ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
ҚҰРЫЛЫС ЖӘНЕ ТҰРҒЫН ҮЙ-КОММУНАЛДЫҚ
ШАРУАШЫЛЫҚ ІСТЕРІ АГЕНТТІГІ
«ЖОБАЛАРДЫ МЕМЛЕКЕТТІК ВЕДОМСТВОДАН
ТЫС САРАПТАУ» ШАРУАШЫЛЫҚ
ЖҮРГІЗУ ҚҰҚЫҒЫНДАҒЫ
РЕСПУБЛИКАЛЫҚ МЕМЛЕКЕТТІК
КӘСІПОРНЫНЫҢ («МЕМСАРАПТАМА» РМК)
АЛМАТЫ ОБЛЫСЫ БОЙЫНША ФИЛИАЛЫ

ФИЛИАЛ РЕСПУБЛИКАНСКОГО
ГОСУДАРСТВЕННОГО ПРЕДПРИЯТИЯ
НА ПРАВЕ ХОЗЯЙСТВЕННОГО ВЕДЕНИЯ
«ГОСУДАРСТВЕННАЯ ВНЕВЕДОМСТВЕННАЯ
ЭКСПЕРТИЗА ПРОЕКТОВ» (РГП «ГОСЭКСПЕРТИЗА»)
АГЕНТСТВА РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН
ПО ДЕЛАМ СТРОИТЕЛЬСТВА И
ЖИЛИЩНО-КОММУНАЛЬНОГО ХОЗЯЙСТВА
ПО АЛМАТИНСКОЙ ОБЛАСТИ

Бекітемін:

«Мемсараптама» РМК-ның
Алматы облысы бойынша
филиалының директоры

.....Н. Чимбаев

«Алматы облысының Қарасай ауданындағы «Қаскелен-Ұзынағаш, Еңбекші ауылына кіреберісі» көлік жолының 0-6-шақырымын күрделі жөндеу»
жұмыс жобасы бойынша

2013 жылғы 15 сәуірдегі № 18-0199/13

ҚОРЫТЫНДЫ

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

БАС ЖОБАЛАУШЫ:
«Игілік Дос-KZ» ЖШС,
Талдықорған қаласы

Талдықорған қаласы

АЛҒЫ СӨЗ

«Алматы облысының Қарасай ауданындағы «Қаскелен-Ұзынағаш, Еңбекші ауылына кіреберісі» көлік жолының 0-6-шақырымын күрделі жөндеу» жұмыс жобасы бойынша осы қорытынды «Мемсараптама» РМК-ның Алматы облысы филиалынан берілді.

«Мемсараптама» РМК-ның Алматы облысы филиалының рұқсатынсыз осы қорытындыны толық немесе ішінара қайта шығаруға, көбейтуге және таратуға жол берілмейді.

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ ҚҰРЫЛЫС ЖӘНЕ ТҰРҒЫН ҮЙ-КОММУНАЛДЫҚ ШАРУАШЫЛЫҚ ІСТЕРІ АГЕНТТІГІ «ЖОБАЛАРДЫ МЕМЛЕКЕТТІК ВЕДОМСТВОДАН ТЫС САРАПТАУ» ШАРУАШЫЛЫҚ ЖҮРГІЗУ ҚҰҚЫҒЫНДАҒЫ РЕСПУБЛИКАЛЫҚ МЕМЛЕКЕТТІК КӘСІПОРНЫНЫҢ («МЕМСАРАПТАМА» РМК) АЛМАТЫ ОБЛЫСЫ БОЙЫНША ФИЛИАЛЫ

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

ФИЛИАЛ РЕСПУБЛИКАНСКОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО ПРЕДПРИЯТИЯ НА ПРАВЕ ХОЗЯЙСТВЕННОГО ВЕДЕНИЯ «ГОСУДАРСТВЕННАЯ ВНЕВЕДОМСТВЕННАЯ ЭКСПЕРТИЗА ПРОЕКТОВ» (РГП «ГОСЭКСПЕРТИЗА») АГЕНТСТВА РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН ПО ДЕЛАМ СТРОИТЕЛЬСТВА И ЖИЛИЩНО-КОММУНАЛЬНОГО ХОЗЯЙСТВА ПО АЛМАТИНСКОЙ ОБЛАСТИ

Утверждаю:

Директор филиала
РГП «Госэкспертиза»
по Алматинской области

.....Н. Чимбаев

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

№ 18-0199/13 от 15 апреля 2013 г.

по рабочему проекту:
«Капитальный ремонт автомобильной дороги «Каскелен-Узынагаш, подъезд к с. Енбекши», км 0-6 Карасайского района Алматинской области»

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

ГЕНПРОЕКТИРОВЩИК:
ТОО «Игілік Дос-KZ»,
г. Талдыкорган

г. Талдыкорган

ПРЕДИСЛОВИЕ

Данное экспертное заключение по рабочему проекту: **«Капитальный ремонт автомобильной дороги «Каскелен-Узынагаш, подъезд к с. Енбекши», км 0-6 Карасайского района Алматинской области»** выдано филиалом РГП «Госэкспертиза» по Алматинской области.

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

1. НАИМЕНОВАНИЕ: Рабочий проект «Капитальный ремонт автомобильной дороги «Каскелен-Узынагаш, подъезд к с. Енбекши», км 0-6 Карасайского района Алматинской области».

Настоящее заключение выполнено на основании договора №0143 от 06.03.2013 года с ТОО «Игілік Дос-KZ» на проведение экспертизы рабочего проекта.

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

3. ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПРОЕКТИРОВЩИК: ТОО «Игілік Дос-KZ», г. Талдыкорган (Государственная лицензия ГСЛ №0006396 от 24.01.2011 года, III Категория).

ГИП: Кенсайтов А.Ш., - приказ №14 от 20.12.2012 года.

4. ИСТОЧНИК ФИНАНСИРОВАНИЯ: государственные инвестиции.

5. ОСНОВНЫЕ ИСХОДНЫЕ ДАННЫЕ:

5.1 Основание для разработки:

- задание на проектирование от 22.12.2012 года, утвержденное заказчиком;
- решение Алматинского областного маслихата №11-68 от 28.11.2012 года о внесении изменений в решение маслихата Алматинской области №53-296 от 07.12.2011 года «Об областном бюджете Алматинской области на 2012-2014 годы»;
- постановление акимата Алматинской области №388 от 07.12.2012 года, о внесении изменений в постановление акимата области от 13.12.2011 года №265 «О реализации решения Алматинского областного маслихата от 07.12.2011 №53-296 «Об областном бюджете Алматинской области на 2012-2014 годы»;
- акт обследования от 22.12.2012 года по объекту «Капитальный ремонт автомобильной дороги «Каскелен-Узынагаш, подъезд к с. Енбекши», км 0-6 Карасайского района Алматинской области», подписанный комиссионно;
- протокол совещания от 20.02.2013 года по вопросу выбора прайс-листов предоставляемых потенциальными поставщиками по проекту «Капитальный ремонт автомобильной дороги «Каскелен-Узынагаш, подъезд к с. Енбекши», км 0-6 Карасайского района Алматинской области», подписанный комиссионно;
- инженерно-геологический отчет, выполненный ТОО «Игілік Дос-KZ» в январе 2013 года.

5.2 Согласования и заключения заинтересованных организаций:

- письмо ГУ «Управление дорожной полиции» ДВД Алматинской области №6-8-124/1368 от 29.03.2013 года о согласовании раздела организации дорожного движения по рабочему проекту.

5.3 Перечень документации представленной на экспертизу:

Таблица №1

№	*Обозначение*	*Наименование*
1	Том I	Пояснительная записка
2	Том I	Ведомость объемов работ
3	Том II	Рабочие чертежи
4	Том III	Сметная документация
5		Прайс-листы

5.4 Цель и назначение объекта строительства

Целью рабочего проекта является усиление дорожной одежды дороги, обеспечение безопасного проезда автотранспорта по проектируемой дороге.

6. ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ ОБЪЕКТА И ПРИНЯТЫЕ ПРОЕКТНЫЕ РЕШЕНИЯ

6.1 Место размещения объекта и характеристика участка строительства:

Существующая дорога расположена на территории Карасайского района Алматинской области.

Природно-климатические и инженерно-геологические условия площадки строительства:

По совокупности всех климатообразующих факторов в системе строительно-климатического районирования исследуемая территория относится к подрайону III В. Согласно СНиП РК 2.04-01-2004 территория относится:

- по весу снегового покрова к району II;
- по гололедному районированию к району III.

Климат района резко континентальный с продолжительным жарким и сухим летом, умеренно холодной зимой, с большим количеством безоблачных дней. Перепад температур от минус 40° С до плюс 40° С.

Характерной особенностью температурного режима исследуемой территории является наибольшая продолжительность теплого периода, продолжающегося в течение 9 месяцев, с марта по ноябрь.

Промерзание поверхностного слоя осадочных и других пород происходит на территории почти повсеместно в продолжение короткой зимы.

Нормативная глубина промерзания грунта:

- для суглинков - 85 см;
- для супесей, песков от средней крупности до гравелистых - 111 см;
- для насыпных и галечниковых грунтов - 126 см.

Максимальное проникновение 0 градусов в грунт составляет 150 см.

Проектируемый участок автомобильной дороги на значительной протяженности плоский, местами пересеченный.

Сейсмичность района - 9 баллов (СНиП РК 2.03-30-2006).

Участок изысканий характеризуется глубоким залеганием грунтовых вод - пройденными при изыскании выработками глубиной 2,5-7м грунтовые воды не вскрыты.

Тип местности по степени увлажнения 1.

Грунты земляного полотна представлены в основном супесями лёгкими с включением дресвы и щебня, супесями щебенистыми и дресвянистыми, реже суглинками с включением мелкого щебня, твердой и полутвердой консистенции.

6.2 Существующее состояние

Уровень ответственности существующего сооружения – II.

Рассматриваемый участок автомобильной дороги построен по нормам IV категории. В результате полевых предпроектных изысканий были выявлены характерные дефекты дорожной одежды.

После визуального осмотра почти повсеместно на покрытии автодороги отмечены поперечные трещины, вероятно, как следствие осадки грунтов земляного полотна. Возможной причиной этого послужило недоуплотнение грунтов в процессе строительства. Трещины повторяются через 20-25 м. Кроме поперечных трещин, характерным дефектом является выкрашивание асфальтобетона, кромочность, колейность и выбоины. Выкрашивание верхнего слоя черного покрытия и частичная просадка его основания способствовали появлению выбоин. Выбоины отмечены на значительном протяжении.

Покрытие представлено слоем горячего асфальтобетона толщиной 6 см.

Основание дорожной одежды из ПГС, толщина первого слоя основания около 11 см. Толщина второго слоя основания из фрезерованного асфальта толщиной 15 см. В результате визуального обследования было отмечено, отсутствие проектных уклонов в поперечном профиле на деформированных участках, отсутствие водоотвода на участках основной площади земляного полотна, что приводит к большому увлажнению подстилающих грунтов.

В процессе обследования земляного полотна и покрытия, были выявлены участки значительного разрушения поверхностного слоя: выбоины, просадки. Выбоины и просадки на обочинах также приурочены к участкам дороги, не имеющим в поперечном профиле проектных уклонов, то есть на участках, где не организован водоотвод с основной площади земляного полотна.

Существующее земляное полотно отсыпалось из грунтовых карьеров. В последующие годы производилась ремонт покрытия дорожно-эксплуатационными службами.

В последние годы ремонт автодороги производился большей частью лишь в объеме ямочного ремонта, которого явно недостаточно для поддержания ее удовлетворительного транспортно-эксплуатационного состояния. Несвоевременность ремонтов автодороги подтверждается наличием частых дефектов на покрытии.

Согласно топографическим данным всего по трассе закреплено 46 углов поворота. Общее направление трассы на северо-восток.

6.3 Проектные решения

6.3.1 Автомобильная дорога

Учет интенсивности движения транспорта был произведен согласно ПР РК 218-04-05 «Инструкция по учету и прогнозированию интенсивности движения транспортного потока на автомобильных дорогах» был проведен учет движения транспортных средств. Учет проводился в обоих направлениях по категориям автомобилей.

Перспективная интенсивность движения для определения категории проектируемой автомобильной дороги рассчитана на 14 лет. Коэффициент ежегодного прироста интенсивности движения составляет 4%.

За расчетную интенсивность движения принята среднегодовая среднесуточная интенсивность движения на 2027 год, значение которой с учетом коэффициента прироста составляет 858 автомобилей в сутки.

Принятые технические параметры

Согласно техническому заданию для проектируемого участка автомобильной дороги от ПК 0+00 до ПК 58+53,7 принята в соответствии со СНиП РК 3.01-01.2008 таблица 11.5 Улицы и дороги местного значения в соответствии со СНиП РК 3.03-09-2006 «Автомобильные дороги» IV категории. Основные параметры автомобильной дороги:

- категория дороги – IV;
- расчетная скорость движения – 60 км/час;
- число полос движения – 2;
- ширина полосы движения – 3 м;
- ширина проезжей части – 7,0 м;
- ширина земляного полотна – 10 м;
- ширина обочин – 1,5 м;
- продольный уклон – 32‰;
- тип дорожной одежды – УК;
- тип покрытия – асфальтобетон;
- расстояние видимости встречного автомобиля – 250 м.

План и продольный профиль

Проектирование плана трассы и продольного профиля выполнено с использованием автоматизированного программного комплекса CREDO и ROBUR.

За начало трассы ПК 0+00 принят км 0+000 проектного километража.

По трассе разбито 46 углов поворота.

На проектируемом участке при радиусах свыше 2000 м разбиты переходные кривые.

Конец трассы соответствует существующему километражу км 6.

Общая длина трассы 5,8537 км.

Принятые проектом элементы обеспечивают расчетную скорость 40-60 км/час.

Земляное полотно

Размер полосы постоянного отвода земли принят из расчета размещения земляного полотна и зависит от величины заложения откосов насыпи. В связи с тем, что проектируемый участок автодороги является существующим и находится на балансе Заказчика, земля, по которым проходит дорога, в том числе и полоса отвода, является отведенной.

Ширина земляного полотна в соответствии с требованиями СНиП РК 3.03-09-2006 «Автомобильные дороги» для дороги IV технической категории принята 10 м. Крутизна откосов насыпей высотой до 3 м с учетом обеспечения безопасного съезда транспортных

средств в аварийных ситуациях проектируется 1:4, на трубах 1:1,5. Откосы земляного полотна укрепляются посевом многолетних трав. Все поперечные профили проектируются в увязке с ТП 5.03-048.87 «Земляное полотно автодорог общего пользования».

Дорожная одежда

По самой трассе подлежит ремонту только покрытие и представляет собой следующую конструкцию:

- подгрунтовка существующего основания горячим битумом из расчета 0,7 л/м^2;
- нижний слой покрытия из горячего крупнозернистого асфальтобетона толщиной слоя 7 м;
- подгрунтовка нижнего слоя покрытия горячим битумом из расчета 0,3 л/м^2;
- верхний слой покрытия из горячего мелкозернистого асфальтобетона толщиной слоя 4 см;
- укрепление обочин из ГПС толщиной слоя 11 см.

Конструкция дорожной одежды над искусственными сооружениями:

- нижний слой основания из ГПС толщиной 18 см;
- верхний слой основания из подобранной гравийно-щебеночной смеси толщиной слоя 15 см;
- подгрунтовка горячим битумом – 0,7 л/м^2;
- нижний слой покрытия из горячего асфальтобетона крупнозернистого толщиной слоя 7 см;
- подгрунтовка горячим битумом 0,3 л/м^2;
- верхний слой покрытия толщиной слоя 4 см;
- укрепление обочин из ГПС толщиной 11 см.

Эта конструкция рассчитана не межремонтный срок 14 лет (ПР РК 218-05.1-2005) «Инструкция по назначению межремонтных сроков». Расчет дорожный одежды выполнен согласно СН РК 3.03-19-2006 «Проектирование дорожных одежд нежестких типов».

Продольный водоотвод и водоотвод с проезжей части

Отвод поверхностных вод с основной площади земляного полотна и поверхности покрытия осуществляется путем придания им соответствующего очертания с поперечными уклонами: проезжая часть 20‰, обочины - 40‰.

Водоотвод проектируется по типовому проекту 503-09-7.84 «Водоотводные сооружения на автомобильных дорогах общей сети».

Примыкания и пересечения в одном уровне

В поселке Чемолган от ПК 0+00 до ПК 2+71 предусмотрен ремонт существующего тротуара. Тротуар шириной 1,5 м устраивается с правой стороны по ходу пикетажа. Для обеспечения стока воды бордюры и покрытие на тротуарах устраиваются на уровне покрытия проезжей части основной дороги.

Дорожная одежда на тротуаре:

- основание из ГПС толщиной слоя 15 см;
- покрытие из горячего мелкозернистого асфальтобетона толщиной слоя 5 см;
- установка тротуарных поребриков.

Автобусные остановки. Площадки отдыха

Проектируемые автобусные остановки предусмотрены на местах существующих остановок типа АП-6 в поселке Чемолган и села Енбекши.

Местоположение проектируемых автобусных остановок находятся на ПК 0+60 справа и ПК 58+30 слева.

Организация дорожного движения на период производство работ

Исходными данными для разработки раздела являются: данные о составе и интенсивности движения, показатели плана и продольного профиля. В основу разработки данного раздела положены требования СНиП 3.03-09-2006 «Автомобильные дороги», ВСН 25-86 «Указания по обеспечению безопасности движения на автомобильных

дорогах», СТ РК 1412-2005 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения».

Дорожные знаки приняты с металлическими щитками и стойками на бетонном фундаменте II типоразмера согласно техническим условиям УДП ДВД Алматинской области по СТ РК 1125-2002 «Знаки дорожные. Общие технические условия». Знаки предусмотрены на присыпных бермах.

Принятые радиусы закругления в плане, а также радиусы вертикальных кривых, продольные уклоны позволяют двигаться автомобильному транспорту с расчетной скоростью, на всех радиусах примыканий и пересечений устанавливаются сигнальные столбики. «Ведомость проектируемых сигнальных столбиков», устанавливаемые на обочине, на расстоянии 0,35 м от бровки земляного полотна в соответствии с СТ РК 1412-2005.

Проектируемые мероприятия по обустройству и обеспечению безопасности движения на дороге будут полностью отвечать требованиям безопасности движения транспортных потоков и пассажиров.

Мероприятия обеспечения безопасности движения были согласованы в Комитете дорожной полиции МВД РК.

6.3.2 Искусственные сооружения

На существующей трассе смонтировано 3 железобетонные трубы:

- ПК 0+16,30 диаметром 0,5 м длиной 11,66 м;
- ПК 43+69,66 – прямоугольная труба сечением 1,5 м х 2 (двухочковая) длиной 15,05 м;
- ПК 48+31,40 – прямоугольная труба сечением 1,5 м длиной 31,07 м.

Согласно дефектной ведомости все остальные трубы подлежат капитальному ремонту.

6.4 Организация строительства

Доставка грузов к месту строительства осуществляется автотранспортом.

Район строительства по наличию кадров, предприятий стройиндустрии, автомобильных дорог относится к освоенному.

Объемы основных строительно-монтажных работ и потребность в основных строительных материалах, механизмах и транспортных средствах определена на основании рабочих чертежей. Основные строительно-монтажные работы будут выполняться строительно-монтажной организацией, определяемой по результатам тендера.

Согласно СНиП РК 1.04.03-2008 «Нормы продолжительности строительства и задела в строительстве предприятий, зданий и сооружений» Часть II Отдел II «Транспортное строительство», раздел 4. «Дорожное хозяйство» нормативная продолжительность капитального ремонта автомобильной дороги составит 8 месяцев, в том числе подготовительный период 1 месяц.

6.5 Охрана окружающей среды

Не смотря на то, что при строительстве автомобильной дороги предполагаются незначительные негативные воздействия на окружающую среду, настоящим проектом разработаны различные мероприятия, позволяющие избежать негативных воздействий на природу или ослабить их.

При перевозке пылящих материалов в кузовах автомобилей, материал не должен нагружаться выше бортов автомобиля и должен быть накрыт брезентовым покрытием в хорошем состоянии.

Штабеля хранящихся сыпучих материалов (грунт, щебень, ГПС и др.) в сухую и ветреную погоду должны быть закрыты брезентом. Не допускается, чтобы пыль во время сильных ветров разносилась на расстояние более 200 м от места производства работ. С этой целью при производстве строительных работ в сухую и ветреную погоду и доставки сыпучих материалов производится их орошение.

Для снижения токсичности автомобильных выбросов при эксплуатации автодороги проектом рекомендуется выполнение следующих мероприятий:

- контролирование соответствия характеристик используемого топлива паспортным данным двигателей автомобилей и дорожных машин;

- обеспечение качества дорожного покрытия;

- организация дорожного движения, благоприятствующая исключению частых торможений и ускорений движения транспорта, что способствует снижению выбросов вредных веществ в атмосферу;

- систематический контроль над техническим состоянием топливного оборудования дизельных двигателей, выхлопные газы которых содержат много сажи.

Конструктивные меры по уменьшению выбросов токсичных веществ основаны на совершенствовании проектирования автомобильных дорог.

6.6 Сметная документация

Сметная документация составлена в соответствии с СН РК 1.02-03-2011 «Порядок разработки, согласования, утверждения и состав проектной документации на строительство», 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 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, выпуск 1-13.

Сметная документация составлена с использованием программного комплекса АВС-4 (редакция 4.3.2) по выпуску сметной документации в базовых ценах 2001 года, территориальный район принят 4.2.

Накладные расходы приняты от заработной платы рабочих по видам строительных и монтажных работ согласно СН РК 8.02-02-2002 приложение №1.

Ненормируемые и непредвиденные затраты приняты в размере 6% от суммы прямых затрат и накладных расходов согласно СН РК 8.02-02-2002.

Затраты на строительство временных зданий и сооружений приняты согласно СН РК 8.02-09-2002 «Сборник сметных норм затрат на строительство временных зданий и сооружений».

Дополнительные затраты:

- при производстве строительно-монтажных работ в зимнее время определены на основании СН РК 8.02-07-2002 «Сборник сметных норм дополнительных затрат при производстве строительно-монтажных работ в зимнее время» (НДЗ 2001);

- дополнительные отпуска и выслуга 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 индекс изменения месячного расчетного показателя, установленного на 2012 год в соответствии со статьей 9 подпункт 4) Закона Республики Казахстан «О Республиканском бюджете на 2012-2014 годы» от 24.11.2011 года № 496-IV ЗРК (с изменениями от 13.02.2012 года), установленного на 2013-2014 годы в соответствии с Приложением 1 «Прогноз показателей социально-экономического развития на 2013-2017 годы» к Протоколу заседания РБК от 4 апреля 2012 года №8:

- 2012 год - 1618 тенге;

- 2013 год - 1731 тенге;

- 2014 год - 1852 тенге.

Налоги, сборы, обязательные платежи начислены в размере 2% согласно действующего законодательства.

Налог на добавленную стоимость (НДС) учтён в размере 12%, установленный законодательством Республики Казахстан от сметной стоимости строительства в текущем уровне цен с учётом налогов, сборов и обязательных платежей.

7. ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА ПРОЕКТНЫХ РЕШЕНИЙ И РЕЗУЛЬТАТЫ ЭКСПЕРТИЗЫ

7.1 Оценка проектных решений

Рабочий проект «Капитальный ремонт автомобильной дороги «Каскелен-Узынагаш, подъезд к с. Енбекши», км 0-6 Карасайского района Алматинской области» разработан в соответствии с заданием на проектирование.

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

В проекте, согласно имеющимся возможностям, применены импортозамещающие местные строительные материалы и изделия, а также продукция, изготавливаемая на предприятиях Республики Казахстан.

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

В процессе рассмотрения по замечаниям и предложениям филиала РГП «Госэкспертиза» по Алматинской области» в проект «Капитальный ремонт автомобильной дороги «Каскелен-Узынагаш, подъезд к с. Енбекши», км 0-6 Карасайского района Алматинской области» внесены следующие изменения и дополнения:

По технической части:

1) В пояснительной записке и на чертежах объемы работ приведены в соответствие.
2) Ведомость объемов работ приведена в соответствие с чертежами.
3) В пояснительную записку и объемы работ включены объемы работ по автопавильонам.

По сметной документации:

1) Откорректированы в соответствии с проектным решением:
   - объёмы бетонных фундаментов под стойки дорожных знаков;
   - площади укрепления обочин щебеночно-песчаной смесью.
2) Откорректированы в связи с изменением проектного решения:
   - объёмы работ по устройству железобетонных труб.
3) Откорректирована стоимость оборудования и материалов принятая по прайс-листам, согласно СН РК 8.02-02-2002 «Порядок определения сметной стоимости строительства в Республике Казахстан», п.4.3.5, п.4.3.8.
4) Замена расценок согласно нормативам:
   - устройство песчаного основания под фундаменты дорожных знаков;
   - стоимость материалов согласно представленным «Ведомости получения материалов» и транспортной схеме.
5) Дополнены в соответствии с проектным решением:
   - разборка бетонного фундамента, разборка грунта берм, укрепление откосов на входе и выходе монолитными бетонными плитами, укрепление земляного выступа на входе и выходе монолитным бетоном, омоноличивание бетоном стоек дорожных знаков.
6) Откорректированы затраты на проектно-изыскательские работы согласно РДС 8.02-03-2002.
7) Откорректированы затраты на экспертизу проекта согласно расчета в соответствии с Приказом №36 от 26.04.2006 года РГП «Госэкспертиза».

Общее снижение сметной стоимости строительства в текущих и прогнозных ценах в результате корректировки составило 27,598 млн. тенге.

7.3 Технико-экономические показатели по рабочему проекту:

Таблица №2

№ п/п	Наименование показателей	Единица измерен.	Заявленные	Рекомендуем. к утверждению	+увеличение, - снижение
1	2	3	4	5	6
1	Общая сметная стоимость строительства в базовых ценах 2001 года	млн.тенге	103,809	94,352	-9,457
	в том числе: СМР	млн.тенге	100,843	91,515	-9,328
	Прочие	млн.тенге	2,966	2,837	-0,129
2	Общая сметная стоимость строительства в текущих ценах 2012-2013 годов и прогнозных ценах 2014 года	млн.тенге	295,884	268,286	-27,598

	в том числе: СМР	млн.тенге	241,014	218,720	-22,294
	Прочие	млн.тенге	54,870	49,566	-5,304
	Из них: - на 2012 год (стоимость ПИР); - на 2013 год (стоимость экспертизы проекта); - на 2014 год с МРП 1852;	млн.тенге		5,750 0,927 261,609	
3	Нормативная продолжитель-ность строительства	месяц	8	8	-

Примечание: общая сметная стоимость строительства на весь период, согласно расчета общей продолжительности строительства, определена в текущих ценах через индекс изменения МРП, установленного на 2012 год в соответствии со статьей 9 подпункт 4) Закона Республики Казахстан «О Республиканском бюджете на 2012-2014 годы» от 24.11.2011 года №496-IV ЗРК (с изменениями от 13.02.2012 года), установленного на 2013-2014 годы в соответствии с Приложением 1 «Прогноз показателей социально-экономического развития на 2013-2017 годы» к Протоколу заседания РБК от 4 апреля 2012 года №8.

8. ВЫВОД:

8.1 С учётом внесённых изменений и дополнений, рабочий проект «Капитальный ремонт автомобильной дороги «Каскелен-Узынагаш, подъезд к с. Енбекши», км 0-6 Карасайского района Алматинской области» соответствует требованиям государственных нормативов, действующих в Республике Казахстан, и рекомендуется для утверждения в установленном порядке со следующими основными технико-экономическими показателями:

Общая сметная стоимость строительства в базовом уровне цен 2001 года	94,352 млн. тенге
в том числе: СМР	91,515 млн. тенге
Общая сметная стоимость строительства в текущих ценах 2012-2013 годов и прогнозных ценах 2014 года	268,286 млн. тенге
в том числе: СМР	218,720 млн. тенге
Нормативная продолжительность строительства	8 месяцев

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

8.2.1. До начала производства работ рабочий проект подлежит утверждению в установленном порядке в течение 3 месяцев.

8. ТҰЖЫРЫМДАМА:

8.1. Енгізілген өзгерістерді және толықтыруларды ескере отырып «Алматы облысының Қарасай ауданындағы «Қаскелен-Ұзынағаш, Еңбекші ауылына кіреберісі» көлік жолының 0-6-шақырымын күрделі жөндеу» жұмыс жобасы Қазақстан Республикасында қолданылатын мемлекеттік нормативтердің талаптарына сәйкес келеді және келесі негізгі техника-экономикалық көрсеткіштерімен қалыптасқан ретте бекітілуге ұсынылады:

2001 жылғы базалық бағадағы құрылыстың жалпы сметалық құны	94,352 млн. теңге
Соның ішінде:	
- құрылыс-монтаж жұмыстары	91,515 млн. теңге
2012-2013 жылдардағы ағымдағы және 2014 жылғы болжамдағы бағадағы құрылыстың жалпы сметалық құны	268,286 млн. теңге
Соның ішінде:	
- құрылыс-монтаж жұмыстары	218,720 млн. теңге
Құрылыстың нормативтік мерзімі	8 ай

8.2 Жұмыс жобаны өндіріс жұмысына беру және бекітуге тапсырар алдында, осы сараптама қорытындысына жұмыс жобаның сәйкестігі тексерілуге жатады.

8.2.1 Өндіріс жұмыстары басталғанға дейін жұмыс жоба белгіленген ретте 3 ай мерзім ішінде бекітілу керек.

Өндірістік бөлім бастығы Т. Евтушевская

Жүргізуші сарапшы
Бас маман Л. Шульгина

Сарапшы В. Кан