КАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ ӨҢІРЛІК ДАМУ МИНИСТРЛІГІ	МИНИСТЕРСТВО РЕГИОНАЛЬНОГО РАЗВИТИЯ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН
ҚҰРЫЛЫС ЖӘНЕ ТҰРҒЫН ҮЙ-КОММУНАЛДЫҚ ШАРУАШЫЛЫҚ ІСТЕРІ КОМИТЕТІНІҢ	КОМИТЕТ ПО ДЕЛАМ СТРОИТЕЛЬСТВА И ЖИЛИЩНО-КОММУНАЛЬНОГО ХОЗЯЙСТВА
«ЖОБАЛАРДЫ МЕМЛЕКЕТТІК ВЕДОМСТВОДАН ТЫС САРАПТАУ» РЕСПУБЛИКАЛЫҚ МЕМЛЕКЕТТІК КӘСІПОРНЫ	РЕСПУБЛИКАНСКОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ «ГОСУДАРСТВЕННАЯ ВНЕВЕДОМСТВЕННАЯ ЭКСПЕРТИЗА ПРОЕКТОВ»
(«МЕМСАРАПТАМА» РМК)	(РГП «ГОСЭКСПЕРТИЗА»)

ҚОРЫТЫНДЫ

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
ӨНІРЛІК ДАМУ МИНИСТРЛІГІ
ҚҰРЫЛЫС ЖӘНЕ ТҰРҒЫН
ҮЙ-КОММУНАЛДЫҚ
ШАРУАШЫЛЫҚ ІСТЕРІ КОМИТЕТІНІН
«ЖОБАЛАРДЫ МЕМЛЕКЕТТІК
ВЕДОМСТВОДАН ТЫС САРАПТАУ»
РЕСПУБЛИКАЛЫҚ
МЕМЛЕКЕТТІК КӘСІПОРНЫ
«МЕМСАРАПТАМА» РМК

МИНИСТЕРСТВО РЕГИОНАЛЬНОГО
РАЗВИТИЯ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН
КОМИТЕТ ПО ДЕЛАМ СТРОИТЕЛЬСТВА И
ЖИЛИЩНО-КОММУНАЛЬНОГО
ХОЗЯЙСТВА
РЕСПУБЛИКАНСКОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ
ПРЕДПРИЯТИЕ «ГОСУДАРСТВЕННАЯ
ВНЕВЕДОМСТВЕННАЯ
ЭКСПЕРТИЗА ПРОЕКТОВ»
(РГП «ГОСЭКСПЕРТИЗА»)

Бекітемін:

«Мемсараптама» РМК
бас директорының
бірінші орынбасары

.....Т. Қарағойшин

«Алматы облысындағы Райымбек ауданындағы республикалық маңызы бар «Көкпек-Кеген-Түп-Жалаңаш-Саты-Құрметті-Көлсай көлінің кірме жолы» автомобиль жолы учаскесінің 43-78 шақырымын күрделі жөндеу»
жұмыс жобасы бойынша

2014 жылғы 15 қаңтардағы № 01-0007/14

ҚОРЫТЫНДЫ

ТАПСЫРЫСШЫ:
«ҚазАвтоЖол» АҚ
Алматы облыстық филиалы,
Талдықорған қаласы

БАС ЖОБАЛАУШЫ:
«ТОП Геодезия» ЖШС,
Алматы қаласы

Астана қаласы

АЛҒЫ СӨЗ

«Алматы облысындағы Райымбек ауданындағы республикалық маңызы бар «Көкпек-Кеген-Түп-Жаланаш-Саты-Құрметті-Көлсай көлінің кірме жолы» автомобиль жолы учаскесінің 43-78 шақырымын күрделі жөндеу» жұмыс жобасы бойынша осы сараптау қорытындысы «Мемсараптама» РМК-мен берілді.

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

КАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН

КАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ ӨНІРЛІК ДАМУ МИНИСТРЛІГІ
ҚҰРЫЛЫС ЖӘНЕ ТҰРҒЫН ҮЙ-КОММУНАЛДЫҚ ШАРУАШЫЛЫҚ ІСТЕРІ КОМИТЕТІНІН
«ЖОБАЛАРДЫ МЕМЛЕКЕТТІК ВЕДОМСТВОДАН ТЫС САРАПТАУ» РЕСПУБЛИКАЛЫҚ МЕМЛЕКЕТТІК КӘСІПОРНЫ «МЕМСАРАПТАМА» РМК

МИНИСТЕРСТВО РЕГИОНАЛЬНОГО РАЗВИТИЯ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН
КОМИТЕТ ПО ДЕЛАМ СТРОИТЕЛЬСТВА И ЖИЛИЩНО-КОММУНАЛЬНОГО ХОЗЯЙСТВА
РЕСПУБЛИКАНСКОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ «ГОСУДАРСТВЕННАЯ ВНЕВЕДОМСТВЕННАЯ ЭКСПЕРТИЗА ПРОЕКТОВ» (РГП «ГОСЭКСПЕРТИЗА»)

Утверждаю:

Первый заместитель
генерального директора
РГП «Госэкспертиза»

Т. Карагойшин

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

№ 01-0007/14 от 15 января 2014 г.

по рабочему проекту

«Капитальный ремонт участка автомобильной дороги республиканского значения «Кокпек-Кеген-Тюп-Жаланаш-Саты-Курметты-подъезд к оз. Кольсай», км 43-78, Алматинской области, Райымбекского района»

ЗАКАЗЧИК:
Алматинский областной филиал
АО «КазАвтоЖол»,
г. Талдыкорган

ГЕНПРОЕКТИРОВЩИК:
ТОО «ТОП Геодезия»,
г. Алматы

г. Астана

ПРЕДИСЛОВИЕ

Данное сводное заключение на рабочий проект **«Капитальный ремонт участка автомобильной дороги республиканского значения «Кокпек-Кеген-Тюп-Жаланаш-Саты-Курметты-подъезд к оз. Кольсай», км 43-78, Алматинской области, Райымбекского района 2»** выдано РГП «Госэкспертиза».

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

1. НАИМЕНОВАНИЕ: рабочий проект «Капитальный ремонт участка автомобильной дороги республиканского значения «Кокпек-Кеген-Тюп-Жаланаш-Саты-Курметты-подъезд к оз. Кольсай», км 43-78, Алматинской области, Райымбекского района».

Настоящее заключение выполнено в соответствии с договором от 25 октября 2013 года № 732 между РГП «Госэкспертиза» и ТОО «ТОП Геодезия».

2. ЗАКАЗЧИК: Алматинский областной филиал АО «КазАвтоЖол» г. Талдыкорган.

3. ГЕНПРОЕКТИРОВЩИК: ТОО «ТОП Геодезия», г. Алматы (государственная лицензия МКЛ № 01419 от 1 сентября 2006 года с приложениями выданными Агентством Республики Казахстан по делам строительства и жилищно-коммунального хозяйства 8 августа 2012 года, лицензия II категории).

ГИП – Козлов Ю.Е. (приказ от 22 апреля 2013 года № 14/04-ОД).

4. ИСТОЧНИК ФИНАНСИРОВАНИЯ: государственные инвестиции.

5. ОСНОВНЫЕ ИСХОДНЫЕ ДАННЫЕ

5.1 Основание для разработки:

задание на проектирование, утвержденное ГУ «Алматинский областной департамент Комитета автодорог МТК РК» от 22 апреля 2013 года;

архитектурно-планировочное задание, утвержденное ГУ «Отдел архитектуры и градостроительства Райымбекского района» от 24 апреля 2013 года № 16;

протокол совещания с участием Премьер-министра Республики Казахстан Масимова К.К. в Алматинской области от 18 июля 2012 года №11-5/07-43;

постановление акимата Райымбекского района Алматинской области на временный отвод земель под строительные площадки и капитальный ремонт дорог площадью 15,2 га сроком на 3 года от 10 октября 2013 года № 177;

решение комиссии Райымбекского района Алматинской области на временный отвод земель под строительные площадки и капитальный ремонт дорог площадью 15,2 га сроком на 3 года от 7 октября 2013 года № 130;

акт о постоянном отводе земель на землях Райымбекского района Алматинской области для размещения участка автодороги площадью 243,2 га от 5 марта 2010 года № 827;

дефектный акт на демонтаж проезжей части, искусственных сооружений, инженерных сетей, дорожных сооружений и озеленения, согласованный заказчиком 1 октября 2013 года;

письмо Алматинский областной филиал АО «КазАвтоЖол» об обязательном использовании вязкого битума для подгрунтовки слоев дорожной одежды от 10 декабря 2013 года № 23-02/4-438;

ведомость источников получения и способов транспортировки дорожно-строительных материалов, утвержденная заказчиком от 10 октября 2013 года;

интенсивность движения на дороге, согласованная заказчиком от 14 октября 2013 года;

типовой поперечный профиль на пересечениях улиц, согласованный ГУ «Отдел архитектуры и градостроительства Райымбекского района» от 11 ноября 2013 года;

письмо заказчика о снегозаносимых участках автодороги от 27 ноября 2013 года № 23-02/4-377.

Технические условия:

Райымбекский РУТ от 26 июня 2013 года № 5-29-13/Л на переустройство сетей телекоммуникаций;

АО «Алатау жарык компаниясы» от 4 июня 2013 года № 50-757 на соблюдение габаритов в местах пересечения автодорогой ВЛ.

МЕМСАРАТТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

5.2 Согласования и заключения заинтересованных организаций:

ГУ «Управление природных ресурсов и регулирования природопользования Алматинской области» - заключение государственной экологической экспертизы от 4 сентября 2013 года № 25-06-25/3886/2765;

ГУ «Департамент Комитета государственного санитарно-эпидемиологического надзора Министерства здравоохранения Республики Казахстан по Алматинской области» - санитарно-эпидемиологическое заключение от 17 октября 2013 года № 522;

ГУ «Отдел архитектуры и градостроительства Райымбекского района» - согласование проектных решений от 4 июля 2013 года;

Управление дорожной полиции департамента внутренних дел Алматинской области - согласование организации дорожного движения от 12 сентября 2013 года № 08-124/9845;

Райымбекский РПУТ - согласование сетей связи от 4 июля 2013 года;

Райымбекский РЭС - согласование электрических сетей от 4 июля 2013 года.

Алматинский областной филиал АО «КазАвтоЖол» - согласование перечня оборудования и материалов утвержденные 10 сентября 2013 года.

5.3 Перечень документации, представленной на экспертизу

Том 1. Паспорт проекта.
Том 2. Пояснительная записка.
Том 3. Чертежи. Книга 1. Общая часть.
Книга 2. Поперечные профили.
Том 4. Оценка воздействия на окружающую среду.
Том 5. Переустройство инженерных коммуникаций.
Книга 1. Переустройство линий связи.
Книга 2. Переустройство линий электропередач.
Том 6. Сводная ведомость объемов работ.
Том 7. Сметная документация.
Том 8. Отчет об инженерно-геологических изысканиях, выполненный ТОО «ТОП Геодезия» в апреле 2013 года.

Перечень оборудования и материалов, прайс-листы, утвержденные заказчиком 10 сентября 2013 года.

5.4 Цель и назначение объекта строительства

Автомобильная дорога «Кокпек-Кеген-Тюп-Жаланаш-Саты-Курметты-подъезд к оз. Кольсай» км 43-78» обеспечивает проезд пассажирского и грузового транспорта областного и местного значения, транспортную связь между населенными пунктами района.

После капитального ремонта участка автодороги будет обеспечено безопасное движение автомобилей с установленными скоростями и нагрузками для III и IV категории автомобильной дороги.

6. ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ ОБЪЕКТА СТРОИТЕЛЬСТВА И ПРИНЯТЫЕ ПРОЕКТНЫЕ РЕШЕНИЯ

6.1 Место размещения объекта и характеристика участка строительства

Проектируемый участок автомобильной дороги «Кокпек-Кеген-Тюп-Жаланаш-Саты-Курметты-подъезд к оз. Кольсай» км 43-78» отнесен к III и IV технической категории с двухполосным движением. В административном плане проектируемый участок автодороги расположен в пределах населенных пунктов Жаланаш - Нусипбеков (Киши Жаланаш) - Карабулак - Саты на землях Райымбекского района Алматинской области. Общее направление трассы участка автомобильной дороги с востока на запад. Участок дороги проложен по пересеченной и горной местности с высотными отметками 1420÷1860 м над уровнем моря и относится к III дорожно-климатической зоне.

Существующая ширина проезжей части составляет 3,6÷11,3 м. Покрытие на участке км 43+00 - 51+00 представлено холодным асфальтобетоном толщиной 5÷30 см, основание из гравийно-галечникового грунта с песчаным заполнителем толщиной 18÷38 см. Дорожная одежда находится в удовлетворительном состоянии. На всем протяжении участка наблюдается сетка трещин, мелкое разрушение кромок. Обочины занижены, ширина не соответствует нормам.

МЕМСАРАНТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

Покрытие на участке км 51+00-57+00, км 62+00-65+50, км 67+00-72+00, км 76+00-78+00 в основном представлено гравийно-галечниковым грунтом с песчаным заполнителем толщиной 18÷70 см, на основании из суглинков с заполнителем из гравия до 2% и валунов до 10%. Дорожная одежда находится в неудовлетворительном состоянии. На всем протяжении участка покрытие разрушено от 10% до 100%. В промежутках указанных участков существует черное покрытие, смешанное с гравийно-галечниковыми грунтами мощностью от 0,2 м до 1,0 м. Покрытие также разрушено.

Существующее земляное полотно устроено в насыпи, выемках и косогоре, находится в удовлетворительном состоянии. Ширина земляного полотна колеблется от 5,9 м до 14,8 м, высота насыпи от 0,50 до 10,0 м. Величина заложения откосов земляного полотна составляет 1:1; 1:3. Грунты рабочего слоя на отдельных участках недоуплотнены, коэффициент фактического уплотнения составляет 0,90÷0,95. На отдельных участках отсутствуют обочины, кюветы на отдельных местах размыты поверхностными стоками.

Для обеспечения поперечного водоотвода с автодороги предусмотрены 55 железобетонных водопропускных труб с различными диаметрами и размерами. Тела водопропускных труб просевшие, звенья труб смещены, швы нарушены, гидроизоляция отсутствует, арматура оголена, открылки в полуразрушенном состоянии, укрепительные работы на входном и выходном оголовках отсутствуют. В результате длительной эксплуатации состояние труб неудовлетворительное. Отдельные трубы не обеспечивают пропуск поверхностных вод, местами отсутствуют водопропускные трубы, на которых рекомендовано их замена с большим отверстием и устройство труб.

На участках км 45,9 - км 77,0 справа и слева от проезжей части существуют железобетонные лотки для отвода поверхностных стоков. В результате длительной эксплуатации лотки разрушены, арматура оголена, лотки не справляются с пропуском поверхностных вод.

На участках км 58+00 - 72+500 местами с обеих сторон автомобильной дороги на расстоянии 5÷10 м отмечаются промоины глубиной до 5,5 м.

Вдоль проезжей части проложены воздушные линии электрических сетей ВЛ-0,4 кВ и 10 кВ, сети связи. Ряд опор электрических сетей и сетей связи попадают под линию застройки, где предусмотрен их вынос.

Природно-климатические условия района строительства:

климатическая зона по СНиП РК 2.04-01-2010	- IIIA;
дорожно-климатическая зона по СНиП РК 3.03.09-2006	- III;
средняя годовая температура	- 2,0 °С;
средняя температура самого холодного месяца (январь)	- минус 13,7 °С;
средняя температура самого теплого месяца (июль)	- 14,8 °С;
абсолютная максимальная температура	- 34 °С;
абсолютная минимальная температура	- минус 45,0 °С;
средний уровень осадков	- 437 мм;
расчетная толщина снежного покрова 5% обеспеченности	- 34 см;
нормативная глубина промерзания грунтов	
по п. 2.27 СНиП 5.01-01-2002: глины и суглинки	- 150 см;
пески гравелистые	- 195 см;
сейсмичность района по СНиП РК 2.03-30-2006	- 9 баллов.

Инженерно-геологические и гидрологические условия

Инженерно-геологических изыскания выполнены ТОО «ТОП Геодезия» в апреле 2013 года.

В физико-географическом отношении район автодороги расположен на южных отрогах гор Кунгей Алатау, на юге территории Республики Казахстан. Участок автодороги расположен среди холмистых увалов предгорных конусов выноса, изрезанных многочисленными саями и ущельями, ограничен с востока рекой Шарын, с севера рекой Чилик и горами Торайгыр, а с юга северными предгорными отрогами хребта Кунгей Алатау. Преобладающие абсолютные отметки 1420÷1860 м над уровнем моря.

Долина Жаланаш и предгорные конуса выносов сложены грунтами - суглинки, гравийные, щебенистые и галечниковые грунты пролювиального и аллювиального происхождения верхнечетвертичного возраста. Мощность суглинка до 4,0 м, гравия, щебенистого и галечникового грунта с суглинистым заполнителем 5,0÷10,0 м.

Грунты существующего земляного полотна представлены:

ИГЭ-1 - гравийно-галечниковый грунт с песчаным заполнителем, мощностью от 0,19 до 0,5 м;

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

ИГЭ-2 - галечниковые грунты с песчаным заполнителем, мощностью от 0,4 до 3,2 м.

ИГЭ-3 - суглинок легкий пылеватый, слабопученистый, мощностью до 5,0 м.

ИГЭ-4 - суглинок твердый, мощностью от 0,1 до 1,1 м.

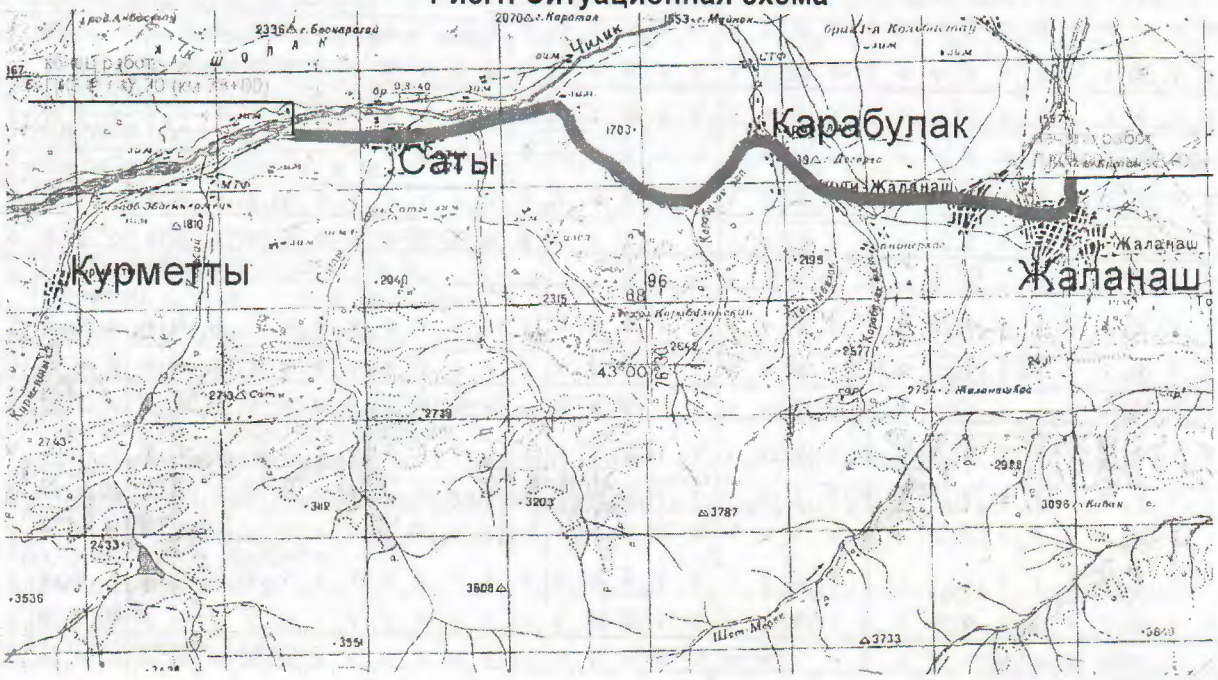
ИГЭ-5 - суглинок твердый, с включением дресвы и щебня, мощностью от 0,2 до 4,8 м.

Грунты месторождений щебенистого и галечникового грунта пригодны для отсыпки земляного полотна.

Грунтовые воды в период изысканий вскрыты на глубинах уровня межени русел водотоков на глубине 3,0 м, на остальных участках на исследуемой глубине не вскрыты.

По характеру и степени увлажнения участок строительства автодороги отнесен к первому типу местности с обеспеченным поверхностным стоком.

Рис.1. Ситуационная схема



6.2 Проектные решения

В соответствии с заданием на проектирование, техническими условиями приняты следующие решения:

подготовка территории строительства;

демонтаж существующей дорожной одежды, водопропускных труб, автопавильонов;

устройство временных строительных площадок с подъездными путями и водопропускными трубами;

переустройство водопропускных труб;

строительство водосбросных сооружений, железобетонных арычных лотков и мощение кюветов;

доведение радиусов в плане, высоты насыпи и ширины откосов земляного полотна до требований СНиП РК 3.03-09-2006*;

устройство дорожной одежды;

устройство пересечений и примыканий;

строительство автобусных остановок с автопавильонами, стоянок для автомашин;

переустройство линий связи, ЛЭП, линий освещения;

обустройство дорожного движения.

6.2.1 Автомобильная дорога

Интенсивность движения

Расчетная перспективная интенсивность движения на 20-летнюю перспективу на участке автодороги составляет 1012 и 870 авт/сутки, что соответствует III и IV техниче-

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

ским категориям согласно табл. 4.1.1 СНиП РК 3.03-09-2006*. Расчетная интенсивность определена по ПР РК 218-04.1-2005 из непосредственного учета интенсивности движения на участках автодороги.

За расчетную нагрузку принята нагрузка, соответствующая автомобилю группы А3 с нормативной статической нагрузкой на ось 130 кН. Расчетный срок службы дорожной одежды – 20 лет.

Основные технические параметры

Таблица 1

№ п/п	Наименование параметров	по СНиП РК 3.03-09-2006*	Принятые	по СНиП РК 3.03-09-2006*	Принятые
1	Категория дороги	III	III	IV	IV
2	Расчетная интенсивность движения на 20-летнюю перспективу.	1000-3000	1012	200-1000	870
3	Расчетная скорость движения, км/ч то же в горной местности, км/ч	100 80	100 80	80 40	80 40
4	Число полос движения, шт.	2	2	2	2
5	Ширина полосы движения, м	3,5	3,5	3,0	3,0
6	Ширина проезжей части, м	7,0	7,0	6,0	6,0
7	Ширина обочины, м	2,5	2,5	2,0	2,0
8	Ширина укрепленной части обочины, м	0,5	0,5	0,5	0,5
9	Ширина земляного полотна, м	12,0	12,0	10,0	10,0
10	Поперечный уклон проезжей части и укрепительных полос, ‰	20	20	20	20
11	Поперечный уклон обочины, ‰	40	40	40	40
12	Наибольший продольный уклон, ‰	60	60	90	110
13	Наименьшее расстояние видимости встречного автомобиля, м	250	250	110	110
14	Наименьшие радиусы кривых: в плане п.5.2.2 прим п.2 в продольном профиле: выпуклые вогнутые	300 - 5 000 2 000	- - 5 000 2 000	40 15 1000 300	40 15 1000 400
15	Тип дорожной одежды	капитальный		капитальный	

План трассы

Общее направление трассы участка автомобильной дороги с востока на запад. Начало трассы ПК 0+00 соответствует существующему км 43+000 (ПК 0+00), что находится на расстоянии 1,08 км от начала села Жаланаш. Конец трассы км 77+147 (ПК 341+47,70), что находится на расстоянии 1,23 км от конца села Саты.

Общая протяженность и строительная длина участка капитального ремонта автодороги 34,147 км, в том числе III категории – 1,060 км, IV – категории – 33,087 км.

Ось проектируемой трассы совмещена с осью существующей автодороги. Участок дороги проложен через населенные пункты Жаланаш, Нусипбеков (Киши Жаланаш), Карабулак, Саты. На участке км 43+00 (ПК 0+00) - км 44+00 (ПК 10+60) дорога запроектирована по параметрам III категории, на участке км 44+00 (ПК 10+60) - км 77+147 (ПК 341+47,70) дорога запроектирована по параметрам IV категории согласно заданию на проектирование.

На трудных участках горной местности с абсолютными отметками менее 3000 м, согласно табл. 5.2.5 СНиП РК 3.03-09-2006* предусмотрено устройство серпантин с наименьшим радиусом кривых в плане 15 м (ПК 128+42,99; ПК 128+62,45; ПК 200+71,85; ПК 201+8,54). На кривых в плане с радиусами 1000 м и менее предусмотрено уширение проезжей части согласно табл. 5.1.6 СНиП РК 3.03-09-2006*.

Рабочим проектом предусмотрено уполаживание откосов существующего земляного полотна с крутизной откосов 1:4 км 43+00 (ПК 0+00) - км 44+00 (ПК 10+60), 1:3 км 44+00 (ПК 10+60) - км 77+147 (ПК 341+47,70) и над водопропускными трубами 1:1,5. Доведение ширины земляного полотна до проектных параметров производится из отведенных грунтовых карьеров. Рабочим проектом обеспечивается соблюдение допустимых па-

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

раметров радиуса кривой в плане для участка III категории 300 м при расчетной скорости движения 80 км/час и для участка IV категории 15 м при расчетной скорости движения 15 км/час на трудных участках горной местности.

Всего по трассе выполнено 176 углов поворота. Рабочим проектом предусмотрено устройство 91 примыканий и пересечений.

Для обслуживания пассажирских перевозок предусмотрено строительство 10 автобусных остановок с автопавильонами, 2-х стоянок для автомобилей на ПК 218+88,7 с двух сторон проезжей части.

Продольный и поперечный профили

Проектная линия продольного профиля принята с учетом снегонезаносимости, толщины дорожной одежды и размещения искусственных сооружений (труб), а также с соблюдением нормативных, требуемых значений максимального, продольного уклона и радиусов вертикальных, выпуклых и вогнутых кривых. Принятые радиусы кривых в продольном профиле: выпуклые – 1 000 м и вогнутые – 400 м обеспечат требуемое расстояние видимости встречного движения автомобиля 110 м. Максимальный продольный уклон принят 110‰ в соответствии пункту 5.2.2 СНиП РК 3.03-09-2006*.

Поперечные профили проезжей части и обочин приняты по СНиП РК 3.03-09-2006* и типовым поперечным профилям ТП 503-0-48.87.

Для участка III категории:

ширина полосы движения	- 3,5 м;
ширина проезжей части	- 7,0 м;
ширина обочины	- 2,5 м;
ширина укрепленной части обочины	- 0,5 м;
ширина земляного полотна	- 12,0 м.

Для участка IV категории:

ширина полосы движения	- 3,0 м;
ширина проезжей части	- 6,0 м;
ширина обочины	- 2,0 м;
ширина укрепленной части обочины	- 0,5 м;
ширина земляного полотна	- 10,0 м.

Земляное полотно

Поперечные профили земляного полотна дороги запроектированы по типовому проекту 503-0-48.87 с учетом требований СНиП РК 3.03-09-2006* и СТ РК 1413-2005. Земляное полотно запроектировано в насыпи и выемках из существующих внетрассовых грунтовых карьеров, расположенных вдоль автомобильной дороги. Рабочим проектом предусмотрено доведение высоты насыпи и приведение ширины земляного полотна до проектной величины, уполаживание откосов земляного полотна. На подошве насыпи и поверхности резервов производится снятие растительного слоя почвы.

Откосы насыпей приняты: для участка III категории приняты 1:4, для участка IV категории 1:3. В местах расположения водопропускных труб и высоте насыпей до 6,0 м поперечный уклон откосов земляного полотна принят 1:1,5. На склонах местности с крутизной откосов 1:10 и более принято устройство нагорной канавы из железобетонных лотков взамен демонтируемых.

Объемы работ по капитальному ремонту земляного полотна подсчитаны с учетом снятия растительного грунта на откосах насыпи и грунтовых резервах.

Дорожная одежда

Конструкция дорожной одежды назначена по СН РК 3.03-19-2006, из условий транспортно-эксплуатационных требований, категории участка автомобильной дороги, с учетом состава транспортных средств и интенсивности движения, климатических и грунтово-гидрологических условий, а также обеспеченности района проектирования дороги местными строительными материалами.

При расчете дорожной одежды учтены следующие исходные данные:

дорожно-климатическая зона	- III;
коэффициент прочности	- 0,94;
коэффициент надежности	- 0,90;

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

тип местности по условию увлажнения - 1;
расчетная нагрузка - автомобили класса А 3;
расчетная интенсивность движения - 1012 авт./сутки;
межремонтный срок службы дорожной одежды - 20 лет;
тип дорожной одежды - капитальный;
грунт земляного полотна - суглинок твердый;
требуемый модуль упругости - 180 МПа.

Рабочим проектом предусмотрена следующая конструкция дорожной одежды.

Тип 1 на основной проезжей части участка III категории:

верхний слой покрытия: горячий, плотный, мелкозернистый асфальтобетон тип Б, марки II на битуме БНД 90/130 по ГОСТ 9128-2009, толщиной 4 см;

розлив жидкого битума 0,2 л/м^2;

нижний слой покрытия: горячий, пористый, крупнозернистый асфальтобетон марки II на битуме БНД 90/130 по ГОСТ 9128-2009, толщиной 7 см;

розлив жидкого битума 0,2 л/м^2;

основание: черный щебень приготовленный в установке, толщина слоя 13 см;

розлив жидкого битума 0,7 л/м^2;

дополнительный слой: гравийно-песчаная смесь оптимального состава, толщина слоя 30 см.

Укрепление обочин производится фрезированным асфальтобетонным материалом на толщину 11 см.

Тип 2 на основной проезжей части, автобусных остановках, стоянок для автомашин участка IV категории:

верхний слой покрытия: горячий, плотный, мелкозернистый асфальтобетон тип Б, марки II на битуме БНД 90/130 по ГОСТ 9128-2009, толщиной 4 см;

розлив жидкого битума 0,2 л/м^2;

нижний слой покрытия: горячий, пористый, крупнозернистый асфальтобетон марки II на битуме БНД 90/130 по ГОСТ 9128-2009, толщиной 6 см;

розлив жидкого битума 0,2 л/м^2;

основание: черный щебень приготовленный в установке, толщина слоя 14 см;

розлив жидкого битума 0,7 л/м^2;

дополнительный слой: гравийно-песчаная смесь оптимального состава, толщина слоя 30 см.

Укрепление обочин производится гравийно-песчаной смесью на толщину 10 см. На участках через населенные пункты кромки проезжей части укреплены бортовыми камнями БР 100.30.18 на гравийно-песчаном основании и бетонной подготовке.

Тип 2 на тротуарах в населенных пунктах:

покрытие: горячий, плотный, мелкозернистый асфальтобетон тип Б, марки II на битуме БНД 90/130 по ГОСТ 9128-2009, толщиной 4 см;

розлив жидкого битума 0,7 л/м^2;

основание: гравийно-песчаная смесь оптимального состава, толщина слоя 12 см.

Кромки тротуаров укреплены бортовыми камнями БР 100.20.8 на щебеночном основании и бетонной подготовке. За тротуарами приняты водоотводные железобетонные арыки на основании из гравийно-песчаной смеси толщиной 10 см.

На подъездах к домам:

покрытие: горячий, мелкозернистый асфальтобетон тип Б, марки II на битуме БНД 90/130 по ГОСТ 9128-2009,толщиной 4 см;

розлив жидкого битума 0,7 л/м^2;

основание: гравийно-песчаная смесь, толщина слоя 12 см.

Пересечения и примыкания

Пересечения и примыкания запроектированы в соответствии СНиП РК 3.03-09-2006* «Автомобильные дороги» и типового проекта 503-0-51.89 «Пересечения и примыкания автомобильных дорог в одном уровне». Предусмотрено устройство 91 примыканий и пересечений. Ширина земляного полотна примыканий и съездов 8,0 м, ширина проезжей части 4,5 м. Радиусы кривых при сопряжении автомобильной дороги со съездами приняты 20 м.

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

жей части 4,5 м. Радиусы кривых при сопряжении автомобильной дороги со съездами приняты 20 м.

Автобусные остановки, стоянки для автомобилей

Рабочим проектом предусмотрено строительство 10 автобусных остановок с автопавильонами с посадочными площадками в пределах нахождения населенных пунктов. На ПК 218+88,7 с двух сторон проезжей части предусмотрена стоянка для автомашин с устройством 2 смотровых эстакад для грузовых автомобилей и 2 туалетов на 2 очка. Конструкция дорожной одежды автобусных остановок и стоянок для автомашин аналогична конструкции основной проезжей части. От стоянки до туалета предусмотрена пешеходная дорожка (тротуары) с асфальтобетонным покрытием.

Обустройство дороги и безопасность движения

В соответствии СНиП РК 3.03-09-2006 и СТ РК 1412-2005 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения», СТ РК 1125-2002 «Знаки дорожные» рабочим проектом предусмотрены мероприятия по обеспечению безопасности и организации движения.

Для обеспечения безопасности движения транспортных средств предусмотрены проектные решения:

минимальный радиус в плане – 15 м (на серпантине); в продольном профиле: выпуклые - 1 000 м, вогнутые - 400 м;

на кривых в плане с радиусами 1000 м и менее предусмотрено уширение проезжей части согласно табл. 5.1.6 СНиП РК 3.03-09-2006*;

максимальный продольный уклон - 110‰.

Для обеспечения безопасности дорожного движения на участках затяжных подъемов и спусков предусмотрены аварийные съезды: ПК 100+20 слева, ПК 101+40 справа, ПК 153+20 справа, ПК 177+20 слева, ПК 181+40 справа, ПК 185+20 справа, ПК 197+00 слева, ПК 200+20 справа, ПК 203+40 справа, ПК 229+00 слева, ПК 237+40 слева, ПК 245+40 справа, ПК 257+40 слева, ПК 263+60 справа.

Принятая конструкция дорожной одежды обеспечивает необходимую прочность, ровность, шероховатость поверхности. Крутизна откосов земляного полотна соответствует требованиям норм, что обеспечивает безопасное движение автомобилей с расчетной скоростью.

Типоразмер знаков II – назначен исходя из условий применения (для дорог с двумя полосами). Конструкция знаков принята с металлическими щитками на металлических стойках (опорах) согласно типовому проекту 3.503.9-80. Установка дорожных знаков предусмотрена на присыпных бермах.

Сигнальные столбики установлены на обочине на расстоянии 0,35 м от бровки земляного полотна по ТП 3.503.1-89:

при высоте насыпи более 2 м на прямых участках и более 1 м на кривых – через 50 м;

на закруглениях съездов с внешней стороны кривой через 3 м;

у водопропускных труб – по одному с каждой стороны вдоль оси трубы и по 3 столбика с каждой стороны дороги.

При высоте насыпи свыше 3,0 м установлены металлические барьерные ограждения I группы согласно СТ РК 1278-2004 «Барьеры безопасности металлические».

Дорожная разметка выполнена по СТ РК 1124-2003 «Разметка дорожная» эмалью белого цвета со светоотражающими шариками.

Мероприятия по обустройству дороги согласованы с Управлением дорожной полиции ДВД Алматинской области.

Искусственные сооружения

Водопропускные трубы

Водопропускные трубы из сборных железобетонных конструкций запроектированы под расчетные нагрузки А14, НК-120 и НК-180 в соответствии СНиП РК 3.03-09-2006, СНиП 2.05.03-84*.

На основной дороге предусмотрен демонтаж 49 и переустройство 59 железобетонных водопропускных труб. Общая длина железобетонных труб на основной проезжей

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

части 640,36 м, из них: Ø 0,5 м - 13/153,56 шт/пм, Ø 0,75 м - 6/78,97 шт/пм, Ø 1,0 м - 20/291,67 шт/пм, Ø 1,5 м - 12/60,56 шт/пм, Ø 2х1,5 м - 3/20,2 шт/пм, с отверстием 2,0х2,0 м - 3/23,0 шт/пм, 2(2,0х2,0) м - 1/12,4 шт/пм.

На съездах предусмотрена установка 83 железобетонных водопропускных труб на монолитном бетонном фундаменте и гравийно-песчаной подготовке Общая длина труб на съездах 480,56 м.

Всего на дороге устанавливается 142 железобетонных труб на 1120,92 пм.

Арычные лотки, водосбросные сооружения, мощение кюветов

Арычные лотки предназначены для пропуска поливной воды вдоль существующей автодороги. Рабочим проектом предусмотрена замена разрушенных и строительство новых арычных лотков в соответствии типовому проекту 3.503.1-91.

Для сброса поверхностных вод с проезжей части и предотвращения размыва земляного полотна на участках ПК 283+40 - ПК 285+77, ПК 285+80 - ПК 289+60 предусмотрены водосбросные сооружения из железобетонных лотков в соответствии типовому проекту 3.503.1-66.

Для предотвращения размыва кюветов при значительных продольных уклонах до 60‰ предусмотрено мощение кюветов камнем.

6.2.2 Переустройство сетей электроснабжения и связи

Переустройство линии электроснабжения ВЛ 0,4 и 10 кВ

В рабочем проекте выполнено переустройство линий освещения, опор ВЛ 0,4 и 10 кВ, попадающих в зону проектируемых участков автомобильной дороги.

Опоры ВЛ 0,4 и 10 кВ не соответствующие нормативным габаритам пересечений, замены на более повышенные, выполнен расчет габаритов пересечений до нормируемого расстояния между нижним проводом ВЛ и автомобильной дорогой.

Переустройство кабельных линий связи

Рабочим проектом предусмотрена защита участков существующего кабеля ТПП, попадающего под уширение существующей автодороги и под проектируемые съезды реконструируемой автодороги.

Предусмотрен вынос опор связи попадающих в зону строительства дороги.

6.3 Отвод земель

Площадь постоянного отвода земель для строительства участка автодороги 243,2 га выдана в соответствии с постановлением акимата Райымбекского района Алматинской области от 9 августа 2013 года № 148 и временного отвода – 15,2 га на землях Райымбекского района выдана в соответствии с постановлением акимата Райымбекского района Алматинской области от 10 октября 2013 года № 177.

6.4 Охрана окружающей среды

Все конструктивные элементы дороги выполнены с учётом предотвращения эрозионных процессов. Граница предельно допустимых концентраций вредных веществ от выбросов автотранспорта расположена в пределах придорожной полосы.

Строительство дороги существенного воздействия на флору и фауну оказывать не будет. Создание благоприятных условий для движущегося транспорта без вынужденных торможений и остановок будет способствовать равномерному движению с постоянными скоростями, что в свою очередь обеспечит уменьшение выбросов вредных веществ, их накоплению вдоль дороги.

Рабочим проектом предусмотрены все условия сохранности природного ландшафта. Территория строительства, площадки складирования материалов и строительная площадка после окончания работ очищаются от строительного и бытового мусора. Мусор вывозится в специально отведенное место. Восстанавливается растительный слой покрытия, поврежденный во время работ.

Получено положительное заключение экологической экспертизы, выданное ГУ «Управление природных ресурсов и регулирования природопользования Алматинской области» от 4 сентября 2013 года № 25-06-25/3886/2765 и санитарно-

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

эпидемиологическое заключение, выданное ГУ «Департамент Комитета государственного санитарно-эпидемиологического надзора МЗ РК по Алматинской области» от 17 октября 2013 года № 522.

6.5 Организация строительства

Строительство автодороги выполняется в следующей последовательности: подготовка территории строительства;

демонтаж существующей дорожной одежды, водопропускных труб, автопавильонов;

устройство временных строительных площадок с подъездными путями и водопропускными трубами;

переустройство водопропускных труб, устройство водосбросных сооружений, арычных лотков, мощение кюветов камнем;

доведение радиусов в плане, высоты насыпи и ширины откосов земляного полотна до требований СНиП РК 3.03-09-2006*;

устройство дорожной одежды;

устройство пересечений и примыканий;

строительство автобусных остановок с автопавильонами, стоянок для автомашин;

переустройство линий связи, ЛЭП, линий освещения;

обустройство дорожного движения.

Устройство примыканий выполняется отрядами параллельно с линейными работами.

Продолжительность строительства

Продолжительность строительства участка автодороги III категории определена согласно СНиП РК 1.04.03-2008. С учетом совмещения работ, общая продолжительность строительства определена 22 месяцами, в том числе 1 месяц подготовительных работ.

Начало строительства во 2 квартале 2014 года принято по письму заказчика от 5 ноября 2013 года № 23-02/4-265. Задел по годам составляет: 2014 год - 36%, 2015 год - 64%.

6.6 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 цен и расценок и принятых проектных решений.

Сметная документация составлена с использованием программного комплекса АВС (версия 4.5) по выпуску сметной документации в ценах 2001 года.

Сметная стоимость строительства в сметной документации определена базово-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 1-17;

сборники сметных норм и расценок на строительные работы (СН РК 8.02-05-2002), с учетом изменений и дополнений выпуски 1-12;

сборники расценок на монтаж оборудования (СН РК 8.02-06-2002) с учетом изменений и дополнений выпуски 1-10;

перечень оборудования, материалов, изделий с приложением прайс-листов, наименование которых с соответствующими техническими характеристиками отсутствуют в действующей нормативной базе, утвержденные заказчиком (администратором бюджетной программы) 10 сентября 2013 г, согласно пункту 9.3.14 СН РК 1.02-03-2011, пунктам 4.3.5 и 4.3.8 СН РК 8.02-02-2002.

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»;

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

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 2012-2013 годов согласно изменениям и дополнениям в Законе «О республиканском бюджете на 2012-2014 годы» от 24 ноября 2011 года № 496-V, на период 2014-2017 годов через индекс изменения месячного расчетного показателя, установленного по протоколу №8 заседания РБК от 04 апреля 2012 года:

налоги, сборы, обязательные платежи, установленные действующим законодательством в размере 2%.

Налог на добавленную стоимость на 2013-2015 гг. принят в размере 12% от сметной стоимости строительства в текущем уровне цен 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.

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

В рабочем проекте учтены современные требования по расчету конструкции дорожной одежды, обеспечению организации безопасности движения.

При разработке рабочего проекта учтены местные природно-климатические и геологические условия района строительства.

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

Принятые проектные решения с учётом внесенных изменений по п. 7.2 соответствуют государственным нормативным требованиям по экологической, санитарной безопасности и охране труда, обеспечивают безопасное движение автомобилей с установленными скоростями и нагрузками на участке автомобильной дороге.

Уровень ответственности объекта II (письмо заказчика от 05.11.2013 г. №23-02/4-264).

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

В процессе рассмотрения по замечаниям РГП «Госэкспертиза» в рабочий проект «Капитальный ремонт участка автомобильной дороги республиканского значения «Кокпек-Кеген-Тюп-Жаланаш-Саты-Курметты-подъезд к оз. Кольсай», км 43-78, Алматинской области, Райымбекского района» внесены следующие изменения и дополнения:

Проезжая часть

1. Представлен документ о постоянном отводе земель для строительства.
2. Исправлена дорожно-климатическая зона согласно исходным данным.
3. Откорректирована пояснительная записка в соответствии с принятыми решениями.
4. Откорректирована ведомость объемов работ.
5. Принятые решения по конструкции дорожной одежды обоснованы соответствующими расчетами.
6. Откорректирован разбивочный план с устройством серпантина с наименьшим радиусом кривых в плане 15 м.
7. Исправлена толщина укрепления обочин на чертеже.
8. Исправлены чертежи конструкций дорожных одежд, поперечного профиля земляного полотна.
9. Представлены чертежи конструкции дорожной одежды съездов.
10. Откорректированы чертежи водосбросных сооружений, арычных лотков.
11. При мощении кюветов камнем исключено применение укрепления цементом.

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

Электротехнические решения

12. На плане указан поперечный профиль пересечения ВЛ. Габариты приняты согласно п 2.5 ПУЭ РК.

Переустройство линий связи

13. Выполнена привязка трассы и опор.

14. На плане указан поперечный профиль пересечения линии связи с дорогой.

Сметная документация

15. Откорректированы расценки в локальных сметах в соответствии с проектными решениями.

16. Откорректирована стоимость материалов и оборудования в соответствии с нормативной базой.

17. Откорректированы сметные и сводные сметные расчеты.

Основные технико-экономические показатели

Таблица 2

№ п/п	Наименование	Ед. изм.	Показатели		Изменения: + увеличение, - уменьшение
			заявленные	рекомендуемые к утверждению	
1	Категория дороги	км	III; IV;	III; IV;	-
2	Строительная длина, всего в том числе: по III категории по IV категории	км	34,147 1,060 33,087	34,147 1,060 33,087	- - -
3	Строительная длина	км	34,147	34,147	-
4	Расчетная скорость движения	км/час	100/80/40	100/80/40	-
5	Число полос движения	шт.	2	2	-
6	Ширина полосы движения	м	3,5; 3,0	3,5; 3,0	-
7	Ширина проезжей части	м	7,0; 6,0	7,0; 6,0	-
8	Ширина земляного полотна	м	12,0; 10,0	12,0; 10,0	-
9	Ширина обочин	м	2,5; 2,0	2,5; 2,0	-
10	Ширина укрепленной части обочин	м	0,5	0,5	-
11	Тип дорожной одежды		капитальный	капитальный	-
12	Вид покрытия		асфальтобетон		-
13	Строительство водопропускных труб	шт./пм	142/1120,92	142/1120,92	-
14	Строительство автопавильонов	шт	10	10	-
15	Строительство стоянок для автомашин	шт	2	2	-
16	Общая сметная стоимость строительства в базовых ценах 2001 г., всего, в том числе: СМР прочие	млн. тенге	1 284,624 1 266,395 18,229	1 209,993 1 193,630 16,363	- 74,631 - 72,765 - 1,866
17	Общая сметная стоимость строительства в текущих и прогнозных ценах 2013-2015 г.г., всего, в том числе: СМР прочие	млн. тенге	3 741,905 3 162,224 579,681	3 531,145 2 980,533 550,612	- 210,76 - 181,691 - 29,069
18	Из них: 2013 г. (ПИР, экспертиза) 2014 г. 2015 г.	млн. тенге		 35,005 1 205,863 2 290,277	 - - -
19	Продолжительность строительства	мес.	22	22	-

8. ВЫВОДЫ

1. С учетом внесенных изменений и дополнений рабочий проект «Капитальный ремонт участка автомобильной дороги республиканского значения «Кокпек-Кеген-Тюп-Жаланаш-Саты-Курметты-подъезд к оз. Кольсай», км 43-78, Алматинской области, Райымбекского района» соответствует требованиям государственных нормативов, действующих в Республике Казахстан, и рекомендуется к утверждению со следующими технико-экономическими показателями:

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

категория дороги	- III; IV;
строительная длина, всего	- 34,147 км;
в том числе:	
по III категории	- 1,060 км;
по IV категории	- 33,087 км;
число полос движения	- 2 шт.;
ширина полосы движения	- 3,5 м; 3,0 м;
ширина проезжей части	- 7,0 м; 6,0 м;
ширина земельного полотна	- 12 м; 10 м;
ширина обочин	- 2,5 м; 2,0 м;
ширина укрепленной части обочин	- 0,5 м;
тип дорожной одежды	- капитальный;
вид покрытия	- асфальтобетон;
строительство водопропускных труб	- 142/1120,92 шт./пм;
строительство автопавильонов	- 10 шт;
строительство стоянок для автомашин	- 2 шт;
общая сметная стоимость строительства	
в базовых ценах 2001 г., всего	- 1 209,993 млн.тенге,
в том числе: СМР	- 1 193,630 млн.тенге;
общая сметная стоимость строительства	
в текущих и прогнозных ценах 2013-2015 гг., всего	- 3 531,145 млн.тенге,
в том числе: СМР	- 2 980,533 млн.тенге;
продолжительность строительства	- 22 месяца.

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

3. Заказчику во исполнение постановления Правительства Республики Казахстан от 29 октября 2010 года № 1135 «Об утверждении программы по развитию казахстанского содержания в Республике Казахстан на 2010-2014 годы» при строительстве максимально использовать оборудование, материалы и конструкции отечественных товаропроизводителей.

4. Настоящее экспертное заключение выполнено с учетом исходных материалов (данных), утвержденных заказчиком для проектирования, достоверность которых гарантирована ТОО «ТОП Геодезия» в соответствии с условиями договора от 25 октября 2013 года № 732.

8. ТҰЖЫРЫМДАР

1. Енгізілген өзгерістер мен толықтыруларды ескере отырып, «Алматы облысындағы Райымбек ауданындағы республикалық маңызы бар «Көкпек-Кеген-Түп-Жаланаш-Саты-Құрметті-Көлсай көлінің кірме жолы» автомобиль жолы учаскесінің 43-78 шақырымын күрделі жөндеу» жұмыс жобасы Қазақстан Республикасында қолданылатын мемлекеттік нормативтердің талаптарына сәйкес келеді және белгіленген тәртіппен келесідей техника-экономикалық көрсеткіштерімен бекітілуге ұсынылады:

жол санаты	- III; IV;
құрылыс ұзындығы, барлығы	- 34,147 км;
оның ішінде:	
III санат бойынша	- 1,060 км;
IV санат бойынша	- 33,087 км;
қозғалы жолағының саны	- 2 дана;
қозғалыс жолағының ені	- 3,5; 3,0 м;
өту бөлігінің ені	- 7,0 м; 6,0 м;
жер төсемінің ені	- 12 м; 10 м;
жолжиегінің ені	- 2,5 м; 2,0;
жол жиегінің бекітілген бөлігінің ені	- 0,5 м;
жабын типі	- күрделі;
жабын түрі	- асфальтбетонды;
су өткізгіш құбырларды салу	- 142/1120,92 дана/пм;
автоповилиондарды салу	-10 дана;
автомашиналарға арналған тұрақтарды салу	- 2 дана;
2001 ж. базалық бағадағы құрылыстың	
жалпы сметалық құны, барлығы	- 1 209,993 млн. теңге,
оның ішінде ҚМЖ	- 1 193,630- млн. теңге,
2013-2015 жж. ағымдағы және болжамды бағалардағы	
құрылыстың жалпы сметалық құны, барлығы	- 3 531,145- млн. теңге,
оның ішінде: ҚМЖ	- 2 980,533 млн. теңге,
құрылыс ұзақтығы	- 22 ай.

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

2. Тапсырысшы жобалау ұйымынан жұмыс жобасы бойынша құжаттаманы қабылдап алу кезінде оның осы сараптау қорытындысына сәйкестігін тексеруі тиіс.

3. «Қазақстан Республикасындағы қазақстандық қамтуды дамыту жөніндегі 2010-2014 жылдарға арналған бағдарламаны бекіту туралы» Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2010 жылғы 29 қазандағы № 1135 Қаулысын орындау үшін тапсырысшы құрылыс салу кезінде отандық тауар өндірушілердің жабдықтарын, материалдары мен құрастырмаларын барынша пайдалансын.

4. Осы сараптау қорытындысы жобалау үшін тапсырысшы бекіткен бастапқы материалдарды (мәліметтерді) есепке алумен орындалды, олардың дұрыстығына 2013 жылғы 25 қазандағы № 732 шарттың талаптарына сәйкес «ТОП Геодезия» ЖШС кепілдік етеді.

Басқарма бастығы	З. Каирова
Бөлімнің бастығы	К. Хван
Жетекші сарапшы	К. Ибраимов
Бас маман	А. Жексенбай
Бас маман	А. Масанова

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА