ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
ҚҰРЫЛЫС ЖӘНЕ ТҰРҒЫН
ҮЙ-КОММУНАЛДЫҚ
ШАРУАШЫЛЫҚ ІСТЕРІ АГЕНТТІГІНІҢ
«ЖОБАЛАРДЫ МЕМЛЕКЕТТІК
ВЕДОМСТВОДАН ТЫС САРАПТАУ»
РЕСПУБЛИКАЛЫҚ МЕМЛЕКЕТТІК
КӘСІПОРЫНЫНЫҢ
«ТАЛДЫҚОРҒАНМЕМСАРАПТАМА»
ЕНШІЛЕС МЕМЛЕКЕТТІК КӘСІПОРЫНЫ

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

АГЕНТСТВО РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН
ПО ДЕЛАМ СТРОИТЕЛЬСТВА И
ЖИЛИЩНО-КОММУНАЛЬНОГО ХОЗЯЙСТВА
РЕСПУБЛИКАНСКОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ
ПРЕДПРИЯТИЕ «ГОСУДАРСТВЕННАЯ
ВНЕВЕДОМСТВЕННАЯ
ЭКСПЕРТИЗА ПРОЕКТОВ»
ДОЧЕРНЕЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ
ПРЕДПРИЯТИЕ
«ТАЛДЫКОРГАНГОСЭКСПЕРТИЗА»

ҚОРЫТЫНДЫ

000 288

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ ҚҰРЫЛЫС ЖӘНЕ ТҰРҒЫН ҮЙ-КОММУНАЛДЫҚ ШАРУАШЫЛЫҚ ІСТЕРІ АГЕНТТІГІ "ЖОБАЛАРДЫ МЕМЛЕКЕТТІК ВЕДОМСТВОДАН ТЫС САРАПТАУ" ШАРУАШЫЛЫҚ ЖҮРГІЗУ ҚҰҚЫҒЫНДАҒЫ РЕСПУБЛИКАЛЫҚ МЕМЛЕКЕТТІК КӘСІПОРЫНЫНЫҢ ("ТАЛДЫҚОРҒАНМЕМСАРАПТАМА" ЕМК) ТАЛДЫҚОРҒАН ЕНШІЛЕС МЕМЛЕКЕТТІК КӘСІПОРЫНЫ

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА •

ТАЛДЫКОРГАНСКОЕ ТЕРРИТОРИАЛЬНОЕ ДОЧЕРНЕЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ (ДГП "ТАЛДЫКОРГАНГОСЭКСПЕРТИЗА") РЕСПУБЛИКАНСКОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО ПРЕДПРИЯТИЯ НА ПРАВЕ ХОЗЯЙСТВЕННОГО ВЕДЕНИЯ "ГОСУДАРСТВЕННАЯ ВНЕВЕДОМСТВЕННАЯ ЭКСПЕРТИЗА ПРОЕКТОВ" (РГП "ГОСЭКСПЕРТИЗА") АГЕНТСТВА РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН ПО ДЕЛАМ СТРОИТЕЛЬСТВА И ЖИЛИЩНО-КОММУНАЛЬНОГО ХОЗЯЙСТВА

БЕКІТЕМІН:

«Талдықорғанмемсараптама» ЕМК
Директоры

Н. Шымбаев

№ 18-0155/12 23 ақпан 2012 жыл

«Алматы облысының Алакөл ауданындағы «Қабанбай - Лепсі» автокөлік жолының 25-ші шақырымындағы көпірді түбірлі жөндеу»
жұмыс жобасы бойынша

ҚОРЫТЫНДЫ

Тапсырыс беруші:
«Алматы облысы жолаушылар көлігі және автомобиль жолдары басқармасы» ММ

Жобалаушы:
«Жетісу Жол» ЖШС
Алматы қаласы

Талдықорған қаласы

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ ҚҰРЫЛЫС ЖӘНЕ ТҰРҒЫН ҮЙ-КОММУНАЛДЫҚ ШАРУАШЫЛЫҚ ІСТЕРІ АГЕНТТІГІ "ЖОБАЛАРДЫ МЕМЛЕКЕТТІК ВЕДОМСТВОДАН ТЫС САРАПТАУ" ШАРУАШЫЛЫҚ ЖҮРГІЗУ ҚҰҚЫҒЫНДАҒЫ РЕСПУБЛИКАЛЫҚ МЕМЛЕКЕТТІК КӘСІПОРЫНЫНЫҢ ("ТАЛДЫҚОРҒАНМЕМСАРАПТАМА" ЕМК) ТАЛДЫҚОРҒАН ЕНШІЛЕС МЕМЛЕКЕТТІК КӘСІПОРЫНЫ

МЕМСАРАПТАМА ГОСЭКСПЕРТИЗА

ТАЛДЫКОРГАНСКОЕ ТЕРРИТОРИАЛЬНОЕ ДОЧЕРНЕЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ (ДГП "ТАЛДЫКОРГАНГОСЭКСПЕРТИЗА") РЕСПУБЛИКАНСКОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО ПРЕДПРИЯТИЯ НА ПРАВЕ ХОЗЯЙСТВЕННОГО ВЕДЕНИЯ "ГОСУДАРСТВЕННАЯ ВНЕВЕДОМСТВЕННАЯ ЭКСПЕРТИЗА ПРОЕКТОВ" (РГП "ГОСЭКСПЕРТИЗА") АГЕНТСТВА РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН ПО ДЕЛАМ СТРОИТЕЛЬСТВА И ЖИЛИЩНО-КОММУНАЛЬНОГО ХОЗЯЙСТВА

УТВЕРЖДАЮ:

Директор ДГП
«Талдыкоргангосэкспертиза»

Н. Чимбаев

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

№ 18-0155/12 от 23 февраля 2012 года

по рабочему проекту:
«Капитальный ремонт моста на автомобильной дороге «Кабанбай – Лепсинск», км 25 Алакольского района Алматинской области»

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

Проектировщик:
ТОО «Жетісу Жол»
г. Алматы

г. Талдыкорган

ПРЕДИСЛОВИЕ

Данное экспертное заключение по рабочему проекту: **«Капитальный ремонт моста на автомобильной дороге «Кабанбай – Лепсинск», км 25 Алакольского района Алматинской области»** выдано ДГП «Талдыкоргангосэкспертиза».

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

1. НАИМЕНОВАНИЕ ПРОЕКТНОЙ ДОКУМЕНТАЦИИ: Рабочий проект: **«Капитальный ремонт моста на автомобильной дороге «Кабанбай – Лепсинск», км 25 Алакольского района Алматинской области».**

Настоящее заключение выполнено на основании договора №0039 от 24.01.2012 года с ТОО «Жетісу жол» на проведение экспертизы рабочего проекта.

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

3. ПРОЕКТИРОВЩИК: ТОО «Жетісу жол», г. Алматы (Государственная лицензия ГСЛ №08146 от 04.02.2011 года, сроком действия до 04.02.2012 года).

Приказ ТОО «Жетісу жол» №55/5-к от 09.12.2011 года о назначении Некрасова М.А. главным инженером проекта.

4. ИСТОЧНИК ФИНАНСИРОВАНИЯ: государственные инвестиции.

5. ОСНОВНЫЕ ИСХОДНЫЕ ДАННЫЕ:

5.1. Основание для разработки:

1) Техническое задание на проектирование от 08.12.2011 года, утвержденное заказчиком.
2) Решение Алматинского областного маслихата №52-291 от 04.11.2011 года. О внесении изменений в решение Алматинского областного маслихата от 14.12.2010 года №39-221 «Об областном бюджете Алматинской области на 2011-2013 годы».
3) Ведомость источников получения и способов транспортировки основных дорожно-строительных материалов, согласованная с заказчиком.
4) Протокол технического совещания от 12.12.2011 года по составлению рабочего проекта «Капитальный ремонт моста на автомобильной дороге «Кабанбай – Лепсинск», км 25 Алакольского района Алматинской области», утвержденный заказчиком.
5) Инженерно-гидрологический отчет, выполненный ТОО «Жетісу жол» в декабре 2011 года.
6) Инженерно-геологический отчет, выполненный ТОО «Жетісу жол» в декабре 2011 года.

5.2. Комплектность представленной документации:

Таблица №1

№	Том	Обозначение	Наименование
1	Том 1. Книга 1	017-РП-АД-05	Пояснительная записка, ведомости
2	Том 1. Книга 2	017-РП-АД-05	Автомобильная дорога. Чертежи
3	Том 1. Книга 3	017-РП-АД-05	Рабочие чертежи. Искусственные сооружения
4	Том 3. Книга 4	017-РП-АД-05	Сметная документация

5.3. Цель и назначение проекта

Целью рабочего проекта является восстановление находящегося в аварийном состоянии моста, доведение технических характеристик (увеличение габарита, увеличение несущей способности, переустройство сопряжения моста с насыпью автодороги), улучшение безопасности движения автотранспорта.

6. ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ ОБЪЕКТА СТРОИТЕЛЬСТВА И ПРИНЯТЫЕ ПРОЕКТНЫЕ РЕШЕНИЯ

6.1. Характеристика участка строительства и местонахождение объекта

Административно территория мостового перехода относится к Алакольскому району Алматинской области с районым центром п. Кабанабай.

Природно-климатические условия участка строительства:

Климат района проведения ремонтных работ резко континентальный с короткой холодной зимой и продолжительным жарким летом. Район относится к V дорожно-климатической зоне.

Температура воздуха наиболее холодных суток -35^0 С, абсолютно максимальная температура воздуха зафиксирована +43^0 С. Количество осадков: ноябрь-март – 215 мм, апрель-сентябрь – 403 мм.

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

Максимальная скорость ветра в осенне-зимний период 50-70 м/сек, в летний период ветра значительно слабее.

Нормативная глубина сезонного промерзания грунтов для суглинков – 150 см; для галечников - 190 см.

Характеристика водотока (ручей Байзерек)

Ручей Байзерек относится к водотокам северной предгорной зоны хребта Джунгарского Алатау и представляет собой небольшое русло со следами размыва, сток воды постоянный, питание родниковое. Берега высотой до 2-х метров, поросшие деревьями и кустарником. Площадь водосбора составляет около 4 км^2, длина водотока 2,3 км.

Полноводный период в водотоке начинается в марте и заканчивается в мае. Наибольший сток воды наблюдается в апреле. Основными факторами формирования максимального стока являются талые снеговые и ливневые стоки.

Полевые работы и камеральные расчеты были выполнены ТОО «Жетысу жол». В результате инженерно-гидрологических расчетов по определению величин максимальных расходов воды в однопроцентной вероятности превышения составил Q_1%=14 м^3/сек.

Инженерно-геологические условия

Во время проведения полевых инженерно-геологических изысканий была пробурена одна скважина, которой были вскрыты следующие грунты: верхний слой мощностью 3,7-3,8 м представлен суглинками от полутвердой до мягкопластичной консистенции.

Ниже вскрыт слой галечника мощностью 0,4-0,5 м, затем идет слой суглинков светло-коричневого цвета с включением линзов из песка мощностью 1,5-2,0 м. За слоем светло-коричневых суглинков следует слой из серых суглинков с корбанатными включениями.

Грунтовые воды вскрыты на отметке 542,3 м т.е. на глубине 5,6 м от дневной поверхности.

Сейсмичность района 8 баллов.

Существующее состояние моста:

Мост находится в ведении Алматинского областного департамента автомобильных дорог. Мост через ручей построен в 1965 году, по схеме 1х11,36 м, полная длина моста 12,0 м, ширина проезжей части - 6,0 м, ширина тротуаров 0,75 м, в поперечном сечении пролетного строения расположено 5 балок вып. 56Д с шагом раздвижки 1,66 м.

Пролетное строение из типовых балок длиной 11,36 м с каркасной арматурой периодического профиля с расчетной временной нагрузкой Н-18 и НК-80, опорные части отсутствуют.

Тротуары пониженного типа из монолитного железобетона, перильное ограждение металлическое. Барьерное ограждение проезжей части отсутствует. При визуальном и инструментальном обследовании выявлены дефекты, влияющие на технико-эксплуатационные качества мостового сооружения:

- отсутствие ограждения проезжей части;
- наличие выбоин на покрытии;
- разрушен гидроизоляционный слой;
- наличие пустот под пешеходными плитами;
- разрушение деформационных швов;
- выщелачивание защитного слоя конструктивных элементов до оголения рабочей арматуры;
- величина несущей способности балок не соответствует требованиям СТ РК 1380-2005;
- отсутствие опорных частей;
- габарит моста не соответствует требованиям СТ РК 1379-2005.

На основании выявленных дефектов сделан вывод, что существующий мост не соответствует требованиям нормативных документов по нагрузке и габаритам. По совокупности дефектов в соответствии с инструкцией по диагностике и оценке транспортно-эксплуатационного состояния моста оценивается как аварийное.

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

6.2. Описание принятых проектных решений

6.2.1. Конструктивные решения

Учитывая техническое состояние моста, в рабочем проекте предусматривается следующий порядок реконструкции:

- мостовое полотно пролетного строения разбирается, производится устранение дефектов на балках;
- в связи с необходимостью уширения габарита проезжей части, производится разбивка дополнительных свай длиной 10 м. Существующая шкафная стенка разбирается, на ее месте устраивается новая;
- за опорой устанавливается монолитная железобетонная заборная стенка, удерживаемая свайными опорами и анкерной оттяжкой расположенной в теле насыпи;
- производится монтаж двух дополнительных плит пролетного строения длиной 11,36 м которые изготавливаются в опалубке П12-А14-К1;
- усиление пролетного строения за счет устройства монолитной железобетонной накладкой плиты.

Пролетное строение моста сооружается из существующих балок и приставных новых железобетонных плит. Мостовое полотно, по проекту, имеет проезжую часть Г-80и два служебных прохода шириной по 0,75 м.

Опорные части металлические размером 350х160х100 мм. На проезжей части укладывается покрытие из мелкозернистой асфальтобетонной смеси толщиной слоя – 7 см. Проезжая часть по проекту ограждается металлическими элементами по СТ РК 1278. На служебных проходах устанавливаются металлические сварные перила.

Деформационные швы закрытого типа.

На сопряжении моста с насыпью предусматривается устройство переходных плит полузаглубленного типа длиной – 6 м.

Под мостом с верховой и низовой стороны на расстояние 10 м русло укрепляется монолитным бетоном с армированием.

Рабочим проектом, на подходах к мосту предусмотрено устройство новой дорожной одежды конструкции:

- нижний слой основания из гравийно-песчаной смеси толщиной слоя - 15 см;
- верхний слой основания из щебня h- 10 см;
- нижний слой покрытия из черного щебня толщиной слоя – 10 см;
- верхний слой покрытия из горячей мелкозернистой асфальтобетонной смеси h-4 см.

На подходах к мосту предусмотрена установка барьерного ограждения со световозвращающими вставками (СТ РК 1278-2004).

На время реконструкции моста движение автотранспорта предусмотрено перепустить на существующую дорогу.

6.2.2. Обустройство дороги, организация и безопасность движения

Для информирования водителей об условиях движения и обеспечения безопасности движения на дороге предусмотрена установка дорожных знаков и устройство дорожной разметки. Дорожные знаки выполнены по ГОСТ РК 1125-2002 и имеют светоотражающую поверхность. Установка знаков выполнена согласно требованиям ГОСТ 23457 и Указаниям по применению дорожных знаков.

Разметка проезжей части выполняется эмалью дорожной.

Для обеспечения видимости внешнего края обочин в темное время суток и при неблагоприятных метеорологических условиях предусмотрена установка направляющих сигнальных столбиков. Обустройство и обстановка пути выполнена в соответствии с требованиями СНиП РК 3.03-09-2006.

6.2.3. Охрана окружающей среды

При выполнении работ в целях охраны окружающей среды должны выполняться следующие основные требования.

К выполнению строительных и ремонтных работ должны допускаться строительные организации, имеющие соответствующие лицензии и прошедшие

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

экологическую паспортизацию в местных природоохранительных органах в соответствии с ГОСТ 17.0.0.04-90.

Все работники строительной организации должны быть проинструктированы по требованиям и правилам охраны окружающей природной среды на рабочем месте.

На участках производства работ должны иметься емкости для сбора мусора, загрязненных обтирочных материалов и слива загрязненных жидкостей. Мусор и другие отходы должны уничтожаться в согласованных с санитарной службой местах. Беспорядочная свалка мусора не допускается.

Заправку машин топливом, маслом следует производить на заправочных станциях. Заправка стационарных машин и машин с ограниченной подвижностью должна производиться автозаправщиком только с помощью шлангов, имеющих запорные устройства у выпускного отверстия. Применение для заправки открытых емкостей типа ведер не допускается.

Отработанные масла следует собирать в специальные емкости. Слив масел на землю запрещается.

Машины и оборудование в зоне работ должны находиться только в период их использования.

Загромождать производственную площадку неиспользуемым или неисправным оборудованием, машинами и механизмами, а также излишними технологическими материалами и отходами производства запрещается.

При приготовлении технологических материалов следует строго соблюдать установленный технологический режим. Исходное сырье и топливо должно соответствовать производственному процессу. Производственная и технологическая дисциплина должны строго соблюдаться.

Доставку технологических смесей на место работ следует осуществлять в специально оборудованных транспортных средствах, а выгрузку производить в специальные расходные емкости или на подготовленное основание. Выгрузка смесей на землю не допускается.

Очистку и промывку машин, перевозивших технологические смеси следует производить в специально отведенных местах. Воду после промывки сливают в отстойные емкости.

Параметры применяемых машин, механизмов, оборудования и транспортных средств в части состава отработавших газов, шума, вибрации и других факторов, влияющих на окружающую среду в процессе их эксплуатации, должны соответствовать установленным нормам.

Во время выполнения строительных работ все необходимые производственные территории должны располагаться на земельных площадях, имеющих временный отвод. По завершении работ временно занимаемые территории должны быть приведены в первоначальное состояние.

При выполнении капитального ремонта следует также руководствоваться Инструкцией по охране окружающей природной среды при строительстве, ремонте и содержании автомобильных дорог в Республике Казахстан - ПР РК 218-21 -02.

6.2.4. Техника безопасности

Проект выполнен в соответствии с требованиями СНиП РК 1.03-05-2001 «Охрана труда и техника безопасности в строительстве».

Основные организационные мероприятия по технике безопасности будут направлены на создание безопасных условий труда при капитальном ремонте дороги.

При производстве работ, погрузке и разгрузке сыпучих пылеобразующих материалов, битума должны применяться индивидуальные средства защиты по действующим отраслевым нормам.

Общие санитарные мероприятия включают:

- предварительный медицинский осмотр персонала (принимаемого на работу);
- снабжение рабочих индивидуальными медицинскими пакетами и спецодеждой;
- обеспечение питьевой водой, а также специальными бочками, термосами и флягами для воды.

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

Питьевая вода будет привозиться из действующих водоисточников ближайших населенных пунктов.

Для оказания первой медицинской помощи на рабочих местах предусматривается наличие аптечек с комплектом медикаментов.

Ответственность за соблюдением требований техники безопасности возлагается на администрацию участка и линейный инженерно-технический персонал.

6.2.5. 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.

6.2.6. Сметная документация

Сметная документация составлена 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» 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 1-11.

Сметная документация составлена с использованием программного комплекса АВС-4 (редакция 4.2.3) 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):

- 2012 год - 1618 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.

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

7. ОЦЕНКА ПРИНЯТЫХ ПРОЕКТНЫХ РЕШЕНИЙ И РЕЗУЛЬТАТЫ ЭКСПЕРТИЗЫ

7.1. Оценка принятых проектных решений

Рабочий проект «Капитальный ремонт моста на автомобильной дороге «Кабанбай – Лепсинск», км 25 Алакольского района Алматинской области» разработан на основании действующих строительных норм и правил, задания на проектирование от заказчика.

Состав и комплектность представленного рабочего проекта соответствуют требованиям СНиП РК 1.02-01-2007* «Инструкция о порядке разработки, согласования, утверждения и составе проектной документации на строительство предприятий, зданий и сооружений».

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

По сметной документации:

1) Откорректированы в соответствии с проектным решением:
   - площади укрепления обочин песчано-гравийной смесью;
   - вес асфальтобетонных смесей для дорожного покрытия.
2) Замена расценок согласно нормативам:
   - устройство щебеночного основания под дорожное покрытие;
   - стоимость: арматурных каркасов и сеток, щебня, песчано-гравийной смеси, асфальтобетонных смесей;
   - стоимость сборных железобетонных конструкций: свай, плит пролетных строений, плит переходных, плит заборных стенок.
3) Откорректированы затраты на экспертизу проекта согласно расчета в соответствии с Приказом №36 от 26.04.2006г. РГП «Госэкспертиза».

Общее уменьшение сметной стоимости строительства в текущих ценах в результате корректировки составило 0,221 млн. тенге.

7.3. В результате внесённых изменений и дополнений сформированы следующие технико-экономические показатели по рабочему проекту:

Таблица 2

№ п/п	Наименование показателя	Единица измерения	Показатели		Примечание (+увелич. - уменьш.)
			Заявленные до экспертизы	Рекомендуемые к утверждению	
1	2	3	4	5	6
1	Общая сметная стоимость строительства в базовых ценах 2001 года	млн.тенге	13,624	13,532	- 0,092
	в том числе: СМР	млн.тенге	13,443	13,352	- 0,091
	Прочие	млн.тенге	0,181	0,180	- 0,001
2	Общая сметная стоимость строительства в текущих ценах 2012 года см МРП 1618.	млн.тенге	37,184	36,963	- 0,221
	в том числе: СМР	млн.тенге	28,069	27,880	- 0,189
	Прочие	млн.тенге	9,115	9,083	- 0,032
3	Трудоемкость строительства	тыс. чел/дней	1,13	1,12	- 0,01

Примечание: общая сметная стоимость 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).

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

8. ВЫВОД:

8.1. С учётом внесённых изменений и дополнений, рабочий проект «Капитальный ремонт моста на автомобильной дороге «Кабанбай – Лепсинск», км 25 Алакольского района Алматинской области» соответствует требованиям законодательных актов, государственных нормативов и документов, 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	**13,532 млн. тенге**
в том числе:	
- СМР	**13,352 млн. тенге**
Общая сметная стоимость строительства в текущих ценах 2012 года	**36,963 млн. тенге**
в том числе:	
- СМР	**27,880 млн. тенге**

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. Сараптаманың ескертпелері мен ұсыныстары бойынша енгізілген өзгерістерді және толықтыруларды ескере отырып «Алматы облысының Алакөл ауданындағы «Қабанбай-Лепсі» автокөлік жолының 25-ші шақырымындағы көпірді түбірлі жөндеу» жұмыс жобасы Қазақстан Республикасында қолданылатын мемлекеттік нормативтердің және заңдылық кесімдердің талаптарына сәйкес келеді және келесі негізгі техника-экономикалық көрсеткіштерімен қалыптасқан ретте бекітілуге ұсынылады.

2001 жылғы базалық бағадағы құрылыстың жалпы сметалық құны	**13,532 млн.теңге**
Соның ішінде:	
- құрылыс-монтаж жұмыстары	**13,352 млн. теңге**
2012 жылғы ағымдағы бағадағы құрылыстың жалпы сметалық құны	**36,963 млн. теңге**
Соның ішінде:	
- құрылыс-монтаж жұмыстары	**27,880 млн. теңге**

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

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.

Директордың орынбасары	Ж. Молдыбаева
Өндірістік бөлім бастығы	Т. Евтушевская
Жүргізуші сарапшы Жетекші маман	Л. Зверякина
Сарапшы	Н. Ильин

Қорытынды 10 бетте

«23» февраль 2012 ж.