сопряжение моста с насыпью:

1) выполнено с использованием сборных железобетонных плит длиной 6м по типовому проекту 3.501.1-96;

2) горячий черный щебень δ=8см;

3) асфальтобетонное покрытие двухслойное - из горячей мелкозернистой асфальтобетонной смеси тип Б марки I ГОСТ 9128-97 общей толщиной, δ=8см.

на подходах: на длину 25,0м от сопряжения мостового сооружения с земляным полотном двухслойное асфальтобетонное:

1) горячий плотный мелкозернистый асфальтобетон БНД60/90 марки II, δ=5см;

2) горячий пористый крупнозернистый асфальтобетон БНД60/90 марки II, δ=10см;

3) верхний слой основания – горячий высокопористый асфальтобетон ГОСТ 9128-97*, δ=12см;

4) щебеночно-песчаная смесь ГОСТ 25607-94 δ=18см;

5) песчано-гравийная смесь δ=20см.

Водоотвод с проезжей части моста предусмотрен: двускатным поперечным уклоном 20‰ к бордюру тротуара, далее, по продольному уклону в две стороны от оси моста. За мостом вода попадает в прикромочные лотки, по ним в телескопические лотки на откосах насыпи и в поглощающие колодцы.

Временная автомобильная дорога с мостом проложена параллельно основной трассе на расстоянии 30,0м в районе существующего моста. ПК0+00 временной дороги соответствует ПК796+66,15 трассы, окончание - ПК799+31,75.

Протяженность временной дороги - 0,279км, в том числе:

автодорожный мост длиной 12,0м;

сопряжение моста – по 4,0м с каждой стороны.

Ширина – 10,0м.

Дорожное покрытие:

пролетное строение моста - монолитная плита δ=150мм, армированная сварной арматурной сеткой;

автомобильная дорога – песчано-гравийная смесь, δ=15см.

6.2.1. План, продольный и поперечный профили моста, мостового перехода

Технические параметры

Категория автодороги	- III
Схема моста	- 3х18
Общая длина моста с подъездами	- 128м
Длина пролетного строения	- 18,0м
Длина автодорожного моста (с открылками)	- 58,6м
Длина крепления дна и откосов канала под мостом	- 80м
Габарит моста	- Г-11,5+2х0,75м
Временные вертикальные нагрузки	- А-14, НК-120, НК-180
Пешеходная нагрузка интенсивностью	- 400кг/м^2
Общая ширина моста, в т.ч.:	- 14,4м
ширина проезжей части с полосами безопасности	- 11,5м
ширина служебных проходов с ограждениями	- 2х1,45м
Число полос движения	- 2
Тип дорожной одежды	- капитальный
Покрытие проезжей части	- асфальтобетонное

Одежда ездового полотна:

покрытие проезжей части двухслойное асфальтобетонное общей толщиной 80 мм из горячей асфальтобетонной смеси типа Б марки I по ГОСТ 9128-97;

гидроизоляция рулонная толщиной 10 мм с защитным слоем из бетона толщиной 40мм класса В30, морозостойкостью F200 и водонепроницаемостью W6, армированным проволочной сеткой 4ВР1-100х100.

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

Водоотвод с проезжей части осуществляется за счет ее двухскатного поперечного уклона 0,02. С низовой стороны проезжей части в створе перильного ограждения бетонируется парапет для исключения сброса воды в канал. Скопление воды на проезжей части моста полностью исключается.

Стойки барьерного и перильного ограждений крепятся к закладным деталям в балках пролетных строений. Высота барьерных ограждений - 0,75м, шаг стоек 3м. Стойки мостовые СМЦ и элементы ограждения 11МО приняты по СТ РК 1278-2004 (барьеры безопасности металлические). Перильные ограждения индивидуальной конструкции.

Деформационные швы закрытого типа под соответствующие перемещения с эластичным элементом.

6.2.2. Конструктивные решения

Конструктивные решения приняты с учетом обеспечения надежности и прочности строительных конструкций. Расчеты по определению предельных нагрузок на сваи, несущих способностей свай, их длин и количества с учетом инженерно-геологических условий мостового перехода выполнены по СТ РК 1380-2005 «Нагрузки и воздействия» и СНиП РК 5.01-03-2002 «Свайные фундаменты».

Расчетом определена схема моста 3х18.

Береговые опоры моста – свайные однорядные со насадкой. Сваи опор приняты сечением Ø1000мм, с ненапряженной стержневой арматурой, длиной 25м, заполняемые бетоном В22,5 F200 W6 с армокаркасом. Сваи размещены в один ряд (по фасаду моста) по 7 шт. Шаг свай в ряду – 2,1м. Головы свай объединены ригелем размерами в плане 14,6х1,2м и высотой 0,7м с открылками, шкафной стенкой и подферменными камням из бетона В30 F200 W6.

Промежуточные опоры - на свайном основании. Сваи из стальных труб диаметром 1020мм с толщиной стенок 10мм и длиной 28,5м, заполненные бетоном В22,5 F200 W6 с армокаркасом, размещены в один ряд (по фасаду моста) по 7шт. Шаг свай в ряду – 2,1м. Головы свай объединены ригелем размерами в плане 14,6х1,2м и высотой 0,7м с подферменными камнями из бетона В30 F200 W6. Опирание плит на подферменные площадки через резинометаллические опорные части РОЧ 200х300х52мм, верхняя поверхность подферменников с поперечным уклоном 20‰. Опорные части размещены под швами поперечного объединения плит.

Конструкции пролетных строений приняты по разработкам ТОО «Каздорпроект» г.Алматы «Пролетные строения автодорожных мостов из пустотных плит длиной 18м под нагрузку А-14, НК-120 и НК-180» вып.1 (заказ 01-08).

Плиты пролетного строения – пустотные, длиной 18м, марки П18-А14К-7. Для увеличения общей грузоподъемности пролетного строения использована монолитная железобетонная накладная плита толщиной 150мм, включенная в работу с помощью вертикальных арматурных выпусков из сборных плит. Накладная плита армируется одиночной сеткой из стержневых арматур класса AI÷AIII по ГОСТ 5781-82* и используется по всей ширине пролетного строения, бетон класса В30, марки F200, W6 по ГОСТ 26633-91.

Тротуары приняты шириной 0,75м с проходом согласно СНиП 2.03.05-84*, путем постановки тротуарных блоков.

Барьерное ограждение - металлическое по ТП серии 3.503.1-89 Союздорпроекта и соответствует действующему СТ РК 1278-2004.

Перила – металлические, из секций длиной 3м.

Крепление стоек ограждений болтами к закладным деталям в отдельных железобетонных тумбах, поставленных через 3м.

Шкафные стенки, открылки запроектированы в монолитном варианте из гидротехнического бетона кл.В25 (F200, W6), армируются сетками из арматур А-III по ГОСТ 5781-82, соединение с насадками – выпусками арматур из блоков и омоноличивание бетоном.

Для сопряжения с подходами отсыпают щебеночную подушку за устоями и монтируют переходные плиты. Конуса и насыпь за устоями отсыпаются из дренирующего грунта. Открылки устоев согласно СНиП 2.05.03-84* п.1,70. на 1м заведены в насыпь. В сопряжениях устоев с насыпью предусмотрена укладка железобетонных переходных плит полузаглубленного типа П600.98.30-ТАIII по типовому проекту 3.503.1-96. Ширина плит соответственно 1.0 и толщина 0,3м, длина 6м. С одной стороны плиты опираются на

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

выступ в шкафных стенках устоев, с другой - на щебеночную подушку. Их концы объединяются монолитным бетоном В30,F200,W6.

Конструкция дорожной одежды на подходах – мелкозернистый плотный асфальтобетон БНД60/90 марки II, h=50мм, горячий пористый крупнозернистый асфальтобетон БДН60/90 II марки по ГОСТ 9128-97*, h=100мм, горячий крупнозернистый высокопористый асфальтобетон по ГОСТ 9128-97*, h=120мм по щебеночно-песчаной смеси t=180мм, уложенный на слой из песчано-гравийной смеси фр-0-40мм, h=200мм.

Мероприятия по защите конструкции от коррозии предусмотрены в соответствии с требованиями СНиП РК 2.01-19-2004 и СНиП 3.04.03-85.

Железобетонные и бетонные элементы выполнены на сульфатостойком портландцементе из гидротехнического бетона пониженной проницаемости W6 и морозостойкостью F200. Гидроизоляция поверхностей, соприкасающихся с грунтом – окраска холодной изольной мастикой за 2 раза МРБ-Х-Т с защитным слоем из бетона, армированного металлической сеткой.

Металлические конструкции, закладные и соединительные изделия, прочие стальные элементы – окраска за 4 раза эмалью Х-710 по слою краски ХС-720 и грунта ВЛ-023.

6.3. Охрана окружающей среды

В период строительства моста максимально используются существующие дороги. Для снижения пылеобразования дороги и строительные площадки защищаются щебеночным покрытием и систематически поливаются водой. Перед сооружением строительных площадок растительный слой грунта срезается бульдозером и складируется, а по окончании строительства возвращается на место. Площадка стоянки автотехники покрывается бетонными плитами с уклоном 0,02 для защиты грунта от горюче-смазочных материалов. Строительные работы для снижения шумового воздействия на природную среду выполняются с применением исправной техники и при нормальных режимах работы двигателей. Слив масел должен производиться в металлические емкости, которые затем вывозятся для очистки в места, определяемые местными санитарно-эпидемиологическими органами. Для строительства моста используются традиционные экологически чистые (в том числе свободные от нуклеидов) материалы (камень, песок, щебень, вода, металл). В целом строительство моста с учетом принятых проектных решений не вызывает изменений в экологической обстановке района строительства.

Представлено санитарно-эпидемиологическое заключение с разделом «Охрана окружающей среды» №515 от 18 августа 2014 года.

6.4. Организация строительства

Раздел выполнен в соответствии со СНиП РК 1.03-06-2002* «Строительное производство. Организация строительства предприятий, зданий и сооружений».

Стройгенплан.

Размещение площадки предусмотрено на правой стороне канала для разгрузки, складирования строительных материалов, механизмов, оборудования, снаряжения, инструментов, приготовление раствора и бетона, под временные здания и сооружения (вагончики-бытовки, навесы, контейнеры для раздельного сбора производственных и твердых бытовых отходов).

Энергоснабжение строительства осуществляется от передвижных электростанций, водоснабжение - от существующих в районе строительства источников.

Снабжение сжатым воздухом монтажных работ - от компрессора.

Доставка ГСМ для работающих механизмов осуществляется в герметичной бочкотаре, и автобензозаправщиками, заправка – вручную с соблюдением всех мер безопасности.

В целях пожарной безопасности на огневых работах сварочный участок оснащается первичными средствами пожаротушения согласно ППБ РК 08-97-2006.

Производство работ.

Все виды работ - подготовительные, монтажные и общестроительные - должны быть организованы, согласованы и проведены с учетом мер безопасности в соответствии с требованиями:

СНиП РК 1.03-05-2001 «Охрана труда и техника безопасности в строительстве»;

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА
МЕМСАРАПТАМА

РД 34 РК03.2002-04 «Правила техники безопасности при эксплуатации электроустановок потребителей Республики Казахстан»;

Рабочим проектом предусмотрено строительство моста, технология производства работ включает:

демонтажные работы;

подготовительные работы – перенос осей сооружения на местность и подготовка территории бульдозером;

монтажные работы опорной части моста и пролетного строения;

устройство сопряжения моста с насыпью из сборных ж/бетонных переходных плит;

монтаж металлического перильного и барьерного ограждений секциями, позволяющими вести ручную сборку;

устройство дорожного покрытия проезжей части моста и сопряжения из асфальтобетона укладчиками асфальтобетона с уплотнением катками дорожными самоходными гладкими 8т; в состав дорожного покрытия входят дополнительные слои, гидроизоляционный и монолитная ж/бетонная накладная плита;

крепление откосов канала по обеим сторонам от моста сборными ж/бетонными плитами.

Строительные материалы.

Доставка материалов к месту работ – автомобильным транспортом:

песок и щебень - с карьеров Шиелийского района;

балки пролетных строений, сборный железобетон лотков, переходных плит, бордюров с Алматинского завода мостовых конструкций (АЗМК) – ж/дорожным транспортом до ж/д станции Жалагаш;

цемент марки М500 шымкентского цементного завода.

Машины и механизмы: бульдозеры; автогудронаторы; агрегаты сварочные; домкраты гидравлические; машина бурильно-крановая, молоток отбойный пневматический, насосная станция стационарная; насос для строительных растворов; лебедка электрическая; преобразователи сварочные; фрезы самоходные дорожные; экскаваторы дизельные; автогидроподъемники; тракторы на гусеничном ходу; краны на автомобильном ходу; автогрейдеры; катки дорожные; машины поливомоечные; укладчики асфальтобетона.

Технико-экономические показатели:

нормативная трудоемкость – 9,659тыс.чел.дней.

общая продолжительность производства работ – 7,0 месяцев, в том числе 1,0месяц - подготовительный период определена по СНиП РК 1.04.03-2008 «Продолжительность строительства и задела в строительстве предприятий зданий и сооружений»;

максимальное число рабочих – 65 человек, среднее - 54.

Начало строительства – октябрь 2014года согласно письма Кызылординский областной филиал АО «Национальная компания «КазАвтоЖол» от 25.08.2014г. №22-01-16/03-1137.

В подготовительный период предусматривается подготовка территории, строительство временных санитарно-бытовых и складских зданий и сооружений, прокладка временных коммуникаций, сетей наружного освещения территории строительства.

Перечень выполняемых работ, их последовательность и продолжительность основного периода, а также графики потребности в машинах и механизмах, рабочих кадрах приведены в календарном плане строительства.

6.5. Сметная документация

Сметная документация разработана в соответствии со 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 Республики Казахстан» на основании сборников сметных норм и расценок и проектных решений.

Сметная документация составлена с использованием программного комплекса АВС-4 (редакция 5.1) по выпуску сметной документации в ценах 2001 года.

Сметная стоимость строительства в сметной документации определена базисно-индексным методом, который основан на использовании текущих индексов по отношению к стоимости, определенной в базисном уровне цен 2001 года и согласно пунктов 2.1 и 5.1.

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

СН РК 8.02-02-2002 служит ориентиром (в качестве максимальной цены) при осуществлении закупа подрядных строительных услуг заказчиком.

Территориальный район 11-2.

При составлении смет использованы:

сборники сметных цен на строительные материалы, изделия и конструкции (СН РК 8.02-04-2002), с учетом изменений и дополнений выпуски 1-18;

сборники сметных норм и расценок на строительные работы (СН РК 8.02-05-2002) с учетом изменений и дополнений выпуски 1-13;

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

сборники сметных норм затрат на оборудование и инвентарь (СН РК 8.02-13-2004);

сборники сметных норм и расценок на эксплуатацию строительных машин (СН РК 8.02-03-2002) с учетом изменений и дополнений выпуски 1-18;

сборник сметных цен на перевозку грузов для строительства (СН РК 8.02-04-2002);

перечень оборудования, материалов, изделий с приложением прайс-листов, наименования которых с соответствующими техническими характеристиками отсутствуют в действующей нормативной базе, утвержденные заказчиком (администратором бюджетной программы) от 13 июля 2011 года, согласно пункту 9.3.14 СН РК 1.02-03-2011, пунктам 4.3.5 и 4.3.8 СН РК 8.02-02-2002.

В сметной стоимости строительства учтены дополнительные затраты:

накладные расходы на строительные, монтажные и специальные строительные работы по приложению № 1 СН РК 8.02-02-2002 «Порядок определения сметной стоимости строительства в Республики Казахстан»;

ненормируемые и непредвиденные затраты в размере 6% (СН РК 8.02-02-2002);

средства на временные здания и сооружения в размере 10,5%*0,8=8,4% (СН РК 8.02-09-2002);

дополнительные затраты на производство строительно-монтажных работ в зимнее время по НДЗ 2001 в размере 4,3%*0,9=3,87% (СН РК 8.02-07-2002) с учетом изменений и дополнений выпуск 2;

затраты на единовременное вознаграждение за выслугу лет в размере 1% (СН РК 8.02-02-2002);

затраты на оплату дополнительных отпусков в размере 0,4% (СН РК 8.02-02-2002);

затраты на дополнительную оплату труда в зонах экологического бедствия и радиационного риска 30% от заработной платы (СН РК 8.02-02-2002) с учетом изменений и дополнений выпуск 13, согласно пункту 4.7.9.

В соответствии с Постановлением Правительства от 11 сентября 2007 года №791 переход к текущей и прогнозной сметной (расчетной) стоимости строительства от базовых цен 2001 года выполнен через индекс изменения месячного расчетного показателя на период 2012-2013 годов согласно изменениям и дополнениям в Законе «О республиканском бюджете на 2012-2014 годы» от 24 ноября 2011 года №496 –IV, на период 2014-2017 годов через индекс изменения месячного расчетного показателя, установленного по протоколу №8 заседания РБК от 04 апреля 2012 года.

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

Налог на добавленную стоимость (НДС), принят в размере, установленном законодательством Республики Казахстан на период, соответствующий периоду строительства, от расчетной стоимости строительства в текущих ценах с учетом налогов, сборов и обязательных платежей.

7. РЕЗУЛЬТАТЫ ЭКСПЕРТИЗЫ

7.1. Оценка принятых проектных решений.

В соответствии с п.4 Постановления Правительства РК от 23 октября 2009 года №1656 «Об утверждении Правил отнесения зданий и сооружений к технически сложным объектам» и РДС РК 1.02-04-2013 «Отнесение объектов строительства и градостроительного планирования территорий к уровням ответственности» разработчиком проекта установлен технический сложный II (нормальный) уровень ответственности.

Рабочий проект **«Капитальный ремонт моста через сбросной канал, расположенный на км 79+800 автомобильной дороги Р-33 «Кызылорда-Жалагаш -**

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

автодороги «Самара-Шымкент» выполнено в соответствии с утвержденным заданием на проектирование и согласовано органами Госнадзора.

Состав и комплектность представленных материалов приведены в соответствие с требованиями СН 1.02-03-2011 «Порядок разработки, согласования, утверждения и состав проектной документации на строительство».

Материалы инженерных изысканий содержат достаточные данные, необходимые для разработки проектной документации. В проекте учтены современные конструктивные требования по качеству и рациональности проектных решений.

Конструктивные и технологические решения приведены в соответствие требованиям СНиП РК 3.03-09-2006 «Автомобильные дороги», СНиП 3.06.04-91 «Мосты и трубы», СНиП РК 5.01-03-2002 «Свайные фундаменты», серии 3.503.1-96 «Сопряжение автодорожных мостов и путепроводов с насыпью».

Все разделы проектной документации соответствуют действующим нормативным документам, в части соблюдения правил взрыво- и пожаробезопасности, охране труда и технике безопасности, несущей способности, экологических и санитарных требований, установленных государственными нормативами действующих на территории Республики Казахстан.

7.2. Дополнения и изменения, внесенные в рабочий проект, в процессе экспертизы.

В процессе рассмотрения по замечаниям и предложениям филиала РГП «Госэкспертиза» по Кызылординской области в рабочий проект **«Капитальный ремонт моста через сбросной канал, расположенный на км 79+800 автомобильной дороги Р-33 «Кызылорда-Жалагаш - автодороги «Самара-Шымкент»** внесены следующие изменения и дополнения:

По общей части

7.2.1. Проект согласован с заказчиком, ГУ «Департамент внутренних дел Кызылординской области» и ПУ «Жалағашсушар».

7.2.2. Форма задания на проектирование изменена согласно по прилагаемой форме СН РК 1.02-03-2011.

7.2.3. Вид строительство принято капитальный ремонт согласно п.35 «Классификация видов работ, выполняемых при содержании, текущем, среднем и капитальном ремонтах автомобильных дорог общего пользования» (приказ Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 24 января 2014 года №56) и задания на проектирование.

7.2.4. Общая пояснительная записка приведена в соответствие с СН РК 1.02-03-2011.

7.2.5. Представлено:

паспорт существующего и проектируемого моста;

календарный график работ, согласованная с заказчиком;

эскизный проект моста, согласованный с заказчиком и ГУ «Жалагашский районный отдел архитектуры и градостроительства».

ведомость объемов работ, согласованная заказчиком.

По генеральному плану

7.2.6. Выполнена привязка проектируемого моста к местности и указаны координаты.

По мостовому переходу

7.2.7. Уточнена категория дороги –III.

7.2.8. Предоставлены расчеты ригеля, промежуточных и береговых опор.

7.2.9. Откорректированы длина арматур и расходы бетона.

7.2.10. Заложение откосов принято m=2,5 согласно параметров канала.

7.2.11. Откорректирована пояснительная записка, лист «Общие данные».

7.2.12. Указана полная длина моста.

По ПОС

7.2.13. Представлен строительный генеральный план, согласованный в установленном порядке, п4.3 СНиП РК 1.03-06-2002 Строительное производство. Организация строительства предприятий, зданий и сооружений».

7.2.14. Согласно Пособия по разработке проектов организации строительства и проектов производства работ к СНиП РК 1.03-06-2002*:

состав и содержание ПОС приведено в соответствии с п2.6, представлено:

строительный генеральный план с указанием расположения строящихся сооружений, участков для размещения временных инвентарных зданий и сооружений, основных

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

инженерных коммуникаций, складов, монтажных кранов, объектов производственной базы, а также существующих и подлежащих сносу строений, раздел 3.3;
ведомости объемов строительных и монтажных работ;
графики потребности в материалах, строительных машинах.

7.2.15. Устранены разночтения по продолжительности строительства в календарном плане строительства, СНиП РК 1.04.03-2008 «Продолжительность строительства и задела в строительстве предприятий зданий и сооружений» и пояснительной записке – принято 7месяцев.

7.2.16. Откорректировано совмещение работ по устройству монолитной насадки с подферменными площадками и монтаж ПС в пролетах 2-3 в календарном плане.

7.2.17. С целью соблюдения в процессе строительства обязательных требований по безопасности), п2.9, включено:
мероприятия по обеспечению в процессе строительства прочности и устойчивости возводимых сооружений;
мероприятия по временному закрытию дорог, по ограничению движения транспорта, изменению маршрутов транспорта;
перечень работ и конструкций, показатели качества которых влияют на безопасность объекта и в процессе строительства подлежат особому контролю и оценке соответствия требованиям нормативных документов;
методы и средства выполнения контроля и испытаний;
мероприятия по технике безопасности, подготовке и обучению персонала.

7.2.18. Определена потребность во временных зданиях и сооружениях.

7.2.19. На период строительства моста движение транспорта осуществляется по временной автомобильной дороге с мостом, проложенной параллельно основной трассе на расстоянии 30,0м в районе существующего моста.

По сметной части

По сводному сметному расчету:

7.2.20. Стоимость ПИР и экспертизы приняты в соответствии с объемами и видами выполняемых работ (снижение 2,866 млн. тенге).

По сметному расчету:

7.2.21. Добавлено расчет дополнительной оплаты труда в зоне экологического кризиса (увеличение 14,693 млн. тенге);

7.2.22. Приведено в соответствия затраты на временные здания и сооружения (снижение 11,361 млн. тенге);

7.2.23. Исправлено математические ошибки (снижение 39,699 млн. тенге).

По локальным сметам:

7.2.24. Изменено объемы нижеследующих строительно-монтажных работ:
подготовительные работы (снижение 0,230 млн. тенге);
сооружение устоев №1, №4 (увеличение 2,483 млн. тенге);
сооружение промежуточных опор №2, №3 (увеличение 8,228 млн. тенге);
сооружение пролетного строения (увеличение 3,240 млн. тенге);
водоотвод с моста (снижение 0,080 млн. тенге);
укрепление откосов (увеличение 0,940 млн. тенге).

7.2.25. С учетом внесенных изменений рабочего проекта и сметной документации, изменения сметной стоимости объекта в текущих ценах составили:
снижение - 54,236 млн. тенге;
увеличение - 29,584 млн. тенге.

Таблица 1

№ п/п	Наименование показателей	Единицы измерения	Показатели		Изменения (-)снижение (+)увеличение
			заявленные	рекомендуемые к утверждению	
1	Общая длина моста	м	58,6	58,6	-
	Общая длина подходов	м	69,4	69,4	
	Габарит моста	м	Г-11,5+2х0,75м	Г-11,5+2х0,75м	
	Схема моста	м	3х18	3х18	

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

2	Общая сметная стоимость строительства в базовых ценах 2001 года, в том числе	млн.тенге	171,760	178,138	+ 6,378
	СМР	млн.тенге	169,454	170,634	+ 1,180
	Прочие затраты	млн.тенге	2,306	7,504	+ 5,198
3	Общая сметная стоимость строительства в текущем и прогнозном уровне цен 2014,2015 года, в том числе	млн.тенге	555,127	530,475	- 24,652
	СМР	млн.тенге	455,087	423,488	- 31,599
	Прочие затраты	млн.тенге	100,040	106,987	+ 6,947
4	Из них, в ценах				
	2014 год	млн.тенге	236,381	239,837	+ 3,456
	2015 год	млн.тенге	318,746	290,638	- 28,108
5	Трудоемкость строительства	тыс.чел.дн	9,657	9,659	+ 0,002
6	Удельные капитальные вложения	млн.тг /м	9,473	9,052	- 0,421
7	Продолжительность строительства, в том числе	месяц	7	7	-
	2014 год	месяц	3	3	-
	2015 год	месяц	4	4	-
8	Вид строительства	Капитальный ремонт			

8. ВЫВОДЫ.

8.1. С учетом внесенных изменений и дополнений рабочий проект **«Капитальный ремонт моста через сбросной канал, расположенный на км 79+800 автомобильной дороги Р-33 «Кызылорда-Жалагаш - автодороги «Самара-Шымкент»** соответствует требованиям государственных нормативов, действующих в Республике Казахстан и рекомендуется для утверждения в установленном порядке со следующими основными технико-экономическими показателями:

1. Мощность, общая длина моста, м - 58,6
1.1 Общая длина подходов, м - 69,4
1.2 Габарит моста, м - Г-11,5+2х0,75
1.3 Схема моста, м - 3х18
2. Общая сметная стоимость строительства в базовых ценах 2001года, млн. тенге, в том числе - 178,138
СМР, млн. тенге - 170,634
3. Общая сметная стоимость строительства в текущем и прогнозном уровне цен 2014, 2015 года, млн.тенге, в том числе - 530,475
СМР, млн. тенге - 423,488
4. Продолжительность строительства, месяц - 7

8.2. Настоящее экспертное заключение выдано на основании исходных данных и утвержденных заказчиком материалов для проектирования, достоверность которых гарантирована ТОО «Тека-Проект» в соответствии с условием договора от 21 августа 2014 года №0302.

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

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

8.5. До начала производства работ рабочий проект подлежит утверждению в установленном порядке в течении 3 месяцев согласно Постановления Правительства от 23.10.2009года №1656.

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

8. ТҰЖЫРЫМДАР.

8.1. Енгізілген өзгерістер мен толықтыруларды ескере отырып, **«Р-33 «Қызылорда-Жалағаш-Самара-Шымкент» автомобиль жолының 79+800 шақырымындағы қашыртқы каналы арқылы өтетін көпірді күрделі жөндеу»** жұмыс жобасы Қазақстан Республикасында қолданылатын мемлекеттік нормативтердің талаптарына сәйкес келетіндіктен, төмендегі негізгі техника-экономикалық көрсеткіштермен белгіленген тәртіппен бекітуге ұсынылады:

1.	Қуаттылығы, көпірдің жалпы ұзындығы, м	-	58,6
1.1	Көпірге кірме жолының жалпы ұзындығы, м	-	69,4
1.2	Көпірдің габариті, м	-	Г-11,5+2х0,75
1.3	Көпірдің схемасы, м	-	3х18
2.	2001 жылғы базалық бағадағы құрылыстың жалпы сметалық құны, млн.теңге, оның ішінде	-	178,138
	Құрылыс-монтаж жұмыстары, млн. теңге	-	170,634
3.	2014, 2015 жылғы ағымдағы және болжамды бағадағы құрылыстың жалпы сметалық құны, млн.теңге, оның ішінде	-	530,475
	Құрылыс-монтаж жұмыстары, млн. теңге	-	423,488
4.	Құрылыстың ұзақтығы, ай	-	7

8.2. Осы сараптамалық қорытынды 2014 жылғы 21 тамыздағы №0302 шарт талаптарына сәйкес, растығы «Тека-Проект» ЖШС-мен кепілдендірілген бастапқы деректер мен тапсырыс берушімен бекітілген жобалауға арналған материалдар негізінде берілді.

8.3. Жұмыс жобасы бекітуге және жұмыс өндірісіне рұқсат берген кезінде сараптаманың осы қорытындысына сәйкес екендігі тексерілуі тиіс.

8.4. Тапсырыс беруші «Қазақстан Республикасындағы қазақстандық қамтуды дамыту жөніндегі 2010 – 2014 жылдарға арналған бағдарламаны бекіту туралы» Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2010 жылғы 29 қазандағы №1135 қаулысын орындау мақсатында құрылыс жүргізу барысында отандық өндірушілердің құрал-жабдықтарын, материалдарын және конструкцияларын барынша көп қолдануы қажет.

8.5. 23.10.2009 жылғы №1656 ҚР Үкімет қаулысына сәйкес жұмыс жобасы жұмыс өндірісі басталғанға дейін 3 ай ішінде белгіленген тәртіп бойынша бекітілуі тиіс.

Өндірістік бөлімінің бастығы: Т. Әбдіхалықов

Сараптамалық тобының жетекшісі: А.Жакупов

Сарапшы: Р. Лим

Сарапшы: Ш. Балмагамбетова

Прошнуровано
и
пронумеровано
15 стр.
«25» 08 2014г