ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН

ҚҰРЫЛЫС ЖӘНЕ ТҰРҒЫН ҮЙ-КОММУНАЛДЫҚ ШАРУАШЫЛЫҚ ІСТЕРІ АГЕНТТІГІ

"ЖОБАЛАРДЫ МЕМЛЕКЕТТІК ВЕДОМСТВОДАН ТЫС САРАПТАУ" РЕСПУБЛИКАЛЫҚ МЕМЛЕКЕТТІК КӘСІПОРНЫ

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА •

АГЕНТСТВО ПО ДЕЛАМ СТРОИТЕЛЬСТВА И ЖИЛИЩНО-КОММУНАЛЬНОГО ХОЗЯЙСТВА

РЕСПУБЛИКАНСКОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ "ГОСУДАРСТВЕННАЯ ВНЕВЕДОМСТВЕННАЯ ЭКСПЕРТИЗА ПРОЕКТОВ"

ДГП "Кокшетаугосэкспертиза"

«УТВЕРЖДАЮ»:

Директор ДГП
«Кокшетаугосэкспертиза»

_____ Видайко В.Л.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

№12-0002/11 от 06 января 2011г.

по рабочему проекту **«Капитальный ремонт автомобильной дороги «Аксу-Изобильное», км 0-8,5 (8,5 км) Акмолинской области»**

ЗАКАЗЧИК:
ГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог Акмолинской области»

ГЕНПРОЕКТИРОВЩИК:
ТОО «Инженерный центр «АСТАНА»»

г. Кокшетау

1. НАИМЕНОВАНИЕ

Рабочий проект **«Капитальный ремонт автомобильной дороги «Аксу - Изобильное», км 0-8,5 (8,5км) Акмолинской области»** разработан в 2010 году.

Настоящее заключение выполнено в соответствии с договором на экспертизу рабочего проекта №12-291/2010 от 29 ноября 2010г., заключенным с ТОО «Инженерный центр «АСТАНА»» согласно письму заказчика от 09.11.2010 года №01-05/1333 о делегировании генпроектировщику прав проведения экспертизы.

2. ЗАКАЗЧИК

ГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог Акмолинской области».

3. ГЕНПРОЕКТИРОВЩИК

ТОО «Инженерный центр «АСТАНА»» (государственная лицензия 01-ГСЛ №002587 от 09.01.2001г., выданная Комитетом по делам строительства Министерства индустрии и торговли Республики Казахстан, действительна до 09.01.2011г.).

Главный инженер проекта – Ашкеев Р.К. (приказ №71 от 14.09.2010г.).

Запись о соответствии рабочего проекта требованиям экологических, санитарно-гигиенических, противопожарных и других норм, действующих в Республике Казахстан, удостоверена подписью ГИПа.

4. ИСТОЧНИК ФИНАНСИРОВАНИЯ

Государственные инвестиции.

5. ОСНОВНЫЕ ИСХОДНЫЕ ДАННЫЕ

5.1 Основания для разработки:

- техническое задание на разработку рабочего проекта «Капитальный ремонт автомобильной дороги «Аксу - Изобильное», км 0-8,5 (8,5км) Акмолинской области», утверждённое и.о. начальника ГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог Акмолинской области» 21.10.2010г.;
- протокол об итогах повторных государственных закупок способом конкурса по закупке работ по разработке проектно-сметной документации на капитальный ремонт от 20.08.2010г. по программе 003 «Обеспечение функционирования автомобильных дорог»;
- схема транспортировки дорожно-строительных материалов, ведомость источников получения и способов транспортировки основных материалов для капитального ремонта автомобильной дороги «Аксу - Изобильное», км 0-8,5 (8,5км), утверждённые начальником ГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог Акмолинской области».

5.2 Согласования и заключения органов государственного надзора в соответствии с требованиями законодательства Республики Казахстан:

- положительное санитарно-эпидемиологическое заключение от 05.11.2010г. №09-1454, выданное департаментом Комитета госсанэпиднадзора МЗ РК по Акмолинской области;
- письмо Управления дорожной полиции ДВД Акмолинской области МВД Республики Казахстан от 13.11.2010г. №6/10446 о согласовании раздела организации дорожного движения рабочего проекта.

5.3 Комплектность представленной на экспертизу документации:

1. Том I. Пояснительная записка.
2. Том II. Рабочие чертежи.

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

3. Том III. Охрана окружающей среды.
4. Том IV. Сметная документация.

5.4 Цель и назначение объекта, необходимость и целесообразность его капитального ремонта:

Целью капитального ремонта автомобильной дороги является организация движения и создание наиболее удобных и безопасных условий движения транспортных средств, увеличение пропускной способности автодороги.

6. ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ ОБЪЕКТА И ПРИНЯТЫЕ ПРОЕКТНЫЕ РЕШЕНИЯ

6.1 Характеристика участка и место размещения объекта.

Участок автодороги «Аксу - Изобильное», км 0-8,5 (8,5км) расположен на территории Аккольского района Акмолинской области. Начало трассы принято вблизи северо-восточный окраины села Аксу в конце съезда с автомобильной дороги республиканского значения «Макинск - Аксу - Селеты - Торгай», конец трассы принят на км 8,5 автодороги областного значения «Аксу - Изобильное».

6.1.1 Климат. Участок расположен в IВ климатическом подрайоне и характеризуется следующими данными:

Дорожно-климатическая зона – IV.

Средние температуры воздуха:

- года - плюс 1,8°С;
- наиболее жаркого месяца (июля) - плюс 20,4°С;
- наиболее холодного месяца (января) - минус 16,8°С;
- наиболее холодной пятидневки:
  - обеспеченностью 0,98 - минус 36°С;
  - обеспеченностью 0,92 - минус 33°С;
- наиболее холодных суток:
  - обеспеченностью 0,98 - минус 41°С;
  - обеспеченностью 0,92 - минус 38°С.

Нормативная глубина промерзания грунтов:

- суглинки и глины - 184см;
- супеси, пески мелкие и пылеватые - 225см;
- пески средние, крупные и гравелистые - 241см;
- крупнообломочные грунты - 274см.

Среднегодовое количество осадков: - 326мм;
в том числе в зимний период - 88мм.

Толщина снежного покрова с 5% вероятностью превышения - 39см.

Количество дней:

- с гололёдом	дней	- 6;
- с градом	-//-	- 2;
- с туманами	-//-	- 10;
- с метелями	-//-	- 18;
- с ветрами (свыше 15м/сек)	-//-	- 40.

6.1.2 Рельеф. Участок трассы от км 1/88+380 по км 3/85+500 - 2км из 8,5км представляет собой всхолмленную местность с выраженными крупными формами

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

рельефа с перепадом высот плюс 40м, далее на 6,5км - равнинный участок с перепадом высот до 3,0м.

6.1.3 Геолого-геоморфологическое строение. В геоморфологическом отношении участок приурочен к надпойменной террасе р.Аксу, рельеф представляет собой слабо волнистую пологую наклонённую равнину. Общий уклон поверхности наблюдается в западном направлении. Абсолютные отметки в границах ремонтируемого участка автомобильной дороги составляют 228,74-306,86м. В геологическом строении территории изысканий на исследованную глубину до 6,50м принимают участие мезокайназойские образования коры выветривания по аргелитам и песчаникам (элювий), представленные суглинком лёгким песчанистым, тяжёлым песчанистым и дресвяным грунтом с суглинистым заполнителем. На кровле этих образований залегают делювиально-пролювиальные отложения средне-верхнечетвертичного периода, представленные супесью песчанистой и песком средней крупности.

6.1.4 Гидрогеологические условия. Грунтовые воды вскрыты скважинами №6 и №9 на участках временных водотоков и относятся к верховодке. Установившийся уровень грунтовых вод отмечен на глубине 1,30м и 3,20м от поверхности земли, на отметках 286,14-287,54м. Питание подземных вод осуществляется за счёт атмосферных осадков. По качеству воды солёные, минерализация подземных вод колеблется от 0,9г/дм³ до 11,8г/дм³. По химическому составу вода хлоридно-сульфатно-натриево-кальциевая и хлоридно-сульфатно-кальциевая. Подземные воды обладают слабой углекислой агрессией к бетонам марки W4 и к арматуре железобетонных конструкций.

6.1.5 Инженерно-геологические условия участка. Притрассовая полоса. Согласно отчету по инженерно-геологическим изысканиям, выполненному ТОО «Инженерный центр «АСТАНА»» (государственная лицензия 01-ГСЛ №002587 от 09.01.2001г., выданная Комитетом по делам строительства Министерства индустрии и торговли Республики Казахстан, действительна до 09.01.2011г.) трасса участка автодороги проходит по существующей насыпи земляного полотна. Существующая насыпь, возведённая из грунтов боковых притрассовых резервов, обследована бурением скважин на всю мощность насыпного слоя с отбором проб грунта ненарушенной структуры (монолитов) для определения физико-механических свойств. По результатам камеральной обработки полевой документации буровых скважин и результатам лабораторных испытаний отобранных проб, в насыпи существующего земляного полотна в соответствии с дорожно-строительной классификацией грунтов выделено три инженерно-геологических элемента:

- суглинок легкий дресвянистый;
- суглинок легкий песчанистый;
- дресвяный грунт с суглинистым заполнителем.

Грунты насыпи существующего земляного полотна уплотнены недостаточно, по данным лабораторных испытаний коэффициент уплотнения грунтов колеблется от 0,70 до 0,90. По характеру и степени увлажнения участок трассы относится к I типу местности. В понижениях рельефа возможен кратковременный застой воды в кюветрезервах в период выпадения осадков и снеготаяния, в урочище Аксу – эти участки относятся к третьему типу местности. Слагающие земляное полотно грунты повсеместно в различной степени засолены.

Четвертичные грунты притрассовой полосы имеют сульфатное незасоление и среднее засоление, коэффициент уплотнения составляет 0,91.

Грунты элювиального генезиса повсеместно засолены. Засоление этих грунтов носит сульфатный и хлоридно-сульфатный характер, коэффициент уплотнения составляет 0,95.

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

В притрассовой полосе повсеместно присутствует растительный слой почвы, подлежащий снятию при проектном решении по использованию грунтов притрассовой полосы. Средняя мощность растительного слоя почвы составила 0,15м.

6.2. Краткие сведения о существующей дороге.

6.2.1 Существующее земляное полотно, дорожная одежда. Существующая автомобильная дорога относится к III категории. Асфальтобетонное покрытие шириной от 5,8 до 7,8м, толщиной покрытия от 0,07м до 0,22м на основании из низкопрочного щебня толщиной от 0,2м до 0,45м. Покрытие на участке от ПК0+00 до ПК17+69 и от ПК19+69 до конца дороги находится в неудовлетворительном состоянии, имеются дефекты в виде выбоин и ям, трещины с мелкими ячейками, выкрашивание, колейность, пятна ямочного ремонта, разрушение кромок. На участке от ПК17+69 до ПК19+69 щебеночное покрытие разрушено на 100%.

На ПК18+69 трассу пересекает лог от урочища Аксу, на пересечении установлена металлическая труба диаметром 2×0,75м, на ПК11+80 - одна железобетонная труба диаметром 1,0м, трубы находятся в неудовлетворительном состоянии и требуют замены. Три железобетонные трубы диаметром 1,0м находятся в удовлетворительном состоянии и требуют ремонта. В начале трассы вдоль главной дороги проложены два водопровода:
- старый водопровод диаметром 500мм (ПК0+42);
- новый водопровод диаметром 500мм (ПК0+74,0).

При пересечении полотна дороги, трубопроводы имеют защитный футляр.

На участке установлено 9 дорожных знаков (предупреждающие, приоритета, запрещающие и информационно-указательные) и 9шт лампасных железобетонных километровых столбиков.

На подходах к логу установлено барьерное ограждение, находящееся в неудовлетворительном состоянии, на трубах по одному железобетонному столбику с каждой стороны дороги.

6.3. Проектные решения.

6.3.1 Технические параметры дороги, принятые при проектировании. Параметры проектирования приняты в соответствии с действующими нормами на территории Республики Казахстан, СНиП РК 3.03-09-2006* «Автомобильные дороги».

Таблица 1

Основные технические нормативы:

№ п/п	Наименование параметров	Нормативы	
		по СНиП РК 3.03-09-2006*	Принятые
1	2	3	4
1.	Категория дороги	III	III
2.	Расчётная скорость движения, км/час	100	100
3.	Число полос движения, шт	2	2
4.	Ширина полосы движения, м	3,5	3,5
5.	Ширина проезжей части, м	7,0	7,0
6.	Ширина обочины, м	2,5	2,5
7.	Наименьшая ширина укрепительной полосы, м	0,5	0,5
8.	Ширина земляного полотна, м	12,0	12,0

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

9.	Поперечный уклон проезжей части и укрепительной полосы, ‰	20	20
10.	Поперечный уклон обочины, ‰	40	40
11.	Дорожная одежда	капитальный	капитальный
12.	Наибольший продольный уклон, ‰	50	48
13.	Наименьшее расстояние видимости, м		
	а) для остановки	200	200
	б) встречного автомобиля	350	350
14.	Наименьшие радиусы кривых		
	а) в плане, м / в стесненных условиях, м	600/400	400
	б) в продольном профиле:		
	- выпуклые, м	10 000	10 000
	- вогнутые, м	3 000	3 000
15.	Виражи с односкатным профилем проезжей части при радиусах кривых в плане, м	2 000 и менее	2 000 и менее
16.	Максимальная величина разности продольного уклона в местах перелома участков профиля	50	45

6.3.2 План трассы. Общее направление существующего участка трассы северо-восточное. Начало трассы ПК0+0 соответствует км 0,0 автомобильной дороги, конец трассы соответствует км 8,5 существующего километража.

На всём протяжении трасса имеет 14 углов поворота, величины радиусов закругления на них назначены из условий максимального использования существующего земляного полотна, 8 углов с разбивкой, остальные углы – поправочные.

6.3.3 Продольный профиль. Продольный профиль дороги составлен в абсолютных отметках и запроектирован по оси проезжей части. Привязка отметок произведена от опорных геодезических пунктов республиканской сети и временных реперов.

Проектная линия запроектирована «по обертывающей», за исключением отдельных участков для обеспечения видимости и над трубами. В местах расположения железобетонных труб и на подходах к ним проектная линия проложена с учётом необходимого возвышения бровки земляного полотна над расчётным уровнем подпертых вод и конструктивных элементов сооружений.

Принятые вертикальные кривые обеспечивают требуемое наименьшее расстояние видимости встречного автомобиля – 450м и движение транспорта с расчётными скоростями.

6.3.4 Поперечные профили проезжей части. Проезжая часть запроектирована двухскатным поперечным профилем с уклонами проезжей части 20‰, уклон обочин принят 40‰. Поперечные профили автодороги запроектированы через 20м. На всём протяжении принят поперечный профиль с крутизной откосов 1:4, за исключением участков подходов к трубам - поперечник типа 2 с крутизной откосов 1:1,5.

Для обеспечения продольного водоотвода предусмотрена планировка дна и внешнего откоса существующего резерва с приданием продольных уклонов в сторону водопропускных труб и поперечного уклона от подошвы насыпи. Поперечный профиль дороги принят:

- ширина земляного полотна – 12м;
- ширина проезжей части – 7,0м;
- ширина укрепленных обочин – 2×2,5м.

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

Существующее земляное полотно имеет достаточную ширину и повсеместно сохраняется.

6.3.5 Дорожная одежда. Согласно технического задания автомобильная дорога относится к III технической категории.

Проектом предусмотрена разборка существующей и устройство новой дорожной одежды:

– верхний слой покрытия – из горячей плотной мелкозернистой асфальтобетонной смеси толщиной 0,05м типа Б марки II;

– нижний слой покрытия – из горячей пористой крупнозернистой асфальтобетоной смеси толщиной 0,07м марки II;

– слой основания – из фракционированного щебня толщиной 0,16м, устроенного по способу заклинки;

– дополнительный слой основания – из песка средней крупности (отсева дробления) толщиной 0,20м, уложенного на уплотненный грунт рабочего слоя.

Дополнительный слой основания из песка отсева дробления предусмотрен на 1,0м шире подошвы нижнего слоя основания с заложением откоса 1:1,5. Укрепление внешних кромок проезжей части предусмотрено на ширину 2×0,5м по типу дорожной одежды основной дороги за счёт ширины обочин. На примыкании предусмотрена новая дорожная одежда по типу основной. Укрепление обочин предусмотрено естественным щебнем толщиной 0,12м.

6.3.6 Поверхностный водоотвод. Отвод дождевых и талых вод с проезжей части предусмотрен продольными и поперечными уклонами проезжей части, и затем по существующим кюветам вдоль обочин.

6.3.7 Малые искусственные сооружения. На ремонтируемом участке находятся 5 водопропускных труб. В проекте предусмотрен ремонт 3 существующих круглых железобетонных труб и разборка 2 труб находящихся в неудовлетворительном состоянии с заменой их на новые. Ремонт труб на ремонтируемом участке дороги включает в себя следующие виды работ:

- замену крайних звеньев на входе и выходе;
- ремонт поверхности звеньев с оголённой арматурой;
- восстановление изоляции швов;
- замену блоков оголовков;
- устройство укрепления входных и выходных оголовков;
- расчистку русел и лотков от наносов с приданием уклона руслу в сторону от выходного оголовка.

Укрепление на трубах входных и выходных русел и откосов насыпи предусмотрено по ТП 3.501-1-156 «Укрепление русла и откосов насыпи».

6.3.8 Примыкания. На протяжении ремонтируемого участка автомобильной дороги запроектировано 2 примыкания на существующий щебёночный карьер (ПК39+99) и в п.Селеты (ПК20+75). Радиусы закруглений при сопряжении кромок примыкающих съездов приняты 20-25м и соответствуют ТП 503-0-51.89 «Пересечения и примыкания автомобильных дорог в одном уровне».

6.3.9 Охрана окружающей среды. Основные принятые проектные решения направлены на минимальное отрицательное влияние ремонтируемой автомобильной дороги и проводимых строительных работ на окружающую среду.

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

Раздел «Охрана окружающей среды» разработан ИП «ТАБЫС» Крыловым Д.В. (государственная лицензия №01775Р от 11.02.2008г., выданная Министерством охраны окружающей среды Республики Казахстан).

Раздел «Охрана окружающей природной среды» отражает следующие подразделы:
- охрана атмосферного воздуха;
- охрана поверхностных и подземных вод от загрязнения и истощения;
- восстановление (рекультивация) земельного участка, использование плодородного слоя почвы, охрана недр и животного мира;
- комплексная оценка воздействия на окружающую среду.

6.3.10 Обустройство дороги, организация и безопасность движения. Регулирование и организация движения осуществляется путём установки дорожных знаков, устройства разметки, установки сигнальных столбиков. Установка технических средств организации дорожного движения предусмотрена в соответствии с рекомендациями:
- СНиП РК 3.03-09-2006 «Автомобильные дороги»;
- СТ РК 1412-2005 «Технические средства организации движения»;
- ГОСТ 23457-86 «Технические средства дорожного движения»;
- КР СТ 1125-2002 «Знаки дорожные»;
- ТП 3.503-79 «Дорожная разметка».

Всего на участке предусмотрена установка 19шт дорожных знаков, в том числе:

а) предупреждающих	- 10шт;
б) приоритета	- 5ш;
в) запрещающих	- 1шт;
г) предписывающих	- 1шт;
д) информационно-указательных	- 2шт.

Дорожные знаки устанавливаются на металлических стойках. Металлические стойки дорожных знаков закрепляются в монолитных фундаментах на присыпных бермах.

Установка сигнальных столбиков предусмотрена в пределах кривых на пересечении дорог в одном уровне и у водопропускных труб. Сигнальные столбики устанавливаются на обочине на расстояние 0,35м от бровки земляного полотна. Горизонтальная разметка предусмотрена краской белого цвета повышенной прочности к истиранию.

6.3.11 Дорожно-строительные материалы. Для устройства покрытия щебень осадочных пород предусматривается доставлять с щебёночного завода ТОО «Химтех», расположенного в Аккольском районе п.Заводской.

Материалы дорожной одежды и составляющие асфальтобетонной смеси принятые проектом:
- щебень фракционированный по ГОСТ 8267-93 «Щебень и гравий из плотных горных пород для строительных работ», ГОСТ 25607-94* «Смеси щебёночно-гравийно-песчаные для покрытий оснований автомобильных дорог»;
- песок по ГОСТ 8736-93* «Песок для строительных работ. Технические условия»;
- отсев горных пород по ГОСТ 26193-84 «Материалы из отсевов дробления изверженных горных пород для строительных работ»;
- асфальтобетон по ГОСТ 9128-97 «Смеси асфальтобетонные дорожные и аэродромные и асфальтобетон. Технические условия»;
- минеральный порошок по ГОСТ 16557-2005 «Порошок минеральный для асфальтобетонной смеси. Технические условия», ГОСТ 12784-78 «Методы испытаний»;
- битум по ГОСТ 22245-90* (изм. 96г.) «Битумы нефтяные дорожные вязкие. Технические условия», ГОСТ 11955-82 (изм. 88г., 95г.) «Битумы нефтяные дорожные жидкие. Технические условия», ТУ 0256-001-05034205-2000 «Битумы нефтяные дорожные

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

модифицированные», ГОСТ 11501-78, ГОСТ 11503-11508, ГОСТ 28967-98 «Методы испытаний битумов».

В проекте применены материалы (щебень, песок, асфальтобетон, железобетон) казахстанских производителей.

6.3.12 Организация работ по капитальному ремонту. В разделе проекта по организации работ по капитальному ремонту разработаны следующие подразделы:
- подготовительный период;
- устройство дорожной одежды;
- обустройство и организация движения.

Согласно разделу «Дорожное хозяйство» СНиП РК 1.04.03-2008 «Нормы продолжительности строительства и задела в строительстве предприятий зданий и сооружений» нормативная продолжительность капитального ремонта составляет 10 месяцев.

6.3.13 Сметная документация. 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 норм и расценок на строительные работы СН РК 8.02-05-2002, на строительные материалы, изделия и конструкции СН РК 8.02-04-2002 (изменения и дополнения, выпуски 1-9).

Сметная документация составлена с использованием программного комплекса АВС-4 (редакция 4.2) по выпуску сметной документации в ценах 2001 года.

Стоимость материалов для линейного строительства учтена по калькуляциям с учётом транспортных расходов. Стоимость материалов, отсутствующая в нормативных сборниках цен, принята по прайс-листам.

Объёмы строительно-монтажных работ определены по ведомостям объёмов работ рабочего проекта.

Расчёты выполнены с учётом регионального коэффициента на основные строительные материалы, изделия и конструкции.

Накладные расходы определены в соответствии с Приложением №1 СН РК 8.02-02-2002.

Ненормируемые и непредвиденные затраты составляют 6% от суммы прямых затрат и накладных расходов по СН РК 8.02-02-2002.

Дополнительные затраты определены:
- на временные здания и сооружения по СН РК 8.02-09-2002;
- затраты при производстве работ в зимнее время по СН РК 8.02-07-2002 (НДЗ-2001), температурная зона IV;
- на дополнительные отпуска и выслугу лет по СН РК 8.02-02-2002.

В соответствии с Постановлением Правительства от 11 сентября 2007 года №791 переход к текущей сметной стоимости строительства от базовых цен 2001 года выполнен через индексы изменения месячного расчётного показателя, установленные на 2010г. в размере 1,823 согласно статьи 9 п.4 Закона Республики Казахстан «О Республиканском бюджете на 2010-2012 годы» от 07 декабря 2009 года №219-IV ЗРК, прогнозная стоимость строительства на 2012 год в размере 2,04 по Протоколу заседания Правительства Республики Казахстан №13 от 24.03.2009г.

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

Налог на добавленную стоимость принят в размере 12% на 2010г., 2012г. установленном законодательством Республики Казахстан, от сметной стоимости строительства в текущем уровне цен с учётом налогов, сборов и обязательных платежей.

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

На рассмотрение представлена заявленная сметная стоимость капитального ремонта:

- общая сметная стоимость в базовых ценах 2001г.	- 265,945	млн. тенге
в том числе:		
- строительно-монтажные работы	- 254,001	млн. тенге
- прочие затраты	- 11,944	млн. тенге
- общая сметная стоимость в текущем уровне 2010г., 2012г.	- 628,638	млн. тенге
в том числе:		
- строительно-монтажные работы	- 518,162	млн. тенге
- прочие затраты	- 110,476	млн. тенге

7. ОЦЕНКА ПРИНЯТЫХ ПРОЕКТНЫХ РЕШЕНИЙ И РЕЗУЛЬТАТЫ ЭКСПЕРТИЗЫ

7.1. Оценка принятых проектных решений.

Рассмотренный проект по составу и комплектности представленных материалов в основном соответствует требованиям СНиП РК 1.02-01-2007* «Инструкция о порядке разработки, согласования, утверждения и составе проектной документации на строительство», заданию на проектирование и другим исходным материалам. Однако он не в полной мере отвечал требованиям СН РК 8.02-02-2002 «Порядок определения сметной стоимости строительства в Республике Казахстан», сборникам СНиР-2001, действующим ГОСТам.

7.2 Изменения и дополнения.

В связи с изложенным в п.7.1 настоящего заключения в процессе экспертизы по предварительным экспертным замечаниям в проект были внесены следующие изменения:

1. По рабочему проекту представлены:

- положительное заключение государственной экологической экспертизы от 13.12.2010г. №01-06/3725, выданное ГУ «Управление природных ресурсов и регулирования природопользования Акмолинской области»;
- письмо ГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог Акмолинской области» от 21.12.2010г. №01-03/142 о сроках реализации проекта (май 2012 года).

2. В комплекте чертежей проекта:

- конкретизирована марка горячей плотной смеси типа Б, входящей в состав дорожной одежды (II), соответствующие коррективы внесены в пояснительную записку;
- на схеме оградительных приспособлений разрезы приведены в соответствие с принятыми категориями.

3. В пояснительной записке:

- конкретизирован тип местности по характеру и степени увлажнения согласно отчёту по инженерно-геологическим изысканиям (II);
- сводная ведомость объёмов работ приведена в соответствие с рабочими чертежами.

4. В локальных сметах:

- не верно определённые объёмы приведены в соответствие с рабочими чертежами и сводной ведомостью объёмов работ;
- по отдельным позициям не верно применённые расценки приведены в соответствие с СН РК 8.02-05-2002 «Сборники сметных норм и расценок на строительные работы»;
- не верно определённые общие стоимости и составляющие по отдельным расценкам приведены в соответствие с СН РК 8.02-05-2002 (Сборниками сметных норм и расценок на строительные работы) и Сборником сметных цен на строительные материалы, изделия и конструкции СН РК 8.02-04-2002 с учётом изменений и дополнений;

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

- стоимость материалов (отсутствующая в нормативной базе) принята по прайс-листам согласно п.5.3.6 и 5.3.14 СНиП 1.02-01-2007 «Инструкция о порядке разработки, согласования, утверждения и составе проектной документации».

5. В сметном расчёте учтён МРП на 2013г. в размере 1684 тенге (к=2,173).

6. В сводном расчёте учтена разбивка текущих цен на 2010г., 2012г., 2013г. согласно расчёту нормативной продолжительности капитального ремонта.

В результате корректировки проектно-сметной документации по замечаниям экспертизы основные технико-экономические показатели по рабочему проекту определились в следующем виде:

№ п/п	Наименование показателей	Ед. изм.	Показатели		Примечание (+увеличение, - снижение)
			Заявленные до экспертизы	Рекомендованные к утверждению	
1	2	3	4	5	6
1.	Категория дороги		III	III	-
2.	Тип дорожной одежды		капитальный	капитальный	-
3.	Вид покрытия		асфальтобетон	асфальтобетон	-
4.	Количество полос движения	штук	2	2	-
5.	Ширина полосы движения	метр	3,5	3,5	-
6.	Ширина проезжей части	метр	7,0	7,0	-
7.	Ширина земляного полотна	метр	12,0	12,0	-
8.	Протяжённость ремонтируемого участка	км	8,5	8,5	-
9.	Сметная стоимость капитального ремонта:				
	а) в базовых ценах 2001г.	млн.тенге	265,945	247,363	-18,582
	в том числе:				
	- строительно-монтажные работы	млн.тенге	254,001	243,985	-10,016
	- оборудование	млн.тенге	-	-	-
	- прочие затраты	млн.тенге	11,944	3,378	-8,566
	б) в текущем уровне цен 2010г., 2012г. (графа 4); 2010г., 2012г., 2013г. (графа 5).	млн.тенге	628,638	591,788	-36,850
	в том числе:				
	- строительно-монтажные работы	млн.тенге	518,162	504,215	-13,947
	- оборудование	млн.тенге	-	-	-
	- прочие затраты	млн.тенге	110,476	87,573	-22,903
	из них:				
	а) в текущем уровне цен 2010г.	млн.тенге	4,839	4,000	-0,839
	в том числе:				
	- строительно-монтажные работы	млн.тенге	-	-	-
	- оборудование	млн.тенге	-	-	-
	- прочие затраты	млн.тенге	4,839	4,000	-0,839
	б) в текущем уровне цен 2012г.	млн.тенге	623,799	464,182	-159,617
	в том числе:				
	- строительно-монтажные работы	млн.тенге	518,162	398,184	-119,978
	- оборудование	млн.тенге	-	-	-
	- прочие затраты	млн.тенге	105,637	65,998	-39,639
	в) в текущем уровне цен 2013г.	млн.тенге	-	123,606	+123,606
	в том числе:				
	- строительно-монтажные работы	млн.тенге	-	106,031	+106,031
	- оборудование	млн.тенге	-	-	-
	- прочие затраты	млн.тенге	-	17,575	+17,575
10.	Нормативная продолжительность капитального ремонта	месяц	10	10	-

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

Примечание: Общая сметная стоимость капитального ремонта на весь период, согласно расчёту общей продолжительности капитального ремонта, определена в текущих ценах через индексы изменения МРП, установленные на 2010 год в соответствии со статьей 9 п.4 Закона Республики Казахстан «О Республиканском бюджете на 2010-2012 годы» от 07 декабря 2009 года №219-IV ЗРК. Прогнозная стоимость строительства на 2012 год, на 2013 год определена через индексы изменения месячного расчётного показателя по Протоколу заседания Правительства Республики Казахстан №13 от 24.03.2009г.

В рабочем проекте предусмотрено использование строительных материалов, оборудования и изделий производства Республики Казахстан (стоимость ресурсов казахстанского товаропроизводителя – 134,75 млн.тенге, доля казахстанского содержания – 100%).

В результате корректировки обеспечено наличие необходимых согласований проекта, полнота проектных решений и соответствие сметной документации действующим нормам по её составлению. Достигнуто снижение сметной стоимости на 36,850 млн.тенге, экономия трудозатрат – 86,4 чел/дня.

8. ВЫВОДЫ

8.1 С учётом внесённых по замечаниям и предложениям экспертизы изменений и дополнений, рабочий проект **«Капитальный ремонт автомобильной дороги «Аксу - Изобильное», км 0-8,5 (8,5км) Акмолинской области»** соответствует требованиям законодательных актов и государственных нормативов, действующих в Республике Казахстан, и рекомендуется к утверждению в установленном порядке со следующими технико-экономическими показателями:

- категория дороги - III
- тип дорожной одежды - капитальный
- вид покрытия - асфальтобетон
- количество полос движения - 2 штуки
- ширина полосы движения - 3,5 метров
- ширина проезжей части - 7,0 метров
- ширина земляного полотна - 12,0 метров
- протяженность ремонтируемого участка - 8,5км

- сметная стоимость капитального ремонта:

а) в базовых ценах 2001г.	-	247,363	млн. тенге
в том числе:			
- строительно-монтажные работы	-	243,985	млн. тенге
- прочие затраты	-	3,378	млн. тенге
б) в текущем уровне цен 2010г., 2012г., 2013г.	-	591,788	млн. тенге
в том числе:			
- строительно-монтажные работы	-	504,215	млн. тенге
- прочие затраты	-	87,573	млн. тенге
из них:			
а) в текущем уровне цен 2010г.	-	4,000	млн. тенге
в том числе:			
- прочие затраты	-	4,000	млн. тенге

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

б) в текущем уровне цен 2012г.	-	464,182	млн. тенге
в том числе:			
- строительно-монтажные работы	-	398,184	млн. тенге
- прочие затраты	-	65,998	млн. тенге
в) в текущем уровне цен 2013г.	-	123,606	млн. тенге
в том числе:			
- строительно-монтажные работы	-	106,031	млн. тенге
- прочие затраты	-	17,575	млн. тенге

- нормативная продолжительность капитального ремонта - 10 месяцев

8.2 При представлении на утверждение и выдаче на производство работ рабочий проект подлежит проверке на соответствие его настоящему экспертному заключению.

8.3 До начала производства работ рабочий проект подлежит утверждению в установленном порядке в течении трёх месяцев.

8. ТҰЖЫРЫМДАР

8.1 Енгізілген ескертулер мен сараптама ұсыныстарының өзгертулері және толықтыруларын ескере отырып **«Ақмола облысының «Ақсу – Изобильное» 0-8,5 км (8,5км) автомобиль жолын күрделі жөндеу»** жұмыс жобасы, Қазақстан Республикасында әрекет ететін заңнамалық актілер мен мемлекеттік нормативтер талабына сәйкес және келесі негізгі технико-экономикалық көрсеткіштерімен белгіленген тәртіпте бекітуге ұсынылады:

- жол категориясы - III
- жол қабатының түрі - капиталды
- жабын түрі - асфальтбетонды
- қозғалыс қатарының саны - 2 дана
- қозғалыс қатарының ені - 3,5 метр
- жүріс бөлігінің ені - 7,0 метр
- жер полотносының ені - 12,0 метр
- жөнделетін учаскенің ұзындығы - 8,5км

- күрделі жөндеудің сметалық құны:

а) 2001 жылдың базалық бағасында	-	247,363	млн теңге
оның ішінде:			
- құрылыс-жинақтау жұмыстары	-	243,985	млн теңге
- өзге шығындар	-	3,378	млн теңге
б) 2010, 2012, 2013 жылдың ағымдағы денгей бағасында	-	591,788	млн теңге
оның ішінде:			
- құрылыс-жинақтау жұмыстары	-	504,215	млн теңге
- өзге шығындар	-	87,573	млн теңге
олардан:			
а) 2010 жылдың ағымдағы денгей бағасында	-	4,000	млн теңге

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

оның ішінде:
- өзге шығындар - 4,000 млн теңге

б) 2012 жылдың ағымдағы денгей бағасында - 464,182 млн теңге
оның ішінде:
- құрылыс-жинақтау жұмыстары - 398,184 млн теңге
- өзге шығындар - 65,998 млн теңге

в) 2013 жылдың ағымдағы денгей бағасында - 123,606 млн теңге
оның ішінде:
- құрылыс-жинақтау жұмыстары - 106,031 млн теңге
- өзге шығындар - 17,575 млн теңге

- күрделі жөндеу нормативтік ұзақтығы - 10 ай

8.2 Жұмыс жобасы өндіріс жұмысына бекітуге және беруге берген жағдайда нақты сараптама қорытындысына сәйкестендіру үшін тексерілуі қажет.

8.3 Жұмыс жобасы өндірістік жұмыс басталғанға дейін үш айдың ішінде белгіленген тәртіп бойынша бекітілуі тиіс.

Өндірістік бөлімінің бастығы: В.А. Киселев

Өндірістік бөлімі бастығының орынбасары: А.Г. Филиппов

Жетекші мамандар: Р.Г. Исангулова

Е.А. Галай

Сарапшы: Н.Б. Шиляева

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА