4

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН

ҚҰРЫЛЫС ЖӘНЕ ТҰРҒЫН ҮЙ-КОММУНАЛДЫҚ ШАРУАШЫЛЫҚ ІСТЕРІ АГЕНТТІГІ «ЖОБАЛАРДЫ МЕМЛЕКЕТТІК ВЕДОМСТВОДАН ТЫС САРАПТАУ» ШАРУАШЫЛЫҚ ЖҮРГІЗУ ҚҰҚЫҒЫНДАҒЫ РЕСПУБЛИКАЛЫҚ МЕМЛЕКЕТТІК КӘСІПОРЫНЫ

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА •

АГЕНТСТВО РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН ПО ДЕЛАМ СТРОИТЕЛЬСТВА И ЖИЛИЩНО-КОММУНАЛЬНОГО ХОЗЯЙСТВА РЕСПУБЛИКАНСКОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ НА ПРАВЕ ХОЗЯЙСТВЕННОГО ВЕДЕНИЯ «ГОСУДАРСТВЕННАЯ ВНЕВЕДОМСТВЕННАЯ ЭКСПЕРТИЗА ПРОЕКТОВ»

«Шығысмемсараптама» ЕМК
ДГП «Востокгосэкспертиза»

ҚОРЫТЫНДЫ

000011

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН

ҚҰРЫЛЫС ЖӘНЕ ТҰРҒЫН ҮЙ-КОММУНАЛДЫҚ ШАРУАШЫЛЫҚ ІСТЕРІ АГЕНТТІГІ «ЖОБАЛАРДЫ МЕМЛЕКЕТТІК ВЕДОМСТВОДАН ТЫС САРАПТАУ» ШАРУАШЫЛЫҚ ЖҮРГІЗУ ҚҰҚЫҒЫНДАҒЫ РЕСПУБЛИКАЛЫҚ МЕМЛЕКЕТТІК КӘСІПОРЫНЫ

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА •

АГЕНТСТВО РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН ПО ДЕЛАМ СТРОИТЕЛЬСТВА И ЖИЛИЩНО-КОММУНАЛЬНОГО ХОЗЯЙСТВА РЕСПУБЛИКАНСКОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ НА ПРАВЕ ХОЗЯЙСТВЕННОГО ВЕДЕНИЯ «ГОСУДАРСТВЕННАЯ ВНЕВЕДОМСТВЕННАЯ ЭКСПЕРТИЗА ПРОЕКТОВ»

ДГП «Востокгосэкспертиза»

БЕКІТЕМІН:

«Шығысмемсараптама» ЕМК
директоры

. Салимов Б.Я.

«Шығыс Қазақстан облысы
Глубокое ауданындағы 38 - 39 шақырым теліміндегі
«Өскемен – Горная Ульбинка – Северное»
облыстық маңызы бар автомобиль жолын күрделі жөндеу»
жұмыс жобасы бойынша

2012 жылғы 01 маусымдағы № 06-0189/12

ҚОРЫТЫНДЫ

ТАПСЫРЫСШЫ:
«Шығыс Қазақстан облысының
жолаушылар көлігі және автомобиль жолдары басқармасы» ММ

ЖОБАЛАУШЫ:
«КАЗДОРПРОЕКТ» ЖШС,
Өскемен қаласы

Өскемен қаласы

АЛҒЫ СӨЗ

«Шығыс Қазақстан облысы Глубокое ауданындағы 38 - 39 шақырым теліміндегі «Өскемен – Горная Ульбинка – Северное» облыстық маңызы бар автомобиль жолын күрделі жөндеу» жұмыс жобасы бойынша қорытындысы «Шығысмемсараптама» ЕМК-мен берілді.

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

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН

ҚҰРЫЛЫС ЖӘНЕ ТҰРҒЫН ҮЙ-КОММУНАЛДЫҚ ШАРУАШЫЛЫҚ ІСТЕРІ АГЕНТТІГІ «ЖОБАЛАРДЫ МЕМЛЕКЕТТІК ВЕДОМСТВОДАН ТЫС САРАПТАУ» ШАРУАШЫЛЫҚ ЖҮРГІЗУ ҚҰҚЫҒЫНДАҒЫ РЕСПУБЛИКАЛЫҚ МЕМЛЕКЕТТІК КӘСІПОРЫНЫ

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

АГЕНТСТВО РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН ПО ДЕЛАМ СТРОИТЕЛЬСТВА И ЖИЛИЩНО-КОММУНАЛЬНОГО ХОЗЯЙСТВА РЕСПУБЛИКАНСКОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ НА ПРАВЕ ХОЗЯЙСТВЕННОГО ВЕДЕНИЯ «ГОСУДАРСТВЕННАЯ ВНЕВЕДОМСТВЕННАЯ ЭКСПЕРТИЗА ПРОЕКТОВ»

ДГП «Востокгосэкспертиза»

«УТВЕРЖДАЮ»:
Директор ДГП «Востокгосэкспертиза»

_____ Салимов Б.Я

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

№ 06-0189/12 от 01 июня 2012 г.

по рабочему проекту
«Капитальный ремонт автомобильной дороги областного значения «Усть-Каменогорск – Горная Ульбинка – Северное», участок км 38 – 39 в Глубоковском районе Восточно-Казахстанской области»

ЗАКАЗЧИК:
ГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог Восточно-Казахстанской области»

ПРОЕКТИРОВЩИК:
ТОО «КАЗДОРПРОЕКТ»
Г. Усть-Каменогорск

г. Усть-Каменогорск

ПРЕДИСЛОВИЕ

Данное экспертное заключение по рабочему проекту **«Капитальный ремонт автомобильной дороги областного значения «Усть-Каменогорск – Горная Ульбинка – Северное», участок км 38 – 39 в Глубоковском районе Восточно-Казахстанской области»** выдано ДГП «Востокгосэкспертиза».

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

1. НАИМЕНОВАНИЕ

Рабочий проект «Капитальный ремонт автомобильной дороги областного значения «Усть-Каменогорск – Горная Ульбинка – Северное», участок км 38 – 39 в Глубоковском районе Восточно-Казахстанской области».

Год разработки рабочего проекта – 2012.

Настоящее заключение выполнено согласно договору № 184 от 24.05.2012 г. на проведение экспертизы по рабочему проекту «Капитальный ремонт автомобильной дороги областного значения «Усть-Каменогорск - Горная Ульбинка - Северное, участок км 38-39».

2. ЗАКАЗЧИК

Заказчик рабочего проекта - ГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог Восточно-Казахстанской области».

Заказчик экспертизы – ТОО «КАЗДОРПРОЕКТ» (письмо № 05-15/1106 от 17.05.2012 г. о передаче полномочий на проведение государственной экспертизы рабочего проекта «Капитальный ремонт автомобильной дороги областного значения «Усть-Каменогорск – Горная Ульбинка – Северное», участок км 38 – 39 в Глубоковском районе Восточно-Казахстанской области» ТОО «КАЗДОРПРОЕКТ», выданное заказчиком рабочего проекта ГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог Восточно-Казахстанской области»).

3. ПРОЕКТИРОВЩИК

ТОО «КАЗДОРПРОЕКТ» (г. Усть-Каменогорск, улица Бурова, 69):

– государственная лицензия 08 ГСЛ № 002053 от 24 ноября 2000 года, на занятие проектно-изыскательской деятельностью в области архитектурной, градостроительной и строительной деятельности на территории Республики Казахстан, выдана ГУ «Управление государственного архитектурно-строительного контроля Восточно-Казахстанской области» (продлена до 2013 года);

– государственная лицензия 08-ГСЛ № 11-01086 от 11 ноября 2008 года, на занятие экспертными работами и инжиниринговыми услугами в сфере архитектурной, градостроительной и строительной деятельности на территории Республики Казахстан, выдана ГУ «Управление государственного архитектурно-строительного контроля Восточно-Казахстанской области»;

– государственная лицензия № 0126376 от 20 апреля 2010 года, на занятие землеустроительными работами на территории Республики Казахстан, выдана ГУ «Управление земельных отношений Восточно-Казахстанской области»;

– государственная лицензия № 01183Р от 23 января 2008 года, на право выполнения работ и оказания услуг в области охраны окружающей среды на территории Республики Казахстан, выдана Министерством охраны окружающей среды Республики Казахстан.

ГИП – Калугин А.Ф. (приказ № 15 от 15.03.2012 г. ТОО «КАЗДОРПРОЕКТ» о назначении главного инженера проекта).

4. ИСТОЧНИК ФИНАНСИРОВАНИЯ

Государственные инвестиции.

5. ОСНОВНЫЕ ИСХОДНЫЕ ДАННЫЕ

5.1. Основание для разработки:

– задание на разработку проектно-сметной документации от 15.03.2012 г., утвержденное заказчиком рабочего проекта – начальником ГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог Восточно-Казахстанской области» Исаховым М.П.;

– материалы комплексных инженерных изысканий, выполненные ТОО «КАЗДОРПРОЕКТ» в апреле 2012 г.;

– письмо № 109 от 24.04.2012 г. с информацией о возможности поставки следующих дорожно-строительных материалов, для ремонта участка автодороги: горячей плотной мелкозернистой асфальтобетонной смеси; гравийно-песчаной смеси обработанной битумом; щебня; песка из отсевов дробления, выданное ТОО «Катон-Карагайский ПДУ»;

– ведомость месторождений и других источников получения строительных материалов для капитального ремонта участка автомобильной дороги;

– письмо от 14 мая 2012 года с разрешением на использование территории горнолыжной базы «Алтайские Альпы» для временного размещения железобетонных изделий и элементов конструкций водопропускных труб, на период капитального ремонта участка автодороги, выданное директором ТОО «Центр-С» Маркусом Э.Э.;

– письмо № 05-14/882 от 25.04.2012 г. о начале срока проведения работ по капитальному ремонту участка автодороги в 2012 году, выданное заказчиком рабочего проекта - заместителем начальника ГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог Восточно-Казахстанской области» Жумадиловым Н.С.

Разработанный рабочий проект содержит запись о его соответствии требованиям государственных нормативов Республики Казахстан, за подписью главного инженера проекта Калугина А.Ф.

В рабочем проекте капитального ремонта участка автомобильной дороги не предусмотрен дополнительный отвод земельного участка, а так же изменение транспортных или коммуникационных связей, капитальный ремонт участка автомобильной дороги не ухудшит его инженерно-технические, санитарные качества и состояние окружающей среды.

5.2. Согласования и заключения заинтересованных организаций:

– заключение по рабочему проекту № 03-28/116 от 17.05.2012 г., выданное ГУ «Отдел строительства, архитектуры и градостроительства Глубоковского района Восточно-Казахстанской области»;

– заключение по рабочему проекту № 21 от 16.05.2012 г., выданное ГУ «Отдел земельных отношений Глубоковского района Восточно-Казахстанской области»;

– заключение по рабочему проекту № ЮЛ-С-311 от 16.05.2012 г., выданное ГУ «Иртышская бассейновая инспекция по регулированию использования и охране водных ресурсов»;

– согласование рабочего проекта № 01-12/331 от 18.05.2012 г., выданное ГУ «Зайсан-Иртышская межобластная бассейновая инспекция рыбного хозяйства»;

– согласование рабочего проекта № 6/ДИ-78/3908 от 21.05.2012 г., выданное управлением дорожной полиции департамента внутренних дел Восточно-Казахстанской области;

– согласование рабочего проекта № 05-15/1108 от 12.05.2012 г. на соответствие принятых проектных решений заданию на проектирование, выданное заказчиком рабочего проекта – заместителем начальника ГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог Восточно-Казахстанской области» Н. Жумадиловым.

5.3. Перечень документации представленной на экспертизу:

– Том 1	- Общая пояснительная записка;
– Том 2	- Рабочие чертежи;
– Том 3	- Сметная документация;
– Книга 1	- Сводный сметный расчёт;
– Книга 2	- Автомобильная дорога;
– Том 4	- Ведомость объёмов работ;
– Том 5	- Оценка воздействия на окружающую среду.

МЕМОРАНДУМ ГОСЭКСПЕРТИЗА

5.4. Цель и назначение объекта строительства.

Назначение объекта – обеспечение автотранспортной связи между населёнными пунктами и базами отдыха на участке автодороги «Усть-Каменогорск – Горная Ульбинка - Северное», с учётом современных нормативных требований предъявляемых к автомобильным дорогам, в условиях увеличения объема перевозок, интенсивности движения автотранспорта и повышенных требований к техническому состоянию автомобильной дороги, которое в настоящий момент не удовлетворяет этим требованиям.

Необходимость капитального ремонта участка автодороги определена на основании технического задания, утверждённого заказчиком рабочего проекта и материалов полевых комплексных изысканий выполненных ТОО «Каздорпроект» в апреле 2012 года.

6. ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ ОБЪЕКТА И ПРИНЯТЫЕ ПРОЕКТНЫЕ РЕШЕНИЯ

На основании материалов комплексных инженерных изысканий, выполненных ТОО «Каздорпроект», в связи с неудовлетворительным техническим состоянием дорожной одежды на участке км 38 - 39 автомобильной дороги, а так же превышением нормативных межремонтных сроков службы дорожной одежды, изменением нагрузок на искусственные сооружения, в рабочем проекте предусмотрен капитальный ремонт участка км 38 – 39 автомобильной дороги «Усть-Каменогорск – Горная Ульбинка - Северное».

6.1. Место размещения объекта и характеристика участка строительства

Проектируемый участок, км 38 – 39, автомобильной дороги «Усть-Каменогорск – Горная Ульбинка - Северное» расположен в Глубоковском районе Восточно-Казахстанской области.

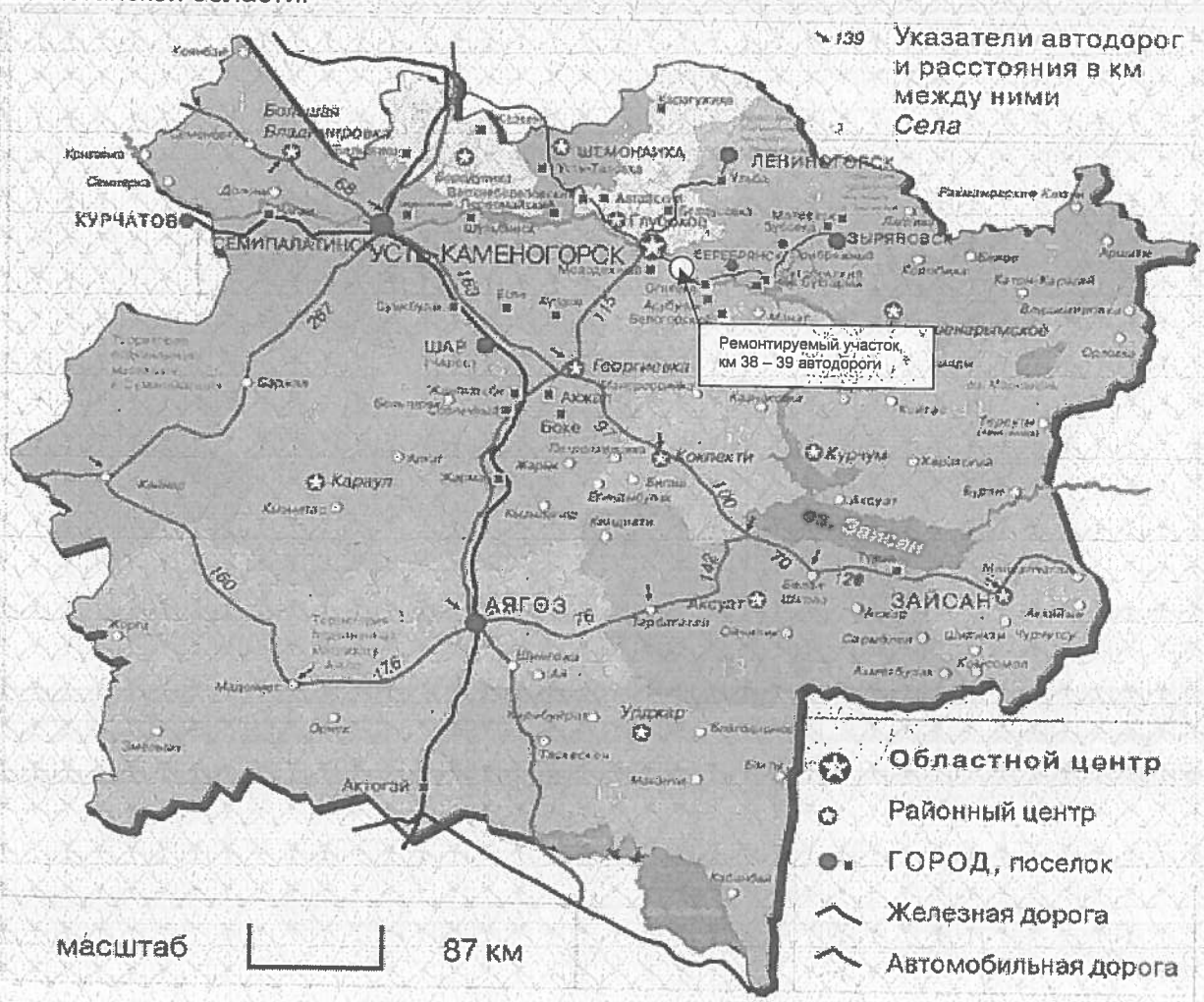

Рис. 1. Ситуационная схема

Природно-климатические условия района строительства (данные метеостанции г. Усть-Каменогорска):

- климат - резко континентальный;
- дорожно-климатическая зона - четвёртая;
- средняя годовая температура воздуха - плюс 2,8°С;
- наиболее холодный месяц – январь, средняя температура воздуха - минус 16,5°С;
- наиболее жаркий месяц – июль, средняя температура - плюс 20,7°С;
- абсолютный максимум температуры воздуха - плюс 43°С;
- абсолютный минимум температуры воздуха - минус 49°С;
- температура воздуха наиболее холодной пятиднёвки, с обеспеченностью 0,98 - минус 42°С;
- температура воздуха наиболее холодной пятиднёвки, с обеспеченностью 0,92 - минус 39°С;
- климатические условия по требованию: к дорожно-строительным материалам – суровые; к материалам для бетона – суровые;
- нормативная глубина промерзания грунтов:
- суглинков и глин - 178 см;
- супесей и песков пылеватых - 217 см;
- песков крупных, гравелистых - 233 см;
- крупнообломочных - 264 см.
- среднегодовое количество осадков – 498 мм, в том числе:
- в зимний период - 166 мм;
- в теплый период - 332 мм.
- расчётная толщина снежного покрова, с 5% вероятностью превышения – 85 см;
- максимальные расчётные объёмы снегопереноса по направлениям (%) – юго-восточное (38 %), юго-западное (17 %);
- сейсмичность района - 7 баллов;
- физико-географическое отношение района – юго-западная часть Алтая;
- геоморфологическое отношение участка - область низкогорного денудационно-тектонического рельефа, приуроченная к юго-западным отрогам Ульбинского хребта;
- рельеф участка – на большей части низкогорья слабо расчленённый, пологосклонный, с уплощёнными водоразделами и вершинами отдельных возвышенностей. Степень расчленённости рельефа находится в зависимости от гипсометрического положения, состава пород, тектонической нарушенности, густоты речной сети;
- гидрографическая сеть района – малодебитные ручьи, протекающие по дну ущелья справа и пересекаемые трассой автомобильной дороги, которые впадают в реку Малая Ульба. Русла ручьев извилистые, заросшие кустарником и подлеском. Водный режим их характеризуется весенним половодьем, летом большинство ручьев пересыхает. Вода ручьев чистая, пресная;
- основной тип почв – горно-лесные светло-серые оподзоленные почвы;
- проектируемый участок расположен в горной-лесостепной влажной зоне. Растительный покров отмечается большим разнообразием. В логах и долинах с хорошей степенью увлажнения развиты однолетние влаголюбивые травы. Древесная растительность представлена смешанным осиново-березово-пихтовым лесом. Вдоль ручьев и на левом коренном склоне произрастает кустарниковая растительность.

В геологическом строении выделены следующие породы:

- геолого-генетический комплекс полускальных пород терригенной формации среднего-верхнего девона, представленный углисто-глинистыми сланцами. В породах девона преобладает трещиноватость, разбившая породы, особенно сланцы на отдельные плиты;

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

7

– рыхлые средне-верхнечетвертичные делювиально-пролювиальные отложения развитые локально, перекрывающие маломощным чехлом коренные породы на склонах и участках понижений гор.

Гидрогеологические условия района следующие:

– грунтовые воды вскрыты на участках близких к существующим ручьям;

– в пределах притрассовой полосы распространены трещинные и трещинно-жильные воды нерасчленённых каменноугольных отложений. Водовмещающие толщи представлены метаморфическими сланцами. Для грунтовых вод наиболее проницаемы породы по простиранию, менее проницаемы - вкрест простирания. На водоразделах и склонах свободная поверхность трещинных вод залегает на небольшой глубине, а у подножия склонов и в понижениях рельефа уровень воды подходит к дневной поверхности или выклинивается, образуя родники и мочажины;

– химический состав трещинных вод - воды гидрокарбонатные кальциевые, реже гидрокарбонатно-сульфатные, пресные, минерализация воды 0,02-0,6 г/л;

– питание трещинных вод девона - за счёт инфильтрации атмосферных осадков. Наибольший подъём уровня воды отмечен в весенний период, за счёт питания талыми и поверхностными водами.

Современные физико-геологические процессы района следующие:

– физическое выветривание, обнаружено в местах выхода коренных пород, которое происходит из-за резкого колебания температуры воздуха;

– мочажины – вызваны разгрузкой трещинных вод;

– сейсмичность района – 7 баллов.

Инженерно-геологические условия площадки строительства

Комплексные инженерные изыскания были выполнены ТОО «КАЗДОРПРОЕКТ» в апреле 2012 года, по литологическому составу и физико-механическим характеристикам в разрезе площадки строительства выделены следующие инженерно-геологические элементы:

1. Притрассовая полоса:

– щебенистый грунт (плотность влажного грунта 1,95 г/см^3; коэффициент относительного уплотнения 1,00; группа по трудности разработки 41-б; пригоден в качестве основания для возведения земляного полотна);

– сланцы (плотность влажного грунта 2,30 – 2,60 г/см^3; коэффициент относительного уплотнения 0,80 – 0,85; группа по трудности разработки 30-б, 30-г; пригоден для возведения земляного полотна);

– суглинок (грунт переувлажнённый).

2. Срезка грунта при устройстве площадки для стоянки автомобилей – суглинок (плотность влажного грунта 1,78 г/см^3; коэффициент относительного уплотнения 1,06; группа по трудности разработки 35-в; пригоден для возведения земляного полотна).

3. Основания малых искусственных сооружений:

– суглинок (группа по трудности разработки 35-в);

– сланцы (объёмный вес 2,30 – 2,60 г/см^3; условное сопротивление больше или равно 1470 кПа; группа по трудности разработки 30-б, 30-г);

– суглинок (объёмный вес 1,75 г/см^3; показатель текучести 0,57; условное сопротивление 0 кПа; группа по трудности разработки 35-в);

– щебенистый грунт (объёмный вес 2,00 г/см^3; условное сопротивление 980 кПа; группа по трудности разработки 41-б);

– сланцы (объёмный вес 2,60 г/см^3; условное сопротивление 1470 кПа; группа по трудности разработки 30-б).

6.2. Существующее состояние

В соответствии с комплексными инженерными изысканиями, выполненными ТОО «КАЗДОРПРОЕКТ» в апреле 2012 года (государственная лицензия 08 ГСЛ № 002053 от 24 ноября 2000 года) установлено следующее существующее состояние объекта:

МЕМОРАНДУМ ● ГОСЭКСПЕРТИЗА

– существующее земляное полотно автодороги отсыпано из привозного щебенистого грунта (коэффициент относительного уплотнения 1,0; группа по трудности разработки 41-б; уплотнение в пределах нормы);

– дорожная одежда - покрытие из асфальтобетонной смеси толщиной 7 – 8 см; основание – гравийно-песчаная смесь толщиной 11 – 15 см. На всём протяжении проектируемого участка автомобильной дороги обнаружены все виды нарушений дорожной одежды: колейность; ямочность; сетка трещин; кромки проезжей части обнажены и выщерблены; обочины просели. Главная причина разрушения участка автомобильной дороги - очень долгий срок её эксплуатации без капитального ремонта;

– существующая водопропускная труба расположена на ПК 3+56, ремонтируемого участка км 38 – 39 автомобильной дороги. Конструкция существующей водопропускной трубы - на входе и выходе расположены по 2 звена отверстием 1,0 м, остальная часть тела трубы состоит из звеньев отверстием 0,75 м. Обнаруженные дефекты существующей водопропускной трубы: просадки; разрушенные звенья (изготовленные в построечных условиях); портальные стенки, выполнены из каменной кладки; откосные крылья и укрепление на входе и выходе трубы отсутствуют; на входе трубы имеется застой поверхностных вод. На основании материалов технического обследования существующей водопропускной трубы предусмотрена её замена на новую трубу.

На основании материалов комплексных инженерных изысканий, выполненных ТОО «КАЗДОРПРОЕКТ» принято решение о капитальном ремонте участка км 38 – 39 автомобильной дороги «Усть-Каменогорск – Горная Ульбинка - Северное».

6.3. Проектные решения

6.3.1. Автомобильная дорога

Проектируемый участок автомобильной дороги расположен на участке км 38 – 39 существующей автодороги «Усть-Каменогорск – Горная Ульбинка - Северное». По интенсивности автотранспортного движения и объёмам перевозок проектируемый участок автомобильной дороги отнесён к четвёртой категории.

Принятые технические параметры

Проектируемый участок автомобильной дороги расположен на трудном участке горной местности. Технические параметры участка автомобильной дороги предусмотрены для обеспечения расчётной скорости 40 км/час.

Таблица 1

Технические параметры участка автомобильной дороги ПК 0+00 – ПК 4+90

№ п/п	Наименование показателя	Ед. изм.	Количество
1	Категория автомобильной дороги	-	Четвёртая
2	Расчётная скорость	км/час	40
3	Количество полос движения	шт	2
4	Ширина полосы движения	м	3,0
5	Ширина обочины	м	2,0
6	Ширина укрепления краевой полосы	м	0,50
7	Ширина проезжей части	м	6,0
8	Ширина дорожной одежды	м	7,0
9	Ширина земляного полотна	м	10,0
10	Наименьший радиус кривых в плане	м	150
11	Наибольший продольный уклон	промилле	69
12	Наименьший радиус выпуклых кривых в продольном профиле	м	1500
13	Наименьший радиус вогнутых кривых в продольном профиле	м	1000

В плане существующая трасса участка автомобильной дороги представляет собой сопряжение трёх горизонтальных круговых кривых направленных в разные стороны, в рабочем проекте предусмотрено спрямление трассы участка автомобильной дороги путём устройства двух горизонтальных круговых кривых направленных в одну сторону.

План и продольный профиль

ПК 0+00 - начало трассы рассматриваемого участка автодороги, соответствует км 37+820 существующей автодороги «Усть-Каменогорск – Горная Ульбинка - Северное», а конец трассы соответствует ПК 4+90. Строительная длина ремонтируемого участка автодороги составляет 0,490 км.

В плане начало, и конец проектируемого участка автомобильной дороги совпадают с осью существующей автодороги, спрямление существующей трассы автомобильной дороги запроектировано на участке с ПК 0+00 по ПК 4+90, на котором значения радиусов существующих кривых в плане менее нормативно допустимых.

На участке ПК 0+00 – ПК 2+31 трасса автодороги запроектирована слева от существующей автодороги, на ПК 2+31 – ПК 4+90 - справа.

Всего на участке трассы запроектировано 2 угла поворота, в том числе:

- с горизонтальной кривой радиусом 150 м – 1 шт;
- с горизонтальной кривой радиусом 380 м – 1 шт.

При радиусах кривых в плане менее 2000 м в рабочем проекте, согласно СНиП РК 3.03-09-2006*, предусмотрена разбивка виражей с поперечным уклоном проезжей части и обочин до 40 ‰.

При радиусах кривых в плане 1000 м и менее в рабочем проекте, согласно СНиП РК 3.03-09-2006*, предусмотрено уширение проезжей части с внутренней стороны за счет обочин от 0,55 м до 0,90 м.

При радиусах кривых в плане 2000 м и менее в рабочем проекте, согласно СНиП РК 3.03-09-2006*, предусмотрено устройство горизонтальных закруглений с переходными кривыми длиной 60 м, 76 м.

Продольный профиль рассматриваемого участка автодороги запроектирован в соответствии с требованиями СНиП РК 3.03-09-2006* «Автомобильные дороги», для автодорог четвёртой технической категории, с применением программы «CREDO».

Условия проложения участка трассы автодороги в продольном профиле – сложные условия горной местности.

Рабочая отметка бровки насыпи земляного полотна автодороги запроектирована с учётом: сглаживания просадок; обеспечения видимости направления автодороги; уменьшения продольных уклонов; выполнения условия снегонезаносимости, с 5 % вероятностью превышения уровня снегового покрова.

Минимальный радиус вогнутой вертикальной кривой - 1000 м, при допустимом радиусе 300 м.

Минимальный радиус выпуклой вертикальной кривой - 1500 м, при допустимом радиусе 1000 м.

Максимальный продольный уклон - 69 промилле, при допустимом - 90 промилле.

Земляное полотно

Земляное полотно на проектируемом участке автодороги ПК 0+00 – ПК 4+90 построено в насыпи и в выемке, выемка запроектирована на участке спрямления существующей автомобильной дороги.

Грунт выемки представлен в верхней части выветрелыми породами – 5 группы по буримости, ниже залегают невыветрелые породы (сланцы) – 7 группы по буримости. Откосы выемки предусмотрены с заложением 1:1 и устройством кюветов в выемке - трапецеидальной формы, глубиной 0,6 м и шириной по низу 0,4 м.

Насыпь земляного полотна автодороги, в нижней части, предусмотрено отсыпать из скальных грунтов полученных при разработке выемки. В верхней части земляное полотно отсыпается из суглинка получаемого от срезки грунта при устройстве площадки

для стоянки автомобилей, расположенной слева от автодороги, на участке ПК 2+00 - ПК 3+40.

Перед устройством насыпи в рабочем проекте предусмотрены следующие мероприятия: срезка кустарника попадающего под насыпь; выкорчёвка деревьев; рыхление откосов существующей насыпи, для обеспечения сопряжения грунта существующей и вновь отсыпаемой насыпи; срезка грунта растительного слоя; замена слабых грунтов существующего основания насыпи скальным грунтом от разработки выемки; планировка и очистка откосов и дна выемки.

Брошенные участки существующей автодороги на ПК 1+10 - ПК 2+25, ПК 3+66 – ПК 4+30 предусмотрено частично разобрать и рекультивировать ранее снятым грунтом растительного слоя.

В рабочем проекте запроектировано 3 типа поперечных профилей земляного полотна, в соответствии с требованиями СНиП РК 3.03-09-2006*, применительно к типовому проекту серии 503-0-48.87:

- насыпь с заложением откосов 1:1,5;
- выемка с кюветом и заложением откосов 1:1;
- полунасыпь – полувыемка.

Разработка грунта выемки предусмотрена с использованием буровзрывных работ.

Буровзрывные работы должны выполняться организацией имеющей лицензию на выполнение данного вида работ по разработанному, согласованному и утверждённому проекту производства буровзрывных работ.

Для разработки выемки предусмотрено предварительное рыхление скальной породы скважинным методом взрывания. Для заезда буровой техники и устройства площадки для установки бурового оборудования предусмотрено устройство пионерной дороги с использованием шпурового метода взрывания. При использовании скважинного и шпурового методов взрывания применяется короткозамедленный способ взрывания, для уменьшения сейсмического воздействия, уменьшения воздействия взрывной волны и предотвращения разлёта кусков взорванной породы. Для защиты деревьев расположенных у дороги, на территории земель государственного лесного фонда, предусмотрено укрытие взрываемых поверхностей металлической сеткой, пригруженной мешками с песком, для ограничения разлёта кусков взорванной породы. Дробление негабаритных кусков взорванной породы предусмотрено шпуровым методом, с укрытием их металлической сеткой и мешками с песком.

Дорожная одежда

В рабочем проекте предусмотрен расчёт нежёсткой дорожной одежды облегченного типа, с усовершенствованным асфальтобетонным покрытием, согласно требованиям СН РК 3.03-19-2006 «Проектирование дорожных одежд нежёсткого типа», в соответствии с условиями указанными в задании на проектирование. Расчётная нагрузка - А1. Расчётный модуль – 130 МПа, предусмотрен как минимальный для автомобильных дорог четвёртой технической категории. Коэффициент прочности - 0,9.

Конструкция дорожной одежды предусмотрена из следующих слоёв:

1. Покрытие - плотный мелкозернистый асфальтобетон, тип Б, марка – II, на битуме БНД 90/130 с добавление присадки БП-3М (0,7 % от массы битума), толщиной 4 см;
2. Верхний слой основания – песчано-гравийная смесь, обработанная в установке битумом БНД 90/130 с добавлением минерального порошка, толщиной 8 см;
3. Нижний слой основания – песчано-гравийная смесь, толщиной 15 см.

С учётом невысокой интенсивности автотранспортного движения проектируемая дорожная одежда принята конструктивно, с минимальной толщиной слоев. Укрепление обочин предусмотрено материалом от разборки существующего асфальтобетонного покрытия.

Продольный водоотвод и водоотвод с проезжей части

Поперечный поверхностный водоотвод, с проезжей части, предусмотрен за счёт уклона проезжей части – 20 промилле и обочин – 40 промилле, с отводом воды в

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

искусственные сооружения и кюветы. Поперечные уклоны односкатного профиля проезжей части (виража), при радиусах горизонтальных кривых в плане менее 2000 м запроектированы - 40 промилле, с поперечным уклоном обочин равным уклону проезжей части на вираже.

Продольный водоотвод создаётся продольным уклоном проезжей части в пределах 30 – 69 промилле.

На участке с ПК 0+00 до ПК 0+38, с ПК 3+61 по ПК 4+90 предусмотрена расчистка (нарезка) кюветов, сечением: глубина не менее 0,6 м, ширина по низу – 0,4 м.

На участках с ПК 2+40 по ПК 2+65 и с ПК 3+90 по ПК 4+25 предусмотрено спрямление русла ручья, протекающего справа от автодороги. Спрямление русла ручья предусмотрено для отведения его из-под проектируемой насыпи земляного полотна автодороги.

Примыкания и пересечения в одном уровне

На данном участке автодороги примыкания и пересечения в одном уровне не предусмотрены.

Слева от автодороги, на участке с ПК 1+00 по ПК 2+23 в перспективе предусмотрено устройство площадки для стоянки автомобилей. Стоянку и съезды на неё предусмотрено устроить собственными силами ТОО «Центр-С», обслуживающего горнолыжную базу «Алтайские Альпы».

Автобусные остановки. Площадки отдыха

На проектируемом участке автодороги автобусные остановки не предусмотрены.

Слева от автодороги, на участке с ПК 1+00 по ПК 2+23 в перспективе предусмотрено устройство площадки для стоянки автомобилей. Стоянку и съезды на неё предусмотрено устроить собственными силами ТОО «Центр-С», обслуживающего горнолыжную базу «Алтайские Альпы».

Обустройство дороги и безопасность дорожного движения

Согласно требованиям СНиП РК 3.03.09-06*; СТ РК 1412-2005; СТ РК 1125-2002; СТ РК 1124-2003 в рабочем проекте предусмотрены следующие мероприятия по организации и безопасности движения автотранспорта на проектируемом участке автодороги:

– установка знаков второго типоразмера, согласно СТ РК 1125-2002 «Знаки дорожные. Общие технические условия», с металлическими стойками применительно к типовому проекту 3.503-9-80 «Опоры дорожных знаков на автомобильных дорогах», для своевременной и полной информации водителей об условиях движения автотранспорта. Общее количество дорожных знаков – 6 шт, в том числе: предупреждающих – 3 шт; информационно-указательных – 2 шт; табличка дополнительной информации – 1 шт;

– устройство горизонтальной и вертикальной дорожной разметки, в соответствии с требованиями СТ РК 1124-2003 «Разметка дорожная. Технические требования». Разметка предусмотрена нитроэмалью с применением стеклянных светоотражающих микрошариков;

– устройство направляющих столбиков, согласно СТ РК 1412-2005 «Технические средства организации дорожного движения»: на трубе и лотке по одному столбику с каждой стороны вдоль оси трубы и по одному столбику с обеих сторон до и после сооружений - через 10 м; в пределах кривых в плане и на подходах к ним, при высоте насыпи не менее 1 м. Общее количество направляющих столбиков - 21 шт.

Наибольший коэффициент аварийности на проектируемом участке автодороги составляет 10,50, по отношению к нормативному коэффициенту аварийности – 25,00.

Организация дорожного движения на период производства работ

Организация транзитного движения автотранспорта, на период строительства нового участка автодороги, предусмотрена по существующей автодороге, в соответствии с требованиями и рекомендациями ВСН 41-92 «Инструкция по организации движения в

Международная академия строительства

местах производства работ на автомобильных дорогах Республики Казахстан», СТ РК 1412-2005 «Технические средства организации дорожного движения».

Организация движения автотранспорта по существующей автодороге предусмотрена со следующими мероприятиями:

– установка временных дорожных знаков;

– установка направляющих столбиков в местах въезда и выезда с существующей автодороги.

6.3.2. Искусственные сооружения

Водопропускная труба и лоток

На основании комплексных инженерных изысканий, выполненных ТОО «КАЗДОРПРОЕКТ» в 2012 году, в рабочем проекте предусмотрена полная замена существующей водопропускной трубы, расположенной на ПК 3+56, на новую трубу. Конструкция новой трубы предусмотрена применительно к т.п. 3.501.1-144. Труба косогорная (уклон трубы более 19 промилле), отверстие трубы 1,0 м. Звенья трубы из сборного железобетона, отверстием 1,0 м (№ блока ЗКП 2.100). Портальные стенки, откосные крылья и фундамент - из монолитного бетона В20, F200. Под фундаментом трубы предусмотрена замена скальным грунтом слабого грунта (суглинок мягкопластичный с включением щебня), на глубину 0,4 м от низа песчано-гравийной подготовки. На входе трубы предусмотрено устройство подводящего русла с укреплением дна и откосов рваным камнем на цементном растворе.

На ПК 1+88 в рабочем проекте предусмотрено устройство водопропускного лотка из железобетонных звеньев отверстием 1,2х1,0 м для пропуска воды из логов в весенний период и во время дождей. Лоток косогорный, с уклоном более 19 промилле запроектирован в котловане из скального грунта. Под лотком предусмотрен выравнивающий слой из монолитного бетона толщиной 15 см. Портальные стенки - из монолитного бетона. На входе и выходе из лотка запроектировано подводящее и отводящее русло.

Над водопропускной трубой и лотком запроектированы направляющие столбики, на поверхности земляного полотна автодороги, в пределах обочин.

6.3.3. Инженерные сети

В рабочем проекте не предусмотрены проектные решения по переустройству существующих сетей и устройству новых инженерных сетей.

6.4. Организация строительства

При капитальном ремонте участка автодороги предусмотрены следующие основные технологические операции:

– подготовительные работы;

– земляные работы – предварительное снятие растительного слоя и слабых грунтов основания насыпи земляного полотна автодороги; отсыпка нижней части насыпи земляного полотна из скального грунта выемки; отсыпка верхней части насыпи земляного полотна суглинистым грунтом от устройства площадки для стоянки автомобилей, расположенной слева от автодороги; разработка выемки, с предварительным рыхлением грунта взрывами; транспортировка грунта выемки в насыпь земляного полотна автодороги; уплотнение грунта насыпи;

– буровзрывные работы, выполняемые специализированной организацией, имеющей лицензию на данный вид деятельности, по разработанному проекту производства буровзрывных работ, согласованному с заинтересованными организациями и утверждённому в установленном порядке. Состав буровзрывных работ: устройство «пионерной» дороги для заезда буровой техники и автомобилей, обслуживающих буровое оборудование; устройство площадок для размещения бурового оборудования; бурение скважин в соответствии с утвержденным в установленном порядке проектом производства буровзрывных работ; подготовка взрывчатых материалов; зарядка скважин и забойка; монтаж взрывной сети; укрытие зарядов; взрывание зарядов;

МЕМОРАНДУМ ● ГОСЭКСПЕРТИЗА

– устройство дорожной одежды - устройство нижнего слоя основания из песчано-гравийной смеси; устройство верхнего слоя основания из горячей чёрной песчано-гравийной смеси приготовленной в установке, после подгрунтовки битумом нижнего слоя; устройство асфальтобетонного покрытия;

– устройство водопропускных труб – устройство котлована; монтаж выходного оголовка, примыкающих к нему звеньев трубы и входного оголовка; монтаж откосных крыльев; устройство гидроизоляции звеньев трубы; засыпка конструкции трубы насыпью земляного полотна автодороги;

– устройство обстановки и разметки автодороги - установка направляющих столбиков, дорожных знаков, нанесение дорожной разметки;

– посадка деревьев–саженцев (берёза) с оголенной корневой системой взамен вырубленных, на участке ПК 1+00 – ПК 2+23. Общее количество высаживаемых деревьев – 24 шт, взамен срубленных – 12 шт.

Район производства работ относится к разряду хорошо освоенных. Со всеми источниками снабжения район связан автодорогами с твёрдым покрытием.

В рабочем проекте предусмотрены следующие основные поставщики строительно-дорожных материалов:

– асфальтобетонный завод ТОО «Катон-Карагайский ПДУ», г. Усть-Каменогорск - материалы для устройства покрытия и верхнего слоя основания;

– ТОО «КНМ», г. Усть-Каменогорск - песчано-гравийная смесь и песок;

– ТОО «Железобетонный комбинат», г. Усть-Каменогорск - товарный бетон, железобетонные конструкции искусственных сооружений;

– река Малая Ульба - вода для технических нужд;

– фондируемые материалы – ст. Защита, г. Усть-Каменогорск;

– месторождения «Караузекское», ТОО «Айрос» - камень для укрепительных работ.

На период капитального ремонта участка автодороги движение транзитного автотранспорта предусмотрено по существующему участку автодороги.

Источники получения и способы транспортировки дорожно-строительных материалов и строительных конструкций согласованы с заказчиком рабочего проекта.

Нормативный срок строительства автодороги рассчитан на основании СНиП 1.04-03-2008 «Нормы продолжительности строительства и задела в строительстве предприятий, зданий и сооружений» и составляет 3 месяца.

Срок начала работ по строительству автодороги предусмотрен в 2012 г. и подтверждён письмом № 05-14/882 от 25.04.2012 г. заместителя начальника ГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог ВКО» Н. Жумадилова.

6.5. Отвод земель

Спрямление проектируемого участка автодороги ПК 0+00 – ПК 4+90 предусмотрено в полосе постоянного отвода земель под автомобильную дорогу - отвод земель в постоянное землепользование не требуется.

Отвод земель во временное землепользование не предусмотрен. Временное складирование дорожно-строительных материалов предусмотрено на территории ТОО «Центр-С», на основании выданного им письма от 14.05.2012 г. Скальный грунт для отсыпки нижней части земляного полотна перемещается из скальной выемки. Суглинистый грунт для отсыпки верхней части земляного полотна доставляется от устройства площадки для стоянки автомобилей, расположенной слева от автодороги, на участке ПК 2+00 - ПК 3+40.

6.6. Охрана окружающей среды

В рабочем проекте разработан раздел «Охрана окружающей среды», в выводах которого сказано следующее:

– воздействие на растительность производится на всей площади участка строительства;

– дополнительное отрицательное воздействие на животный мир отсутствует;

МЕМОРАНДАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

– воздействие на почвы производится при устройстве земляного полотна автодороги и водопропускных труб;

– дополнительного воздействия на поверхностные воды, по сравнению с существующим положением оказываться не будет;

– месторождения подземных вод в районе строительства отсутствуют;

– влияние на атмосферу носит временный характер на период капитального ремонта участка автодороги и постоянный характер на период эксплуатации автодороги. Влияние выбросов загрязняющих веществ оценено как незначительное, но постоянное.

В рабочем проекте предусмотрены следующие мероприятия по охране окружающей среды:

– посадка деревьев–саженцев (берёза) с оголенной корневой системой взамен вырубленных (попадающих в зону строительства), на участке ПК 1+00 – ПК 2+23. Общее количество высаживаемых деревьев – 24 шт, взамен срубленных – 12 шт;

– предварительное снятие, перемещение, хранение растительного грунта для рекультивации нарушенных земель;

– использование предварительно снятого растительного грунта для рекультивации брошенного участка автодороги;

– процесс рекультивации земель предусмотрен из двух этапов: первый этап (технический) – разборка земляного полотна брошенных участков существующей автодороги, надвижка ранее снятого растительного грунта с планировкой; вспашка с боронованием; второй этап (биологический) - внесение минеральных удобрений; засев многолетних трав механизированным способом;

– устройство нежёсткой дорожной одежды облегченного типа с усовершенствованным покрытием;

– устройство поперечного и продольного водоотвода с проезжей части автодороги, с перепуском поверхностных вод в кюветы, искусственные сооружения и понижения рельефа;

– устройство приямка оборудованного рыбозащитным устройством (решетчатый ящик обтянутый тканой сеткой, с квадратными ячейками группы 2, из оцинкованной низкоуглеродистой проволоки) для забора воды на технические нужды из реки Малая Убинка;

– заправка автотранспорта и строительной техники, с использованием переносных поддонов для сбора возможных утечек ГСМ при заправке;

– организация контроля за состоянием окружающей среды на период капитального ремонта участка автодороги;

– сбор строительных и твердых бытовых отходов (IV класса опасности) в ящики с последующим вывозом на полигон промышленных и твердых бытовых отходов, соответственно.

В разделе рабочего проекта «Охрана окружающей среды» сделаны выводы о том, что работы по капитальному ремонту участка автодороги окажут допустимое воздействие на состояние окружающей среды, в период проведения строительно-монтажных работ. Проектируемый объект относится к четвертой категории опасности.

6.7. Сметный раздел

Сметная документация разработана в соответствии со СНиП РК 1.02-01-2007*, 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, книги 1-5 с изменениями и дополнениями, выпуски 1-11.

Сметная документация составлена с использованием программного комплекса Sana-2001 (версия 13-2.16) по выпуску сметной документации в ценах 2001 года.

Стоимость материалов определена в соответствии с СН РК 8.02-02-2002 п. 4.3.5.

В сметной стоимости строительства учтены:

МЕМОРАНДАМ ● ПРОЕКТОПЕРТИЗА

- накладные расходы на строительные, монтажные и специальные строительные работы в соответствии с приложением №1 к СН РК 8.02-02-2002;
- ненормируемые и непредвиденные затраты в размере 6% от суммы прямых затрат и накладных расходов (СН РК 8.02-02-2002);
- дополнительные затраты на временные здания и сооружения СН РК 8.02-09-2002;
- дополнительные затраты при производстве работ в зимнее время согласно НДЗ-2001 (СН РК 8.02-07-2002);
- затраты на дополнительные отпуска и выслугу лет (СН РК 8.02-02-2002);
- налоги, сборы и обязательные платежи начислены согласно действующему законодательству в размере 2%;
- налог на добавленную стоимость (НДС) принят на 2012 г. в размере 12% от сметной стоимости строительства в текущем уровне цен с учетом налогов, сборов и обязательных платежей.

В соответствии с постановлением Правительства от 11 сентября 2007 года № 791 переход от базовых цен 2001 года выполнен через индекс изменения месячного расчетного показателя, к текущей стоимости строительства на 2012 г. согласно Закону Республики Казахстан «О республиканском бюджете на 2011-2013 годы»:

- 2012 год – 1 618 тенге (индекс – 2,088).

7. ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА ПРОЕКТНЫХ РЕШЕНИЙ И РЕЗУЛЬТАТЫ ЭКСПЕРТИЗЫ

7.1 Оценка проектных решений

Состав и комплектность представленных материалов приняты в соответствии с требованиями СНиП РК 1.02-01-2007* «Инструкция о порядке разработки, согласования, утверждения и составе проектной документации на строительство», других нормативных документов Республики Казахстан. Рабочий проект разработан согласно утвержденному заказчиком заданию на проектирование и другим исходным данным.

Сметная документация разработана в соответствии со СНиП РК 1.02-01-2007* «Инструкция о порядке разработки, согласования, утверждения и составе проектной документации на строительство », СН РК 8.02-02-2002 «Порядок определения сметной стоимости строительства в Республике Казахстан».

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

7.2.1. Автодорога

1. В общей пояснительной записке основные технико-экономические показатели дополнены соответствующими показателями.

Чертежи:

2. На чертеже трубы отверстием 1,0 м, расположенной на ПК 3+56, в таблице гидравлических характеристик исправлено место расположения трубы.
3. В паспорте рабочего проекта таблица технико-экономических показателей дополнена показателями сметной стоимости строительства объекта.

7.2.2. Сметная документация

1. Откорректированы затраты на технический надзор в соответствии с изменениями к РДС РК 1.03-02-2010 от 02.05.2012 года.
2. Уточнены расценки на строительно-монтажные работы в соответствии с СН РК 8.02-05-2002.

МЕМОРАНДАМА ● ГОСЭКСПЕРТИЗА

Таблица 2

Технико-экономические показатели по рабочему проекту

№ п/п	Наименование показателей	Ед. изм.	Показатели		Примечание +увеличен, -уменьшен
			Заявленные до экспертизы	Рекомендуемые к утверждению	
1	2	3	4	5	6
1	Протяжённость	км	0,490	0,490	-
2	Строительная длина	км	0,490	0,490	-
3	Категория дороги	-	четвёртая	четвёртая	-
4	Количество полос движения	шт	2	2	-
5	Ширина земляного полотна	м	10,00	10,00	-
6	Ширина полосы движения	м	3,00	3,00	-
7	Ширина проезжей части	м	6,0	6,0	-
8	Тип дорожной одежды	-	Облегченный	Облегченный	-
9	Вид покрытия	-	усовершенствованное асфальтобетонное	усовершенствованное асфальтобетонное	-
10	Общая сметная стоимость строительства в базовых ценах 2001 года	млн. тенге	15,441	14,906	-0,535
	в том числе:				
10.1	строительно-монтажные работы	млн. тенге	14,528	14,422	-0,106
10.2	прочие		0,913	0,484	-0,429
11	Общая сметная стоимость строительства в текущих ценах 2012 г.	млн. тенге	40,103	39,189	-0,914
	в том числе:				
11.1	строительно-монтажные работы	млн. тенге	30,335	30,113	-0,222
11.2	прочие		9,768	9,076	-0,692
12	Продолжительность строительства	месяц	3,0	3,0	-

Примечания:

- снижение сметной стоимости произошло в результате уточнения расценок на строительно-монтажные работы в соответствии с СН РК 8.02-05-2002;
- общее снижение сметной стоимости составило 0,914 млн. тенге.

8. ВЫВОДЫ:

1. С учетом внесенных изменений и дополнений рабочий проект **«Капитальный ремонт автомобильной дороги областного значения «Усть-Каменогорск – Горная Ульбинка – Северное», участок км 38 – 39 в Глубоковском районе Восточно-Казахстанской области»** соответствует требованиям государственных нормативов, действующих в Республике Казахстан, и рекомендуется для утверждения в установленном порядке со следующими основными технико-экономическими показателями:

- протяжённость - 0,490 км;
- строительная длина - 0,490 км;
- категория дороги - четвертая;
- количество полос движения - 2 шт;
- ширина земляного полотна - 10,00 м;
- ширина полосы движения - 3,00 м;
- ширина проезжей части - 6,00 м;
- тип дорожной одежды - облегченный;
- вид покрытия - усовершенствованное асфальтобетонное;

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

– общая сметная стоимость строительства
в базовом уровне цен 2001 года - 14,906 млн. тенге;
в том числе:
– строительно-монтажные работы - 14,422 млн. тенге;
– общая сметная стоимость строительства
в текущих ценах 2012 г. - 39,189 млн. тенге;
в том числе:
– строительно-монтажные работы - 30,113 млн. тенге.
– продолжительность строительства - 3,0 месяца.

2. Заказчику в исполнении пункта 5 Протокольного решения заседания Правительства Республики Казахстан от 2 февраля 2010 года № 17-56/005-1689, 05-12 при строительстве максимально использовать оборудование, материалы и конструкции отечественных товаропроизводителей.

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

4. До начала производства работ рабочий проект подлежит утверждению в установленном порядке в течении 3 месяцев.

8.ТҰЖЫРЫМДАР:

1. Енгізілген өзгерістер мен толықтыруларды ескере отырып, **«Шығыс Қазақстан облысы Глубокое ауданындағы 38 - 39 шақырым теліміндегі «Өскемен – Горная Ульбинка – Северное» облыстық маңызы бар автомобиль жолын күрделі жөндеу»** жұмыс жобасы Қазақстан Республикасында қолданылатын мемлекеттік нормативтерге сәйкес келеді және белгіленген тәртіппен келесідей негізгі техника-экономикалық көрсеткіштермен бекітілуге ұсынылады:

- ұзындығы - 0,490 шақырым;
- құрылыс ұзындығы - 0,490 шақырым;
- жол дәрежесі - төртінші;
- жүру белдіктерінің саны - 2 дана;
- жер жабындысының ені - 10,00 м;
- жүру белдіктерінің ені - 3,00 м;
- жол жабындысының түрі - жеңілдетілген;
- жабынды түрі - асфальтобетонды жетілдірілген;
- 2001 жылғы базалық бағадағы құрылыстың жалпы сметалық құны - 14,906 млн. теңге;
оның ішінде ҚМЖ - 14,422 млн. теңге;
- 2012 ж. ағымындағы бағадағы құрылыстың жалпы сметалық құны - 39,189 млн. теңге;
оның ішінде ҚМЖ - 30,113 млн теңге;
- құрылыс ұзақтығы - 3,0 ай.

2. Қазақстан Республикасы Үкіметі отырысының 2010 жылғы 2 ақпандағы № 17-56/005-1689, 05-12 хаттама шешімінің 5 бөлімінің орындалу мақсатында тапсырысшыға, құрылыс кезінде отандық тауар өндірушілердің құрал-жабдықтарын, материалдар мен конструкцияларын барынша көп колдану.

3. Бекітілуге ұсынылғанда және өндіріс жұмыстарына берілген кезде жұмыс жобаны бұл сараптаманың қорытындысымен сәйкестігіне тексеру керек.

4. Өндірістік жұмыстар басталмай тұрып жұмыс жоба 3 айдың ішінде белгіленген тәртіппен бекітілуге тиісті.

Өндіріс бөлімінің бастығы Т.Г. Мосиенко
Жетекші сарапшы А.В. Шалаев
Бас маман Е.Ю. Игнатович
Маман В.А. Гаврилов

МЕМЛЕКЕТТІК САРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА