ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
ҚҰРЫЛЫС ЖӘНЕ ТҰРҒЫН ҮЙ-КОММУНАЛДЫҚ ШАРУАШЫЛЫҚ ІСТЕРІ АГЕНТТІГІ
"ЖОБАЛАРДЫ МЕМЛЕКЕТТІК ВЕДОМСТВОДАН ТЫС САРАПТАУ"
РЕСПУБЛИКАЛЫҚ МЕМЛЕКЕТТІК КӘСІПОРНЫ

МЕМСАРАПТАМА · ГОСЭКСПЕРТИЗА

АГЕНТСТВО РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН
ПО ДЕЛАМ СТРОИТЕЛЬСТВА И
ЖИЛИЩНО-КОММУНАЛЬНОГО ХОЗЯЙСТВА
РЕСПУБЛИКАНСКОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ
ПРЕДПРИЯТИЕ
"ГОСУДАРСТВЕННАЯ ВНЕВЕДОМСТВЕННАЯ
ЭКСПЕРТИЗА ПРОЕКТОВ"

"Оңтүстікмемсараптама" ЕМК

БЕКІТЕМІН :
«Оңтүстікмемсараптама» ЕМК
директоры
_____Р.Д. Оразбаев

2011 жылғы 25 тамыздағы №19-0503/11

«ОҚО Арыс қаласындағы «Бука-Бахт-Мырзакент-Жетысай-Шардара-Байырқұм-Арыс-Темірлан» КХ-8 автокөлік жолының 333-347 (185/68-347/52) шақырымдарын күрделі жөндеу»
жұмыс жобасы бойынша
ҚОРЫТЫНДЫ

Тапсырысшы:
«ОҚО жолаушылар көлігі және автомобиль жолдары басқармасы» ММ

Бас жобалаушы :
«Шымкент Каздорпроект» ЖШС

Шымкент қаласы

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
ҚҰРЫЛЫС ЖӘНЕ ТҰРҒЫН ҮЙ-КОММУНАЛДЫҚ ШАРУАШЫЛЫҚ ІСТЕРІ АГЕНТТІГІ
"ЖОБАЛАРДЫ МЕМЛЕКЕТТІК ВЕДОМСТВОДАН ТЫС САРАПТАУ"
РЕСПУБЛИКАЛЫҚ МЕМЛЕКЕТТІК КӘСІПОРНЫ

МЕМСАРАПТАМА · ГОСЭКСПЕРТИЗА

АГЕНТСТВО РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН
ПО ДЕЛАМ СТРОИТЕЛЬСТВА И
ЖИЛИЩНО-КОММУНАЛЬНОГО ХОЗЯЙСТВА
РЕСПУБЛИКАНСКОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ
ПРЕДПРИЯТИЕ
"ГОСУДАРСТВЕННАЯ ВНЕВЕДОМСТВЕННАЯ
ЭКСПЕРТИЗА ПРОЕКТОВ"

ДГП "Южгосэкспертиза"

У Т В Е Р Ж Д А Ю :
Директор ДГП «Южгосэкспертиза»
_____Р.Д. Оразбаев

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

№ 19-0503/11 от 25 августа 2011 года.
по рабочему проекту
«Капитальный ремонт автодороги КХ-8 «Бука-Бахт-Мырзакент-Жетысай-Шардара-Байыркум-Арысь-Темирлан» км 333-347 (185/68-347/52) в г. Арысь ЮКО»

Заказчик:
ГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог ЮКО»

Генпроектировщик:
ТОО «Шымкент Каздорпроект»

г.Шымкент

АЛҒЫ СӨЗ

«ОҚО Арыс қаласындағы «Бука-Бахт-Мырзакент-Жетысай-Шардара-Байырқұм-Арыс-Темірлан» КХ-8 автокөлік жолының 333-347 (185/68-347/52) шақырымдарын күрделі жөндеу»

жұмыс жобасы осы сараптау қорытындысы
«Оңтүстікмемсараптама» ЕМК-мен берілді

«Оңтүстікмемсараптама» ЕМК -ның рұқсатынсыз осы сараптамалық қорытындыны толық немесе ішінара қайта шығаруға, көбейтуге және таратуға жол берілмейді.

Орын. Егембердиев Е.

ПРЕДИСЛОВИЕ

Данное экспертное заключение
на рабочий проект
«Капитальный ремонт автодороги КХ-8 «Бука-Бахт-Мырзакент-Жетысай-Шардара-Байыркум-Арысь-Темирлан» км 333-347 (185/68-347/52) в г. Арысь ЮКО»
выдано ДГП «Южгосэкспертиза»

Данное экспертное заключение не может быть полностью или частично воспроизведено, тиражировано и распространено без разрешения ДГП «Южгосэкспертиза»

Исп.Егембердиев Е.

1. НАМЕНОВАНИЕ: рабочий проект **«Капитальный ремонт автодороги КХ-8 «Бука-Бахт-Мырзакент-Жетысай-Шардара-Байыркум-Арысь-Темирлан» км 333-347 (185/68-347/52) в г. Арысь ЮКО»**

Настоящее заключение выполнено согласно договору №19/0285 от 25 мая 2011 года на экспертизу рабочего проекта.

2. ЗАКАЗЧИК: ГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог ЮКО».

3. ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПРОЕКТИРОВЩИК: ТОО «Шымкент Каздорпроект» Гослицензия ГСЛ № 006467 от 20.08.2001г. приложение к лицензии от 19.10.2007 года. ГИП Лим И.Г.. Приказ о назначении ГИП № 12П от 22.02.2011 года.

4. ИСТОЧНИК ФИНАНСИРОВАНИЯ: государственные инвестиции.

5. ОСНОВНЫЕ ИСХОДНЫЕ ДАННЫЕ

5.1. Основание для разработки

5.1.1. Задание на проектирование от 02.03.2011 года, утвержденное начальником управления пассажирского транспорта и автомобильных дорог ЮКО.

5.1.2. Акт обследования от 07.04.2011 года, утвержденный начальником управления пассажирского транспорта и автомобильных дорог ЮКО.

5.1.3. Письмо управления пассажирского транспорта и автомобильных дорог ЮКО 06/1988 от 12.06.2011 года о том, что финансирование капитального ремонта предусмотрено за счет целевых трансфертов Республиканского бюджета на 2012-2014 годы.

5.1.4. Письмо управления пассажирского транспорта и автомобильных дорог ЮКО 04/1714 от 30.05.2011 года о том, что начало капитального ремонта предусмотрен во втором квартале 2011 года.

5.1.5. Инженерно-геологический отчет по объекту, выполненный ТОО «Шымкент Каздорпроект» в 2011 году.

5.2. Согласование и заключение органов государственного надзора.

5.2.1. Заключение государственной экологической экспертизы №001156 от 11.07.2011 года, выданное управлением природных ресурсов и регулирования природопользования.

5.2.2. Санитарно-эпидемиологическое заключение за №17-6-534 от 03.05.2011 года, выданное департаментом комитета государственного санитарно-эпидемиологического надзора министерства здравоохранения РК по ЮКО.

5.3. Комплектность представленной на экспертизу документации.

5.3.1. Том I Паспорт проекта.

5.3.2. Том II Пояснительная записка.

5.3.4. Том III Чертежи.

5.3.5. Том IV Сметная документация.

5.4. Цели и назначения объекта, необходимость и целесообразность его строительства.

Увеличение пропускной и несущей способностей автомобильной дороги, повышение безопасности дорожного движения, уменьшение износа автотранспорта и улучшение экологической обстановки в пределах дороги.

6. ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ ОБЬЕКТА И ПРИНЯТЫЕ ПРОЕКТНЫЕ РЕШЕНИЯ

6.1. Характеристика участка строительства и место положения объекта.

Автомобильная дорога расположена на территории Арысского района в Южно – Казахстанской области, вне населённых пунктов, и только в конце по окраине г. Арысь.

Крупных предприятий влияющих на экологическую обстановку в районе нет.

Электроэнергией район обеспечен удовлетворительно. Телефонные связи обеспечивает ЮКО «Казахтелеком».

Ремонтируемый участок автодороги расположен на равнинной местности со средним уклоном не более 20‰ в зоне пустынь и отличается холодной малоснежной зимой, жарким солнечным летом, большими суточными и годовыми амплитудами колебания температур. Протяженность участка капитального ремонта составляет - 14,28 км.

Физико-механические свойства грунтов

В пределах земляного полотна рабочего слоя автодороги и основания водопропускных труб по номенклатурному виду, в соответствии ГОСТ 25100-95 и СНиП РК 3.03-09-2006, выделено четыре инженерно-геологических элемента (ИГЭ):

1) первый ИГЭ – насыпной грунт из супеси пылеватой, твёрдой консистенции, залегает под основанием дорожной одежды;

2) второй ИГЭ – насыпной грунт из суглинка лёгкого пылеватого, твёрдой консистенции, залегает под основанием дорожной одежды;

3) третий ИГЭ – песок средней крупности, слабо окварцованный, светло-желтого цвета, маловлажный, рыхлого сложения;

4) четвертый ИГЭ – супесь пылеватая, суглинок лёгкий пылеватый, природного сложения, твёрдой консистенции.

Супесь (4 ИГЭ) и суглинок (2 ИГЭ) по физическим показателям, кроме числа пластичности, близки между собой, поэтому они объединены в один инженерно-геологический элемент.

Распространение инженерно-геологических элементов в разрезе, их мощность и характер взаимоотношения отражены в грунтовой части продольного профиля существующего земполотна и в ведомостях инженерно-геологических условий водопропускных труб, а их физические свойства и расчётные показатели в приложении 3 и нижеследующей таблице.

Подземные воды, выработками глубиной до 5 м, не вскрыты.

Сейсмичность

Согласно СНиП РК 2.03-30-2006 и карте сейсмического районирования территории РК сейсмичность между 333 км - 347 км семь баллов.

Категория грунта по сейсмическим свойствам, между км 333-347, вторая.

6.1.1. Существующее состояние автомобильной дороги.

Дорожная одежда состоит из покрытия толщиной от 5 до 18 см и основания из гравийно-песчаной смеси толщиной от 5 до 47 см.

Покрытие представлено асфальтобетоном чёрного и серого цвета из холодных смесей.

На большей части покрытие имеет сколы кромок, трещиноватость, ямы, выбоины, волнистость.

По зерновому составу галечниковый грунт по ГОСТ 25607-92 и СНиП РК 3.03-0.9-2006, табл. 8.4.9 соответствует смеси № 10 для основания автодороги.

Конструкция существующей дорожной одежды с полным набором дефектов подлежит полной разборке, а земляное полотно доуплотнению тяжелыми виброкатками

Земляное полотно прослеживается на всём протяжении автодороги и выполнено грунтами, в основном, из притрассовых (боковых) резервов, с добавлением из сосредоточенных внетрассовых грунтовых резервов и состоит из насыпного суглинка лёгкого пылеватого и насыпной супеси пылеватой, твёрдой консистенции.

По плотности земляное полотно не соответствует разделу 7.2 СНиП РК 3.03-09-2006. Обочины и откосы земляного полотна устойчивы, сглажены и заросшие травянистой растительностью. Средняя ширина обочины - 3,0 м. Укрепление гравийно-песчаной смесью, мощностью 5 – 10 см выполнена не на всю ширину обочины. В районе ПК 125+00 – ПК 128+00 наблюдается размыв обочины.

Высота насыпи, в основном, составляет 1,5 – 2,3 метра от поверхности земли.

6.2. Описание принятых проектных решений

6.2.1. Строительные решения

Дорожная одежда

Требуемый модуль упругости, рассчитанный на основе приведенной к расчетному автомобилю с осевой нагрузкой 130 кН составляет 275 МПа. Согласно п.6.13 СН РК 3.03-19-2006 для дорог в V дорожно-климатической зоне расчетный модуль упругости следует уменьшить на 15%, при этом требуемый модуль составляет 234 МПа.

Расчет конструкции дорожной одежды с учетом заданного уровня надежности -0,90 представляет:

1. Верхний слой покрытия из горячей плотной мелкозернистой асфальтобетонной смеси тип Б марки I - 5 см;
2. Полиэфирная геосетка СП KGS 50 (СТО ТОО 50404263-04-2008);
3 Нижний слой покрытия из горячей пористой крупнозернистой асфальтобетонной смеси марки I - 10 см;
4. Верхний слой основания из горячего черного щебня 12 см;.
5. Средний слой основания из щебеночно-гравийно-песчаной смеси $С_4$ -15см;
6. Нижний слой основания из гравийно-песчаной смеси $С_4$ -33 см.

Указанные конструкции по прочности соответствует требуемым критериям: сопротивление упругому прогибу по всей конструкции; сопротивление сдвигу в грунтах и слоях из слабо связных материалов; сопротивление растяжению при изгибе монолитных слоев.

Искусственные сооружения

Искусственные сооружения на автодороге представлены водопропускной трубой на ПК123+60.

Основанием водопропускной трубы служит супесь песчанистая, твёрдой консистенции.

Грунты не засолены и неагрессивные по отношению к бетону на портландцементе по ГОСТ - 10178-76 и неагрессивные к сульфатостойкому цементу по ГОСТ 22266-76.

Подземные воды в пределах водопропускной трубы не вскрыты.

Обочины

Для вынужденной или аварийной остановки автомобилей в соответствии СНиП РК 3.03-09-2006 предусмотрено укрепление обочин гравийно-песчаной смесь $С_6$ на толщину 27 см.

Малые искусственные сооружения

На ПК 123+64.5 (пониженное место) существующая железобетонная труба диаметром 1,5 м находится в удовлетворительном состоянии. Предусмотрена заделка швов между портальной стенкой (блок №36) и звеном (блок №16), а так же между блоками №36, укрепление из монолитного бетона на входе и выходе (без каменной наброски), демонтаж разрушенных откосных крыльев (блок №40) с устройством новых из монолитного бетона.

По рельефу местности на ПК109+19,74 (пониженное место) устраивается перепускная металлическая труба диаметром 720мм на подготовке из гравийно-песчаной смеси и портальной стенки с укреплением русел входного и выходного оголовков монолитным бетоном.

Пересечения и примыкания

На существующих съездах предусмотрено устройство нового покрытия из горячей плотной мелкозернистой асфальтобетонной смеси толщиной 5 см и укрепление обочин гравийно-песчаной смесью $С_6$ толщиной 5 см.

На ПК122+75 предусмотрен съезд на кошару. Ширина проезжей части 4,5 и обочина 2х1,75 м. Длина съезда предусмотрена 50 м. Радиусы закругления 15 м.

Дорожная одежда на съезде до конца радиусов закругления устраивается по типу основной дороги: покрытие из горячей плотной мелкозернистой асфальтобетонной смеси, толщиной 5 см; основание из природной гравийно-песчаной смеси $С_6$, толщиной 20 см.

Далее дорожная одежда предусмотрена переходного типа из гравийно-песчаной смеси $С_6$, толщиной 20 см.

Для отвода воды предусмотрено устройство металлических труб диаметром 530 мм и диаметром 720мм на гравийном основании с устройством портальных оголовков из монолитного бетона В15.

В соответствии с требованиями СНиП РК 3.03-09-2006 примыкания оборудуются знаками, сигнальными столбиками СС-08.000.

Строительная длина	14,29 км.
Категория дороги	IV
Число полос движения	2
Ширина земляного полотна	12 м.
Ширина проезжей части	7 м.
Тип дорожной одежды	капитальный
Вид покрытия	асфальтобетонная смесь тип Б марки I

6.2.2. Охрана окружающей среды.

В настоящее время на этом участке дороги движение практически отсутствует из-за неудовлетворительного состояния дорожной одежды. Гравийное покрытие повсеместно разбито, имеются большие выбоины, в дождливую погоду образуются лужи, в зимнее время образуются наледи. Образуется недопустимое количество шума и пыли.

Машины и механизмы, производящие работы по строительству автодороги должны соответствовать заводским нормам. Заправку механизмов производить в определенных местах, не допускать розлива горюче-смазочных материалов на грунт. Обтирочные материалы, мусор складировать в определенной для этого таре с дальнейшим вывозом на свалку. После завершения работ убрать все излишние строительные материалы, тару с вывозом ее из трассы дороги.

Забор воды для нужд строительства осуществляется специально оборудованной машиной с водозаборным устройством, оборудованным рыбозащитной сеткой с размерами ячеек 3х3 мм.

6.2.3. Организация строительства.

Продолжительность строительства

Строительная длина автодороги – 14,280 км

В соответствии с СНиП 1.04.03-2008 «Норма продолжительности строительства и задела в строительстве предприятий, зданий и сооружений» часть II стр. 30 автомобильная дорога с капитальным типом покрытия, протяженностью 10 км, должна быть построена, с учетом коэффициента 0,9 (V дорожно-климатическая зона):

По таблице стр. 32 продолжительность строительства на 10 км –11х0,9 равно 9,9 месяцев, на 20 км – 12х0,9 равно 10,8 месяцев

1.) продолжительность строительства на единицу прироста протяженности равна:

(10,8 – 9,9):(20-10) равно 0,09 месяцев

2) прирост мощности равно 14,28-10 равно 4,28 км

3) продолжительность строительства с учетом экстраполяции равна:

0,09х4.28+9,9 равно 10 месяцев

В связи с тем, что при капитальном ремонте используются часть насыпы и выемки и др. части, существующей дороги к продолжительности строительства, применяем понижающий коэффициент 25%.

Продолжительность капитального ремонта

10х0,75 равно 7,5 месяцев

Продолжительность капитального ремонта принимаем 7,5 месяцев, в том числе подготовмительный период.

Начало капитального ремонта второй квартал 2011 года.

6.2.4. Сметная документация

Сметная документация составлена в соответствии с СН РК 8.02-02-2002 «Порядок определения сметной стоимости строительства в Республике Казахстан», СНиП РК 1.02-01-2007* «Инструкция о порядке разработки, согласования, утверждения и составе проектной документации на строительство», СН РК 8.02-03-2002, СН РК 8.02-04-2002, СН РК 8.02-05-2002, СН РК 8.02-06-2002, изменения и дополнения выпуски 1-11.

Сметная документация составлена с использованием программного комплекса АВС-4, редакция 4.2.3.

Сметная стоимость строительства составлена в базовом уровне 2001 года с использованием сметных норм и расценок СНиР-2001 привязанных к местным условиям строительства ЮКО.

Перевод от цен 2001 года на текущий уровень цен определен через индекс изменения месячного расчетного показателя, установленного на 2012 год и 2013 год согласно бюджетному законодательству в размере 1618 тенге (1618 / 775 тенге равно 2,088) и в размере 1731 тенге (1731 / 775 тенге равно 2,234).

При составлении сметной документации приняты :

1) территориальный район - 15.1;

2) накладные расходы согласно СН РК 8.02-02-2002 Приложение 1;

3) затраты на временные здания и сооружения согласно СН РК 8.02-09-2002 –3,68 %;

4) дополнительные затраты при производстве работ в зимнее время согласно СН РК 8.02-07-2002 -1,127614 %;

5) затраты на выслугу лет – 1,0 %;

6) затраты на дополнительные отпуска – 0,4 %;

7) налоги, сборы, обязательные платежи – 2 %;

8) налог на добавленную стоимость – 12%;

9) непредвиденные и ненормируемые затраты – 6%.

Основные показатели:

1.	Строительная длина	14,29 км
2.	Категория дороги	IV
3.	Число полос движения	2
4.	Ширина земляного полотна	12 м
5.	Ширина проезжей части	7 м
6.	Тип дорожной одежды	капитальный
7.	Тип покрытия	Асфальтобетон тип Б марки I
	Общая сметная стоимость строительства в базовых ценах 2001 г.	610,006 млн.тенге
8.	в том числе: СМР	600,394 млн. тенге
	прочие	9,612 млн.тенге
9.	Общая сметная стоимость строительства в текущих ценах 2011,2012 годов и прогнозных ценах 2013 года	1538,481 млн. тенге
	в том числе : СМР	1302,492 млн.тенге
	прочие	235,989 млн.тенге
10.	Нормативная трудоемкость	111,879 тыс.чел.час.
11.	Продолжительность строительства	12 месяцев

7. ОЦЕНКА ПРИНЯТЫХ ПРОЕКТНЫХ РЕШЕНИЙ И РЕЗУЛЬТАТЫ ЭКСПЕРТИЗЫ.

7.1. Оценка принятых проектных решений

В целом проект разработан в необходимом объеме, в соответствии с заданием на проектирование, и иными исходными данными и требованиями.

Проектные решения с учетом внесенных изменений по разделу 7.2. соответствуют нормативным требованиям по санитарной, пожарной безопасности и функциональному назначению объекта.

7.2. Изменения и дополнения, внесенные в проект в процессе экспертизы:

1) представлено решение бюджетной комиссии о финансировании капитального ремонта автодороги;

2) задание на проектирование согласовано с заинтересованными организациями. Указана категория дороги;

3) представлены акты технического обследования и дефектный акт, утвержденные заказчиком;

4) предоставлена схема участка автодороги, подлежащая капитальному ремонту;

5) указан источник финансирования – бюджетные средства. Указана начала капитального ремонта - II квартал 2012 года;

6) нормы задела капитального ремонта приведены в соответствие со СНиП РК 1.04-03-2008;

7) представлены прайс-листы на материалы и оборудование, отсутствующие в нормативных сборниках сметных цен, утвержденнные заказчиком;

8) в сводном сметном расчете откорректирована стоимость проектно-изыскательских работ;

9) в сметном расчете стоимости строительства стоимость разбивки трассы принята в ценах 2001года вместо текущих;

10) стоимость материалов откорректирована в соответствии со сборником сметных цен и расценок на строительные материалы, изделия и конструкции СН РК 8.02-04-2002, СН РК 8.02-04С-2004 Изменения и дополнения, выпуск 11;

11) выполнен расчет нормативного срока строительства согласно требованиям СНиП РК1.04.03-2008 «Нормы продолжительности строительства и задела в строительстве предприятий, зданий и сооружений»;

12) расценки и объемы работ в локальных сметах приведены в соответствие с представленной ведомостью объемов работ и рабочих чертежей.

После внесения изменений и дополнений основные технико-экономические показатели сложились следующим образом:

№ пп	Наименование	Единица измерения	Показатели		Изменен +Увелич. -Снижен.
			Заявл.до эксперт.	Рекомен.к утвержд.	
1	Строительная длина	км	14,29	14,29	
2	Категория дороги		IV	IV	
3	Число полос движения	шт	2	2	
4	Ширина земляного полотна	м	12	12	
5	Ширина проезжей части	м	7	7	
6	Тип дорожной одежды		капитальный	капитальный	
7	Тип покрытия		Асфальтобетон тип Б марки I	Асфальтобетон тип Б марки I	
8	Общая сметная стоимость строительства в базовых ценах 2001 года	млн.тенге	610,006	589,747	-20,259
	в том числе: СМР	млн.тенге	600,394	581,102	-19,292
	прочие	млн.тенге	9,612	8,645	-0,967
9	Общая стоимость строительства в текущих ценах 2011,2012 годов	млн.тенге	1538,481	1427,836	-110,645
	в том числе: СМР	млн.тенге	1302,492	1213,191	-89,301
	прочие	млн.тенге	235,989	214,645	-21,344
	из них по годам:				
	на 2011 г. с МРП 1512 (ПИР, экспертиза)	млн.тенге	16,368	11,662	-4,706
	на 2012 год с МРП 1618	млн.тенге	644,522	1416,174	+771,652
	на 2013 год с МРП 1731	млн.тенге	877,591	-	-877,591
10	Нормативная трудоемкость	тыс.чел.ч	111,879	110,879	-1,000

11	Продолжительность строительства	месяцев	12	7,5	4,5

Примечание: в результате рассмотрения сметной документации объекта, сметная стоимость снизилась в текущих ценах 2011, 2012 годов на общую сумму 110,645 млн. тенге.

8. ВЫВОД

С учетом внесенных изменений и дополнений рабочий проект «**Капитальный ремонт автодороги КХ-8 «Бука-Бахт-Мырзакент-Жетысай-Шардара-Байыркум-Арысь-Темирлан» км 333-347 (185/68-347/52) в г. Арысь ЮКО»** соответствует требованиям строительных норм и правил Республики Казахстан и рекомендуется для утверждения в установленном порядке со следующими основными показателями:

1.	Строительная длина	14,29 км
2.	Категория дороги	IV
3.	Число полос движения	2 шт
4.	Ширина земляного полотна	12 м
5.	Ширина проезжей части	7 м
6.	Тип дорожной одежды	капитальный
7.	Тип покрытия	Асфальтобетон тип Б марки I
	Общая сметная стоимость строительства в базовых ценах 2001 г.	589,747 млн.тенге
8.	в том числе СМР	581,102 млн.тенге
9.	Общая сметная стоимость строительства в текущих ценах 2011,2012 годов	1427,836 млн.тенге
	в том числе СМР	1213,191 млн.тенге
10.	Нормативная трудоемкость	110,879 тыс.чел.час
11.	Продолжительность строительства	7,5 месяцев

1. При предоставлении на утверждение и выдаче на производство работ рабочий проект подлежит проверке на соответствие его с настоящим заключением экспертизы.

2. До начала производства работ рабочий проект подлежит утверждению в установленном порядке в течение трех месяцев.

8. ТҰЖЫРЫМ

«ОҚО Арыс қаласындағы «Бука-Бахт-Мырзакент-Жетысай-Шардара-Байырқұм-Арыс-Темірлан» КХ-8 автокөлік жолының 333-347 (185/68-347/52) шақырымдарын күрделі жөндеу» жұмыс жобасын сараптаманың ескертпелері мен ұсыныстарымен енгізілген өзгерістер мен толықтыруларды ескере отырып төмендегі негізгі көрсеткіштерімен белгіленген тәртіппен бекітуге ұсыныс жасаймыз:

1.	Құрылыс ұзындығы	14,29 шақырым
2.	Жолдың категориясы	IV
3.	Қозғалыс жолағының саны	2 дана
4.	Жер қыртысының ені	12 м
5.	Қозғалыс бөлігінің ені	7 м
6.	Жол жабындысынң түрі	күрделі
7.	Жабынды типі	Б типті I маркалы асфальтобетон
8.	2001 жылғы базалық бағадағы құрылыстың жалпы сметалық құны	589,747 млн.теңге
	оның ішінде құрылыс-монтаж жұмыстары	581,102 млн.теңге
9.	2011,2012 жылдардағы ағымдағы бағадағы құрылыстың жалпы сметалық құны	1427,836 млн.теңге
	оның ішінде құрылыс-монтаж жұмыстары	1213,191 млн.теңге
10.	Нормативтік еңбек сиымдылығы	110,879 мың адам сағ
11.	Құрылыстың ұзақтығы	7,5 ай

1. Жұмыс жобасын бекітуге және жұмыстарды өндіріске ұсынғанда осы сараптама қорытындысына сәйкес келтірілген тексеру қажет.

2. Жұмыс жобасы жұмыстарды өндіруді бастағанға дейін үш ай көлемінде белгіленген тәртіпке сәйкес бекітілуі тиіс.

Директордың орынбасары	И. Спатаев
Өндіріс бөлімінің бастығы	С Турдиев
Жетекші сарапшы	О. Кадышев
Бас маман	Н Карпович
Штаттан тыс сарапшы	В. Мадыка