ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
ҚҰРЫЛЫС ЖӘНЕ ТҰРҒЫН ҮЙ-КОММУНАЛДЫҚ
ШАРУАШЫЛЫҚ ІСТЕРІ АГЕНТТІГІ

"ЖОБАЛАРДЫ МЕМЛЕКЕТТІК ВЕДОМСТВОДАН
ТЫС САРАПТАУ"
РЕСПУБЛИКАЛЫҚ МЕМЛЕКЕТТІК
КӘСІПОРНЫ

МЕМСАРАПТАМА
ГОСЭКСПЕРТИЗА

АГЕНТСТВА РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН
ПО ДЕЛАМ СТРОИТЕЛЬСТВА И
ЖИЛИЩНО-КОММУНАЛЬНОГО ХОЗЯЙСТВА

РЕСПУБЛИКАНСКОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ
ПРЕДПРИЯТИЕ
"ГОСУДАРСТВЕННАЯ ВНЕВЕДОМСТВЕННАЯ
ЭКСПЕРТИЗА ПРОЕКТОВ"

"ОҢТҮСТІКМЕМСАРАПТАМА" ЕМК
ДГП "ЮЖГОСЭКСПЕРТИЗА"

ҚОРЫТЫНДЫ

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
ҚҰРЫЛЫС ЖӘНЕ ТҰРҒЫН ҮЙ-КОММУНАЛДЫҚ
ШАРУАШЫЛЫҚ ІСТЕРІ АГЕНТТІГІ

"ЖОБАЛАРДЫ МЕМЛЕКЕТТІК ВЕДОМСТВОДАН
ТЫС САРАПТАУ"
РЕСПУБЛИКАЛЫҚ МЕМЛЕКЕТТІК
КӘСІПОРНЫ

МЕМСАРАПТАМА
ГОСЭКСПЕРТИЗА

АГЕНТСТВА РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН
ПО ДЕЛАМ СТРОИТЕЛЬСТВА И
ЖИЛИЩНО-КОММУНАЛЬНОГО ХОЗЯЙСТВА

РЕСПУБЛИКАНСКОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ
ПРЕДПРИЯТИЕ
"ГОСУДАРСТВЕННАЯ ВНЕВЕДОМСТВЕННАЯ
ЭКСПЕРТИЗА ПРОЕКТОВ"

"ОҢТҮСТІКМЕМСАРАПТАМА" ЕМК

БЕКІТЕМІН :

«Оңтүстікмемсараптама» ЕМК
директоры

_____Р.Д. Оразбаев

2010 жылғы 5 қарашадағы №19-0656/10

«ОҚО Отырар ауданындағы КХ-23 «Жаңақорған-Балтакөл-Көксарай» көлік жолының 158 шақырымындағы канал арқылы өтетін көпірдің құрылысы»
жұмыс жобасы бойынша

ҚОРЫТЫНДЫ

Тапсырысшы:
«ОҚО жолаушылар көлігі және автокөлік жолдары бөлімі» ММ

Бас жобалаушы :
«СК Инжиниринг» ЖШС

Шымкент қаласы

АЛҒЫ СӨЗ

«ОҚО Отырар ауданындағы КХ-23 «Жаңақорған-Балтакөл-Көксарай» көлік жолының 158 шақырымындағы канал арқылы өтетін көпірдің құрылысы»
жұмыс жобасы бойынша осы сараптау қорытындысы
«Оңтүстікмемсараптама» ЕМК-мен берілді

«Оңтүстікмемсараптама» ЕМК -ның рұқсатынсыз осы сараптамалық қорытындыны толық немесе ішінара қайта шығаруға, көбейтуге және таратуға жол берілмейді.

Орын. Чукаева Н.С.

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
ҚҰРЫЛЫС ЖӘНЕ ТҰРҒЫН ҮЙ-КОММУНАЛДЫҚ
ШАРУАШЫЛЫҚ ІСТЕРІ АГЕНТТІГІ

"ЖОБАЛАРДЫ МЕМЛЕКЕТТІК ВЕДОМСТВОДАН
ТЫС САРАПТАУ"
РЕСПУБЛИКАЛЫҚ МЕМЛЕКЕТТІК
КӘСІПОРНЫ

МЕМСАРАПТАМА
ГОСЭКСПЕРТИЗА

АГЕНТСТВА РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН
ПО ДЕЛАМ СТРОИТЕЛЬСТВА И
ЖИЛИЩНО-КОММУНАЛЬНОГО ХОЗЯЙСТВА

РЕСПУБЛИКАНСКОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ
ПРЕДПРИЯТИЕ
"ГОСУДАРСТВЕННАЯ ВНЕВЕДОМСТВЕННАЯ
ЭКСПЕРТИЗА ПРОЕКТОВ"

ДГП "Южгосэкспертиза"

УТВЕРЖДАЮ:

Директор ДГП «Южгосэкспертиза»

_____ Р.Д. Оразбаев

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

№ 19-0656/10 от 5 ноября 2010 года.

по рабочему проекту
«Строительство моста через канал автомобильной дороге КХ-23 «Жанакорган-Балтаколь-Коксарай» км 158 в Отырарском районе ЮКО»

Заказчик :
ГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог ЮКО»

Генпроектировщик:
ТОО «СК Инжиниринг»

г.Шымкент

ПРЕДИСЛОВИЕ

Данное экспертное заключение
на рабочий проект
«Строительство моста через канал автомобильной дороге КХ-23 «Жанакорган-Балтаколь-Коксарай» км 158 в Отырарском районе ЮКО»
выдано ДГП «Южгосэкспертиза»

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

Исп.Чукаева Н.С.

1 Наименование: рабочий проект «**Строительство моста через канал автомобильной дороге КХ-23 «Жанакорган-Балтаколь-Коксарай» км. 158 в Отырарском районе ЮКО»**

Настоящее заключение выполнено согласно договору №19/0570 от 10.09.2010 года на экспертизу проекта.

2 Заказчик: ГУ «Управление пассажирского транспорта и автомобильных дорог ЮКО» .

3 Генеральный проектировщик: ТОО «СК Инжиниринг». Гослицензия № ГСЛ № 010188 от 25 ноября 2002 года. Приложение к лицензии от 1 декабря 2008 года. ГИП Юров П.Я. Приказ о назначении ГИП № 156 от 23.08.2010 года.

4 Источник финансирования: Государственные инвестиции.

5 Основные исходные данные.

5.1. **Основание для разработки:**

5.1.1. Задание на проектирование утвержденное начальником управления пассажирского транспорта и автомобильных дорог ЮКО» от 23 июня 2010 года.

5.1.2. Постановление акимата ЮКО № 290 от 17 августа 2010 года, о внесении изменений в постановление акимата ЮКО от 29 декабря 2009 года «О реализации решения Южно-Казахстанского областного маслихата об областном бюджете на 2010-2013 годы».

5.1.3. Решение Акима №1241 от 19.10.2010 года о согласовании строительства моста через канал по автодороге КХ-23 «Жанакорган-Балтаколь-Коксарай» км. 158 в Отырарском районе ЮКО.

5.1.4. Технические условия на строительство моста 575 от 05.09.2010 года, выданные заместителем начальника бассейновой инспекции О. Кыстаубаевым.

5.1.5. Акт обследования существующего моста, утвержденный начальником управления пассажирского транспорта и автомобильных дорог ЮКО от 29.06.2010 года.

5.1.5. Акт на право постоянного землепользования № 294074007 от 24.09.2007 года, выданный отделом земельных отношений Отырарского района.

5.2. Согласования и заключения органов государственного надзора.

5.2.1. Санитарно–эпидемиологическое заключение №.17-6-1707 от 14.09.2010 года, выданное департаментом Комитета государственного эпидемиологического надзора МЗ РК по ЮКО

5.1.2. Заключение государственной экологической экспертизы №001923 от 06.10.2010 года, выданное управлением природных ресурсов и регулирования природопользования ЮКО

5.3. Комплектность представленной на экспертизу документации

Том 1. Паспорт проекта

Том 2. Пояснительная записка

Том 3. Чертежи

Том 4. Сводная ведомость объемов работ

Том 5. Сметы

Том 6. Охрана окружающей среды

5.4. Цели и назначение объекта, необходимость и целесообразность его строительства.

5.4.1. Обеспечение автотранспортного сообщения между населенными пунктами Отырарского района

6 Основные данные объекта и принятые проектные решения.

6.1 Место расположения объекта строительства и характеристика участка строительства.

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

Проектируемый мост через канал Бестам расположен в Отырарском районе, Южно-Казахстанской области, на трассе Жанакоргон-Балтаколь-Коксарай на 158 км. Проект разработан в соответствии с техническим заданием на основании инженерно-геологических, топографических материалов выполненных исполнителем.

Общие сведения. Климат.

В природно-климатическом отношении территория Южно-Казахстанской области неоднородна. Природная среда является сложным комплексом слагающих её факторов – климата, почвы, растительности, водных ресурсов, фауны и других. Причем такие факторы, как климат, почва и растительность, развиваясь во взаимосвязи, определяют собой конкретную природную зону.

Климат района континентальный, характеризуется продолжительным жарким засушливым летом и малоснежной теплой зимой.

Зима продолжается с декабря по февраль. Средняя месячная температура самого холодного месяца января минус 3-4,3°С. Нередко при вторжении холодных воздушных масс зимой температура падает до минус32°С.

Весна короткая и дружная, идет быстрое таяние снега, но заморозки держатся до конца марта.

Горячее лето стоит с мая до конца сентября. Особенно жарко в июле и августе. В этот период практически нет дождей, а если вдруг они идут, то очень короткими и резкими порывами, которые быстро проходят, даже не успевая как следует намочить землю.

Осенний период длится с конца сентября до конца ноября. Первые заморозки наступают обычно в конце сентября.

Среднегодовое количество осадков за многолетний период - холодный и умеренно-теплый периоды года (ноябрь-апрель). Самым сухим сезоном года является лето (август-сентябрь), сумма осадков -2-3 мм в месяц.

Снежный покров устанавливается обычно в декабре, а сходит в феврале. В горных районах он сходит на 60 дней позже. Средняя высота снежного покрова в районе г. Чимкента 23 см, в горных районах 80 см. Максимальная относительная влажность воздуха наблюдается зимой и составляет 65-75 %, летом относительная влажность достигает минимального значения и составляет 33-47%.

Преобладающими направлениями ветров являются восточные, северо-восточные (55-64%). Западные и юго-западные ветры составляют 20-30%. Западные и юго-западные ветры почти всегда сопровождаются осадками, восточные сухие и холодные. Среднегодовая скорость их достигает 4,3 м/сек. На плато возможны порывы до 40 м/сек. В погожие дни на плато стоит почти полный штиль.

1. Средняя месячная и годовая температура воздуха (°С)

I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	Год. Ann
-2,0	0	5,6	13,1	18,4	23,5	26,3	24,8	19,3	12,3	5,2	0,2	12,2

Рельеф

По строению рельефа район можно разделить на две части: южная - горная и северная, представляющая собой слегка всхолмленную долину, пересеченную долинами рек, открытую к северо-западу, в сторону Туранской низменности. Южная часть района представлена западными отрогами Тянь-Шанских гор. Все горные хребты простираются с юго-запада на северо-восток. Абсолютные отметки колеблются от 300м до 1000м в горной местности.

Инженерно-геологические условия.

Геологические условия расположения моста определены на основании бурения 2-х скважин глубиной до 30м на каждом берегу по одной.

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

В литологическом разрезе участок строительства моста представлен двумя основными элементами: пески пылеватые средней плотности, водонасыщенные; пески мелкие средней плотности, водонасыщенные.

Особенностью инженерно-геологических условий участка моста являются: наличие слабых грунтов (пески мелкие и пылеватые); сильная агрессивность подземных вод по отношению к бетону на обычном портландцементе.

На основном протяжении трассы подходов к мосту грунты представлены суглинками и супесями легкими, пылеватыми, незасоленными. Подземные воды залегают на глубине 1,0 - 3,5м.

Состояние существующего сооружения.

Существующее сооружение для пропуска канала Бестам под автомобильной дорогой КХ-23 на 158 км - это одноочковая труба диаметром 1,25 м. Труба выполнена без оголовков и состоит из 12 железобетонных звеньев. Труба на ½ своей высоты - заилена.

Канал Бестам в месте пересечения с автомобильной дорогой выполнен в земляном русле. Средняя ширина канала по дну 3-4м, по верху 10-12м.

В отдельные годы, во время разлива реки Сырдарья, по каналу идет избыточное количество воды: в отдельных местах наблюдается перелив воды чрез дамбы канала. Эта вода, также доходит до бровки земляного полотна дороги в месте пересечения.

Обследование данного инженерного сооружения (канала Бестам и пропуск его под дорогой КХ-23) показал, что отверстия круглой, диаметром 1,25м, трубы в настоящее время не достаточно. Необходимо строительство нового моста со схемой 1х6.

6.2.. Описания принятых проектных решений

6.2.1. Строительные решения

Опоры моста

В проекте выполнен расчет крайних опор на нагрузки А14 и НК-180 в соответствии с СТ РК 1380-2005.

Крайние опоры безростверковые на призматических висячих сваях сечением 0,35х0,35м. Длина свай определилась расчетом, исходя из нагрузки на голову сваи и несущей способности сваи по грунту. Полная длина сваи от верха ригеля до подошвы сваи 8м.

Сваи марки С8-35Т7 – заводского изготовления по ТП 3.500.1-1.93.1. Обозначения при маркировке: С8 - свая, длиной 8 метров, 35 – 35см длина и ширина граней сваи, Т-трещиностойкая, 7 – тип армирования (12 стержней, диаметром 25, кл AIII).

Насадка и шкафные стенки выполнены из монолитного железобетона.

По фасаду моста сваи однорядные. Поперек моста предусмотрено 7 свай, с шагом 1,5 м.

Основанием свай служит суглинок. На насадках опор расположены монолитные армированные подуклонки и шкафная часть.

Для предотвращения сползания плит при поперечных воздействиях, по торцам насадок предусмотрены упоры.

Все засыпаемые поверхности опор обмазываются битумом за 2 раза.

Пролетные строения.

Пролетные строения длиной 6м - плитные, предварительно – напряженные. По опалубочным размерам и типу армирования соответствуют плите длиной 6м, по разработкам института «Каздорпроект» заказ №2081/2-3 под нагрузки А 11 и НК-80, изготовляемым в настоящее время в Республике Казахстан. С переходом на новые нагрузки, А14 и НК180, армирование плит усилено, путем увеличения количества напрягаемых канатов и устройства накладной железобетонной плиты усиления после монтажа. Плиты длиной 6м приняты по типу 2П6-А11 К 7 Т с утолщенными ребрами

В поперечном сечении моста на пролет необходимо 10 плит пролетного строения. Плиты монтируются на многослойные толевые прокладки с общей толщиной 20 мм.

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

Поперечное объединение плит выполнено омоноличиванием шпоночных стыков с установкой в швы омоноличивания анкеров диаметром 16 мм класса AIII.

Для увеличения общей грузоподъемности пролетного строения применена монолитная железобетонная накладная плита, включенная в работу с помощью арматурных вертикальных выпусков из плит и швов омоноличивания..

Накладная плита толщиной 15см армирована одиночной сеткой и используется по всей ширине пролетного строения, включая тротуарную часть, и в результате этого накладные тротуары из сборного ж.бетона не требуются.

Мостовое полотно и тротуары.

Мостовое полотно принято двухслойное, состоящее из гидроизоляции, укладываемой поверх накладной плиты, и асфальтобетонного покрытия толщиной 70мм.

Гидроизоляция применена из рулонного гидроизоляционного наплавляемого материала «Техноэластмост» марки «Техноэластмост С» (ТУ 5774-004-17925162-2003), изготавливаемого ЗАО «ТехноНИКОЛЬ». Данный тип гидроизоляции позволяет укладывать асфальтобетонное покрытие непосредственно на гидроизоляцию без применения защитного слоя.

Барьерное ограждение применено, согласно задания, металлическое по типовому проекту серии 3.503.1-81 (инв. № 1318) Союздорпроекта и соответствует действующему СТ РК-1278-2004. Стойки ограждения крепятся болтами к закладным деталям в отдельных монолитных железобетонных тумбах, поставленных через 3м.

Тротуары, согласно заданию, приняты шириной 0,75м с проходом непосредственно по накладной плите без покрытия. Перила металлические из секций, длиной 3м – средние и 1,5 – концевые, стойки которых привариваются к закладным деталям в отдельных тумбах под перила.

Конструкция автомобильного ограждения позволяет осуществлять поперечный водоотвод за карнизы без применения специальных водоотводных трубок.

Деформационные швы закрытого типа «Экспандекс». В деформационных швах применена стальная пластина с фиксатором между бетонными зазорами 50 мм, поверх которого и укладывается эластомерный материал.

Конструкция сопряжения.

Сопряжения моста с насыпью полузаглубленного типа из сборных железобетонных плит принято по типовой серии 3.503.18-96. Переходные плиты П400.98.25, толщиной 250мм сборные железобетонные, с устройством на монтаже монолитного участка шириной 0,5м, выполняющего роль лежня.

Плиты одним концом опираются на монолитную шкафную стенку, другим, на длине 2м, на щебеночную подушку. Под основание плит устраивается щебеночная подготовка толщиной 10см. Щебеночная подушка и щебеночное основание должны тщательно уплотняться.

При устройстве сопряжения дренирующий грунт конусов и засыпки за устоями должен отсыпаться послойно с тщательным уплотнением (Купл<0.98). Толщина слоев 0.25м.

Поверхность переходных плит покрывается битумом за 2 раза.

Конуса, укрепительные работы.

Откосы и дно канала и откосы конусов и насыпи в пределах сопряжения укрепляются монолитным бетоном толщиной 15см по металлической сетке из арматуры класса А I с шагом ячеек 100х100мм на щебеночном основании толщиной 10см.

Для отвода воды за пределы моста, в проекте предусмотрено устройство водоотвода с отстойником для очистки поверхностных стоков. Вода в отстойники поступает с проезжей части по металлическим лоткам (желобам) закрепленным посредством подвески к ЗД расположенных в продольном торце монолитной плиты усиления.

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

Технико-экономические показатели:

№ пп.	Наименование показателя	Ед.изм.	Значение	Примечание
1	Длина мостового перехода в том числе : моста подходов	км	0,2785 0,0065 0,272	
2	Ширина моста в том числе: проезжей части с полосами безопасности тротуаров с бортовыми ограждениями	м	 8,0 2x0,75	
3	Ширина земляного полотна подходов	м	12	
4	Дорожное покрытие на подходах к мосту; пр. часть моста		Холодный асфальтобетон Тип Бх, марки II Горячий асфальтобетон Тип А, марки I	

6.2.2. Инженерно-технические мероприятия по предупреждению чрезвычайных ситуаций.

Предупреждение чрезвычайных ситуаций - это комплекс мероприятий, проводимых заблаговременно и направленных на максимально возможное уменьшение риска возникновения чрезвычайных ситуаций, а также на сохранение здоровья людей, снижение размеров ущерба окружающей природной среде и материальных потерь в случае их возникновения.

В данном проекте одним из основных рассматриваемых вопросов в области предотвращения ЧС являются следующие виды внешних воздействий на конструкции моста: сильный снегопад, сильный гололед, сильный мороз, сильная метель, сильная жара, сильный туман; высокие уровни воды (наводнения); - аварии транспорта на мостах.

Мостовые конструкций полностью рассчитаны на выше перечисленные воздействия в соответствии с нормами и правилами строительства и проектирования мостовых сооружений, принятых в Республике Казахстан и обеспечивают безопасную эксплуатацию моста в течение нормативного срока.

6.2.3. Охрана окружающей среды

В данном проекте одним из основных рассматриваемых вопросов в области охраны окружающей природной среды является поддержание экологического равновесия и восстановление утраченных качеств природной среды в зоне проводимых работ при строительстве моста.

Проект разработан в соответствии с требованиями, положениями и законодательными актами по охране окружающей среды, действующими в Республике.

В месте разбивки строительной площадки и подъездных путей снимается плодородный слой и перемещается бульдозером в бурты.

После окончания строительства и ликвидации строительной площадки восстанавливается плодородный слой и выполняется засев, ранее использованной для строительства площадки, многолетними травами.

В зоне строительства моста, для предотвращения осыпания и размыва, от осадков откосы конусов и откосы насыпи укрепляются сборными плитами и монолитным бетоном. Во избежания сползания плит с откосов в основании устраивается бетонный, закрепляемый в рисберме каменной наброской.

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

Поверхностный водоотвод с моста осуществляется продольными и поперечными уклонами и затем сбрасывается по металлическим лоткам в водоотводные асбестовые трубы и далее в поглащающие колодцы. Это мероприятие позволит очистить поверхностную воду с поверхности моста от примесей ГСМ.

Проектом рекомендуется осуществление следующих мероприятий по охране окружающей среды, обеспечивающих уменьшение загрязнения атмосферы, вод, почвы и снижение уровня шума в процессе строительства:

Все строительные машины и механизмы, автотранспортные средства должны быть с исправными двигателями и с отрегулированными на минимальный выброс выхлопных газов.

Перевод по возможности строительных машин и механизмов с двигателями внутреннего сгорания на электропривод.

Применение для технологических нужд строительства электроэнергии, взамен твердого топлива или жидкого: при приготовлении органических вяжущих, изоляционных материалов, красок; при оттаивании мерзлого грунта; при разогреве материалов, подогреве воды и отоплении временных зданий;

Поливка участка строительства водой.

Устранение открытого хранения, погрузки и перевозки сыпучих и пылящих материалов (применение контейнеров, специальных транспортных средств).

6.2.4.Организация строительства.

Продолжительность строительства определена по сметным нормам п.1.3.СН РК 8.02-05-2002. Продолжительность строительства по объекту определена, по трудозатратам.

Трудозатраты по потерне определены по данным локальных смет и составляют 8,96 тыс.чел/час.

Продолжительность строительства объекта:

4952/(8,2x1,5x8) равно 50,3 дней или 2,5 месяцев.

Продолжительность строительства принимаем 2,5 месяцев, в том числе подготовительный период 0,5 месяцев.

6.2.5. Сметная документация.

Сметная документация составлена в соответствии с СН РК 8.02-02-2002 «Порядок определения сметной стоимости строительства в Республике Казахстан», СНиП РК1.02-01-2007 «Инструкция о порядке разработки, согласования, утверждения и составе проектной документации на строительство», СН РК 8.02-03-2002, СН РК 8.02-04-2002, СН РК8.02-05-2002, СН РК 8.02-06-2002, изменения и дополнения выпуски1-9.

Сметная документация составлена с использованием программного комплекса АВС-4, редакция 4.1.2.

Сметная стоимость строительства составлена в базовом уровне 2001 года с использованием сметных норм и расценок СНиР-2001 привязанных к местным условиям строительства ЮКО.

Перевод цен 2001 года на текущий уровень цен определен через индекс изменения месячного расчетного показателя согласно бюджетному законодательству: на 2010 год в размере 1413 тенге (1413/775 равно 1,82323); на 2012 год в размере 1582 тенге (1582/775 равно 2,04).

При составлении сметной документации приняты:

1) территориальный район - 15.2;

2) накладные расходы согласно СН РК 8.02-02-2002 Приложение 1;

3) затраты на временные здания и сооружения согласно СН РК 8.02-09-2002–по расчету.

4) дополнительные затраты при производстве работ в зимнее время согласно СН РК 8.02-07-2002 –по расчету;

5) затраты на выслугу лет – 1,0 %;

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

6) затраты на дополнительные отпуска – 0,4 %;

7)услуги инженера (заказчика), согласно Постановлению №79 от 25.04.83 – 0,49%

8) затраты на осуществление авторского надзора, согласно СНиП РК 1.03-2001г. – 0,2%.

9) налоги, сборы, обязательные платежи – 2 %;

10) налог на добавленную стоимость – 12%;

11) непредвиденные и ненормируемые затраты – 6%.

Основные технико-экономические показатели:

1.	Длина мостового перехода	0,2785 км
	в том числе: моста	0,0065 км
	подходов	0,272 км
2.	Ширина моста	
	в том числе: проезжей части с полосами безопасности	8,0 м
	тротуаров с бортовыми ограждениями	2х0,75 м
3.	Ширина земляного полотна подходов	12 м
4.	Дорожное покрытие: на подходах к мосту;	Холодный асфальтобетон Тип Бх, марки II
	проезжей части моста	Горячий асфальтобетон Тип А, марки I
5.	Общая сметная стоимость строительства в базовых ценах 2001 г.	14,455 млн. тенге
	в том числе: СМР	14,253 млн. тенге
	прочие	0,202 млн. тенге
6.	Общая сметная стоимость строительства в текущих ценах 2010,2012 годов	35,899 млн. тенге
	в том числе: СМР	29,075 млн. тенге
	прочие	6,824 млн. тенге
7.	Нормативная трудоемкость	4,952 тыс чел час
8.	Продолжительность строительства	2,5 месяцев

7 Оценка проектных решений и результаты экспертизы.

В процессе экспертизы, в рабочий проект внесены следующие изменения и дополнения согласно замечаниям ДГП « Южгосэкспертизы»

1) предоставлено решение бюджетной комиссии о финансировании строительства объекта;

2) представлено письмо заказчика о начале строительства;

3) уточнена сейсмичность площадки;

4) здание на проектирование изменено в части габарита моста;

5) дорожная одежда: приведены в соответствие со СНиП коэффициенты прочности и надежности; холодный асфальтобетон принят 1 марки, изменен на 2 марку; конструкция дорожной одежды приведена в соответствие с расчетом; приведено в соответствие заложение откосов слоев дорожной одежды согласно СН РК 3.03-19-2006;

6) уклоны поперечного профиля проезжей части исправлены на 15‰;

7) представлены расчеты опор по грунту и на прочность;

8) паспорт проекта приведен в соответствие с данными проекта;

9) приложена ведомость поставки материалов и дальности их возки в том числе на Свалку;

10) в сводном сметном расчете затраты на экспертизу приняты по расчету;

11) предоставлена смета на ПИР;

23) предоставлены прайс-листы на материалы отсутствующие в сметно-нормативной базе, согласованные с заказчиком;

24) сметная документация откорректирована согласно изменениям в проекте внесенных на основании замечаний экспертов-проектировщиков.

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

После внесения изменений и дополнений основные технико-экономические показатели сложились следующим образом:

№	Наименование	Единица измерения	Показатели		Изменение +Увелич. -Снижен.
			Заявл.до эксперт.	Рекомен.к утвержд.	
1	Длина мостового перехода в том числе: моста подходов	км км км	0,2785 0,0065 0,272	0,2785 0,0065 0,272	
2	Ширина моста в том числе: проезжей части с полосами безопасности тротуаров с бортовыми ограждениями	м м	8,0 2х0,75	8,0 2х0,75	
3	Ширина земляного полотна подходов	12 м	12	12	
4	Дорожное покрытие: на подходах к мосту; проезжей части моста		Холодный асфальтобетон Тип Бх, марки II Горячий асфальтобетон Тип А, марки I	Холодный асфальтобетон Тип Бх, марки II Горячий асфальтобетон Тип А, марки I	
5	Общая сметная стоимость строительства в базовых ценах 2001года в том числе: СМР прочие	млн.тенге млн.тенге млн.тенге	14,455 14,253 0,202	14,527 14,324 0,203	+0,072 +0,071 +0,001
6	Общая сметная стоимость строительства в текущих ценах 2010,2012 годов в том числе: СМР прочие из них по годам: на 2010 г. с МРП 1413 (ПИР, экспертиза) на 2012 год с МРП 1582	млн.тенге млн.тенге млн.тенге млн.тенге млн.тенге	35,899 29,075 6,824 1,980 33,919	36,070 29,222 6,848 1,980 34,090	+0,171 +0,147 +0,024 - +0,171
7	Нормативная трудоемкость	тыс.чел.ч	4,952	4,820	-0,132
8	Продолжительность строительства	месяцев	2,5	2,5	

Примечание: общая сметная стоимость строительства на весь период, согласно расчета общей продолжительности строительства, определена в текущих ценах через индекс изменения МРП, установленный в соответствии с Законом РК «О Республиканском бюджете на 2010-2012 годы» от 7 декабря 2009 года №219-IV ЗРК.

В результате рассмотрения сметной документации объекта сметная стоимость строительства увеличилась в текущих ценах 2010, 2012 годов на общую сумму 0,171 млн.тенге.

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

8 Вывод.

С учетом внесенных изменении и дополнении рабочий проект **«Строительство моста через канал автомобильной дороге КХ-23 «Жанакорган-Балтаколь-Коксарай» км. 158 в Отырарском районе ЮКО»** соответствует требованиям строительных норм и правил Республики Казахстан и рекомендуется к утверждению со следующими основными технико-экономическими показателями:

1.	Длина мостового перехода	0,2785 км
	в том числе: моста	0,0065 км
	подходов	0,272 км
2.	Ширина моста	
	в том числе: проезжей части с полосами безопасности	8,0 м
	тротуаров с бортовыми ограждениями	2х0,75 м
3.	Ширина земляного полотна подходов	12 м
4.	Дорожное покрытие: на подходах к мосту;	Холодный асфальтобетон Тип Бх, марки II
	проезжей части моста	Горячий асфальтобетон Тип А, марки I
5.	Общая сметная стоимость строительства в базовых ценах 2001 г.	14,527 млн.тенге
	в том числе: СМР	14,324 млн.тенге
6.	Общая сметная стоимость строительства в текущих ценах 2010,2012 годов	36,070 млн.тенге
	в том числе: СМР	29,222 млн.тенге
7.	Нормативная трудоемкость	4,820 тыс чел час
8.	Продолжительность строительства	2,5 месяцев

1. При предоставлении на утверждение и выдаче на производство работ рабочий проект подлежит проверке на соответствие его с настоящим заключением экспертизы.

2. До начала производства работ рабочий проект подлежит утверждению в установленном порядке в течение трех месяцев.

8. Тұжырым.

«ОҚО Отырар ауданындағы КХ-23 «Жаңақорған – Балтакөл – Көксарай» көлік жолының 158 шақырымындағы канал арқылы өтетін көпірдің құрылысы» жұмыс жобасын сараптаманың ескертпелері мен ұсыныстарымен енгізілген өзгерістер мен толықтыруларды ескере отырып, Қазақстан Республикасында қолданылатын заң актілерінің, мемлекеттік нормативтер мен құжаттардың талаптарына сәйкес келетіндіктен, төмендегі негізгі көрсеткіштерімен белгіленген тәртіппен бекітуге ұсыныс жасаймыз:

1.	Көпір өткелінің ұзындығы	0,2785 км
	оның ішінде: көпірдің	0,0065 км
	кіре берістің	0,272 км
2.	Көпірдің ені	
	оың ішінде: жүретін бөліктің қауіпсіз жолақтарымен;	8,0 м
	тротуарлардың бүйір қоршауларымен	2х0,75 м
3.	Кіреберістегі жол полотносының ені	12м
4.	Жол жабындысы: көпірге кіреберістегі;	Суық асфальтобетон тип Бх, марки II
	көпірдің жүретін бөлігінің	Ыстық асфальтобетон тип А, марки I
5.	2001 жылғы базисті бағадағы құрылыстың жалпы сметалық құны	14,527 млн.теңге
	оның ішінде құрылыс-монтаж жұмыстары	14,324 млн.теңге
6.	2010,2011 жылдардағы ағымдағы бағадағы құрылыстың жалпы сметалық құны	36,070 млн.теңге
	оның ішінде құрылыс-монтаж жұмыстары	29,222 млн.теңге

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА

7. Нормативтік еңбек сыйымдылығы 4,820 мың адам сағ
8. Құрылыстың ұзақтығы 2,5 ай

1. Жұмыс жобасын бекітуге және жұмыстарды өндіріске ұсынғанда, оның осы сараптама қорытындысына сәйкес келтірілгендігін тексеру қажет.

2. Жұмыс жобасы жұмыстарды өндіруді бастағанға дейін үш ай көлемінде белгіленген тәртіпке сәйкес бекітілуі тиіс.

Директордың орынбасары И.Спатаев

Өндіріс бөлімінің бастығы С.Турдиев

Жетекші сарапшы О. Кадышев

Штаттан тыс сарапшы В.Мадыка

Штаттан тыс сарапшы Л.Майборода

МЕМСАРАПТАМА • ГОСЭКСПЕРТИЗА