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 орынбасары

.....Т. Қарағойшин

«Республикалық маңызы бар А-27 «Ақтөбе – Атырау – РФ шекарасы (Астраханьға қарай) автомобиль жолын реконструкциялау» 220-236 км»
жұмыс жобасы бойынша

2015 жылғы 26 маусымдағы № 01-0292/15

ҚОРЫТЫНДЫ

ТАПСЫРЫС БЕРУШІ:
«ҚазАвтоЖол» ҰК» АҚ
Ақтөбе облыстық филиалы,
Ақтөбе қаласы

ЖОБАЛАУШЫ:
«ГазДорПроект» ЖШС,
Ақтөбе қаласы

Астана қаласы

АЛҒЫ СӨЗ

«Республикалық маңызы бар А-27 «Ақтөбе – Атырау – РФ шекарасы (Астраханьға қарай) автомобиль жолын реконструкциялау» 220-236 км» жұмыс жобасы бойынша осы сараптама қорытындысы «Мемсараптама» РМК-мен берілді.

«Мемсараптама» РМК-ның рұқсатынсыз осы сараптау 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:

Первый заместитель
генерального директора
РГП «Госэкспертиза»

..... Т. Карагойшин

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

№ 01-0292/15 от 26 июня 2015 г.

по рабочему проекту
«Реконструкция автомобильной дороги республиканского значения А-27 «Актобе-Атырау-граница Р.Ф. (на Астрахань)» км 220-236»

ЗАКАЗЧИК:
Актюбинский областной филиал
АО «НК «КазАвтоЖол»,
г. Актобе

ПРОЕКТИРОВЩИК:
ТОО «ГазДорПроект»,
г. Актобе

г. Астана

ПРЕДИСЛОВИЕ

Данное экспертное заключение по рабочему проекту **«Реконструкция автомобильной дороги республиканского значения А-27 «Актобе – Атырау - граница Р.Ф. (на Астрахань)» км 220-236»** 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 республиканского значения А-27 «Актобе – Атырау - граница Р.Ф. (на Астрахань)» км 220-236».

Настоящее заключение выполнено в соответствии с договором от 06 мая 2015 года № 174.

2. ЗАКАЗЧИК: Актюбинский областной филиал АО «НК «КазАвтоЖол».

3. ГЕНПРОЕКТИРОВЩИК: ТОО «ГазДорПроект», г. Актобе (государственная лицензия № 13006132 выданная 18 апреля 2013 года Комитетом по делам строительства и жилищно-коммунального хозяйства Министерства регионального развития Республики Казахстан, I категория).

ГИП – Чжен П.А. (приказ от 22 декабря 2014 года № 94).

4. ИСТОЧНИК ФИНАНСИРОВАНИЯ: государственные инвестиции.

5. ОСНОВНЫЕ ИСХОДНЫЕ ДАННЫЕ

5.1 Основание для разработки:

задание на разработку проектно-сметной документации, утвержденное Актюбинским областным филиалом АО «НК «КазАвтоЖол от 20 февраля 2015 года;

постановление Правительства Республики Казахстан «Об утверждении плана мероприятий по реализации Государственной программы развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 года» от 12 февраля 2014 года № 81;

постановление акимата Байганинского района Актюбинской области о разрешении проведения строительных работ по реконструкции автодороги «Актобе-Атырау- граница Р.Ф.(на Астрахань), 220-236 км на земельном участке 85 га с правом временного землепользования сроком на 2 года, от 17 марта 2015 года № 76;

архитектурно-планировочное задание на проектирование, утвержденное ГУ «Отдел строительства и архитектуры и градостроительства Байганинского района Актюбинской области» от 23 февраля 2015 года № 6;

акт на право постоянного землепользования от 20 октября 2005 года № 701, выданный Байганинским районным отделом по управлению земельными ресурсами, кадастровый номер 02-023-022-001, площадь земельного участка 378,74 га, для эксплуатации и обслуживания автодороги «Актобе-Атырау» Граница Р.Ф. (на Астрахань).

5.2 Согласования и заключения заинтересованных организаций:

Актюбинский областной филиал АО «НК «КазАвтоЖол» - согласование рабочего проекта от 14 апреля 2015 года № 16-02-05/185;

ГУ «Отдел строительства и архитектуры и градостроительства Байганинского района Актюбинской области», акиматы сельских округов Караулкелды, Ногайтын, Жарлы - согласование плана трассы автодороги;

Комитет административной полиции МВД РК – согласование рабочего проекта от 15 июня 2015 года № 5-5-8-144/5-5403;

Актюбинский территориальный отдел РГУ «Жайык-Каспийская бассейновая инспекция по регулированию использования и охране водных ресурсов» - согласование рабочего проекта от 8 июня 2015 года № 17-13-06-19/89;

РГУ «Байганинское районное управление по защите прав потребителей Департамента по защите прав потребителей Актюбинской области Комитета по защите прав потребителей Министерства национальной экономики Республики Казахстан» - рабочий проект не входит в «Перечень объектов и продукции, подлежащих государственному санитарно-эпидемиологическому надзору и перечень эпидемически значимых объектов», утвержденному приказом и. о. Министра здравоохранения РК от 12 декабря 2013 года № 729, санитарно-эпидемиологическое заключение не выдается, письмо от 18 марта 2015 года № 5-1-1/595;

ГУ «Управление природных ресурсов и регулирования природопользования Актюбинской области» - заключение экологической экспертизы от 10 апреля 2015 года № KZ47VDC00035115;

ТОО «Археологическая экспертиза» - заключение археологической экспертизы от 7 апреля 2015 года № AR-01/2, памятники археологии в ходе проведения экспертизы не выявлены.

МЕМОРАНДУМ • ГОСЭКСПЕРТИЗА

5.3 Перечень документации, представленной на экспертизу

Том I. Паспорт проекта.
Том II. Пояснительная записка.
Том III. Чертежи.
Книга 1. План трассы.
Книга 2. Продольный профиль. Конструкция ДО и ДСМ.
Книга 3. Поперечные профили.
Книга 4. Малые искусственные сооружения.
Книга 5. Обустройство дороги.
Том IV. Оценка воздействия на окружающую среду.
Том V. Сводная ведомость объемов работ.
Том VI. Организация строительства.
Том VII. Сметная документация.

Отчеты по инженерно-геологическим изысканиям, выполненные ТОО «Изыскатель - KZ» в феврале-марте 2015 года (арх. № 124).

Инженерно-геодезические изыскания выполнены ТОО «ZhanaGeo» в марте 2015 года.

Цель и назначение объекта строительства

Автомобильная дорога А-27 «Актобе-Атырау-граница Российской Федерации (на Астрахань)» входит в сеть автодорог республиканского значения и является частью международного транспортного коридора, соединяющего Казахстан и Россию, в западном направлении. Основной объем грузоперевозок на данную дорогу аккумулируется с автомобильной дороги (М-32) Граница Российской Федерации (на Самару) - Шымкент, проходящей через города Уральск, Актобе, Кызылорду.

Основанием для разработки рабочего проекта являются: постановление Правительства Республики Казахстан от 12 февраля 2014 года № 81 «Об утверждении Плана мероприятий по реализации Государственной программы развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 года» и постановление Правительства РК от 31 декабря 2013 года № 1561 «О Стратегическом плане Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан на 2014- 2018 годы».

Целью реконструкции участка автодороги является улучшение автотранспортных условий транзита товаров и пассажиров по территории Казахстана до границы с Россией, а также создание более благоприятной среды для дальнейшего развития экономики страны, региональной торговли и местного предпринимательства.

6. ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ ОБЪЕКТА РЕКОНСТРУКЦИИ И ПРИНЯТЫЕ ПРОЕКТНЫЕ РЕШЕНИЯ

6.1 Место размещения объекта и характеристика участка реконструкции

Участок автомобильной дороги «Актобе – Атырау - граница Р.Ф. (на Астрахань)» км 220-236» проложен по землям в административном делении относящимся к Байганинскому району Актюбинской области.

Природно-климатические условия

Реконструируемый участок автодороги расположен вдали от океанических и морских влияний, смягчающих климат, определяет собой все черты резко выраженного материкового климата с высокой континентальностью – это прежде всего резкие температурные контрасты: холодная суровая зима и жаркое засушливое лето, быстрый переход от зимы к лету и короткий весенний период, неустойчивость и дефицитность атмосферных осадков, большая сухость воздуха, интенсивность процессов испарения и обилие солнечного освещения всего весеннее-летнего сезона.

Дорожно-климатическая зона - IV.

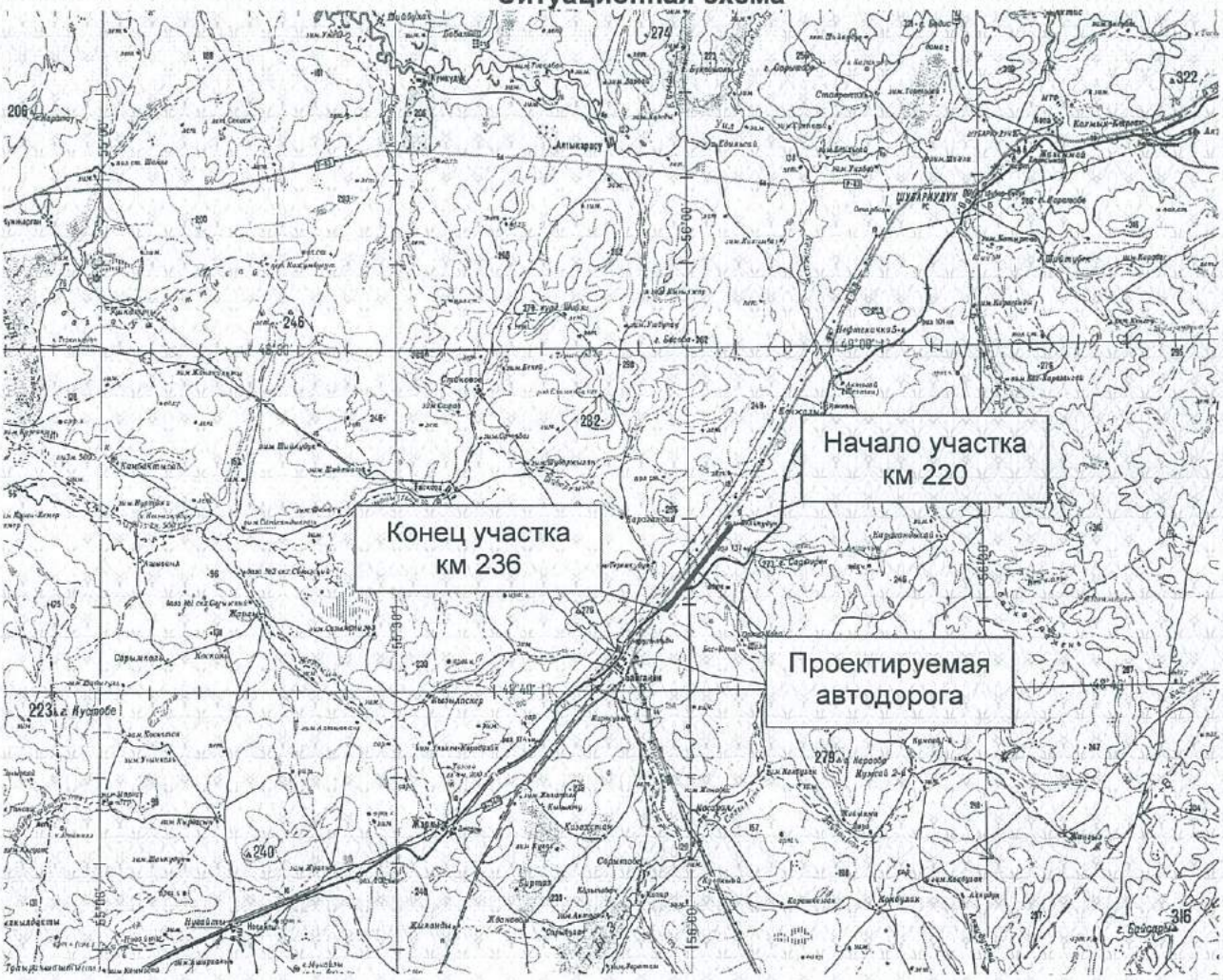
Температура воздуха:

среднегодовая	- плюс 5,3°С;
абсолютно максимальная (июль)	- плюс 42°С;
абсолютно минимальная (январь)	- минус 44°С;
наиболее холодных суток	- минус 34°С (0,92);
наиболее холодной пятидневки	- минус 29°С (0,92).

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

Нормативная глубина промерзания: грунта:
суглинки, глины - 1,60 м;
пески, супеси - 1,92 м.
Среднегодовое количество осадков - 230 мм.
Расчетная толщина снежного покрова
(с 5% вероятностью превышения) – 0,35 м.
Согласно СНиП РК 2.03-04-2001 район не сейсмичен.

Ситуационная схема



Геоморфология и рельеф

По геоморфологическому районированию проектируемая автодорога расположена на юго- востоке Подуральского плато. Рельеф описываемого района представлен приподнятой холмисто- увалистой равниной.

В настоящее время за счет процессов плоскостного смыва идет сглаживание форм рельефа: дождями рыхлые породы смываются с водоразделов и переоткладываются в долины и котловины. Водная эрозия завершает процесс формирования рельефа образованием густой сети лощин-суходолов, логов и оврагов. Абсолютные отметки земли от 180 м до 265 м.

Геологическое строение

По данным лабораторных испытаний выделены в пять инженерно-геологических элементов:

суглинок лёгкий песчанистый;
суглинок лёгкий пылеватый;
суглинок тяжёлый песчанистый;
суглинок тяжёлый пылеватый,
глина лёгкая пылеватая.

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

Грунты по влажности твердой и полутвердой консистенции с признаками ожелезнения. Засоление грунтов характеризуется как от незасолённых до сульфатного среднего. Мощность гумусового горизонта не превышает 20 см. Грунтовые воды выработками до 3,0 м не вскрыты.

Гидрогеологические условия

Гидрографическая сеть района работ представлена левым притоком рек Уил, рекой Кенжалы, которая протекает в 16 км севернее проектируемого участка и река Караулкельды – в 7 км южнее конца проектируемого участка. Реки имеют круглогодичный сток.

На всем протяжении проектируемая автомобильная не пересекается с реками и каналами.

Гидрографическая сеть на рассматриваемом участке автодороги представлена в виде временных водотоков. Водосборы балок и сухих логов расположены в диапазоне высот 200-300 м. Площади водосборов различны и колеблются от 0,3 км^2 до 12 км^2.

На участке 220-233 км трассу пересекают 8 логов, являющихся левобережными небольшими притоками первого порядка реки Туздысай с площадями водосбора от 0,3 км^2 до 12 км^2. Наибольшая высота водосборов 240 м.

На участке 233-236 км трассу пересекают еще два лога. Это правобережные притоки первого порядка балки Карагансай. Площади водосборов этих логов составляют 0,79 км^2 и 3,67 км^2.

Все рассматриваемые бассейны относятся к району недостаточного увлажнения со смешанным снего-дождевым питанием.

Техническое водоснабжение предусмотрено из рек Жарлы, питьевое водоснабжение намечено из населенного пункта Караулкельды.

6.2 Существующее состояние

Существующее земляное полотно

Дорога проходит по равнинно-пересечённой местности, ширина земляного полотна колеблется от 13,5 до 19,5 м, высота насыпи от 0,8 м до 2,30 м, укрепление кромок отсутствует.

Существующее земляное полотно отсыпано из боковых притрассовых резервов с откосами 1:1,5-1:3. Грунты земляного полотна на всем протяжении участка дороги представлены, в основном, суглинком легким песчанистым, суглинком легким пылеватым, суглинком тяжелым песчанистым и пылеватым, реже супесью песчанистой. По степени засоления - грунты не засолены. Плотность грунта в рабочем слое земляного полотна ниже нормативной.

Земляное полотно имеет деформации, выраженные в просадках обочин и проезжей части, в искажении поперечного профиля. Откосы земляного полотна в основном пологие, заросшие травой и мелким кустарником, подвержены эрозии, наблюдаются незначительные пучины. Обочины не укреплены, кюветы с водоуклоном заросли травой.

Существующая дорожная одежда

Покрытие представлено битумно-минеральной щебеночно-песчаной смесью толщиной от 3 до 20 см. Существующая дорожная одежда имеет дефекты в покрытии: почти на всей протяженности распространены продольные, поперечные трещины, неровности, колеи, ямы, по краям проезжей части сколы и выбоины, наплывы битума. На некоторых участках покрытие отсутствует. Основание представлено щебенисто-песчанистой смесью, толщиной 2-18 см. В грунтах земляного полотна отмечено наличие мелкого щебня за счёт разрушения дорожной одежды и смешивания грунта с щебнем основания.

На пересечениях и примыканиях дорожная одежда почти везде отсутствует. Полностью отсутствует горизонтальная разметка дороги и барьерные ограждения. Не везде установлены необходимые дорожные знаки.

Существующие искусственные сооружения

Малые искусственные сооружения на проектируемом участке дороги представлены существующими железобетонными трубами в количестве 10 шт в том числе:

4 трубы диаметром 1,0 м,
2 трубы диаметром 2х1,5 м,
4 трубы диаметром 3х1,5 м.

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

Все малые искусственные сооружения находятся в неудовлетворительном состоянии и не соответствуют современным нагрузкам.

Мосты на реконструируемом участке отсутствуют.

Грунты в основании водопропускных труб представлены суглинком лёгким и тяжёлым пылеватыми, а также глиной лёгкой пылеватой до 1,5 м и глиной тяжёлой с 1,5 м до 3,0 м, а также песком средней крупности. До 1,5 м грунты в основании твёрдой консистенции, условное сопротивление от 245 кПа до 416 кПа. С 1,5 м до 3,0 м грунты, в основном, полутвёрдой консистенции и лишь на ПК33+23 суглинок тугопластичной консистенции

Грунтовые воды в местах устройства труб отсутствуют. По результатам химического анализа водной вытяжки грунта определено, что грунты в основании труб на ПК4+54, ПК12+96, ПК148+98, ПК173+75 по отношению к бетону на портландцементе не агрессивны, а на ПК26+97, ПК33+24, ПК43+14, ПК55+28, ПК68+05, ПК82+30 грунты по отношению к бетону на портландцементе обладают сильной сульфатной агрессией, по отношению к бетону на шлакопортландцементе и сульфатостойком цементе не агрессивны.

Глины тяжёлые обладают набухающими, слабонабухающими и сильнонабухающими свойствами при увлажнении.

Глины лёгкие пылеватые также обладают слабонабухающими свойствами при увлажнении. Чем выше влажность грунта, тем выше относительное набухание.

6.3. Проектные решения

6.3.1 Автомобильная дорога

Основные технические нормативы

Таблица 1

№ п/п	Наименование параметров	Показатели	
		СНиП РК 3.03-09-2006*	принятые
1	Категория дороги	II	II
2	Расчетная интенсивность движения на 20-летнюю перспективу, авт/сутки на 2035 год	3000 - 7000	4623
3	Расчетная скорость движения, км/час	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	36
13	Наименьшее расстояние видимости, м а) для 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	 2001 15000 5000

Прогнозирование интенсивности движения

По результатам учета интенсивности движения, произведенного в 2014 году и темпов роста интенсивности движения рассчитан прогноз интенсивности на перспективу до 2035 года, который составил 4623 авт/сутки. Согласно таблице 4.1.1 СНиП РК 3.03-09-2006* при такой расчетной интенсивности дорога подлежит реконструкции по нормативам II технической категории.

План и продольный профиль

Общее направление трассы автодороги с востока на запад.

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

Проложение трассы автодороги выполнено по одному варианту и продиктовано наличием существующей дороги. Начало трассы ПК 00+00 соответствует 220 км, а конец трассы ПК 174+12 соответствует км 236 существующего километража. Общая длина трассы составила 17,412 км.

Проектная ось трассы максимально совмещена с существующей осью автодороги. В плане предусмотрено 12 углов поворота. Минимальный радиус кривой в плане - 2001 м.

Максимальный продольный уклон при проектировании продольного профиля составил 36 ‰. Руководящая рабочая отметка по оси дороги принята на 0,4-0,9 м выше существующего земляного полотна, с учетом принятой конструкции дорожной одежды.

Принятые проектные решения (уклоны, радиусы, длины вертикальных кривых) в соответствии с расчетной скоростью обеспечивают видимость в плане и продольном профиле.

Земляное полотно и водоотвод

Существующая автомобильная дорога на всем участке проходит в насыпи. Проектом предусматривается в необходимых местах произвести доуплотнение рабочего слоя насыпи до нормативных значений. Для доведения насыпи земляного полотна до параметров II технической категории (срезка, досыпка и уполаживание откосов) предусмотрено использовать грунты из внетрассового грунтового резерва.

Земляное полотно принято шириной 15,0 м и представлено 4 типами:

насыпь высотой до 3,0 м с заложением откосов насыпи 1:4;

насыпь высотой более 3,0 м с заложением откосов насыпи 1:1,5;

насыпь высотой более 6,0 м с заложением откосов насыпи 1:1,5 и 1:1,75;

выемки глубиной до 1 м с заложением откосов насыпи 1:4 и откосами выемки 1:1,5.

Подсчет объемов земляных работ произведен в программе «CREDO III ДОРОГИ».

В соответствии с п.4.12 СНиП 3.06.03-85 при уширении существующих насыпей в процессе реконструкции дороги поверхность откосов должна быть разрыхлена, почвенный слой снят с поверхности откоса за пределы земляных работ для последующего распределения его по поверхности проектируемого откоса.

Водоотвод от земляного полотна обеспечивается планировкой дна существующих притрассовых резервов со сбросом воды в пониженные места и перепуском в низовую сторону по водопропускным сооружениям. Для предохранения обочин и откосов земляного полотна от размыва на участках дороги с уклонами более 30‰, в местах вогнутых кривых и высоте насыпи более 4 м предусмотрено устройство продольных лотков вдоль кромки проезжей части для сброса и отвода стекающей с проезжей части воды.

По характеру и степени увлажнения грунтов участок автодороги отнесен к 1 типу местности.

Дорожная одежда

Рабочим проектом предусмотрена дорожная одежда капитального типа.

За расчетный период принят расчетный срок службы дорожной одежды капитального типа дороги II технической категории, который составляет 20 лет.

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

Дорожно-климатическая зона – IV;

Срок службы дорожной одежды – 20 лет;

Интенсивность движения на начало срока службы – 1442 авт/сут;

Уровень надежности дорожной одежда Кн-0,95

Коэффициент прочности Кпр -1,0

Тип расчетной нагрузки – группа А1;

Требуемый модуль упругости определен в зависимости от расчетного суммарного количества приложений расчетной нагрузки за срок службы конструкции дорожной одежды: Emр=310 МПа.;

В рабочем проекте рассмотрено четыре варианта конструкции дорожной одежды капитального типа. В результате сравнения вариантов дорожной одежды к проектированию принят следующий вариант реконструкции дорожной одежды:

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

Верхний слой покрытия - ЩМА-20 на битуме БНД - 90/130 - 5 см;

Нижний слой покрытия - горячий пористый крупнозернистый асфальтобетонной смеси марки I на битуме БНД - 90/130 -10 см;

Верхний слой основания - горячий высокопористый крупнозернистый асфальтобетон марки II на битуме БНД - 90/130 – 12 см;

Нижний слой основания - щебеночная оптимальная смесь С4 – 18 см;

Подстилающий слой на всю ширину земляного полотна из суглинка тяжелого пылеватого с добавление 30% ПГС и 4% цемента М300, стабилизирующая добавка Роудзайн 0,0303л/м^3 – 20 см.

Кромка проезжей части укрепляется с двух сторон по 0,75 м по типу основной дороги с покрытием ЩМА-20.

Оставшаяся часть обочины шириной 3,0 м для каждого направления укреплена щебеночной смесью С6 оптимального состава, толщиной 15 см.

При проектировании конструкции дорожной одежды учтено максимальное использование местных дорожно-строительных материалов

6.3.2 Искусственные сооружения.

Водопропускные трубы

На рассматриваемом участке дороги км 220-236 расположены существующие трубы в количестве 10 шт., в том числе: круглые Ø1,0 м - 4 шт., 2хØ 1,5 - 2шт., 3х Ø 1,5-4 шт.

Состояние труб неудовлетворительное, не соответствует современным нагрузкам по СТ РК 1380-2005 и подлежат разборке согласно «Ведомости разборки существующих малых искусственных сооружений» утвержденной заказчиком 29 мая 2015 года.

Водопропускные трубы запроектированы под расчетные нагрузки А14, НК-120 и НК-180 в соответствии со СНиП 2.05.03-84*, СНиП РК 3.03-09-2006* и СТ РК 1380-2005.

На основной дороге предусмотрено устройство 11-ти водопропускных труб общей длиной 254,37 п.м., из них:

Ø 1,5 м – 3 шт / 77,7 п.м.,

2х Ø1,5 м – 4 шт / 86,77 п.м.,

3х Ø1,5 м – 4 шт / 89,9 п.м.

Круглые железобетонные трубы Ø1,5; Ø2х1,5; Ø 3х1,5 м

Круглые железобетонные трубы запроектированы применительно к типовому проекту серии 3.501.1-144 (Ленгипротрансмост, 1988 г.).

В соответствии с расчётной высотой насыпи принята толщина стенки трубы и выбраны блоки звеньев средней части труб круглые с плоским опиранием, по типовому проекту заказ № 04-08, (ТОО «Каздорпроект», 2008 г.). Режим протекания воды в трубе – безнапорный при расчетном 2% расходе. Бетон конструкций тяжёлый по ГОСТ 25192-2012 и ГОСТ 26633-2012. Бетон заполнения пазух труб класса В7,5. Класс бетона по прочности для звеньев средней части, портальных и откосных стен В25. Марка бетона по водонепроницаемости W6; по морозостойкости F300.

Железобетонные трубы Ø1,5 м, 2хØ1,5 м, 3хØ1,5 м устраиваются на монолитном фундаменте Н=30 см (тип фундамента III) на щебеночной подготовке Н=10 см.

Под портальную стенку устраивается щебеночный фундамент Н=73 см.

Гидроизоляция для круглых труб принята битумная мастичная неармированная обмазочного типа из двух слоев битумной мастики, устраиваемая по поверхности секций, а по поверхности бетонного заполнения между звеньями наклеивается слой гидроизоляции, шириной 25 см с заведением на фундамент.

Укрепление русла и откосов запроектировано по типовому проекту серии 3.501.1-156 (Ленгипротрансмост, 1988 г.). От сползания укрепления откосов насыпи предусмотрены монолитные упоры. Русло укрепляется монолитным бетоном класса В20 на входе Н=8 см, на выходе Н=12 см на щебеночной подготовке Н=10 см. Устройство укрепления производится по тщательно выверенной поверхности, разбитой предварительно на карты. Карты образуются с помощью асфальтовых планок (антисептированных досок) толщиной 3 см. Укладка бетона производится после установки арматурной сетки Ø6 AI ячейками 200х200 мм.

МЕМОРАНДУМ • ГОСЭКСПЕРТИЗА

Пересечения и примыкания

В рабочем проекте предусмотрено обустройство существующих пересечений в количестве - 2 шт. по типовому проекту 503-0-51.89. Съезды запроектированы простого типа. Ширина земляного полотна на съездах принята 8,0 м, проезжей части 4,5 м. Наименьший радиус кривой при сопряжении дорог – 25,0 м.

В местах пересечений по реконструируемой автодороге предусматривается устройство переходно-скоростных полос.

Дорожная одежда на транспортных развязках в одном уровне, а также съездах в пределах закругления, принята аналогичной дорожной одежде на основных полосах проезжей части проектируемой автомобильной дороги. На остальном протяжении съездов дорожная одежда принята переходного типа.

Обустройство дороги и безопасность дорожного движения

Дорожные знаки

Для организации движения, обеспечения безопасности и информирования водителей в пути следования, предусмотрена установка дорожных знаков в соответствии с СТ РК 1125-2003 «Знаки дорожные» и СТ 1412-2010 «Технические средства организации дорожного движения».

Типоразмер знаков — II. Опоры дорожных знаков устанавливаются на сборном фундаменте Ф1 и Ф2 с омоноличиванием стойки. Установка дорожных знаков вне населенных пунктов предусмотрена на присыпных бермах.

Расстановка знаков произведена из условия обеспечения их видимости и исключения возможности повреждения транспортными средствами.

Направляющие устройства

Для указания водителям направления автомобильной дороги, границы обочин, протяженности и формы опасных участков на обочинах установлены металлические сигнальные столбики.

Рабочим проектом предусмотрена расстановка сигнальных столбиков согласно требований СНиП РК 3.03-09-2006*:

у водопропускных труб диаметром трубы 1,5 м устанавливается по 7 столбиков с каждой стороны автодороги, при диаметре трубы менее 1,5 м — по 3 сигнальных столбика с каждой стороны;

в пределах закруглений с двух сторон съездов с расстановкой через 3 м;

при высоте насыпи более 3 м с крутизной откоса менее 1:3 предусмотрена установка металлических барьеров безопасности марки 11ДО на обочинах согласно СТ РК 1278-2004 «Барьеры безопасности металлические».

Дорожная разметка

Рабочим проектом предусмотрена дорожная разметка в соответствии с требованиями СТ РК 1412-2010.

Нанесение разметки предусмотрено термопластиком.

Снегозащитные дорожные сооружения

На основании данных Заказчика - письма о снегозаносимости участка от 14 апреля 2015 года № 16-02-05/184 в соответствии с п. 10.23 СНиП 3.03-09-2006* проектом предусмотрено устройство снегозадерживающих заборов.

Учитывая, что проектируемый продольный профиль выше существующей дороги на 0,4-0,9 м, то устройство снегозадерживающих заборов предусматривается на снегозаносимых участках, где высота насыпи земполотна не достаточна и в местах где отсутствует лесополоса.

Тип сооружения - однопанельный забор с просветностью 50 %, из сборного железобетона, высотой 4 м по ТП Серия 3.501.1-159 «Гипропромтрансстрой», общая протяженность ограждения составила 3921 п.м.

6.4 Отвод земель

В рабочем проекте определена потребность в постоянном и временном отводе земель, выполнены предварительные согласования. Потери и убытки сельхозпроизводства, причиненные собственникам и землепользователям при изъятии сельскохозяйственных угодий под реконструкцию определены в соответствии с «Положением», утвержденным постановлением Правительства РК от 8 ноября 2003 года № 1037.

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

Проектом предусмотрено приведение земельных участков, занимаемых во временное пользование, в состояние пригодное для использования в сельском хозяйстве.

Рекультивации подлежат земли, занимаемые под объездные автодороги, технологические площадки для складирования материалов, сосредоточенный резерв грунта и подъезд к нему.

6.5 Охрана окружающей среды

В рабочем проекте предусмотрена реконструкция участка автодороги республиканского значения А-27 «Актобе – Атырау - граница РФ (на Астрахань)» км 220-236. Существующая автодорога проходит в насыпи, пересечения с инженерными коммуникациями отсутствуют. Ближайшая жилая зона расположена на расстоянии 4 км.

Участок реконструируемой автодороги расположен в Актюбинской области. При проведении археологической экспертизы на участке автодороги км 220-236 установлено отсутствие памятников республиканского и местного значения (заключение археологической экспертизы от 26 марта 2015 года № AR-01/2, выдано ТОО «Археологическая экспертиза», ГЛ № 13004462, 14002520).

Выбросы вредных веществ в атмосферный воздух производятся в период реконструкции участка дороги. Источниками выбросов являются земляные, сварочные, гидроизоляционные, покрасочные, погрузочно-разгрузочные работы, укладка ПГС и щебеночной смеси, работа и движение автотранспорта и строительной техники, укладка асфальтового покрытия. Воздействие на атмосферный воздух при проведении реконструкции автодороги временное. Расчетный радиус санитарно-защитной зоны на период строительства принят 178 м.

В период эксплуатации выбросы загрязняющих веществ от автотранспорта не создадут зон превышения допустимого уровня загрязнения атмосферного воздуха. Граница ПДК вредных веществ расположена в пределах придорожной полосы.

Воздействие на земельные ресурсы и растительность прогнозируется в полосе отвода (50 м). Перед началом строительных работ предусмотрено снятие плодородного слоя почвы с перемещением его в бурты. По окончании строительства проводится рекультивация нарушенных земель.

Водоснабжение питьевой водой на период строительства предусмотрено привозной из близ расположенных населенных пунктов, для производственных нужд предусмотрена доставка воды технического качества из реки Жарлы. Забор воды из реки согласован Актюбинским территориальным отделом РГУ «Жайык-Каспийская бассейновая инспекция по регулированию использования и охране водных ресурсов» (письмо от 8 июня 2015 года №17-13-06-19/89). На строительной площадке предусмотрена установка биотуалетов с последующим вывозом образующихся стоков в места согласованные с санэпиднадзором.

В период эксплуатации автодороги отвод ливневых стоков производится посредством водоотводных лотков в места понижений рельефа. Пересечения автодороги с поверхностными водотоками отсутствуют.

Мероприятия, предусмотренные рабочим проектом по снижению воздействия намечаемой деятельности на окружающую среду: отходы, образуемые при строительных работах временно складируются в контейнеры и по мере накопления вывозятся согласно заключенных договоров; по окончанию строительства предусмотрена техническая и биологическая рекультивация нарушенных земель; заправка автотранспорта производится на специализированных заправочных станциях, заправка стационарных машин предусмотрена с помощью шлангов имеющих запорные устройства у выпускного отверстия; сбор отработанных масел в специальные емкости; обваловка грунтом мест стоянок землеройно-транспортных и дорожно-строительных машин; организация мероприятий по гидрообеспыливание при проведении строительных работ; укрепление откосов насыпи автодороги предусмотрено посевом трав; обеспечение герметичности и надежности технологических аппаратов.

На период строительства уровень шума зависит от количества работающей строительной техники, шум при этом является временным и локальным. Работы в ночное время исключены. 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, но не превышает 80 дБА. Воздействие минимально, ближайший населенный пункт по реконструируемой трассе – поселок Карауылкелды, расположен на расстоянии 4 км.

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

Реконструкция участка автодороги позволит создать благоприятные условия для равномерного движения автотранспорта с постоянной скоростью, что будет способствовать уменьшению выбросов вредных веществ и снижению их накопления в придорожной полосе, а также позволит увеличить ресурс прохождения автомобильного транспорта и сократит время перевозок.

На раздел «Охрана окружающей среды» и рабочий проект представлено следующее заключение и письмо:

ГУ «Управление природных ресурсов и регулирования природопользования Актюбинской области» – заключение государственной экологической экспертизы на рабочий проект от 10 апреля 2015 года № KZ47VDC00035115;

РГУ «Байганинское районное управление по защите прав потребителей Департамента по защите прав потребителей Актюбинской области Комитета по защите прав потребителей Министерства национальной экономики Республики Казахстан» - рабочий проект не входит в «Перечень объектов и продукции, подлежащих государственному санитарно-эпидемиологическому надзору и перечень эпидемически значимых объектов», утвержденному приказом и.о. Министра здравоохранения РК от 12 декабря 2013 года № 729, санитарно-эпидемиологическое заключение не выдается, письмо от 18 марта 2015 года № 5-1-1/595.

6.6 Организация строительства

Реконструкция автодороги выполняется в следующей последовательности:

подготовительные работы;

производство земляных работ;

строительство малых искусственных сооружений, транспортных развязок.

Устройство дорожной одежды:

обустройство дороги;

рекультивация нарушенных земель.

Рабочим проектом предусмотрено выполнение работ специализированными отрядами. Для сокращения сроков производства работ применен сборный железобетон для строительства искусственных сооружений.

Организация дорожного движения в период производства работ

Проект организации строительства предусматривает устройство временного объезда. Протяженность временной дороги составляет 17,5 км, ширина - 9,0 м с покрытием переходного типа из материала от разборки существующей дорожной одежды с добавлением ПГС, толщиной Н=20 см.

Обеспечение дорожно-строительными материалами, изделиями, конструкциями

Исходя из потребностей дорожно-строительных материалов, проектом предусматривается использование дорожно-строительных материалов из местных карьеров, а также привозных строительных материалов, доставляемых автовозкой со станции Караулкельды.

Питьевая вода доставляется из населенного пункта Караулкелды, техническое водоснабжение предусмотрено из рек Жарлы.

Железобетонные изделия для малых искусственных сооружений доставляются из города Актобе, дорожные знаки и дорожные ограждения с города Астана. Битум – из города Актау. Цемент – с цементного завода в городе Шымкент. Асфальтобетонную смесь для устройства покрытия намечено получать с АБЗ п. Караулкельды. Щебень для ЩМА-20 - по железной дороге до ст. Караулкельды. Щебень для основания С-4 Мугалжарский карьер - по железной дороге до ст. Караулкельды. Гравийно-песчаная смесь из Георгиевского месторождения ст. Жинишке - по железной дороге до ст. Караулкельды. Грунт земполотна – из грунтового карьера в непосредственной близости от трассы.

Материалы от разборки искусственных сооружений и дорожных знаков доставляются на участок ДЭП п. Караулкельды на расстояние 14 км.

Отходы строительного производства транспортируются на городскую свалку на расстояние 14 км.

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

Ведомость источников получения и транспортировки материалов и технологического водоснабжения утверждена заказчиком.

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 продолжительность строительства составляет 19 месяцев, в том числе подготовительный период.

Начало строительных работ принято в третьем квартале 2015 года, согласно письму заказчика от 14 апреля 2015 года № 16-02-05/186.

На основании норм задела в строительстве, объем инвестиций по объекту составляет: 2015 г. – 22%, 2016 г. – 71%, 2017 г. - 7%.

6.7 Сметная документация

Сметная документация 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.

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).

В соответствии с постановлением Правительства Республики Казахстан от 11 сентября 2007 года № 791 переход к текущей и прогнозной сметной стоимости строительства от базовых цен 2001 года выполнен через индекс изменения месячного расчетного показателя на период 2014-2016 годы через индекс изменения месячного расчетного показателя, установленного согласно Закону «О республиканском бюджете на 2014-2016 годы» от 3 декабря 2013 года № 148-V, на период 2017 года через индекс изменения месячного расчетного показателя, установленного по протоколу заседания РБК № 33 от 28 августа 2013 года.

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

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

МЕМСАРАПТАМА ГОСЭКСПЕРТИЗА

7. ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА ПРОЕКТНЫХ РЕШЕНИЙ И РЕЗУЛЬТАТЫ ЭКСПЕРТИЗЫ

7.1 Оценка принятых проектных решений

В соответствии с подпунктом 2 пункта 9 «Правилами определения общего порядка отнесения зданий и сооружений к технически и (или) технологически сложным объектам», утвержденных приказом Министра национальной экономики Республики Казахстан от 28 февраля 2015 года № 165 объект относится к технически сложным объектам II (нормального) уровня ответственности.

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

Материалы инженерных изысканий содержат достаточные данные, необходимые для разработки проектной документации.

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

В рабочем проекте учтены современные требования по расчету конструкции дорожных одежд, организации безопасности движения.

При разработке проекта учтены местные природно-климатические и геологические условия площадки реконструкции.

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 по санитарной, экологической безопасности, обеспечивают надежность функционирования автомобильной дороги.

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 республиканского значения А-27 «Актобе – Атырау - граница Р.Ф. (на Астрахань)» км 220-236», внесены следующие изменения и дополнения:

Общий раздел

1. Представлены схема доставки строительных материалов и ведомость источников получения и способов транспортировки материалов, согласованные заказчиком.
2. Представлено согласование конструкции дорожной одежды научно-техническим советом и заказчиком.
3. Представлено письмо комитетом административной полиции МВД РК о согласовании рабочего проекта от 15 июня 2015 года № 5-58-144/5-5403.
4. Представлено согласование рабочего проекта Актюбинским территориальным отделом РГУ «Жайык-Каспийская бассейновая инспекция по регулированию использования и охране водных ресурсов» - от 8 июня 2015 года № 17-13-06-19/89;
5. Представлены лицензии организаций, которые выполнили геодезические и геологические изыскания.
6. Представлена ведомость на демонтажные работы, согласованная заказчиком.

Автодорога

7. Конструкция дорожной одежды пересчитана под нагрузку А1 согласно п.4.2.5 СНиП РК 3.03-09-2006* «Автомобильные дороги».
8. На планах трассы нанесена привязка по линиям сводки (совмещения) чертежей.
9. На продольном профиле заполнена строка - типы поперечных профилей; нанесены водоотводные лотки, согласно пояснительной записке п. 3.4.
10. Уточнена принятая руководящая рабочая отметка в пояснительной и на листе «Общие данные», уточнено значение перспективной интенсивности на 2035 год.
11. Пояснительная записка откорректирована.
12. Снегозащитные ограждения нанесены на чертежи «план трассы» и «продольный профиль».

Искусственные сооружения. Водопропускные трубы

13. Представлена «Ведомость разборки существующих малых искусственных сооружений» от 29 мая 2015 года, утвержденная заказчиком.
14. Уточнено количество труб согласно гидрологического отчета.

15. На продольном профиле Тома III откорректировано обозначение трубы на ПК173+75,4.

16.Пояснительная записка гл. 3.6 «Искусственные сооружения» откорректирована, представлены сведения о 11 трубах по основной дороге.

17. На чертежах труб указаны марки всех конструктивов, показаны недостающие размеры.

18. На поперечниках с трубами откорректированы надписи с длинами труб.

19. Указана марка бетона по сульфатостойкости для конструкций, находящихся в грунте согласно ИГ отчета.

20. В ведомости объемов работ указан класс бетона по прочности всех конструктивов труб, в том числе монолитного бетона.

21. В ведомость объемов работ добавлены объемы по устройству конца укрепления труб.

Охрана окружающей среды

22. Откорректировано наименование рабочего проекта на титульном листе и по тексту раздела ООС, в заявлении об экологических последствиях.

23. Заявление об экологических последствиях откорректировано и заверено заказчиком РП.

24. В разделе ООС уточнено, что пересечения с водотоками отсутствуют и подтверждено письмом (от 8 июня 2015 года № 17-13-06-19/89) Актюбинского территориального отдела РГУ «Жайык-Каспийская бассейновая инспекция по регулированию использования и охране водных ресурсов».

25. Указано расстояние до ближайших населенных пунктов от участка реконструируемой автодороги – 4 км. Указан максимальный уровень шумового воздействия на период строительства и эксплуатации автодороги на населенный пункт.

26. Уточнена протяженность участка реконструкции автодороги в соответствие с рабочим проектом - 17,412 км.

Сметная документация

27. Стоимость местных материалов приведена в соответствие со стоимостью, указанной в калькуляции.

28. Расценки в локальных сметах приведены в соответствие с действующей сметно-нормативной базой.

29. Объемы работ в локальных сметах приведены в соответствие с проектными решениями.

Основные технико-экономические показатели

Таблица 2

№ п/п	Наименование показателей	Ед. изм.	Показатели		Изменения - снижение + увеличение
			заявленные	рекомендуемые к утверждению	
1	Категория автодороги		II	II	-
2	Строительная длина автодороги	км	17,412	17,412	-
3	Число полос движения	шт	2	2	-
4	Ширина проезжей части	м	7,5	7,5	-
5	Ширина земляного полотна	м	15,0	15,0	-
6	Ширина обочины	м	3,75	3,75	-
7	в том числе: ширина укрепленной обочины по типу основной дорожной одежды	м	0,75	0,75	
8	Транспортные развязки	шт	2	2	-
9	Тип дорожной одежды	-	капитальный, нежесткого типа		
10	Вид покрытия	-	ЩМА		
11	Общая сметная стоимость реконструкции в базовых ценах 2001 г., всего в том числе: СМР оборудование прочие	млн. тенге	1 327,935 1 309,949 - 17,986	1 295,938 1 278,338 - 17,600	-31,997 -31,611 - -0,386

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

12	Общая сметная стоимость реконструкции в текущих и прогнозных ценах 2014 - 2017 гг., всего в том числе: СМР оборудование прочие	млн. тенге	4 258,440 3 588,077 - 670,363	4 107,996 3 465,171 - 642,825	-150,444 -122,906 - -27,538
13	Из них: в ценах 2014 г. в ценах 2015 г. в ценах 2016 г. в ценах 2017 г.	млн. тенге		21,918 851,427 2 924,776 309,875	
14	Нормативная продолжительность реконструкции	мес	19	19	-

8. ВЫВОДЫ

1. С учетом внесенных изменений и дополнений рабочий проект «Реконструкция автомобильной дороги республиканского значения А-27 «Актобе – Атырау - граница Р.Ф. (на Астрахань)» км 220-236», соответствует требованиям государственных нормативов, действующих в Республике Казахстан, и рекомендуется для утверждения в установленном порядке со следующими основными технико-экономическими показателями:

категория автодороги - II;
строительная длина автодороги - 17,412 км;
число полос движения - 2 шт.;
ширина проезжей части - 7,5 м;
ширина земляного полотна - 15,0 м;
ширина обочины - 3,75 м;
в том числе: ширина укрепленной обочины
по типу основной дорожной одежды - 0,75 м;
транспортные развязки - 2 шт;
тип дорожной одежды - капитальный, нежесткого типа;
вид покрытия - ЩМА;
общая сметная стоимость реконструкции
в базовых ценах 2001 г., всего - 1 295,938 млн.тенге;
в том числе: СМР - 1 278,338 млн.тенге;
прочие - 17,600 млн.тенге;
общая сметная стоимость реконструкции
в текущих и прогнозных ценах
2014-2017 гг., всего - 4 107,996 млн.тенге;
в том числе: СМР - 3 465,171 млн.тенге;
прочие - 642,825 млн.тенге;
нормативная продолжительность реконструкции - 19 мес.

2. Настоящее экспертное заключение выполнено с учетом исходных материалов (данных), утвержденных заказчиком для проектирования, достоверность которых гарантирована ТОО «ГазДорПроект» в соответствии с условиями договора от 06 мая 2015 года № 174.

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

4. Заказчику при строительстве максимально использовать материалы и конструкции отечественных товаропроизводителей.

8. ТҰЖЫРЫМДАР

1. Енгізілген өзгерістер мен толықтыруларды ескере отырып «Республикалық маңызы бар А-27 «Ақтөбе – Атырау – РФ шекарасы (Астраханьға қарай) автомобиль жолын реконструкциялау» 220-236 км» жұмыс жобасы Қазақстан Республикасында қолданылатын мемлекеттік нормативтердің талаптарына сәйкес келеді және белгіленген тәртіпте келесідей негізгі техникалық-экономикалық көрсеткіштермен бекітілуге ұсынылады:

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

автожол санаты	- II;
автожолдың құрылыс ұзындығы	- 17,412 км,
қозғалыс жолағының саны	- 2 дана,
өту бөлігінің ені	- 7,5 м;
жер төсемінің ені	- 15,0 м;
жол жиегінің ені	- 3,75 м;
оның ішінде: негізгі жол төсемінің типі бойынша бекітілген жол жиегінің ені	- 0,75 м;
көлік айрығы	- 2 дана;
жол төсемінің типі	- күрделі, қатты емес типті;
жабын түрі	- ЩМА;
2001 ж. базалық бағадағы реконструкциялаудың жалпы сметалық құны, барлығы	- 1 295,938 млн.теңге;
оның ішінде: ҚМЖ	- 1 278,338 млн.теңге;
басқалары	- 17,600 млн.теңге;
2014-2017 жж. ағымдағы және болжамды бағалардағы реконструкциялаудың жалпы сметалық құны, барлығы	- 4 107,996 млн.теңге,
оның ішінде: ҚМЖ	- 3 465, 171 млн.теңге;
басқалары	- 642,825 млн.теңге;
реконструкциялаудың нормативтік ұзақтығы	- 19 ай.

2. Осы сараптама қорытындысы жобалау үшін тапсырыс беруші бекіткен бастапқы материалдарды (мәліметтерді) есепке алумен орындалды, олардың дұрыстығына 2015 жылғы 06 мамырдағы № 174 шарттың талаптарына сәйкес «ГазДорПроект» ЖШС кепілдік етеді.

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

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

Бас директордың орынбасары		Е. Едресов
Кешенді бөлім бастығы		Т. Кожахметов
Сараптама тобының жетекшісі		Ш. Тургимбаева
Сарапшы		В. Варнавская
Сарапшы		А. Чукпарова
Сарапшы		С. Ажнов