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

ҚОРЫТЫНДЫ

МЕМСАРАПТАМА

001 197

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

Бекітемін:

«Мемсараптама» РМК-ның
Алматы облысы бойынша
филиалы директорының
міндетін атқарушы

..... Ж. Молдыбаева

«Алматы облысының Панфилов ауданындағы «Алматы-Көкпек-Шонжа-Қорғас, Бақұншы ауылына кіреберісі» автокөлік жолының 0-12 шақырымын күрделі жөндеу»
жұмыс жобасы бойынша

2013 жылғы 28 наурыздағы № 18-0170/13

ҚОРЫТЫНДЫ

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

БАС ЖОБАЛАУШЫ:
«Жетісу Жол» ЖШС,
Алматы қаласы

Талдықорған қаласы

АЛҒЫ СӨЗ

«Алматы облысының Панфилов ауданындағы «Алматы-Көкпек-Шонжа-Қорғас, Бақұншы ауылына кіреберісі» автокөлік жолының 0-12 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.

МЕМСАРАПТАМА

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:

И.О. Директора филиала
РГП «Госэкспертиза»
по Алматинской области

..... Ж. Молдыбаева

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

№ 18-0170/13 от 28 марта 2013 г.

по рабочему проекту:
«Капитальный ремонт автомобильной дороги «Алматы-Кокпек-Чунджа-Хоргос, подъезд к с. Баскунши», км 0-12 Панфиловского района Алматинской области»

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

ГЕНПРОЕКТИРОВЩИК:
ТОО «Жетiсу Жол»,
г. Алматы

г. Талдыкорган

ПРЕДИСЛОВИЕ

Данное экспертное заключение по рабочему проекту: **«Капитальный ремонт автомобильной дороги «Алматы-Кокпек-Чунджа-Хоргос, подъезд к с. Баскунши», км 0-12 Панфиловского 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 «Алматы-Кокпек-Чунджа-Хоргос, подъезд к с. Баскунши», км 0-12 Панфиловского района Алматинской области».**

Настоящее заключение выполнено на основании договора №0097 от 25.02.2013 года с ТОО «Жетiсу Жол» на проведение экспертизы рабочего проекта.

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

3. ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПРОЕКТИРОВЩИК: ТОО «Жетiсу Жол», г. Алматы (Государственная лицензия ГСЛ № 08146 от 04.02.2011 года на проектную деятельность III категории).

ГИП – Смышляев Е.В., приказ №85-к от 29.12.2012 года.

4. ИСТОЧНИК ФИНАНСИРОВАНИЯ: государственные инвестиции.

5. ОСНОВНЫЕ ИСХОДНЫЕ ДАННЫЕ:

5.1. Основание для разработки:

- задание на проектирование, утвержденное заказчиком от 17.12.2012 года;
- решение аппарата Алматинского областного маслихата №11-68 от 28.11.2012 года о внесении изменений в решение маслихата №53-296 от 07.12.2011 «Об утверждении бюджета Алматинской области на 2012-2014 годы»;
- акт выбора и обследования автомобильной дороги от 14.01.2013 года, подписанный комиссионно;
- протокол совещания по вопросу выбора поставщиков оборудования и материалов по проекту «Капитальный ремонт автомобильной дороги «Алматы-Кокпек-Чунджа-Хоргос, подъезд к с. Баскунши», км 0-12 Панфиловского района Алматинской области», подписанный комиссионно от 15.02.2013 года;
- инженерно-геологический отчет, выполненный в январе 2013 года ТОО «Жетiсу Жол».

5.2. Согласования и заключения заинтересованных организаций:

- письмо ГУ «Управление дорожной полиции» ДВД Алматинской области № 6-8-124/826 от 20.02.2013 года о согласовании раздела организации дорожного движения рабочего проекта.

5.3. Перечень документации, представленной на экспертизу:

Таблица №1

№	*Альбом*	*Заказ*	*Наименование*
1	Альбом 1	ПЗ	Пояснительная записка
2	Альбом 2	СМ	Сметная документация
3	Альбом 3	047-РП-АД-29	Рабочие чертежи АД
			Прайс-листы

5.4. Цель и назначение объекта строительства

Целью рабочего проекта является усиление несущей способности дорожного покрытия, доведение параметров дороги до норм присвоенной технической категории IV и обеспечение безопасного движения автотранспорта по проектируемой дороге.

6. ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ ОБЪЕКТА И ПРИНЯТЫЕ ПРОЕКТНЫЕ РЕШЕНИЯ

6.1. Место размещения объекта и характеристика участка строительства

Автомобильная дорога «Алматы - Кокпек - Чунджа - Хоргос, подъезд к с.Баскунши», км 0-12 является дорогой местного значения.

Ведущим центром района тяготения автодороги является г. Жаркент.

Проектируемый участок дороги проходит по землям, расположенным на территории Панфиловского района, Алматинской области.

Природно-климатические и инженерно-геологические условия участка строительства:

Согласно СНиП РК 3.03-09-2006 район проложения трассы дороги находится в V дорожно-климатической зоне.

Климат территории характеризуется резкой континентальностью; холодной зимой и жарким летом.

Для характеристики климата приводятся данных многолетних наблюдений метеостанции Жаркент.

Среднегодовая температура воздуха +8,7^0 С. Среднегодовое количество атмосферных осадков составляет 165 мм. Большинство осадков выпадает в зимний период. Высота снежного покрова в разные годы от 5 до 15 см.

Наиболее холодный месяц – январь, средняя температура – 9,7^{0}С, наиболее жаркий месяц июль, средняя температура +23,5^0 С.

Нормативная глубина промерзания грунтов составляет для суглинков и глин – 140 см, супеси, песков мелких и пылеватых – 150 см, крупнообломочных грунтов – 190 см.

Проектируемая дорога расположена в пределах предгорной равнины. Автомобильная дорога с дневной поверхности представлена асфальтобетонным покрытием средней толщиной 10-12 см. Ниже по разрезу залегает насыпной грунт (гравийно-галечник с песчаным заполнителем и включением валунов до 10 %) мощностью 0,19-059 м. Подстилающим грунтом являются суглинки, супеси и гравийно-галечники с песчаным заполнителем с включением валунов до 30%. Вскрытая мощность 3,0 м.

Грунтовые воды выработками глубиной до 3,0 м не вскрыты. Коррозионная активность грунтов к углеродистой стали низкая.

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

6.2. Существующее положение

Существующая дорожная одежда имеет множественные дефекты:

- разрушение кромок проезжей части;
- ямочность покрытия;
- коллейность;
- неровности покрытия с нарушением поперечного уклона.

Главной причиной интенсивного разрушения дороги является очень долгий срок эксплуатации без капитального ремонта.

После строительства на отдельных участках выполнялись средние ремонты в виде шероховатой поверхностной. В последние годы на подъезде никакие ремонты не производились.

6.3. Проектные решения

6.3.1. Автомобильная дорога

Принятые технические параметры

Согласно СНиП РК 3.03-09-2006 и задания на проектирование указанная дорога относится к дорогам IV технической категории с параметрами поперечного профиля:

- число полос движения – 2 полосы;
- ширина полосы движения – 3,0 м;
- ширина дорожной одежды - 7,0 м;
- в том числе ширина проезжей части – 6,0 м;
- кромочная полоса, укрепления обочин по типу конструкции дорожной одежды на основной дороге – 0,5 м;
- ширина обочины – 0,5 м;
- ширина земляного полотна – 10,0 м;
- расчетная скорость движения автотранспорта – 60 км/час.

Всего на трассе намечено 76 углов поворота на которых разбиты кривые с радиусами от 55 м до 5000 м.

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

План и продольный профиль

Проектируемый подъезд к селу Баскунши имеет общую длину - 14,8 км.

Продольный профиль дороги запроектирован по программе «CREDO», проектная линия которого принята по оси проезжей части и обеспечивает скорость движения автотранспорта 60 км/час.

Земляное полотно

Земляное полотно дороги на участке км 0-12 в основном построено в насыпи и соответствует параметрам IV технической категории.

В ходе строительства работы связанные с разработкой земляного полотна в больших объемах не предусматриваются. Насыпь и выемка предусматриваются в местах устройства водопропускных труб, также в местах планировки поверхности земляного полотна.

Проектом не предусматривается уширение земляного полотна.

Дорожная одежда

Дорожная одежда проезжей части запроектирована в соответствии требования СН 3.03-19-2006 и на стадии проектирования было рассмотрено две конструкции из которых принят I вариант как наиболее экономичный:

- основание под покрытие принято из гравийно-щебеночной смеси, в которую добавляется материал полученный от фрезерования старого покрытия. Общая толщина основания – 10 см;
- нижний слой покрытия устраивается из горячей крупнозернистой асфальтобетонной смеси толщиной 6 см;
- верхний слой покрытия выполняется из горячей мелкозернистой асфальтобетонной смеси, приготовленной на вязком битуме марки БНД 60/90. Толщина укладываемого слоя - 5 см.

Надо отметить, что подстилающим слоем дорожной одежды будет служить существующее основание которое сохраняется при разборке покрытия. Укрепление обочин производится дробленкой, полученной от фрезерования старого покрытия, толщиной слоя 11 см.

Покрытие на тротуаре устраивается из горячей мелкозернистой асфальтобетонной смеси толщиной слоя – 5 см, укладываемой по основанию из гравийно-песчаной смеси толщиной слоя – 10 см.

Примыкания и пересечения в одном уровне

На существующей дороге расположены примыкания, пересечения и съезды.

На всех съездах и примыканиях в пределах закруглений устраивается облегченная дорожная одежда по типу V.

Обустройство дороги, организация и безопасность движения

Проект организации движения выполнен в соответствии с требованиями СТ РК 1412-2005 «Технические средства организации дорожного движения», СТ РК 1125-2002 «Знаки дорожные», СТ РК 1124-2003 «Разметка дорожная».

В целях полной и своевременной информации водителей об условиях движения на дороге проектом предусмотрена установка дорожных знаков, сигнальных столбиков. Конструкция знаков принята с металлическими щитками на металлических стойках согласно типовой серии 3.503.9-80. Разметка проезжей части выполнена эмалью дорожной.

6.3.2. Искусственные сооружения

Водопропускные трубы

Из-за ветхого состояния существующих искусственных сооружений (железобетонные трубы) рабочим проектом предусмотрено переустройство 18 железобетонных труб различного отверстия. На всех трубах предусмотрено укрепление входных и выходных оголовков монолитным бетоном, а так же подводящих и отводящих русел.

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

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 9 месяцев, в том числе подготовительный период 1 месяц.

6.5. 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 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.

Территория предъобъектной производственной площадки обеспечивает поверхностный сток воды, позволяющий вести ее очистку в случае необходимости. Мусор и осадки, образующиеся при очистке вод необходимо вывозить и уничтожать в порядке, установленном органами саннадзора.

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,

ГОСЭКСПЕРТИЗА • МЕМСАРАПТАМА

влияющих на окружающую среду в процессе их эксплуатации, должны соответствовать установленным нормам.

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 4.4) 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 ноября 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 «Алматы-Кокпек-Чунджа-Хоргос, подъезд к с. Баскунши», км 0-12 Панфиловского 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, процессе проведения экспертизы:

В процессе рассмотрения по замечаниям и предложениям филиала РГП «Госэкспертиза» по Алматинской области» в проект «Капитальный ремонт автомобильной дороги «Алматы-Кокпек-Чунджа-Хоргос, подъезд к с. Баскунши», км 0-12 Панфиловского района Алматинской области» внесены следующие изменения и дополнения:

По проектным решениям:

1) Рабочий проект согласован с УДП ДВД Алматинской области.
2) В пояснительную записку проекта приложена «Ведомость объемов работ» согласно требованиям СН РК 1.02-03-2011 пункт 10.2.
3) Согласно требований СНиП РК 3.03-09-2006 табл. 5.1.6 проектом предусмотрено уширение проезжей части на виражах.

По сметной документации:

1) Откорректированы в соответствии с проектным решением:
   - объёмы: щебеночной подготовки укрепления русла, подстилающего слоя из гравийно-песчаной смеси под покрытие посадочных площадок.
2) Откорректированы в связи с изменением проектного решения:
   - объёмы работ по устройству дорожной одежды.
3) Откорректирована стоимость местных материалов, согласно «Ведомости источников получения и способов транспортировки основных дорожно-строительных материалов».
4) 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.
5) Замена расценок согласно нормативам:
   - стоимость труб стальных диаметром 700 мм.
6) Дополнены в соответствии с проектным решением:
   - монтаж стенок откосных.
7) Откорректированы затраты на экспертизу проекта согласно расчета в соответствии с Приказом №36 от 26.04.2006 года РГП «Госэкспертиза».

Общее увеличение сметной стоимости строительства в текущих и прогнозных ценах в результате корректировки составило 24,542 млн. тенге.

7.3. Технико-экономические показатели по рабочему проекту:

Таблица №2

№ п/п	Наименование показателей	Единица измерения	Заявленные	Рекомендуемые к утверждению	+увеличение - снижение
1	2	3	4	5	6
1	Общая сметная стоимость строительства в базовых ценах 2001 года	млн.тенге	227,402	236,908	+9,506
	в том числе: СМР	млн.тенге	224,101	233,479	+9,378
	Прочие	млн.тенге	3,301	3,429	+0,128
2	Общая сметная стоимость строительства в текущих ценах 2012-2013 годов и прогнозных ценах 2014 года	млн.тенге	646,642	671,184	+24,542
	в том числе: СМР	млн.тенге	535,601	557,939	+22,338
	Прочие	млн.тенге	111,04	113,245	+2,205
	Из них: - на 2012 год (стоимость ПИР) - на 2013 год (стоимость ПИР и экспертизы проекта); - на 2014 год с МРП 1852.	млн.тенге		8,640 5,760 656,784	
3	Нормативная продолжитель-ность строительства	месяц	9,0	9,0	-

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 ноября 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 «Алматы-Кокпек-Чунджа-Хоргос, подъезд к с. Баскунши», км 0-12 Панфиловского 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	**236,908 млн. тенге**
в том числе:	
- СМР	**233,479 млн. тенге**
Общая сметная стоимость строительства в текущих ценах 2012-2013 годов и прогнозных ценах 2014 года	**671,184 млн. тенге**
в том числе:	
- СМР	**557,939 млн. тенге**
Нормативная продолжительность строительства	**9 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 Панфилов ауданындағы «Алматы-Көкпек-Шонжа-Қорғас, Басқұншы ауылына кіреберісі» автокөлік жолының 0-12 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	**236,908 млн.теңге**
Соның ішінде:	
- құрылыс-монтаж жұмыстары	**233,479 млн. теңге**

2012-2013 жылдардағы ағымдағы және 2014 жылғы болжамдағы бағадағы құрылыстың жалпы сметалық құны	**671,184 млн. теңге**
Соның ішінде:	
- құрылыс-монтаж жұмыстары	**557,939 млн. теңге**
Құрылыстың нормативтік мерзімі	**9 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. Полищук

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

Қорытынды 16 бетте

«28» 12 2022ж