальтобетон	-
8	Общая сметная стоимость строительства в базовых ценах 2001 года	млн. тенге	1 435,21	1 435,21	-
	в том числе:				
	строительно-монтажные работы	млн. тенге	1 383,74	1 383,74	-
	прочие затраты	млн. тенге	51,47	51,47	-
9	Общая сметная стоимость строительства в текущем уровне цен	млн. тенге	**2006, 2009-2011 гг.**	**2006, 2009, 2010, 2012 гг.**	-27,03
			2 535,82	2 508,79	
	в том числе:				
	строительно-монтажные работы	млн. тенге	2 099,70	2 077,10	-22,60
	прочие затраты	млн. тенге	436,12	431,69	-4,43
В том числе сметная стоимость строительства по годам:					
9.1	сметная стоимость строительства в текущем уровне цен 2006 года с МРП 1030 тенге (стоимость фактического выполнения работ)	млн. тенге	1 014,74	1 014,74	-
9.2	сметная стоимость строительства в текущем уровне цен 2009 года (стоимость остаточных объемов работ)	млн. тенге	**с МРП 1296 тенге**	**с МРП 1273 тенге**	-27,03
			1 518,65	1 491,62	

Продолжение таблицы 3

№ п/п	Наименование показателей	Ед. изм.	Показатели		Изменения +увеличение –снижение
			Заявленные до экспертизы	Рекомендуемые к утверждению	
9.3	сметная стоимость строительства в текущем уровне цен 2010 года с МРП 1413 тенге (стоимость ПИР-пересчет)	млн. тенге	1,75	1,75	-
9.4	сметная стоимость строительства в текущем уровне цен 2011 года с МРП 1512 тенге (стоимость экспертизы ПИР)	млн. тенге	0,68	-	-0,68
9.5	сметная стоимость строительства в текущем уровне цен 2012 года с МРП 1618 тенге (стоимость экспертизы ПИР)	млн. тенге	-	0,68	+0,68
10	Нормативная продолжительность строительства	мес.	12	12	-

7.3 В результате экспертизы общая сметная стоимость строительства в текущем уровне цен 2006, 2009, 2010, 2012 годов снижена на 27,03 млн. тенге.

Сравнительный анализ сметной стоимости по утвержденному и скорректированному проектам представлен в Таблице 4

Таблица 4

№ п/п	Наименование показателей	Ед. изм.	Утвержденная сметная стоимость (приказ Комитета по делам строительства от 13.04.2007 г. № 108-ПИР)	Скорректированная сметная стоимость	+увеличение –снижение
1	Общая сметная стоимость строительства в базовых ценах 2001 года	млн. тенге	1 358,58	1 435,21	+76,63
	в том числе:				
	строительно-монтажные работы	млн. тенге	1 311,10	1 383,74	+72,64
2	Общая сметная стоимость строительства в текущем уровне цен	млн. тенге	**2006 г.**	**2006, 2009, 2010, 2012 гг.**	+377,32
			2 131,47	2 508,79	
	в том числе:				
	строительно-монтажные работы	млн. тенге	1 742,49	2 077,10	+334,61
В том числе сметная стоимость строительства по годам:					
3.1	сметная стоимость строительства в текущем уровне цен 2006 года с МРП 1030 тенге (стоимость фактического выполнения работ)	млн. тенге	2 131,47	1 014,74	-1 116,73
3.2	сметная стоимость строительства в текущем уровне цен 2009 года (стоимость остаточных объемов работ)	млн. тенге	-	1 491,62	+1491,62
3.3	сметная стоимость строительства в текущем уровне цен 2010 года с МРП 1413 тенге (стоимость ПИР-пересчет)	млн. тенге	-	1,75	+1,75
3.4	сметная стоимость строительства в текущем уровне цен 2012 года с МРП 1618 тенге (стоимость экспертизы ПИР)	млн. тенге	-	0,68	+0,68

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

Увеличение общей сметной стоимости строительства в текущих ценах 2006, 2009, 2010, 2012 гг. на 377,32 млн. тенге произошло в связи:

пересчетом остаточных объемов работ в текущем уровне цен 2009 года согласно заданию на пересчет остатков объемов работ на 2009 год, утвержденного директором Акмолинского областного департамента Комитета автомобильных дорог МТК РК, апрель 2010 года (без даты) и дополнения к заданию, утвержденного директором Акмолинского областного департамента Комитета автомобильных дорог МТК РК, февраль 2012 года (без даты), разрешения Комитета по делам строительства и жилищно-коммунального хозяйства Министерства индустрии и торговли Республики Казахстан, письмо от 24 декабря 2008 года № 1701-03/5145, письма Комитета автомобильных дорог Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан, от 12 января 2009 года № 15-01/2-31, приложения № 2.3 к протоколу РБК № 36 от 19 ноября 2011 года о поддержке удорожания реализации рабочего проекта;

инфляционными моментами, прошедшими с момента утверждения.

8 ВЫВОДЫ

8.1 Рабочий проект «Реконструкция автомобильной дороги «Граница РФ (на Екатеринбург) – Алматы». Участок 1200-1219 км. Корректировка, соответствует требованиям государственных нормативов, действующих в Республике Казахстан, и рекомендуется к утверждению со следующими основными технико-экономическими показателями:

Категория дороги	- II.
Протяжённость участка	- 19,0 км.
Число полос движения	- 2 шт.
Ширина земляного полотна	- 15,0 м.
Ширина проезжей части	- 7,5 м.
Тип дорожной одежды	- капитальный.
Вид покрытия	- асфальтобетон.
Общая сметная стоимость строительства	
в базовых ценах 2001 года	- 1 435,21 млн. тенге,
в том числе строительно-монтажные работы	- 1 383,74 млн. тенге.
Общая сметная стоимость строительства	
в текущем уровне цен 2006, 2009, 2010, 2012 гг.	- 2 508,79 млн. тенге,
в том числе строительно-монтажные работы	- 2 077,10 млн. тенге.
В том числе сметная стоимость строительства по годам:	
в текущем уровне цен 2006 года	
(стоимость фактического выполнения работ)	- 1 014,74 млн. тенге;
в текущем уровне цен 2009 года	
(стоимость остаточных объемов работ)	- 1 491,62 млн. тенге;
в текущем уровне цен 2010 года	
(стоимость ПИР - пересчет)	- 1,75 млн. тенге;
в текущем уровне цен 2012 года	
(стоимость экспертизы, ПИР)	- 0,68 млн. тенге.
Нормативная продолжительность строительства	- 12 месяцев.

8.2 Во исполнение п. 5 Протокольного решения Правительства Республики Казахстан от 2 февраля 2010 года №17-56 005-1689-12, в проекте применены импортозамещающие местные строительные материалы и изделия, а также продукция, изготавливаемая на отечественных предприятиях.

8.3 Признать утратившим силу ранее выданное Южным филиалом РГП «Госэкспертиза» заключение № 7-642/06 от 27 ноября 2006 года по рабочему проекту ««Реконструкция автомобильной дороги «Граница РФ (на Екатеринбург) – Алматы» Участок 1200-1219 км (Переработка).

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

8 ТҰЖЫРЫМДАР

8.1 Енгізілген өзгерістері мен толықтырулары ескерілген «РФ шекарасы (Екатеринбургке қарай) – Алматы» автомобиль жолдарын қайта құрылымдау» 1200-1219 км телім. Түзету жұмыс жобасы Қазақстан Республикасындағы қолданылымдағы мемлекеттік нормативтері талаптарына сәйкес келеді және келесі негізгі техника-экономикалық көрсеткіштерімен белгіленген тәртіпте бекітілуге ұсынылады:

Жолдардың санаты	- II.
Учаскенің ұзындығы	- 19,0 км.
Қозғалыс жолақтарының саны	- 2 шт.
Қозғалыс жолақтарының ені	- 15,0 м.
Жүру бөлігінің ені	- 7,5 м.
Жол төсемінің типі	- күрделі.
Жабын түрі	- асфальт-бетонды.
2001 жылғы базалық бағамен алынған құрылыстың жалпы сметалық құны	- 1 435,21 млн. теңге,
соның ішінде құрылысты-монтаждық жұмыстары	- 1 383,74 млн. теңге.
2006, 2009, 2010, 2012 жылдардағы ағымдағы деңгейдегі бағамен алынған құрылыстың жалпы сметалық құны	- 2 508,79 млн. теңге,
соның ішінде құрылысты-монтаждық жұмыстары	- 2 077,10 млн. теңге.
Соның ішінде жылдар бойынша құрылыстың сметалық құны:	
2006 жылғы ағымдағы деңгейде (нақты орындалған жұмыстардың құны)	- 1 014,74 млн. теңге;
2009 жылғы ағымдағы деңгейде (орындалмаған жұмыстардың құны)	- 1 491,62 млн. теңге;
2010 жылғы ағымдағы деңгейде (ЖІЖ құны – қайта есептеу)	- 1,75 млн. теңге;
2012 жылғы ағымдағы деңгейде (сараптама құны, ЖІЖ)	- 0,68 млн. теңге.
Құрылыстың нормативті ұзақтылығы	- 12 ай.

8.2 Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2010 жылғы 2 ақпандағы № 17-56 005-1689-12 хаттама шешімінің 5 т. орындау мақсатында, жұмыс жобасында импорт алмастыратын жергілікті құрылыс материалдары мен бұйымдар, және отандық кәсіпорындарда өндірілген өнімдер қолданылған.

8.3 2006 жылдың 27 қарашасындағы «РФ шекарасы (Екатеринбургке қарай) – Алматы» автомобиль жолын қалпына келтіру» 1200-1219 км учаскесі (Қайта өңдеу) жұмыс жобасы бойынша «Мемсараптама» РМК Оңтүстік филиалымен берілген № 7-642/06 қорытындысының күші жойылды деп танылсын.

Өндірістік бөлімінің бастығы **А. Туякаев**

Жетекші сарапшы **В. Гончаренко**

Смета-экономикалық секторының жетекшісі **Л. Манапбаева**

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА