ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
ҰЛТТЫҚ ЭКОНОМИКА МИНИСТРЛІГІ
ҚҰРЫЛЫС, ТҰРҒЫН ҮЙ-КОММУНАЛДЫҚ
ШАРУАШЫЛЫҚ ІСТЕРІ ЖӘНЕ ЖЕР
РЕСУРСТАРЫН БАСҚАРУ КОМИТЕТІНІҢ
«ЖОБАЛАРДЫ МЕМЛЕКЕТТІК
ВЕДОМСТВОДАН ТЫС САРАПТАУ»
ШАРУАШЫЛЫҚ ЖҮРГІЗУ
ҚҰҚЫҒЫНДАҒЫ РЕСПУБЛИКАЛЫҚ
МЕМЛЕКЕТТІК КӘСІПОРНЫ
(«МЕМСАРАПТАМА» РМК)

РЕСПУБЛИКАНСКОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ
ПРЕДПРИЯТИЕ НА ПРАВЕ
ХОЗЯЙСТВЕННОГО ВЕДЕНИЯ
«ГОСУДАРСТВЕННАЯ ВНЕВЕДОМСТВЕННАЯ
ЭКСПЕРТИЗА ПРОЕКТОВ»
(РГП «ГОСЭКСПЕРТИЗА»)
КОМИТЕТА ПО ДЕЛАМ СТРОИТЕЛЬСТВА,
ЖИЛИЩНО-КОММУНАЛЬНОГО ХОЗЯЙСТВА
И УПРАВЛЕНИЯ ЗЕМЕЛЬНЫМИ РЕСУРСАМИ
МИНИСТЕРСТВА НАЦИОНАЛЬНОЙ
ЭКОНОМИКИ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН

ҚОРЫТЫНДЫ

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ ҰЛТТЫҚ ЭКОНОМИКА МИНИСТРЛІГІ ҚҰРЫЛЫС, ТҰРҒЫН ҮЙ-КОММУНАЛДЫҚ ШАРУАШЫЛЫҚ ІСТЕРІ ЖӘНЕ ЖЕР РЕСУРСТАРЫН БАСҚАРУ КОМИТЕТІНІҢ «ЖОБАЛАРДЫ МЕМЛЕКЕТТІК ВЕДОМСТВОДАН ТЫС САРАПТАУ» ШАРУАШЫЛЫҚ ЖҮРГІЗУ ҚҰҚЫҒЫНДАҒЫ РЕСПУБЛИКАЛЫҚ МЕМЛЕКЕТТІК КӘСІПОРНЫ («МЕМСАРАПТАМА» РМК)

РЕСПУБЛИКАНСКОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ НА ПРАВЕ ХОЗЯЙСТВЕННОГО ВЕДЕНИЯ «ГОСУДАРСТВЕННАЯ ВНЕВЕДОМСТВЕННАЯ ЭКСПЕРТИЗА ПРОЕКТОВ» (РГП «ГОСЭКСПЕРТИЗА») КОМИТЕТА ПО ДЕЛАМ СТРОИТЕЛЬСТВА, ЖИЛИЩНО-КОММУНАЛЬНОГО ХОЗЯЙСТВА И УПРАВЛЕНИЯ ЗЕМЕЛЬНЫМИ РЕСУРСАМИ МИНИСТЕРСТВА НАЦИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН

Бекітемін:

«Мемсараптама» РМК
бас директорының
бірінші орынбасарының
міндетін атқарушы

.....Е. Едресов

«Алматы-Қордай-Благовещенка-Мерке-Ташкент-Термез» автомобиль жолдарының «Қырғызстан Республикасының (Қарасу) шекарасына кіретін жол» учаскесін II санаттағы етіп реконструкциялау (түзету)»
жұмыс жобасы бойынша

2015 жылғы 11 тамыздағы № 01-0341/15

ҚОРЫТЫНДЫ

ТАПСЫРЫС БЕРУШІ:
«ҚазАвтоЖол» АҚ-ның
Жамбыл облысындағы филиалы,
Тараз қаласы

БАС ЖОБАЛАУШЫ:
«Қазақстан жол ғылыми-зерттеу институты» АҚ,
Алматы қаласы

Астана қаласы

АЛҒЫ СӨЗ

«Алматы-Қордай-Благовещенка-Мерке-Ташкент-Термез» автомобиль жолдарының «Қырғызстан Республикасының (Қарасу) шекарасына кіретін жол» учаскесін II санаттағы етіп реконструкциялау (түзету)» жұмыс жобасы бойынша осы сараптама қорытындысы «Мемсараптама» РМК-мен берілді.

«Мемсараптама» РМК-ның рұқсатынсыз осы сараптама қорытындысын толық немесе ішінара қайта шығаруға, көбейтуге және таратуға жол берілмейді.

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ ҰЛТТЫҚ ЭКОНОМИКА МИНИСТРЛІГІ ҚҰРЫЛЫС, ТҰРҒЫН ҮЙ-КОММУНАЛДЫҚ ШАРУАШЫЛЫҚ ІСТЕРІ ЖӘНЕ ЖЕР РЕСУРСТАРЫН БАСҚАРУ КОМИТЕТІНІҢ «ЖОБАЛАРДЫ МЕМЛЕКЕТТІК ВЕДОМСТВОДАН ТЫС САРАПТАУ» ШАРУАШЫЛЫҚ ЖҮРГІЗУ ҚҰҚЫҒЫНДАҒЫ РЕСПУБЛИКАЛЫҚ МЕМЛЕКЕТТІК КӘСІПОРНЫ («МЕМСАРАПТАМА» РМК)

РЕСПУБЛИКАНСКОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ НА ПРАВЕ ХОЗЯЙСТВЕННОГО ВЕДЕНИЯ «ГОСУДАРСТВЕННАЯ ВНЕВЕДОМСТВЕННАЯ ЭКСПЕРТИЗА ПРОЕКТОВ» (РГП «ГОСЭКСПЕРТИЗА») КОМИТЕТА ПО ДЕЛАМ СТРОИТЕЛЬСТВА, ЖИЛИЩНО-КОММУНАЛЬНОГО ХОЗЯЙСТВА И УПРАВЛЕНИЯ ЗЕМЕЛЬНЫМИ РЕСУРСАМИ МИНИСТЕРСТВА НАЦИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН

Утверждаю:

И.о. первого заместителя
генерального директора
РГП «Госэкспертиза»

…… Е. Едресов

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

№ 01-0341/15 от 11 августа 2015 г.

по рабочему проекту
«Реконструкция автомобильной дороги «Алматы-Кордай-Благовещенка-Мерке-Ташкент-Термез». «Участок «подъезд к гр. Республики Кыргызстан (Карасу)» под II категорию (корректировка)»

ЗАКАЗЧИК:
Жамбылский областной филиал
АО «Национальная компания «ҚазАвтоЖол»,
г. Тараз

ГЕНПРОЕКТИРОВЩИК:
АО «Казахстанский дорожный
научно-исследовательский институт»,
г. Алматы

г. Астана

ПРЕДИСЛОВИЕ

Данное экспертное заключение по рабочему проекту **«Реконструкция автомобильной дороги «Алматы-Кордай-Благовещенка-Мерке-Ташкент-Термез». «Участок «подъезд к гр. Республики Кыргызстан (Карасу) под II категорию (корректировка)»** выдано РГП «Госэкспертиза».

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

1. НАИМЕНОВАНИЕ: рабочий проект «Реконструкция автомобильной дороги «Алматы-Кордай-Благовещенка-Мерке-Ташкент-Термез». «Участок «подъезд к гр. Республики Кыргызстан (Карасу) под II категорию (корректировка)».

Настоящее заключение выполнено в соответствии с договором от 2 июня 2015 года № 202.

Ранее по рабочему проекту «Реконструкция автомобильной дороги «Алматы-Кордай-Благовещенка-Мерке-Ташкент-Термез» участок «подъезд к гр. Республики Кыргызстан (Карасу)» под II категорию РГП «Госэкспертиза» выдано заключение от 31 марта 2009 года № 01-140/09.

2. ЗАКАЗЧИК: Жамбылский областной филиал АО «Национальная компания «ҚазАвтоЖол», г. Тараз.

Согласно договору цессии (об уступке прав требования) от 26 мая 2014 года № 03-21-ПИР между Комитетом автомобильных дорог Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан (цедент), АО «НК «ҚазАвтоЖол» (цессионер) и АО «Казахский дорожный научно-исследовательский институт» (проектировщик) право требования о государственных закупках работ на корректировку проектно-сметной документации настоящего рабочего проекта переданы АО «НК «ҚазАвтоЖол».

3. ГЕНПРОЕКТИРОВЩИК: АО «Казахстанский дорожный научно-исследовательский институт», г. Алматы (государственная лицензия на проектирование ГСЛ от 24 апреля 1995 года № 000316 с приложением от 2 июля 2012 года, выданная Агентством Республики Казахстан по делам строительства и жилищно-коммунального хозяйства, II категория).

ГИП – Оскеленов А. С. (приказ от 4 сентября 2014 года № 51-П).

СУБПРОЕКТИРОВЩИК: ТОО «Каздорпроект», г. Алматы (государственная лицензия ГСЛ от 17 мая 2013 года № 13009424 с приложением, выданная Комитетом по делам строительства и жилищно-коммунального хозяйства Министерства регионального развития Республики Казахстан, I категория).

ГИП – Шарипова С.Н. (приказ от 24 февраля 2014 года № 64-п).

4. ИСТОЧНИК ФИНАНСИРОВАНИЯ: государственные инвестиции.

5. ОСНОВНЫЕ ИСХОДНЫЕ ДАННЫЕ

5.1 Основание для разработки:

задание на корректировку рабочего проекта, утвержденное Комитетом автомобильных дорог Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 10 февраля 2014 года;

архитектурно-планировочное задание, утвержденное главным архитектором ГУ «Управление архитектуры и градостроительства акимата Жамбылской области» от 28 января 2008 года № 06-09, продленное до 31 декабря 2015 года;

разрешение на корректировку участка дороги, выданное Комитетом по делам строительства и жилищно-коммунального хозяйства Министерства регионального развития Республики Казахстан от 27 июня 2014 года № 21-03-08/4577;

протокольное решение Республиканской бюджетной комиссии о направлении на корректировку рабочего проекта от 26 июля 2013 года № 20 (приложение № 2.3);

технико-экономическое обоснование «Реконструкция международного транзитного коридора «Западная Европа – Западный Китай» (заключение РГП «Госэкспертиза» от 21 марта 2008 года № 2-78/08), утвержденное приказом Комитетом по делам строительства и жилищно-коммунального хозяйства Министерства индустрии и торговли Республики Казахстан от 4 июня 2008 года № 220-ПИР;

письмо ГУ «Отдел земельных отношений Кордайского района» от 15 апреля 2008 года № 40 о полосе отвода существующей дороги шириной 18-24 метра;

акт предварительного выбора земельного участка под реконструкцию автомобильной дороги от 30 июня 2008 года, утвержденный заместителем акима Кордайского района;

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

постановление акимата Кордайского района Жамбылской области от 30 июня 2008 года № 317 о создании специальной комиссии по выбору земельных участков для реконструкции (строительства) автодороги;

письмо КАД МИР РК о начале строительства остаточных работ от 23 июля 2015 года № 23-23-03/1815.

Технические условия:

Кордайский районный узел телекоммуникаций Жамбылской областной дирекции телекоммуникаций от 26 августа 2008 года № 34/02-297 о переходе ВЛС;

ГУ «Жамбылский областной департамент Комитета автомобильных дорог» Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 10 июля 2008 года № 587/2- 6 о необходимости устройства временных площадок под АБЗ;

ГУ «Департамент таможенного контроля по Жамбылской области» Комитета таможенного контроля Министерства финансов Республики Казахстан от 27 января 2009 года № 8-8/475 об устройстве дополнительной полосы движения в районе контрольно-пропускного пункта «Карасу» таможенного поста «Кордай».

5.2 Согласования и заключения заинтересованных организаций:

ЖОФ АО «НК «ҚазАвтоЖол» – согласование основных проектных решений по корректировке рабочего проекта от 28 апреля 2015 года № 19-02/421;

Комитет административной полиции МВД РК – согласование организации дорожного движения от 26 февраля 2015 года № 5-5-8-139/5-1228;

ГУ «Комитет государственного санитарно-эпидемиологического надзора Министерства здравоохранения Республики Казахстан» – согласование письмом от 19 января 2009 года № 12-2-106;

ГУ «Управление природных ресурсов и регулирования природопользования акимата Жамбылской области» - заключение государственной экологической экспертизы на раздел «Охрана окружающей среды» от 16 марта 2015 года № KZ18VCD00034376;

Филиал «Кордайское управление водохозяйственных систем» РГП «Таразводхоз» Комитета по водным ресурсам Министерства сельского хозяйства Республики Казахстан - согласование использования воды из р. Шу для технических нужд от 26 января 2009 года № 1;

Комитет по делам строительства и жилищно-коммунального хозяйства Министерства индустрии и торговли Республики Казахстан – согласование запроектированных пересечений и примыканий в одном уровне от 13 марта 2009 года № 19-19-03/265.

5.3 Перечень документации, представленной на экспертизу

Том I. Общая часть.

Книга 1. Общая пояснительная записка.

Книга 2. Сводная ведомость объемов работ.

Книга 3. Паспорт проекта.

Том II. Рабочая документация.

Книга 1. Автомобильная дорога. Чертежи.

Книга 2. Поперечные профили земляного полотна.

Книга 3. Обустройство дороги, организация и безопасность дорожного движения.

Книга 4. Отвод и рекультивация земель.

Книга 5. Оценка воздействия на окружающую среду.

Книга 6. Организация строительства.

Том III. Сметная документация.

Книга 1. Сводный сметный расчет.

Книга 2. Локальные сметы на остаточные работы.

Книга 3. Локальные сметы на выполненные работы.

Отчет об инженерно-геологических изысканиях, выполненный ТОО «Астанадорпроект» (арх. № 06-020-1).

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

5.4 Цель и назначение объекта строительства

После реконструкции автодороги Алматы-Кордай-Благовещенка-Мерке-Ташкент-Термез, участок «подъезд к гр. Республик Кыргызстан (Карасу) под II-ю категорию ожидаются следующие положительные результаты:

уменьшение транспортных расходов, а также сокращение времени нахождения пассажиров в пути;

положительное влияние на социальную и экономическую сферу Жамбылской области Казахстана;

снижение коммерческого риска при доставке товаров;

доведение технических характеристик автодороги до нормативных.

6. ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ ОБЪЕКТА СТРОИТЕЛЬСТВА И ПРИНЯТЫЕ ПРОЕКТНЫЕ РЕШЕНИЯ

6.1 Место размещения объекта и характеристика участка строительства

Реконструируемая автомобильная дорога отнесена к сети дорог республиканского значения и является участком, соединяющим Республику Казахстан с Республикой Кыргызстан. В административном плане автодорога расположена на землях Кордайского района Жамбылской области.

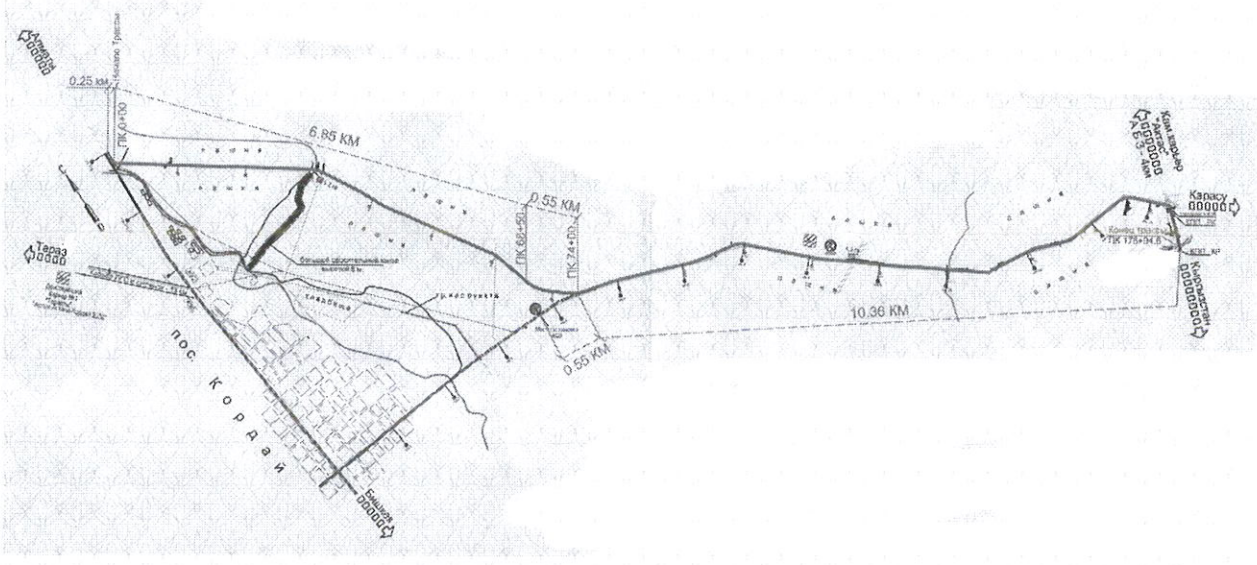

Рис.1 Ситуационная схема

Природно-климатические условия района строительства

Климатическая зона по СНиП РК 2.04-01-2001	- IВ.
Дорожно-климатическая зона по СНиП РК 3.03.09-2006	- IV.
Средняя годовая температура	- 7,4 °С.
Средняя температура самого холодного месяца (январь)	- минус 7,3°С.
Средняя температура самого теплого месяца (июль)	- 22°С.
Абсолютная минимальная температура	- минус 38°С.
Абсолютная максимальная температура	- 40°С.
Средний уровень осадков	- 420 мм.
Расчетная толщина снежного покрова 5% обеспеченности	- 50 см.

Нормативная глубина промерзания грунтов по СНиП РК 5.01-01-2002, п.2.27 для:

а) суглинков и глин	- 99 см;
б) супесей, песков мелких и пылеватых	- 120 см;
в) песков гравелистых, крупных и средней крупности	- 129 см.
Сейсмичность по СНиП РК 2.03-04-2001	- 7 баллов.

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

Инженерно-геологические, гидрологические условия

Рельеф и гидрография

Современный рельеф сформировался под действием процессов плоскостного смыва, преобладающего над процессом осадконакопления и представлен пологоувалистой равниной.

Гидрографическая сеть в районе представлена р. Шу, также каналами для полива сельскохозяйственных угодий.

Инженерно-геологические условия

Согласно отчету об инженерно-геологических изысканиях, в геолого-литологическом строении с дневной поверхности отмечено залегание суглинков мощностью 0,5-1,3 м, затем суглинков мощностью 1,0-3,0 м, и глин мощностью 1,5-3,0 м (вскрытая мощность). Редко (ПК 0+00- ПК 20+00) между суглинками и глинами, маломощными линзами, прослеживаются пески крупнозернистые и мелкозернистые. Литологически трасса однородная по всей длине. Подземные воды вскрыты на глубине 1,2-2,7 м. Территория не подтапливается талыми и атмосферными водами. Тип увлажнения территории – I. Грунтовые воды по химическому составу хлоридно-гидрокарбонатно-сульфатная магниево-кальциевые.

6.2 Существующее положение

Земляное полотно

Участок трассы с ПК 0+00 по ПК 74+00 проходит по земляным угодьям (пашня и пастбища). Участок трассы с ПК 74+00 проходит по существующей автомобильной дороге «Кордай-Карасу». Насыпь существующей дороги возведена в основном из песка (0,5-0,8 м), а также из суглинков песчанистых, под которыми залегает глины тугопластичная. Земляное полотно отсыпано из боковых резервов, за исключением подходов к мосту на р.Шу устроенных из грунтовых резервов. Уплотнение земляного полотна соответствует нормативному. На участке зафиксированы существенные деформации земляного полотна, выраженные в просадках обочин, проезжей части, искажении поперечного профиля, несоответствии нормативных уклонов на обочине.

Дорожная одежда

Для оценки качества существующей дорожной одежды проведены промеры толщины дорожной одежды с бурением скважин по оси дороги и лунок до глубины 1 м у кромки проезжей части. Существующая дорожная одежда представлена следующими слоями:

0,00-0,12 м – асфальтобетон мелкозернистый (перекрыт с поверхности щебнистым материалом на битумной основе, мощностью 1-2 см);

0,12-0,16 м – гравийно-галечная смесь с супесчаным заполнителем.

Рассматриваемый участок автомобильной дороги построен по нормам III категории. Полевыми предпроектными изысканиями выявлены характерные дефекты дорожной одежды: выбоины, шелушение и выкраивание, просадки, трещины, кромочность.

Основной причиной интенсивного разрушения дороги является несоответствие дорожной одежды конструктивным требованиям для нагрузки A_2 согласно СТ РК 3.03-19-2006 и возросшая интенсивность движения.

Рассматриваемый участок автомобильной дороги требует реконструкции.

Сосредоточенные карьеры грунта

Учитывая расположение реконструируемой дороги в непосредственной близости п. Кордай для устройства земляного полотна, присыпных обочин используются существующий грунтовый резерв «Талапты» (км 214+350 автодороги «Алматы-Бишкек», вправо 13 км) и разведанный резерв (км 8 реконструируемой дороги). Грунты резервов представлены суглинками.

Грунтовые воды выработками до глубины 4,0 м не вскрыты.

Источники водоснабжения

В качестве источника технического водоснабжения предусмотрен забор воды из р. Шу. Доставка воды питьевого качества предусмотрена из п. Кордай.

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

Водопропускные трубы

На проектируемом участке автодороги обследовано 10 существующих труб разных отверстий. Водопропускные трубы согласно дефектной ведомости имеют следующие характерные дефекты: отсутствует укрепление русла, нарушены стыки звеньев, частичные разрушения звеньев трубы, сколы оголовков и открылков. Согласно дефектной ведомости водопропускных труб, утвержденной заказчиком от 21 мая 2008 года, общее техническое состояние семи труб не соответствует существующим строительным нормам и требуется их замена, одна труба требует удлинения, две трубы находятся в хорошем состоянии.

6.3 Проектные решения

Рабочим проектом предусмотрено:

реконструкция автомобильной дороги III категории во II категорию;

строительство водопропускных труб с применением звеньев под нагрузку А14;

переустройство существующих коммуникаций в связи с расширением существующей дороги и спрямлением трассы.

Корректировка рабочего проекта предусмотрена в связи с изменением МРП и стоимостных показателей на строительные материалы, на основании разрешения на корректировку, выданного КДС И ЖКХ МРР РК от 27 июня 2014 года № 21-03-08/4577 и протокольного решения Республиканской бюджетной комиссии на корректировку ПСД от 26 июля 2013 года № 20, приложение № 2.3.

Ранее принятые проектные решения оставлены без изменения.

Остаточные работы предполагается завершить в III квартале 2015 года (письмо КАД МИР РК от 23 июля 2015 года № 23-23-03/1815).

Остаточные работы определены в соответствии со сводной ведомостью объемов работ, согласованной заказчиком и подрядчиком от 15 июня 2015 года.

6.3.1 Автомобильная дорога

Интенсивность движения

Интенсивность движения транспортных средств принята по данным технико-экономического обоснования «Реконструкция международного транзитного коридора «Западная Европа – Западный Китай» (заключение РГП «Госэкспертиза» от 21 марта 2009 года № 2-78/08), утвержденное приказом от 4 июня 2008 года № 220-ПИР Комитета по делам строительства и жилищно-коммунального хозяйства Министерства индустрии и торговли Республики Казахстан.

Коэффициент прироста интенсивности движения принят 1,04, межремонтный срок службы – 20 лет.

Расчетная интенсивность движения на 20-ти летнюю перспективу составляет 6325 авт/сутки, приведенная к легковому автомобилю – 7187 авт/сутки.

Таблица 1

Основные технические параметры, принятые при проектировании

№ п/п	Наименование показателей	Ед. изм.	СНиП РК 3.03-09-2006*	Принятые
1	Категория дороги	-	II	II
2	Расчетная скорость движения	км/час	120	120
3	Число полос движения	шт.	2	2
4	Ширина полосы движения	м	3,75	3,75
5	Ширина проезжей части	м	7,5	7,5
6	Ширина земляного полотна	м	15	15
7	Ширина обочин	м	3,75	3,75
8	Укрепленная полоса обочины	м	0,75	0,75
9	Поперечный уклон проезжей части	‰	15	15
10	Поперечный уклон обочины	‰	40	40
11	Наименьшие радиусы кривых в плане	м	800	800
12	Радиус кривых в плане у КПП таможенного поста	м	600	600
13	Наибольший продольный уклон	‰	40	38
14	Радиусы вертикальных кривых: выпуклых вогнутых	м	 15 000 5000	 15 000 5 000
15	Виражи с односкатным профилем проезжей части при радиусах кривых в плане	м	2000 и менее	2000 и менее

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

Радиус кривых у контрольно-пропускного пункта «Карасу» таможенного поста «Кордай» принят 600 м по примечанию 2 к таблице 4.2.1 СНиП РК 3.03-09-2006*.

План и продольный профиль

Начало трассы ПК 0+00 принято на пересечении с существующей дорогой «Алматы-Бишкек» II категории на 212+157 км 1877. Конец трассы ПК 176+94,6 принят у начала моста через р. Шу на границе с Республикой Кыргызстан.

Строительная длина 17,695 км.

Общее направление трассы юго-западное.

Всего по трассе разбито 24 угла поворота от 0°28' до 65°14', из них 22 угла поворота больше 1°.

На ПК 171+50 устроено пересечение в одном уровне кольцевого типа. С ПК 171+70 до ПК 176+84 расположен участок контрольно-пропускного пункта «Карасу» у моста через р.Шу на границе Республики Кыргызстан. Данный участок запроектирован с четырехполосной проезжей частью шириной 15 м.

На круговых кривых радиусом поворота в плане 2000 м и менее для обеспечения безопасности движения автомобилей с наибольшими скоростями, предусмотрено устройство виража с односкатным поперечным профилем. На участках дороги с радиусами менее 1000 м предусмотрено уширение проезжей части.

Проектирование плана трассы и продольного профиля выполнено с использованием автоматизированного программного комплекса CREDO. Цифровая модель местности (ЦММ) привязана к опорным пунктам Единой Государственной геодезической сети.

Рабочим проектом предусмотрено улучшение существующего продольного профиля на всем протяжении реконструируемой автодороги.

При проектировании продольного профиля приняты следующие положения:

обеспечение снегонезаносимости дороги, на открытой местности высота насыпи назначена согласно п. 7.3.11 СНиП РК 3.03-09-2006*;

для обеспечения устойчивости и прочности верхней части земляного полотна и дорожной одежды, возвышение поверхности покрытия над расчетным уровнем грунтовых вод или длительно стоящих поверхностных вод принято в соответствии с требованиями п.7.2.1 СНиП РК 3.03-09-2006*;

высота насыпи на участках искусственных сооружений назначена с учетом минимальной толщины засыпки над трубами и минимального возвышения бровки земляного полотна над горизонтом подпертой воды.

Земляное полотно

Типовые поперечные профили насыпи приняты применительно к типовому проекту 503-0-48.87 с учетом требований СНиП РК 3.03-09-2006*.

Рабочим проектом предусмотрены пять типов поперечных профилей земляного полотна:

тип 1 - насыпь высотой до 3,0 м с крутизной откоса 1:4;

тип 2 - насыпь высотой более 3,0 до 6,0 м с крутизной откоса 1:1.5;

тип 3 - выемка глубиной до 3,0 м с заложением внешнего откоса 1:1,5;

тип 4 - выемка глубиной более 3,0 м с закюветной полкой шириной 2,0 м с одной стороны, с заложением внешнего откоса 1:1,5;

тип 5 - выемка глубиной более 3,0 м с закюветными полками шириной 2,0 м, с заложением внешнего откоса 1:1,5.

Согласно СНиП РК 3.03-09-2006* крутизна откосов насыпей высотой до 3 м с учетом обеспечения безопасного съезда транспортных средств в аварийных ситуациях принята 1:4, на трубах - 1:1,5.

Рабочим проектом предусмотрено доуплотнение верхней части существующего земляного полотна в местах, где коэффициент уплотнения ниже требуемого 0,95.

Подсчет объемов земляных работ произведен в программе CREDO.

На откосах существующей насыпи и поверхности существующих резервов предусмотрено снятие почвенно-растительного слоя (ПРС) для последующего распределения его по поверхности проектируемого откоса и посева многолетних трав механизированным способом.

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

Весь грунт выемки используется в насыпь, недостающий грунт доставляется из сосредоточенных грунтовых резервов.

Для улучшения сцепления досыпаемого грунта с существующей насыпью рабочим проектом предусмотрено рыхление существующих откосов и нарезка уступов шириной не менее 2,0 м в соответствии п.4.12 СНиП 3.06.03-85.

Дорожная одежда

Дорожная одежда при реконструкции автодороги назначена капитального типа, за расчетную нагрузку принята нагрузка группы A_2 с нагрузкой на одиночную ось 130 кН.

Согласно «Инструкции по назначению межремонтных сроков службы нежестких дорожных одежд и покрытий» ПР РК 218-05.1-2005, межремонтный срок службы дорожной одежды для дорог международного значения с капитальным типом покрытия составляет 20 лет.

Расчет дорожной одежды выполнен в соответствии с СН РК 3.03-19-2006 «Проектирование дорожных одежд нежесткого типа».

По результатам расчета принята следующая конструкция дорожной одежды:

Тип 1 (при прохождении трассы по новому направлению):

верхний слой покрытия из щебеночно-мастичного асфальтобетона ЩМА-20 по ГОСТ 31015-2002 на битуме БНД 60/90 толщиной 0,05 м;

нижний слой покрытия из горячей пористой крупнозернистой асфальтобетонной смеси марки I по СТ РК 1225-2013 на битуме БНД 60/90 толщиной 0,10 м;

верхний слой основания из горячей высокопористой крупнозернистой асфальтобетонной смеси марки II на битуме 90/130 по СТ РК 1225-2013 толщиной 0,12 м;

нижний слой основания из щебеночно-песчаной смеси С-6 по СТ РК 1549-2006 толщиной 0,15 м;

дополнительный слой основания из ПГС по СТ РК 1549-2006 толщиной 0,20 м.

Тип 2 (при прохождении трассы по существующей дороге):

верхний слой покрытия из щебеночно-мастичного асфальтобетона ЩМА-20 по ГОСТ 31015-2002 на битуме БНД 60/90 толщиной 0,05 м;

нижний слой покрытия из горячей пористой крупнозернистой асфальтобетонной смеси марки I по СТ РК 1225-2003 на битуме БНД 60/90 толщиной 0,10 м;

верхний слой основания из горячей высокопористой крупнозернистой асфальтобетонной смеси марки II на битуме 90/130 по СТ РК 1225-2003 толщиной 0,12 м;

нижний слой основания из щебеночно-песчаной смеси С-6 по СТ РК 1549-2006 толщиной 0,15 м;

дополнительный слой основания (40% материал от разборки существующей дорожной одежды, 60% песчано-гравийная смесь), толщиной 0,15 м.

Дорожная одежда на пересечениях и примыканиях в пределах закругления запроектирована по типу основной проезжей части, на оставшейся части принят облегченный и переходный тип покрытия.

Укрепление обочин предусмотрено из фрезерованного материала существующего покрытия с добавлением 60% новой песчано-гравийной смеси толщиной 0,15 м.

Продольный водоотвод и водоотвод с проезжей части

Отвод дождевых и талых вод с проезжей части дороги обеспечен продольными и поперечными уклонами к обочинам и по откосу насыпи на прилегающую территорию.

При высоте насыпи более 4 м, на участках с продольным уклоном более 30% и в местах вогнутых кривых в рабочем проекте предусмотрен отвод воды с проезжей части продольными и поперечными железобетонными лотками согласно п. 8.3.8 СНиП РК 3.03.09-2006*. Конструкции лотков приняты по типовому проекту 503-09-7.84 «Водоотводные сооружения на автомобильных дорогах». Водоотводные лотки устраиваются вдоль кромки проезжей части за укрепительной полосой. Общее протяжение лотков 3220 м.

Продольный водоотвод обеспечен по кюветам с приданием уклонов в сторону малых искусственных сооружений. На отдельных участках предусмотрено укрепление кюветов сборными бетонными плитами П-1 и П-2. Укрепление дна кюветов и канав предусмотрено на общем протяжении 6530 м.

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

Пересечения и примыкания в одном уровне

Рабочим проектом предусмотрена реконструкция существующих и устройство новых примыканий в одном уровне в соответствии с типовым проектом 503-0-51.89.

На рассматриваемом участке автодороги запроектировано 1 пересечение и 9 примыканий в одном уровне. На ПК 171+50 запроектировано кольцевое пересечение с радиусом 15,6 м.

В связи с тем, что рассматриваемый участок автодороги проектируется по параметрам II категории, запроектированные пересечения и примыкания в одном уровне удовлетворяют требованиям безопасности на период эксплуатации, когда суммарная интенсивность движения на основной и второстепенной автодорогах не превысит значения 8000 приведенных авт/сутки (согласно п.6.2.1 СНиП РК 3.03-09-2006*).

Отступления от требований п. 6.4.1 СНиП РК 3.03-09-2006* согласованы КДС и ЖКХ МИТ РК (письмо от 13 марта 2009 года № 19-19-03/265).

Обустройство дороги и безопасность движения

Дорожные знаки

Расстановка дорожных знаков предусмотрена согласно СТ РК 1125-2002 «Знаки дорожные» и СТ РК 1412-2010 «Технические средства организации дорожного движения». Дорожные знаки выполнены со светоотражающей пленкой типа 3А.

Надписи на информационно-указательных знаках по основной информации выполнены на двух языках (казахском и английском).

Для дорожных знаков принят типоразмер II.

Направляющие устройства

Для указания водителям направления автомобильной дороги, границы обочин, протяженности и формы опасных участков, на водопропускных трубах (преимущественно в темное время суток и при неблагоприятных погодных условиях) установлены металлические сигнальные столбики со светоотражателями согласно СТ РК 1125-2002. Предусмотрена расстановка сигнальных столбиков согласно требований СНиП РК 3.03-09-2006*.

На высоких насыпях в соответствии с требованиями СНиП РК 3.03-09-2006* предусмотрено устройство дорожных ограждений первого типа.

Дорожная разметка

Дорожная разметка проезжей части автодороги выполнена согласно СТ РК 1124-2003 «Разметка дорожная» и СТ РК 1412-2010 «Технические средства организации дорожного движения». Разметка предусмотрена термопластиком белого цвета со светоотражающими шариками.

Организация дорожного движения на период производства работ

Объездные дороги рабочим проектом предусмотрены только для устройства водопропускных труб на участке существующей дороги. Реконструкция существующего участка автодороги будет проведена раздельно по полосам движения.

На период реконструкции с целью создания благоприятных условий по безопасности движения транспорта, без сокращения грузонапряженности движения для предупреждения любого повреждения или несчастного случая, предусмотрены диспетчера, регулировщики, сигнальщики, все виды дорожной разметки и дорожные знаки.

Дорожными знаками ограждаются места (участки) проведения ремонтных работ. На обоих концах участка устанавливаются указательные знаки (щиты), информирующие о том, что дорога находится в стадии реконструкции.

Все надписи предусмотрены в светоотражающем исполнении, при работе в ночное время на оборудовании используются лампы аварийной сигнализации или маяки.

6.3.2 Водопропускные трубы

Рабочим проектом предусмотрено устройство восьми новых труб и замена семи существующих труб на новые. Две трубы, находящиеся в хорошем состоянии остаются, одна труба удлиняется.

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

Укрепление откосов и русел входного и выходного оголовков производится монолитным бетоном В20, F300, W6 и сборными железобетонными плитами.

Устройство труб:

металлическая труба Ø 1,0 м - 8 шт. (для орошения крестьянских хозяйств);

монолитная железобетонная труба отв.(1,4х0,8) м – 1 шт. (оросительный канал);

железобетонная труба отв.(4,0х2,5) м - 3 шт.;

железобетонная труба Ø 1,0 м - 3 шт.;

монолитная железобетонная труба отв.(1,0х1,0) м – 1шт. (удлинение);

железобетонная труба Ø 1,0 м - 1 шт. (существующая в хорошем состоянии);

железобетонная труба Ø 1,5 м - 1 шт. (существующая в хорошем состоянии).

Круглые железобетонные трубы запроектированы по типовому проекту 3.501.1-144 выпуск 0-4, прямоугольные по ТП 3.501.1-104, укрепление принято по типовому проекту 3.501-156.

Звенья круглых и прямоугольных труб приняты по типовому проекту «Звенья круглых и прямоугольных труб под автомобильную дорогу под нагрузку А14, НК-120 и НК-180» (заказ № 04-08, ТОО «Каздорпроект», Алматы, 2008 год).

6.3.3 Инженерные сети

Переустройство существующих коммуникаций

Рабочим проектом предусмотрено переустройство воздушной линий связи на примыкании с дорогой «Алматы-Бишкек» с устройством подземного перехода, с прокладкой кабеля КСПП 1х4х1.2 в канализации из асбестоцементных труб ∅100 мм в траншее глубиной 0,8 м. Переустройство выполнено согласно технических условий Кордайского районного узла телекоммуникаций от 26 августа 2008 года № 34/02-297.

6.4 Отвод земель

В рабочем проекте определена потребность в постоянном и временном отводе земель, выполнены предварительные согласования.

Общая площадь земель, подлежащих отводу под реконструкцию автомобильной дороги, составляет:

постоянный отвод - 50,2 га,

временный отвод – 8,4 га.

Потери и убытки сельхозпроизводства, причиненные собственникам и землепользователям при изъятии сельскохозяйственных угодий под реконструкцию определены в соответствии с «Положением», утвержденным постановлением Правительства Республики Казахстан от 8 октября 2003 года № 1037.

Рабочим проектом предусмотрено приведение земельных участков, занимаемых во временное пользование, в состояние пригодное для использования в сельском хозяйстве. Рекультивации подлежат земли, занимаемые под площадку АБЗ, площадки для складирования материалов и сосредоточенные грунтовые резервы.

6.5 Охрана окружающей среды

В рабочем проекте предусмотрено строительство участка автодороги II категории, проходимого по пашням и пастбищам, реконструкция существующей автодороги «Алматы-Кордай-Благовещенка-Мерке-Ташкент-Термез» на участке «подъезд к гр. Республики Кыргызстан (Карасу)» под II категорию. Реконструируемый участок (обход поселка Кордай – подъезд к границе Кыргызстана) расположен в Кордайском районе Жамбылской области.

Основное воздействие на атмосферный воздух прогнозируется на период строительных работ и характеризуется как временное. Источники выбросов неорганизованные, выбросы вредных веществ поступают в атмосферный воздух в период проведения земляных работ, по разгрузке и транспортировке строительных материалов, при движении и работе строительной техники и автотранспорта, сварочные работы, приготовление бетона.

На период эксплуатации выбросы вредных веществ поступают от автотранспорта, валовый выброс от придвижных источников не нормируется. Выбросы загрязняющих веществ от автотранспорта не создадут зон превышения допустимого уровня загрязнения

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

атмосферного воздуха. Граница ПДК вредных веществ расположена в пределах придорожной полосы.

Водоснабжение на период строительства для технических и питьевых нужд предусмотрено привозной водой. На строительной площадке предусмотрена установка биотуалетов и устройство специальной площадки для организованного сбора образующихся отходов. Вывоз образующихся производственных и твердо-бытовых отходов в период строительных работ производится по договору со специализированной организацией.

Воздействие на земельные ресурсы и растительность прогнозируется в полосе отвода. Перед началом строительных работ предусмотрено снятие плодородного слоя почвы с использованием его при рекультивации нарушенных земель.

На период строительства уровень шума зависит от количества работающей строительной техники, шум при этом является временным и локальным. Работы проводятся в дневное время суток. Для строительной техники применяются защитные кожухи и многослойные капоты. Шумовое воздействие в период эксплуатации зависит от интенсивности движения и состава транспортных средств, проезжающих по автотрассе. Ближайший населенный пункт по реконструируемой трассе – поселок Кордай, расположен на расстоянии 550 м. Уровень шума от автотранспорта не превысит предельно-допустимый уровень шума для территорий, прилегающих к жилым зданиям (70 дБА), согласно требованиям МСН РК 2.04-03-2005 «Защита от шума».

Для снижения воздействия на компоненты окружающей среды в рабочем проекте предусмотрено: орошение территорий строительных площадок для уменьшения пылеобразования, устройство покрытий на временных объездных дорогах, организация сбора и своевременного вывоза, образующихся производственных и бытовых отходов, исключение сбросов образующихся стоков на рельеф местности и в поверхностные водные объекты, по окончании строительства предусмотрена рекультивация нарушенных земель, соблюдение требований Водного Кодекса Республики Казахстан при проведении строительных работ в пределах водотоков.

Ранее рабочий проект был согласован с ГУ «Комитет государственного санитарно-эпидемиологического надзора МЗ РК» (письмо от 19 января 2009 года № 12-2-106) и ГУ «Шу-Таласский департамент экологии КЭРК МООС РК» (заключение государственной экологической экспертизы от 26 февраля 2009 года № 03-1-395).

На раздел «Охрана окружающей среды» и рабочий проект (корректировка) представлено письмо и заключение:

ГУ «Управление природных ресурсов и регулирования природопользования акимата Жамбылской области» – заключение государственной экологической экспертизы на раздел «Охрана окружающей среды» от 16 марта 2015 года № KZ18VCD00034376;

РГУ «Департамент по защите прав потребителей Жамбылской области Комитета по защите прав потребителей Министерства национальной экономики Республики Казахстан» – рабочий проект «Реконструкция автомобильной дороги «Алматы-Кордай-Благовещенка-Мерке-Ташкент-Термез» участок «подъезд к гр. Кыргызстан (Карасу)» км 0-17,7 не относится к эпидемическим значимым объектам, письмо от 15 января 2015 года № 193.

6.6 Организация строительства

Реконструкция автодороги выполняется в следующей последовательности:

подготовительные работы;
разборка существующей дорожной одежды;
строительство малых искусственных сооружений;
производство земляных работ;
устройство дорожной одежды;
строительство пересечений и примыканий;
обустройство дороги;
рекультивация нарушенных земель.

Рабочим проектом уделено внимание комплексной механизации дорожно-строительных работ специализированными отрядами. Для сокращения сроков производства работ широко применен сборный железобетон для строительства водоотводных сооружений, а также передовой опыт в технологии выполнения работ по устройству дорожных одежд. Устройство съездов, перекрестков выполняется отрядами параллельно с линейными работами.

МЕМСАРАПТАМА ГОСЭКСПЕРТИЗА

Продолжительность реконструкции

Расчет продолжительности строительства выполнен согласно СНиП РК 1.04.03-2008 «Нормы продолжительности строительства и задела в строительстве предприятий, зданий и сооружений».

Общая нормативная продолжительность строительства составляет 21 месяц, в том числе продолжительность остаточных работ - 5 месяцев.

Начало строительства (остаточные работы) – третий квартал 2015 года согласно письма КАД МИР РК от 23 июля 2015 года № 23-23-03/1815.

Распределение инвестиций по остаточным работам: 2015 год - 100%.

6.7 Сметная документация

Сметная стоимость строительства определена с учетом затрат за выполненные объемы работ (2008-2011 годы) и затрат на остаточные работы (2014,2015 год).

Сметная документация на выполненные строительно-монтажные работы (2008-2011 годы) определена в ценах ранее утвержденной сметной документации согласно принятым проектным решениям.

Сметная документация на остаточные работы разработана в соответствии со СН РК 1.02-03-2011 «Порядок разработки, согласования, утверждения и состав проектной документации на строительство» и СН РК 8.02-02-2002 «Порядок определения сметной стоимости строительства в Республики Казахстан» на основании сборников сметных норм и расценок и принятых проектных решений.

Сметная документация составлена с использованием программного комплекса «АВС-4» по выпуску сметной документации в ценах 2001 года.

Сметная стоимость строительства в сметной документации определена базисно - индексным методом, который основан на использовании текущих индексов по отношению к стоимости, определенной в базисном уровне цен 2001 года и согласно пунктов 2,1 и 5.1 СН РК 8.02-02-2002 служит ориентиром (в качестве максимальной цены) при осуществлении закупа подрядных строительных услуг заказчиком.

При составлении смет использованы:

сборники сметных цен на строительные материалы, изделия и конструкции (СН РК 8.02-04-2002), с учетом изменений и дополнений выпуски 1-21;

сборники сметных норм и расценок на строительные работы (СН РК 8.02-05-2002), с учетом изменений и дополнений выпуски 1-15;

сборники расценок на монтаж оборудования (СН РК 8.02-06-2002), с учетом изменений и дополнений выпуски 1-19;

сборник сметных норм и расценок на эксплуатацию строительных машин (СН РК 8.02-03-2002), с учетом изменений и дополнений выпуски 1-15;

сборник сметных цен на перевозку грузов для строительства (СН РК 8.02-04-2002), с учетом изменений и дополнений выпуски 1- 20;

представлена сводная ведомость объемов работ, подписанная заказчиком и подрядчиком от 15 июня 2015 года.

В сметной стоимости строительства учтены дополнительные затраты:

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

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

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

дополнительные затраты на производство строительно-монтажных работ в зимнее время по НДЗ-2001 (СН РК 8.02-07-2002);

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

затраты на передвижной характер работ.

В соответствии с постановлением Правительства Республики Казахстан от 11 сентября 2007 года № 791, переход к текущей стоимости выполненных работ от базовых цен 2001 года выполнен согласно ранее утвержденной проектно-сметной документации (с индексами 2008-2011 годов) и на остаточные работы на период 2015 года - через индекс изменения месячного расчетного показателя, установленного согласно Закону «О республиканском бюджете на 2015-2017 годы» от 28 ноября 2014 года № 259-V.

Налоги, сборы и обязательные платежи начислены согласно действующему законодательству в размере 2%.

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

Налог на добавленную стоимость (НДС) принят в размере – 12%, установленном законодательством Республики Казахстан на период, соответствующий периоду строительства, от сметной стоимости строительства в текущих ценах с учетом налогов, сборов и обязательных платежей.

7. ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА ПРИНЯТЫХ ПРОЕКТНЫХ РЕШЕНИЙ И РЕЗУЛЬТАТЫ ЭКСПЕРТИЗЫ

7.1 Оценка принятых решений

Рабочий проект разработан в необходимом объеме, в соответствии с заданием на проектирование, иными исходными данными, техническими условиями и требованиями.

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

При корректировке рабочего проекта учтены местные природно-климатические и геологические условия площадки строительства.

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

Проектные решения с учетом внесенных изменений по п.7.2. соответствуют государственным нормативным требованиям, обеспечивают надежное функционирование автомобильной дороги.

Проектировщиком определен II уровень ответственности объекта согласно приказа МНЭ РК от 28 февраля 2015 года № 165.

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

В процессе рассмотрения по замечаниям РГП «Госэкспертиза» в рабочий проект «Реконструкция автомобильной дороги «Алматы-Кордай-Благовещенка-Мерке-Ташкент-Термез». «Участок «подъезд к гр. Республики Кыргызстан (Карасу) под II категорию (корректировка)» внесены следующие изменения и дополнения:

Автомобильная дорога

1. Представлено письмо КАД МИР РК от 23 июля 2015 года № 23-23-03/1815 о сроке начала строительство остаточных работ. Представлен расчет продолжительности строительства остаточных работ и распределение инвестиций по годам.
2. Представлен приказ о назначении ГИПа субпроектировщика ТОО «Каздорпроект».
3. В ведомости объемов работ для барьерного ограждения указан шаг стоек, вес погонного метра ограждения и количество катафотов.
4. Откорректирована пояснительная записка, в каждом разделе добавлены данные о выполненных и остаточных работах, добавлен раздел с описанием работ по укреплению кюветов (остаточные работы).

Охрана окружающей среды

5. Указано расстояние от реконструируемого участка автодороги до поселка Кордай.
6. Представлен откорректированный раздел «Охрана окружающей среды» с заявлением об экологических последствиях.
7. Уточнено, что проведение строительных работ в водоохранных зоне и полосе реки Шу не предусмотрено.

Сметная документация

8. Исключены затраты на компенсацию за снос недвижимости, за вырубку деревьев, возмещение потерь с/х производства, как не регламентируемые строительными нормами и правилами в сфере архитектурной, градостроительной и строительной деятельности.
9. Откорректирована стоимость плит для облицовки откосов.
10. Стоимость ПИР приведена в соответствие с расчетом.
11. Расценки в локальных сметах приведены в соответствие с действующей сметно-нормативной базой.
12. Объемы работ в локальных сметах приведены в соответствие с проектными решениями.

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

Таблица 2

Основные технико-экономические показатели

№ п/п	Наименование	Ед. изм.	Показатели		Изменения: + увеличение, - уменьшение
			заявленные	рекомендуемые к утверждению	
1	Строительная длина	км	17,695	17,695	-
2	Категория автодороги	-	II	II	-
3	Количество полос движения	шт.	2;4	2;4	-
4	Ширина земполотна	м	15	15	-
5	Ширина полосы движения	м	3,75	3,75	-
6	Ширина проезжей части	м	7,5;15	7,5;15	-
7	Тип дорожной одежды	-	капитальный нежесткого типа		
8	Вид покрытия	-	усовершенствованное (асфальтобетонное)		
9	Нормативная продолжительность строительства, всего в том числе остаточных работ на 15.06.2015 г.	мес.	21 5	21 5	- -
10	Общая сметная стоимость строительства в базовых ценах 2001 г., всего в том числе: СМР оборудование прочие	млн. тенге	952,317 920,595 0,104 31,618	941,803 909,989 0,104 31,710	-10,514 -10,606 - +0,092
11	Общая сметная стоимость строительства в текущих ценах 2008-2011, 2014-2015 гг., всего в том числе: СМР оборудование прочие	млн. тенге	2 194,704 1 810,536 0,184 383,984	2 158,130 1 783,414 0,184 374,532	-36,574 -27,122 - -9,452
12	Из них в ценах: 2008 года (ПИР) 2009 года (экспертиза) 2010 года (выполненные работы) 2011 года (выполненные работы) 2014 года (ПИР) 2015 года (экспертиза, остаточные работы)	млн. тенге		 22,983 1,860 866,363 602,049 4,538 660,337	

Таблица 3

Сравнительная таблица

№ п/п	Наименование показателей	Ед. изм.	Показатели		Изменения: +увеличение -уменьшение
			по ранее утверждённому РП (заключение № 01-140/09 от 31 марта 2009 года)	рекомендуемые к утверждению	
1	Общая сметная стоимость строительства в базовых ценах 2001 г., всего в том числе: СМР оборудование прочие	млн. тенге	942,194 910,643 0,104 31,447	941,803 909,989 0,104 31,710	-0,391 -0,654 - -0,263
2	Общая сметная стоимость строительства в текущих ценах 2008-2011, 2014-2015 гг., всего в том числе: СМР оборудование прочие	млн. тенге	2008-2011 гг. 1 944,232 1 615,480 0,184 328,568	2008-2011, 2014-2015 гг. 2 158,130 1 783,414 0,184 374,532	 +213,898 +167,934 - +45,964

Примечание: Причины изменения технико-экономических показателей:
приведение сметной документации в соответствие с действующими нормативами;
изменение сроков реализации рабочего проекта с 2008-2011 год на 2008-2011, 2014-2015 год.

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

8. ВЫВОДЫ

1. С учетом внесенных изменений и дополнений рабочий проект «Реконструкция автомобильной дороги «Алматы-Кордай-Благовещенка-Мерке-Ташкент-Термез». «Участок «подъезд к гр. Республики Кыргызстан (Карасу) под II категорию (корректировка)» соответствует требованиям государственных нормативов, действующих в Республике Казахстан, и рекомендуется для утверждения в установленном порядке со следующими основными технико-экономическими показателями:

строительная длина	- 17,695 км;
категория автодороги	- II;
количество полос движения	- 2;4 шт.;
ширина полосы движения	- 3,75 м;
ширина проезжей части	- 7,5;15 м;
тип дорожной одежды	- капитальный нежесткого типа;
вид покрытия	- усовершенствованное;
общая продолжительность строительства	- 21 мес.;
в том числе остаточных работ на 15.06.2015 г.	- 5 мес.;
общая сметная стоимость строительства в базовых ценах 2001 г., всего	- 941,803 млн. тенге,
в том числе: СМР	- 909,989 млн. тенге,
оборудование	- 0,104 млн. тенге;
прочие	- 31,710 млн. тенге;
общая сметная стоимость строительства в текущих ценах 2008-2011, 2014-2015 гг., всего	- 2 158,130 млн. тенге,
в том числе: СМР	- 1 783,414 млн. тенге,
оборудование	- 0,184 млн. тенге,
прочие	- 374,532 млн. тенге.

2. Заказчику по сведениям государственной дорожной инспекции осуществить учет и анализ ДТП в соответствии с ВСН 25-86 на пересечениях и примыканиях, согласованных письмом № 19-19-03/265 от 13 марта 2009 года Комитета по делам строительства и жилищно-коммунального хозяйства Министерства индустрии и торговли Республики Казахстан, с уточнением итоговых коэффициентов аварийности и введением поправочных коэффициентов тяжести ДТП. При несоблюдении требований п. 2.4.1 ВСН 25-86 провести мероприятия по повышению безопасности движения.

3. Настоящее экспертное заключение выполнено с учетом исходных материалов (данных), утвержденных заказчиком для проектирования, достоверность которых гарантирована Жамбылским областным филиалом АО «Национальная компания «ҚазАвтоЖол» в соответствии с условиями договора от 2 июня 2015 года № 202.

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

5. Заказчику при строительстве максимально использовать оборудование, материалы и конструкции отечественных товаропроизводителей.

6. С выходом настоящего заключения, ранее выданное заключение РГП «Госэкспертиза» от 31 марта 2009 года № 01-140/09 утрачивает силу.

8. ТҰЖЫРЫМДАР

1. Енгізілген өзгерістер мен толықтыруларды ескере отырып «Алматы-Қордай-Благовещенка-Мерке-Ташкент-Термез» автомобиль жолдарының «Қырғызстан Республикасының (Қарасу) шекарасына кіретін жол» учаскесін II санаттағы етіп реконструкциялау (түзету)» жұмыс жобасы Қазақстан Республикасында қолданылатын мемлекеттік нормативтердің талаптарына сәйкес келеді және белгіленген тәртіпте келесі негізгі техникалық-экономикалық көрсеткіштермен бекітілуге ұсынылады:

құрылыс ұзындығы	- 17,695 км;
автожол санаты	- II;
қозғалыс жолағының саны	- 2;4 дана;
қозғалыс жолағының ені	- 3,75 м;
өту бөлігінің ені	- 7,5;15 м;

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

жол төсемесінің типі	- күрделі қатты емес типті;
жабын түрі	- жетілдірілген;
құрылыстың жалпы ұзақтығы	- 21 ай;
оның ішінде 15.06.2015 жылға қалған жұмыс	- 5 ай;
2001 жылғы базалық бағадағы	
құрылыстың жалпы сметалық құны	- 941,803 млн. теңге,
оның ішінде: ҚМЖ	- 909,989 млн. теңге,
жабдық	- 0,104 млн. теңге,
өзгелер	- 31,710 млн. теңге;
2008-2011, 2014-2015 жж. ағымдағы бағалардағы	
құрылыстың жалпы сметалық құны, барлығы	- 2 158,130 млн.теңге,
оның ішінде: ҚМЖ	- 1 783,414 млн.теңге,
жабдық	- 0,184 млн. теңге,
өзгелер	- 374,532 млн. теңге.

2. Тапсырыс беруші Қазақстан Республикасы Индустрия және сауда министрлігі Құрылыс және тұрғын үй-коммуналдық шаруашылық істері комитетінің 2009 жылғы 13 наурыздағы № 19-19-03/265 хатымен келісілген 25-86 ВҚН-ға сәйкес мемлекеттік жол инспекциясының мәліметтері бойынша қиылыстар мен жанасуларда апаттылықтың қорытынды коэффициенттерін нақтылай отырып, және ЖКО-ның ауырлық түзету коэффициентін енгізумен, ЖКО-ны есепке алсын және талдау жүргізсін. 25-86 ВҚН-ның 2.4.1-тармағын сақтамаған кезде қозғалыс қауіпсіздігін жоғарылату бойынша іс-шаралар жүргізсін.

3. Осы сараптама қорытындысы жобалау үшін тапсырыс беруші бекіткен бастапқы материалдарды (мәліметтерді) есепке алумен орындалды, олардың дұрыстығына 2015 жылғы 2 маусымдағы № 202 шарттың талаптарына сәйкес «ҚазАвтоЖол» АҚ-ның Жамбыл облысындағы филиалы кепілдік етеді.

4. Тапсырыс беруші жобалау ұйымынан жұмыс жобасы бойынша құжаттаманы қабылдап алу кезінде оның осы сараптама қорытындысына сәйкестігін тексерсін.

5. Тапсырыс беруші құрылыс салу кезінде отандық тауар өндірушілердің жабдықтарын, материалдарын және конструкцияларын барынша пайдалансын.

6. Осы қорытындының шығуымен «Мемсараптама» РМК-нің бұрын берілген 2009 жылғы 31 наурыздағы № 01-140/09 қорытындысы күшін жояды.

Басқарма бастығы	З. Каирова
Кешенді бөлім бастығы	Т. Кожахметов
Сараптама тобының жетекшісі	К. Ибраимов
Сарапшы	А. Чукпарова
Сарапшы	С. Ажнов