Бекітемін:

«Мемсараптама» РМК
Павлодар облысы бойынша
филиалының директоры

..... Р.К. Баширов

«Ақши-Ұзынбұлақ автокөлік жолы учаскесін күрделі жөндеу»
жұмыс жобасы бойынша

2015 жылғы 08 мамырдағы №16-0192/15

ҚОРЫТЫНДЫ

ТАПСЫРЫСШЫ:
«Баянауыл ауданы
Ұзынбұлақ ауылдық округі әкімінің аппараты» ММ

БАС ЖОБАЛАУШЫ:
«ПСД Строй-Проект» ЖШС,
Павлодар қаласы

Павлодар қаласы

24

Утверждаю:

Директор
филиала РГП «Госэкспертиза»
по Павлодарской области

..... Р.К. Баширов

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

№16-0192/15 от 08 мая 2015 года

по рабочему проекту
«Капитальный ремонт участков автомобильной дороги Акши-Узынбулак»

ЗАКАЗЧИК:
ГУ «Аппарат акима Узынбулакского сельского округа Баянаульского района»

ГЕНПРОЕКТИРОВЩИК:
ТОО «ПСД Строй-Проект»,
город Павлодар

25

1 НАИМЕНОВАНИЕ: рабочий проект «Капитальный ремонт участков автомобильной дороги Акши-Узынбулак» разработан в 2015 году.

Согласно письма ГУ «Аппарат акима Узынбулакского сельского округа Баянаульского района» за №2-04-80 от 20 апреля 2015 года и в соответствии с договором №6/0170 от 23 апреля 2015 года, филиалом РГП «Госэкспертиза» по Павлодарской области рассмотрен рабочий проект «Капитальный ремонт участков автомобильной дороги Акши-Узынбулак».

2 ЗАКАЗЧИК: ГУ «Аппарат акима Узынбулакского сельского округа Баянаульского района».

3 ГЕНПРОЕКТИРОВЩИК: ТОО «ПСД Строй-проект», государственная лицензия ГСЛ №13003524 от 28 января 2013 года (II категория), город Павлодар.

ГИП – М.Г. Ахметов, приказ № 15 от 15 апреля 2015 года.

4 ИСТОЧНИК ФИНАНСИРОВАНИЯ: государственные инвестиции.

5 ОСНОВНЫЕ ИСХОДНЫЕ ДАННЫЕ

5.1 Основание для разработки:

техническое задание на проектирование от 20 апреля 2015 года по рабочему проекту «Капитальный ремонт участков автомобильной дороги Акши-Узынбулак», утвержденное акимом ГУ «Аппарат акима Узынбулакского сельского округа Баянаульского района»;

дефектный акт 20 апреля 2015 года, рабочего проекта «Капитальный ремонт участков автомобильной дороги Акши-Узынбулак», утвержденное руководителем ГУ «Аппарат акима Узынбулакского сельского округа Баянаульского района»;

протокол селекторного совещания у Первого заместителя Премьер-Министра Республики Казахстан Сагинтаева Б.А. от 15 апреля 2015 года;

письмо ГУ «Департамент по чрезвычайным ситуациям Павлодарской области Министерства по чрезвычайным ситуациям Республики Казахстан» №39-19-14/3-872 от 21 апреля 2015 года;

решение Акимата Баянаульского района №04 от 10 апреля 2015 года «Об объявлении на территории Баянаульского района чрезвычайной ситуации природного характера»;

постановление №110/4 от 24 апреля 2015 года Акимата Павлодарской области «О выделении средств из резерва местного исполнительного органа области»;

отчет на инженерно–геологические изыскания, выполненный ТОО «ПСД Строй-проект» в 2015 году;

отчет по топографо–геодезическим изысканиям, выполненный ТОО «ПСД Строй-проект» в 2015 году.

5.2 Перечень документации, представленной на экспертизу:

Том 1. Пояснительная записка.

Том 2. Рабочие чертежи.

Том 3. Сметная документация.

5.3 Цель и назначение объекта строительства

Целью проекта является – восстановление разрушенных и поврежденных участков автомобильной дороги, ликвидация паводковых разрушений.

6 ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ ОБЪЕКТА И ПРИНЯТЫЕ ПРОЕКТНЫЕ РЕШЕНИЯ

6.1 Место размещения объекта и характеристика участка строительства:

Объект расположен на западной части Баянаульского района и в 12 км к северу от границы с Карагандинской областью.

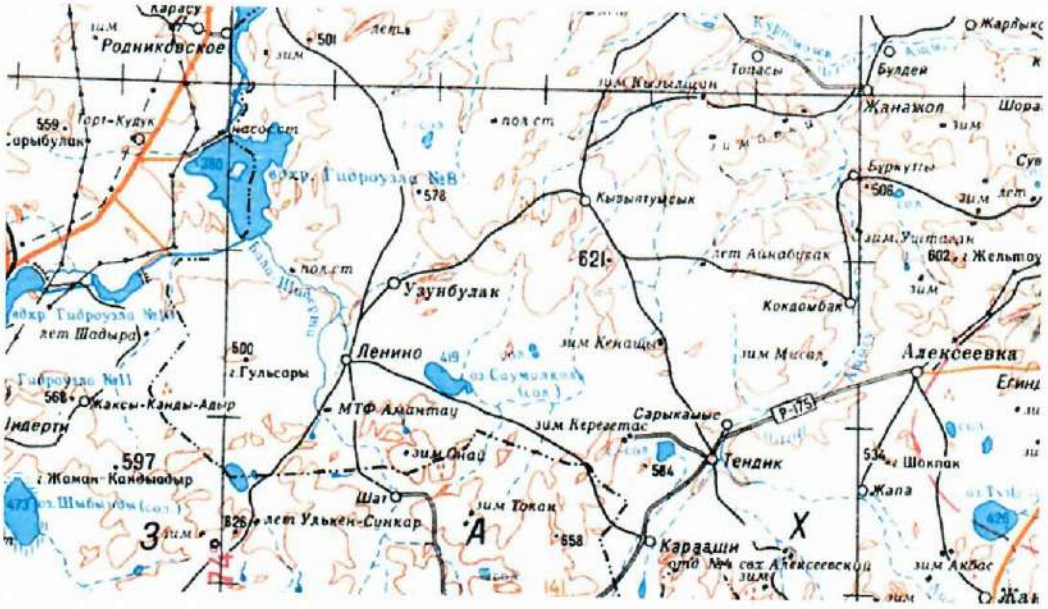

Рисунок 1 – Ситуационная схема.

Природно-климатические условия района строительства:

Климатическая характеристика приводится по средним данным метеостанции города Павлодар.

Дорожно-климатическая зона	- IV
Климатические условия:	
среднегодовая температура воздуха	- плюс 2,1°С
наиболее жаркий месяц - июль, средняя температура	- плюс 19,4°С
наиболее холодный месяц - январь, средняя температура	- минус 18,1°С
температура воздуха наиболее холодных суток	
обеспеченностью 0,98	- минус 42°С
обеспеченностью 0,92	- минус 40°С
температура воздуха наиболее холодной пятидневки с	
обеспеченностью 0,98	- минус 41°С
обеспеченностью 0,92	- минус 37°С
абсолютной максимум температуры воздуха	- плюс 42°С
абсолютный минимум температуры воздуха	- минус 47°С
нормативная глубина промерзания грунтов	- 2,6 м
среднегодовое количество осадков	- 269 мм
в том числе за зимний период	- 77 мм
высота снежного покрова с 5% вероятностью	- 52 см
число дней с гололедом	- 4 дней
среднее число дней с градом	- 1 дней

Инженерно-геологические условия площадки строительства

Автомобильная дорога расположена в Баянаульском районе Павлодарской области.

В пределах разведанной глубины 5,0 м по генетическим признакам в толще выделяются следующие комплексы отложений:

отложения современного возраста

элювиальные образования палеозойского возраста.

Отложения современного возраста представлены почвенно-растительным слоем - суглинком гумусированым, залегающим с поверхности земли слоем мощностью 0,2 м.

Элювиальные отложения составляют основную часть грунтового разреза, залегают с поверхности, под современными образованиями на глубине 0,2 м. Максимально вскрытая мощность комплекса составляет 4,8 м. Они представлены суглинками, глинами, щебенисто-дресвяными грунтами с суглинистым заполнителем, аргиллитом. В целом, структура элювиальной коры выветривания характеризуется как неоднородная. для

Преобладающее площадное распространение в разрезе имеют грунты обломочной зоны коры выветривания осадочных и магматических пород - щебенисто-дресвяный грунт, который фациально замещают грунты дисперсной зоны - глины с включением дресвы, щебня. Трещиноватая зона коры выветривания представлена выветрелыми и слабовыветрелыми аргиллитами и песчаниками, залегающими с поверхности и на разных глубинах 1,8-4,3 м.

Глина твердая и тугопластичная, пестроцветная, от серо-зеленого до желто-коричневого цвета, с включением, карманами и прослоями дресвы и щебня до 15%. ожелезненная и омарганцованная.

Щебенисто-дресвяный грунт желто-коричневого и бурого цвета, с суглинистым заполнителем до 30,2%. Заполнитель твердой консистенции. Содержание фракций: щебня-39,1%, дресвы-30,7%. Обломки неправильной остроугольной формы, сильновыветрелые, малопрочные, покрытые окислами железа.

Аргиллит темно-серый, трещиноватый, выветрелый, малопрочный и маловлажный.

6.2 Существующее состояние

Категория проектируемой автодороги по СНиП РК 3.03-09-2006 – IV. Ширина существующего земляного полотна в среднем составляет 12-13 м. Основные дефекты земляного полотна: обочины занижены, нарушено укрепление обочин, откосы насыпи земляного полотна имеют уклоны от 1:1,5 до 1:2.

На основном протяжении проектируемого участка существующая дорожная одежда переходного типа, переходного вида состоит из щебеночного покрытия, устроенного по способу заклинки без применения вяжущих материалов, средней толщиной 6 см.

От начала участка на протяжении 673 метров существующая дорожная одежда облегченного типа, усовершенствованного вида состоит из чернощебеночного покрытия средней толщиной 5 см, щебеночного основания устроенного по способу заклинки средней толщиной 15 см.

На всем протяжении проектируемой дороги присутствуют все виды разрушения дорожной одежды. Имеется колейность, ямочность, сетка трещин, местами покрытие полностью разрушено, кромки проезжей части обнажены и выщерблены, обочины просевшие.

6.3 Проектные решения

6.3.1 Автомобильная дорога

Принятые технические параметры

В соответствии с классификацией видов работ, выполняемых при содержании, текущем, среднем и капитальном ремонте автомобильных дорог общего пользования (утверждена приказом министра транспорта и коммуникаций РК от 24 января 2014 года № 56), проектом предусмотрен капитальный ремонт.

Проектируемый участок автомобильной дороги Акши-Узынбулак запроектирован по параметрам IV технической категории по нормам СНиП РК 3.03-09-2006.

Принятые технические параметры приведены в таблице №1.

Таблица №1

Основные технические показатели

№	Наименование	Ед. изм.	Количество
1	2	3	4
1	Строительная длина	км	0,150
2	Категория дороги		IV
3	Число полос движения.	шт.	2
4	Ширина земляного полотна	м	10,0
5	Ширина полосы движения	м	3,0
6	Ширина проезжей части.	м	6,0
7	Ширина обочин	м	2,0
8	Ширина укрепления полосы обочины	м	0,5
9	Тип дорожной одежды	м	переходный
10	Вид покрытия		переходный

План и продольный профиль

План трассы

Общее направление трассы между начальным и конечным пунктами – с запада на восток. Проектное осевое положение трассы на всем протяжении совпадает с осевым положением существующей дороги. Дорога проходит по холмистой местности с перепадами отметок до 14-15м. Из-за низкой насыпи (проезжая часть расположена практически в нулевых отметка) дорога подвержена затоплению.

Земляное полотно

Работы по капитальному ремонту земляного полотна сводятся к приведению геометрических характеристик существующего земляного полотна до норм IV технической категории.

В проекте принято два типа поперечного профиля земляного полотна:

насыпи высотой до 3 метров с крутизной откосов 1:3, с резервами;

насыпи высотой до 3 метров с крутизной откосов 1:1.5 на искусственных сооружениях.

Переход к поперечному профилю на водопропускной трубе осуществлен на участке протяженностью по 5 метров от трубы.

Поперечный профиль земляного полотна принят в соответствии с требованиями СНиП РК 3.03-09-2006 применительно к типовому проекту серии 503-0-48.87.

Для восстановления размытой насыпи и уполаживания откосов использован грунт из притрассового резерва.

Дорожная одежда

В соответствии с заданием на проектирование и согласно СНиП РК 3.03-09-2006 принят облегченный тип дорожной одежды.

Дополнительный слой устраивается из песчано-гравийной смеси природной, песка средней крупности.

Основание устраивается из щебня фракционированного методом заклинки с раскладкой и уплотнением.

Покрытие устраивается из холодной смеси.

Конструкция дорожной одежды

асфальтобетон холодный тип Бх марки II на битуме СГ 70/130;

щебень фракции 40-70мм с расклинцовкой щебнем фракции 10-20мм;

песчано-гравийная смесь природная;

суглинок песчанистый.

Продольный водоотвод и водоотвод с проезжей части

Отвод воды с проезжей части автомобильной дороги обеспечивается двухскатным поперечным уклоном от оси дороги к бровкам и далее по откосам насыпи в притрассовый резерв.

Обустройство дороги и безопасность дорожного движения

Обустройство объездной дороги

Для регулирования, упорядочения и безопасности автомобильного движения на объездной дороге предусмотрены следующие мероприятия:

установка дорожных знаков типоразмера II в местах съездов;

ограничение скорости движения до 50км/час.

После окончания работ по капитальному ремонту автодороги временные знаки демонтируются.

Расстановка дорожных знаков производится в соответствии с требованиями следующих нормативных документов: ВСН 41-92 «Инструкция по организации движения в местах производства работ на автомобильных дорогах Республики Казахстан», СТ РК 1412-2005 «Технические средства организации дорожного движения».

Все объемы работ по устройству объездной дороги отражены в сводной ведомости объемов работ.

При содержании объездной дороги производят профилировку покрытия автогрейдером с поливом водой и укаткой по мере образования дефектов покрытия (выбоины, неровности, колея.) и обеспыливание при сильном пылеобразовании особенно в безветренную погоду.

Расстановка дорожных знаков

Для организации автомобильного движения, перед началом работ по капитальному ремонту автодороги производят расстановку дорожных знаков.

До начала дорожных работ дорожная организация должна составить привязаные к местности схемы организации движения транспортных средств на участке проведения работ. На схеме указывают вид и характер дорожных работ, сроки их выполнения, наименование организации, проводящей работы, телефоны и фамилии должностных лиц, составивших схему и ответственных за проведение работ. Схемы организации движения и ограждения мест производства дорожных работ, должны быть утверждены руководителем организации и заблаговременно согласованы с органами Дорожной полиции.

Надписи на информационно-указательных знаках выполняются на государственном и русском языках, высота прописной буквы – 100мм, фон знака – белый.
Оформление знаков производится в соответствии с СТ РК 1125-2002 «Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования». Расстановка знаков производится в соответствии с ВСН 41-92 «Инструкцией по организации движения в местах производства работ на автомобильных дорогах Республики Казахстан».

После окончания капитального ремонта автодороги все временные знаки демонтируются.

Организация дорожного движения на период производства работ

Для проезда транзитного автотранспорта на время капитального ремонта автомобильной дороги предусмотрена объездная дорога.

Объездная дорога устраивается справа, на расстоянии 30 м от оси дороги, протяженность 1,020 км.

Ширина объездной дороги – 7,0 м.

При устройстве объездной дороги необходимо выполнить следующие виды работ:

земляные работы по устройству съездов и въездов на проектируемую дорогу;

снятие растительного слоя грунта с обваловкой бульдозером;

расстановку дорожных знаков.

При устройстве съезда и въезда с ремонтируемой дороги выполняются следующие виды работ:

надвижка грунта бульдозером из притрассовых резервов с уплотнением и планировкой. Продольный уклон в местах съездов не более 40‰.

По окончании капитального ремонта съезды и въезды разбираются, нарушенные земли рекультивируются.

6.3.2 Искусственные сооружения

Водопропускные трубы

Искусственные сооружения на проектируемом участке дороги представлены двумя круглыми одноочковыми железобетонными трубами с нормальным входным звеном.

Тело труб состоит из сборных железобетонных звеньев и сборно-монолитных железобетонных оголовков. С паводковыми водами трубы в результате паводка не справились, о чем свидетельствует размытая насыпь.

Поскольку существующие трубы расположены в 15 м друг от друга, проектом предусмотрено устройство одной железобетонной трехочковой круглой трубы диаметром 1,5 м с устройством фундамента, устройством укреплений русел и откосов, устройством гасителей.

6.4 Охрана окружающей среды

Состав и свойства всех материалов, применяемых при выполнении дорожно-строительных и ремонтных работ, должны на момент их использования соответствовать указанным в проектной документации стандартам, техническим условиям и нормам.

Дорожные машины и оборудование должны находиться на объекте только на протяжении периода производства соответствующих работ.

Не допускается хранение на приобъектных площадках временного отвода неиспользуемых, списанных или подлежащих ремонту в стационарных условиях машин или их частей и агрегатов.

Дорожные машины при работе оказывают воздействие на окружающую среду в виде загрязнения атмосферы отработавшими газами, пылью, а также являются источниками шума, вибрации и засорения прилегающей зоны выбросами.

Уровни загрязнения от дорожных машин, механизмов и транспортных средств не должны превышать установленных предельно допустимых концентраций вредных веществ для атмосферного воздуха, воды по видам водопользования, почв, предельных уровней шумового воздействия для зданий и территорий различного хозяйственного назначения, а также санитарных нормативов и требований безопасности при производстве работ.

При совершенствовании технологических процессов обязательно должны повышаться эффективность пыле-, газоулавливания.

6.5 Организация строительства

Сооружение дорожной одежды на ремонтируемой дороге включает в себя весь комплекс работ по устройству основания, покрытия, обочин.

Устройство основания по способу заклинки

Щебень по зерновому составу, прочности, морозостойкости, содержанию пылевидных и глинистых частиц, устойчивости структуры щебня против распадов должен соответствовать требованиям ГОСТ 8267 и п.704 Сборника типовых спецификаций.

Работы по устройству конструктивного слоя методом заклинки проводят в два этапа:

распределение основной фракции и его предварительное уплотнение (обжатие и взаимозаклинивание);

распределение расклинивающего щебня с уплотнением.

Число проходов катка для первого/второго этапа:

10/20 для катков статического типа;

6/12 для катков комбинированного типа;

4/8 для катков вибрационного типа.

Устройство асфальтобетонного покрытия

Устройство асфальтобетонного покрытия необходимо вести строго в соответствии СНиП, ГОСТ и других нормативных документов. Необходимо уделять внимание погодным условиям. Асфальтобетонную смесь в покрытие укладывать только на сухое, чистое основание. Длина полосы укладки асфальтобетонной смеси из условия хорошего сопряжения полос должна быть не более 25м при температуре воздуха плюс 5°С и не более 100м при температуре более 25°С. Уплотнение уложенных слоев асфальтобетонной смеси является важнейшим технологическим процессом сооружения дорожной одежды, определяющим ее качество. Холодную асфальтобетонную смесь предварительно уплотняют самоходными катками на пневматических шинах (6-8 проходов) или гладковальцевыми массой 11-18т (4-6 проходов). Кромки слоя укатываются одновременно или непосредственно после продольного шва. При укатке кромок колеса катка должны заходить на 50-100мм за кромку. Окончательное уплотнение достигается движения транспортных средств, которое следует регулировать по всей ширине проезжей части, ограничивая скорость движения до 40км/ч.

Перед укладкой асфальтобетонной смеси поверхность верхнего слоя основания подготовлена. После того, как поверхность подготовлена и одобрена, непосредственно перед укладкой асфальтобетонной смеси на основание наносится подгрунтовка жидким битумом.

Жидкие битумы разливают за 1-6 ч. до начала укладки. На обработку 1м^2 основания расходуется 0,8л битума.

Поперечные сопряжения покрытия перпендикулярны оси дороги. Края ранее уложенной полосы (поперечные и продольные) обрубают вертикально по шнуру и смазывают разжиженным или жидким битумом, битумной эмульсией.

Обрубать или обрезать края целесообразно сразу после уплотнения покрытия. Для обрубки пригодны пневмоломы или перфораторы, свободно вращающиеся диски (из стали высокой прочности), устанавливаемые на одном из катков, или другие средства.

Слой смеси около кромки уже уплотненной полосы на 1-2 см толще, чем по всей ширине укладываемой полосы.

Продольные и поперечные сопряжения уплотняются тщательно, добиваясь в этих местах необходимой плотности и полной однородности фактуры покрытия. При правильном выполнении сопряжения незаметны, а плотность асфальтобетона такая же, как и на остальных участках покрытия.

Для устройства покрытия используется асфальтобетонная смесь тип Бх марки II. Для приготовления асфальтобетонных смесей используется битум МГ СГ 70/130.

Высота подсыпаемых обочин соответствовует толщине укладываемого слоя.

Приготовление и укладка асфальтобетонных смесей выполнены в соответствии с СТ РК 1225-2003 «Смеси асфальтобетонные дорожные, аэродромные и асфальтобетон. Технические условия», а также «Сборника типовых технических спецификаций по строительству автомобильных дорог Часть II, ГОСТ 9128-97 «Смеси асфальтобетонные и асфальтобетон. Технические условия».

Продолжительность строительства – 2 месяца.

6.6 Сметная документация

Сметная документация разработана в соответствии со СН РК 1.02-03-2011, СН РК 8.02-02-2002 «Порядок определения сметной стоимости строительства в Республике Казахстан», на основании сборников сметных цен и расценок на строительные работы СН РК 8.02-05-2002, на монтаж оборудования СН РК 8.02-06-2002, на строительные материалы, изделия и конструкции СН РК 8.02-04-2002, изменения и дополнения выпуски 1-20, с применением программного комплекса «SANA-2001» (версия 22-2.25 от 15.01.2015 года).

Переход на текущий уровень сметной стоимости строительства от базового уровня цен 2001 года осуществлен через индекс изменения МРП 2,557. В текущих ценах 2015 года МРП составляет 1982 тенге.

Временные здания и сооружения – 1,5% (К=0,8).

Единовременное вознаграждение за выслугу лет – 1%, на оплату дополнительных отпусков – 0,4%.

Ненормируемые и непредвиденные затраты в размере 6% от суммы прямых затрат и накладных расходов по СН РК 8.02-02-2002, в которых учтен социальный налог.

Налоги и сборы, обязательные платежи приняты в размере – 2%. НДС – 12%.

Территориальный район 13 – Павлодарская область.

7 РЕЗУЛЬТАТЫ ЭКСПЕРТИЗЫ

7.1 Оценка принятых проектных решений

В соответствии с требованиями РДС РК 1.02-04-2013, ГОСТ 27751-88 разработчиком установлен технически несложный объект II (нормального) уровня ответственности.

Рабочий проект разработан в соответствии с требованиями задания на проектирование.

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

Исходные данные содержат все необходимые данные для разработки рабочего проекта.

32

Строительные конструкции и материалы приняты: продукции отечественных товаропроизводителей, в соответствии с реализацией государственной программы импорт замещения. Материалы и оборудование, используемые для строительства должны быть сертифицированы и соответствовать стандартам Республики Казахстан.

7.2 Дополнения по исходно-разрешительным документам и изменения, внесенные в проект в процессе проведения экспертизы

В процессе рассмотрения по замечаниям и предложениям филиала РГП «Госэкспертиза» по Павлодарской области в рабочий проект «Капитальный ремонт участков автомобильной дороги Акши-Узынбулак» внесены следующие изменения и дополнения:

Раздел АД

1. Ведомость источников получения и способов транспортировки основных строительных материалов согласована с ведомостью дефектов.

2. Пояснительная записка, лист 8. Откорректирован уровень ответственности согласно РДС РК 1.02-04-2013, пункт 3.2.1.

Сметная документация

3. Откорректированы затраты на временные здания и сооружения.

4. Локальная смета №2-1-2, позиции 3; 4 – откорректирован вес водопропускной трубы.

Таблица №2

Основные технико-экономические показатели по рабочему проекту

№ п/п	Наименование показателей	Ед. изм.	Показатели		Примечание +увеличение -уменьшение
			заявленные до экспертизы	рекомендуемые к утверждению	
1	2	3	4	5	6
1.	Строительная длина	км	0,150	0,150	-
2.	Категория дороги	-	IV	IV	-
3.	Количество полос движения	шт	2	2	-
4.	Ширина земляного полотна	м	10,0	10,0	-
6.	Ширина полосы движения	м	3,0	3,0	-
5.	Ширина проезжей части	м	6,0	6,0	-
6.	Вид покрытия	-	переходный	переходный	-
7.	Тип дорожной одежды	-	переходный	переходный	-
8.	Водоперпуск из железобетонных труб диаметром 1,5 м	км	0,184	0,184	-
9.	Общая сметная стоимость строительства в базовых ценах 2001 г., в том числе СМР прочие затраты	млн.тенге млн.тенге млн.тенге	6,275 6,043 0,232	5,875 5,654 0,221	-0,400 -0,389 -0,011
10.	Общая сметная стоимость строительства в текущих ценах 2015 г., в том числе СМР прочие затраты	млн.тенге млн.тенге млн.тенге	19,573 15,370 4,203	18,568 14,458 4,110	-1,005 -0,912 -0,093
11.	Продолжительность строительства	мес.	2	2	-

Примечание. Общее снижение в сумме 1,005 млн. тенге произошло за счет корректировки сметной документации по замечаниям и предложениям филиала РГП «Госэкспертиза» по Павлодарской области.

8 ВЫВОДЫ

С учетом внесенных изменений и дополнений рабочий проект «Капитальный ремонт участков автомобильной дороги Акши-Узынбулак» соответствует требованиям государственных нормативов, действующих в Республике Казахстан, и рекомендуется для утверждения в установленном порядке со следующими основными технико-экономическими показателями:

Строительная длина	–0,150 км
Категория дороги	–IV
Количество полос движения	–2 шт
Ширина земляного полотна	–10,0 м
Ширина полосы движения	–3,0 м
Ширина проезжей части	–6,0 м
Вид покрытия	–переходный
Тип дорожной одежды	–переходный
Водоперпуск из железобетонных труб диаметром 1,5 м	–0,184 км
Общая сметная стоимость строительства в базовых ценах 2001 г.,	–5,875 млн.тенге
в том числе СМР	–5,654 млн.тенге
прочие затраты	–0,221 млн.тенге
Общая сметная стоимость строительства в текущих ценах 2015 г.,	–18,568 млн.тенге
в том числе СМР	–14,458 млн.тенге
прочие затраты	–4,110 млн.тенге
Продолжительность строительства	–2 месяца

2. Заказчику до начала реализации рабочего проекта получить необходимые согласования и заключения контрольно-надзорных органов и заинтересованных организаций.

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

4. Заказчику во исполнение пункта 5 протокольного решения заседания Правительства Республики Казахстан от 02 февраля 2010 года № 17-56/005-1689, 05-12 отечественных товаропроизводителей.

5. Настоящее экспертное заключение выполнено с учетом исходных материалов (данных), утвержденных заказчиком для проектирования, достоверность которых гарантирована ГУ «Аппарат акима Узынбулакского сельского округа Баянаульского района» в соответствии с условиями договора от 23 апреля 2015 года №6/0170.

8 ТҰЖЫРЫМДАР

1. Енгізілген өзгерістерді және толықтыруларды ескере отырып, «Ақши-Ұзынбұлақ автокөлік жолы учаскесін күрделі жөндеу» жұмыс жобасы Қазақстан Республикасында қолданылатын мемлекеттік нормативтердің талаптарына сәйкес келеді және белгіленген тәртіпте төмендегі негізгі техника-экономикалық көрсеткіштермен бекітілуге ұсынылады:

Құрылыстық ұзақтығы	–0,150 км
Жолдың категориясы	–IV
Жол өткелдің саны	–2 дана
Жер төсемінің ені	–10,0 метр
Қозғалыс жолағының ені	–3,0 метр
Жол өткелдің жалпақтығы	–6,0 метр
Жол төсенішінің түрі	–ауыспалы
Жол киімінің түрі	–ауыспалы
Темір бетонды құбырлардан суды қайта жіберу диаметрі 1,5 м:	–0,184 км

34

2001 жылғы базалық деңгейдегі бағамен алынған	– 5,875 млн.теңге
құрылыстың жалпы сметалық құны,	– 5,654 млн.теңге
соның ішінде құрылысты-монтаждық жұмыстары	– 0,221 млн.теңге
басқа шығындар	
2015 жылғы ағымдағы бағамен алынған	
құрылыстың жалпы сметалық құны,	– 18,568 млн.теңге
соның ішінде құрылысты-монтаждық жұмыстары	– 14,458 млн.теңге
басқа шығындар	– 4,110 млн.теңге
Құрылыстың ұзақтығы	–2 ай

2. Тапсырысшы жұмыс жобасын іске асыру басталғанға дейін бақылау қадағалау органдары мен мүдделі ұйымдарының қажетті келісімдері мен қорытындыларын алсын.

3. Тапсырысшы жобалау ұйымынан жұмыс жобасы бойынша құжаттаманы қабылдап алу кезінде оның осы сараптау қорытындысына сәйкес келетіндігін тексеруі тиіс.

4. Қазақстан Республикасы Үкімет отырысының 2010 жылғы 02 ақпандағы № 17-56/005-1689,05-12 хаттамалық шешімінің 5 тармағын орындау үшін тапсырысшы құрылыс материалдары мен құрастырмаларын кеңінен пайдалансын.

5. Осы сараптамалық қорытынды жобалау үшін тапсырысшымен бекітілген, анықтығы 2015 жылғы 23 сәуірдегі №6/0170 шарттың талаптарына сәйкес «Баянауыл ауданы Ұзынбұлақ ауылдық округі әкімінің аппараты» ММ кепілдендірілген бастапқы материалдарды (мәліметтерді) есепке ала отырып орындалды.

Жауапты орындаушылар

Директордың орынбасары	А.Т. Сейсембеков
Өндіріс бөлімінің бастығы	Ә.С. Нұрғазинов
Сараптық топтың жетекшісі	Қ.К. Дүйсембаева
Сарапшы - сметашы	Қ.К. Дүйсембаева
Баға мониторингі бойынша жетекші маман	Қ.М. Самат
Жетекші маман аудармашы	Г.И. Каменова
Сараптамалық құжат айналымын шығару бойынша жетекші маман	Ә.Б. Абденбаева